Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

Geografické aspekty autostopu ve vybraných státech Evropy

Vypracoval: Ondřej Novotný
Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2020

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích: …… …….....

Novotný Ondřej

Poděkování:

Tímto bych rád poděkoval doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, PhD. za jeho cenné rady, čas a také za trpělivost s mojí osobou. Také bych rád poděkoval Mgr. Vojtěchu Blažkovi, za pomoc při stahování dat a jejich následném formátování. Dále bych rád poděkoval všem svým známým a přátelům za psychickou podporu během celého mého působení na vysoké škole a také v průběhu psaní bakalářské práce. Děkuji.

Abstrakt

Autostop. Určitá forma dopravy, která byla od svého začátku opomíjená. Možná to je dané předsudky, které jsou s autostopem spjaté. Tato bakalářská práce se zabývá autostopem na území vybraných států v Evropě. Koncentrací, prostorovým rozmístěním autostopu a trendy těchto jevů. Sledované území bylo vybráno na základě dostupnosti a vztahu s Českou republikou. Nejprve se tato práce pokusí zařadit autostop do některé z vědních disciplín a poté se pokusí zdůvodnit, proč by tomu tak mohlo být a jak tato disciplína mohla, nebo může autostop ovlivnit. Dále také práce zmiňuje, jaké mohou být faktory, které ovlivňují nebo v minulosti mohly ovlivňovat autostop. Bakalářská práce dále obsahuje porovnávání zemí v ohledu přívětivosti k autostopu na základě vypracovaných map. V praxi to znamená určité hodnocení, jestli je autostop na území těchto států rozvinutý a snadný.

Klíčová slova: autostop, stopování, pohyb obyvatel, mobilita, automobilismus

Vedoucí bakalářské práce: doc. RNDr. Stanislav KRAFT, Ph.D.

Abstract

Hitchhiking has a lot of stigma attached to it. General opinions on this specific way to travel vary throughout history and now it has begun to grow in popularity once again. This thesis deals with the issue of hitchhiking in certain European countries. The countries were selected based on their accessibility from the Czech Republic. It first discusses the issue of placing hitchhiking into scientific disciplines and the reasons for such placement and how the chosen discipline has affected hitchhiking. It further mentions other factors that may have contributed to hitchhiking in the past or do so today. The main part of the thesis consists of a map that is comparing the described countries in terms of their accessibility for hitchhikers. It could also be explained as a rating of how developed and approachable it is to do hitchhiking in these selected areas.
Key words: hitchhiking, population movement, mobility, automobilism

Supervisor of the thesis: doc. RNDr. Stanislav KRAFT, Ph.D.

Obsah

1. Úvod a cíle práce 8
2. Teoretická východiska práce 10
2.1 Automobilismus 10
2.1.1 Uvedení do automobilismu 10
2.1.2 Kritika automobilismu 12
2.2 Mobility turn a jeho rozvoj 13
2.3 Historie autostopu 14
2.4 Slow tourism 15
2.4.1 Definice slow tourismu 15
2.4.2 Vznik slow tourismu 16
2.4.3 Vztah autostopu a konceptu slow tourism 17
2.4.4 Kdo je to slow tourist neboli pomalý cestovatel 17
2.5 Autostop jako součást kulturní geografie 17
2.5.1 Vliv autostopu na kulturu 18
2.5.2 Autostop jako vlastní subkultura 18
3. Metodika sběru dat a zkoumání prostorových interakcí autostopu 20
3.1 Metodika sběru dat z internetových zdrojů 20
3.1.1 Sběr dat z internetového serveru www.hitchwiki.org 20
3.1.2 Sběr dat z internetového serveru www.hitchlog.com 21
3.2 Rozdělení autostopařských cest podle vzdáleností 22
3.3 Výpočet indexu kvality autostopu 22
4. Analytická část 23
4.1 Autostop a jeho dnešní trendy 23
4.1.1 Genderové složení stopařské komunity 23
4.1.2 Věkové struktura stopařské komunity 24
4.1.3 Způsoby dopravy během autostopu 26
4.1.4 Dělení stopování podle vzdálenosti 28
4.1.5 Zkušenosti stopařů se stopováním 30
4.1.6 Čekací doba během stopování 31
4.1.7 Autostop ve více lidech 32
4.2 Základní informace o sledovaném území 34
4.3 Reálné prostorové interakce ve sledovaném území 35

4.4 Města s největším počtem interakcí v roce 2015 38
4.5 Zaznamenaná místa ke stopování ve sledovaném území 39
4.5.1 Koncentrace stopařských míst ve sledovaném území 40
4.5.2 Index kvality autostopu 43
5. Závěr 45
6. Zdroje 47
7. Přílohy 53

1. Úvod a cíle práce

Pohyb organismů a převážně lidí v prostoru je jedním ze základních předpokladů pro uspokojování jejich každodenních potřeb a jejich každodenních zájmů. Lidská společnost má v současné době velké množství možností, jak se může v prostoru pohybovat. Nejčastější možností je samozřejmě doprava pomocí osobních automobilů. Co ale může člověk dělat, když nemá osobní automobil a chce se dopravit někam, kam potřebuje? Jedna z možností nízkonákladového cestování je právě autostop. Tato forma cestování, jak dokazuje později tato bakalářská práce, je vyhledávána především mladší generací obyvatel, neboť jde velmi často o cestování s prvky dobrodružství, nejistoty, ale také s prvky nebezpečí. Lidé, kteří stopují, by měli být také časově flexibilní, neboť takovéto výlety se mohou často neplánovaně velmi protáhnout. Autostop, známý spíše pod pojmem stopování, je činnost, o které každý člověk už určitě někdy slyšel. Téma autostopu je obecně velmi přehlížená oblast, kterou se zatím moc lidí a věd nezabývalo.

Stopování je určitá forma cestování, dopravování se, a to je v dnešní době už téměř nezbytnou součástí životů. Lidé se musí nějakým způsobem dopravovat do škol, musí si zajet na nákup a pokud chtějí vycestovat někam dále a zažít u toho i nějaké dobrodružství a odnést si z tohoto cestování zážitky, tak se cestování formou autostopu jeví jako velmi příhodné a vhodné.

Práce sestává ze dvou hlavních částí, teoretické a analytické. V teoretické části práce je autostop začleňován do některých geografických disciplín. Jednou z těchto disciplín je geografie dopravy, kde se práce snaží hlavně o začlenění autostopu do teorie pohybu lidí v prostoru. Poté se také práce pokouší autostop spojit s konceptem mobility turn a také s automobilismem. Autostop je také zařazován do kulturní geografie, neboť postupem času se z autostopu stala vlastní subkultura (Mahood 2018).

V analytické části se tato práce zabývá zmapováním a zanalyzováním prostorového rozmístění autostopu ve vybraných státech Evropy. Státy, které tato bakalářská práce sleduje, jsou: Německo, Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Polsko a také Česká republika. Tyto země byly vybrány hlavně z důvodu jejich polohy vůči České republice.

Hlavním cílem práce je zmapovat a analyzovat geografické aspekty autostopu ve vybraných státech Evropy, a to prostřednictvím následujících dílčích cílů.

- Prvním dílčím cílem této bakalářské práce zanalyzování prostorového rozmístění již podniknutých stopařských cest v roce 2015. Pro dosažení tohoto cíle se budou využívat data z internetového serveru www.hitchlog.com, odkud se vypíší všechny cesty, které byly v tento rok podniknuty a následně se vloží do programu ArcGIS, což tyto cesty graficky znázorní v mapě.

- Dalším dílčím cílem je zmapovat a zanalyzovat prostorové rozmístění autostopu ve sledovaných zemích Evropy. Zanalyzovat, zdali ve v tomto prostoru vyskytují nějaká pravidla, kde je autostop rozšířenější, a pokud ano, tak proč tomu tak je. K dosažení cíle budou použita data z internetového serveru www.hitchwiki.org, kde jsou zaznamenaná přesná místa nástupu při autostopu v Evropě. Tato data se následně zpracují pomocí programu ArcGIS.

- Dalším dílčím cílem je rozdělení stopařských cest dle vzdálenosti. Při plnění tohoto cíle se bude práce snažit zjistit na jaké vzdálenosti se nejvíce př autostopu cestuje. Ke splnění tohoto cíle poslouží data z internetového serveru www.hitchlog.com, kde jsou u jednotlivých zaznamenaných cest zapsané také vzdálenosti dané cesty.

- Posledním dílčím cílem této práce je vypočtení indexu kvality autostopu ve sledovaném území. Ke splnění tohoto cíle poslouží data z internetové stránky www.hitchlog.com. Z těchto dat se následně pomocí vhodně zvolených operací vypočte přívětivost území k autostopu. Výsledné hodnoty se zpracují a zobrazí v mapách pomocí programu ArcGIS.

2. Teoretická východiska práce

Následující subkapitoly se věnují relevantním problematikám, které podle názoru autora souvisí s problematikou autostopu tak, že široce rámují problematiku geografických aspektů autostopu ve sledovaném území.

2.1 Automobilismus

Schlebecker (1958) píše, že autostop, nebo také jinak česky stopování, je produktem především automobilové civilizace. Tím, jak se měnil přístup Ameriky i Evropy k automobilům, se měnila i vlastní mobilita. Od dob, kdy se poprvé začala využívat auta k osobní přepravě, se změnil také koncept dopravy. Dopravování a cestování za pomoci automobilu se stalo hlavní formou osobní přepravy a zastínilo tak ostatní formy dopravy, jako například do té doby velmi využívanou železniční dopravu. Proto se v následující kapitole bude práce věnovat vlivům, které měly dopad na automobilovou kulturu, a tudíž měly i vliv na vzestup autostopu a jeho rozšíření.

2.1.1 Uvedení do automobilismu

Autostop je podmiňován automobilovou dopravou a obecně automobilismem. Jen těžko si lze představit autostop, pokud by nebyla auta. Další vlastnosti, které auta musela dosáhnout, aby bylo možné hovořit o autostopu jako o fenoménu doby je jejich dostatečný výkon a s tím související velikost aut. Důvody jsou prozaické: jednak aby se do auta stopař vůbec vešel a dále, neméně důležité ne-li důležitější, aby přítomnost stopaře nezvýšila spotřebu pohonných hmot. Proto by bylo dobré říci si také něco o automobilismu a jak ovlivňuje autostop. Pojem automobilismus je částečně odborně i laicky známý. Tento pojem vyšel podle Böhma (2006) ze sociologického diskurzu tím, že se spojily pojmy jako je autonomie a mobilita. Tímto spojením se také spojily významy těchto slov. Forstrop (2006, s. 93) upřesňuje, že cílem *„analýzy automobility se stává pohled za automobil jako ekonomický a technologický objekt na základě sociálně-kulturního významu času, místa a tužeb, které umožňují vznik a rozkvět automobilové kultury“*. Již od samého začátku autostop byl, je a bude závislý na automobilismu a automobilové kultuře. Ale nejen stopař. Podle Kellera (1998) je v současné době každý z nás komplicem automobilismu. Automobilismus se tudíž stal jakousi hlavní kostrou v dopravě, ale také v kultuře. John Urry (2006) uvádí, že automobilismus, a auto především, neslouží už jen

pouze k překonání vzdáleností, ale slouží k mnohem víc věcem. Toto tvrzení potvrzují autoři Gabriel a Lang (2005), kteří ještě uvádí, že k překonání vzdáleností se dají použít jiné prostředky a že auto se stalo například nositelem informace o majiteli.

Předtím, než se bude práce věnovat samotnému autostopu a vztahu automobilismu s autostopem, je důležité pochopit změny v automobilové kultuře v historii a rozšíření a využívání automobilů zejména pak v Evropě.

Jak uvádí internetový server Britannica (2019), i přes to, že parní motorová vozidla byla vyrobena již dříve, počátky automobilového průmyslu zakořenily až po vyvinutí benzínového motoru, a to v sedmdesátých a osmdesátých letech 19. století převážně ve Francii a v Německu. Později, začátkem 20. století, se k německým a francouzským výrobcům přidali také výrobci ze zemí jako byla Velká Británie, Itálie nebo USA. V době před první světovou válkou byla rozšířena hlavně podomácku vyrobená auta. Společnosti, které tyto automobily vyráběly, byly převážně malého charakteru a mnohé z nich také brzy s produkcí automobilů skončily. Pouze hrstka těchto prvních firem přežila a dále se tyto firmy rozšířily.

V té době se také tyto firmy rozřazovaly do tří definovaných kategorií. První touto kategorií byli výrobci jízdních kol. Do této kategorie spadaly firmy jako německý Opel nebo britský Mirros. Druhou kategorií byly firmy jako Durant a Studabaker. Tyto firmy se soustředily na výrobu koňmi tažených vozidel. Třetí kategorií byly firmy vyrábějící „stroje“. Do těchto „strojů“ se řadily plynové motory, lodní motory, obráběcí stroje a další stroje využívané hlavně pro zpracovávání různých materiálů.

Mezitím co se v USA produkovaly automobily spíše pomocí dělby práce tak, že se jednotlivé části auta vyráběla na různých místech a na jiném místě se auto montovalo dohromady, v Evropě byly firmy více soběstačné a nastal zde výrazný růst výroby automobilů až v období od roku 1919 do roku 1939. Například v Británii vzrostla výroba mezi roky 1922 a 1929 z 73 000 na 239 000 vyrobených vozidel. V této době kontrolovaly britský automobilový trh tři největší firmy, které se na výrobě podílely celkem 75 %.

Ve Francii se ve dvacátých letech minulého stolení objevily tři velké firmy. Byly to firmy jako Peugeot, Renault a Citroën, které přetrvávají až do současnosti. Největší z těchto výrobců byl Citroën se 40 % celkové výroby v roce 1925.

Německý automobilový průmysl v této době neprosperoval tak jako například britský nebo francouzský, neboť německá ekonomika byla po první světové válce velmi oslabená. Ve třicátých letech minulého stolení se nacistický režim v Německu snažil napodobit výrobu Fordu tím, že začal vyrábět auta, která byla levná na výrobu (tzv. *lowcost* auta). Z této výroby vzešla dnešní značka Volkswagen. Tento projekt výroby aut ovšem přerušila druhá světová válka.

Itálie se už v době druhé světové války soustředila na výrobu sportovních aut a z toho důvodu také vyráběli automobily pouze ve formě malovýroby. V době druhé světové války se automobilový průmysl snažil přeorientovat na výrobu letadel, tanků i lodí. Toto se ale ukázalo jako velmi obtížné, a tak se nakonec automobilový průmysl podílel hlavně na výrobě letadel.

Po druhé světové válce se v Evropě považovaly automobily spíše za vývozní položku. Například Británie vyčlenila polovinu své automobilové produkce na export, a dokonce omezovala domácí nákupy. Německý automobilový průmysl byl opět velmi oslabený jako po první světové válce. Obnova výroby v Německu trvala přes deset let a na konci této obnovy si Volkswagen vybudoval silnou pozici na světovém trhu.

2.1.2 Kritika automobilismu

S kritikou automobilismu se lze setkat dennodenně. Lidé si velmi často stěžují na hluk, zápach, ekologický dopad, problémy s nehodovostí a další možné problémy, které jsou důsledky stále se rozvíjejícího automobilismu. I přes všechny tyto výčitky se lidé velmi často dožadují levnějšího benzínu, levnějších aut. Často si ale neuvědomují, že právě to, po čem tak volají, je příčinou všech těch problémů, na které si stěžovali a které jsou částečně popsané výše.

Jeniffer Bonham (2006) uvádí ve svém článku, že velké množství řidičů usedá za volant i přesto, že jsou si vědomi toho, že jiné formy dopravy, jako například vlak, kolo, nebo autobus, by pro ně byly lepší volbou. Toto jde velmi lehce vysvětlit pohodlností řidičů, kteří nejsou ochotní vynaložit fyzické úsilí pro jízdu na kole nebo obrazně řečeno klesnout tak hluboko, že by museli jet hromadnou dopravou. Přeprava pomocí automobilu je pro ně komfortnější.

Keller (1998) považuje dokonce automobilismus za krok zpět pro lidskou společnost. Ve své práci uvádí, že *„právě v souvislosti s rozvojem automobilismu a jeho asfaltové infrastruktury dochází k mnohým jevům, které je možné vysvětlit jako cestu zpět, jakýsi ústup z už dosažené úrovně našeho vlastního civilizačního vývoje. Ničím nebrzděný rozvoj automobilismu můžeme teda chápat jako výraz úplně ojedinělé formy kolektivní retardace, či organizovaného primitivizmu“* (Keller 1998, s. 11). Názor Kellera označující ničím nebrzděný rozvoj automobilismus za krok zpět pro lidskou společnost se nezdá nikterak přehnaný. Globalizace přenesla velkou část výroby do zemí s levnou pracovní silou. To si sice vyžádalo příznivý rozvoj dopravy včetně automobilismu, ale zároveň to vedlo k poklesu nejen technických dovedností lidí v zemích, ze kterých byla výroba přenesena nakonec z důvodů dosažení vysoké civilizační úrovně.

2.2 Mobility turn a jeho rozvoj

Mobility turn neboli česky obrat k mobilitě je nový významný teoretický koncept 90. let 20. století. Tento koncept je zároveň i novým paradigmatem, které se, jak uvádí Faist (2013), snaží o diagnostický popis moderní společnosti. V zahraničí se toto paradigma označuje také jako „the new mobilities paradigm“ (Sheller, Urry 2006). Tento nový koncept byl nejprve využíván hlavně v sociologii. Postupem času se ale začal využívat také v geografii dopravy. Sheller a Urry (2006) vymezili velmi široce obrat k mobilitě jako nový přístup k analýzám a k výzkumu ve společenských vědách.

Tento koncept se objevil jako reakce na rostoucí realizaci historického a současného významu pohybu obyvatel v prostoru. Tento obrat byl převážně poháněn obecně zvýšenou úrovní mobility a také novými formami mobility (Cresswell 2011).

