



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

**Každodenní prostorová mobilita
obyvatel v regionu ORP Blatná: vzorce
individuální mobility a jejich studium
pomocí moderních geoinformačních
technologií**

Vypracoval: Tomáš Květoň
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2014

Prohlášení:

Tímto prohlašuji, že jsem svou bakalářskou práci vypracoval zcela samostatně s použitím odborné literatury uvedené v seznamu citované literatury a pod vedením mého vedoucího práce.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b 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 dne:.....

.....
Tomáš Květoň

Poděkování:

Na tomto místě bych rád poděkoval především vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za cenné rady, podněty a odborné vedení při vypracovávání práce. Poděkování pak patří především všem respondentům, kteří se zúčastnili šetření. Dík patří také mé přítelkyni a rodině za psychickou podporu a trpělivost.

KVĚTOŇ, T. (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu ORP Blatná: vzorce individuální mobility a jejich studium pomocí moderních geoinformačních technologií. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 86 s.

Abstrakt:

Bakalářská práce hodnotí každodenní prostorovou mobilitu obyvatel vybraného regionu České republiky, v tomto případě ORP Blatná, a to s využitím dvou metod. Podstatná část výsledků práce vychází z dotazníkového šetření. Dále byla využita také data získaná sledováním pomocí GPS loggerů. Teoretická část práce se zabývá rozborem literatury geografie času, moderních geoinformačních technologií, migrace a dopravního chování obyvatel ČR. V metodice jsou uváděny podmínky a kritéria výběru obcí, z nichž respondenti výzkumu pochází a v neposlední řadě též samotný výběr respondentů. Dále navazuje průzkum a jeho vyhodnocení. Z dat o pohybu byly vyhodnoceny charakteristiky chování skupin obyvatel během zvolených sledovacích dnů. Hodnocení výsledků probíhalo na základě předem stanovených pravidel. Pravidla určují faktory, které jsou i podle odborné literatury považovány za podněty ovlivňující pohyb lidí během dne. Mezi podněty formující pohyb člověka v průběhu dne lze zmínit věk, druh zaměstnání, druh využívané dopravy, účel cesty atd. Výsledky jsou interpretovány pro příslušné kategorie skupin obyvatel dle pohlaví, věku, v dílčích cílech pak pro skupiny odlišující se místem bydliště a výší čistého měsíčního příjmu. Práce se též snaží vysledovat důvody rozdílného chování obyvatel stejných kategorií. V závěru jsou shrnuty veškeré poznatky a vyhodnoceny výsledky a rozdíly mezi jednotlivými kategoriemi obyvatel.

Klíčová slova:

prostorová mobilita, ORP Blatná, cesta, obyvatelstvo, venkov, město, respondent

KVĚTOŇ, T. (2014): Everyday spatial mobility of people in the region ORP Blatná: patterns of individual mobility and their study using modern geoinformation technologies. Bachelor's Thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 86 p.

Abstract:

This bachelor thesis evaluates the everyday spatial mobility of population in the selected region of the Czech Republic, in this case ORP Blatná using two methods. Substantial part of the work is based on a questionnaire survey. Data obtained by GPS dogger monitoring was also used. The theoretical part of the thesis deals with the analysis of literature on time geography, modern geoinformation technologies, migration and transport behavior of Czech Republic inhabitants. In the methodology the conditions and criteria are given for the selection of municipalities, of which research respondents comes in and, not least, the very choice of respondents. Then follows a survey and evaluation. Behavioral characteristics were obtained from the movement data of the population during selected days of surveillance. Evaluation of the results was based on predetermined rules. Rules identify the factors that are considered by the specialized literature for stimuli affecting the movement of people during the day. Among the stimuli shaping human movement during the day can mention age, type of employment, type of transport, purpose of travel, etc. The results are interpreted for the categories of the population by sex, age, then the intermediate objectives for groups differing in place of domicile and the monthly income. The thesis is also trying to trace the reasons for different behavior of inhabitants in the same categories. The conclusion summarizes all the knowledge and interpretation of results and differences between population groups.

Keywords:

spatial mobility, ORP Blatná, path, inhabitants, countryside, city, respondent

Obsah

1. Obecný úvod a cíle práce.....	8
2. Teoretická část	10
2. 1. Čas v prostředí geografie – geografie času	10
2. 1. 1. Vznik geografie času	10
2. 1. 2. Geografie času a její hlavní koncepty	14
2. 1. 3. Aplikace geografie času	16
2. 2. Moderní geoinformační technologie ve výzkumu prostorové mobility.....	17
2. 3. Pojem mobilita a souvislost s tématem práce	19
2. 3. 1. Druhy mobility a její sledování	23
2. 3. 2. Faktory ovlivňující prostorovou mobilitu obyvatel.....	24
2. 4. Proměny dopravního chování obyvatel ČR za posledních 20 let	26
2. 5. Hypotézy	28
3. Metodika sběru a následné analýzy dat každodenní prostorové mobility obyvatel v ORP Blatná	30
3. 1. Proces přípravy dotazníkového šetření	30
3. 1. 1. Výběr respondentů.....	30
3. 1. 2. Dotazník	31
3. 2. Průběh šetření.....	32
3. 3. Metodika analýzy dat	32
3. 4. Šetření pomocí GPS přístrojů.....	33
3. 4. 1. Kritéria šetření a průběh šetření	33
3. 4. 2. Metodika analýzy dat	34
4. Analytická část – vyhodnocení dat každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná.....	35
4. 1. Složení respondentů dotazníkového šetření	35
4. 2. Celkové zhodnocení prostorové mobility obyvatel.....	36
4. 2. 1. Rozdíly každodenní prostorové mobility dle pohlaví	36
4. 2. 2. Rozdíly každodenní prostorové mobility dle věku.....	38

4. 2. 3. Využití dopravního prostředku dle výsledků dotazníkového šetření v ORP Blatná ve sledovaném období.....	43
4. 2. 4. Hodnocení každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná dle účelu cesty.....	51
4. 3. Rozdíly v mobilitě dle místa bydliště (venkov x město Blatná).....	55
4. 4. Rozdíly v mobilitě dle výše čistého měsíčního příjmu domácností.....	61
4. 4. 1. Příjmová kategorie 10 – 20 tis. Kč	63
4. 4. 2. Příjmová kategorie 20 – 30 tis. Kč	63
4. 4. 3. Příjmová kategorie 30 – 40 tis. Kč	64
4. 4. 4. Příjmová kategorie 40 – 50 tis. Kč	65
4. 4. 5. Příjmová kategorie nad 50 tis. Kč	67
4. 5. Shrnutí výsledků dotazníkového šetření	68
4. 6. Vyhodnocení dat šetření pomocí GPS přístrojů.....	70
5. Závěr	75
Seznam použité literatury	78
Seznam obrázků.....	83
Seznam map.....	83
Seznam tabulek	83
Seznam grafů	83
Seznam příloh	85

1. Obecný úvod a cíle práce

Schopnost pohybu organismů je základním předpokladem pro uspokojování jejich potřeb a zájmů nezbytných i zbytných pro život. V případě lidí usnadňuje pohyb mnoho dopravních prostředků. Obtížnost přemístování mezi místem bydliště a místem uspokojení potřeby ovlivňuje v první řadě poloha bydliště jedince v závislosti na místu poskytnutí uspokojení potřeby. Mezi další faktory určující pohyblivost neboli mobilitu člověka patří především fyzicko-geografické a socioekonomické podmínky oblasti, regionu a státu. Stupeň vývoje dopravy, její dopravní infrastruktury a dostupnost důležitých středisek nabízejících služby a funkce selektuje obyvatele planety do různých skupin. Rozdíly lze spatřovat nejen mezi kontinenty či státy, ale i v rámci menšího území, jako jsou například regiony či kraje, ba dokonce ORP či mikroregiony.

Rozdíly mezi městem a vesnicí jsou také jistě značné. Ve městě, kde je více funkcí, služeb, obchodů atd. koncentrováno na menším prostoru, nemusí lidé vynaložit takové úsilí k pohybu při cestě jako lidé na venkově. Důležitou úlohu při pohybu lidí z místa na místo za určitým účelem hraje čas. Ten na jedné straně limituje přesuny a na druhé nutí lidi svůj pohyb plánovat, a to co možná nejefektivněji.

Tato bakalářská práce nezůstává pouze na úrovni hodnocení obtížnosti přesunů mezi místy, ale hlavním cílem je zhodnotit pohyb jedince v rámci vymezeného prostoru, v tomto případě převážně venkovského území ORP Blatná, v průběhu dne na základě pozorování jedince po přesně vymezenou dobu především pomocí dotazníkového šetření a dále částečně pomocí GPS lokátorů a následné vyhodnocení nashromážděných dat na základě stanovených kritérií. Hlavní motivací pro volbu právě tohoto tématu bakalářské práce byl můj zájem o prozkoumání a porovnání rozdílných lidských aktivit během dne. Zaměřil jsem se na obyvatele žijící ve stejném ORP jako já, a tudíž se domnívám, že se i jejich pohyb a chování přímo či nepřímo dotýkají mne samotného.

Každodenní prostorová mobilita, jak je tento jev nazýván, je v našem prostředí poměrně neprobádanou oblastí geografického výzkumu. Jelikož neexistují žádná pravidelně zjišťovaná statistická data, jediným možným způsobem jejich získání je provedení dotazníkového šetření v doprovodu s GPS šetřením. Základním předpokladem pro uskutečnění výzkumu prostorové mobility obyvatel ORP Blatná je výběr dostatečně reprezentativního, početně silného vzorku obyvatel ORP, pokud možno nejlépe i zastupujících různé skupiny lidí.

- Hlavním cílem práce je zhodnocení každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná. Na základě komplikovanosti tématu a rozsáhlým možností, jak k problematice přistupovat, kdy již v minulosti bylo vypracováno několik prací zabývajících se určitými specifiky, byly zvoleny

k naplnění hlavního cíle práce pouze dva dílčí cíle. Ty umožní důkladné zaměření se a prozkoumání konkrétní oblasti tohoto rozsáhlého tématu podrobněji.

- Prvním dílčím cílem je analyzovat každodenní pohyb obyvatel v závislosti na srovnání denní mobility jedinců s pobytem ve středisku ORP, tedy ve městě Blatná a jedinců žijících v obcích spadajících pod ORP Blatná, tedy obyvatel spíše venkovského prostředí.
- Jako druhý dílčí cíl bylo vymezeno zhodnocení rozdílnosti pohybu lidí během dne na základě ekonomické situace domácnosti (čistý měsíční příjem domácnosti), která ovlivňuje možnosti využívání dopravních prostředků a obtížnost přesunu mezi místy.

Pro úspěšné a kvalitní vypracování práce a zhodnocení výsledků průzkumu bylo v práci nutné stanovit několik kritérií, jako dny sledování pohybu, minimální věk respondentů a skladbu celkového vzorku z jednotlivých obcí v závislosti na velikosti obce z hlediska počtu obyvatel. Kritéria a podmínky pro vypracování práce na toto zvolené téma jsou blíže rozebrány v metodických kapitolách věnovaných samotnému výzkumu.

V teoretické části se nejprve zaměřuji na rozbor tématu v dostupné literatuře. Hovoří se zde blíže o geografii času, mobilitě a dopravním chování lidí. Stručně jsou zde přiblíženy i výhody a nevýhody využití GPS zařízení ve výzkumu prostorové mobility. V další části práce je popsán samotný průběh výzkumu, prezentovány a hodnoceny výsledky, které jsou shrnuty v samostatné kapitole a závěru bakalářské práce.

Výsledky práce by měly přinést lepší povědomí o mobilitě obyvatel ve sledovaném území v závislosti na čase, která je významně ovlivňována řadou faktorů a liší se tudíž napříč společnostmi. Jedním z dílčích výsledků je vytvoření modelového vzorce typického chování jedné konkrétní rodiny ORP Blatná. Výsledky práce z venkovského typu prostředí ORP Blatná mohou posloužit jako zdroj dat při porovnání s každodenní prostorovou mobilitou obyvatel městského prostředí.

2. Teoretická část

Následující kapitola řeší teoretická východiska práce související s tématem práce. Kapitoly jsou věnovány geografii času, moderním geoinformačním technologiím ve výzkumu prostorové mobility, mobilitě samotné a dopravnímu chování obyvatel.

2. 1. Čas v prostředí geografie – geografie času

Geografie jako věda se zabývá především studiem jevů v prostoru, který je také jejím hlavním polem působitě. Pokud ovšem chceme, jako i v případě této práce, zkoumat jev týkající se lidí, tedy sociální nebo i behaviorální geografie, musíme prostor propojit s časem, jenž nám poskytne nový pohled na studium. Toto spojení poskytuje možnost sledovat a blíže analyzovat dynamiku a vývoj aktivit a činností lidí, ale nemusí se vždy jednat pouze o aktivity spojené s lidmi. Čas představuje důležitý aspekt či faktor ovlivňující, limitující a podmiňující mnoho událostí a jevů na Zemi a nejde jej oproti prostoru, jenž byl a je hlavním polem působitě geografie, upozadovat (Frantál et al. 2012). Prostor bez propojení s časem postrádá svou dynamičnost a jeví se jako netvárný a strnulý. Geografie času vznikla (viz 2. 1. 1.) v podstatě jako reakce na vývoj technologií a šíření inovací a rostoucí míru globalizace a tím vyvolanou potřebu sledovat interakce mezi jedinci či skupinami lidské společnosti (Ira 2001; Daněk 2008).

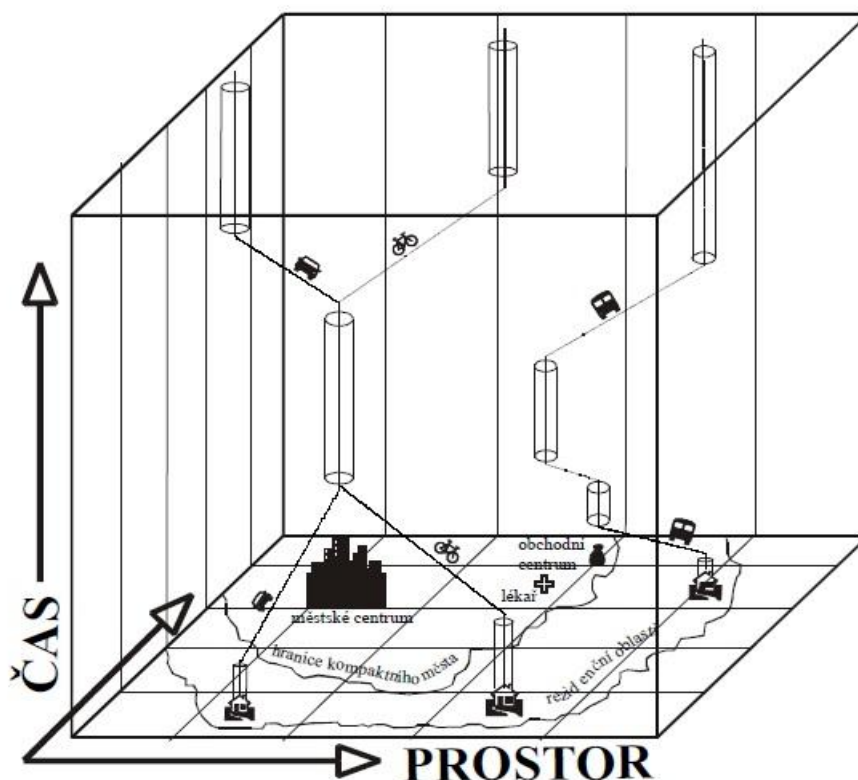
2. 1. 1. Vznik geografie času

Nedělitelnost prostoru a času jakožto dvou faktorů nezbytných při studiu dynamických jevů si uvědomili představitelé sociologie, ekonomie a především geografie již na přelomu 19. a 20. století, kdy vznikaly první práce zabývající se šířením inovací mezi rozdílnými prostředími v reakci na rozvoj dopravy a komunikačních technologií ve společnosti. Jedním z prvních představitelů byl Gabriel Tarde, který se snažil prostřednictvím spojení prostoru a času zkoumat vytváření a přenos kulturních a sociálních vzorců. Nově vzniklá teorie difuze inovací se postupem času prosadila i v prostředí sociologie, kulturní antropologie a ekonomie. Mezi další osobnosti zajímavější se o teorii difuze inovací patří např. francouzský geograf Paul Vidal de la Blache či ekonom Schumpeter. Prvky teorie difuze inovací se dají označit za základy pro později vzniklou geografii času (Frantál et al. 2012).

