

**Západočeská univerzita v Plzni**  
**Fakulta filozofická**

**Bakalářská práce**

**Genderové rozdíly za volantem**  
**Nikola Heřmanová**

Plzeň 2022

**Západočeská univerzita v Plzni**  
**Fakulta filozofická**  
**Katedra sociologie**  
**Studijní program Sociologie**  
**Studijní obor Sociologie**

**Bakalářská práce**

**Genderové rozdíly za volantem**  
**Nikola Heřmanová**

Vedoucí práce:

PhDr. Tomáš Kobes, Ph.D.

Katedra sociologie

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2022

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

*Plzeň, duben 2022*

.....

*Nikola Heřmanová*

## **Poděkování**

Především bych chtěla poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce, kterým byl PhDr. Tomáš Kobes, Ph. D. Velmi si cením jeho organizace a praktického přístupu. Děkuji za jeho trpělivost a věcné poznámky, které byly vždy výstižné a velmi nápomocné. Dále děkuji všem respondentům za jejich čas a ochotu při rozhovorech. Na posledním místě děkuji svým spolužákům, kteří mě svou nadměrnou aktivitou přinutili, abych se také pustila do psaní.

# OBSAH

1	TEORETICKÁ ČÁST	2
1.1	Genderové rozdíly a jejich utváření	2
1.2	Stereotypy řídičských stylů	4
1.3	Situace v českém prostředí	8
1.4	Autoškoly v ČR	9
1.5	Porovnání	10
2	METODOLOGIE	10
2.1	Cíl výzkumu a výzkumné otázky	10
2.2	Design výzkumu	11
2.3	Respondenti	11
2.4	Realizace výzkumu	12
2.5	Analýza rozhovorů	12
2.5.1	Učitelé v autoškolách	12
2.5.2	Žáci autoškol	19
2.5.3	Shrnutí praktické části	20
3	Závěr	21
4	Resumé	22
5	<i>Seznam literatury</i>	22

# ÚVOD

Představte si, že jste dívka cca kolem dvaceti let, která se rozhodla splnit si svůj sen a získat řidičský průkaz pro motocykl (A2). Pro mnohé jste spíše exot a to včetně učitele autoškoly a vašich mužských spolužáků. Poznámky typu “Opravdu si myslíš, že na to máš?” nebo “Když jsem zjistil, že dneska budeme jezdit spolu, tak jsem nespal” ze strany učitele, či od vašich spolužáků “Ta malá holka ať na to radši neleze” naznačují, že jisté typy řidičáků jsou spíše pro muže než pro ženy, a že oblast autoškoly je spojena s celou řadou genderových stereotypů a předsudků. Přesně takovou zkušenost jsem si prožila a díky ní mne začalo zajímat, zda jde o ojedinělý exces, nebo zda je genderová stereotypizace pro autoškoly tak markantní. Cílem této práce je proto odhalit, zda autoškoly reprodukují a udržují genderové rozdíly mezi řidiči motorových vozidel, nebo se je naopak snaží přehlížet či jim předcházet a zda jsou jednou z těch institucí, která se podílí na vymezování genderových rozdílů či naopak se snaží od nich odhlédnout.

Existuje celá řada odborné literatury, která vnímá vzdělávací instituce jako nástroje pro dělení genderu. Zajímá mě, jak si v tomto směru stojí autoškoly, které jsou také jednou ze vzdělávacích institucí se záměrem naučit své žáky řídit motorová vozidla. Jistě se zde genderové rozdíly najdou, ovšem já bych ráda zjistila, jestli je autoškoly zohledňují, či je dokonce během výuky vynucují, nebo je tomu naopak a snaží se je odstranit. K takto vymezenému cíli odpovídá struktura mé práce.

V teoretické části se zabývám konceptem genderu jako takového. Zaměřuji se zejména na dvě hlavní teorie týkající se genderu, a to “doing gender” a “undoing gender”. Dále se věnuji také literatuře, která představuje stereotypní postoje a charakteristiky spojované (nejen) s mladými řidiči. Zmíněné genderové teorie společně se stereotypními představami o řidičích dále využívám pro vytvoření výzkumného cíle.

V metodologické části popisuji přípravu a realizaci strukturovaných rozhovorů, pomocí kterých se snažím nalézt odpovědi na své výzkumné otázky. Respondenty jsem rozdělila na dvě skupiny: učitele v autoškolách a žáky, kteří autoškolou v poslední době úspěšně ukončili.

# 1 TEORETICKÁ ČÁST

## 1.1 Genderové rozdíly a jejich utváření

Ačkoliv gender je od 50. let 20. století v sociologické terminologii ustálený termín, jeho vymezení je problematické už jen z toho důvodu, že je dáván do úzké souvislosti s dalším termínem - s pohlavím. To je zřejmé například v *Sociologické encyklopedii*. Podle ní je pohlaví jedno ze dvou základních charakteristik jedince (spolu s věkem). Je biologicky dané a určuje se podle pohlavních chromozomů, gonád a tvaru pohlavního orgánu. Biologické pohlaví je pro člověka dané již v momentě jeho narození a v *Sociologické encyklopedii* je dáváno do protikladu s genderem charakterizovaným jako sociální pohlaví. Tento termín je používán pro soubory vlastností a chování formované kulturou a spojené s obrazem muže a ženy. Je to kulturní nadstavba biologického pohlaví. Ukazuje, co je danou kulturou vnímáno jako ženské nebo mužské. Různé kultury ovšem mohou mít o ženskosti a mužskosti rozdílné představy. Této problematice se věnují tzv. gender studies, které zkoumají genderové role, rozdíly, konflikty a stratifikace v různých sférách společnosti (například na trhu práce)<sup>1</sup>.

Pokud se ale zaměříme na gender jako takový, nabízí se nám dva možné diskurzy, skrz které na něj můžeme nahlížet: kulturní a historický. Jak už bylo zmíněno, gender je kulturně relativní. Vždy záleží na tom, z pohledu jaké kultury se na situaci díváme. Co je to být mužem v České republice? A stejně tak, co je to být ženou? A jak by se lišila odpověď, kdyby se v otázce objevil jiný stát nebo dokonce jiný kontinent? Nejen, že by se odpovědi mohly výrazně lišit napříč různými kulturami, ale také by se lišily od jedince k jedinci. Jeden muž může mít naprosto odlišné představy o tom, co z něj dělá muže, než například jeho bratr - i přesto, že vyrůstali ve stejném kulturním kontextu. (Haraway 1991: 82-104)

Nahlížení na gender také prošlo důležitými změnami v čase. Na vzniku pojmu gender se významně podílela nejrůznější feministická hnutí v období po druhé světové válce. Hlavním cílem bylo upozornit na diskriminující přístup k ženám v tehdejší době. Historicky se tento pohled na ženy postupně vyvíjel a měnil. Velký vliv pro feministické hnutí, a tedy i vývoj genderu jako takového, měla spisovatelka Simone de Beauvoir s jejím výrokem: "Žena se ženou nerodí, ale stává se jí." (anglicky "One is not born a woman, but becomes one."). Tento výrok položil základy pro vznik genderu, jelikož naznačuje, že ženskost není biologický atribut, s nímž se člověk rodí, ale spíše je ho třeba nějakým způsobem "získat". (Simone de Beauvoir 1967)

---

<sup>1</sup> Zdroj: Sociologická encyklopedie [online]. [cit. 20.2.2022]. Dostupné na: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/>

Dalším významným vlivem byla medicínská praxe profesora psychiatrie Roberta Stollera, který se zajímal o tzv. hermafroditní děti. Tyto děti neměly vyvinuté pohlavní orgány, které by odpovídaly jejich biologickému pohlaví, a tak se často učily fungovat ve společnosti, jako kdyby měly pohlaví opačné. Z pozorování těchto dětí a jejich socializace Stoller vyvodil, že člověk může mít plně vyvinutou genderovou identitu, aniž by odpovídala jeho biologickému, hormonálnímu nebo chromozomovému stavu. Gender se tedy odpoutal od biologického pohlaví, což dalo transgender lidem možnost lepší seberealizace ve společnosti. Gender vychází hlavně z konkrétního jednání jedince, které je esenciálně buďto spíše ženské nebo spíše mužské. (Stoller 1968)

S takovou myšlenkou přišel mezi prvními autor Erving Goffman, který popisuje tzv. "předvádění genderu" (anglicky gender display), kde uvádí, že každý jedinec letmo předvádí svůj gender ve svých interakcích s ostatními. Každý má podle něj svou esenciální genderovou přirozenost, kterou svým jednáním neustále dává najevo svému okolí. Například ladné a jemné doteky jsou vyloženě ženským "předváděním" genderu a naopak mužským je spíše silný úchop. (Goffman 1976). Z tohoto Goffmanova konceptu později vychází i autoři West a Zimmerman v jejich slavném textu, který nese název *Doing Gender* (Dělání genderu) (2008). Gender nevnímají jako danou vlastnost jedince, ale jako výsledek jeho každodenního jednání, které odpovídá jeho pohlavní kategorii. Pohlavní kategorie tedy může být, stejně jako biologické pohlaví: muž nebo žena. A lidé ve svých interakcích a ve svém chování neustále ukazují, do jaké z těchto dvou kategorií náleží. Gender tedy není permanentní/stálý, ale je zde i nějaká možnost změny, pokud tomu jedinec přizpůsobí jeho každodenní fungování a bytí.

