

Hodnocení: Práce je průměrně zdařilá. Oceňuji zajímavý výběr tématu a provádění rozhovorů v prostoru vlaků, věřím, že to pro vás byla zajímavá zkušenost z terénu (včetně toho, jaké typy otázek se osvědčily, jaké ne). Na několika místech se vám také podařilo naznačit propojení zkušenosti informantek s konceptuálním rámcem (konstruovanost strachu, vnímání osobní atraktivity v souvislosti s obtěžováním atd.). I v těchto případech by však textu slušelo větší vysvětlení, vypointování. Doporučuji klást větší důraz na formulace a přesnost, méně převypravovat vyprávění účastníků, a více je shrnovat a vysvětlovat. Při používání teoretických konceptů je více propojovat s vašimi zjištěními, aby si to propojení nemusel na základě citace domýšlet čtenář sám. Text by byl jistě zajímavý pro České dráhy, pošlete jej tam ☺? Některé témata by v něm pak s tímto ohledem ještě mohla být zvýznamněna – například skutečnost, že ženy vědí, že existují kupé pro ženy, ale nevědí, jak je používat (co dělat, když tam přijde muž)...

**Masarykova univerzita**

**Fakulta sociálních studií**



GEN 107: Gender v terénu: metodologie kvalitativního výzkumu

Závěrečná esej

Spolupracovaly : Nikola Boková  
Klára Langová  
Hana Neničková  
Kateřina Picková

V Brně 25.1.2014

## **Poskytují dámské oddíly ženám bezpečnost či pocit segregace?**

V tomto výzkumu jsme se rozhodly zabývat problematikou dámských oddílů ve vlacích. Naším cílem bylo provést několik rozhovorů se ženami, které pravidelně cestují, a zjistit jejich názor na bezpečnost při cestování vlakem, jejich osobní zkušenosti s obtěžováním ve vlaku a zda využívají možnosti dámských oddílů.

Dámské oddíly jsou kupé, která byla zavedena ve vybraných vlacích a jsou určena pouze pro ženy. Mají sloužit k zaručení bezpečnosti žen. ([www.cd.cz](http://www.cd.cz)) V jakých vlacích se přesně nacházejí a další podrobnosti přikládáme v přílohách. Po jejich zavedení se strhla ve společnosti vlna debat, při kterých se k nim vyjadřovalo, ať už pozitivně či negativně, nemálo osob a organizací. Zejména organizace se ptou, zda se jedná o potřebnou ochranu žen, či diskriminaci mužů. Např. předseda Unie otců Valentin Papazian se k těmto kupé vyjádřil následovně: "Jde o zjevnou segregaci a diskriminaci osob mužského pohlaví, které nemají stejné právo využívat služeb veřejné dopravy poskytovaných Českými drahami jako osoby ženského pohlaví. (...) Tímto způsobem dochází k posilování obrazu mužů bez rozdílu jako osob nebezpečných ženám, potenciálně je ohrožujících, před kterými je nutno ženy chránit. Takový obraz mužů bývá ve společnosti někdy účelově vytvářen a zneužíván." (Březinová 2012) České dráhy naopak tento krok hájí jako potřebné rozšíření sortimentu služeb a k přispění k rovnoprávnosti (tamtéž). Proto jsme provedly výzkum mezi samotnými ženami, abychom zjistily přímé pocity a zkušenosti této cílové skupiny pro dámské oddíly.

Výzkum probíhal metodou polostrukturovaného rozhovoru, kdy jsme oslovovaly ženy ve vlaku a dotazovaly jsme se jich na předem připravené otázky.

Polostrukturovaný rozhovor jsme zvolily jako jednu z kvalitativních metod. Tento typ rozhovoru je nestandardizovaný. Podle Dismana je díky takovému postupu pro výzkumníka možno zaznamenat i širší souvislost mezi jednotlivými otázkami a respondent se v podstatě stává spoluautorem rozhovoru. (Disman, 1993) Polostrukturovaný rozhovor je pak na půli cesty mezi strukturovaným a nestrukturovaným, má předem daný soubor témat a přidružených otázek, ale jejich pořadí, volba slov a formulace se může lišit. (Wildemuth, 2009) Berg pak ještě rozděluje otázky na čtyři typy, a to na základní, dodatečné, jednorázové a zkoumavé. V našich rozhovorech jsme využily všechny tyto typy, především se pak osvědčily otázky zkoumavé, u kterých jde o získání konkrétní reakce a bližšího vyjádření k určité otázce. (Berg, 2001)

Při postupu naší práce jsme si nejprve stanovily osnovu, kde jsme sepsaly otázky a témata, kterým se chceme v našich rozhovorech věnovat. Tu přikládáme k naší práci. Vytvořily jsme několik variant otázek, na základě toho, jestli s respondentkou vedeme rozhovor v dámském oddílu, mimo něj, či ve vlaku, kde se takový oddíl vůbec nenachází.