Dnešní svět je velmi mobilní. Každoročně dochází k více než jedné miliardě legálních mezinárodních příjezdů. Tak tomu ale nebylo vždy. Například v roce 1950 cestovalo ročně jen něco okolo 25 milionů cestujících (WTO 2019). Mobility turn je způsob myšlení a analýzy procesů. Je to také přemýšlení prostřednictvím ekonomického, sociálního a politického charakteru (Bauman 2000). Podle Cresswella (2006) bylo v posledních letech možné pozorovat jasný a zřetelný obrat k mobilitě. Obrat mobility se však neděje jen v oblasti teorie, ale také se přenáší do reality. Urry (2007) a Cresswell (2006) píší také o tom, že svět se změnil a stal se méně stabilním a méně zakořeněným. Urry (2007) specificky píše, že sílící mobilita osob, věcí a informací „materiálně transformuje“ sociální společnost do mobilní společnosti. Sheller a Urry (2003) používají různá jména a výrazy pro zdůraznění plynulosti našeho současného světa. Slova, která používají, jsou například postmodernita, globalizace, supermoderna nebo tekutá modernost. Mobilita se tudíž stává jak nástrojem pro transformaci světa, tak také výsledkem této transformace.

Dalo by se tedy říci, že mobilita je jakýmsi „duchem tohoto věku“. Tento názor byl silně kritizován autorkou Tsing (1998), která píše o tom, že mobilita není novým fenoménem, který se objevil na konci 20. století, ale tvrdí, že pokud starší rámce nebyly schopné zvládnout propojení a mobilitu, tak to je problém daného rámce a je to také důvod pro rámec nový a není to „zrcadlo evoluční změny ve světě“.

Mobility turn je jedním z nejvýznamnějších obratů, který proběhl v posledních desetiletích. Pod tímto obratem se možné si představit přeorientování výzkumných metod a také teorií. V praxi to znamená, že lidstvo je více a více mobilní.

2.3 Historie autostopu

V této kapitole se práce zaměří na historii a vývoj autostopu jak v Evropě, tak také na území Severní Ameriky, kde autostop prakticky začal a dále se odtamtud rozvíjel. Začátek autostopu se váže k 20. století, přesněji k jeho první polovině, a to v Severní Americe. Ještě před počátkem autostopu byly nejrozšířenějším způsobem dopravy koně s vozy a také vlaky. Poté ovšem Henry Ford, průkopník automobilového průmyslu, pomohl v Americe s rozšířením automobilů a ty se také za nějaký čas staly nejrozšířenějším dopravním prostředkem.

Později ale v Americe udeřila velká hospodářská krize, také přezdívaná velká deprese, kterou odstartoval krach na newyorské burze. Lidé, kteří dříve mohli cestovat například pomocí vlaků, nyní hledali alternativní metody dopravy, a to hlavně co nejlevnější. Právě krach na newyorské burze pomohl k rozvoji autostopu a zde se dá hovořit o příčině jeho rozšíření. Dalo by se říci, že stopování nahradilo jinou formu levné dopravy a cestování po Americe, a to ježdění na černo na vlacích. Tato forma cestování byla převážně vyhledávána tuláky, či jinými sociálně slabšími lidmi. Byla ovšem nelegální a nebezpečná. Proto si stopování jako nová forma dopravy získávalo čím dál tím větší popularitu, neboť to byla činnost legální a také bezpečnější než ona jízda na vlacích na černo. Stopaři tedy vyčkávali při silnicích a sázeli na velkorysost projíždějících lidí. Stopování bylo dokonce tak oblíbené, že se z něj utvořila časem vlastní subkultura. Krach na newyorské burze a následující hospodářská krize tedy velmi pomohla rozvoji autostopu. V této době stopování bylo dokonce podporované americkou vládou, neboť vláda potřebovala zvýšit prostorovou mobilitu obyvatel a stopování se tedy stalo natolik atraktivní, že bylo mezi lety 1929 a 1936 běžným způsobem dopravy po Americe na krátké i delší vzdálenosti.

Schlebecker (1958, 305) definoval čtyři důvody, proč lidé stopují. První byl, že nechtějí platit za dopravu; druhý, že nemohou platit za dopravu; třetí, že nemají jinou možnost dopravy; a jako poslední čtvrtý důvod uvádí, že daní lidé hledají ve svém cestování prvek dobrodružství. S nárůstem zájmu o stopování ale také narůstala kriminalita spjatá se stopaři. Buď zločiny páchali sami stopaři, nebo byly páchány na stopařích. Schlebecker (1958) uvádí případ, kdy byl při stopování zastřelen gangster a bankovní lupič přezdívaný Pretty Boy Floyd. Toto navýšení kriminality vedlo k omezování stopování v určitých státech Ameriky, a dokonce k degradaci stopařů a jejich odsunutí na okraj společnosti. V polovině států USA bylo stopování dokonce zákonem zakázáno, což ale stopaře od stopování téměř nijak neodradilo. Schlebecker (1958) se však domnívá, že nešlo o nějaké náhlé rozhodnutí vlády, ale že v těchto zákonech měly prsty

automobilové a přepravní společnosti, kterým se nelíbilo, že lidé jezdí zadarmo a nevyužívají jejich služeb a produktů.

Rozšíření autostopu do Evropy proběhlo nejvíce až v době druhé světové války. Zemí v Evropě, kde bylo v této době stopování nejvíce rozšířené, byla Anglie. Podle slov Rinvolucriho (1974) se autostop v Anglii pozvedl na jakousi vlasteneckou povinnost. Lidé tak cestovali denně do práce a z práce. Anglická vláda dokonce měla speciální benzínové příděly pro ty, kteří naplnili auta stopaři při denních povinnostech řidičů. Angličané, kteří byli během druhé světové války sužováni leteckými útoky Německa, využívali stopování při evakuaci ohrožených míst a vojáci pro dopravu domů při svých dovolených.

Po skončení války se autostop vrátil ke svým počátkům. Většina populace nebyla nucená pomocí autostopu cestovat. Hromadná doprava a stále narůstající dostupnost automobilů zaručovala lidem větší pohodlí při cestování. Studenti, mladí lidé, a hlavně dobrodruzi stále využívali autostopu, jelikož tato forma dopravy nejvíce vyhovovala jejich životnímu stylu a jejich finančním možnostem (Rinvolucri, 1974).

20. století byla doba rapidních změn. Autostop se v této době těšil veliké oblíbenosti, ale také ho lidé zatracovali. Nejslavnější dobou pro autostop byla ovšem doba hnutí hippies. Stopování bylo pro tuto skupinu vnímáno jako jistá forma svobody.

V současnosti je sice stopování stále v některých státech USA zakázáno, ale to nic nemění na faktu, že je lidmi tolerováno (Hitchwiki 2019). Evropa nemá o stopování téměř žádné zákony, tudíž je stopování legální, tedy kromě stopování na dálnicích, které je zakázané.

2.4 Slow tourism

Životy lidí jsou v poslední době stále ukvapenější a rychlejší. Uniknout od tohoto rychlého způsobu lze několika způsoby. Koncept slow tourism je jednou z možností, jak si užít volný čas naplno a úplně. V následujících kapitolách se tato práce zaměří na koncept slow tourismu, jeho vznik a také na otázku, koho lze označit za takzvaného slow tourist neboli pomalého cestovatele.

2.4.1 Definice slow tourismu

Pojem slow tourism, do češtiny přeložený jako pomalé cestování nebo pomalá turistika, je poslední dobou více a více se rozvíjející koncept. Podle Robinsona a kol. (2011) je ústředním smyslem tohoto konceptu posun od dosažení množství a objemu zážitků ke zkvalitnění

a prohloubení zážitků i za cenu jejich menšího množství. Slow tourism je forma cestovního ruchu, která spojuje lidi, kultury a oslavuje rozmanitost. Slow tourism umožňuje prožít dovolenou do hloubky a dbá nikoliv na čím dál tím častější styl cestování, který se projevuje snahou vidět toho co nejvíce, ale raději toho vidět a zažít méně, ale o to intenzivněji.

Dickinson a Lumsdon (2010) definují slow tourism následovně: *„Pomalé cestování je nově vznikající koncepční rámec, který nabízí alternativy k letecké a automobilové dopravě, při kterých lidé cestují do destinací pomaleji, zůstávají déle a méně v nich cestují.“ (Dickinson, Lumsdon 2010, s. 1).*

Internetový slovník Macmillan Dictionary (2020) definuje slow travel jako: *„Cestování na dlouhé vzdálenosti po zemi a po moři, nikoli letadlem, zejména kvůli obavám o životní prostředí, nebo proto, že chcete trávit čas potěšením z cesty.“*

2.4.2 Vznik slow tourismu

Koncept slow tourismu je relativně nový. Pomyslné začátky slow tourismu se dají nalézt v 80. a 90. letech 20. století v Itálii. V této době tam vznikala nová hnutí, jakými byly například slow food a slow cities. Z těchto dvou později vzešel i koncept slow tourism (Haemoon a kol. 2016).

Pojem slow food se objevil v Římě v roce 1986 jako heslo těch, kteří chtěli zastavit invazi amerického řetězce rychlého občerstvení McDonald’s, který právě v tento rok chtěl otevřít svou prodejnu v srdci Říma (Robinson a kol. 2011). V reakci na tyto události založil Carlos Petrini v roce 1989 v Paříži hnutí, které bojuje proti jakémukoliv stravování v řetězcích rychlého občerstvení. Toho hnutí v dnešní době podporuje tisíce projektů a má miliony příznivců ze 160 zemí světa (Slow food 2020). Hnutí slow food se snaží omezit konzumaci jídel v prodejnách rychlého občerstvení. Cílem tohoto hnutí je, aby si lidé vychutnali jídla pomalu a v klidu.

Dalším konceptem, který předcházel slow tourismu, byl koncept slow cities, česky pomalá města. Koncept slow cities je vedlejší produkt konceptu slow food, který byl popsán výše. Tento koncept usiluje o rozšíření filozofie, kterou má slow food, na co nejvíce aspektů městského života. V roce 1999 byla v Itálii založena nevládní organizace, podobně jako u konceptu slow food (Robinson a kol. 2011). Internetová stránka Slow Movement (2020) popisuje slow cities jako města, která se vyznačují podporou pomalého způsobu života lidí.

Oceňují se tradice a tradiční způsoby práce. Pomalá města mají menší provoz, méně hluku, méně davů.

2.4.3 Vztah autostopu a konceptu slow tourism

Jak uvádí Fullagar s kol. (2012) ve své knize, u samotného autostopu, který je závislý na automobilech a jiných dopravních prostředcích a jejich řidičích, jde stopařům často o samotnou cestu, než pouze o to dostat se z bodu A do bodu B. Stopařům jde o zážitky, které při cestě do svého cíle zažijí. Proto jsou stopování a slow tourism velmi často spjaté.

U stopování by šlo tento koncept popsat i slovy jedné písně kapely Mňága a Žďorp, kde se zpívá, že i cesta může být cíl. Tato myšlenka spojuje právě autostop a slow tourism.

Robinson a kol. (2011) uvádí, že při cestování ve stylu slow tourism se snaží cestující vyhnout dálkovým cestám, při kterých je nezbytné využít letecké společnosti, pomocí kterých se dostáhne velmi rychle cílové destinace a poté na samotné cestě není prostor na kulturní či jiné zážitky.

2.4.4 Kdo je to slow tourist neboli pomalý cestovatel

Kdo je ovšem považován za „pomalého turistu“? Podle Robinsona a kol. (2011) se jedná o turistu, který je velmi flexibilní jak časově, tak i v plánování aktivit. V cílové destinace se nevyhýbá zkoušení tamního životního stylu. Jak už z názvu vyplývá, tak pomalý turista je právě ten, který není svázán termíny, ale má čas si onu cestu nebo destinaci vychutnat pomalu a do hloubky. Za pomalého turistu by tedy šlo považovat každého stopaře, neboť při stopování jste téměř až nuceni poznávat kulturu daného místa a lidí. Jak uvádí Robinsona a kol. (2011), za pomalého turistu by mohl být považován každý, kdo se snaží zapojit do místní kultury a dozvědět se o místním dědictví při využívání místní dopravy a místních zařízení.

2.5 Autostop jako součást kulturní geografie

V současnosti je autostop rozšířený všude tam, kde jsou pro to vhodné podmínky. Mezi tyto podmínky řadíme hlavě přítomnost dopravních cest a dopravních prostředků. V této době už totiž neplatí, že jediným dopravním prostředkem jsou jen silniční dopravní prostředky. Nezáleží tedy na kultuře, která se v místech, kde se právě provádí autostop, nachází. Lidé mohou stopovat a může jim být zastaveno bez ohledu na jejich kulturní zázemí. Nezáleží na

jejich národnosti, náboženství, kulturním dědictví. Nezáleží ani na jazyce, kterým mluví. Lidé jsou stopařům stále ochotní stavět, bez ohledu na jejich kulturní zázemí. Možnost stopovat se tedy nabízí opravdu každému.

2.5.1 Vliv autostopu na kulturu

Autostop nemá v současnosti význam a vliv pouze na geografii dopravy, ale také na kulturní geografii a na kulturu samotnou. Tato kapitola se proto bude zabývat vlivem, který měl a má autostop na vývoj kultury ve světě.

Z autostopu se postupem času stal až jistý fenomén, který se promítá v kultuře. Mnoho autorů využívá autostopu pro prezentování svých myšlenek a nápadů. Mezi takové nejznámější dílo lze zařadit knihu Na cestě od Jacka Kerouaca z roku 1957. V tomto díle Kerouac píše o svých zkušenostech se stopováním, o svobodě pohybu a života. Později toto dílo motivovalo mnoho lidí k vyzkoušení autostopu, a tudíž tato kniha velmi pomohla k rozvoji samotného autostopu (Databáze knih 2020). Kerouacův popis volnosti v tomto díle také velmi ovlivnil celosvětově známé hnutí hippies. Mezi další díla, která byla ovlivněná stopováním a které měla vliv na kulturu, patří kniha Stopařův průvodce po Galaxii z roku 1979 od Douglase Adamse. Téma autostopu se objevuje ve všech kulturních odvětvích. Zmínky o autostopu se dají nalézt ve filmech, v hudbě, v literatuře. Autostop je něco, co autory stále láká a o čem rádi píší. Možná je to právě tím, že autostop je něčím tak unikátním a jedinečným a že při stopování nikdy nevíte, co přesně se stane, a tudíž to dává autorům veliké možnosti.

2.5.2 Autostop jako vlastní subkultura

Jak píše Wechner (1997), mezi stopaři existuje bratrství. Podle Jandourka (2001) je subkultura kultura dílčí skupiny. Takto dílčí skupina se více nebo méně odlišuje od většinové kultury. Příslušníci dané subkultury se mohou odlišovat od většiny například sociálním postavením, věkem nebo právě také činností, kterou provozují ve svém volném čase. Podle tohoto Jandourkova tvrzení je možné tvrdit, že se z autostopu a ze stopařské komunity utvořila již samostatná subkultura. Tato stopařská komunita se nejčastěji sdružuje na internetových stránkách, kde zakládají společenství, kde sdílejí s ostatními stopaři rady, tipy, triky a zážitky ze svých cest. Mezi nejznámější internetové stránky, které sdružují stopaře z celého světa, patří Hitchlog.com a Hitchwiki.org. Existují také stránky v menším měřítku, které sdružují stopaře jen z určité země. V České republice se mezi tyto stránky řadí stránka autostop.cz.

Tato internetová stránka se ale v poslední době dá spíše považovat za stránku nabízející spolujízdu, a ne za stránku, která se věnuje autostopu.

Důkazem o přítomnosti této subkultury mohou být také každoroční stopařské sjezdy, které se pořádají vždy na jiném místě a v jiné zemi. Stopaři se na tento sjezd musí dopravit pouze pomocí autostopu. Na těchto akcích se posléze seznamují a sdílejí se o svých zkušenostech a zážitcích nejen ze stopování.

Dalším dokladem toho, že autostop se dá již považovat za subkulturu, jsou mimo každoročních sjezdů stopařů také stopařské závody a soutěže. Například trasa naplánovaná pro mistrovství České republiky v autostopu pro rok 2019 vedla okolo Botnického zálivu se startem i cílem v Praze. Pravidla těchto závodů jsou jiná v každé zemi. Například dle pravidel pro mistrovství České republiky v autostopu jsou zakázány dvojice žen, a ani ženy jako jednotlivci nesmí startovat.

Subkultura stopařské komunity je velmi dynamická, rychle se rozvíjející a měnící. Tento velmi dynamický styl je dán hlavně složením stopařské komunity, která se skládá převážně z lidí okolo věku 25 let (Hitchlog 2019). Tito lidé se zajímají o autostop převážně kvůli jeho nízkonákladovému charakteru a také kvůli jeho prvkům dobrodružství a tajemna.

3. Metodika sběru dat a zkoumání prostorových interakcí autostopu

Tato kapitola se bude věnovat metodickému popisu procesu, jakým se sbírala a následně zpracovávala potřebná data pro zhotovení grafů a mapových výstupů pro tuto práci.

3.1 Metodika sběru dat z internetových zdrojů

Tato část metodiky se týká sběru dat z internetových serverů www.hitchwiki.org a také z internetového serveru www.hitchlog.com. Veškeré přiložené a vytvořené mapy byly vytvořeny v programu ArcMap 10.2 nebo ArcGIS Pro. Je také velmi nutné říci, že data na těchto internetových serverech jsou jen částí reality, neboť veliké množství stopařských cest je uskutečňováno bez pozdějšího zaznamenání do těchto databází.