Dělání genderu je přítomné ve všech sférách našich životů. Učíme se dělat svůj gender skrze socializaci od našich rodičů, školy, z médií a celkově z naší společnosti. Toto dělání genderu tedy neprobíhá jen na individuální úrovni, ale i na úrovni různých společenských institucí. V každé instituci si osvojujeme "běžné" dělání našeho genderu, každá tato instituce má totiž své vlastní nepsané normy. Například už na základní škole mají děti přehled o tom, co si mohou a nemohou dovolit dělat chlapani, a co děvčata, a jak je na ně nahlíženo, pokud tuto normu splňují, nebo naopak nesplňují. Na to poukazuje krom jiných také autorka Lucie Jarkovská (2009) ve svém etnografickém výzkumu ve školní třídě. Popisuje zde, že paní učitelka řeší situaci úplně jinak, když zlobí kluci a jinak když zlobí děvčata.

*"Dívčám se nedostává patřičného uznání, protože jsou buď neviditelné, nebo zavržením hodné. Kluci zase nemají důvod s vyrušováním a provokacemi přestat. Vyučující je od nich očekává a pro jejich zlobení vytváří prostor. Výtržnictví přináší klukům sankce (poznámky, důtky), ale zároveň určitý lesk*



*odvážných hrdinů, a to nejen v očích vrstevníků, ale i v očích učitelky.”*  
(Jarkovská 2009: 183)

Je tedy zřejmé, že už ve školních lavicích dochází k tzv. dělení genderu - pro kluky je typickým děláním svého genderu zlobení, pro děvčata zase pasivita. Ve třídě ale byly i výjimky u obou skupin. Chlapec, který nezlobil, byl ostatními popisován negativně a bojácně. Dívka, která byla ve svém jednání více maskulinní, byla označována, že je “jako kluk”. Pokud nevyhovujeme nastaveným normám, dostáváme od našeho okolí určité sankce, stejně jako tomu bylo v těchto případech.

Na zmíněnou teorii “dělení genderu” reaguje Judith Butler ve svém díle *Undoing gender* (2004). Uvádí, že gender rozděluje společnost na dvě kategorie - muži a ženy. Ve společnosti se ale, jak už bylo zmíněno, nachází i lidé, kteří nepatří ani do jedné z těchto kategorií. Gender tedy vymezuje dané osoby, které neodpovídají těmto přednastaveným, sociálně konstruovaným kategoriím, jako méněcenné, méně skutečné. Když se například transgender/queer člověk odmítá s genderovým normativem ztotožnit, pro jeho okolí je obtížnější ho vnímat jako “normálního” člověka. Jsme totiž zvyklí identifikovat ostatní nejprve na základě toho, jestli mají ženské nebo mužské genderové charakteristiky. Pokud například potkáme člověka, u kterého si nejsme jistí, jestli spadá do kategorie “muž” nebo “žena”, vyvede nás to z míry a nevíme, jak k danému člověku přistupovat. Podle Judith Butler by nás ale tyto konstrukty neměli definovat. Spisovatelka tedy přichází s řešením, jak se vypořádat s omezujícím působením genderu, které dopadá individuálně na každou osobu ve společnosti. Nejde jí jednoduše o “doing gender” ale o “undoing gender”. Butler věří, že pokud se budeme aktivně snažit o vymazání genderových rozdílů - tedy budeme “odvolávat/oddělovat” gender - docílíme tím společnosti, kde jsou si lidé rovni bez ohledu na to, do jaké pohlavní kategorie se zařazují (Butler 2004). Můžeme si tedy položit otázku, jak v současné době autoškoly pod vlivem emancipačního hnutí na tento požadavek zareagovaly? Podporují autoškoly tvorbu a udržování genderových rozdílů za volantem nebo naopak jdou proti těmto rozdílům a snaží se je odstranit z každodenní praxe v autoškolách?

## 1.2 **Stereotypy řidičských stylů**

Společnost v rámci řízení dopravních prostředků nahlíží velmi rozdílně na muže a ženy a jejich potenciální nebo reálné výkony za volantem. Existují jisté stereotypní myšlenky spojené s řidiči mužského i ženského pohlaví. Každého z nás jistě napadne nějaký příklad, ať už je to vysoká rychlost a nebezpečí spojené s muži za volantem, nebo pomalá jízda a nešikovnost spojená naopak se ženami. V této souvislosti existuje řada studií, které posuzují vliv genderu na výkon jednotlivce při řízení dopravního prostředku.

Například Granie a Papafava (2011) se dotazovali cca 600 francouzských předškoláků a školáků na jejich názory týkající se právě této problematiky. Všimli si, že výsledky byly značně kontradiktorní. Muži byli celkově hodnoceni jako zručnější, zkušenější a spolehlivější řidiči. Současně byli ale označeni za agresivnější a nebezpečnější. Ženy byly dětmi vnímány jako pozornější, bezpečnější, vzornější, ale zároveň jako nezkušené a nekvalifikované. V dětských výpovědích tedy docházelo k oddělení bezpečnostní a dovednostní stránky při řízení. Děti také označovaly muže jako vhodnější k řízení a ženy jako méně vhodné. Dalo by se tedy říci, že řízení motorového vozidla je dětmi stereotypně vnímáno jako spíše mužská genderová role než ta ženská. Ale i takové názory mohou mít podíl na tvorbě těchto rozdílů. Muži jsou vnímáni jako přirozeně lepší řidiči, a tak si mohou dovolit více riskovat. Ženy jsou vnímány jako špatné řidičky, a právě to je může vést k opatrnosti a pasivitě za volantem.

Jiná studie (Barr a kol. 2015) realizovaná v USA se zaměřovala na sebehodnocení mladých řidičů. Vzorek o 756 dotazovaných mladých řidičích byl rovnoměrně rozdělen, aby jednu polovinu zastávali výhradně muži a druhou ženy. Obě skupiny hodnotily své postoje k řízení a své chování za volantem v dotazníkovém šetření. Velká část mužů o sobě uvedla, že jsou velmi bezpeční řidiči (38 %). Stejně tvrzení o sobě uvedlo jen 18 % žen. Samo o sobě se toto zjištění nezdá být tak nezvyklé, ale ostatní odpovědi v dotazníku ukázaly, že významně více žen (91 %) ve srovnání s muži (77 %) uvedlo, že má vždy zapnuté bezpečnostní pásy. U žen bylo také pravděpodobnější, že budou požadovat po spolujezdci, aby si měl zapnutý bezpečnostní pás. A u mužů byla dále zjištěna větší pravděpodobnost telefonování a psaní zpráv při řízení. Opět se tu ukázaly kontradiktorní výsledky: muži sami sebe často vnímali jako bezpečné řidiče, ale u otázek zaměřených na bezpečnost se toto tvrzení nepotvrdilo. A naopak u žen, které často samy sebe nevnímaly jako bezpečné řidičky, se ukázalo, že výrazně více dbají na dodržování bezpečnostních opatření než řidiči mužského pohlaví. Autoři v návaznosti na tyto poznatky navrhují přizpůsobit výuku v autoškolách genderu studentů. Přizpůsobení výuky by tak mělo odpovídat konkrétním slabým a silným stránkám každého z genderů. Autoškola by dle nich měla zajišťovat prevenci před stereotypním jednáním a postoji každého z genderů, které se ve studii prokázaly.

Na rozdílnost v řízení dopravního prostředku mezi gendery ale může mít vliv také fakt, že muži jsou častěji vedeni k pozitivnímu přístupu k řízení a k zálibě právě v rizikovém řízení. Muži a ženy mají rozdílné vnímání rizik za volantem a odlišný požitek z rizikového řízení. To jsou důležité faktory, které poté ovlivňují jejich výkon a rozhodování se v nejrůznějších situacích, co mohou na silnicích nastat. Ve studii autorek Rhodes a Pivik (2001) se potvrdilo, že pozitivní přístup k řízení silněji indikoval rizikové řízení u řidičů mladistvých a mužů než

u řidičů dospělých a žen. Mladí řidiči tedy nejčastěji uváděli, že se dopouštěli rizikového chování a také v něm z posuzovaných skupin dle věku a genderu měli největší zálibu. Pro mladé řidiče je specifický přístup k řízení jako k zábavě, k uvolnění se od stresu nebo jako ke sdílené aktivitě s přáteli. A právě tato změna využití řízení, od čisté potřeby se dostat z bodu A do bodu B k plnohodnotné samostatné aktivitě, podporuje tvorbu a praktikování rizikového řízení mezi mladými řidiči. Dle autorek je třeba zajistit, aby (nejen) začínající řidiči změnili svůj přístup k rizikovému řízení. Navrhují zmírnit pozitivní vliv a zálibu mladých řidičů v rizikovém řízení a obecně v řízení dopravního prostředku.