Pojem *geografie času* čili *time-geography* podle Daňka (2008), představuje disciplínu geografie, jež nahlíží na čas a prostor jako na zdroje, které se přímo podílejí na vývoji lidského života jedince, ale i společnosti jako celku.

Jako první se spojením času a prostoru v prostředí geografického výzkumu společenských jevů zabýval v 60. letech 20. století švédský geograf Torsten Hägerstrand působící na Univerzitě v Lundu. Hägerstrand reagoval svými pracemi na vzniklý problém z dřívějších let, vycházející z problémového studia více jevů v rozdílném prostředí a nemožnosti jejich srovnání. Navázal přitom na dřívější teorie o šíření inovací v prostoru, ale také na své studie o migraci jedinců, jakožto významnou lidskou aktivitu. Obtížné srovnání vícero jevů vyřešilo právě doplnění času jako aspektu studia jevů k aspektu prostoru a vytvoření tzv. časoprostoru, který umožňoval sledovat u společenských jevů charakteristiky jako doba trvání či závislost vývoje na potřebě času při přesunu v prostředí (Ira 2001). Možné schéma přesunů v prostředí a čase, jako ztvárnění doby trvání a zároveň obtížnosti pohybu během dne do dynamické mapy (Obrázek 1), uvedl ve své práci Novák (2004).

Obr. 1: Ukázka dynamické mapy každodenního pohybu



Zdroj: Novák (2004)

V neposlední řadě se v této problematice nachází skutečnost, že člověk je vždy účasten nějakého procesu či jevu v určitém typu izolovanosti či spojení s ostatními jedinci obývající stejný prostor (Ira 2006). K tomuto tvrzení je zapotřebí doplnit důležité podmínky ovlivňující lidský život a stanovující tak základní limity a pravidla reálného světa, jež je předmětem zkoumání geografie času, které stanovil na základě svých studií Hägerstrand a uvedl je ve svém díle *Čas, prostor a lidské podmínky* vydaném v roce 1975 (Ira 2001).

Podmínky lidského života stanovené Hägerstrandem lze shrnout dle Nováka (2004) do základních sedmi bodů:

1. Žádná lidská bytost ani živý organismus se nemohou dělit na více částí.
2. Každému organismu, tak i lidem, je na světě vymezen pouze omezený čas bytí.
3. Vykonávat současně více než jednu činnost je omezené.
4. Jestliže je nahlíženo na čas jako na kapitál, který člověk a lidské organismy vlastní, pak každé vykonávání činnosti tento kapitál spotřebovává, jak z hlediska běžného dne, tak celého života.
5. Pohyb v prostoru, podobně jako v bodě 4 výkon činnosti, spotřebovává čas.
6. Dva objekty se nemohou vyskytovat na jednom místě v jednom čase, protože jsou omezeny svými fyzickými rozměry, a tudíž je jejich výskyt závislý a omezovaný výskytem objektu druhého.
7. Každý živý organismus má svou minulost, přítomnost a budoucnost. Na základě minulých zkušeností a průběhem přítomnosti má možnost ovlivňovat svou budoucnost.

Jak již bylo naznačeno výše, geografie času de facto přichází s tvrzením, že lidské chování a aktivitu v časoprostoru omezují mnohé faktory, ať už sociální či fyzické (Frantál et al. 2012). Každý jedinec, v tomto případě již myšleno především člověk žijící ve společnosti, je vystaven jiným faktorům ovlivňujících jeho aktivitu v průběhu dne, měsíce či celého života. I potřeby a tužby se liší v případě každého člověka. Svým jednáním za naplnění potřeby, kdy se snaží co možná nejefektivněji využít svůj čas a vyrovnat se s limity prostředí, takřka vždy musí uskutečňovat pohyb

v prostoru. Tento pohyb mu ovšem také spotřebovává jeho čas vynaložený k přesunu mezi místy. Trajektorie těchto přesunů vytváří unikátní vzorce časoprostorového chování, které lze díky rozvinutým myšlenkám geografie času znázornit pomocí časoprostorového schématu a vytvořit tak jedinečný záznam aktivity např. po dobu dne u sledovaného jedince. S tímto prohloubením tzv. *choreografií času* v time-geography přišel Pred v 70. letech 20. století. Naskýtá se tak možnost vytvořit unikátní časoprostorový rytmus jakéhokoli jedince (Pred 1977).

I přes nepopíratelný přínos Hägerstrandovy geografie času, především pak její schopnosti sledovat pohyb jedinců v prostoru, se Hägerstrand setkal s vlnou kritiky. *Time-geography* do jisté míry i z důvodu snazší práce se získanými daty pohybu, nahradila člověka konceptem cesty (viz 2. 1. 2.) a degradovala jej na pouhý geometrický objekt na trase mezi místy (Madajová et al. 2013).

V 70. a 80. letech se i v závislosti na výše zmíněné téma rozhořela diskuze mezi radikální a humanistickou geografii. Spor byl jasný. Co je hlavním faktorem ovlivňujícím lidskou aktivitu v časoprostoru? Radikální (marxistická) větev geografie přikládala největší váhu vlivu sociálním faktorům. Mezi nimi uváděli především roli třídy, rasy, pohlaví a dalších věcí určujících a vytvářejících sociální strukturu společnosti. Výše jmenované faktory pak podle radikálů omezují lidi i z hlediska jejich pohybu, lépe řečeno příslušnost k určité sociální skupině určuje míru příležitostí jedince v rozhodování a plánování dalších kroků v časoprostoru a životě.

Přívrženci humanistického smýšlení prosazovali naopak názor o svobodné vůli a nezávislém rozhodování bez ohledu na příslušnost k sociální skupině. Mluvili tak vlastně o svobodné lidské aktivitě.

Ze střetu názorů při hledání klíčového faktoru ovlivňujícího lidské chování v prostoru vznikla v 80. letech *teorie strukturace*, jejímž autorem je britský sociolog Anthony Giddens, který v mnohém vychází z Hägerstrandovy *time-geography*. Giddensovým základním pojmem je *dualita struktury*, která vyjadřuje spojení vlivu sociální struktury a nezamýšleného svobodného jednání na lidské chování v časoprostoru. Giddens (1984) uvádí, že faktory usměřující lidskou aktivitu nepochází od člověka, ale naopak z prostředí kolem v závislosti na tom, jak jedinec vytváří pravidla chování v prostoru na základě svého předešlého jednání a to i v návaznosti na svou příslušnost k určité skupině v sociální struktuře. Jednodušeji řečeno prostor není místem, kde se odehrává lidská aktivita, ale naopak jejím výsledkem.

V závislosti na průběhu lidského jednání v prostoru a jeho rozšiřování a tvorbě interakcí mezi jedinci, přišel Giddens s *časoprostorovou distanciací*. Jednoduše ji lze vysvětlit jako jev vznikající v závislosti právě na rozšiřování interakcí mezi jedinci v prostoru, ale zároveň potřebou kratšího časového úseku pro jejich vznik i průběh.

S podobnou myšlenkou na zmenšování prostoru v závislosti na menší potřebě času k výkonu jistých procesů pracuje též *časoprostorová komprese* (Daněk 2008).

I následující období 80., 90. let, ale i počátek nového tisíciletí přinesl celou řadu diskuzí o nedostacích geografie času v reakci na neustále se rozvíjející technologie v dopravě a v komunikačních technologiích. S narůstajícím stupněm vývoje společnosti a sílicí globalizací bylo potřeba původní koncepty a zásady time-geography rozšířit a obnovit (Madajová et al. 2013).

V současnosti rozvoj sledovacích technologií, především GPS, otevírá geografii času nové možnosti při výzkumu chování společnosti a utváření interakcí mezi jedinci, které často již nemusí být uskutečňovány fyzickou přítomností na místě (Frantál et al. 2012).

2. 1. 2. Geografie času a její hlavní koncepty

Disciplína geografie, nazývaná „time-geography“ (česky geografie času) chápe spojení prostoru a času jako nezbytné pro jakékoli odehrávání aktivit jedince a společnosti. Každý jedinec vytváří v časoprostoru svou jedinečnou stopu, avšak analýza jeho pohybu je vyhodnocována na základě několika teoretických konceptů přítomných v geografii času již od jeho vzniku. Dle Lenntorpa (1999) existuje v time-geography 52 konceptů, které napomáhají pochopit průběh událostí a vznik interakcí ve společnosti. V práci jsou uvedeny pouze ty nejdůležitější dle autora práce, tak jak je uvádí Ira (2001).

Koncept populace

Populace tvoří soubor rozdílných jedinců nacházejících se na rozlišných místech. Jedinci se rodí a umírají nebo zanikají. Dále se mohou přemisťovat v prostoru a vytvářet interakce mezi sebou i mezi jinými populacemi. Přítomnost každého jedince v populaci je odlišná v závislosti na délce života nebo jeho výskytu v populaci v závislosti na typu populace. Populace může být biologická, lidská či vytvořená člověkem.

Koncept cesty

Jak již bylo zmíněno výše, jedinec je nedělitelný a tudíž se nemůže vyskytovat fyzicky na více místech najednou. Život, jakožto vymezený časový úsek jedince, nelze zastavit ani přerušit v jeho průběhu, a proto není možné žádnou jeho část vynechat. Život je tedy chápán jako kontinuální proces, během kterého člověk uskutečňuje různé

činnosti rozdílného významu. Tyto činnosti mohou dohromady utvářet projekt odlišné délky a důležitosti (viz Koncept projektu).

Koncept stanice

Jedinci se při výkonu činností pohybují v prostoru, který je tvořen sítí dopravních kanálů, komunikací a stanic. Stanice lze definovat jako místa, kde jedinci vykonávají své činnosti. Jako stanici lze tedy pojmenovat místo zaměstnání, školu, obchody ale i místo bydliště. Stejně jako na jedince i na stanice působí čas a jeho vlivu podléhají, tzn. že se mění jejich struktura, kterou vytvářejí, velikost jednotlivých stanic či jejich funkce a samozřejmě mohou i zanikat. Z hlediska krátkého časového období se však stanice jeví jako neměnné a změny se dají pozorovat až po delším časovém období.

Koncept kontextu

Jedinec v průběhu každého dne vykonává jisté činnosti, které spolu souvisí v tom smyslu, že uskutečnění jedné činnosti ovlivňuje a podmiňuje výkon jiné činnosti, jejichž spojením jedinec dosáhne konkrétního cíle nebo jedná za určitým účelem.

V závislosti na tom, jak se činnosti ovlivňují, rozeznává geografie času čtyři typy kontextů a to projektový, každodenní, sociální a geografický.

Koncept svazku

Jedinec se v prostoru nikdy nevyskytuje sám, ale vždy se kolem něho nachází i jiní jedinci populace, kteří uskutečňují své činnosti. Často dochází k situaci, kdy dva jedinci vykonávají činnost v jednom čase a v jednom místě. Tvoří spolu tak svazek. Příkladem takového svazku může být výkon povolání, výuka ve škole nebo např. společné obývání bytu v případě rodiny. Svazek se nemusí vytvářet pouze mezi jedinci, ale i mezi jedincem a strojem, dopravním prostředkem nebo místem.

Koncept prisky

Prisma de facto označuje prostor, v kterém je jedinec schopen se pohybovat a zpravidla se i pohybuje po určitý vymezený čas. Tento jev, do určité míry související a evokující jev zvaný mobilita, je závislý od místa bydliště, místa pracoviště, dostupnosti míst a dopravních prostředků a denního rytmu každého jedince.

Koncept činnosti

Veškeré lidské jednání se děje v prostoru a čase. Každé činnosti je jedincem přikládán jiný význam. Existují činnosti nezbytné pro život, ale také ty, které člověk

ani jako činnost nechápe. Činnosti lze dále stratifikovat také podle časového hlediska, anebo podle toho, v jakém vztahu k ostatním jedincům ji subjekt vykonává, zda v úplné izolovanosti či na ní kooperuje s ostatními.

Koncept projektu

V závislosti na vykonání několika činností, které spolu v určité míře souvisí, se uskutečňuje naplnění zamýšleného cíle. Soubor činností zajišťující uskutečnění cíle lze označit jako projekt. I u projektu se rozlišuje časové hledisko, tedy doba potřebná k naplnění cíle, dále pak například podílení se na projektu jedinci. Projekt nemusí být pouze individuální záležitostí. Např. výkon zaměstnání za účelem výroby produktu se chápe též jako naplňování projektu a jeho cíle, tj. zisku z prodeje (Ellegard 1996).

Koncept pravidelných postupů

Člověk si opakovaným výkonem činností vytváří určité návyky, které mu při opětovném výkonu usnadňují aktivitu. Nemusí se jednat ovšem pouze o návyky při činnostech, ale tzv. pravidelné postupy se objevují i v sociálních interakcích mezi jedinci a člověk pak jednoduše reaguje na některé podněty automaticky tak, jak se v minulosti naučil.

Koncept omezení

Naplnění cíle komplikují mnohé okolnosti, které znesnadňují průběh a výkon činností. Dle Hägerstranda (1970) existují tři základní typy omezení vycházející z lidských možností a možností planety Země. První omezení vyplývá ze samotných limitů a schopností člověka jako organismu. Jedná se především o fyzické potřeby člověka jako nutnost odpočinku, příjem energie z potravy atd. Druhé omezení souvisí s realizací projektu, s koordinací jednotlivců, potřebě strojů a zdrojů rozmístěných různě v prostoru. K naplnění cíle je pak zapotřebí veškeré potřebné elementy zkoordinovat v prostoru i čase. Posledním třetím typem je pak autoritativní mocenské vymezení moci, které de facto závisí od rozdělení prostoru mezi skupinami společnosti.

2. 1. 3. Aplikace geografie času

I přes veškerou kritiku v průběhu svého vývoje slouží geografie času v mnohých případech geografického výzkumu jako teoretický rámec. Zároveň je však nutné uvést, jak poukazuje Hägerstrand (1985), že na geografii času nelze nahlížet jako na hotovou teorii, ale spíše jako na ontologický přínos, který udává směr a evokuje nové myšlenky v odlišném moderním chápání prostoru a čase.

V kapitole se dále stručně uvádí základní směry aplikace geografie času v reálném prostředí geografického výzkumu. Time-geography se uplatnila především ve třech oblastech.

Hägerstrand (1978) píše o tzv. mapování životní dráhy jednotlivce prostřednictvím *historicko-geografické* aplikace. Vytváří pohled na lidský život s pomocí analýzy základních životních mezníků a bodů. Mezi tyto body patří především místo a čas narození, místo bydliště, utváření rodiny atd.

Asi nejdůležitějším polem působnosti time-geography se stala doprava. Průlom v této oblasti učinil Lenntorp, který svým hodnocením možných kombinací denních lidských aktivit v prostoru a čase přispěl k možnosti efektivního vytvoření dopravní sítě v regionech (Lenntorp 2003).

Mezi dalšími aplikacemi lze zmínit např. studium šíření inovací nebo analýza využívání času v domácnostech (Ira 2001).