Poté jsme se pustily do samotného výzkumu. Rozhovory jsme prováděly přímo ve vlacích, protože jsme předpokládaly, že tam bude větší šance, že narazíme na ženy, které vlakem cestují pravidelně. Také to pro všechny z nás bylo velmi známé prostředí, jelikož pravidelně dojíždíme. Rozhovory jsme prováděly jak v osobních vlacích, rychlících, tak i ve vlacích EuroCity a to vně i mimo dámské oddíly. Většinou jsme se setkaly s ochotnými respondentkami a rozhovory probíhaly v přátelské atmosféře. Během provádění jsme zjistily, že v naší osnově je většina otázek strukturovaná tak, že se na ně dá odpověď jednoslovně, takže byly potřeba ještě další doplňující dotazy, abychom respondentky více rozpovídaly. Snažily jsme se o rovnoměrné věkové zastoupení, ale většinou jsme narážely na mladší ženy (rozmezí 20-30 let) a poté zase na vyšší věkovou kategorii (50 a výše).

V naší práci se nakonec věnujeme několika oblastem. Zprvé jsme podrobily analýze názory respondentek na otázku obtěžování, což nám přijde pro problematiku dámských oddílů zásadní a také se na tomto základě odvíjí většina argumentů pro i proti. Dále jsme analyzovaly další názory a konkrétní zážitky, které jsme se od respondentek dozvěděly.

Základním opakujícím se motivem při rozhovorech s ženami v různých vlacích byl pocit bezpečí. Ten se však lišil mimo jiné často ve vztahu k různým typům vlaků. Většina zpovídaných žen se shodla na tom, že v mezinárodních vlacích (EuroCity) a vlacích vnitrostátních vyšší kvality (Expresy) se cítí v bezpečí a možnost využití ženských oddílů je pro ně tím pádem nadbytečná. Na druhou stranu ženy využívající i rychlíků a osobních vlaků se shodly na tom, že právě v těchto vlakových soupravách by uvítaly podobné oddíly.

Reimann o strachu uvádí: „Prožitek strachu tedy patří k naší existenci. Jakkoli to platí všeobecně, každý člověk prožívá své osobní variace strachu, strachu (...). Každý člověk má svou osobní, individuální formu strachu, která patří k němu a k jeho povaze, jako má svou formu lásky a jako musí zemřít svou vlastní smrtí. Existuje tedy pouze strach prožívaný a zrcadlený určitým člověkem, a má proto vždy osobní ráz, při všech společných rysech prožitku strachu o sobě. Tento náš osobní strach souvisí s našimi individuálními životními podmínkami, s našimi vlohami a s naším okolím; má svou historii, která prakticky začíná s naším narozením.“ (Reimann 1999: 9-10).

Tato individualizace strachu se nám v rozhovorech potvrdila. Většina žen byla vystavena přímo obtěžování, či přinejmenším nepříjemné situaci, které jsou objektivně srovnatelné. Některé však z těchto situací pociťují silnou úzkost a následně vyhledávají řešení, jak se těmto konfrontacím vyhnout, například za pomoci ženských oddílů. Jiné ženy však stejné či obdobné situace vyhodnocují jako běžnou sociální interakci, která pro ně není nijak výrazně stresující. Obecně z malého počtu respondentů, kterými jsme se zabývaly, nelze zjistit pojící znak. Původně jsme předpokládaly, že jím bude především věk. Ovšem výpovědi se výrazně různily, i mezi respondentkami stejné věkové skupiny.

Objektivním faktorem, který ovlivňoval pocit strachu respondentek, pak byl zejména stav vlaků jako takových (zachovalost, působení interiéru), četnost zastávek na konkrétní lince, frekvence spouštějících a denní doba, během kterých tyto vlaky jezdí.