Další studie popisuje muže jako celkově náchylnější k porušování dopravních pravidel. Jako řidiči jsou agresivnější než ženy, avšak i u těch se projevuje agrese za volantem. Vyjádření vzteku je ale pro každý z genderu poněkud odlišné. Muži se spíše uchylují k fyzické agresi a násilnému jednání, zatímco ženy volí adaptivnější způsoby a objekt jejich agrese napadají spíše slovně. Studie ukázala, že přítomnost dalších osob v dopravním prostředku značně ovlivňuje míru agrese řidiče či řidičky a následně i formu vyjádření této agrese. Podobně potom mohou agresi řidiče/řidičky ovlivňovat i ostatní faktory jako například typ a kvalita silnic, počasí nebo denní čas, ve kterém zrovna daný řidič/řidička vozidlem cestuje. Pociťuje-li osoba řídící vozidlo vztek, je pochopitelně náchylnější k porušování dopravních předpisů a k účasti na dopravní nehodě. Muži jsou častěji agresivní v situacích, kdy jsou přítomni policisté, ženy zase při dopravních obstrukcích a zácpách. Jedno z možných vysvětlení by mohlo poukazovat na tuto ženskou agresi jako na výsledek snahy o propojení svých rodinných povinností a pracovního života (Gonzalez-Iglesias, Gomez-Fraguela, Luengo-Martin 2012).

Na myšlenku propojení rodinného a pracovního života se snažili odpovědět ve své studii i autoři Lonczak, Neighbors a Donovan. Zjistili, že u žen je vyšší pravděpodobnost, že s sebou častěji vozí v autě své potomky. To tedy také může vést ke vzteku při časovém nátlaku u dopravní obstrukce. Autoři ale pak dále argumentují, že se toto vysvětlení nedá aplikovat na mladé řidičky (například studentky), které žádné děti ani s nimi spojené rodinné povinnosti nemají a stejně je jejich úroveň agrese při obstrukcích vysoká. Ženy také dle výsledků studie zažívají vyšší úroveň stresu při řízení než muži (Lonczak, Neighbors, Donovan 2007).

Ve studii byla opět potvrzena hypotéza, že muži mají celkově častěji dopravní nehody a zranění. Ovšem ženy mají sklony k tomu, si vybírat velikostně menší vozidla, která nejsou příliš bezpečná. To zvyšuje pravděpodobnost vážného úrazu, která je už tak u žen vyšší než u mužů. Kdybychom posuzovali vozidlo o konstantní velikosti a hmotnosti, pokud by

muži a ženy utrpěli stejné fyzické zranění při dopravní nehodě, je méně pravděpodobné, že by ženy přežily (Evans, 2001).

Na silnicích se řidiči mohou potkat s nejrůznějšími riziky. Jako největší riziko by se ale dali označit právě ostatní přítomní řidiči. Průřezem studii se opakují jako nejrizikovější skupiny senioři a mladí řidiči. Stejně tak je tomu i v textu (Vliv věku a pohlaví řidiče na jeho výkonnost při řízení) autorky Veroniky Hamerníkové (2007), kde definuje několik skupin rizikových řidičů. Patří sem senioři, mladí řidiči, nepřizpůsobiví jedinci, přetížení řidiči a další. Jako nejvíce rizikové byli označeni právě mladí řidiči a senioři. Vzhledem k tématu této práce se nyní zaměříme zejména na kategorii mladých řidičů. Ve svém textu sestavila Hamerníková jejich výstižnou charakteristiku, která sestává především z dobrých smyslových funkcí, tělesné zdatnosti, psychické kapacity, ale také z impulzivity, agresivity, přílišného soustředění a selhávání ve stresujících podmínkách. Existují zde ale také genderové rozdíly.

V testech pohotovosti při řízení a rozpoznání rizikových situací měly lepší výsledky ženy. Ovšem muži jsou na tom lépe v praxi - přesněji odhadují rychlost vozidel a také vzdálenost mezi nimi. Jejich předjíždění je bezpečnější než u žen a také mají menší problémy s parkováním (Havlík 2005).

Co se týče fyziologických aspektů, muži dle výsledků rychleji reagují na zrakové a sluchové podněty. Jsou také zdatnějšími řidiči ve tmě, jelikož mají dokonalejší dálkové vidění v užším poli. I jejich orientační smysl je lepší než u žen. Ženy ale umí lépe porozumět a předvídat chování ostatních a kombinovat emoce s logickým myšlením. Při jízdě na krátkou vzdálenost se řidičky řidičům vyrovnaly, při delších vzdálenostech byly ovšem rychleji unavené (Havlík 2005).

Bylo zjištěno, že muži často vnímají automobily jako součást své osobnosti a pociťují k autům velkou citovou vazbu (Rothengatter, Huguenin 2004). To nasvědčuje již zmíněnému výraznému vlivu genderu na utváření sebevnímání jedince. Už Jean Piaget poukazoval na to, že známost objektů z dětství může sama o sobě vyvolat pozitivní reakci a vztah k dané věci v dospělosti. Hračky tedy vyvolávají v dospělých pocit nostalgie a radosti, kterou měli z hraní si s hračkami, když sami byli dětmi. Například holčičky si hrají s panenkami, aby se připravily na výchovu dítěte, chlapečci si hrají s traktory a autíčky, což může vést právě k pozdější oblibě vozidel, strojů, technologií a citovému poutu k nim (Piaget 1954). Tato výrazná mužská obliba dopravních prostředků také může plynout z vyšší pravděpodobnosti, že jejich zájmy budou směřovány k věcem spíše než k lidem. Ženy mají vyjadřují vyšší zájem o lidi, muži o věci (Su, Rounds a Armstrong 2009).

Zmíněné studie potvrzují, že stereotypní názory a představy ohledně řidičů a řidiček mají značný vliv na průběh samotného aktu řízení. Tvoří jakýsi

rámec, dle kterého se na jednotlivé osoby za volantem dívá okolí, ale i dle kterého nahlíží tyto osoby samy na sebe a podle toho pak i jednají.

### 1.3 Situace v českém prostředí

V české prostředí se tomuto problému věnuje především Veronika Hamerníková. Ve svém textu zmiňuje rostoucí zájem mladých lidí o vlastnictví řidičského průkazu. Popisuje, že v roce 2002 mělo 65 % 18letých řidičské oprávnění, 25letých ho vlastnilo 90 %. V následujících letech začal ale zájem o řidičský průkaz postupně ubývat, na což upozornil redaktor Jiří Liebreich ve zpravodajském ekonomickém deníku:

*“Zatímco v roce 2009 získalo „papíry“ k řízení osobního automobilu přes 128 tisíc šoférů, loni (rok 2018) to bylo už jen ne celých 93 tisíc.”<sup>2</sup>*

Zjistil, že pokles počtu nových majitelů řidičského průkazu ovlivnily 2 důležité aspekty. Mladí lidé nachází jiné způsoby dopravy, zejména pokud bydlí ve větších městech. A důležitou roli zde hraje také demografie. Dle Českého statistického úřadu patřily ročníky 1995 - 2004 k velmi slabým, co se týče množství narozených dětí.

Zájem o řidičský průkaz už není považován za “nutnost”, jako tomu bylo v minulosti, stále ho ale vlastní většina české populace, přibližně 7 milionů obyvatel.<sup>3</sup> Podíl žen se v průběhu let pohybuje v průměru kolem 44%. Je ale důležité dodat, že vlastnictví řidičského průkazu nemusí nutně znamenat jeho aktivní využívání. Mužů je tedy vyšší podíl ve vlastnictví řidičského průkazu, ale také navíc i v aktivním řízení. To může statisticky ovlivňovat již zmíněnou vyšší nehodovost spojenou s muži. Proč ale české ženy řídí méně často než muži? Statistika a my, magazín Českého statistického úřadu, jako hlavní důvod uvádí strach z řízení, který je mnohem výrazněji pociťován právě ženami. Tento důvod uvedla skoro třetina žen bez řidičského oprávnění. Podíl mužů, kteří uvedli tuto možnost bylo 5 %. Druhým nejčastějším důvodem uvedeným ženami bylo, že řídit zkrátka nepotřebovaly.