Konkrétními pracemi vycházejícími z výzkumu zaměřeného na monitorování a hodnocení lidských aktivit v průběhu dne s využitím geografie času jako teoretického rámce se může pochlubit v českém a slovenském prostředí pouze několik málo jmen. Mezi českými geografy se aktivně tomuto tématu v současnosti věnuje především Jakub Novák spolu s Janou Temelovou. Novák se analýze lidského chování v časoprostoru věnoval, jak ve své diplomové práci *Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti* (Novák 2004), tak i v práci disertační *Lokalizační data mobilních telefonů: možnosti využití v geografickém výzkumu* (Novák 2010). Od Temelové pochází pak například příspěvek v sociologickém časopise *Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách* (Temelová et al. 2011) či *Každodenní život a prostorová mobilita mladých pražanů: pilotní studie využití lokalizačních dat mobilních telefonů* (Novák, Temelová et al. 2012). K těmto pracím lze také doplnit *Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy* (Pospíšilová, Ouředníček 2011) nebo např. příspěvek do geografického časopisu od s názvem *Places and students in urban environment: a time-geographical perspective* (Klapka, Roubalíková 2010) a Osman (2010).

Významným slovenským geografem zabývajícím se, jak teorií, tak samozřejmě i vlastním výzkumem je Vladimír Ira. Z jeho prací stojí za to upozornit především na *Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie* (Ira 2001).

2. 2. Moderní geoinformační technologie ve výzkumu prostorové mobility

V následující kapitole je pozornost věnována novým příležitostem výzkumu každodenní prostorové mobility lidí a časoprostorovému chování obecně. V zásadě dnes

největší potenciál skrývají dvě metody sběru dat pomocí moderních geoinformačních technologií.

První možnost sledování představuje využití GPS technologie (global positioning system), jenž zjednodušeně řečeno, na základě výpočtu z dat o poloze získaných družicemi k tomu určenými, jsou schopny určit polohu objektu na zemském povrchu s přesností na několik metrů. Metoda využití GPS technologie přináší, jak uvádí Schönfelder et al. (2002), jisté výhody. Nezatěžuje respondenta z hlediska času. Nezkresluje data respondentovým subjektivním pohledem na jeho mobilitu a na to navazující, umožňuje získat data korektněji vypovídající o okolnostech cesty, jako je začátek a konec cesty, doba trvání, vzdálenost či rychlost pohybu respondenta. Výše zmíněné parametry cesty podléhají při klasickém využití záznamníků cest respondentovu zkreslení představy o čase, vzdálenosti, atd. Pozitivum se také skrývá v možnosti uskutečnění dlouhodobého sledování mobility jedince bez výraznějšího zatěžování respondenta, co se týče vypisování dat do záznamníku, jak je tomu v případě dotazníkového šetření.

Na druhou stranu skýtá využití technologie GPS jistá úskalí, která v zásadě platí i pro druhý typ moderního výzkumu přibližného následně. Vedle poměrně vysoké pořizovací ceny zařízení zde existují rizika spojená se zhoršenou kvalitou záznamu dat o pohybu či dokonce nezaznamenáváním v případě slabého nebo ztraceného signálu. Ke ztrátě signálu může dojít při záznamu v husté městské zástavbě, v budovách a jiných místech, kde není dostatečně „viditelná obloha“ pro komunikaci GPS zařízení a družic, a pak také při vybití napájecí baterie zařízení (Schönfelder et al. 2002).

Novák (2012) přináší poznatky o dosud málo prozkoumané možnosti využití lokalizačních dat mobilních telefonů, které by mohly poskytnout ještě snazší pořizování záznamu dat prostorové mobility velkého vzorku obyvatel za delší časové období. Současně by na respondenty byla kladena ještě menší zátěž z hlediska nutné spolupráce, než tomu je u GPS technologií, protože mobilní telefon dnes vlastní téměř každý. Získání dat pomocí mobilních telefonů je založeno na určování polohy jedince v závislosti na jeho výskytu oproti nejbližším vysílačům mobilních signálů rozmístěných v krajině. Oproti GPS technologii ovšem nedisponuje přesností určení polohy na jednotky, ale spíše desítky až stovky metrů, kdy k přesnějšímu určení dochází v oblasti s hustější sítí vysílačů mobilního signálu. I tento typ získávání dat o pohybu lidí v prostoru a čase nese jistá rizika, která se jednak v podstatě shodují s riziky využití technologie GPS a jednak i další úskalí spojená s ochranou soukromí respondentů či problémem pasivního a aktivního sledování (blíže viz Novák 2012). Z výše zmíněného dělení získávání dat pomocí mobilních telefonů vyplývá i nutnost přítomnosti speciálního softwaru v mobilním zařízení při aktivním sledování respondentů (Novák 2012). Za současného využití programů geoinformačních systémů k analýze

získaných dat lze efektně a efektivně vizualizovat získaná data, jak to provedl například Kang et al. (2010) či právě Novák (2010, 2012). Zmíněné metody využití moderních geoinformačních technologií je ovšem, jak uvádí Schönfelder et al. (2002), vhodné či někdy i nutné doplnit klasickým záznamníkovým šetřením, jenž na rozdíl od GPS zařízení či mobilního telefonu snadněji zjistí i účel cesty či využitý dopravní prostředek.

2. 3. Pojem mobilita a souvislost s tématem práce

Krajina značně ovlivněna činností člověka, nazývaná též kulturní, nedisponuje ve všech lokalitách stejnými možnostmi a zdroji. Lze tedy zjednodušeně říci, že je značně strukturovaná. V závislosti na výše zmíněné různorodosti prostoru vzniká potřeba, která je také charakteristickým znakem kulturní krajiny, a to pohyb v prostoru. Lidé nemusí přemísťovat jen materiály, informace, anebo výrobky, ale s rozmanitou distribucí zdrojů nejrozumnějšího charakteru v prostoru nastává nutnost i přesunu obyvatel mezi jednotlivými místy. Přemísťování nákladů (osob, informací, energie, atd.) zajišťuje doprava pomocí dopravních sítí a prostředků. Pohyb lidí je nezbytný pro uskutečnění dělby práce a zajištění fungování společnosti jako celku, jež využívá potenciál krajiny (Brinke 1999). Zmiňovanou změnou místa výskytu nákladu obecně dochází k narušení či změně uspořádání určité struktury či konkrétních interakcí mezi jedinci nebo objekty např. hierarchie sídelního prostoru a k jejich novému utváření (Seidenglanz 2007; Mládek 1992).

Pohyb obyvatel v prostoru označuje geografie jako tzv. mechanický pohyb neboli prostorovou mobilitu. Mobilitu ve smyslu změny výskytu jedince lze chápat i z hlediska sociálního uspořádání společnosti do různých tříd a útvarů a vedle již zmíněné prostorové mobility vymezit i sociální mobilitu. Sociální a prostorová mobilita spolu souvisí. Pro téma práce je však primárně důležitá prostorová mobilita a proto je blíže rozebírána právě ta.

Prostorová mobilita, jak již bylo naznačeno, souvisí se změnou výskytu jedince v prostoru. V závislosti na době trvání pobytu jedince v místě B, do kterého se přemístil z místa A, se mechanický pohyb dělí na trvalý a dočasný. Trvalý charakter mají pohyby lidí při migraci, tj. změna trvalého bydliště, ať už na úrovni sídelní struktury, regionální nebo dokonce mezistátní. Přechodným stupněm je sezónní migrace pouze na vymezenou dobu. Takové přesuny jsou typické pro migraci za prací v prostředí průmyslových sektorů jako lesnictví, cestovní ruch či stavebnictví. Je nutné dodat, že trvalý pobyt migrujícího jedince se v tomto případě nemění. Dojíždka za prací, do škol, za službami je pak vnímána jako dočasná. Zvláštním typem pohybu lidí rozumí geografie nepravidelné přesuny osob, které se odehrávají bez výrazné periodicity.

K tomuto typu patří aktivity spojené s nákupy, sportem a rekreací a dojíždka za určitými druhy služeb. Někdy se tento typ označuje také jako turbulence (Daněk 2008; Mládek 1992).

Mimo časové hledisko se u přesunu obyvatel sleduje i vzdálenost pohybu mezi místy. Bez ohledu na dobu trvání přesunu jedince se pohyb z hlediska vzdálenosti vymezuje na základě určité hranice nějakého území. Z toho tedy vyplývá, že pohyb může probíhat na vnitro-regionální, vnitrostátní či interkontinentální úrovni, ale také na úrovni meziregionální, mezistátní či mezikontinentální atd. Blíže se vzdálenosti migrací z pohledu vlivu demografických faktorů věnoval např. Čermák (2008).

Dalším hlediskem pro hodnocení prostorové mobility je směr pohybu obyvatel. V tomto případě se rozlišují pohyby především mezi městem a vesnicí, vesnicí a vesnicí, vesnicí a městem a městem a městem. Tento pohled se přímo dotýká tématu práce, která je orientována právě na sledování pohybu ve venkovském prostředí s důležitým centrem v podobě města.

Jednotlivé pohyby se také liší formou organizace. Přesun jedince v prostoru může být nahodilý, anebo záměrně plánovaný. Jedinec se v prostoru přemísťuje na základě své vlastní vůle, ale může být i donucen nějakým podnětem. Existuje zde i otázka legálnosti.

Dalším důležitým kritériem pro hodnocení mobility je účel pohybu jedince v prostoru. V zásadě se rozlišují dva typy, a to přesun osob ekonomického charakteru, který slouží ke zlepšení ekonomické situace a mimoekonomické důvody. Toto kritérium se dá použít jak u trvalých, tak i u dočasných typů mobility.

Jako hlediska lze dále označit a použít spousta dalších aspektů. U lidského pohybu v prostoru se často sleduje početnost skupiny, průběh jejich přesunu, složení skupiny ať už z hlediska věku, pohlaví, národnosti či náboženského složení (Mládek 1992).

Dle Mládka (1992) lze na základě hodnocení pohybů osob v prostoru pomocí uvedených kritérií vyčlenit čtyři základní typy přesunů lidí, které v podstatě odpovídají již zmiňovaným typům mobility dle časového hlediska. Jedná se tedy o trvalou migraci (stěhování) obyvatel, dočasnou změnu pobytu, docházku do zaměstnání či škol a nepravidelné pohyby související s uspokojováním potřeb prostřednictvím služeb, nákupu či např. rekreace. Samozřejmě tyto čtyři typy nejsou veškerými možnými výsledky hodnocení dle kritérií.

K výše zmíněným typům a klasifikacím mobility lze doplnit podle Koběluše (2013) ještě rozdělení mobility na jednotlivé typy, kdy ve své práci čerpá z knihy britského sociologa Johna Urryho. První typ dle Urryho dělení se označuje fyzická mobilita. Probíhá v reálném čase a prostoru a vyžaduje fyzický kontakt osob.

Přeprava materiálů, zboží a služeb od výrobce ke koncovému spotřebiteli představuje druhý typ mobility tohoto členění.

Třetí a čtvrtý typ spolu do jistě míry souvisí. Jedná se totiž o druhy mobilit, při kterých není podmiňující reálný čas a prostor a ke skutečnému přesunu v prostoru v podstatě nedochází. První autor vnímá jako imaginativní myšlenou mobilitu pomocí videí, fotografií, atd. Čtvrtý typ se pak zakládá především na stále se zdokonalujících moderních telekomunikačních technologiích s využitím internetu na prvním místě. Jde o tzv. „virtuální cestování“.

Poslední typ pak souvisí a rozvíjí typ čtvrtý. Jedná se o nefyzickou mobilitu pomocí komunikačních technologií jako je internet, mobilní telefony a počítačová technika, ale například i dopisy. Opět i v tomto případě člověk překonává obrovské vzdálenosti bez potřeby přesunu sebe samého v prostoru. V tomto případě britský sociolog varuje i před možným vymezením osobního kontaktu mezi lidmi v budoucnu.

Migrace

Za nejvýznamnější přesun lidí je dle Touška (2008) považována migrace, která způsobuje trvalou změnu ve struktuře rozmístění obyvatel na Zemi. Osoby účastníci se přesunu v prostoru se nazývají migranti. Ti se dále dělí na emigranty (vystěhovalé) a imigranty (přistěhovalé) podle úhlu pohledu prostoru, ve kterém se pozorovatel nachází. Zvláštním typem jsou reemigranti, tedy ti, co se navracejí zpět do původního místa pobytu, ze kterého se předtím odstěhovali. Specifikum reemigrace se označuje jako repatriace, kdy dochází k návratu násilně vystěhovalých osob nebo osob k tomu donucených válečným konfliktem nebo např. novým uspořádáním hranic státu. Podobně jako osoby se rozlišují i imigrační a emigrační oblasti v závislosti na tom, zda obyvatelstvo v dané oblasti přibývá či ubývá. Pro určení této skutečnosti a obecně i míry migrace slouží hrubá míra migrace popřípadě objem migrace a především pak migrační saldo. U hrubé míry migrace se rozlišuje hrubá míra imigrace (intenzita imigrace) a hrubá míra emigrace (intenzita emigrace).

Dojížd'ka za prací a do škol

Hlavním cílem této práce není sledování migrace, ale především dojížd'ky do zaměstnání a do škol. Dojížd'ka za prací podobně jako migrace vyplývá z nestejněměrného rozmístění obyvatelstva v prostoru vůči ekonomickým aktivitám, tedy pracovním příležitostem, které ekonomické aktivity pro člověka představují. Zároveň lze říci, že v současnosti se dojížd'ky za prací a do škol účastní velmi početná část obyvatelstva, především díky neustálému rozvoji dopravy na jedné straně a různorodému rozmístění lidí v prostoru na straně druhé. Konkrétně lze dojížd'ku za

prací a do škol definovat jako přesun obyvatel přes administrativní hranici trvalého bydliště za zaměstnáním či školou (Toušek et al. 2005).

Dojíždka se dá označit za velmi významný proces z pohledu regionálních věd a vymezování vazeb v sídelním prostoru. Pro výzkum a sledování je dojíždka velice vhodným procesem, jelikož v jeho průběhu se vždy vyskytuje pouze jedno výchozí a jedno cílové místo. Na základě dojíždky či tzv. vyjíždky do zaměstnání se podle Vobecké (2009) uplatňuje vztahově funkční koncept, na jehož základě se sídelní prostor klasifikuje do homogenních útvarů sloužících jako administrativní jednotky (např. ORP, okres, či kraj). Tomuto procesu, který lze označit za regionalizaci či organizaci obyvatelstva v prostoru se dlouhodobě věnuje především Hampl (2005). Z jeho děl stojí za zmínku určitě jeho nejznámější *Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext* z roku 2005. Hampl se zabývá správností vymezení administrativních celků v porovnání se skutečnými vztahově-funkčními regiony vymezenými např. na základě sledování dojíždky. Další funkcí tohoto konceptu představuje možnost vymezení a odlišit městský prostor od venkovského a zóny přechodné či proměňující se tzn. suburbia atd. (Vobecká 2009).

První výzkumy a bližší studium problematiky dojíždky se dle Čekala (2006) objevují již v osmdesátých letech 19. století v Německu. Větší význam se jim však začal přikládat až v posledních několika málo desítkách let, kdy je také velmi důkladně statisticky sledována.

V českém (slovenském) prostředí se tématu dojíždky obyvatelstva za zaměstnáním a do škol věnoval mezi prvními Šilhan (1946) nebo Mrkos (1948) pomocí dotazníkových šetření. Na základě výsledků sčítání lidí, domů a bytů se začala hodnotit dojíždka až od 60. let 20. století konkrétně v roce 1961, kdy sčítání poprvé řešilo i dojíždku. Na počátku ovšem byla dojíždka hodnocena pouze u vybraných dojíždkových center Československa. Postupem času se přidávaly i další atributy, které se u dojíždky sledovaly. Při dalším sčítání v roce 1980 se např. přidala frekvence dojíždky, vzdálenost, doba či používaný dopravní prostředek. Z předchozích 325 se počet rozrostl na 2217 sledovaných dojíždkových center.