S tím se pojí i další oblast spojená s motivem pocitu bezpečí, a to noční cestování vlakem. Zpovídané ženy v rozhovorech hovořily o tom, že zatímco ve dne se cítí bezpečně a není pro ně rozhodující, v jaké části vlaku sedí, s připozdívající se denní dobou více rozmýšlejí nad volbou místa ve vlakové soupravě a v takovém případě i volí místa v ženských oddílech.

Samotné ženské oddíly, na které jsme tedy původně zacílily náš kvalitativní výzkum sestávající se rozhovorů s cestujícími ženami, se přitom z odpovědí zdály být nedoceněné, ba někdy přímo zcela odsouzené. Převážná část dotazovaných žen nikdy tyto oddíly nevyužila, a to buď z důvodu, že k nim neměly na své trase přístup, nebo proto, že jim připadalo zbytečné

volit tuto variantu. Na otázku, zda si myslí, že jsou ženské oddíly něčím přínosné, například v otázce bezpečnosti, pak až na jedinou výjimku odpověděly, že ne. Alespoň ne ve variantě pouze jednoho oddílu na celou vlakovou soupravu, navíc jen v mezinárodních vlacích.

Jedním z velmi často používaných argumentů proti ženským oddílům, byl pocit vyčlenění ze společnosti a jakési nucené uzavření do čistě ženské společnosti. Respondentka Michaela například uvedla: „Velmi často cestuji v doprovodu svých mužských kamarádů nebo příbuzných, takže bych službu nechtěla využívat. Navíc pohled na pěkného mužského spraví oko a vylepší den.“

Respondentka Veronika nám vysvětlila důvod, proč nevyužívá možnosti ženských vagonů podobně: „Trávím ve vlaku hodně času a je to pro mě ideální příležitost, jak se s nějakým mužem seznámit. Přece bych se o tuhle příležitost nepřipravila.“

Obě dvě citované respondentky patří k mladší skupině žen, s nimiž jsme mluvily. V našich rozhovorech jsme se vždy setkaly s těmito názory u mladších žen. Z ukázek je patrné, že ženy hodnotí negativně fakt, že by se nacházely ve výhradně ženském prostoru.

Jediná respondentka těchto specializovaných kupé pravidelně využívá a pochvaluje si je, a to paní Eliška. „Mám ráda klid. A tady mám jistotu, že ho budu mít. Většinou tu se mnou jezdí starší ženy a nehrozí nějaký blbec se sluchátky s muzikou,“ sdělila v rozhovoru. Ukazuje se ovšem, že nevolí dámský oddíl ani tak z důvodu bezpečnosti, jako pro větší klid a soukromí.

Jedním z opakovaných návrhů pak bylo zařazení těchto dámských oddílů do rychlíků a osobních vlaků, kde by podle zpovídaných žen měly takové oddíly smysl a byly by účelné pro zajištění bezpečnosti žen. To byl například i názor slečny Jitky, kterou jedna z nás zastihla právě v dámském oddílu. Její vyjádření k němu však bylo negativní. Sama je prý považuje ve vlacích Euro City za zbytečné a upřednostnila by je zejména ve večerních rychlících. „Upřímně mi to připadá zbytečné. Jak chcete zabránit nějakému chlapovi, aby si sem sednul?“ poznamenala navíc k tématu dámských oddílů že si nedokáže představit situaci, kdy by měla zabránit nějakému muži, aby si do kupé přisedl.

Přestože ženy nevyužívají přednostně dámských oddílů, přece jen se u několika z nich sešlo obdobné vyjádření k spolucestujícím. Zejména tři starší respondentky (paní Eliška, Alice a Ludmila) potvrdily, že raději přisedají do oddílů, které jsou obsazeny ženami. „Sednu si tam, kde je volno. Ale je fakt, že raději sedím v kupé s ženskýma. Cítím se tak nějak líp,“ uvedla konkrétně paní Alice.

V našem výzkumu jsme také během rozhovorů s respondentkami narazily na téma obtěžování. Především na jejich rozdílný názor na to, co považují za sexuální obtěžování a jak

se k němu stavějí. Většina respondentek, které se setkaly s nějakou formou obtěžování ve vlaku, popisuje podobné situace.