3.1.1 Sběr dat z internetového serveru www.hitchwiki.org

Internetový server www.hitchwiki.org obsahuje data, která znázorňují místo, odkud daná osoba stopovala, tudíž nástupní místo pro danou stopařskou cestu. V praxi to znamená, že pokud nějaký stopař stopnul auto, tak posléze ono místo, odkud stopoval, zanesl do mapy a také toto místo mohl ohodnotit známkou jako ve škole. Z toho vyplývá, že místa, která mají známku 1 jsou vhodná, neboť na tomto místě bylo stopaři velmi rychle zastaveno, a naopak místa se známkou 5 jsou místa, kde stopař musel velmi dlouho čekat na někoho, kdo mu zastaví.

Tato data musela být následně z této internetové stránky stažena, což se ukázalo jako problém, jelikož běžný způsob stahování nebyl v danou chvíli možný. Tento problém byl nejdříve řešen přes administrátory stránky, ale ti neodpovídali ani na jeden z odeslaných e-mailů. Tím pádem bylo potřeba najít jiné řešení, jak stáhnout tato data. Pan Mgr. Vojtěch Blažek byl v této věci velmi nápomocný. Všiml si, že webová stránka má data synchronizovaná s mobilní aplikací, která byla dostupná na mobilních zařízeních využívající operační systém Android. Stažením této aplikace a následným připojením tohoto telefonu ke stolnímu počítači bylo možné tato data přesunout. Dále se musela tato data několikrát přeformátovat a poupravit tak, aby byl program ArcGIS schopen tato data otevřít a číst.

Z těchto dat byly následně vytvořeny mapy, které znázorňují na sledovaném území místa, kde stopaři nastupovali. Mapy byly vytvořeny pro každou jednotlivou známku ohodnocující nějaké místo a také byla vytvořena mapa se všemi místy, která by měla sloužit

ke znázornění koncentrace stopařských míst a případnému porovnání v prostoru. Ve sledovaném prostoru bylo těchto bodů 5526 v den stažení, což bylo 05. 11. 2018.

3.1.2 Sběr dat z internetového serveru www.hitchlog.com

Internetový server www.hitchlog.com obsahuje jiná data než výše zmíněný server. Tento server obsahuje data ve formě stopařských cest. To znamená, že pokud by stopař stopoval z Českých Budějovic do Berlína, tak by do tohoto serveru mohl zanést, kdy tuto cestu podnikl, kolik při tom najel kilometrů, jak dlouho tato cesta trvala, zda jel sám nebo ve společnosti někoho jiného, kolika a jakými dopravními prostředky tuto cestu absolvoval. Také je možnost ohodnotit celkový pocit z uskutečněné cesty, zaznamenat pohlaví stopující osoby, a také země, přes které při tomto stopařském výletu stopař jel.

Z těchto všech dat se jako nejzajímavější ukazovaly být ujeté kilometry při stopování a také startovní a cílová pozice stopaře. Proto bylo vybráno, že se v této bakalářské práci budou sledovat stopařské výlety, které byly na této stránce zaznamenané a u kterých bylo uvedeno, že se konaly v roce 2015, neboť v novějších letech nebylo na tuto stránku zaneseno dostatečné množství dat. Právě z důvodu vcelku velikého množství dat byl zvolen rok 2015.

Tato stránka umožňuje také si rozkliknout každou zemi zvlášť a díky tomu je možné vidět stopařské výlety právě v oné sledované zemi. Do programu Excel bylo tedy nutné ručně přepisovat vzdálenosti a také nástupní a výstupní pozice daných cest, které stopaři absolvovali v roce 2015 ve všech sledovaných státech. Zapisovány byly ale pouze cesty, které v dané zemi začínaly, a ne cesty, které jen touto zemí procházely, neboť to bylo pro účely této práce nepotřebné. Následně musela být ze všech sesbíraných dat vytvořena pomocí programu ArcGIS mapa, která znázorňuje pomocí čar spojujících výchozí a konečný bod všechny cesty uskutečněné ve sledovaném území za rok 2015. Tyto čáry musely být posléze do programu ArcGIS zanášeny ručně. Vzdálenosti tras, které byly vypsány, se později přiřadily do intervalů podle toho, jak dlouhá byla daná cesta. Celkem bylo vytvořeno 17 intervalů, při čemž nejnižší hodnoty intervalu byly od 0 km do 49 km. Z těchto intervalů se posléze utvořily tři kategorie podle vzdáleností, na které se cestuje. Rozdělení těchto kategorií se bude práce věnovat v dalších kapitolách.

3.2 Rozdělení autostopařských cest podle vzdáleností

Při rozdělování autostopařských cest podle jejich vzdáleností se využije dat z internetové stránky www.hitchlog.com. Z tohoto internetového serveru se nejprve musely vypsal všechny cesty, které buďto začínaly, nebo končily ve sledovaných zemích Evropy v roce 2015. Tyto cesty byly posléze seřazeny podle vzdálenosti a sečteny jejich četnosti v intervalech po 25. Tímto byla získána absolutní četnost k jednotlivému intervalu. K součtu četností cest v intervalu byla použita funkce „počet“ v programu Excel. Následně byl také sečten celkový počet cest, neboť s tímto číslem se následně bude také pracovat. Dalším krokem bylo vypočítat relativní četnost. Ta se počítá vydělením četnosti absolutní celkovým počtem cest. Pro lepší orientaci bylo číslo následně vynásobeno stem, aby se dosáhlo znázornění v procentech. Poté zbývalo už jen vypočítat kumulativní četnost těchto cest. Kumulativní četnost se počítá součtem četností všech řádků, které jsou výše než současný řádek, plus hodnota aktuálního řádku. Tyto hodnoty se následně vynásobí stem, aby v nich bylo lehčí čtení. Díky kumulativní četnosti je možné vidět, kolik procent autostopařských cest bylo uskutečněno do určitého intervalu.

3.3 Výpočet indexu kvality autostopu

K výpočtu indexu kvality autostopu byla použita data z internetového serveru Hitchlog (2019). Tato data je nejprve vloží do programu ArcGIS, ve kterém se následně uskuteční výpočty. Hodnoty indexu budou znázorněny na území regionů NUTS 3. K výpočtu indexu je zapotřebí znát počet autostopařských míst na území NUTS 3, a také známku každého tohoto bodu. Pro výpočet indexu bude použit následující vzorec. Jedná se o vzorec aritmetického průměru.

$$\bar{x} = \frac{(x_1 + x_2 + \cdots + x_n)}{n}$$

$\bar{x}$ = aritmetický průměr
x_1 ,x_2 ,x_n = hodnota známky
n = celkový počet autostopařských míst

V tomto případě se tedy bude dělit součet známek bodů jejich počtem. Z výsledných hodnot se poté utvoří pět intervalů, které budou vypovídat o kvalitě v daném NUTS 3 regionu.

4. Analytická část

Následující subkapitoly tvoří analytickou část práce. Tyto subkapitoly vycházejí z metodických kapitol.

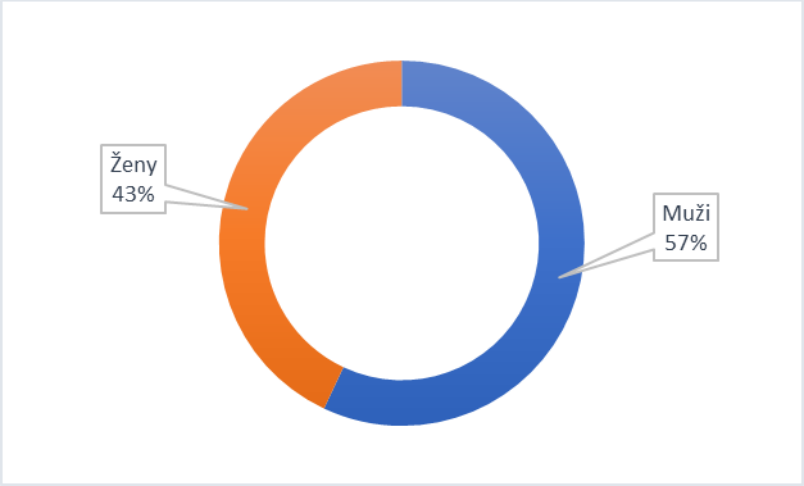
4.1 Autostop a jeho dnešní trendy

Již od počátku se tato práce potýká s problémem nedostatku odborné a vědecké literatury, tudíž je velmi obtížné nějak přesně vymezit pojem autostop a přinést nějakou definici. Co přesně se za autostop považuje? Jde o autostop, pokud cestující nezastaví auto smluveným gestem, ale člověk mu odvoz nabídne sám? Jde o autostop, když si cestovatel domluví odvoz již předem? Není to poté už spíše forma dopravy dnes nazývaná jako spolujízda? Není autostop jistá forma spolujízdy? Internetová stránka Cambridge Dictionary (2019) uvádí definici autostopu jako cestování dopravními prostředky jiných lidí a to bezplatně. Autostop, nebo také stopování je tedy forma dopravy, kdy se lidé snaží světově smluveným gestem zastavit kolemjedoucí automobily, buď osobní nebo i nákladní, a pomocí toho se dokázali přesunout z bodu A do bodu B a přičemž za tuto službu řidičům automobilů neplatí.

4.1.1 Genderové složení stopařské komunity

Tato kapitola bude pojednávat o genderovém složení stopařské komunity. Poměru mužů a žen, a také se pokusí vysvětlit proč tomu tak je.

Graf č. 3: Podíl mužů a žen při autostopu



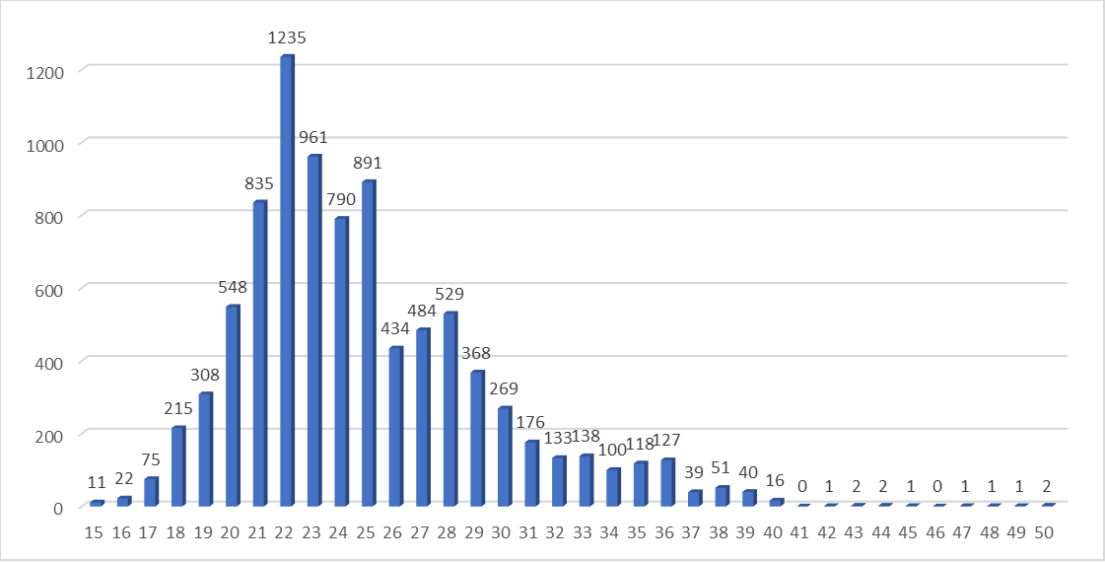
Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Ve stopařské komunitě se setkáváme se zastoupením jak mužů, tak i žen. Podle internetové stránky Hitchlog (2019) je 57 % zaregistrovaných mužů a zbylých 43 % jsou ženy. Tento fakt, že mužská složka je více zastoupená nás nijak nepřekvapuje. Co nás ovšem může překvapit, tak je to, že rozdíl mezi muži a ženami je pouze 14 %. Stopování se totiž velmi často považuje za nebezpečné, a tudíž pro ženy více nepřístupné. Muži totiž mají ve svém těle více testosteronu, který je podle studií také zodpovědný za agresivitu, tudíž se muži považují za agresivnější a tím pádem také více nebezpečné svému okolí. Testosteron totiž v člověku vzbuzuje větší míru bojového chování, větší nervozitu a větší fyzickou aktivitu (Renzetti, Curran, 2005 in Klimešová 2012). Jak ale lze vyčíst z dat Hitchlogu (2019), tak ženská složka ve stopařské komunitě není tak malá, jak by člověk mohl zprvu předpokládat. Ano, pro ženy může být stopování více nebezpečné, ale také je stopování pro ně více snadné, neboť řidič spíše zastaví ženě, od které nečeká takové ohrožení své osoby, nebo se kterou si radši zpříjemní čas rozhovorem, nežli by tomu tak bylo s mužem. Z pohledu stopaře a i řidiče, který stopaři zastaví je tedy výhodnější, pokud se jedná o ženu. Mužská složka populace to má tedy při stopování o poznání těžší. I přes tento fakt se ovšem stopařská komunita skládá více z mužské složky.

4.1.2 Věkové struktura stopařské komunity

Následující kapitola se zaměřuje na věkové složení stopařské komunity podle internetového serveru Hitchlog (2019).

Graf č. 5: Věková struktura stopařské komunity



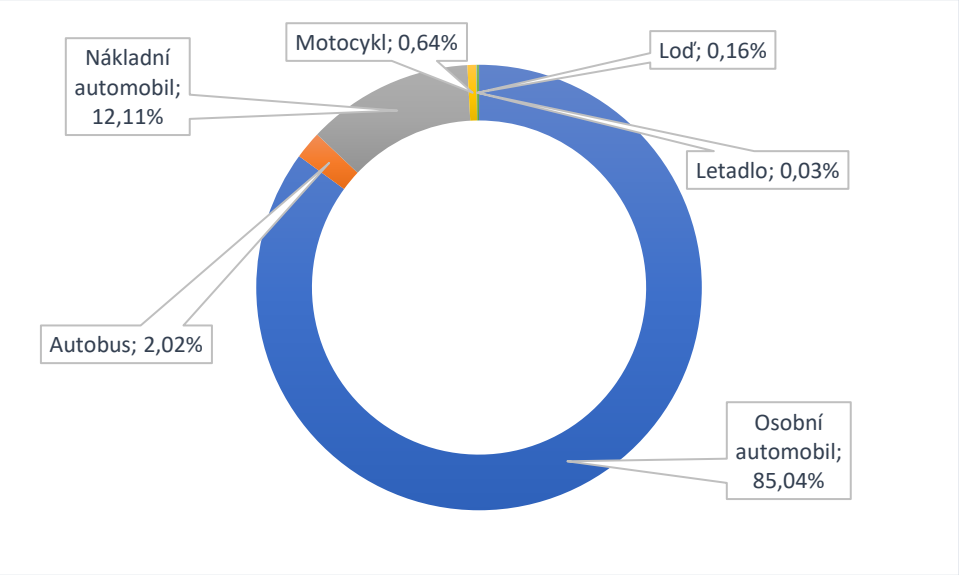
Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Stopování je aktivita a způsob cestování, který se považuje spíše jako činnost mladší věkové skupiny obyvatel. Nikde ale není napsané, kdo může, a kdo už nemůže stopovat. Stejně to tak je i s věkem stopařů. Pokud se dotyčný člověk již cítí být „zralý“ ke stopování, pak mu v tom nic nebrání. A naopak, pokud se starší člověk cítí být natolik nespoutaný a svobodný, tak také má tu možnost se autostopu věnovat. Na internetové stránce Hitchlog (2019) je zaregistrovaných kolem 2850 stopařů. Nejvíce stopařských výletů se uskutečňuje, když je stopaři 22 let. Do dnešního dne se ve věku 22 let uskutečnilo kolem 1200 výletů. Je to právě období mezi 20 a 25 lety, kdy jsou stopaři nejvíce aktivní, neboť to je doba, kdy jsou nejvíce „volní“. Podle webu inc (2019) je to právě doba mezi 20 a 25 lety, kdy lidé nejčastěji nastupují do zaměstnání poté co ukončí vzdělání. A je to právě práce, která lidem bere onu jakousi pomyslnou volnost. Když má člověk již práci, tak už nemá tolik volného času a jediný volný čas který má, tak jsou buďto svátky, víkendy, nebo dovolené. A je málo stopařů, kteří o dovolené vyrážejí na stopařské výlety, neboť u těchto výletů není snadné plánování do kdy budete na cestách. Nejmladšímu účastníkovi, který podnikl stopařský výlet a zapsal to do databáze internetové stránky Hitchlog, bylo pouhých 14 let. Naopak jsou v databázi zanesené dvě cesty, u kterých bylo stopaři 50 let. U tohoto ukazatele lze předpokládat, že se věk bude dále posouvat. Hitchlog (2019) dále také uvádí, že průměrný věk stopaře, který je zaregistrovaný na stejnojmenné stránce je 25 let. Tento věk bývá právě hraničním, kdy lidé přestávají mít čas na stopování a jejich čas musí věnovat jiným záležitostem, většinou již práci.

4.1.3 Způsoby dopravy během autostopu

V této subkapitole se bude práce věnovat způsobům dopravy, které se využívají při autostopu. Data k tomuto byla brána z internetového serveru www.hitchlog.com, kde se vede vcelku podrobná statistika.

Graf č. 1: Podíl dopravních prostředků na autostopu



Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Osobní automobil je v současnosti nejrozšířenějším dopravním prostředkem využívaným lidmi k individuální dopravě osob. Tím pádem právě osobní automobil bude také nejvíce rozšířeným dopravním prostředkem mezi stopaři. Internetová stránka Hitchlog (2019) uvádí, že osobním automobilem se uskutečňuje 85,04 % všech stopařských výletů. Tato forma dopravy je vhodná jak pro delší vzdálenosti, tak i pro kratší. Velikou výhodou je také to, že na rozdíl od ostatních forem dopravy ve stopování, osobní doprava je ta, která vás dokáže dostat přesně na místo, kam jste plánovali. Další, a určitě neposlední výhodou, je poměrná rychlost této dopravy. Například v Německu, kde na dálnicích není rychlostní limit, se dá pomocí automobilové dopravy dostat velice rychle z bodu A do bodu B.