Odborným pracovištěm pro důkladné sledování a studium dojíždky se stal Geografický ústav ČSAV v Brně. Na tomto pracovišti působili i Macka a Hůrský. Mackovy práce (1964, 1966, 1969) patří k nedůležitějším metodologickým pracím shrnující základní otázky problematiky dojíždky, ale i například metodiku kartografického vyjádření dojíždky. Od Hůrského nelze opomenout tvorbu map dojíždky, které jsou součástí národního Atlasu ČSSR (Čekal 2006).

Mezi další práce z tohoto období se mimo jiné řadí studie Hampla, Kühnla, Ježka (1983), Řeháka (1987) či z novějších již zmiňovaný Hampl (2005) nebo ČSÚ (2004-2005) (Toušek 2005).

2. 3. 1. Druhy mobility a její sledování

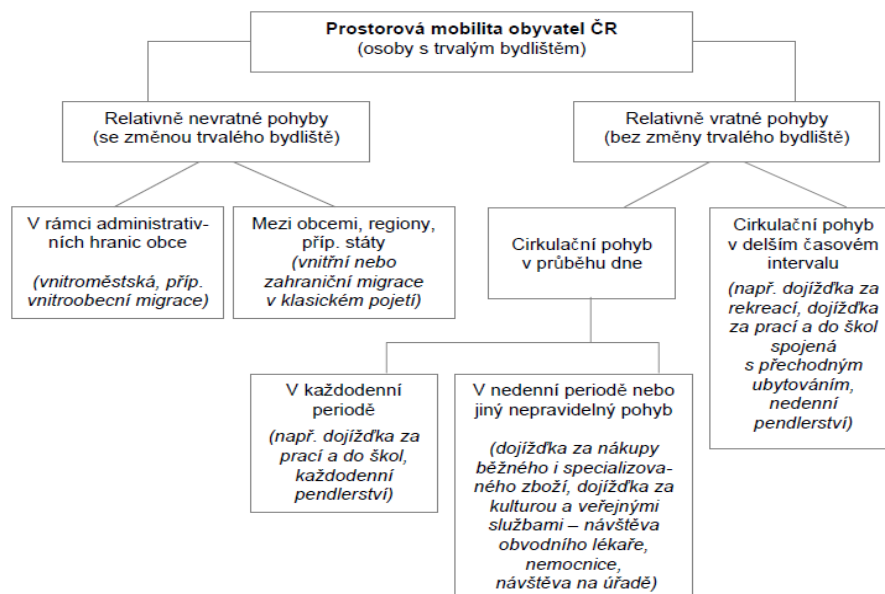
V prostředí České republiky existuje několik možností, jak mechanický pohyb obyvatelstva čili mobilitu sledovat.

První typ záznamu pohybu lidí v prostoru představuje tzv. „Hlášení o stěhování“ neboli průběžná registrace změn míst trvalého bydliště. Statisticky je takto vnitřní migrace zjišťována od roku 1949. Až do roku 1961 probíhalo vyhodnocování stěhování pouze na úrovni krajů a okresů. Po roce 1961 se začala vyhodnocovat změna trvalého místa bydliště i na úrovni obcí. U tohoto typu sledování mechanického pohybu obyvatelstva se u migrantů nesleduje pouze změna původního a nového místa trvalého bydliště, ale hodnotí se i věk, vzdělání a další demografické a socioekonomické znaky osob. Problémy při zachycování vnitřní migrace tímto způsobem činí skutečnost, že nelze evidovat a rozlišovat mezi trvalým a dočasným pobytem v určitém místě a nemožnost ověřit pravdivost uvedeného místa trvalého místa bydliště a výskytu osoby. Problém také představují změny v administrativním uspořádání sledovaných celků v případě dlouhodobějšího srovnávání a hodnocení vývoje stěhování.

Další způsob, který umožňuje získat data o pohybu obyvatelstva státu v ČR, se nazývá Sčítání lidí, domů a bytů (dále jen SLDB). Navzdory tomu, že SLDB představuje nejvýznamnější zdroj dat při sledování nejen mechanického pohybu obyvatelstva ČR, ale i mnoha dalších ukazatelů, nese s sebou nevýhodu v podobě nemožnosti sledování vývoje v jiných termínech, než kdy se SLDB provádí a ty jsou pevně stanoveny na rozmezí deseti let. Výhodu naopak představuje sledování nejen trvalé migrace, ale snaha zachytit i migraci dočasnou tj. např. dojížděku do zaměstnání a do škol, ovšem i v tomto případě pouze stavy v rozmezí deseti let.

Posledním typem zdroje dat tentokrát z hlediska mezinárodního pohybu obyvatelstva je sledování vstupů a výstupů na hranicích státu. Tato metoda se střetává s obtížemi, které představuje jednak ilegální migrace a jednak otevřené hranice v rámci Schengenského prostoru tedy i ČR a v podstatě neschopnost evidovat všechny pohyby osob přes hranice (Čekal 2006).

Obr. 2: Schéma rozdělení prostorové mobility ČR dle ČSÚ



Zdroj: Dojíždka do škol a za prací v kraji Vysočina, ČSÚ 2005

2. 3. 2. Faktory ovlivňující prostorovou mobilitu obyvatel

Mobilita obyvatel se v zásadě odvíjí od míry nabídky dopravních příležitostí místa výskytu jedince. S tím souvisí i vymezení používaných druhů dopravy v českém prostředí a změnami v preferenci jednotlivých druhů. Zatímco před rokem 1989 většinová část obyvatelstva ČR využívala k přepravě veřejnou hromadnou dopravu, od devadesátých let 20. století významně narůstá míra individuální automobilové dopravy (Marada et al. 2010a). Dle Marady et al. (2010a) lze faktory ovlivňující možnosti pohybu prostřednictvím dopravy rozdělit do dvou skupin.

Objektivní faktory souvisí především s veřejnou hromadnou dopravou konkrétně pak hlavně s počtem spojů. Počet a frekvence spojů mezi sídly v sídelním prostoru se odvíjí od velikosti sídla, počtu obyvatel a významu sídel (Marada et al. 2010a). Zmíněný význam sídla se také zpětně posuzuje a proměňuje právě i na základě dopravní vybavenosti a míry spojů hromadné dopravy. Interakce, samozřejmě i ty dopravní, utvářejí též podobu sídelního prostoru a jeho vnitřní hierarchii (Marada et al. 2010b). Z formy uspořádání a významové hierarchie vyplývá v zásadě skutečnost, že existují na jedné straně sídla s přílehlými oblastmi významná pro region, která jsou velmi kvalitně dopravně obsloužena. Na druhé straně pak oblasti níže postavené v hierarchii a z toho důvodu i hůře dopravně obsluhované a z pohledu dopravní infrastruktury méně vybavené. Za první faktor se dá souhrnně označit význam sídla v sídelní hierarchii,

velikost sídla a celkový charakter osídlení oblasti. Blíže se vlivem dopravy na organizaci sídelního prostoru a společnosti v ČR, ale i vlivem opačným, zabývá především Marada et al. (2010b).

Jako na poněkud diskutovatelný objektivní faktor lze nahlížet na polohu sídla v systému dopravní sítě. Některá sídla menšího významu mohou například těžit ze své polohy na významné dopravní cestě a tím svou pozici v hierarchii sídelního prostoru oblasti zvyšovat (Marada et al. 2010a). Pokud je poloha chápána jako umístění v geografickém prostoru, který je značně různorodý, je jasné, že žádná dvě sídla nebudou mít naprosto shodné podmínky v postavení vůči dopravní síti oblasti. Z výše zmíněné skutečnosti vychází několik základních znaků, které se u dopravní sítě (jednodušeji spojení dvou míst) sledují. Pro tuto práci ovšem není cílem hodnocení dopravní sítě, a proto jsou tyto sledované znaky jen stručně zmíněny, protože samozřejmě i vlastnosti dopravní sítě mají obrovský vliv na mobilitu obyvatel a kvalita a specifika dopravní sítě představují významný faktor (Brinke 1999). Sledovanými znaky jsou akcesibilita, která vychází ze vzájemné vzdálenosti dvou míst. V zásadě platí, že větší intenzita mobility obyvatel bude probíhat mezi blíže položenými sídly (Marada et al. 2010b). „Klikatost“ neboli deviatilita vyjadřuje zjednodušeně poměr mezi přímou vzdušnou vzdáleností mezi místem A a B a skutečnou vzdáleností po dopravní cestě, která je ovlivněna terénními překážkami a nutností spojení dopravních bodů ve vždy ne úplně přímém směru mezi místy A a B a nemůže být tedy vedena přímo. Dalším sledovaným znakem je hustota a tvar dopravní sítě, který není třeba blíže charakterizovat. Za zmínku však stojí konektivita (spojitost). Konektivita charakterizuje reálný stupeň propojení mezi jednotlivými body a možnostmi nejvyšší míry propojení všech bodů v dané oblasti pomocí dopravní sítě. Blíže lze konektivitu vysvětlit na příkladu, kdy se nacházejí v prostoru místa A, B a C a sleduje se, zda pro přemístění z A do C je nutné projet B nebo z A existuje přímé spojení rovnou do místa C atd. V neposlední řadě se u dopravní sítě samozřejmě analyzuje i její hierarchie ve smyslu významnosti jednotlivých dopravních cest, bodů, uzlů, atd. a celkové prostorové uspořádání (Brinke 1999).

Pro naplnění cíle práce hrají důležitější roli faktory subjektivní. Ty jsou ovšem dle Marady et al. (2010a) daleko složitější rozpoznatelné a interpretovatelné nežli objektivní faktory. Problém nastává již při analýze rozhodování lidí při volbě dopravního prostředku k přesunu. Na takový výběr má velký vliv hlavně ekonomická situace člověka, která představuje jeden z nejvýznamnějších subjektivních faktorů. Podle Marady by se dalo tvrdit, že ekonomicky silnější obyvatelé budou spíše využívat individuální automobilovou dopravu, protože si pochopitelně mohou dovolit nákladnější přepravu pomocí automobilu. Avšak osobními automobily se musí často přepravovat i lidé z nižších ekonomických tříd jednoduše proto, že v místě bydliště je velice slabá

dopravní obslužnost ze strany veřejné hromadné dopravy a člověku se tak nenaskýtá jiná možnost než individuální doprava automobilem. Na jedné straně tak získají časovou nezávislost a výhodu dopravy tzv. „door to door“ tedy „od dveří do dveří“ a s ní spojené pohodlí, na straně druhé představuje doprava autem na kratší vzdálenost nákladnější způsob přepravy osob než hromadná doprava. Paradoxem také je, že ekonomicky silnější obyvatelstvo se většinou nachází ve městech, kde hromadná doprava zajišťuje vysoce kvalitní dopravní obslužnost. Na rozhodování při volbě dopravního prostředku dále participují také osobní preference každého jedince, ale také zvyklosti a normy společnosti.

Důležitým faktorem je též rozmístění služeb, poloha pracoviště, bydliště nebo škol, které rovněž působí na potřeby mobility lidí a tím ovlivňují chování jedinců.

Při působení výše zmíněných faktorů, vznikají specifika mobility každého jedince, které se odlišují právě na základě intenzity působení konkrétního faktoru či kombinace více zároveň. Z toho pak vyplývá, že člověk využívající k přepravě automobil a nacházející se v dobré ekonomické situaci, popřípadě ještě např. bydlící v regionu s dobrými fyzicko-geografickými i sociogeografickými podmínkami, disponuje větší schopností mobility, nežli člověk ekonomicky slabší, jenž musí svou přepravu za potřebami více plánovat s ohledem na využívání dopravních prostředků svých či hromadné dopravy.

2. 4. Proměny dopravního chování obyvatel ČR za posledních 20 let

Jak uvádí Brinke (1999) dopravní systém České republiky patří k čtvrtému typu členění dopravních systémů. To znamená, že se jedná o dopravní systém postkomunistických států, kde vyspělost dopravy je velice různorodá, a proto se uvádí tento typ jako čtvrtý a pátý. Konkrétně Česká republika, ale i Maďarsko, se však vyspělostí dopravního systému blíží k typu západoevropskému. Dle Brinkeho stojí doprava ČR především na kombinaci silniční a železniční dopravy, které přepraví až 99 % cestujících a 98 % nákladů. Důležité je také zmínit, že ČR díky své poloze představuje významnou transitzí zemi pro nákladní dopravu.

Příslušnost naší země právě k tomuto typu dopravního systému není nahodilá, ale je zapříčiněna historickým vývojem. Ačkoliv, jak uvádí Koběluš (2013), sahá tradice výroby automobilů až do období konce 19. století, míra individuální automobilizace začala stoupat teprve po roce 1989. Nízký počet vlastníků osobních automobilů v Československu měl několik příčin. Centrálně plánované hospodářství socialistického státu výrobu automobilů značně regulovalo. Dovoz zahraničních automobilů byl silně omezen. Trh s osobními automobily nereagoval na silnou

poptávku po automobilech a slabou nabídku. Jedním z důvodů, proč lidé vlastnili automobil, především v první polovině 20. století, jen výjimečně, bylo jednoduše to, že si vůz nemohli dovolit z důvodu nízké kupní síly obyvatelstva.

Nízká míra individuální automobilizace musela být vykompenzována jiným způsobem dopravy obyvatelstva. Stát před rokem 1989 silně podporoval rozvoj hromadné dopravy, tedy železniční a autobusovou, popřípadě městskou, a to například levnější cenou jízdného. S vyspělostí západoevropské dopravy a dopravy ve vyspělých zemích začal brzy celý východní blok ztrácet krok, především pomalou obnovou a obměnou dopravních prostředků a dopravních cest. Zásadní rozdíl lze ovšem spatřovat, jak píše Seidenglanz (2007), ve výrazně nižším stupni osobní automobilizace v Československu oproti západní Evropě.

Problémem porevolučního dopravního systému v ČR, ale i současné situace, jsou právě dopady stavu hromadné dopravy z minulosti. Nový rozvoj a obnova dopravního systému je velice nákladným procesem a probíhá tedy velice pomalu. Celkově prochází dopravní systém České republiky rozsáhlými, postupnými změnami.

Za zásadní lze považovat změnu poměru sil mezi individuální automobilovou a veřejnou hromadnou dopravou. I přesto, že stále přetrvává vysoký podíl hromadné dopravy na přepravě osob, rapidně se od roku 1990 zvýšila míra individuální automobilové dopravy (Seidenglanz 2007). Proměny dopravního systému mají podle Sedmidubského (1998) několik hlavních příčin, které lze též označit za konkrétní změny. Za prvé se jedná o nárůst individuální automobilové dopravy. U míry tohoto jevu se dá sledovat silná rozdílnost intenzity v jednotlivých oblastech státu. Marada et al. (2010b) například tvrdí, že méně zalidněné okresy ČR disponují vyšší mírou automobilizace než oblasti hustěji zalidněné, a to jednoduše proto, že neposkytují pro své obyvatele dostatečnou dopravní obslužnost prostřednictvím veřejné hromadné dopravy. Pokles kvality hromadné dopravy, především pomalá obměna zastaralých dopravních prostředků, představuje druhou skutečnost, jež se objevila v průběhu 90. let 20. století a začátku 21. století. Problematika nezaměstnanosti také ovlivňuje stav hromadné dopravy. Na základě nižší potřeby přepravovat lidi do zaměstnání ubývá dopravních spojů z důvodu neefektivnosti a finanční nevýhodnosti. Komerční suburbanizace neboli rozptýlenost rozložení pracovních příležitostí v prostoru snižuje význam hromadné dopravy oproti flexibilnějším osobním automobilům (Sedmidubský 1998).

Přeprava osob podle jednotlivých druhů dopravy se stejně jako u nákladní dopravy hodnotí pomocí přepravního výkonu, popřípadě přepravním objemem (celkové množství osob za časovou jednotku). Přepravní výkon pak není v podstatě nic jiného, než vyjádření přepravy 1 osoby na 1 kilometr vzdálenosti a jednotkou tudíž jsou osobokilometry (Brinke 1999).