V projektu *Centra dopravního výzkumu a Ministerstva dopravy* v roce 2020 vyšlo najevo, že motivace k řízení jsou založené zejména na sociální roli daného řidiče nebo řidičky. Tento fakt můžeme pozorovat konkrétně na účelu k cestování automobilem. Muži výrazně častěji cestují do zaměstnání a na služební cesty. Ženy zase používají svá vozidla zejména pro potřebu

---

<sup>2</sup> Zdroj:

<https://www.e15.cz/domaci/mladi-nemaji-zajem-o-ridicak-za-poslednich-deset-let-vydanych-prukazu-s-etrvale-ubyva-1360221>

<sup>3</sup> Zdroj:

[https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Pocet-registrovanых-ridicu-v-CR](https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Pocet-registrovanых-ridicu-v-CR)

doprovázení a pečování o rodinné příslušníky nebo pro cesty do obchodu k zajištění potřeb domácnosti (Vlachová, Statistika a my 2021).

Projekt odhalil, že se čeští muži a ženy liší v bezpečné jízdě, ve vnímání rizik, v překračování limitů rychlosti a v hodnocení svých vlastních schopností za volantem. Muži jezdí celkově více rizikově. V roce 2020 byl podíl účasti mužů na dopravních nehodách 68 % z celkového počtu 64 781 nehod, ženy tedy způsobily 32 %. Nehodovost žen na českých silnicích se každým rokem zvyšuje. Vysvětlením může být i zvyšující se celkový počet žen řidiček. Na druhé straně, vyšší nehodovost mužů souvisí s tím, že průměrně najednou více kilometrů než ženy a při řízení častěji porušují dopravní předpisy. I čeští řidiči jezdí nebezpečněji než řidičky. Častěji řídí pod vlivem návykových látek, bez bezpečnostních pásů a častěji nerespektují rychlostní limity a používají za jízdy mobilní telefon (Vlachová, Statistika a my 2021).

#### 1.4 Autoškoly v ČR

V České republice funguje zhruba tři tisíce autoškol. Všechny podléhají vyhlášce 167/2002 Sb. Lektoři musí dle zákona projít náležitým proškolením a testováním, aby mohli v autoškole působit, to ale není příliš náročné, a tak si autoškolu může založit prakticky každý. Následkem toho u nás máme velké množství autoškol, kterým nezbývá, než si konkurovat v cenách školného. Výuka má stanovené teoretické okruhy, kterým se musí lektoři věnovat, konkrétně jde o dopravní předpisy, ovládání a údržbu vozidla, teorii zásad bezpečné jízdy a zdravotnickou přípravu. Každý z okruhů by měl zabrat určitý počet hodin teorie. Některé autoškoly si ale důsledkem nízké nastavené ceny školného počet hodin upravují a některé z daných okruhů úplně vypouští z výuky. Dalším následkem co nejnižší ceny autoškoly je i nedostatek financí na nájem prostor pro výuku. Je běžné, že lektoři využívají pro výklad teorie nejrůznější místa, například restaurace, základní školy, konzultační místnosti a podobně. Žák autoškoly většinou není předem informován, kolik vyučovacích hodin přesně musí splnit před finální zkouškou. Je časté, že žáci vlastně ani nevědí, že se v autoškole měli věnovat nauce první pomoci. Kdyby se ale takové zanedbání přípravy provalilo, mohlo by danému člověku hrozit dokonce až odebrání řidičského průkazu.<sup>4</sup>

Výuka teorie by měla se stávat celkem z 36 hodin. Praktický výcvik - jízdy - by měly zabrat celkově alespoň 28 hodin za volantem. Dle zákona musí autoškola přihlásit žáka na finální zkoušku maximálně 15 dnů po dokončení jeho přípravy. Úřad provádějící zkoušku musí poté žákovi umožnit splnění zkoušky do 15 dnů od potvrzení žádosti od autoškoly.

---

<sup>4</sup> Zdroj: Informace pro žáky autoškol [online]. Autoskoly.cz, 2011 [cit. 22.2.2022]. Dostupné na: <https://autoskoly.cz>

V období pandemie koronaviru přesně v tomto procesu ovšem nastal problém. Autoškoly musely dodržovat protiepidemická opatření, a to vedlo k dlouhým čekacím dobám v autoškolách. Běžně se stávalo, že žák čekal více než měsíc, než byl připuštěn k závěrečné zkoušce. To vytvořilo nový způsob konkurence mezi jednotlivými autoškolami podle toho, která autoškola byla schopna dostat ke zkoušce více žáků. Zároveň to ale bylo protizákonné, jelikož se nedodržovaly povinné lhůty. (Elsnic 2021).

## 1.5 Porovnání

Pokud bych měla výše uvedené informace shrnout, tak stereotypní myšlenky a postoje k řízení dopravního prostředku z různých zahraničních zdrojů celkově odpovídají situaci v České republice. Muži jsou u nás považováni a sami sebe považují za lepší a bezpečnější řidiče. Ke shodě došlo i v mužském porušování dopravních předpisů a jejich agresivnímu jednání za volantem. Ženy v našem státě, stejně jako ženy jinde ve světě, řídí méně často než muži a mají z řízení vozidla větší strach. Také mají nižší nehodovost než muži, ale v tom hraje důležitou roli jejich celkově menší zastoupení mezi řidiči.

Lektoři v českých autoškolách mají legislativně dané okruhy, které musí svým žákům předat. Jak jsme se mohli ovšem dočíst, autoškoly čas od času zákon porušují, ať už úmyslně, či nuceně. Co se týče legislativního nastavení autoškol, můžeme říct, že je genderově neutrální. Je to ale i žitou realitou v autoškolách? Nebo si genderový přístup autoškoly také upravují dle jejich potřeb a návyků?

Zmíněné studie se shodují v tom, že opravdu existují jisté rozdíly mezi gendery. Nedá se ovšem říci, že by byli za volantem lepší muži nebo ženy. Každá z těchto skupin má své vlastní charakteristiky a způsoby řízení, které nepochybně vycházejí již z naučených vzorců z dětství. Muži jsou celkově více aktivní a ženy spíše pasivní. Stejně tak je tomu i za volantem. Studie se naopak liší zejména ve způsobu měření "rozdílnosti" genderů.

To, co je pro můj záměr podstatné, je zodpovědět otázku, do jaké míry v autoškolách dochází k Doing/Undoing genderu. Pro nalezení odpovědi jsem zrealizovala vlastní výzkum z prostředí autoškol.

## 2 METODOLOGIE

### 2.1 Cíl výzkumu a výzkumné otázky

Cílem mého výzkumu je odhalit, zda v autoškolách dochází k reprodukci genderových rozdílů mezi řidiči, nebo jestli se naopak tyto rozdíly v autoškole ignorují či potlačují. Ve zmíněné literatuře se vyskytují jisté mainstreamové závěry, které chci srovnat s výsledky svého výzkumu a následně je buďto potvrdit, nebo vyvrátit. Na základě těchto cílů si kladu následující výzkumné otázky: Dochází v českých autoškolách k reprodukci genderových rozdílů, nebo dochází k jejich odstraňování? A jak tato reprodukce nebo odstraňování popřípadě probíhá? Odpovídají stereotypní názory veřejnosti ohledně řidičů a řidiček realitě? Shoduje se vnímaná realita učitelů s vnímanou realitou žáků?

### 2.2 Design výzkumu

Pro svůj výzkum jsem zvolila metodu strukturovaných rozhovorů s učiteli a učitelkami v autoškolách a jejich bývalými žáky, kteří již autoškolu úspěšně dokončili. Kvalitativní rozhovory mi umožnily nahlédnout hlouběji do způsobů doing/undoing gender. Rozhovory byly zrealizovány na základě tématické osnovy, kterou jsem vytvořila. Osnova sledovala především témata z probraných studií, postoje dotazovaného jedince k genderu a řízení a jeho vlastní zkušenosti v autoškole.

Zvolila jsem dvě cílové skupiny respondentů - učitele/učitelky v autoškolách a žáky. Pro obě skupiny jsem sestavila individuální soubor otázek. Nejprve jsem se zaměřila na otázky zjišťující relevantní informace o respondentovi (věk, pohlaví, doba provozu autoškoly/datum ukončení autoškoly). Pro zjištění postojů jednotlivých respondentů k problematice genderu v řízení jsem do rozhovoru zakomponovala také otázky, které prezentují některé z již zmíněných studií (Konkrétně otázky: “Dle studií začínající muži jezdí rychleji než dívky. Proč to tak podle Vás je?” “Dle studií mají muži celkově větší nehodovost, ale ženy jsou celkově méně zručné. Proč to tak podle Vás je?”). V těchto otázkách jsem se zaměřila hlavně na názor respondenta na výsledky těchto výzkumů. Cílem je zjistit, jestli tyto výsledky odpovídají jeho zkušenostem s autoškolou, nebo jestli jdou proti nim.