Druhým dopravním prostředkem, který si stopaři nejčastěji stopnou je nákladní automobil. Tato forma dopravy je pro stopaře výhodná hlavně pro překonání dlouhých vzdáleností. Tímto ale výhody této formy končí. Největší nevýhodou je rychlost. Nákladní automobily mají limit na 90 kilometrů za hodinu, a tudíž pro cestování po dálnicích je toto nevýhoda. Další nevýhodou je počet cestujících, které může řidič nákladního automobilu

k sobě přibrat. Většina nákladních automobilů má pouze jedno místo pro spolujezdce, tudíž tímto rapidně klesá možnost této dopravy pro dvojice, či vícečlenné stopařské skupiny. Najdou se ale také řidiči, kterým nevadí předpisy porušit a vezmou i dva stopaře. Nákladní automobilová doprava přepraví přibližně 12,11 % stopařů.

Třetím nejrozšířenějším způsobem dopravy mezi stopaři je přeprava pomocí autobusů. Tato forma dopravy se podílí 2,02 % na přepravě stopařů. Autobusy, které nejčastěji berou stopaře jsou autobusy zájezdní, tudíž se jedná o dopravu na dlouhé vzdálenosti s malou přesností zvolené cílové destinace.

V pořadí čtvrtou nejrozšířenější formou dopravy stopařů je doprava pomocí motocyklů. Motocyklová doprava se podílí na autostopu pouze 0,64 %. Tato forma dopravy je ale velmi nebezpečná, a také často ilegální, neboť při jízdě na motorce je člověk povinen mít nasazené ochranné prvky a řidič u sebe téměř nikdy nenosí náhradní ochranou helmu, nebo jiné ochranné prvky. Pokud už se ale stopař dopravuje touto formou, tak to je na kratší vzdálenosti.

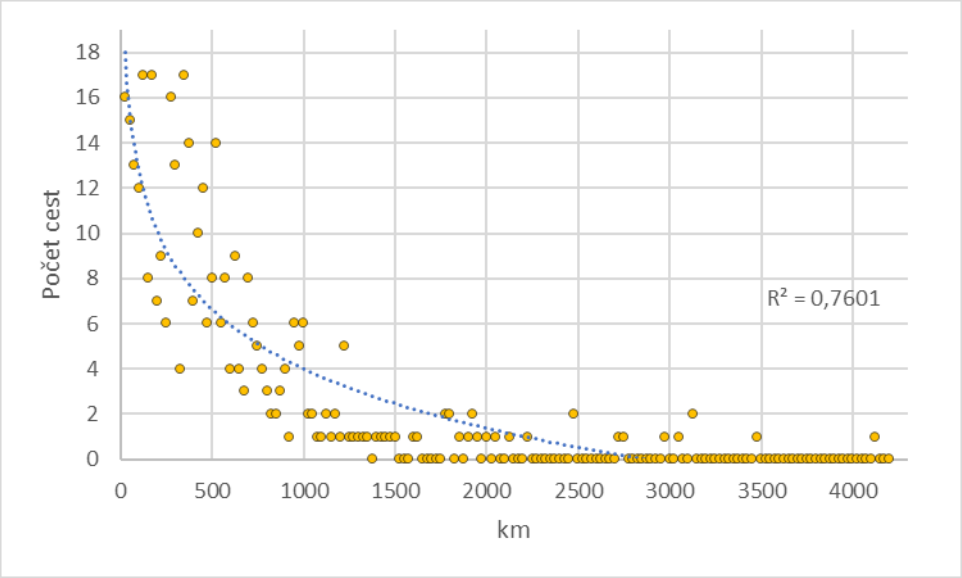
Stopaři nejčastěji využívanou formou lodní dopravy je takzvaná kabotážní doprava. Jedná se o dopravu podél pobřeží, kvůli tomu také někdy označovanou jako příbřežní dopravu. Takto se stopaři dopravují na kratší až střední vzdálenosti. Pokud má stopař štěstí, tak je také možné „stopnout“ větší lodě. Cestování na těchto větších lodích se ale vyznačuje tím, že stopaři nemají tuto cestu úplně zdarma. Často musí tuto cestu nějak odpracovat a pomáhat na palubě. Mezi tuto formu dopravy práce nezařazuje případy, kdy se stopař přepraví pomocí přívozu, nebo trajektu, neboť tito stopaři musí nejprve „stopnout“ nějaký jiný dopravní prostředek, ať už osobní, nebo nákladní automobil, a poté právě v tomto dopravním prostředku se nalodí na palubu. Internetová stránka Hitchlog.com uvádí podíl lodní dopravy na autostopu na 0,16 %. Nevýhodou této dopravy je ovšem její rychlost, která není velká.

Hitchlog (2019) má zaznamenané pouze dvě cesty stopařů, kteří byli natolik úspěšní a „stopnuli“ si letadlo. Jedná se hlavně o soukromá letadla a lety na kratší vzdálenosti. Tato forma dopravy ale ovšem bezesporu nejvíce zajímavá a také nejrychlejší na dlouhé vzdálenosti.

4.1.4 Dělení stopování podle vzdálenosti

Následující řádky se věnují zanalyzováním dat, která byla získána z internetového serveru www.hitchlog.com. Výsledky této analýzy následně poslouží v rozdělení autostopu do třech kategorií podle vzdálenosti.

Graf č. 2: Počet autostopařských cest na určité vzdálenosti



Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Za stopování na veliké vzdálenosti se mohou považovat cesty, jejichž délka je větší než 1000 km. V rozmezí 1000 km a více se v roce 2015 uskutečnilo 52 cest, což činí 14 %. Ke stopování na dlouhé vzdálenosti se nejčastěji využívají dálnice, neboť pomocí dálnic se dá cestovat poměrně rychle a díky tomu urazit delší vzdálenost za kratší čas než například po okresních silnicích. Stopování na samotných dálnicích je ovšem ilegální, a tak stopaři musí „stopnout“ řidiče buď před nájezdem na dálnici, nebo pokud už se s někým po dálnici vezl a dotyčný řidič zanechal stopaře na čerpací stanici, tak poté je pro stopaře nejlepší volbou obcházet automobily a nákladní vozidla, která zastavila na čerpací stanici, a osobně se ptát řidičů, zdali nemají cestu tam kam potřebuje, a jestli by se s nimi nemohl svézt. Pro stopování na dlouhé vzdálenosti se dají využít téměř všechny již výše zmíněné dopravní prostředky, vyjma motocyklu, neboť na motocyklu musí mít cestující povinné ochranné prvky. Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem na zdolávání velikých vzdáleností je nákladní automobil, který ovšem velmi často nenabízí takovou přesnost cílové destinace. Stopování na dlouhé

vzdálenosti není často vhodné pro dopravení se přímo do cílového místa, ale spíše se využívá k dopravení se poblíž.

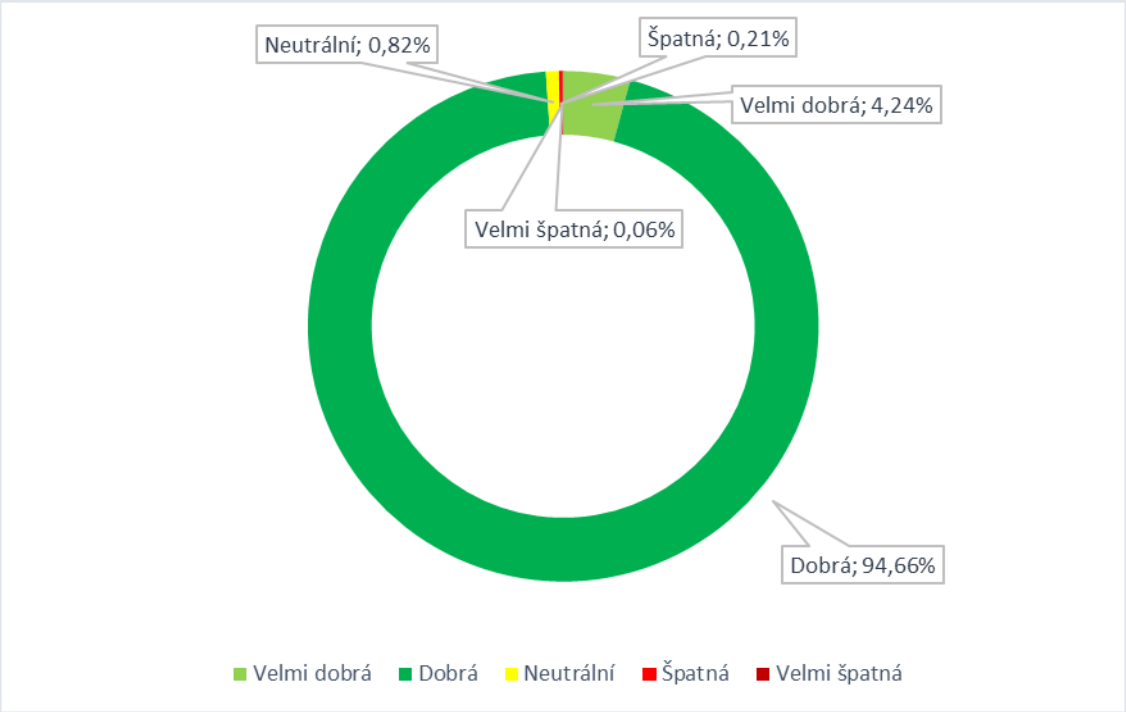
Stopování na střední vzdálenosti se odehrává na vzdálenostech od 400 do 1000 km. V roce 2015 se na střední vzdálenosti uskutečnilo 139 cest, což je přibližně 36 % všech cest. Toto stopování je kombinací stopování na dlouhé a krátké vzdálenosti. U tohoto stopování se nejčastěji využívá jako dopravní prostředek osobní automobil, ale lze využít opět takřka všech forem dopravy. Při stopování na střední vzdálenosti se využívají jak dálnice, tak i silnice nižších tříd. Tato forma stopování už je celkem přesná z pohledu vzdálenosti od konečného cílového bodu.

Do stopování na krátké vzdálenosti se řadí takové stopařské výlety a cesty, které nepřesáhli vzdálenost 400 km. V roce 2015 bylo tedy na krátké vzdálenosti uskutečněno 191 cest, což je přesně 50 % všech cest v tomto roce. Při tomto stopování se stopaři dostávají nejčastěji už přímo do míst, kam měli zprvu namířeno, tudíž je toto stopování nejpřesnější. Nejčastějším dopravním prostředkem, který se využívá pro stopování na krátké vzdálenosti je osobní automobil. Ostatní dopravní prostředky nemají takovou přesnost, a také není tak snadné a časté je zastavit, jako právě osobní automobil. Právě kvůli tomu, že stopování na krátké vzdálenosti bývá nejčastěji finální formou dopravy před cílovým místem, tak se se stopováním na krátké vzdálenosti setká valná většina stopařů, tudíž je možné toto stopování považovat za nejrozšířenější.

4.1.5 Zkušenosti stopařů se stopováním

V nadcházející subkapitole se bude možné dočíst, jaké zkušenosti mají stopaři se samotným autostopem.

Graf č. 4: Zkušenost s autostopem



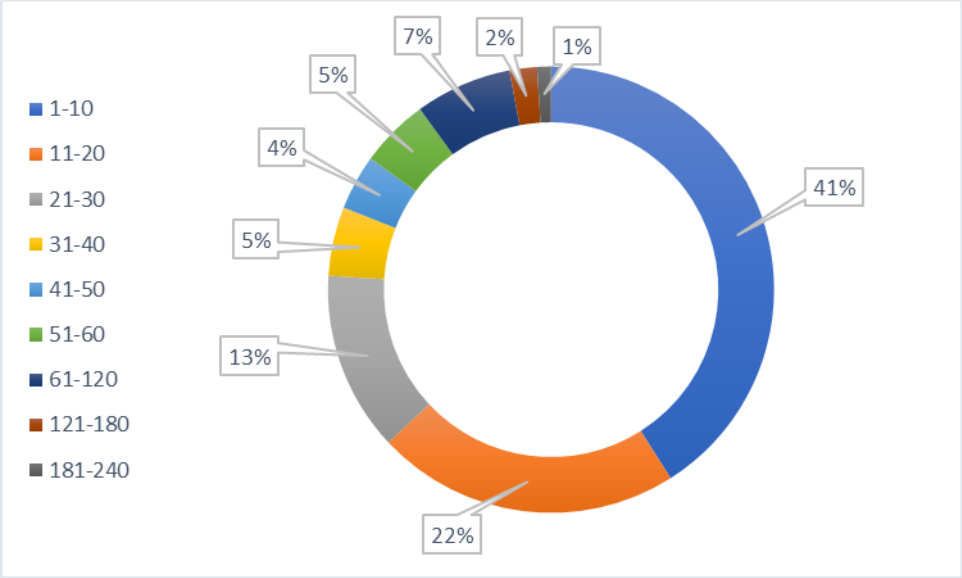
Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Stopování nemusí být vždy pro stopaře dobrá zkušenost. Stopařské výlety bývají často zážitky na celý život. Někdy tento zážitek ale nemusí být pozitivní. Stopařské výlety bývají ale z valné většiny zážitek pozitivní. 94,66 % stopařů zhodnocuje svoje zkušenosti se stopováním a zhodnocuje tak i jednotlivé stopařské výlety jako „dobré“. Velmi dobrou zkušenost mělo se stopováním 4,24 % zaregistrovaných stopařů. Jako velmi dobrou zkušenost lze považovat cesty a jízdy, kdy stopař nemusel čekat na auto které mu zastaví nepříjemně dlouhou dobu. Dále také cesty, kdy stopař nebyl během jízdy nijak ohrožen ať už samotným řidičem, nebo třeba jeho řízením. A celkově cesty, které si stopař příjemně užil. Neutrální zkušenost mělo se stopováním 0,82 % stopařů. Špatnou zkušenost se stopováním mělo 0,21 % stopařů a velmi špatnou zkušenost mělo pouze 0,06 % všech stopařů zaregistrovaných na stránkách Hitchlogu. Cesty s velmi špatnou zkušeností stopařů se stopováním jsou nejčastěji cesty, kdy stopař musel čekat velmi dlouhou dobu, než mu nějaký dopravní prostředek zastaví. Dále lidé také mohou hodnotit cesty jako velmi špatné i ty, u kterých nemuseli čekat na svezení dlouho, ale poté se během této

cesty stalo něco, co jim tu cestu znepříjemnilo. V nějakých případech se jedná o fyzické napadení řidiči, o okradení stopařů, nebo dokonce také o sexuální obtěžování stopařů (Hitchlog 2019).

4.1.6 Čekací doba během stopování

Graf č. 6: Doba čekání v minutách na zastavení při autostopu



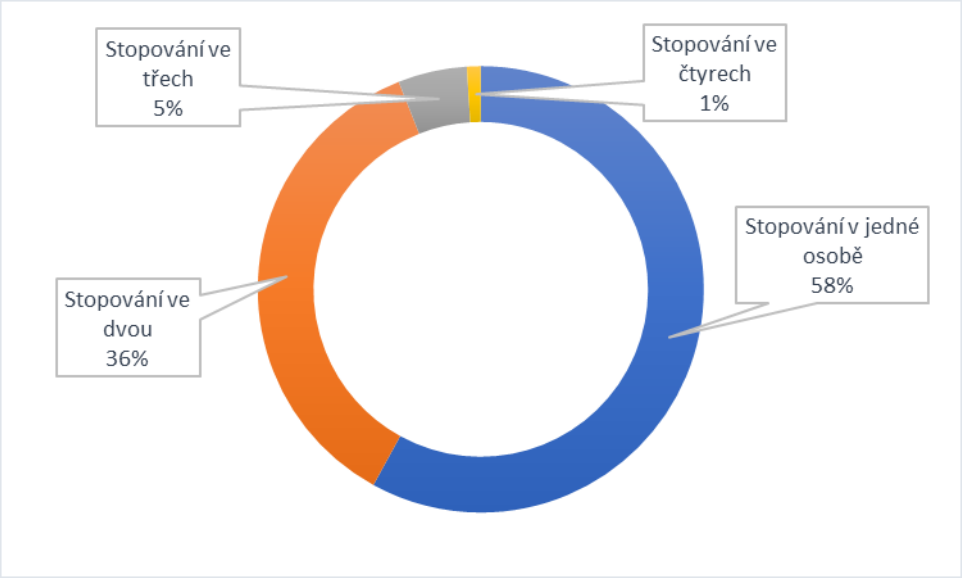
Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Čas strávený stopaři, kteří čekají podél cesty, nebo na čerpacích stanicích bývá často ten faktor, který rozhoduje o tom, zda bude tato cesta zpětně hodnocena jako dobrá, nebo jako špatná. Pro stopaře je tedy nejvýhodnější, když doba, kterou musí strávit samotným stopováním aut, je co nejkratší. Z dat, která se nacházejí na internetové stránce Hitchlog (2019) lze vyčíst, že nejvíce procent stopařů čekalo na nějaký dopravní prostředek, který jim zastaví v rozmezí od 1 do 10 minut. Jedná se o 41 %. Tato čísla jsou velmi důležitá, neboť mohou povzbudit nové lidi k tomu, aby začali stopovat, nebo aby se o to alespoň pokusili. Celkem 22 % stopařů muselo čekat do doby, než jim někdo zastaví v časovém rozmezí od 11 do 20 minut. Toto časové rozmezí je pro stopaře stále vcelku příznivé, neboť podle Cornishe a Dukettové (2009) člověk ztrácí soustředěnost na nějakou věc po dvaceti minutách, a tudíž ho po uplynutí dvaceti minut přestává ona věc tolik zajímat, nebo ho dokonce začíná nudit a štvát. A to je právě ten zlomový bod, kdy lidé začínají ono stopování hodnotit hůře. V časovém rozmezí 21 až 30 minut muselo čekat 13 % lidí. Mezi 31 a 40 minutami čekalo 5 %. 4 % lidí muselo čekat mezi 41 a 50 minutami a mezi 51 minutami a jednou hodinou čekalo u silnice 5 % stopařů. V časovém

rozmezí jedné a dvou hodin čekalo 7 % registrovaných stopařů a mezi dvěma a třemi hodinami čekalo pouze 2 % stopařů. Nejméně stopařů, pouze 1 %, muselo čekat v rekordně dlouhé době, a to mezi třemi a čtyřmi hodinami. Tito lidé si vybrali na stopování buďto velmi špatné místo, například místo s malou frekventovaností dopravy, místo, které je nevhodné pro zastavení vozidel, nebo stopovali ve špatný čas, například v noci.