Dle Seidenglanze (2007) dosahoval podíl hromadné dopravy z celkového přepravního výkonu přepravy osob v roce 2004 přepravního výkonu 31 %, avšak podstatnou část tvoří především podíl městské hromadné dopravy. V roce 2012, jak vyplývá z Ročenky dopravy, dosahoval přepravní výkon veřejné hromadné dopravy osob přepravního výkonu necelých 40 % na celkovém přepravním výkonu osob. Přepravní výkon tedy dosáhl v roce 2004 39 369,9 mil. oskm a v roce 2012 pak 42 722,6 mil. oskm. V absolutních číslech to tedy pak znamená, že ačkoliv veřejnou hromadnou dopravou bylo v roce 2012 v ČR přepraveno 2 749 mil. osob a ve zmiňovaném roce 2004 2 916 mil. osob a automobil ke své přepravě zvolilo 2 100 mil. osob v roce 2004 a 1 990 mil. osob v roce 2012, je individuální automobilová doprava schopna přepravovat lidi pohodlněji na větší vzdálenosti a tudíž v konečném hodnocení dosahuje vyšších hodnot přepravního výkonu, jelikož je lidmi více využívána. (Ministerstvo dopravy ČR 2004, 2007, 2012).

V neposlední řadě stojí za zmínku situace MHD, která se, jak již bylo řečeno, nejvíce podílí na přepravě osob z veřejné hromadné dopravy jako celku. Městská hromadná doprava dosahovalo v roce 2004 přepravního výkonu 15 427,3 mil. oskm, tj. 39 % celkového přepravního výkonu veřejné hromadné dopravy. V roce 2012 činil přepravní výkon MHD 15 813,7 mil. oskm, což tvořilo 37 % přepravního výkonu veřejné hromadné dopravy v tomto roce.

Jako doplnění jsou ještě uvedeny hodnoty vyjadřující počty osobních automobilů hlášených v České republice. V roce 2000 se nacházelo v ČR 3 438 870, v roce 2005 3 958 708 a v roce 2012 dosáhl počet registrovaných osobních automobilů počtu 4 706 325. Pro srovnání v Německu se nacházelo v roce 2005 45 375 500 registrovaných osobních automobilů.

2. 5. Hypotézy

Jak uvádí Marada et al. (2010a), patří území ORP Blatná mezi regiony ČR se silnou mírou automobilizace. Vyšší míra automobilizace umožňuje vysoký stupeň mobility z hlediska počtu cest a překonávané vzdálenosti. Vyšší míra automobilizace je do jisté míry vynucena značnou odlehlostí místa bydliště především venkovského obyvatelstva od místa poskytování služeb či místa pracoviště. Podobně je tomu i u dalších oblastí venkovského typu osídlení v ČR. Jelikož se v ORP Blatná dá klasifikovat osídlení jako rozdrobené převážně venkovského typu a míra osobní automobilizace dosahuje vyšších hodnot, lze se domnívat, že obyvatelé venkovských sídel budou více využívat k dopravě právě osobních automobilů a v závislosti na tom

překonávat větší vzdálenosti v průběhu sledovaného dne a jejich denní pohyb bude značně odlišný, od mobility obyvatel městského prostředí, tedy města Blatná.

Problematikou faktoru výše čistého měsíčního příjmu na každodenní prostorovou mobilitu se zabýval např. Novák (2004) či podrobněji Mobility management and housing (2014) a i na základě jejich výsledků je možné se domnívat, že lidé s vyššími příjmy disponují většími možnostmi využívání dopravních prostředků, které jim dávají vyšší stupeň mobility (vyšší počet cest za den, větší překonaná vzdálenost), než lidem s nižšími příjmy. A tak tedy i na příkladu ORP Blatná bude možné sledovat rozdílnost stupně mobility lidí s rozdílnými příjmy. Lidé s vyššími příjmy se v průběhu dne budou pohybovat častěji a na delší vzdálenosti, a to především s využitím osobního automobilu, na rozdíl od lidí s nižšími příjmy.

3. Metodika sběru a následné analýzy dat každodenní prostorové mobility obyvatel v ORP Blatná

Kapitola č. 3 rozebírá podrobně přípravu dotazníkového šetření, výběr respondentů, průběh šetření i následnou analýzu dat. Uvádí také kritéria výběru respondentů a podmínky hodnocení získaných dat. V druhé části přibližuje podobně jako dotazníkové šetření i okolnosti GPS šetření.

3. 1. Proces přípravy dotazníkového šetření

3. 1. 1. Výběr respondentů

Samotnému výběru respondentů výzkumu předcházela výpočet počtu domácností z jednotlivých velikostních kategorií obcí sledovaného území. Výpočet byl založen na potřebě dostatečně reprezentativního vzorku 1 % (Richardson et al. 1995), s tím související počet obyvatel ORP Blatná a na základě charakteru sídelní struktury území ORP Blatná. Na výzkum v dané oblasti připadlo 40 domácností, které se rozdělily do jednotlivých velikostních kategorií viz *Tabulka č. 1*. Na území ORP Blatná se nachází celkem 26 obcí. V některých kategoriích bylo tedy možné vybírat domácnosti z více obcí. Šetření se nakonec zúčastnily domácnosti z 9 obcí. Konkrétně respondenti pocházeli z obcí: Bělčice, Blatná, Chlum, Chobot, Lnáře, Lom, Tchořovice, Uzeničky a Záboří.

Tab. č. 1: Rozdělení respondentských domácností do velikostních kategorií obcí a vhodné možnosti obcí

Kategorie (počet ob.)	Počet domácností	Obce
0 - 99	1	Bratronice, Březí, Hornosín, Chobot, Lažánky, Lažany
100 - 199	4	Buzice, Čečelovice, Hajany, Kocelovice, Lom, Uzenice, Uzeničky
200 - 499	7	Bezdědovice, Chlum, Kadov, Mačkov, Myštice, Předmít, Škvořetice, Tchořovice, Záboří
500 - 999	5	Lnáře
1000 - 2999	4	Bělčice, Sedlice
3000 - 9999	19	Blatná
10000 a více	0	x

Zdroj: vlastní zpracování

Zásadní kritéria konkrétního výběru respondentů představoval věk respondenta, počet osob v domácnosti a již zmiňované bydliště v jedné z vybraných obcí.

Dotazníkového šetření se mohl zúčastnit každý člověk, jenž dosáhl věku 12 let. Minimální věk respondenta lze odůvodnit skutečností, že respondenti s nižším věkem než 12 let nedisponují vysokou mobilitou a jejich pohyb, jakožto pohyb dětí, z velké části kopíruje pohyb jejich rodičů.

Kritériem počet osob v domácnosti se rozumí, že se výzkumu mohly zúčastnit pouze domácnosti s minimálním počtem 2 osob. Samozřejmě existuje i typ jednočlenná domácnost, ale například i Občanský zákoník č. 40/1964 Sb. v § 115 definuje domácnost následujícím způsobem: „*Domácnost tvoří fyzické osoby, které spolu trvale žijí a společně uhrazují náklady na své potřeby.*“ Jednočlenné domácnosti nebyly tedy uznány za vhodné k šetření.

Respondent s bydlištěm jiným než v obcích vybraných v *Tabulce č. 1* logicky nemohl poskytnout potřebná data.

Samozřejmě při výběru respondentů hrála roli i reprezentativnost z hlediska věku, pohlaví, atd.

3. 1. 2. Dotazník

Před samotným zahájením šetření bylo nejprve nutné vytvořit dotazníky s náležitostmi, které by spolehlivě splnily svůj účel. Celkem vznikly 4 typy formulářů – 2 formuláře zjišťující údaje a 2 formuláře napomáhající respondentům při vyplňování dat o jejich každodenní mobilitě:

- **Formulář A pro domácnost** zjišťoval základní charakteristiku domácnosti – obec, počet osob v domácnosti starších 12-ti let, celkový čistý měsíční příjem domácnosti, počet osobních automobilů. Druhá část formuláře se pak věnovala konkrétnímu složení respondentů dané domácnosti z hlediska pohlaví, věku, postavení v domácnosti a ekonomické aktivity
- **Formulář B pro respondenty** představoval samotný záznamník cest, kam každý respondent vypisoval atributy jednotlivých cest – datum uskutečnění, počátek cesty (místo, čas), konec cesty (místo, čas), trasa cesty, dopravní prostředek, účel cesty, periodicita cesty. Atributy vzdálenosti a doby trvání cesty respondent nevyplňoval. Vzdálenost a doba trvání byly doplněny později, čas byl vypočítán z počátečního a koncového času cesty a vzdálenost změřena pomocí mapových portálů www.mapy.cz a www.google.cz/maps/.
- **Formulář B pro respondenty s vyplněným vzorem záznamníku cest**

- **Průvodní dopis** s informacemi o šetření, kterého se respondenti účastní a kontaktem na vedoucího práce.

Formulář A a formulář B, které respondenti vyplňovali, obsahovaly v horní části kódy příslušné domácnosti, ke které respondent náleží a unikátní kód každého respondenta. Kódy byly tvořeny písmeny BL, která značí příslušnost k území ORP Blatná. Číselná část kódu pak rozlišovala jednotlivé domácnosti a respondenty z hlediska příslušnosti k domácnostem a odlišovala respondenty z jedné domácnosti mezi sebou.

3. 2. Průběh šetření

Po vytipování konkrétních domácností v potřebném počtu v jednotlivých obcích došlo k oslovení respondentů a k představení práce. Pokud oslovení respondenti souhlasili, domluvilo se období sledování. Pouze v 1 případě oslovený respondent odmítl účast na šetření. Na začátku záznamu dat každé domácnosti proběhlo poučení o správném zapisování hodnot jednotlivých atribut a ukazatelů, aby nedocházelo k časovému zdržení či jiným komplikacím.

Vlastní dotazníkové šetření probíhalo v období od 9. 11. 2013 do 11. 1. 2014 (v analytické části uváděno jako sledované období). Tento způsob šetření, kdy nedošlo k zaznamenání dat od všech respondentů ve stejný čas najednou, byl zvolen i z toho důvodu, že spolu s dotazníky bylo potřeba respondentům zapůjčit i GPS logery, kterých se pro potřeby práce nacházelo ve výzkumu pouhých 14. Data o mobilitě respondentů pocházela celkem z 3 sledovacích dnů, které byly pevně stanoveny již před zahájením šetření. Jednalo se o pracovní dny pondělí a středu a o víkendový den sobotu. Všichni členové téže domácnosti museli zaznamenávat data ve stejném období.

3. 3. Metodika analýzy dat

Veškerá data zaznamenaná na formulářích se nejprve převedla do elektronické podoby v prostředí programu Microsoft Excel 2007. Pomocí funkcí programu došlo k výpočtům sum, průměrů a procentuálního zastoupení na celku jednotlivých atribut cest potřebných k hodnocení mobility obyvatel ve zvoleném území.

Na základě zvolených dílčích cílů a potřeby zhodnotit každodenní pohyb obyvatel Blatenska i celkově bylo dále s vypočítanými údaji nakládáno odpovídajícím

způsobem. Pomocí funkce filtrů se výsledky filtrovaly a kombinovaly za účelem dosažení co možná nejlépe vypovídajících charakteristik vzniklých z výsledků.

Z tohoto způsobu nakládání s daty vznikla řada tabulek a z nich následně grafy, které názorně zobrazují charakter mobility obyvatel ORP Blatná jednotlivých skupin obyvatelstva. Hlavní nástroje v porovnání dat příslušných skupin obyvatel představovaly především ukazatele počet cest, vzdálenost a doba trvání cesty.

3. 4. Šetření pomocí GPS přístrojů

Druhý typ sledování každodenní prostorové mobility obyvatel na území ORP Blatná představovalo použití GPS datalogerů Canmore GT – 730FL – S. Pro šetření zapůjčila 14 přístrojů Katedra geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Přístroje propojuje s počítačovou technikou software CanWay v. 1. 1. 03.

3. 4. 1. Kritéria šetření a průběh šetření

Na rozdíl od dotazníkového šetření zahrnovalo šetření pomocí GPS vzorek respondentů 12 domácností. Zvolené domácnosti patřily ovšem také do respondentského vzorku dotazníkového šetření, což znamená, že respondenti 12 vybraných domácností se zúčastnily obou typů sběru dat a to současně v jednom období. Kritéria výběru respondentů byla tedy shodná jako při výběru respondentů pro dotazníkové šetření. Respondenti zaznamenávali svůj pohyb pouze jediný den ze zvolených sledovacích dnů dotazníkového šetření. Účastníci GPS sběru dat měli tedy možnost volby sledovacího dne ze dnů pondělí, středa, sobota. Respondenti jedné domácnosti museli zaznamenat svůj pohyb ve stejný den.

GPS šetření probíhalo ve stejném období jako dotazníkové šetření, respondenti pocházeli z vybraných obcí, zmíněných výše v kapitole 3. 1. 1. U některých respondentů nastaly komplikace při záznamu dat. Některé cesty v průběhu dne se nahrály pouze částečně či se nenahrály vůbec. GPS přístroj často ztrácel signál. Přesnost záznamu v několika případech je přinejmenším diskutabilní. Z důvodu výše zmíněných problémů nelze výstupy z GPS šetření označit za 100 % vypovídající. Pro vizualizaci získaných dat byla nakonec vybrána jedna modelová rodina s nejkvalitněji zachycenými daty.

3. 4. 2. Metodika analýzy dat

Propojením přístroje s počítačem přes program CanWay se zaznamenaná data exportovala do formátu GPX , které již šlo úspěšně použít pro analýzu v sadě programů ArcGis 10, konkrétně pak v ArcScene a ArcMap. V ArcMap musely být nejprve data ve formátu GPX převedeny do shapefilů. Další krok představovala úprava údajů o čase pohybu respondentů v atributové tabulce. K úkonu úpravy údajů byly vedle ArcMap využity ještě programy Microsoft Office Access 2007 a Microsoft Office Access Excel 2007.

Po úpravě části dat v atributové tabulce došlo k převedení shapefilu do podoby 3D podoby v nástroji 3D Analyst. Následně z bodových shapefilů v 3D podobě vznikly konverzí s využitím nástroje Data Management Tools - Features-Points to line shapefile liniové. Takto upravené liniové shapefile bylo již možno zobrazit v prostředí ArcScene a doplnit o vhodnou podkladovou mapu a další náležitosti. Liniové shapefile v 3D podobě jednotlivých respondentů, znázorňující pohyb v prostoru a čase byly doplněny o upravené bodové shapefile v 3D podobě, kde byly vybrány důležité časové údaje v průběhu dne. Časové údaje znázorňují body, které v ideálním případě představují rozestupy 30 minut. Ovšem ne vždy se tento záměr podařil, a tak některé body času spíše signalizují zlomové okamžiky pohybu konkrétního respondenta.

4. Analytická část – vyhodnocení dat každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná

Následující kapitola analyzuje data získaná v průběhu šetření a přináší výsledky, které jsou v některých případech srovnávány s výsledky dřívějších prací. Zároveň se kapitole snaží o odhalení a odůvodnění příčin charakteru mobility jednotlivých hodnocených skupin obyvatel.

4. 1. Složení respondentů dotazníkového šetření

Dotazníkového šetření každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná se zúčastnilo 98 osob z celkem 40 domácností. Domácnosti pocházely z 9 obcí z celkem 26 možných obcí, jak již bylo zmíněno výše v 3. 1. 1. Jednalo se o výše zmíněné obce Bělčice, Blatná, Chlum, Chobot, Lnáře, Lom, Tchořovice, Uzeničky a Záboří. Bližší charakteristiku složení respondentů a domácností zpřehledňuje *Tabulka č. 2*.