U další série otázek jsem se věnovala možným genderovým rozdílům v autoškolách. U učitelů autoškol byly otázky zaměřené na jejich přístup k žákům a žákyním, preference genderů ve spolupráci s žáky/němi (například při jízdách) a další informace spojené s fungováním autoškoly. U žáků otázky zjišťovaly podobné údaje, ale tentokrát byly směřované z jejich pohledu směrem k učitelům. Mým cílem bylo zjistit, jestli zde dochází ke středu pohledů



ze strany učitele a ze strany žáka. Opět se zde tedy objevuje přístup učitele k danému žákovi, preference genderu učitele a dále ostatní aspekty týkající se řízení.

## 2.3 Respondenti

K získání respondentů, konkrétně učitelů, pro svůj výzkum jsem telefonicky kontaktovala několik autoškol v Plzeňském kraji, které jsem vyhledala na internetových stránkách. Po telefonu jsem sdělila informace o svém výzkumu a dohodla se s nimi na termínu našeho setkání. Mým cílem bylo dotazovat mezi učiteli stejný počet žen a mužů, abych mohla porovnat, zda se jejich přístupy k výuce liší. Oslovila jsem i manželský pár provozující autoškolu dohromady. Provozují autoškolu už 16 let. Další respondent ji provozuje 16 let a poslední respondentka necelý rok, ovšem dříve dělala lektora v cizí autoškolě.

Další skupinu respondentů, žáky autoškoly, jsem získala kontaktováním svých známých, o kterých jsem věděla, že nedávno autoškolu dokončili. Poté jsem využila metodu sněhové koule a získala od nich případně další kontakt. Získala jsem tři respondenty ve věku 18-20 let a jednu respondentku ve věku 44 let. Tento věkový rozdíl respondentů zajistil zajímavý kontrast ve výpovědích.

## 2.4 Realizace výzkumu

Dohromady jsem provedla 8 strukturovaných rozhovorů. Nejdříve jsem vždy danému respondentu oznámila, že rozhovory jsou anonymní, a požádala jsem o jeho souhlas k nahrávání rozhovoru na svůj mobilní telefon. Po nahrání jsem zhotovila přepisy těchto rozhovorů, které jsem dále dle relevance dat kódovala. V přepisech jsem zajistila anonymitu každého z respondentů tím, že jsem každého z nich označila náhodnými písmeny (např. Učitel T, žák M). Všechny rozhovory proběhly v Plzeňském kraji, odkud také všichni dotazovaní pocházejí. Všichni zmínění respondenti měli přímou zkušenost s autoškoly v tomto regionu.

## 2.5 Analýza rozhovorů

### 2.5.1 Učitelé v autoškolách

Přístup učitelů v autoškolě by měl být ke všem jejich žákům stejný. Měl by být zaměřený na předávání znalostí a vysvětlování dopravních předpisů. Ve svém přístupu k výuce se všichni dotazovaní učitelé z autoškol shodují. Razantně se vymezují proti genderovému rozlišování při výuce a jejich postoje jdou proti mainstreamovým závěrům v literatuře. Předně principiálně nečiní mezi muži a ženy ve vztahu k řízení rozdíl.

Učitel T: *"...já dneska vidím, že dívky a chlapci, že to mají v podstatě 50 na 50. Jak někdo řekne: žena za volantem - auto bez řidiče, není pravda. Není to pravda. Přijdou chlapci kolikrát a je to neštěstí opravdu. Holky jsou šikovný. A proto já tvrdím, že je to 50 na 50."*

Učitel J: *"Jestliže něco mám v tom autě dělat správně, tak je jedno, kdo sedí za volantem."*

Učitelka D: *"Řekla bych, že každé je individuál. A každé je trochu jiné, ať je to chlap nebo ženská, nemyslím si, že ty dvě skupiny mají nějaký rozdílný chápání, to určitě ne. Je kluk, kterej je nemešlo, a je holka, která by ho strčila do kapsy. Určitě nějaký, že kluci jsou šikovnější, to bych neřekla."*

Učitelka B: *"My se je snažíme naučit prostě stejný věci, jo? Aby byli na ty zkoušky připravený, aby jezdili podle toho zákona, aby dávali blinkry, aby si všude radši zastavili, aby se nikam nehnali. Myslím si, že ta technika výuky je stejná jak pro kluky, tak pro holky."*

#### 2.5.1.1 **Vnímané genderové rozdíly**

Ve výpovědích učitelů se často objevují zmínky o rozdílném jednání každého z genderů, kterého si učitelé všimli u svých žáků a žaček. Nejčastěji zmiňovaný je rozdílný přístup dívek a chlapců k řízení a jejich charakteristické genderové rysy. Dívky se dle názoru učitelů mnohem více bojí, jsou ve větším stresu z řízení a na všechno se potřebují až přehnaně soustředit. Toto přehnané soustředění ale, dle jedné z respondentek, dokážou potom ženy lépe sladit dohromady, narozdíl u mužů, u kterých poukazuje na stereotypní představu mužské neschopnosti multitaskingu.

Učitelé ve svých výpovědích popisují svůj přístup jako genderově neutrální. Ovšem jejich generalizované očekávání ohledně mužů a žen dokazuje, že to není až tak jednoduché. Jejich vnímání genderů je rozdílné a s každým genderem mají spojené jiné vlastnosti a očekávání. Ovlivňuje to ale i jejich přístup ve výuce? V této souvislosti učitelka B a učitel J upozorňují na nepatrné generalizované rozdíly mezi dívkami a chlapci.

Učitelka B: *"...Myslím si, že ty holky jsou prostě opatrnější. Jsou pečlivější, jo? Narozdíl od těch kluků."*

*“...pro ženy je to taková, až bych řekla, velká soustředěnost. Ony se soustředí prostě na to, co musí dělat, aby tu chybu neudělaly.” (Otázka zněla: Co je typické pro ženy a muže v autoškole?)*

*“Ono potom, když už to trochu dostanou do hlavy, tak je pravda, že ty ženy dokážou už to potom ke konci líp sladit dohromady... A těm klukům tohle trvá dýl, že, jak se říká, že chlap vždycky může dělat jen jednu věc, že jich nemůže dělat hodně současně, tak to je trošku pravda...”*

Učitel J: *“...Když se ženou parkuju, tak se jakoby možná víc bojím. ...To může být kvůli té opatrnosti, se bojím, najede na chodník, odře auto, jo, že se bojím. Ty ženy se asi víc bojím, to asi jako jo.”*

Jeden z respondentů označil ženství jako funkci. Pomalou jízdou a opatrnost vyznačil jako definiční znaky této funkce.

Učitel J: *“To je jasný no, ty dívky se trošku víc bojím. ...Ale většinou, tak je určitě pravda, že ženy jezdí pomalejš a opatrnějš, už jsou zvyklý vlastně z té funkce, že je to žena, že jo.”*

*“No někdy jako poznáte, když jedu za nějakým autem, tak poznáte, kdy to řídí třeba žena nějaká.”*

Tato charakteristika ženství jako funkce mi přišla velmi zajímavá, a tak jsem se rozhodla respondentu znovu zkontaktovat a doptat se na dovysvětlení tohoto náhledu. Popsal, že vnímá tuto funkci ženy, jako funkci opatrovnice. Jedná se tu tedy o vnímání esenciálnosti mužství a ženství. Žena musí být opatrná a zodpovědná, jelikož je nositelkou rodu, vychovává děti a zodpovídá za jejich bezpečí - i za bezpečí jí samotné. Konkrétně respondent použil větu: *“Žena musí být opatrná, aby jim neumřela.”* Skrze tuto funkci vnímá respondent i opatrnost žen za volantem.

Děvčata jsou také učiteli vnímána jako konformnější a výrazně pečlivější než chlapci. Více se soustředí, pilněji se připravují, dávají pozor při teoriích a poslouchají instrukce lektorů při jízdách.

Učitel T: *“No a jsou takový, kterým to řeknete jednou a stačí to, jo takový tudy kategorie tam jsou, že si dají říct. ...Je pravda, že obecně ty děvčata si víc dají říct, to logicky, to musím uznat...”*

Učitelka B: *“...Můžou si je (otázky v testech) projít, můžou tomu ten čas věnovat. A na tohle jsou pečlivější ty holky no.”*

Chlapci jsou často učiteli označováni jako agresivnější, ostřejší, sebevědomější a nadšenější z řízení. Mladí kluci se podle učitelů chtějí často předvést, ale nemají úplně správný úsudek o svých schopnostech. Ve výpovědích se také s těmito mladými řidiči spojuje netrpělivost a jakýsi nezájem, co se týče přípravy na testy. Učitelé mají pocit, že jejich žáci nechodí do autoškoly, aby se naučili řídit. Berou autoškolu spíše jako “nutné zlo”, které musí přetpět, aby mohli řídit volně a dle jejich libosti. Často se tedy v autoškole ani neprojeví jejich skutečná řidičská povaha.