4.1.7 Autostop ve více lidech

Graf č. 7: Počet osob při autostopu



Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

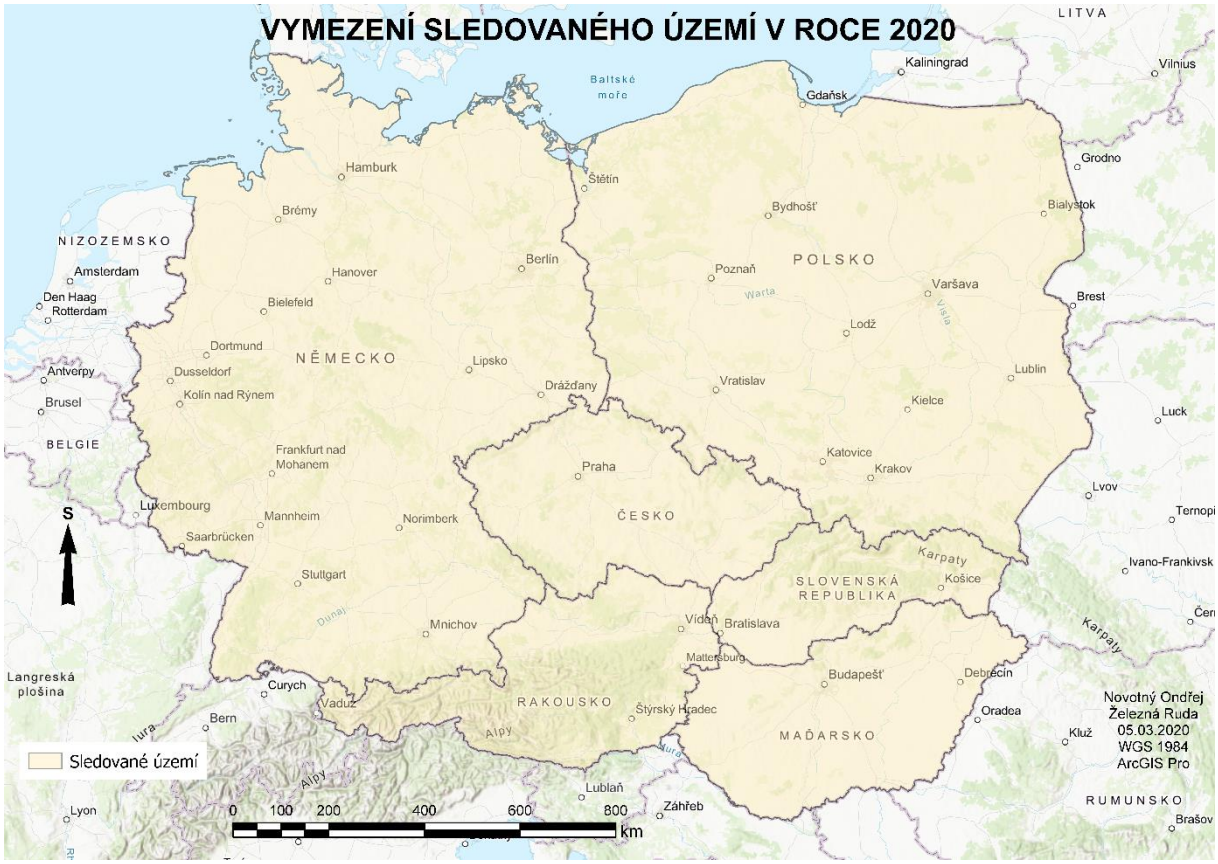
Stopování je aktivita, která lze provozovat jak ve skupinách, či dvojicích, tak ale také o samotě. Právě stopování, kdy stopuje pouze jeden člověk je ve stopařské komunitě nejrozšířenější. Hitchwiki (2019) uvádí, že nejrychlejší cestování během stopování mají samostatné stopařky ženy. Uvádí také, že to je ovšem celkem riskantní. Stopaři cestují sami v 58 % případů. Právě stopování, kdy je stopař jen jeden, je nejjednodušší. Když se stopař vydá na cestu sám, tak má největší volnost. Nemusí se za nikoho během své cesty zodpovídat, nebo starat, a tím mu tedy odpadá značná míra práce. Také si může naplánovat cestu podle sebe a má tedy absolutní volnost kdy kam pojede a jak dlouho kde zůstane. Stopování v jednom také přináší jednu velikou výhodu, a to je ta, že stopař není limitovaný, jakým dopravním prostředkem chce jet. Jak bakalářská práce již zmiňuje v kapitole o způsobech dopravy během stopování, tak například nákladní automobily často nemají dvě sedadla spolujezdce, a tudíž mohou legálně vzít jen jednoho pasažéra navíc. Stopování ve dvou lidech už je méně rozšířené.

Lidé stopují ve dvou v 36 % případů. Toto stopování není také tak obtížné stopování ve více lidech. Výhodou stopování ve dvou je to, že se stopaři mohou střídat v tom, kdo bude v danou chvíli stopovat. Jak také uvádí uživatel na serveru hitchwiki (2019), tak je o 5 % rychlejší, v poměru času, kdy čekáte na stop, ku délce trasy, pokud jste muž, stopovat ve dvou se ženou, než když stopujete sám. Stopovat v kombinaci muž a žena, je dokonce o 75 % výhodnější v poměru času, který musíte čekat a vzdálenosti, kterou poté urazíte, než když stopují dva muži společně. Tato data byly vypočítány uživatelem s přezdívkou Fverhart celkem z 1641 cest, kdy dotyčný některé z nich jel sám, jiné ve dvojici s ženou a zbytek ve dvojici s mužem. Stopování ve třech lidech už není tak výhodné, ale stále takto stopuje 5 % stopařů zaregistrovaných na stránce Hitchlog.com. Nejméně lidí stopuje v počtu 4 a více. Jedná se o pouhé 1 % stopařů (Hitchlog 2019).

4.2 Základní informace o sledovaném území

Území, které bude tato bakalářská práce analyzovat a mapovat se skládá z České republiky, Německa, Polska, Rakouska, Slovenska a Maďarska. Tyto země byly vybrány hlavně z důvodu, že mají největší vliv na autostop v České republice. Každá z těchto zemí má také celkem podrobná data ohledně autostopu a stopařských cest a místech nástupu. Například v Německu bylo v roce 2015 uskutečněno přes 200 zaznamenaných stopařských cest. Reálné číslo všech uskutečněných stopařských cest může být ale i několikanásobně vyšší. V těchto zemích jsou také dobrá data ohledně míst, kde stopaři stopovali. Tato místa následně stopaři zanesli do mapy, kde je také ohodnotili. Například Německo mělo takovýchto míst do konce roku 2018 téměř 3000.

Mapa č. 1: Vymezení sledovaného území v roce 2020



4.3 Reálné prostorové interakce ve sledovaném území

Mapa č. 2: Uskutečněné stopařské cesty ve sledovaném území v roce 2015

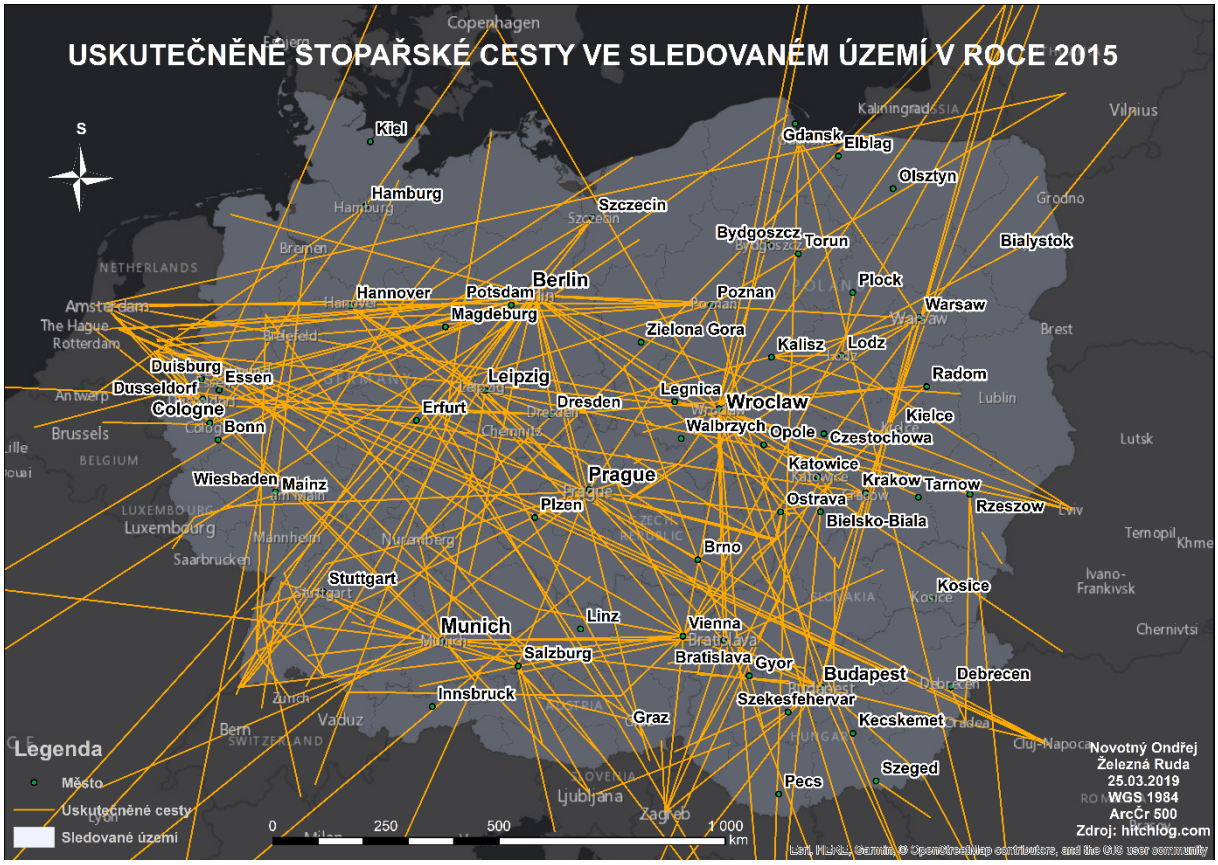
Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchlog.com

Mapa č. 2 znázorňuje pomocí oranžových čar uskutečněné stopařské cesty, které byly podniknuty v roce 2015. Tato mapa znázorňuje všechny cesty, které buďto začínaly, nebo končily na území sledovaných států. Do této mapy nebyly zaneseny cesty, které pouze sledovanými státy procházely. Na této mapě je možné vidět celkovou délku trasy, a proto se může tato mapa jevit jako velmi nepřehledná a chaotická. Později se v bakalářské práci objeví také pouze zaměření na území sledovaných států, a tudíž bude v takové mapě lehčí číst a orientovat se v ní. Všechny tyto cesty byly uskutečněny v roce 2015, to znamená, že v tomto grafu lze najít cesty od 1.1.2015 do 31.12.2015.

Tato mapa se nezaměřuje na četnost cest, ale pouze na výchozí a konečný bod. Tato mapa má tudíž za cíl graficky znázornit pouze prostorové interakce míst, a ne jejich četnosti.

V roce 2015 bylo stopaři zaznamenáno na internetovém serveru Hitchlog.com celkem 552 cest, které začínaly, nebo končily ve sledovaných státech. Toto číslo lze považovat za celkem dostatečné pro analýzu interakcí autostopu v prostoru. Jak bylo ale již zmíněno, tak reálné číslo uskutečněných cest v tomto prostoru mohlo být ale až několikanásobně větší.

Mapa č. 3: Uskutečněné stopařské cesty ve sledovaném území v roce 2015 (výřez sledovaného území)



Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchlog.com

Mapa č. 3 znázorňuje to samé jako mapa č. 2, pouze s tím rozdílem, že je na ní ukázané pouze území, které tato práce sleduje. Tím pádem je tato mapa čitelnější a přehlednější. Díky této přehlednosti je možné vidět, že naprostá většina cest, buďto jako výchozí bod, nebo bod konečný, směřuje do větších měst. Z této mapy je možné také vidět, že prostor stopování je velmi zahuštěný, až by se dalo říci chaotický. Díky této mapě je možné také určit pomyslná centra, kam lidé často stopují, nebo kde jsou jejich zastávky. Těmito centry jsou zpravidla větší, často i hlavní města. Jako příklad takovýchto center je možné si uvést například Berlín, Prahu, Vídeň, Mnichov, nebo také Vratislav v Polsku. Podle internetové stránky Europeanbestdestinations.com (2019) se některá tato města dokonce objevila na seznamu nejlepších míst, kam mohou lidé cestovat v Evropě v roce 2018.

4.4 Města s největším počtem interakcí v roce 2015

Tabulka č. 1: Počet cest do určitého města za rok 2015

Město	Počet cest
Praha	57
Berlin	56
Wrocław	49
Budapest	36
Vienna	34
Warszawa	24
Poznań	23
Munich	22
Kraków	20
Opozcno	18
Bratislava	6
Celkem	**345**

Zdroj: www.hitchlog.com, vlastní zpracování

Tato kapitola se bude věnovat četnosti cest, které začínaly, nebo končily v určitém městě. V přiložené tabulce č. 1 je možné vidět prvních deset měst s největší četností stopařských cest, které byly podniknuty v roce 2015 podle internetového serveru Hitchlog.com. V této tabulce jsou hlavní města sledovaných států znázorněna tučně, pro snadnější orientaci. Pro přehled bylo do této tabulky přidáno město Bratislava, i přesto, že se nedostala do první desítky, pro porovnání všech hlavních měst.

Na prvním místě se umístila Praha s počtem 57 cest, které buďto v Praze začínaly, nebo končily. To, že se Praha umístila na prvním místě lze vysvětlovat její polohou. Pokud se čtenář podívá na polohu Prahy v rámci sledovaných států, tak může vidět, že Praha má silně centrální pozici. Praha leží takřka ve středu sledovaného území a díky tomu má také charakter tranzitního města, místa, při stopování. Lidé, kteří stopují často, nemusí mít za cíl své cesty přímo Prahu, ale protože se Praha nachází na trase jejich cesty, tak často právě Praha se stává dílčím cílem cesty.

Druhé město jakožto místo odkud, nebo kam se nejvíce jelo v roce 2015 bylo město Berlín. Pokud se srovná město Berlín a Praha, tak v počtu cest je Berlín jen o jednu cestu za Prahou, ale v počtu obyvatel, což znamená v počtu potencionálních stopařů, převyšuje Prahu téměř 3x. I z tohoto ukazatele je možné tedy o Praze říci, že se jedná o velmi vyhledávané místo stopaři.