Tab. č. 2: Složení domácností a respondentů dle:

1. Domácnosti		2. Respondenti	
Dle počtu osob:		Dle věku:	
Počet osob	Počet domácností	Věková kategorie	Počet osob
1	0	12 - 17 let	6
2	26	18 - 25 let	21
3	11	26 - 35 let	19
4	2	36 - 49 let	26
5	1	50 - 64 let	17
6 a více	0	65 a více let	9
Dle výše čistého měsíčního příjmu:		Pohlaví:	
Příjem	Počet domácností	Muži	51
do 10 tis. Kč	0	Ženy	47
10 - 20 tis. Kč	4	Dle ekonomické aktivity:	
20 - 30 tis. Kč	8	Ekon. aktivita	Počet osob
30 - 40 tis. Kč	17	Prac. zaměstnanec	67
40 - 50 tis. Kč	8	OSVČ	3
nad 50 tis. Kč	3	Nezaměstnaný	0
Dle počtu automobilů v domácnosti:		Sdující	12
Počet automobilů	Počet domácností	Mateřská dov.	3
0	0	Důchod	13
1	18	Dle bydliště:	
2	17	Bydliště	Počet osob
3	4	Město Blatná	42
4 a více	1	Venkov	56
Celkový počet domácností: 40			
Celkový počet osob: 98			
Průměrný počet osob v domácnosti: 2,45			

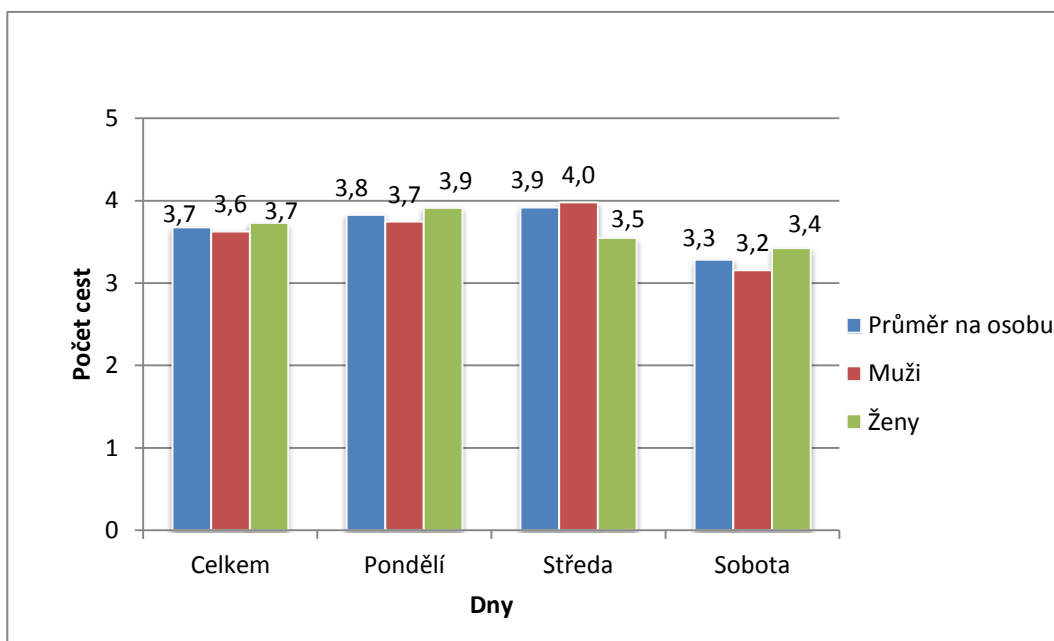
Zdroj: vlastní výzkum

4. 2. Celkové zhodnocení prostorové mobility obyvatel

V průběhu sledovacího období vykonali respondenti celkem 1081 cest, urazili téměř 12600 km a na cestách strávili přibližně 397 hodin času, tj. cca 16 dní. Z hlediska počtu cest byla nejsilnějším dnem středa, dále pondělí a nejméně cest se odehrálo v sobotu. Největší vzdálenost byla uražena v sobotu, a to 4378 km. Mezi pracovními dny činil rozdíl 7 km ve prospěch středy. V pondělí bylo dosaženo nejnižší hodnoty i v porovnání času stráveného na cestách. Nejvíce času pohybem v prostoru strávili lidé na Blatensku ve středu. V průměru za sledované období vykonali respondenti 3,68 cest na osobu denně, přesuny v prostoru strávili cca 81 min na osobu a průměrná vzdálenost činila 81 km na osobu.

4. 2. 1. Rozdíly každodenní prostorové mobility dle pohlaví

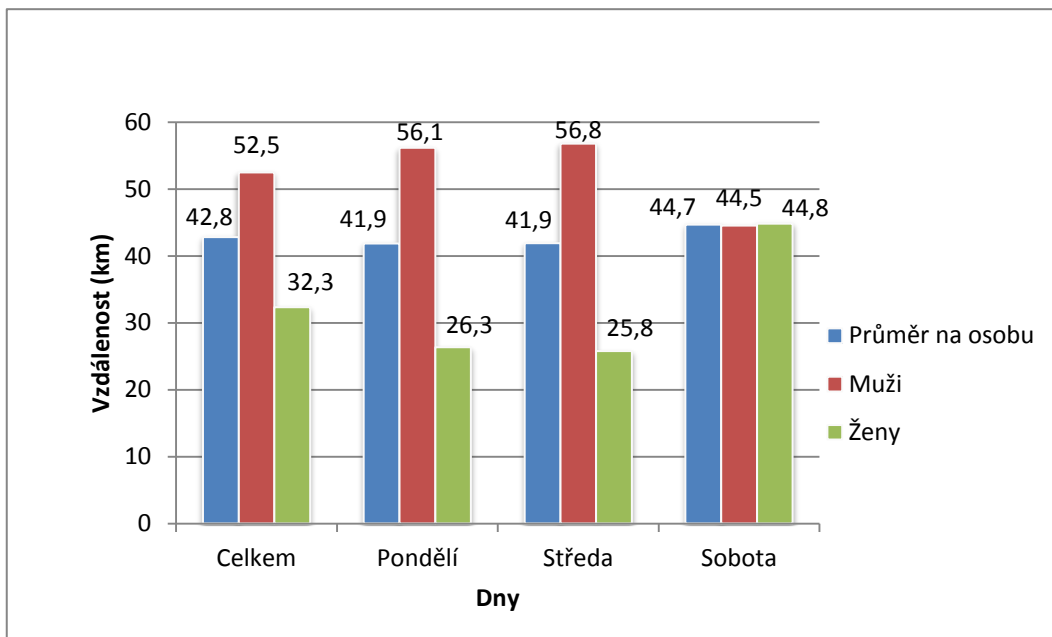
Graf č. 1: Průměrný počet cest na osobu dle pohlaví v ORP Blatná za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

V porovnání průměrných počtů cest na osobu nelze v *Grafu č. 1* pozorovat velké rozdíly mezi muži a ženami, vždy jen v řádu desetin procentních bodů. Mírná odlišnost, avšak u obou pohlaví, se vyskytuje v sobotu, kdy průměrný počet cest na osobu klesá.

Graf č. 2: Průměrná vzdálenost na osobu dle pohlaví v ORP Blatná za celé sledované období

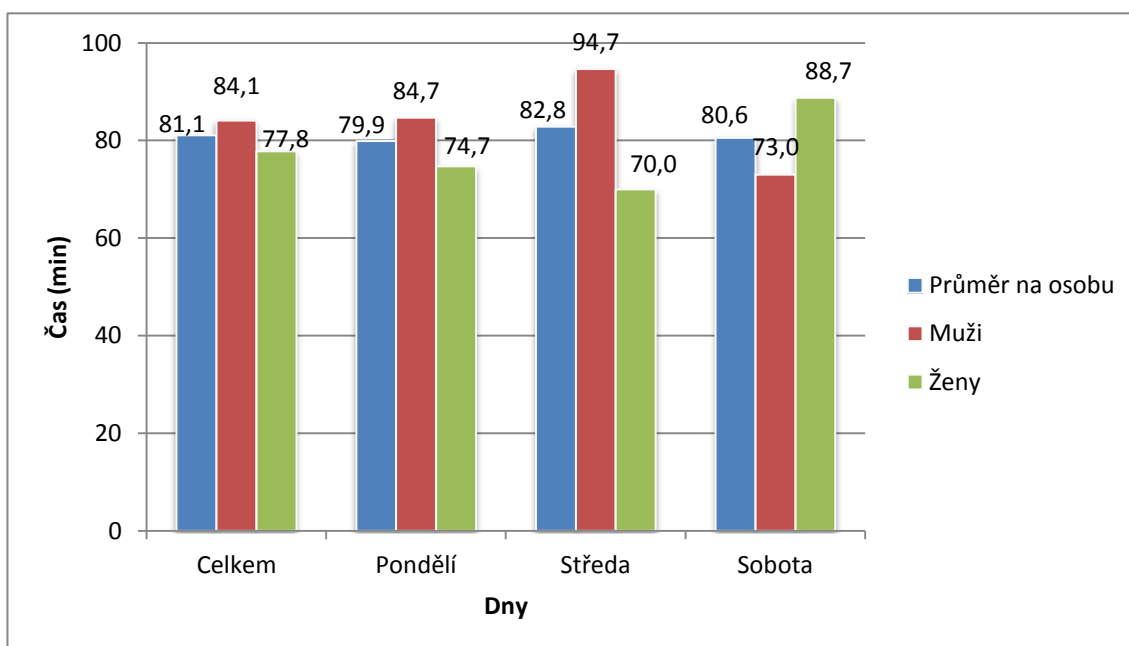


Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Průměrná vzdálenost na osobu se liší, jak v rozdílu pohlaví, tak i ve srovnání jednotlivých sledovacích dnů (viz Graf č. 2). Celková průměrná vzdálenost na jednoho muže i průměrné vzdálenosti na jednoho muže v obou pracovních dnech významně převyšují vzdálenosti žen. Průměrné vzdálenosti na jednu ženu v pondělí a ve středu představují přibližně pouze polovinu průměrných vzdáleností mužů. O víkendu se rozdíly mezi pohlavími stírají a naopak ženy mírně dosahují vyšší průměrné vzdálenosti. Podobných výsledků dosáhla ve své práci i Jindrová (2012), která se zabývala genderovými rozdíly podrobněji na území POÚ Písek. Naopak National Travel Survey (2010) zjistil podstatně vyšší hodnoty vzdálenosti u žen.

Odůvodnění vyšší hodnoty mužské průměrné vzdálenosti lze hledat v odlišnosti povolání, především pak v nutnosti překonávat delší vzdálenosti při dojížděcí za prací a pracovních cestách, které vykonávali více muži. Muži měli větší zastoupení ve výzkumu (51 mužů a 47 žen), ale tato skutečnost se projevuje v absolutních výsledcích a v průměrném vyjádření nemůže působit. Doplňující příčinou, která souvisí s povoláním či ekonomickou aktivitou obecně, lze hledat v tradiční zažití roli ženy pečovatelky o rodinu a domácnost a naopak muž, jenž nese roli živitele rodiny a musí tedy vykonávat delší cesty za prací než ženy. Pokud muži vykonávají vzdálenostně delší cesty než ženy, vyplývá z toho fakt, že i průměrná doba mužů bude především v pracovních dnech vyšší než u žen, jak je velmi dobře patrné v Grafu č. 3.

Graf č. 3: Průměrný čas strávený v průběhu dne na cestách dle pohlaví v ORP Blatná za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Víkend se opět jako v případě vzdálenosti v *Grafu č. 2* od pracovních dnů liší. V sobotu strávily na cestách více času ženy. Tento čas byl využit především při cestách za nákupy, které plní především ženy. Rozdíly v účelu cest u pohlaví se tato práce podrobněji nezabývá. Práce zaměřené na genderové rozdíly pochází od již zmíněné Jindrové (2012), částečně lze nalézt rozdíly mezi pohlavími i v pracích Pergl, Novák (2010) z prostředí suburbie Prahy či Temelová (2011).

4. 2. 2. Rozdíly každodenní prostorové mobility dle věku

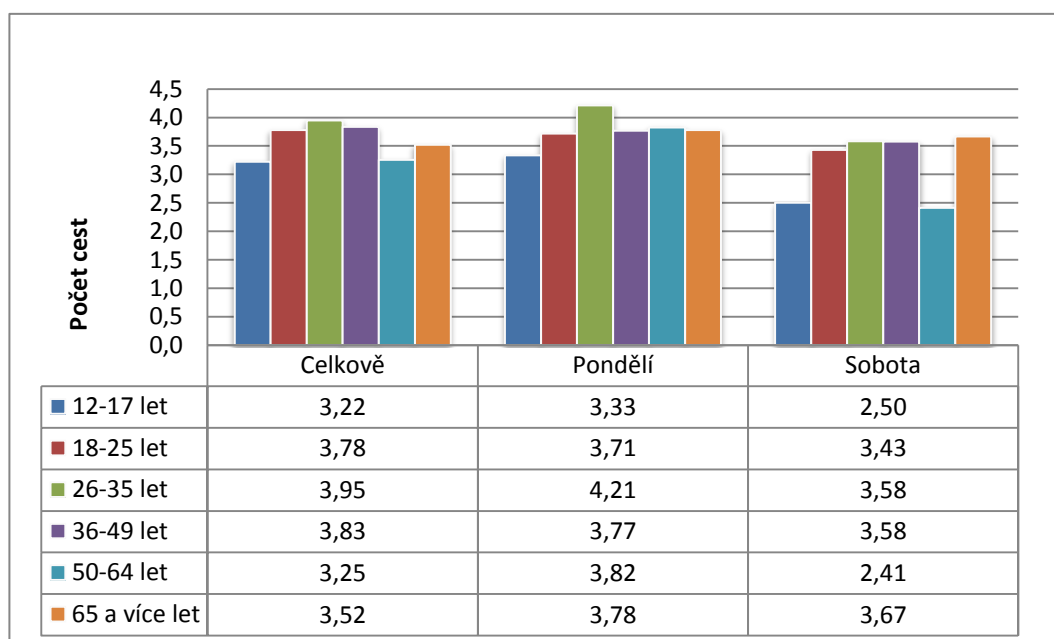
Z hlediska věku se rozdíly v každodenní mobilitě projevují daleko více a výrazněji než u pohlaví. Mobilitou, i když trvalejšího charakteru, tedy migrací se na území ORP Blatná zabývala ve své bakalářské práci Bulková (2012) a i ona sledovala odlišnostmi z hlediska věku. Ačkoliv se práce Bulkové věnuje jinému typu prostorové mobility a nelze ji zcela srovnávat s údaji každodenní prostorové mobility, v některých rysech lze nalézt jistou podobu či zákonitost. Z výsledků Bulkové lze vyčíst a hrubě do terminologie této práce přenést, že „nejmobilnější skupinou“, především z hlediska vzdáleností, by mohla být skupina obyvatel mladšího věku tedy věkové kategorie 18 – 25 let, 26 – 35 let popřípadě i 36 – 49 let. Naopak méně „mobilnější“ obyvatelé by

představovali lidé ve věku 50 – 64 let, 65 a více let a také děti tedy kategorie 12 – 17 let. Blíže se věkem jako faktorem ovlivňujícím každodenní prostorovou mobilitu zabývala již zmiňovaná Jindrová (2012), která své výsledky porovnávala s některými výzkumy evropských sociologů a geografů.

Konkrétní zaměření na mobilitu lidí z hlediska věku a vyhraněným zájmem o určité věkové kategorie rozpracoval ve své práci Novák et al. (2012), který se soustředil na pohyb mladých pražanů či opět National Travel Survey (2010) a nebo Schwanen et al. (2010), který se zabýval mobilitou starých lidí.

V této kapitole byly porovnávány výsledky jednotlivých kategorií ve smyslu srovnání pracovního dne, v tomto případě jen pondělí a dne víkendového soboty. Pracuje se opět s ukazateli počtu cest, průměrné vzdálenosti a průměrné doby strávené přemísťováním (vše na osobu), ale i zde se jedná pouze o celkové shrnutí výsledků a neřeší souvislosti a příčiny do hloubky, jak je tomu až v případě dílčích cílů v následujících kapitolách (4. 3. a 4. 4.).