Respondentka Kristýna nám uvedla, že se jednou setkala s opilým vojákem v kupé, ale uvedla, že se necítila fyzicky ohrožená, pouze jí bylo jeho chování nepříjemné, ale neměla pocit, že by se jednalo o nebezpečnou situaci. Naopak respondentka Karolína v rozhovoru řekla: „Několikrát jsem se ve vlaku cítila ohrožená. Například když na mě dělal nějaký postarší muž obscénní gesta a pořád si sedal naproti mě, i když jsem si přesedla dvakrát na nové místo.“

Ačkoliv jsou si obě situace velmi podobné, tedy jedná se o situaci, kdy respondentka byla konfrontována s mužem, jehož chování jí nebylo příjemné, tak pouze jedna z nich to hodnotí jako přímé ohrožení. Respondentka Karolína také později v rozhovoru uvedla, že právě kvůli takovým situacím raději využívá možnosti ženských oddílů. Naopak respondentka Kristýna řekla, že jí přijdou ženské oddíly zcela zbytečné a necítí se být v běžných vagoněch vystavena žádnému nebezpečí.

Dalším zajímavým aspektem, se kterým jsme se setkaly, bylo, že některé ženy nehodnotily vůbec obtěžování jako něco negativního. Naopak spíše jako důkaz jejich atraktivity.

Respondentka Jiřina na otázku, zda ji někdo ve vlaku obtěžoval se rozesmála a řekla: „To bych považovala za čest, kdyby mě někdo obtěžoval. Mě nikdo neobtěžoval posledního čtvrt století.“ Z její odpovědi je jasné, že otázku sexuálního obtěžování bagatelizuje, nepovažuje za nic důležitého, čím by se měla zabývat. Naopak je to podle ní ještě důkaz toho, že je žena atraktivní a pro muže přitažlivá. Představa obtěžování je pro ni více spojena s tím, že jí muž prokáže přízeň, než s faktem, že se může jednat o ohrožující a nepříjemnou situaci.

Na těchto ukázkách bychom uplatnily koncept symbolického násilí, který zavedl Pierre Bourdieu. Ten symbolické násilí definuje následovně: „Řekneme-li nadvláda či symbolické násilí, říkáme tím, že pokud se ovládaný nevzbouří, aby zvrátil kategorie vnímání a hodnocení, má sklon vidět z dominantního hlediska i sám sebe“ (Bourdieu 2000: 99).

Podobně lze uplatnit koncept viděného objektu. Zatímco muž je hodnotou sám o sobě, hodnota ženy je posuzována skrz optiku muže a sama žena pak takto sebe hodnotí. Jak píše Kateřina Lišková: „Ženy jsou předměty na dívání, jejich hodnota se posuzuje spíše podle atraktivnosti pro muže než na základě jejich fungování coby plnoprávných členek společnosti, jejichž subjektivita je stejně legitimní a stejně důležitá jako ta mužská.“ (Lišková 2003, s. 104). Tento stereotyp se poté výrazně wpisuje do problematiky sexuálního či genderové

podmíněného obtěžování, kdy ženy nehodnotí situaci jako nepříjemnou a naopak někdy i podobné podmínky vyhledávají, aby si dokázaly vlastní přitažlivost a tím svou hodnotu.

I když se některé ženy při jistých situacích cítily nepříjemně, neměly pocit, že by si měly stěžovat či na základě toho vyžadovat nějaké změny. Sexuální obtěžování je stále v české společnosti ožehavá záležitost, kdy se často uplatňuje postoj, že „žena si vymýšlí hlouposti“. Dále se často setkáváme s postojem: "Říkala si o to." a podobně. Společnost přisuzuje ženám odpovědnost, za sexuální obtěžování, přičemž ženy se nejčastěji nacházejí v pozici oběti. Tyto mýty jsou pevně zakořeněné v myslích většiny mužů a povaha mužské moci už je taková, že se jí daří přesvědčit mnoho žen o pravdivosti těchto pověr. Muži tak nastolili dichotomii, v níž jeden dělá a jedné "je děláno". Tato víra je něčím víc než jen arogantní necitlivostí; je to víra v naprostou oprávněnost mužské nadvlády. (Brownmiller, 1976) Z toho důvodu, mají některé ženy tendence bagatelizovat své zážitky. Mají pocit, že se až tak moc nestalo, případně mužovo chování vnímají jako lichotku a to i přesto, že jim toto chování vadí a hodnotí je negativně.