4.5 Zaznamenaná místa ke stopování ve sledovaném území

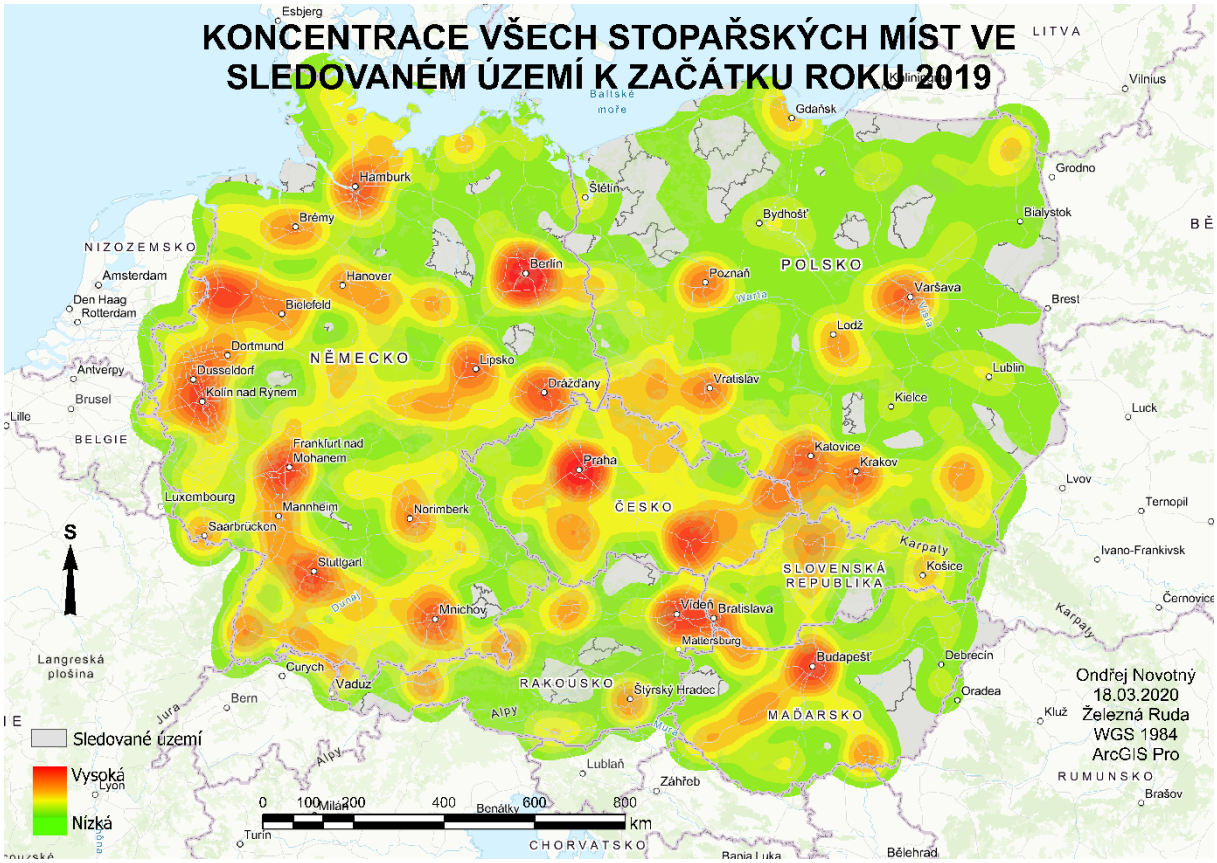
Mapa č. 4: Celkový počet zaznamenaných míst ke stopování ve sledovaném území k 6.12.2018

Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Na přiložené mapě č. 4 je možné vidět, celkový počet všech zaznamenaných míst do internetové databáze serveru hitchwiki.org, nebo do její aplikace ke stopování, které byly k dispozici do 6.12.2018. Jak se dalo předem předpokládat, tak čím větší je rozloha určitého státu, tak tím více je zde zaznamenaných stopařských míst. Na počet zaznamenaných míst nemusí mít vliv ale jen rozloha daného státu, ale také například, počet jeho obyvatel, atraktivnost, ale také povrch státu. Tato stopařská místa byla následně stopaři při zaznamenávání také hodnocená známkou jako ve škole, tudíž pokud dostalo místo známku 1, tak bylo vhodné, a pokud dostalo 5, tak toto místo bylo pro stopaře velmi špatné a nedoporučil by toto místo pro další stopování.

4.5.1 Koncentrace stopařských míst ve sledovaném území

Mapa č. 5: Koncentrace všech stopařských míst ve sledovaném území k začátku roku 2019



Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Mapa č. 5 znázorňuje koncentraci všech stopařských míst nástupu ve sledovaném území pomocí teplotní mapy. Tato mapa má posloužit k celkovému zhodnocení prostorového rozmístění stopařských míst při stopování.

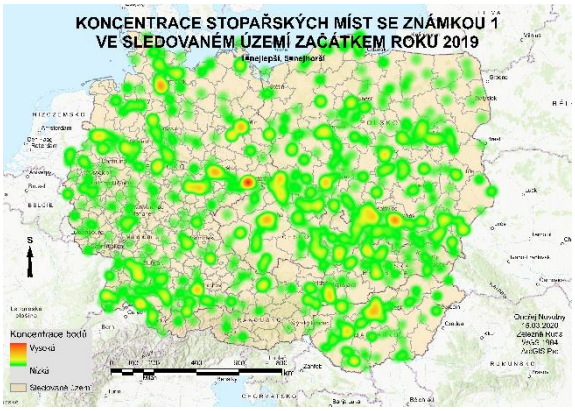
Při prvotním prozkoumání mapy je patrné, že největší koncentrace se nachází v okolí velikých měst jako je například Vídeň, Berlín, Frankfurt nad Mohanem, ale také Praha. Tento fakt je nejlépe vysvětlitelný hlavně tím, že tato města bývají často počátečním, dílčím, nebo konečným cílem cesty stopaře.

U koncentrace stopařských míst je také důležité si všimnout, že velmi často koreluje se silnicemi 1. tříd. Jsou to právě silnice 1. třídy, které jsou často vyhledávané stopaři při stopování na delší a střední vzdálenosti, neboť díky těmto silnicím se lze přepravit za co nejkratší čas na co nejdelší vzdálenosti. Po silnicích 1. tříd jezdí právě lidé, kteří překonávají delší vzdálenosti, a tudíž jsou pro stopaře, kteří plánují překonat větší vzdálenost, nejlepší volbou. Zároveň je ale na těchto silnicích, zejména dálnicích, složité stopovat, neboť v mnoha zemích je takového

stopování zakázáno, a tudíž jsou stopaři nuceni stopovat jen na určitých místech jakými jsou například čerpací stanice.

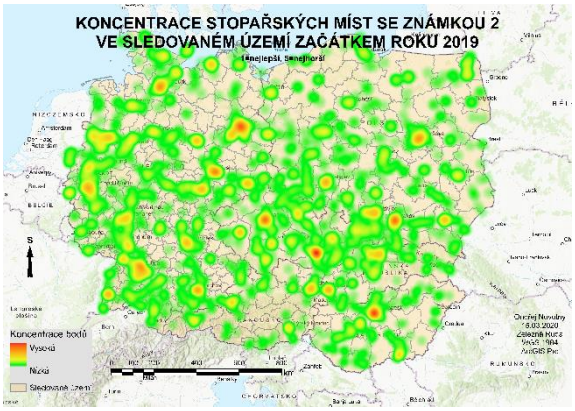
Dále je také zajímavé, jak se koncentrace stopařských míst mění prostoru od východu na západ. Na východě je koncentrace stopařských míst menší než na západě. Dalo by se tedy mluvit o západovýchodním gradientu. Je to dáno hlavně absencí velikých měst na východě, kam by stopaři mohli cestovat, a také méně rozvinutou silniční, a především dálniční sítí.

Mapa č. 6: Koncentrace stopařských míst se známkou 1 ve sledovaném území začátkem roku 2019



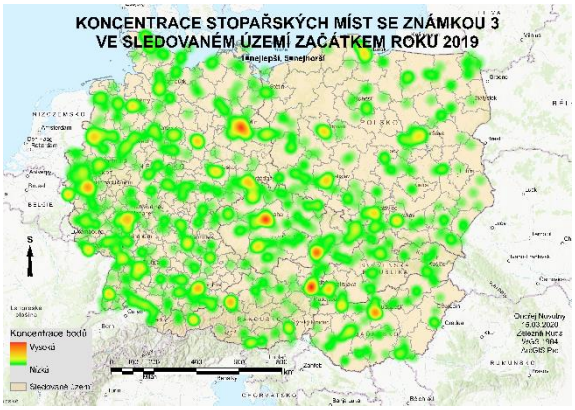
Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Mapa č. 7: Koncentrace stopařských míst se známkou 2 ve sledovaném území začátkem roku 2019



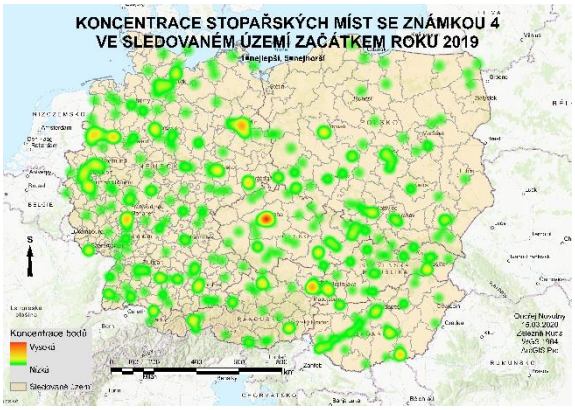
Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Mapa č. 8: Koncentrace stopařských míst se známkou 3 ve sledovaném území začátkem roku 2019



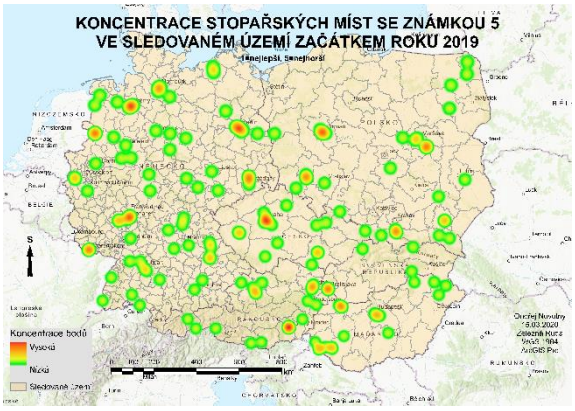
Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Mapa č. 9: Koncentrace stopařských míst se známkou 4 ve sledovaném území začátkem roku 2019



Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Mapa č. 9: Koncentrace stopařských míst se známkou 4 ve sledovaném území začátkem roku 2019

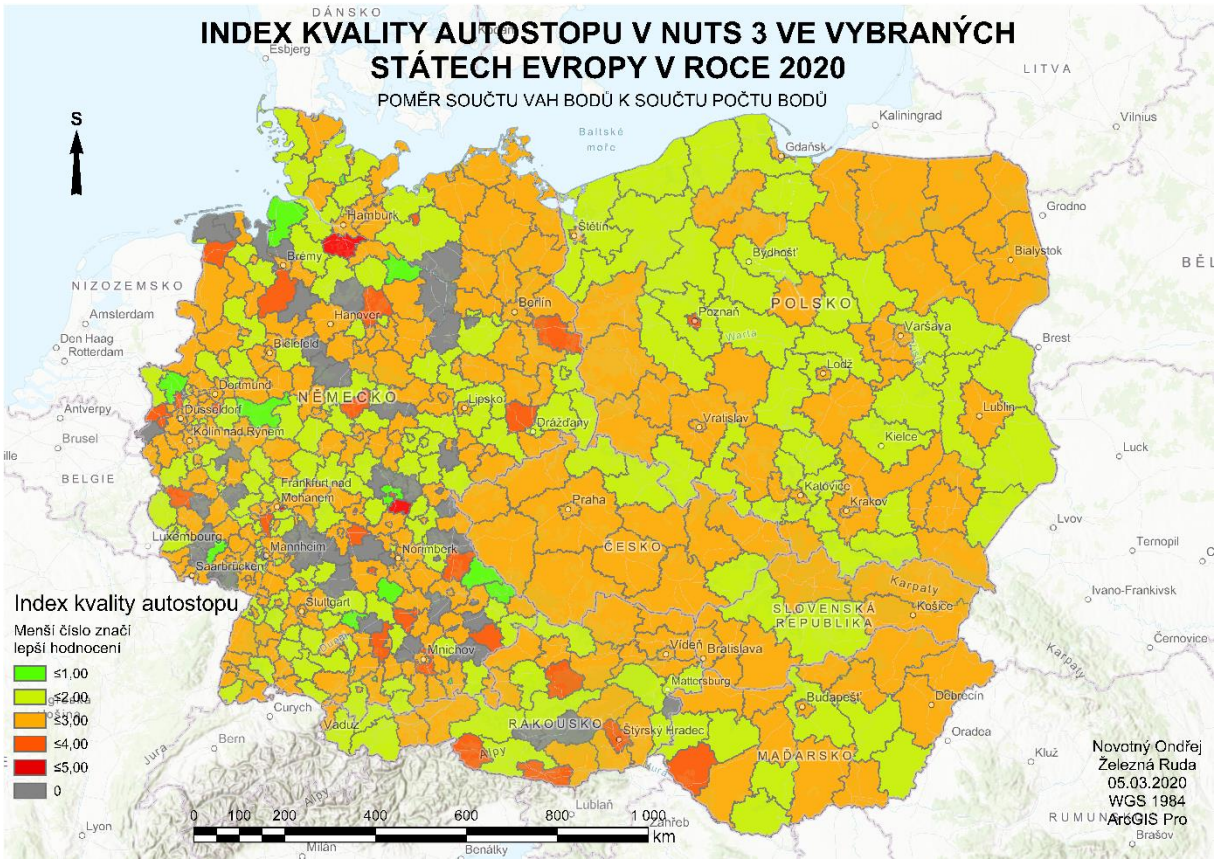


Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Na výše přiložených mapách (6-10) lze vidět koncentraci všech stopařských míst, které byly zaznamenány ve sledovaném území začátkem roku 2019 a oznámkované známkami od 1 do 5 jako ve škole. Známka ohodnocuje dané místo vzhledem k vhodnosti pro autostop. U všech mapách od č. 5 do č. 9 lze vidět podobný trend koncentrace. Prvním společným trendem je to, že stopařská místa se koncentrují převážně v okolí velikých městech, nebo přímo v nich. Dalším společným znakem je umístění stopařských míst podél silnic, a to hlavně silnic prvních tříd, které spojují právě veliká města. Dále je také patrné, že se zhoršující se známkou klesá počet samotných bodů, a tím pádem také koncentrace. V praxi to znamená, že míst, s lepší známkou je více než mís s horší. Například se známkou 5 je ve sledovaném území pouze 168 zaznamenaných stopařských míst. Na druhou stranu se známkou 2 je jich nejvíce, a to 2411.

4.5.2 Index kvality autostopu

Mapa č. 11: Index kvality autostopu v NUTS 3 ve vybraných státech Evropy v roce 2020



Zdroj: podkladová mapa-Esri, www.hitchwiki.org

Výše přiložená mapa znázorňuje jakousi vhodnost NUTS 3 regionů v Evropě k autostopu. Na mapě jsou dominantní dvě hodnoty indexu. Jsou to hodnoty indexu od jedné do třech, značené oranžově a světle zeleně. Z mapy je patrný západovýchodní gradient. Čím více se postupuje na východ, tím je kvalita v NUTS 3 regionech soudržnější. Západní regiony ve sledovaném území jsou naopak méně jednotné. Toto může být dané také tím, jak si jednotlivé státy rozřazují NUTS regiony. Německo, jak je patrné z mapy, má velké množství NUTS 3 regionů. Polsko na druhé straně jich má mnohem méně. Mapu to může ovlivňovat tím, že čím menší region, tím tam může být méně bodů, které výsledně ovlivní hodnotu indexu kvality. Obecně by šlo z mapy vyčíst, že čím východněji bude stopař stopovat, tím to pro něj bude snadnější.

Nejlepší zemí pro stopaře je podle této mapy Polsko. Na jeho území se nenachází ani jeden region, který by měl výslednou hodnotu indexu horší než 3, s výjimkou města Poznaň. Tento fakt může být daný náboženstvím a jeho mírou v Polsku. Věřící lidé jsou často vlídnější a nápomocnější k cizím lidem, a i proto toto může být důvod, proč je Polsko přívětivé pro stopaře.

Nejhůře je na tom podle této mapy Německo. Může to být dané rozsáhlou dálniční sítí na jeho území, ale také velikým množstvím NUTS 3 regionů, neboť při výpočtu indexu spíše ovlivní výsledek jedna špatná známka v malém regionu než jedna špatná známka ve velkém regionu, kde se dá předpokládat, že bodů bude více, a tudíž se to celé ještě zprůměruje.

5. Závěr

Tato bakalářská práce měla za hlavní cíl zmapovat a zanalyzovat autostop ve vybraných státech Evropy. Mezi vybrané státy byla zařazena Česká republika, země s ní sousedící, a bylo přidání také o Maďarsko.

Nejprve se práce snažila vymezit autostop vzhledem k některé z vědních disciplín. Dále se práce věnovala automobilismem, jelikož právě ten mohl, a stále může, nejvíce autostop ovlivnit. V dalších kapitolách se pokusila práce začlenit autostop do konceptu mobility turn, jelikož tento koncept je jedním z nejrozšířenějších konceptů v geografii dopravy. Dalším konceptem, se kterým tato práce spojila autostop byl koncept slow tourism. Tento koncept nepohlíží na cestování pouze jako na prostředek, jak se dostal z určitého místa do jiného, ale také jako na možnost, jak se při této cestě obohatit vícero způsoby. Člověk by při využívání slow tourismu neměl využívat primárně leteckou dopravu, ale měl by zvolit prostředky, které mu poskytnou možnost zažít místní kulturu a poznat místní lidi. Proto je autostop velmi silně spojen s tímto konceptem. Dále se tato práce pokouší najít společné vazby mezi autostopem a kulturní geografií. Z tohoto zkoumání vzešlo, že z autostopu vznikla dnes již vlastní subkultura.

Nejzajímavější část této práce ale nastala až v analytické části, kde se práce snažila zmapovat a zanalyzovat prostorové rozmístění autostopu ve sledovaných státech Evropy, a také zanalyzovat uskutečněné cesty za rok 2015, což bylo také dílčími cíli práce.

Prvním dílčím cílem bylo tedy zanalyzování prostorového rozmístění autostopu pomocí již uskutečněných cest. Z těchto map bylo zjištěno, že autostop na tomto území je velmi nerovnoměrný, až chaotický. Dále bylo díky mapám zřejmé, že stopařské cesty mají nejčastěji vazbu na veliká města a městské aglomerace.

Druhým dílčím cílem této práce bylo zmapovat a zanalyzovat prostorové rozmístění autostopu pomocí zaznamenaných stopařských míst nástupu. Při tomto zanalyzování se potvrdilo to, co vzešlo již z cíle prvního, a to je, že většina aktivity při autostopu je lokalizována do velikých měst. Dále z map, které byly pro tento cíl zpracovány v programu ArcGIS Pro, bylo viditelné, že množství míst bylo lokalizováno podél silnic 1. tříd. Všechna tato místa byla také hodnocená známkou jako ve škole, tudíž bylo možné si místa rozdělit podle známek a následně z těchto dat vypracovat mapy pro každou známku. Z těchto map bylo zjištěno, že nejvíce kvalita místa na autostop je velmi subjektivní. Místa se známkami 1 a 5 se velmi často překrývaly. Lišila se však kvantita těchto míst. Z toho je možné usoudit, že místa s lepší známkou jsou na sledovaném území rozšířenější, a tudíž je snadnější na tomto území stopovat.