Graf č. 4: Průměrný počet cest na osobu dle věku v ORP Blatná porovnání pracovního a víkendového dne ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Výše zmíněný předpoklad o vyšší mobilitě některých věkových kategorií do jisté míry potvrzuje *Graf č. 4*. Zároveň lze na okraj říci, že průměrný počet cest není nejvhodnějším ukazatelem při porovnávání v některých případech analýzy. Jeho vypovídající hodnota není tak průkazná, jako je tomu například u průměrného času či vzdálenosti.

I přes mírnou kritiku průměrného počtu cest na osobu, lze identifikovat odlišnosti jednotlivých věkových kategorií. Nejvíce cest v průměru na osobu vykonali obyvatelé Blatenska ve věku 26 – 35 let a to jednak v celkovém průměru za sledovací období tak především v pracovní den. Ovšem i v sobotu patřila věková skupina 26 – 35 let mezi mobilnější kategorie. Celkové srovnání odhaluje také vysoký průměrný počet cest u dalších dvou věkových kategorií, tvořící nejvýznamnější produktivní složku obyvatelstva ORP Blatná (věkové kategorie 18 – 25 let a 36 – 49 let). V odstupeu přibližně 0,3 se nachází nejstarší věková kategorie, jejíž mobilitu tvořily (ze zběžného průzkumu) především cesty za službami a nákupem, o víkendu pak značný podíl patřil návštěvám rodiny, přátel.

V pondělí, jakožto v pracovním dni, jasně dominuje kategorie 26 – 35 let s průměrem 4,2 cesty na osobu. V řádu pouhých setin procentních bodů se liší věkové kategorie 18 – 25 let, 36 – 49 let a také 65 a více let. Nejnižšího průměrného počtu cest dosahuje nejmladší věková kategorie 12 – 17 let. Příčinou může být dle Jindrové (2012), která se u této kategorie dopracovala k podobným výsledkům, jednak částečné kopírování cest dětí jejich rodičů a také druh účelu cest v průběhu pracovního, v případě této věkové kategorie školního dne. Na volnočasové aktivity pak nezbyvá prostor a hlavní podíl zaujímají cesty do školy nedaleko bydliště.

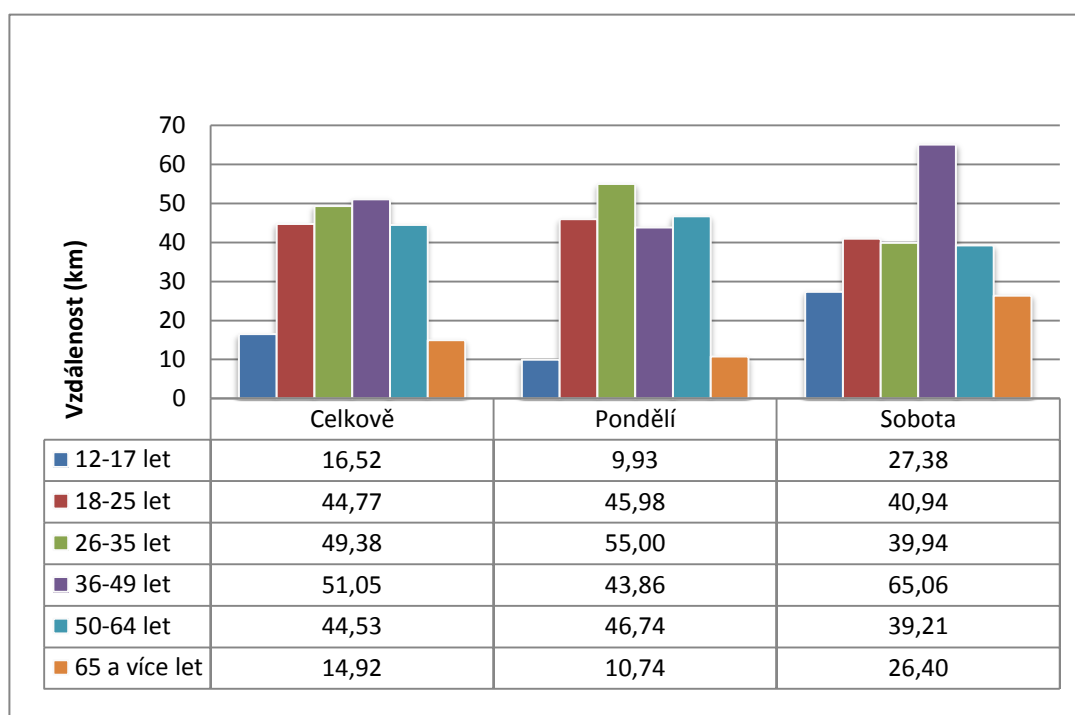
V sobotu se pak vyrovnávají rozdíly jednotlivých mobilnějších kategorií z pracovního dne. Nejvyšší hodnoty dosahuje kategorie nejstarších obyvatel, díky již zmiňovanému výkonu návštěv rodiny a přátel. Paradoxně klesá ještě více oproti pracovnímu dnu průměrný počet cest u nejmladší kategorie, která ale pravděpodobně souvisí s druhem volnočasových aktivit dnešních dětí, jenž nevyžaduje prostorovou mobilitu v takové míře jako v minulosti. Příčina poklesu průměrného počtu cest věkové kategorie 50 – 64 let zůstává neobjasněna.

Z hlediska vzdálenosti uražené během dne v celkovém srovnání průměrů a v pracovním dni je z *Grafu č. 5* patrné, že obyvatelstvo produktivního věku výrazně převyšuje hodnoty před- a postproduktivního věku. Znatelnými příčinami je opět rozdílnost účelu cest, kdy kategorie produktivního věku překonávají větší vzdálenosti při dojížděcí do práce, pracovních cestách a popřípadě i cestách za nákupy a službami. Naproti tomu děti a starší lidé cestují nejčastěji do školy a za nákupem a službami pokud možno v místě bydliště či do sídla, co nejbližší místu bydliště. Vliv má zákonitě i počet cest, který byl především u kategorie 12 – 17 let značně nižší než u ostatních věkových kategorií.

Sobota je pak specifická výrazným nárůstem průměrné vzdálenosti u věkové kategorie 36 – 49 let, která může pocházet z příčiny stabilnějšího zabezpečení z hlediska příjmů, postupným odcházením dětí z těchto domácností a tím i větší možnosti rekreace ve vzdálenějších místech od místa bydliště a cestami do

vzdálenějších sídel za nákupy a službami. Relativně vyrovnané vůči sobě se jeví zbylé 3 věkové kategorie produktivního věku, u kterých došlo v porovnání s pracovním dnem k mírnému poklesu. Lidé těchto kategorií nemusí o víkendu překonávat v některých případech značné vzdálenosti při dojížděce do práce a celkově mohou více odpočívat po náročném pracovním týdnu. Nejnižší průměrné vzdálenosti pak patří nejmladší věkové kategorii a také kategorii 65 a více. Oproti pracovnímu dni ovšem průměrné vzdálenosti u obou kategorií výrazně narostly o více než dvojnásobek. Vysvětlení lze hledat ve větším prostoru pro volnočasové aktivity spojené s pohybem venku a to u obou kategorií, u nejstarší věkové kategorie může být nárůst způsoben též vyšší mírou návštěv rodiny a přátel, které například bydlí ve větší vzdálenosti od místa bydliště respondentů této kategorie, jak se projevilo i ve výsledcích Jindrové (2012) na území POÚ Písek při rozboru účelů cest v sobotu u věkové kategorie 65 a více let.

Graf č. 5: Průměrná vzdálenost na osobu dle věku v ORP Blatná porovnání pracovního a víkendového dne ve sledovaném období



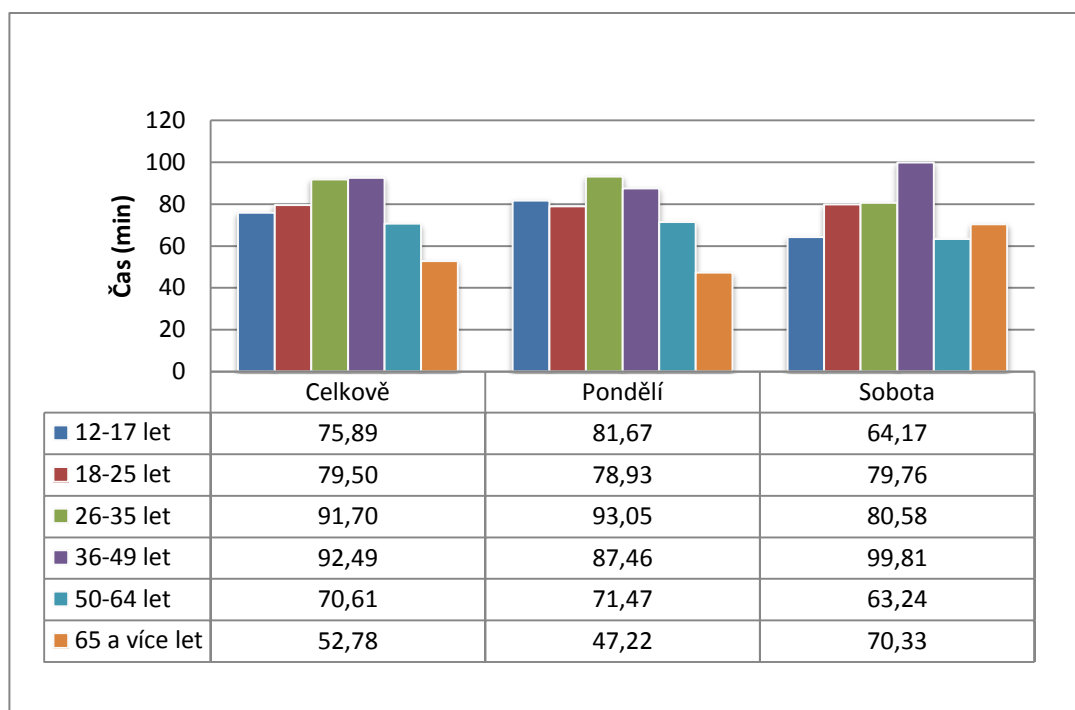
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 6 přibližuje mobilitu jednotlivých věkových kategorií obyvatel ORP Blatná z hlediska průměrné doby strávené v průběhu dne jednou osobou na cestách. Jak již bylo řečeno, hodnocení mobility na základě věku není hlavní náplní práce.

V případě srovnání celkových průměrů jednotlivých kategorií znovu dosahují nejvyšších hodnot, stejně jako u průměrné vzdálenosti, ovšem vyjma kategorie

50 – 64 let, věkové kategorie produktivní složky obyvatelstva. Jasně nejkratší část dne, což je především zapříčiněno účelem cesty, tráví přesuny nejstarší věková kategorie. Starší lidé s nejnižším průměrem i v pracovním dni cestují nejčastěji za nákupy a službami v nedaleké vzdálenosti od místa bydliště. Jejich mobilita z hlediska vzdálenosti narůstá až o víkendovém dni, kdy vykonávají cesty v souvislosti s návštěvami rodiny a přátel na delší vzdálenosti a tím i v delším čase.

Graf č. 6: Průměrný čas strávený v průběhu dne na cestách dle věku v ORP Blatná porovnání pracovního a víkendového dne ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

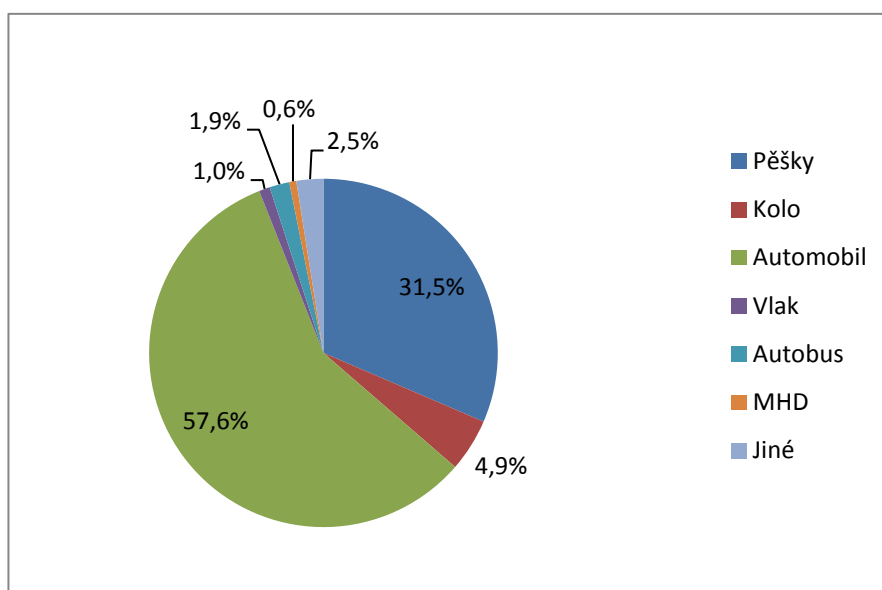
Zajímavé je také sledovat mobilitu z hlediska času u nejmladší věkové kategorie. Jak píše Jindrová (2012) ve svých výsledcích, věková kategorie 12 – 17 let vykonává nejčastěji cesty v pracovním (školním) dni za účelem dojížděky (docházky) do škol. Ačkoliv se to u průměrné vzdálenosti na osobu tak nejevilo, musí často školáci, především pak středoškoláci, překonat poměrně dlouhou vzdálenost při cestě do školy. Při využití z velké části hromadné dopravy či pěší chůze, jež nedisponují tak vysokou přepravní časovou schopností jako např. automobil se průměrné hodnoty času zvyšují. Odůvodnění je jednoduché. Věková kategorie 12 – 17 let nemůže ze zákona řídit osobní automobil a dojíždění do školy s rodiči není ve většině případů možné, protože se pracoviště nacházejí vzdálené od školy a pro rodiče, ve větší míře ještě pro rodiny

s dětmi mladšího věku, je dle Temelové (2011) velice obtížné skloubit pracovní a rodinné závazky, kterým musí čelit.

4. 2. 3. Využití dopravního prostředku dle výsledků dotazníkového šetření v ORP Blatná ve sledovaném období

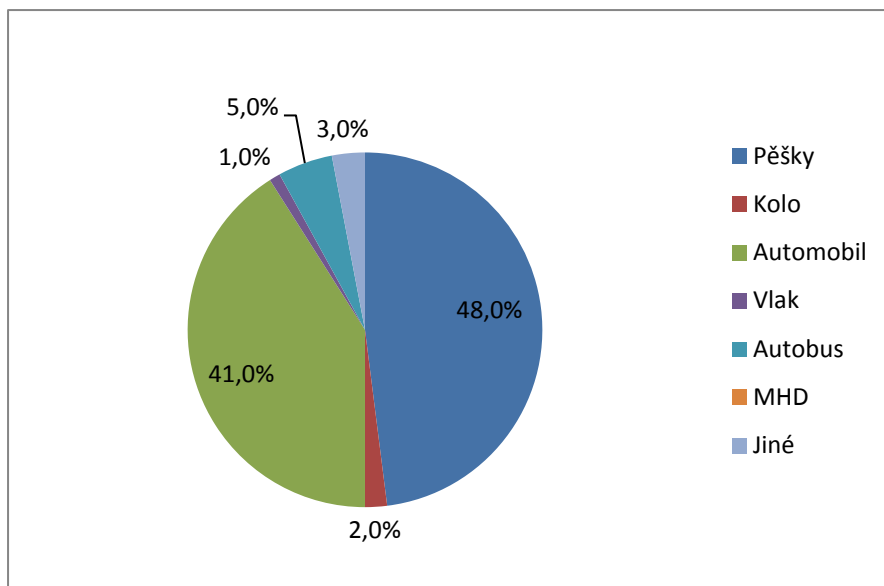
Následující kapitola analytické části stručně přibližuje problematiku využití dopravního prostředku obyvateli ORP Blatná. Opět zde byla zvolena metoda hodnocení ukazatelů průměrného počtu cest, průměrné vzdálenosti a času tentokrát v procentuálním vyjádření podílu konkrétního dopravního prostředku na celku. K srovnání pak byly vybrány celkové shrnutí, využití dopravního prostředku v pondělí (pracovní den) a sobota (víkendový den).