Dalším zajímavým aspektem, se kterým jsme se setkaly, byl fakt, že všechny respondentky uvedly, že se necítí úplně příjemně při cestě v noci a i zde častěji očekávají možnost nějakého obtěžování. I když se většina respondentek, s nimiž jsme vedly rozhovory, nesečkala s touto negativní zkušeností a považovaly cestu vlakem za bezpečnou, všechny uvedly, že ježdění nočním vlakem jim není úplně příjemné. Jejich pocity přitom nebyly podpořeny žádnou reálně zažitou situací.

McNair ve své knize Sociologie žurnalistiky uvádí, že média v lidech často vzbuzují nereálný strach z jistých míst. McNair píše, že především televizní média se soustředí na případy, které jim přijdou zajímavé a které přitahují pozornost. Proto se často zobrazují zločiny spáchané na ženách či na dětech. Lidé dostanou pocit, že ženy jsou nejvíce ohrožené, protože se nejčastěji setkávají v televizi se zločiny spáchanými na ženách a to i přesto, že jak uvádí McNair, tak statisticky je nejvíce zločinů spáchaných na mužích (ovšem on mluví o amerických statistikách zločinnosti). (McNair 2004)

I Jiráková a Köpplová v knize Masová média mluví o tom, že každého jedince lze ovlivňovat více ho přesvědčovat argumenty, aby změnil své postoje a v návaznosti na to své chování, ale lze jím také manipulovat, aby změnil své chování a tomu následně přizpůsobil své postoje. (Jiráková, Köpplová 2009)

To, že je žena v noci ohrožená je už v nás velmi zažitý motiv, který se často objevuje v médiích kolem nás. To znamená, že ho máme podvědomě zafixovaný, jak o tom psal



McNair. To vysvětluje, proč ženy, ačkoliv se nikdy osobně s nebezpečnou situací nesetkaly, se cítí nepříjemně, když musí v noci samotném cestovat.

**Závěr:**

Ženy se kterými jsme mluvily se ve vlacích cítí převážně bezpečně a nepřipouští si velké riziko napadení. Ženské oddíly většina z nich nevyhledává, ale ocenily by je ve večerních hodinách a v méně komfortních vagonch. Většina z našich respondentek považuje ženské oddíly za součást segregace. Předpoklad autorů myšlenky dámských oddílů, že tato kupé v ženách vyvolají pocit vyšší bezpečnosti, se však v rozhovorech s našimi respondentkami z většiny nepotvrdil

**Zdroje:**

BERG, Bruce Lawrence. 2001. *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*. Boston: Allyn and Bacon

BOURDIEAU, P. 2000. *Nadvláda mužů*. Praha: Karolinum.

BŘEZINOVÁ, M. 2012. *Unie otců žene ČD před soud, kupé pro dámy považují za diskriminaci*. In IDNES. [online] Dostupné zde: [http://zpravy.idnes.cz/unie-otcu-zene-cd-pred-soud-kupe-pro-damy-povazuje-za-diskriminaci-1c3-/domaci.aspx?c=A120215\\_182159\\_domaci\\_brm](http://zpravy.idnes.cz/unie-otcu-zene-cd-pred-soud-kupe-pro-damy-povazuje-za-diskriminaci-1c3-/domaci.aspx?c=A120215_182159_domaci_brm)

DISMAN, Miroslav. 1993. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha: Karolinum.

JIRÁK, Jan a Barbara KÖPPLOVÁ. *Masová média*. Praha: Portál, 2009. ISBN 978-80-7367-466-3

LIŠKOVÁ, K. 2003. „Zrcadlo, zrcadlo, řekni: Imperativ mýtu krásy.“ In *Růžový a modrý svět: Rodové stereotypy a ich důsledky*. Bratislava: Aspekt, s. 102-112.

MCNAIR, Brian. *Sociologie žurnalistiky*. Portál, 2009. ISBN 80-7178-840-6.

REIMANN, F. 1999. *Základní formy strachu*. Praha: Portál.

WILDEMUTH, Barbara M. 2009. *Applications of social research methods to questions in information and library science*. Westport, CT: Libraries Unlimited.