Učitel T: *“Tak jako kluci, pravda je, že jsou takový trošičku ostřejší.” “...Kluci se spíš chtějí předvést, co si budem povídat, před děvčetem, tak to osolí.”*

Učitelka B: *“...Oni mají prostě v sobě takový to “jet rychle”, pro ně je to, ta rychlá jízda, prostě něco víc než pro ty holky.”*

*“...Oni chtějí vypálit, oni chtějí prostě rychle vyjet a nepočkají si na tu spojku, nejdou prostě pomalu.”*

*“Oni to berou, že ten kurz projdou a jsou připravený.”*

Učitel J: *“Že muži mají větší nehodovost, to asi bude vyplývat i z toho, že jsou víc agresivní. Jsou odvažnější a někdy to nevyjde. Tam je spíš problém těch jejich zkušeností.”*

*“...Možná je to tak, že se na to kluci víc těšej než ta žena.” “...A ten kluk se tam snaží třeba jako ukázat, jo? Ale to se taky kolikrát nevyplácí.”*

*“...Ty mladý začínající, nejsou tak jako agresivní úplně v tý autoškole.”*

Učitelka D: *“...Většinou ti kluci, když potom dostanou čerstvě ten řidičák, tak, že se umí víc odvázat za tím volantem.”*

#### 2.5.1.2 Individuální přístup

Učitelé v autoškolách ve svých výpovědích kladou velký důraz na individuální přístup ke každému z jejich žáků. Uvádějí, že není potřeba posuzovat gender jedince, ale naopak jeho konkrétní schopnosti, dovednosti a povahu. Při prvním setkání s žákem se učitelé soustředí na získání těchto informací a poté tomu dále přizpůsobují přístup jejich výuky.

Učitel T: *"...My to máme teda, jak já, tak manželka, individuální ke každému. To už na tom člověku poznáte, v jaký přijde fyzický kondici, jak je na tom, jo, to musíme.. to musí bejt fakt individuální. To se nedá říct, že se dá brát striktně ke všem. Stejně, myslím si, že jsme na všechny stejně hodný tedy, jo?"*

Učitel J: *"...Já potřebuju zjistit, jakej maj k tomu přístup, jaký mají k tomu vloh, jakou mají tu odolnost vůči třeba tomu stresu... Dobře je tam kluk mladej, můj souseď a známe se, tak mu řeknu: hele, ty vole, nedupej na to. A tý ženský, kterou ne.. a i kdybych ji znal, tak jí taky řeknu: ty hele Maruško, ty vole, nedupej na to."*

Učitelka D: *"Většinou tu první druhou hodinu už se tak nějak člověk o tom dotyčným studentovi dozví, takže už tak nějak pozná jako, jak na něj. I co se týče povahy i co se týče zkušenosti. Takže já bych ty skupiny muž žena, to bych neoddělovala. Já bych to brala jako jednu velkou skupinu a spíš bych to rozlišovala podle nějakých schopností nebo povahy."*

Učitelka B: *"...Ten přístup je potom individuální. Někomu to jde líp, někomu to jde hůř."*

Ve výpovědích týkajících se problémů a chybování lektori nezmiňují žádné výrazné rozdíly mezi jednotlivými gendery. Všichni se ze začátku dopouštějí podobných chyb. Ani při testech není jednoznačné, která skupina je na tom lépe, a která hůře. Až na jednu respondentku nikdo nesleduje znatelný rozdíl. Naopak je zdůrazňováno, že opět záleží na individuální přípravě a zodpovědnosti.

Učitel T: *"Nebo některý holky s tou řadicí pákou jsou v pohodě, některý kluci mají problém zařadit taky. Já fakt si myslím, je to 50 na 50, ať si myslí, kdo chce, co chce. Tak to mam já vysledovaný."*

Učitel J: *"Je to o zodpovědnosti no. Ono to nějak dopadne, tatínek to nějak zařídí. Oni nejsou zvyklí nést nějakou zodpovědnost, tak prostě.. Vykašle se na ty testy. To je z tý výchovy, a na holky, kluky, to je jedno."*

Učitelka D: *"Jestli je to kluk nebo holka, tak tam bych to nerozdělovala, jestli jsou holky na něco lepší, nebo kluci."*

Učitelka B: *“Víckrát se mi stane, kdybych to měla jako hodnotit, že spíš neudělají kluci než holky.”*

### 2.5.1.3 Kategorie řidičů

Všichni zmínění respondenti uznávají genderově neutrální výuku. Jsou tu podle nich ale jiné aspekty, dle kterých se řidiči dají rozlišovat a kategorizovat. Prvním takovým aspektem je již zmíněná konformita při jízdách, zodpovědnost a pečlivost. Další kategorizování může probíhat na základě zkušeností řidičů v autoškole. Někdo přichází do autoškoly bez toho, aniž by někdy dříve řídil jakékoliv vozidlo. Často ale přicházejí i zkušení řidiči, například pro obnovení řidičského průkazu, pro doděláné řidičského průkazu na jiný prostředek apod. Tito řidiči už mají utvořené vlastní návyky při řízení, které nemusí vyhovovat dopravním předpisům, a je obtížné je tyto zvyky v autoškole odnaučit.

Učitel T: *“...Přijdou kluci, který mají naježděno, mají zažitý zlozvyky, a já je to hůř odnaučuju, než kdybych je to učil od začátku. Takže já každému říkám: když přijdeš do autoškoly a nebudeš v autě nikdy sedět, není to handicap.”*

V odpovědích na otázku: “Máte nějaké své vlastní kategorie řidičů?” se učitelé vyhýbali striktně daným kategoriím. V průběhu rozhovoru ale tyto kategorie přesto zmínili. Objevovala se zde hlavně kategorie mladých nebezpečných řidičů, kterou učitelé označovali přímo značkami aut, které jsou pro tuto kategorii charakteristické, a to: BMW, Alfa romeo.

Učitel T: *“On udělá papíry v 18ti, koupí mu bavoráka doma, pak letí. Je to tak, je to tak. Necítí se na to..Pak vznikají tyhle ty nehody, což si myslím, že je určitě problém.”*

Učitel J: *“ Nejhorší jsou Alfa romeo, BMW ((smích)).” “...A potom teda ti mladý kluci no - kšiltovka, BMW, Alfa romeo.”*

Učitelka D: *“Mladí jsou splašení, protože přece jenom, od tatínka si půjčí silný auto, že jo, a někam to napálí.”*

Kromě těchto kategorií ale zmiňují i kategorie mimo autoškolu. Jako nejnebezpečnější řidiče vnímají zmíněné mladé hochy, kteří jezdí v autech značky BMW či Alfa romeo, seniory, řidiče autobusů a dále jedince, které respondent označil jako "lidi, co jsou na podpoře".

Senioři jsou označeni jako nebezpeční kvůli svým zpomalenějším reflexům. Údajně jsou také na silnicích agresivní a nepředvídatelní. Řidiči autobusů dle výpovědí nerespektují předpisy, na silnicích jsou bezohlední a opovážliví. Co se týče jedinců s nízkým ekonomickým statutem, jako příklad byl jednou respondentkou uveden romský návyk jezdit "podle citu", tedy bez znalosti pravidel dopravy. Dalším příkladem byla nezodpovědnost ekonomicky slabších jedinců při přípravě na testy a znalostech dopravních předpisů. Opět tu tedy hraje důležitou roli nepředvídatelnost na silnici a neznalost pravidel.

Učitelka B: *"...Máme i romské spoluobčany a u těch obecně - oni jsou šikovný. Jo? Ale ta teorie je někde úplně jinde. Takže jsou to řidiči, a je jich spoustu, já je na silnici potkávám, a jezdí pocitově prostě. Oni jezdí dobře, mají to v ruce, ale jezdí pocitově, ale neznají pravidla. To je takový ten typ řidičů, co přijíždí na křižovatku a on se kouká všude, jo? Protože on v podstatě neví, komu má dát přednost v tu chvíli."*

Učitel T: *"...Lidi, který jsou doma na podpoře, já nevím, marodí, nebo já nevím, nechodí do práce, nemají práci. Ti, co mají nejméně času, jsou nejméně naučený. Jo? Bohužel je to tak. A chodí mi sem maminy od rodiny, že jo, teď má manžela, musí uvařit, vyprat, uspokojit ho, v podstatě já nevím, co všechno okolo. A naučí se po nocích a jsou ty ženský fakticky, přijdou a mam s tím takovou zkušenost, že když přijdou ty matky, starší už, od rodin zkrátka, tak jsou naučený."*

Tyto kategorizace naznačují, že učitelé v autoškolách nehledí na své žáky pouze skrz genderové stereotypy, ale také zohledňují status nebo třídu svých žáků. Gender v jejich posuzování nehraje příliš důležitou roli, sledují spíše vlastnosti a atributy, které se přímo týkají výkonu řidičů. Učitelé si jsou vědomi výjimek, které odpovídají stereotypizaci, ale zdůrazňují hlavně pozitivní příklady. Učitelka D pro znázornění popisuje vlastní přístup založený na různých aspektech a vlastnostech daného žáka:

Učitelka D: *"Většinou tu první druhou hodinu už se tak nějak člověk o tom dotyčným studentovi dozví, takže už tak nějak pozná jako, jak na něj. I co se týče povahy i co se týče zkušenosti. Takže já bych ty skupiny muž žena, to bych neoddělovala. Já bych to brala jako jednu velkou skupinu a spíš bych to rozlišovala podle nějakých schopností nebo povahy."*

Dřívější rozdělování společnosti pouze na základě genderu v dnešní době ztrácí na významnosti. Stereotypy stále existují, ale přijímá se stále holističtější přístup ke každému jedinci.