Třetím dílčím cílem této práce bylo rozdělení stopařských cest dle vzdálenosti. Tyto cesty byly na základě analýzy a následného zpracování dat z internetové stránky www.hitchlog.com rozděleny do třech kategorií. Zjistilo se, že první touto kategorií je stopování na dlouhé vzdálenosti. Toto stopování se uskutečňuje při uražení vzdálenosti více než 1000 km. Reálná hodnota těchto cest byla v roce 2015 14 %. Další kategorií je stopování na střední vzdálenosti. Při stopování na střední vzdálenosti nepřesáhne délka cesty 1000 km, ale také musí být cesta delší než 400 km. V roce 2015 bylo na střední vzdálenosti uskutečněno 36 % všech zaznamenaných cest. Třetí kategorií je stopování na krátké vzdálenosti. Cest na krátké vzdálenosti bylo v roce 2015 uskutečněno 50 %. Mezi cesty na krátké vzdálenosti se počítají cesty, které nepřesáhli svou délkou 400 km. Z těchto výsledků je možné usoudit, že autostop se nejčastěji využívá na spíše kratší přesuny než na delší cesty. Stopaři se nejčastěji dopravují pomocí autostopu na vzdálenosti kratší než 400 km. Převážně jde o dopravování se mezi velkými městy, nebo mezi zajímavými přírodními památkami.

Posledním dílčím cílem této bakalářské práce bylo vypočtení indexu kvality ve sledovaném území. Z konečných výsledků bylo možné říci, že autostop ovlivňuje západovýchodní gradient. Čím více se v prostoru stopuje na východ, tím by to mělo být snadnější. Z výsledků bylo také zřejmé, že nejnevlídnějším státem pro autostop bylo ve sledovaném území Německo. Tento fakt je dám převážně velmi rozvinutou dálniční sítí, neboť na dálnicích je autostop ilegální. Na druhou stranu nejvhodnějším státem pro autostop je podle mapy Polsko. Fakt, že to je právě Polsko se dá vysvětlit mentalitou a náboženským přesvědčením Poláků. Věřící lidé totiž mají mnohdy větší sklony pomoci druhým, což se projevuje i při autostopu.

Autor této práce doufá, že tímto přispěl k základnímu objasnění autostopu a jeho prostorovým aspektům. Práce může nadále sloužit pro uvědomění si problematiky autostopu v prostoru jakožto součásti automobilové kultury 21. století. Dále by bylo možné práci rozšířit například o retrospektivní porovnání autostopu v prostoru, nebo předpovídat jeho vývoj na základě nastupujících trendů.

6. Zdroje

BAUMAN, Z. (2000): Liquid Modernity. Polity, 240 s.

BEREZOWSKI, S. (1975): Zarys geogrefii komunikacji. PWN, Warszava, 358 s.

BERKA, K. (2017): Sociologická encyklopedie.
https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Anal%C3%BDza_a_synt%C3%A9za

BONHAM, J. (2006): Transport: Disciplining the Body that Travels. In: BÖHM, S., A KOL.: Against Automobility. Wiley-Blackwell, 57-74 s.

BÖHM, S., A KOL. (2006): Against Automobility. Wiley-Blackwell, 268 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova, Praha, 112 s.

BRITANNICA. (2019): Automotive industry.
https://www.britannica.com/technology/automotive-industry

CAMBRIDGE DICTIONARY. (2019): Dictionary.
https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/hitchhike

CORNISH, D., DUKETTE, D. (2009): Twenty Components of an Excellent Health Care Team. Dorrance Publishing, 130 s.

CRESSWELL, T. (2006): The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom. University of London, London, 20 s.

CRESSWELL, T. (2011): Mobilities: Practices, Spaces, Subjects [online], 288 s.

DATABÁZE KNIH. (2020): https://www.databazeknih.cz/knihy/na-ceste-3046

DICKINSON, J., LUMSDON, L. (2010): Slow travel and tourism. Earthscan, Washington, 240 s.

DRBOHLAV, D. (2018): Sociologická encyklopedie. https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Mobilita_prostorov%C3%A1

EUROPEANBESTDESTINATIONS. (2019): Best places to travel in Europe. https://www.europeanbestdestinations.com/european-best-destinations-2018

FAIST, T. (2013): The mobility turn: a new paradigm for the social sciences? Ethnic and Racial Studies, č. 36, s. 1637-1646.

FORSTROP, P-A. (2006): Quantifying Automobility: Speed, 'Zero Tolerance' and Democracy. Blackwell Publishing, Oxford, 93-112 s.

FULLAGAR, S., A KOL. (2012): Slow Tourism: Experiences and Mobilities. Channel View Publications, Bristol, 256 s.

GABRIEL, Y., LANG, T. (2005): The Unmanageable Consumer: Contemporary Consumption and its Fragmentation. SAGE, Londýn, 224 s.

HAEMOON, O., A KOL. (2016): Motivations and Goals of Slow Tourism. Journal of Travel Research. 55, č.2, s. 205-219.

HITCHLOG. (2019): Hitchhiking trips. https://www.hitchlog.com/en/trips

HITCHLOG. (2019): Statictics. https://www.hitchlog.com/en/statistics

HITCHWIKI. (2019): Top tips. http://hitchwiki.org/en/Top_tips

INC. (2019): What's the Perfect Age to Start Your Career? It's Not What You Think, According to a Stanford Psychologist. https://www.inc.com/minda-zetlin/laura-carstensen-stanford-psychologist-start-career-at-40-entry-level-retirement-work-life-balance.html

JANDOUREK, J. (2001): Sociologický slovník. Portál, s.r.o, Praha, 285 s.

KELLER, J. (1998): Naše cesta do prvohor. O povaze automobilové kultury. SLON, 170 s.

KLIMEŠOVÁ, V. (2012): Genderové rozdíly. Diplomová práce. Katedra psychologie FSS MU, Brno, 101 s.

KRAFT, S. (2015): Základy geografie dopravy. Jihočeská Univerzita, České Budějovice, 77 s.

MACMILLAN. (2020): Buzzword. https://www.macmillandictionary.com/buzzword/entries/slow-travel.html

MAHOOD, L. (2018): Thumbing a Ride: Hitchhikers, Hostels, and Counterculture in Canada. UBC Press, Vancouver, 344 s.

MARYÁŠ, J., VYSTOUPIL, J. (2001): Geografie obyvatelstva a geografie sídel. Ekonomická geografie, 36 s.

NEJEDLÁ, E. (2015): Nové výzkumné trendy v geografii dopravy. Diplomová práce. Katedra geografie PF JU, České Budějovice, 89 s.

RINVOLUCRI, M. (1974): Hitch-hiking. Vlastní vydání, 75 s.

ROBERTS, L. (2012): Film, Mobility and Urban Space: a Cinematic Geography of Liverpool. Liverpool University Press, Liverpool, 248 s.

ROBINSON, P., A KOL. (2011): Research Themes for Tourism. CABI, Cambridge, 316 s.

SHELLER, M., URRY, J. (2003): Mobile Transformations of `Public' and `Private' Life. Lancaster University, 107-125 s.

SHELLER, M., URRY, J. (2006): The new mobilities paradigm. Environment and Planning, 38 (2), 207-226 s.

SCHLEBECKER, J. T. (1958): An Informal History of Hitchhiking. The Historian 20 (3), 305-327 s.

SLOW FOOD. (2020): Our history. https://www.slowfood.com/about-us/our-history/

SLOW MOVEMENT. (2020): Slow cities and the slow movement. https://www.slowmovement.com/slow_cities.php

SYNEK, M. (1999): Jak psát diplomové a jiné písemné práce. Vysoká škola ekonomická, Praha, 59 s.

TSING, A. (1998): The global situation. Cultural Anthropology 15 (3), 327–360 s.

URRY, J. (2006): Inhabiting the car. In: BÖHM, S., A KOL.: Against Automobility. Wiley-Blackwell, 17-31 s.

URRY, J. (2007): Mobilities. Polity Press, Cambridge, 321 s.

WECHNER, B. (1997): The Fraternity Among Hitch-hikers. http://bernd.wechner.info/Hitchhiking/Suite101/?19

WTO. (2019): Statistics. http://statistics.unwto.org/

Seznam map

Mapa č. 1: Vymezení sledovaného území v roce 2020

Mapa č. 2: Uskutečněné stopařské cesty ve sledovaném území v roce 2015

Mapa č. 3: Uskutečněné stopařské cesty ve sledovaném území v roce 2015 (výřez sledovaného území)

Mapa č. 4: Celkový počet zaznamenaných míst ke stopování ve sledovaném území k 6.12.2018

Mapa č. 5: Koncentrace všech stopařských míst ve sledovaném území k začátku roku 2019

Mapa č. 6: Koncentrace stopařských míst se známkou 1 ve sledovaném území začátkem roku 2019

Mapa č. 7: Koncentrace stopařských míst se známkou 2 ve sledovaném území začátkem roku 2019

Mapa č. 8: Koncentrace stopařských míst se známkou 3 ve sledovaném území začátkem roku 2019

Mapa č. 9: Koncentrace stopařských míst se známkou 4 ve sledovaném území začátkem roku 2019

Mapa č. 10: Koncentrace stopařských míst se známkou 5 ve sledovaném území začátkem roku 2019

Mapa č. 11: Index kvality autostopu v NUTS 3 ve vybraných státech Evropy v roce 2020

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Počet cest do určitého města za rok 2015

Seznam grafů

Graf č. 1: Podíl dopravních prostředků na autostopu

Graf č. 2: Počet autostopařských cest na určité vzdálenosti

Graf č. 3: Podíl mužů a žen při autostopu

Graf č. 4: Zkušenost s autostopem

Graf č. 5: Věková struktura stopařské komunity

Graf č. 6: Doba čekání v minutách na zatavení při autostopu

Graf č. 7: Počet osob při autostopu

Seznam příloh

Příloha č. 1: Všechny autostopařské cesty za rok 2015

Příloha č. 2: Četnosti autostopařských cest za rok 2015

Příloha č. 3: Čekací doba v minutách k roku 2019

Příloha č. 4: Zkušenost se stopováním k roku 2019

Příloha č. 5: Genderové složení stopařské komunity k roku 2019

Příloha č. 6: Počet osob při autostopu k roku 2019

Příloha č. 7: Využité dopravní prostředky při autostopu k roku 2019

Příloha č. 8: Věk stopaře při autostopu k roku 2019

7. Přílohy

Příloha č. 1: Všechny autostopařské cesty za rok 2015

	Cesta	Počet ujetých km		Cesta	Počet ujetých km
1	Dolní Chabry → Zdiby	3	**191**	Kraków → Budapest	395
2	Lohme → Glowe	10	**192**	Lwów → Opoczno, Polska	403
3	Dornbirn → Lustenau	10	**193**	Opoczno → Lwów	404
4	Nová Paka → Jicin	14	**194**	Munich → Ljubljana	405
5	Rožnov pod Radhoštěm → Valašské Meziříčí	14	**195**	Halle (Saale) → Poznań	406
6	Valašské Meziříčí → Rožnov pod Radhoštěm	14	**196**	Zagreb → Krákow	413
7	Medyka → Przemyśl	14	**197**	Zagreb → Bratislava	413
8	Jicin → Nová Paka	15	**198**	Warszawa → Gdańsk	415
9	Ostrava, Česká republika → Havířov	15	**199**	Schulpforte, Deutschland → Demmin	418
10	Budakeszi → Perbál	16	**200**	Bielany Wrocławskie → Rudna Mała	420
11	Germany → Wilhelmshaven	18	**201**	Rzeszów → Bielany Wrocławskie	424
12	Jazy → Płaska	18	**202**	Bielany Wrocławskie → Rzeszów	428
13	Inowłódz, Polska → Opoczno	19	**203**	Munich → Leipzig	429
14	Opoczno → Inowłódz, Polska	19	**204**	Hamburgo → Colónia	430
15	Hahn-Flughafen → Traben-Trarbach	20	**205**	Bielany Wrocławskie → Rzeszów	431
16	Balatonfüred → Gabčíkovo	23	**206**	Budapest → Smederevo	431
17	Penkun → Szczecin	28	**207**	Vienna → Munich	434
18	Rabka → Chyżne	33	**208**	Germany → Lyon	438
19	Proszówka → Jelenia Góra	34	**209**	Freiburg → Lyon	438
20	Deutschland → Dresden	35	**210**	Prague → Poznań	441
21	Oświęcim → Katowice	35	**211**	Wrocław → Rzeszów	447
22	Sobótka → Wrocław	35	**212**	Poznań → Prague	449
23	Ostrava → Frenštát pod Radhoštěm	39	**213**	Wejherowo → Berlin	453
24	Ödenburg → Purbach am Neusiedler See	40	**214**	Rzeszów → Krákow	461
25	Opoczno → Piotrków Trybunalski	42	**215**	Rzeszów → Oradea	461
26	Lustenau → Vaduz	42	**216**	Regensburg → Freiburg	469
27	Chyżne → Dolný Kubín	44	**217**	Budapest → Cluj-Napoca	469
28	Chyżne → Krákow	44	**218**	Kaunas → Krákow	473
29	Gabčíkovo → Krákow	45	**219**	Wiedeń → Zagrzeb	477
30	Esztergom → Tata	46	**220**	Dortmund → Berlin	490
31	Łukowica, Polska → Gdów	47	**221**	Wermelskirchen → Michendorf	491
32	Rožnov pod Radhoštěm → Ostrava	51	**222**	Jena → Born am Darß	493
33	Ostrava → Rožnov pod Radhoštěm	52	**223**	Dortmund → Berlin	493

34	Ostrava → Rožnov pod Radhoštěm	52	**224**	Berlin → Regensburg	498
35	Kerling-lès-Sierck → Trier	57	**225**	Celle → Prag	499
36	Greifswald → Rühen	58	**226**	Celle → Prag	499
37	Mulhouse → Germany	60	**227**	Hannover → Prag	507
38	Zlín → Rožnov pod Radhoštěm	60	**228**	Prag → Hannover	508
39	Rožnov pod Radhoštěm → Zlín	64	**229**	Poznań → Warsaw	516
40	Lesko → Ustrzyki Górne	66	**230**	Bratislava → Munich	519
41	Kraków → Oświęcim	66	**231**	Bratislava → Krákow	519
42	Purbach am Neusiedlersee → Gemeinde Hohe Wand, Autriche	66	**232**	Bratislava → Munich	519
43	Freiburg → Basel	68	**233**	Mainz → Freiberg	524
44	Graz, Austria → Maribor	72	**234**	Prague → Budapest	524
45	Debrecen → Oradea	75	**235**	Wrocław → Bratislava	524
46	Brno, Česká republika → Olomouc	78	**236**	Prague → Krákow	524
47	Weilheim in Oberbayern → Augsburg	82	**237**	Budapest → Krákow	524
48	Opoczno → Łódź	83	**238**	Wrocław → Krákow	524
49	Múnich → Kiefersfelden	86	**239**	Prague → Budapest	524
50	Zwingen → Freiburg	89	**240**	Budapest → Prag	524
51	Stuttgart → Ulm	92	**241**	Rzeszów → Wrocław	534
52	Opoczno → Łódź	92	**242**	Prag → Jennersdorf	536
53	Plzeň → Praha	94	**243**	Berlin → Moordorf, Germany	543
54	Cologne → Venlo	97	**244**	Braunschweig → Rogowo	545
55	Wien → Mürzzuschlag	97	**245**	Wrocław → Gdańsk	548
56	Łódź → Opoczno	99	**246**	Vīne → Čemnica	552
57	Graz → Ptuj	102	**247**	Berlin → Warschau	554
58	Kalisz → Łódź	104	**248**	Wrocław → Krákow	556
59	Kudowa-Zdrój → Kutna Hora	105	**249**	Wrocław → Hegyeshalom	556
60	Polańczyk → Rzeszów	108	**250**	Hengelo → Berlin	563
61	Rzeszów → Ustrzyki Dolne	110	**251**	Opoczno → Drezno	564
62	Regensburg → Nuremberg	111	**252**	Dresden → Köln	568
63	Dresden → Leipzig	112	**253**	Köln → Dresden	572
64	Leipzig, Germany → Dresden	114	**254**	Cologne → Berlin	575
65	Płock → Łódź	114	**255**	Kutna Hora → Warsaw	580
66	Timișoara → Szeged	115	**256**	Osnabrück → Freiburg im Breisgau	591
67	Topoľčany → Zlín	116	**257**	Berlin → Bonn	596
68	Topoľčany → Krákow	116	**258**	Antwerp → Hamburg	600
69	Brunswick → Trebel	120	**259**	Wrocław → Lviv	604
70	Passau → Regensburg	120	**260**	Vīne → Radoma	609
71	Bielany Wrocławskie → Szklarska Poręba	123	**261**	Offenburg → Maccagno	610
72	Balatonfüred → Krákow	123	**262**	Beernem → Freiburg im Breisgau	611
73	Wrocław → Kudowa-Zdrój	124	**263**	Čemnica → Enšede	620