#### 2.5.1.4 Změna přístupu

Učitelé si začínají všimnout jisté změny, která se v poslední době odehrává mezi svými studenty, řidiči. V rozhovorech často porovnávají dnešní situaci s minulostí. Jeden z respondentů se zmiňuje o současné “zženštilosti” mladých chlapců a o bojovnosti mladých dívek. Tyto dva fenomény se dají považovat za důkazy o probíhající změně genderových rolí. Typickým rysem mužské genderové role je potlačování emocí a citů, jelikož jsou vnímány jako projev slabosti. A přesně tak to vnímal i dotazovaný učitel, když mu žák řekl, že je “ve stresu”. Pro ženy je typická pasivita a zdrženlivost, ale současná děvčata jsou dle respondenta bojovná. Změna genderového vnímání ve společnosti tedy začíná být zřejmá.

Učitel J: *“...Ta mentalita je horší a horší, tak u těch mladých kluků prostě to jsou prostě dneska.. Prostě vůbec nejsou takový bojovníci, jako to bylo za nás, nebo nejsou takový otrlý prostě, jsou takový zženštilý. Prostě něco jim řeknete a oni řeknou: já jsem ve stresu. Takže tam jako je to, bych řekl, i horší než u tý ženy, protože ty ženy jsou víc bojovný.”*

*“...Jak to bylo za mě, že z 10 kluků, protože dřív byli za volantem jen kluci/chlapi, tak 9 jich jezdilo. Dneska přijde 10 kluků do autoškoly a 9 z nich vůbec nejezdilo.”*

*“...Bavíme se s holkama, co u mě jezdí a.. já nevím, třetina? 45 % z nich, těm holkám je tak kolem 20, mají 40ti letý přítele. Fakt třetina. Prostě tam posloucháte takovýhle věci. A já se jim nedivím, já když ty kluky vidím dneska v autoškole, tak jako já bych ty kluky prostě směřoval jinak, protože.. Vůbec se těm holkám nedivím, vůbec.”*

*“...A my tady vyjedeme a já mu říkám, nebo on řekne: ježiš, tady je to hezký! A já mu říkám: tady vidíš z paneláku na to, tady nejezdíš na kole, nebo? Ne, já sedím doma, já hraju hry, já sedím na počítači. Nejdou ven.”*

Učitelka D: *“Ona ta doba techniky tomu už vlastně i nasvědčuje, protože jsou zvyklí odmalinka na technický věci než třeba moje generace.”*



## 2.5.2 Žáci autoškol

Tuto skupinu respondentů tvořili mladí řidiči (18-20 let) a jedna starší řidička (44 let). Všichni pocházejí z Plzeňského kraje a prošli autoškolou v posledních 3 letech. Až na jednoho žáka všichni navštěvovali autoškolou vedenou některými z dotazovaných učitelů.

### 2.5.2.1 Vnímané genderové rozdíly a přístup

Z dotazovaných žáků autoškol nikdo nezaznamenal výrazné rozdíly v přístupu učitele k nim a k žákům opačného pohlaví při jízdách. Při teoriích měl učitel údajně více očekávání od chlapců než od dívek. Ovšem otázkou je, zda-li generalizované očekávání ovlivňuje i učitelům přístup. Učitel také bral dívky jako první na jízdy. Jiných rozdílů si nikdo nevšiml - to může být ale způsobeno tím, že mužští respondenti často nechodili na hodiny teorií a při jízdách se nesetkávali s ostatními žáky. Tento přiznaný prohřešek odpovídá zmínce učitelů o chlapecké neochotě se učit. Respondentka (Žačka V, 44 let) naopak zmínila odlišný přístup učitelů ne na základě genderu, ale na základě věku.

*Žák M: "Já na teorie moc nechodil ((smích)). Ale teď si vybavuju, že učitel bral vždycky holky jako první na jízdy. Jinak si asi nic nevybavím."*

*Žačka Č: "Moc příležitostí vidět rozdíl v přístupu ve výuce jsem neměla, protože jsem s opačným pohlavím měla jen teorii, ale při té teorii bylo znát, že vyučující od kluků mnohem víc očekával, jako, že už to skoro všechno znají a umí."*

*Žačka V: "...U mě to bylo zase jinak, protože jsem starší. Ke mně se chovali s takovým jako.. Mladýmu rovnou tykal, nebo mu řekl: buď zticha, teď mluvím já! Ale se mnou takhle nemluvil. To je takový jiný. To jsem třeba poznala při závěrečkách. On přišel ten komisař a na ty mladý byl takovej docela ostřej a ke mně se choval slušně."*

Ovšem na otázku mířenou na preference genderu učitele měla část respondentů jasnou odpověď. Preferovali učitele před učitelkou. Popisovali, že učitelka měla často při jízdách strach a byla vystresovaná, což ovlivňovalo i jejich výkon. Také zmiňovali, že jim narozdíl od učitele, často zasahovala do řízení - používala místo nich pedály, nebo přímo sahala na volant. S učitelem - mužem se toho dle jejich mínění více naučili.

Žák M: *“Vyhovovala mi asi spíš spolupráce s učitelem, protože mě víc nechával se z chyb v řízení naučit sám. Učitelka mi pořád zasahovala do řízení, aby se ty chyby nestávaly. Takže si myslím, že mě mnohem víc naučil ten učitel.”*

Žačka Č: *“No, pan vyučující byl fajnový muž! Měla jsem s ním jízdy mnohem radši než s paní učitelkou, ale většinu jízd jsem spíš k mojí smůle měla jen s ní. Ona měla hodně strach a stresovala se víc než já. Díky tomu jsem měla i já větší strach a stres, že jo. Celkově mě nenechávala nic moc dělat pořádně samotnou, sahala mi do řízení, i když byla situace naprosto v pohodě. Pomáhala mi “tajně” s rozjezdy a tak.. Kvůli tomu jsem se většinu věcí radši učila ještě sama mimo autoškolu.*

Jediná respondentka, která preferovala jízdu s učitelkou byla opět respondentka ze starší generace (44 let). Důvodem její preference byla zejména sdílená témata pro konverzaci s učitelkou, která se týkala především rodinného života a domácích povinností.

Žačka V: *“No s učitelkou! My jsme stejně starý, takže jsme si pokecaly. To byla dovolená, vaření, děti.. To je takový potom jiný no.”*

### 2.5.3 **Shrnutí metodologické části**

Praktická část byla věnována zejména analýze mnou provedených strukturovaných rozhovorů s relevantními aktéry z oblasti autoškol. Pomocí těchto rozhovorů jsem se snažila nalézt odpovědi na své výzkumné otázky.

Žádný z respondentů nevedl, že by muži byli lepší řidiči než ženy, nebo naopak ženy lepší než muži. Opět se zde objevuje názor, že je třeba hodnotit každého řidiče či řidičku individuálně, a že poměrování na základě genderu již v dnešní době není možné. Na druhou stranu ale dotazovaní popisovali některé stereotypní genderové vlastnosti jako reálné. Například větší strach a opatrnost u žen nebo agresivita a netrpělivost mužů. Postoje učitelů autoškol a jejich žáků se shodovaly. Neobjevila se žádná situace, kde by byly jejich pohledy protichůdné. Zajímavé zjištění bylo, že zmíněný strach a opatrnost žen se nyní neukázala jen u začínajících řidiček, ale také byla vnímána ze strany učitelek v autoškolách. A právě kvůli strachu a stresu učitelky, byli žáci více preferováni mužští učitelé autoškoly.

Všichni učitelé v autoškolách dle jejich výpovědí zaujímají individuální postoj ke každému ze svých žáků. Dle vlastních výpovědí se učitelé domnívají, že nerozlišují žáky závisle na genderu. Ukázalo se ale, že přece jen ke svým

žákům v některých případech přistupují rozdílně. Své žáky neposuzují výhradně na základě genderu, ale vytvářejí i další zajímavé kategorie dle jiných atributů, například zkušeností, dovedností, statusu, věku nebo profese. Část výpovědí žáků také upozorňuje, že učitelé pracují s generalizovanými očekáváním, o kterých se zmiňují i sami učitelé, a to ovlivňuje jejich přístup ve výuce.

I když výpovědi učitelů nasvědčují spíše praktikování "oddělování genderu", není tomu tak. Nedá se říci, že by učitelé jednoduše dělali nebo oddělovali gender. Od těchto konceptů totiž nelze jednoduše odmyslet jiné kategorie jako je věk, status, profese a podobně. Učitelé pracují se všemi těmito atributy svých žáků a podle nich k nim přistupují.

### 3 Závěr

Autoškoly patří mezi vzdělávací instituce a podílí se na socializaci jedince do společnosti řidičů. I zde se tedy každý učí psané i nepsané normy, které fungují v daném prostředí - v tomto případě konkrétně v prostředí dopravy. Cílem této práce bylo odhalit, zda autoškoly produkují a udržují genderové rozdíly mezi řidiči motorových vozidel, nebo se je naopak snaží odstranit z běžné praxe a povědomí veřejnosti.

V teoretické části jsem se zabývala konceptem genderu jako takového. Krátce jsem popsala vznik a historické utváření tohoto pojmu a následně jsem se zaměřila na dvě hlavní teorie týkající se genderu, a to Doing gender a Undoing gender. Věnovala jsem se také literatuře, která představila stereotypní postoje a charakteristiky spojované (nejen) s mladými řidiči. Zmíněné genderové teorie jsem poté zakomponovala do svého výzkumného cíle společně se stereotypními představami o řidičích.

Praktická část popisovala přípravu a realizaci strukturovaných rozhovorů, pomocí kterých jsem se snažila nalézt odpovědi na své výzkumné otázky. Respondenty jsem rozdělila na dvě skupiny: učitele v autoškolách a žáky, kteří autoškolu v poslední době úspěšně ukončili. Z výpovědí respondentů vyšlo najevo, že v autoškole nedochází k reprodukci genderových rozdílů mezi řidiči. Učitelé sice uznávají existenci genderových stereotypů, ale volí individuální přístup a své žáky rozděluje podle jiných atributů (vlastností, dovedností, povahy..) než podle genderu. Ve zmíněných autoškolách probíhá spíše holistický přístup k jednotlivým žákům, i když od nich mají učitelé často generalizované očekávání založené na genderu.

Jelikož můj výzkum byl kvalitativní, poznatky z výpovědí v rozhovorech nelze vztahovat na širokou veřejnost, mohou ovšem i tak poskytnout dobrý

náhled na realitu výuky v autoškolách. Věřím, že tato práce může posloužit pro otevření tématu genderových rozdílů v autoškolách a případně inspirovat k důkladnějším průzkumům této problematiky. V jednom ze zmíněných textů (Barr a kol. 2015) autoři doporučují přizpůsobit výuku v autoškolách jednotlivým genderům. Po realizaci svého výzkumu s tímto přístupem nesouhlasím. Naopak bych doporučila prohlubovat již probíhající praxi holistického přístupu ke každému ze studentů autoškoly a více rozvíjet tzv. “oddělování” genderu.

## 4 Resumé

The bachelor thesis deals with the topic of gender differences in driving schools in the Pilsen region in Czech Republic. In this regard, the thesis describes basic theories related to gender such as doing and undoing gender. The research was conducted through the structured interviews with driving school teachers and their students. The results show that the approach of teachers cannot be understood simply within the framework of gender, but other categorizational attributes of their pupils. The obtained data cannot be applied to the general public, but they still provide interesting findings and also a better look at the reality in Czech driving schools.

## 5 Seznam literatury

BARR, GC; KANE, KE; BARRACO, RD; RAYBURG, T; DEMERS, L; KRAUS, CK; GREENBERG, MR; RUPP, VA; HAMILTON, KM; KANE, BG. 2015. *Gender differences in perceptions and self-reported driving behaviors among teenagers*. 2015 The Journal of Emergency Medicine 48(3). 366-370.

BUTLER, J. 2004. *Undoing gender*. London: Routledge.

BEAUVOIR, S de, J. PATOČKA. 1967 *Druhé pohlaví*: výbor. 2. vyd. Přeložil J. KOSTOHRYZ, přeložila H. UHLÍŘOVÁ. Praha: Orbis.

EVANS, L. 2001. *Female compared with male fatality risk from similar physical impacts*. J. Trauma-Injury Infect. Crit. Care 50 (2), 281–288.

GOFFMAN, E. 1976. *Gender Display*. Studies in the Anthropology of Visual Communication. 69-77 č. 2.

GONZALEZ-IGLESIAS, B; JA. GOMEZ-FRAGUELA; MA. LUENGO-MARTIN. 2012. *Driving anger and traffic violations: Gender differences*, Transportation Research Part F, 404–412, Elsevier Inc.

HAMERNÍKOVÁ V. 2007. *Vliv věku a pohlaví řidiče na jeho výkonnost při řízení*. Centrum dopravního výzkumu Brno.

HARAWAY D. 1991. "Gender for a Marxist Dictionary: The Sexual Politics of a Word." in R.Parker, P. Aggleton (ed.). *Society and Sexuality: A Reader*. London: Routledge. 82-104.

HAVLÍK, K. 2005. *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál.

JARKOVSKÁ, L., Kateřina LIŠKOVÁ, I. ŠMÍDOVÁ. 2010. *S genderem na trh: rozhodování o dalším vzdělání patnáctiletých*. Praha. Sociologické nakladatelství.

JARKOVSKÁ, L. 2009. *Gender před tabulí: etnografický výzkum genderové reprodukce v každodennosti školní třídy*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON). Studie (Sociologické nakladatelství).

LONCZAK, HS; C. NEIGHBORS; DM. DONOVAN. 2007. *Predicting risky and angry driving as a function of gender*, Accident Analysis and Prevention 39. 536–545, Elsevier Inc.

OAKLEY, A. 2000. *Pohlaví, gender a společnost*. Praha: Portál.

PIAGET, J. 1954, *The Construction of Reality in the Child*. Basic Books.

RHODES, N; K. PIVIK. 2011. *Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception*. Accident Analysis and Prevention, Vol. 43. 923-931. Elsevier Inc.

ROTHENGATTER, T., HUGUENIN, R. D. 2004. *Traffic and Transport Psychology*. Elsevier Science.

STOLLER, R. 1968. *Sex and Gender*. Science House.

SU, R., J. ROUNDS, P. ARMSTRONG. 2009. *Men and Things, Women and People: A Meta-Analysis of Sex Differences in Interests*. Psychological bulletin. 135. 859-84.

THOMAS, THOMAS. 1928. *The child in America*, Knopf, Oxford.

WEST, C., D. H. ZIMMERMAN. 2008. *Dělat gender*. Sociální studia [online]. Roč. 5, dostupné online.

## Internetové zdroje:

Gender [online]. Český statistický úřad, 2016 [cit. 20.2.2022]. Dostupné na: [https://www.czso.cz/csu/gender/gender\\_pojmy](https://www.czso.cz/csu/gender/gender_pojmy)

Informace pro žáky autoškol [online]. Autoskoly.cz, 2011 [cit. 22.2.2022]. Dostupné na: <https://autoskoly.cz>

Liebreich, Jiří. *Mladí nemají zájem o řidičák. Za posledních deset let vydaných průkazů setrvale ubývá* [online]. E15.cz, 2019 [cit. 22.2.2022]. Dostupné na: <https://www.e15.cz/domaci/mladi-nemaji-zajem-o-ridicak-za-poslednich-deset-let-vydanych-prukazu-setrvale-ubyva-1360221>

Elsnic, Miroslav. *Na zkoušku v autošcole se teď čeká i měsíce. Komisaři po pandemii nestíhají* [online]. Deník.cz, 2021 [cit. 22.2.2022]. Dostupné na: [https://www.denik.cz/z\\_domova/autoskoly-zkousky-komisari-covid-20210601.html](https://www.denik.cz/z_domova/autoskoly-zkousky-komisari-covid-20210601.html)

Počet řidičů v ČR [online]. Ministerstvo dopravy, 2019 [cit. 20.2. 2022]. Dostupné na: [https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-\(1\)/Poskytnute-informace/Pocet-registrovanih-ridicu-v-CR](https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Zadost-o-poskytnuti-informace-(1)/Poskytnute-informace/Pocet-registrovanih-ridicu-v-CR)

Sociologická encyklopedie [online]. [cit. 20.2.2022]. Dostupné na: <https://encyklopedie.soc.cas.cz/>

Vyhláška č.167/2002 Sb. [online] [cit 20.2.2022]. Dostupné na: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-167>

Vlachová, Ilona. *Ženy si méně věří, muži častěji havarují* [online]. Centrum dopravního výzkumu, 2021 [cit. 20.2.2022]. Dostupné na: <https://www.statistikaamy.cz/2021/10/18/zeny-si-mene-veri-muzi-casteji-havaruji>