74	Seewalchen am Attersee → Schladming, Autriche	127	**264**	Vienna → Mals, Province of Bolzano	622
75	Budapešť → Balatonfüred	129	**265**	Praha → Praha	622
76	Praga → Náchod	132	**266**	Vienna → Mals, Province of Bolzano	622
77	Kazimierz Dolny → Opoczno	140	**267**	Hahn-Flughafen → Prag	627
78	Opoczno → Kazimierz Dolny	141	**268**	Cvikov → Štýrský Hradec	631
79	Kehl → Stuttgart	142	**269**	Rīga → Warsaw	644
80	Munich → Salzburg	144	**270**	Berlin → Karlsruhe	649
81	Trèves → Mayence	148	**271**	Drezno → Warszawa	653
82	Zurich → Freiburg	150	**272**	Berlin → Amsterdam	654
83	Szczecin → Berlin	151	**273**	Prag → Freiburg	654
84	Freiburg im Breisgau → Zürich	152	**274**	München → Budapest	683
85	Tatabánya → Ödenburg	154	**275**	Warsaw → Vienna	683
86	Ortenberg → Konstanz	155	**276**	Dresden → Warsaw	683
87	Hegyeshalom → Esztergom	159	**277**	Warsaw → Vienna	683
88	Gliwice → Wrocław	161	**278**	München → Budapest	683
89	Spittal an der Drau → Eugendorf	162	**279**	Warsaw → Vienna	683
90	Kalameny → Krákow	166	**280**	München → Budapest	683
91	Zagreb → Tieschen	167	**281**	Leoben → Dornbirn	691
92	Nijmegen → Cologne	168	**282**	Kaunas → Poznań	702
93	Berlin → Halle (Saale	169	**283**	Hannover → Jimramov	705
94	Nuremberg → Munich	169	**284**	Rīga → Warsaw	713
95	Kraków → Ostrawa	169	**285**	Ratkovica → Munich	718
96	Norimberk → Heilbronn	170	**286**	Warsaw → Dresden	722
97	Norimberk → Aš	172	**287**	Zagreb → Katowice	724
98	Opoczno → Kalisz	172	**288**	Kolding → Rotterdam	729
99	Opoczno → Radom	175	**289**	Berlin → Utrecht	735
100	Wiener Neustadt → Leoben	175	**290**	Halle (Saale) → Vienna	747
101	Norimberk → Aš	182	**291**	Nijmegen → Munich	748
102	Garmisch-Partenkirchen → Salzburg	183	**292**	Munich → Villefranche-sur-Saone	749
103	Leipzig → Berlin	189	**293**	Dortmund → Salzburg	752
104	Dresden → Berlin	192	**294**	Prague → Hengelo	760
105	Löwen → Köln	195	**295**	Radoma → Rīga	771
106	Bratislava → Krákow	200	**296**	Amsterdam → Berlín	772
107	Bratislava → Budapest	200	**297**	Emmendingen → Berlin	783
108	Konstanz → Ortenberg	201	**298**	Bogenhofen → Deutschland	792
109	Munich → Vöcklabruck	206	**299**	Amsterdam → Aarhus	793
110	Praha → Brno	207	**300**	Prague → Arnhem	802
111	Hannover → Lübeck	210	**301**	Werchter → Vejle	823
112	Radstadt → Graz	214	**302**	Berlin → Winterthur	828
113	Utrecht → Schwerte	215	**303**	Waregem → Berlin	839
114	Konstanz → Karlsruhe	224	**304**	Nijmegen → Poznań	860

115	Konstanz → Munich	228	**305**	Basel → Berlin	860
116	Møn, Dania → Flensburg	230	**306**	Poznań → Nijmegen	865
117	Gernsbach → Oensingen	235	**307**	Štýrský Hradec → Bonn	877
118	Anif → Völkermarkt	239	**308**	Amsterdam → Munich	877
119	Wrocław → Ostrawa	240	**309**	Poznań → Krákow	899
120	Budapest → Vienna	242	**310**	Poznań → Budapeszt	899
121	Berlin → Krákow	253	**311**	Vienna → Mulhouse	920
122	Vecsés → Battonya	255	**312**	Vienna → Dortmund	927
123	Prag → Leipzig	256	**313**	Berlin → Lemberg	928
124	Basel → Stuttgart	256	**314**	Haga → Poznań	931
125	Prag → Leipzig	256	**315**	Nijmegen → Wrocław	933
126	Stuttgart → Munich	263	**316**	Helsinki → Krákow	942
127	Leipzig → Hannover	264	**317**	Budapest → Krákow	942
128	Dolný → Krákow	264	**318**	Bellinzona → Halle (Saale	955
129	Dolný Kubín → Vecsés	264	**319**	Leipzig → Lemberg	960
130	Amsterdam → Cologne	267	**320**	Wrocław → Amsterdam	963
131	Berlin, Allemagne → Poznań	268	**321**	Tallinn → Warschau	967
132	Heilbronn → Mylhúzy	269	**322**	Graz → Berlin	973
133	Kraków → Wrocław	269	**323**	Rīga → Kraków	976
134	Poznań → Berlin	270	**324**	Calafat → Krákow	980
135	Opoczno → Wrocław	270	**325**	Calafat → Rzeszów	980
136	Berlin → Weimar	271	**326**	Gemeinde Gralla, Österreich → Hannover	986
137	Leiden → Keulen	277	**327**	Kopenhaga → Gouda	989
138	Warszawa → Mikaszówka	279	**328**	Wrocław → Rīga	998
139	Vienna → Passau	281	**329**	Turín, Itálie → České Budějovice	1015
140	Giessen → Brunswick	284	**330**	Berlin → Vienna	1022
141	Salzburg → Ljubljana	286	**331**	Saint-Laurent-du-Pape → Kuchl	1028
142	Berlin → Hamburg	288	**332**	Vienna → Windhagen	1042
143	Murska Sobota → Budapest	288	**333**	Zadar → Sosnowiec	1066
144	Leipzig-Berlin	292	**334**	Kolding → Basel	1080
145	Warsaw → Kraków	295	**335**	Hannover → Ilz	1103
146	Salzburg → Vienna	295	**336**	Dresden → London	1112
147	Warszawa → Kraków	296	**337**	Enšede → Vīne	1126
148	Praha → Norimberk	297	**338**	Kolding → Paris	1150
149	Göttingen → Zwikau	299	**339**	Kraków → Venlo	1151
150	Senec → Krákow	303	**340**	Budapest → Teramo	1177
151	Keszthely → Ľubľana	304	**341**	Cracow → Venlo	1204
152	Munich → Zurich	314	**342**	Paryż → Szczecin	1208
153	Nuremberg, Germany → Dresden	316	**343**	Jena → Cluj-Napoca	1213
154	Munich, Germany → Gernsbach	326	**344**	Boedapest → Gouvy	1214
155	Warschau → Danzig	327	**345**	Praha → Saint-Laurent-du-Pape	1221

156	Salzburg → Allmendingen	328	**346**	Wrocław → Guča	1240
157	Prague → Bratislava	328	**347**	Berlin → Velykyi Bychkiv	1253
158	Prague → Krákow	328	**348**	Toulon → Bielefeld	1283
159	Salzburg → Allmendingen	328	**349**	Dubrownik → Polska	1319
160	Kuchl → Perchtoldsdorf	328	**350**	Wrocław → Kopenhaga	1346
161	Marburg → Kekerdom	332	**351**	Opatija → Utrecht	1404
162	Lendava → Krákow	332	**352**	Vroclavas → Balstogė	1425
163	Lendava → Topoľčany	332	**353**	Amstelveen → Novigrad	1466
164	Hamburg → Copenhagen	333	**354**	Budapest → Paris	1485
165	Nijmegen → Marburg	340	**355**	Rīga → Vienna	1594
166	Gdańsk → Warszawa	341	**356**	Haarlem → Kaunas	1604
167	Bialystok → Vilnius	341	**357**	Utrecht → Cluj-Napoca	1773
168	Zagreb → Budapest	344	**358**	Cluj-Napoca → Hilversum	1781
169	München → Tuttlingen	346	**359**	Cluj-Napoca → Amsterdam	1808
170	Berlin → Wrocław	346	**360**	Szczecin → Villefranche-de-Rouergue	1810
171	Berlin → Prague	351	**361**	Karpen → Jena	1845
172	Tarnow → Wrocław	352	**362**	Rozula → Pfaffenhofen an der Roth	1886
173	Janki → Rabka	353	**363**	Dubrownik → Wrocław	1900
174	Warsaw → Wrocław	354	**364**	Gdańsk → Dubrownik	1918
175	Rožnov pod Radhoštěm → Praha	356	**365**	Budapest → Helsinki	1942
176	Windhagen → Amsterdam	357	**366**	Brugge → Bistri?a	1995
177	Lohme → Kiel	357	**367**	Hude (Oldenburg) → Marseille	2042
178	Berlin-Göttingen	360	**368**	Gdańsk → Saloniki	2119
179	Koper → Hallein	360	**369**	Osnabrück → Omaraj	2221
180	Göttingen-Leipzig	365	**370**	Żary → Kastoria	2452
181	Lazise → Aschau im Chiemgau	369	**371**	Aachen → Lissabon	2467
182	Enschede → Magdeburg	374	**372**	Tallinn → Lyon	2724
183	Wrocław → Kalameny	374	**373**	Choszczno → Santiago de Compostela	2744
184	Wrocław → Krákow	374	**374**	Nordkapp, Norway → Wrocław	2953
185	Battonya → Vidin	388	**375**	Praha → Brno	3041
186	Wrocław → Toruń	390	**376**	Nordkapp, Norway → Düsseldorf	3100
187	Budapeszt → Kraków	391	**377**	Oulu → Split	3100
188	Salzburg → Praga	392	**378**	Kaunas → Vama Veche	3473
189	Praga → Cieszyn	393	**379**	Vienna → North Cape, E69, 9764 Nordkapp, Norway	4101
190	Kraków → Budapest				

Příloha č. 2: Četnosti autostopařských cest za rok 2015

Interval	Počet cest (absolutní četnost)	Relativní četnost	Kumulativní četnost	Interval2	Počet cest (absolutní četnost)2	Relativní četnost2	Kumulativní četnost2
25	16	4,19 %	4,19 %	2125	1	0,26 %	97,12 %
50	15	3,93 %	8,12 %	2150	0	0,00 %	97,12 %
75	13	3,40 %	11,52 %	2175	0	0,00 %	97,12 %
100	12	3,14 %	14,66 %	2200	0	0,00 %	97,12 %
125	17	4,45 %	19,11 %	2225	1	0,26 %	97,38 %
150	8	2,09 %	21,20 %	2250	0	0,00 %	97,38 %
175	17	4,45 %	25,65 %	2275	0	0,00 %	97,38 %
200	7	1,83 %	27,49 %	2300	0	0,00 %	97,38 %
225	9	2,36 %	29,84 %	2325	0	0,00 %	97,38 %
250	6	1,57 %	31,41 %	2350	0	0,00 %	97,38 %
275	16	4,19 %	35,60 %	2375	0	0,00 %	97,38 %
300	13	3,40 %	39,01 %	2400	0	0,00 %	97,38 %
325	4	1,05 %	40,05 %	2425	0	0,00 %	97,38 %
350	17	4,45 %	44,50 %	2450	0	0,00 %	97,38 %
375	14	3,66 %	48,17 %	2475	2	0,52 %	97,91 %
400	7	1,83 %	50,00 %	2500	0	0,00 %	97,91 %
425	10	2,62 %	52,62 %	2525	0	0,00 %	97,91 %
450	12	3,14 %	55,76 %	2550	0	0,00 %	97,91 %
475	6	1,57 %	57,33 %	2575	0	0,00 %	97,91 %
500	8	2,09 %	59,42 %	2600	0	0,00 %	97,91 %
525	14	3,66 %	63,09 %	2625	0	0,00 %	97,91 %
550	6	1,57 %	64,66 %	2650	0	0,00 %	97,91 %
575	8	2,09 %	66,75 %	2675	0	0,00 %	97,91 %
600	4	1,05 %	67,80 %	2700	0	0,00 %	97,91 %
625	9	2,36 %	70,16 %	2725	1	0,26 %	98,17 %
650	4	1,05 %	71,20 %	2750	1	0,26 %	98,43 %
675	3	0,79 %	71,99 %	2775	0	0,00 %	98,43 %
700	8	2,09 %	74,08 %	2800	0	0,00 %	98,43 %
725	6	1,57 %	75,65 %	2825	0	0,00 %	98,43 %
750	5	1,31 %	76,96 %	2850	0	0,00 %	98,43 %
775	4	1,05 %	78,01 %	2875	0	0,00 %	98,43 %
800	3	0,79 %	78,80 %	2900	0	0,00 %	98,43 %
825	2	0,52 %	79,32 %	2925	0	0,00 %	98,43 %
850	2	0,52 %	79,84 %	2950	0	0,00 %	98,43 %
875	3	0,79 %	80,63 %	2975	1	0,26 %	98,69 %
900	4	1,05 %	81,68 %	3000	0	0,00 %	98,69 %
925	1	0,26 %	81,94 %	3025	0	0,00 %	98,69 %
950	6	1,57 %	83,51 %	3050	1	0,26 %	98,95 %
975	5	1,31 %	84,82 %	3075	0	0,00 %	98,95 %
1000	6	1,57 %	86,39 %	3100	0	0,00 %	98,95 %
1025	2	0,52 %	86,91 %	3125	2	0,52 %	99,48 %

1050	2	0,52 %	87,43 %	3150	0	0,00 %	99,48 %
1075	1	0,26 %	87,70 %	3175	0	0,00 %	99,48 %
1100	1	0,26 %	87,96 %	3200	0	0,00 %	99,48 %
1125	2	0,52 %	88,48 %	3225	0	0,00 %	99,48 %
1150	1	0,26 %	88,74 %	3250	0	0,00 %	99,48 %
1175	2	0,52 %	89,27 %	3275	0	0,00 %	99,48 %
1200	1	0,26 %	89,53 %	3300	0	0,00 %	99,48 %
1225	5	1,31 %	90,84 %	3325	0	0,00 %	99,48 %
1250	1	0,26 %	91,10 %	3350	0	0,00 %	99,48 %
1275	1	0,26 %	91,36 %	3375	0	0,00 %	99,48 %
1300	1	0,26 %	91,62 %	3400	0	0,00 %	99,48 %
1325	1	0,26 %	91,88 %	3425	0	0,00 %	99,48 %
1350	1	0,26 %	92,15 %	3450	0	0,00 %	99,48 %
1375	0	0,00 %	92,15 %	3475	1	0,26 %	99,74 %
1400	1	0,26 %	92,41 %	3500	0	0,00 %	99,74 %
1425	1	0,26 %	92,67 %	3525	0	0,00 %	99,74 %
1450	1	0,26 %	92,93 %	3550	0	0,00 %	99,74 %
1475	1	0,26 %	93,19 %	3575	0	0,00 %	99,74 %
1500	1	0,26 %	93,46 %	3600	0	0,00 %	99,74 %
1525	0	0,00 %	93,46 %	3625	0	0,00 %	99,74 %
1550	0	0,00 %	93,46 %	3650	0	0,00 %	99,74 %
1575	0	0,00 %	93,46 %	3675	0	0,00 %	99,74 %
1600	1	0,26 %	93,72 %	3700	0	0,00 %	99,74 %
1625	1	0,26 %	93,98 %	3725	0	0,00 %	99,74 %
1650	0	0,00 %	93,98 %	3750	0	0,00 %	99,74 %
1675	0	0,00 %	93,98 %	3775	0	0,00 %	99,74 %
1700	0	0,00 %	93,98 %	3800	0	0,00 %	99,74 %
1725	0	0,00 %	93,98 %	3825	0	0,00 %	99,74 %
1750	0	0,00 %	93,98 %	3850	0	0,00 %	99,74 %
1775	2	0,52 %	94,50 %	3875	0	0,00 %	99,74 %
1800	2	0,52 %	95,03 %	3900	0	0,00 %	99,74 %
1825	0	0,00 %	95,03 %	3925	0	0,00 %	99,74 %
1850	1	0,26 %	95,29 %	3950	0	0,00 %	99,74 %
1875	0	0,00 %	95,29 %	3975	0	0,00 %	99,74 %
1900	1	0,26 %	95,55 %	4000	0	0,00 %	99,74 %
1925	2	0,52 %	96,07 %	4025	0	0,00 %	99,74 %
1950	1	0,26 %	96,34 %	4050	0	0,00 %	99,74 %
1975	0	0,00 %	96,34 %	4075	0	0,00 %	99,74 %
2000	1	0,26 %	96,60 %	4100	0	0,00 %	99,74 %
2025	0	0,00 %	96,60 %	4125	1	0,26 %	100,00 %
2050	1	0,26 %	96,86 %	4150	0	0,00 %	100,00 %
2075	0	0,00 %	96,86 %	4175	0	0,00 %	100,00 %
2100	0	0,00 %	96,86 %	4200	0	0,00 %	100,00 %
					382	**100,00 %**	

Příloha č. 3: Čekací doba v minutách k roku 2019

Čekací doba v minutách	
1-10	41 %
11-20	22 %
21-30	13 %
31-40	5 %
41-50	4 %
51-60	5 %
61-120	7 %
121-180	2 %
181-240	1 %

Příloha č. 4: Zkušenost se stopováním k roku 2019

Zkušenost se stopováním	
Velmi dobrá	4,24 %
Dobrá	94,66 %
Neutrální	0,82 %
Špatná	0,21 %
Velmi špatná	0,06 %

Příloha č. 5: Genderové složení stopařské komunity k roku 2019

Genderové složení	
Muži	57 %
Ženy	43 %

Příloha č. 6: Počet osob při autostopu k roku 2019

Počet osob při autostopu	
Stopování v jedné osobě	58 %
Stopování ve dvou	36 %
Stopování ve třech	5 %
Stopování ve čtyřech	1 %

Příloha č. 7: Využité dopravní prostředky při autostopu k roku 2019

Dopravní prostředky při autostopu	
Osobní automobil	85,04 %
Autobus	2,02 %
Nákladní automobil	12,11 %
Motocykl	0,64 %
Letadlo	0,03 %
Loď	0,16 %

Příloha č. 8: Věk stopaře při autostopu k roku 2019

Věk stopaře	**Počet**
15	11
16	22
17	75
18	215
19	308
20	548
21	835
22	1235
23	961
24	790
25	891
26	434
27	484
28	529
29	368
30	269
31	176
32	133

Věk stopaře	**Počet**
33	138
34	100
35	118
36	127
37	39
38	51
39	40
40	16
41	0
42	1
43	2
44	2
45	1
46	0
47	1
48	1
49	1
50	2