Graf č. 7: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v ORP Blatná za celé sledované období



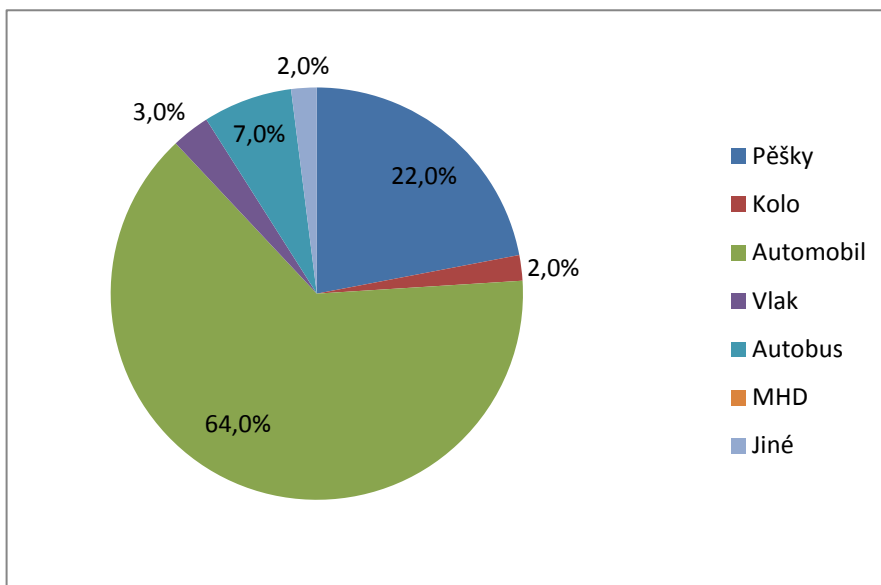
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 8: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: Jindrová (2012)

Graf č. 9: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest ve Velké Británii v roce 2010



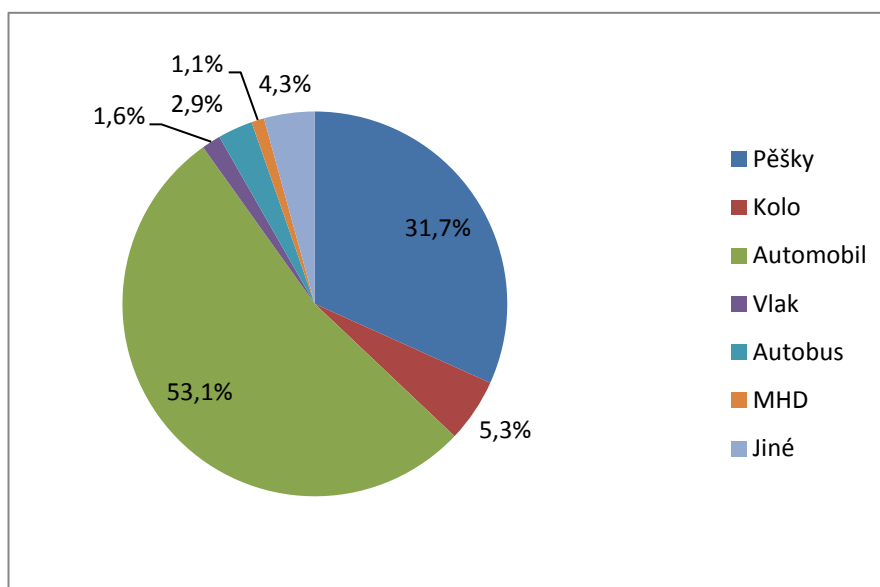
Zdroj: National Travel Survey (2010)

U analýzy procentuálního využití dopravního prostředku dle počtu cest za celé období se naskytla příležitost srovnání údajů výzkumu z ORP Blatná (*Graf č. 7*) s výzkumem Jindrové (2012) v POÚ Písek z roku 2012 (*Graf č. 8*) a dokonce porovnání mezinárodní, v podobě procentuálního využití dopravních prostředků ve Velké Británii

v roce 2010 (*Graf č. 9*) z National Travel Survey (2010), kde se samozřejmě jednalo o výzkum na mnohem větším území a o údaje za celý rok.

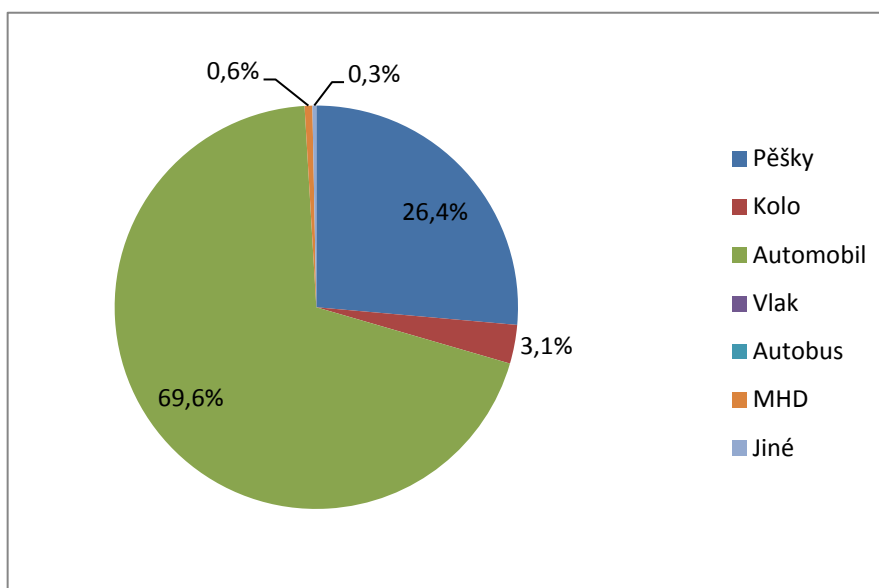
V případě porovnání dvou českých území je jasně patrný rozdíl kategorií Pěšky a Automobil. Obyvatelé území ORP Blatná mnohem častěji využili k cestování osobní automobil než obyvatelé Písecka, blížili by se tak více obyvatelům Velké Británie, kde byl automobil použit dokonce z 64 %. Kategorie Pěšky se umístila ve všech 3 výzkumech shodně na 2. místě. Když opomineme opět výzkum ve Velké Británii, odvíjí se rozdíly Blatenska a Písecka nejspíše od rozdílného stylu života obyvatel, žijících na územích s odlišnou typologií sídelní struktury, kdy u ORP Blatná jde o venkovskou sídelní strukturu oproti městskému prostředí Písku. Druhou otázkou je i původ respondentů z jednotlivých obcí v obou výzkumech, a to nejen z hlediska bydliště, ale také příjmu, atd. Z dalších kategorií stojí za upozornění využití autobusu, které v ORP Blatná zaujímá oproti Písku i Velké Británii marginální postavení. Důvodem může být zajisté horší dopravní obslužnost venkovského typu osídlení na území ORP Blatná.

Graf č. 10: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v ORP Blatná v pondělí ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 11: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v ORP Blatná v sobotu ve sledovaném období

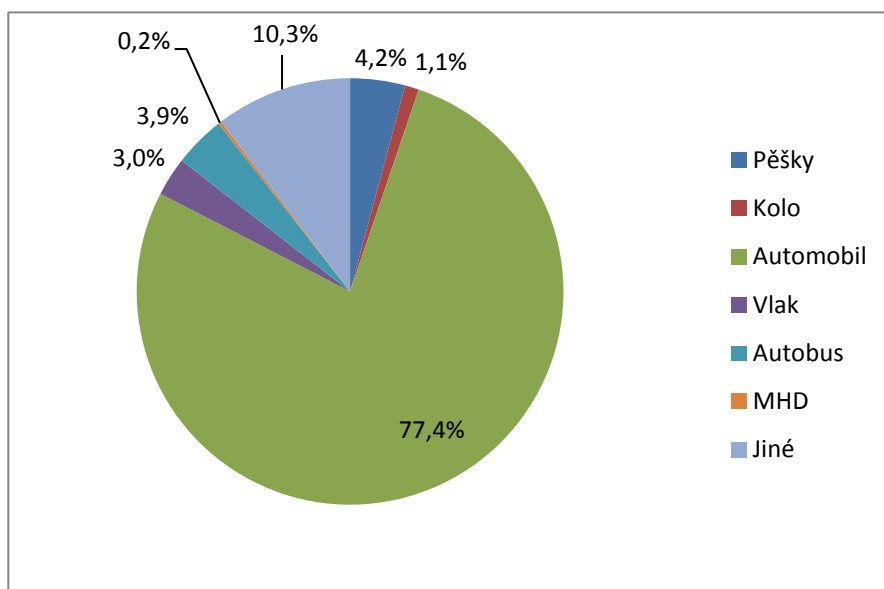


Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Srovnání pracovního (*Graf č. 10*) a víkendového dne (*Graf č. 11*) odhaluje především větší různorodost využití dopravních prostředků. Sobota postrádá cesty vlakem a cesty autobusem dosahují pouze minimálního zastoupení. Jako i při srovnání jiných ukazatelů (viz dále), představuje nejpoužívanější dopravní prostředek automobil a poté pěší chůze. V sobotu ovšem podíl auta ještě narůstá na úkor právě pěší chůze. Tato změna opět souvisí především s účelem cest v jednotlivých dnech a také s již zmiňovanou úrovní dopravní obslužnosti veřejné hromadné dopravy, která nutí obyvatele ORP Blatná více využívat osobní automobil, o to silněji v sobotu, kdy jsou spoje veřejné hromadné dopravy ještě slabší.

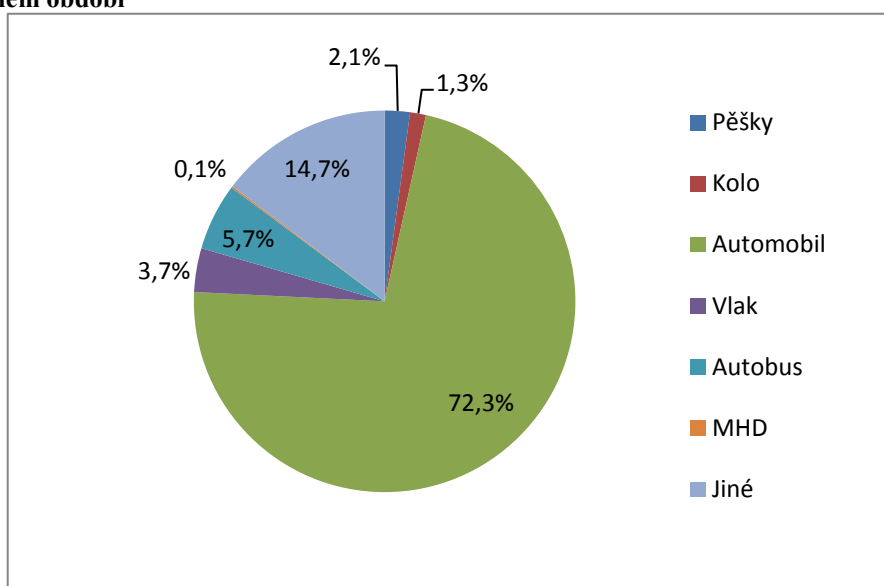
Grafy č. 12 až 14 zobrazují procentuální využití dopravního prostředku v ORP Blatná v celkovém srovnání, v pondělí a v sobotu z hlediska vzdálenosti. Ilustrativně je pak doplněn *Graf č. 15* s údaji o využití dopravního prostředku ve Velké Británii. V obou dvou sledovaných dnech i v celkovém srovnání převládá z hlediska podílu na celkové vzdálenosti využití osobního automobilu. V sobotu osobní automobil naprosto dominuje, kdy jeho podíl nabývá hodnoty nad 90 %. Opět jako v případě ukazatele počtu cest lze říci, že v sobotu využili lidé v ORP Blatná méně druhů dopravních prostředků než v pracovním dni. Důvody již byly zmíněny výše.

Graf č. 12: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti v ORP Blatná za celé sledované období



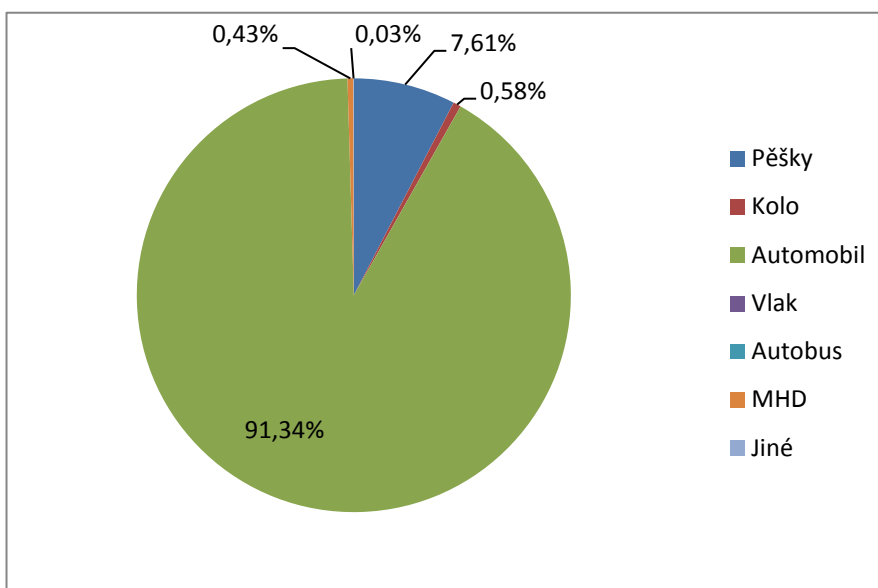
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 13: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti v ORP Blatná v pondělí ve sledovaném období



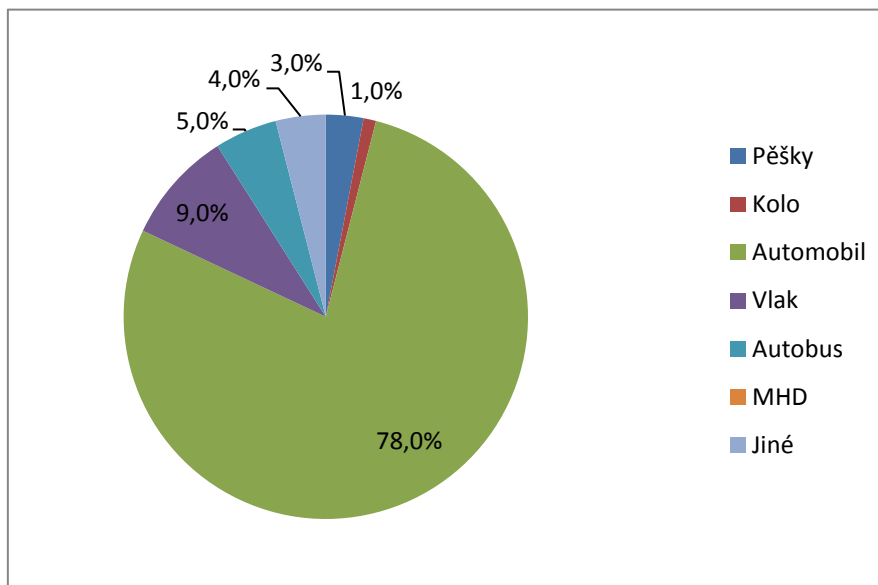
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 14: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti v ORP Blatná v sobotu ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 15: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti ve Velké Británii v roce 2010



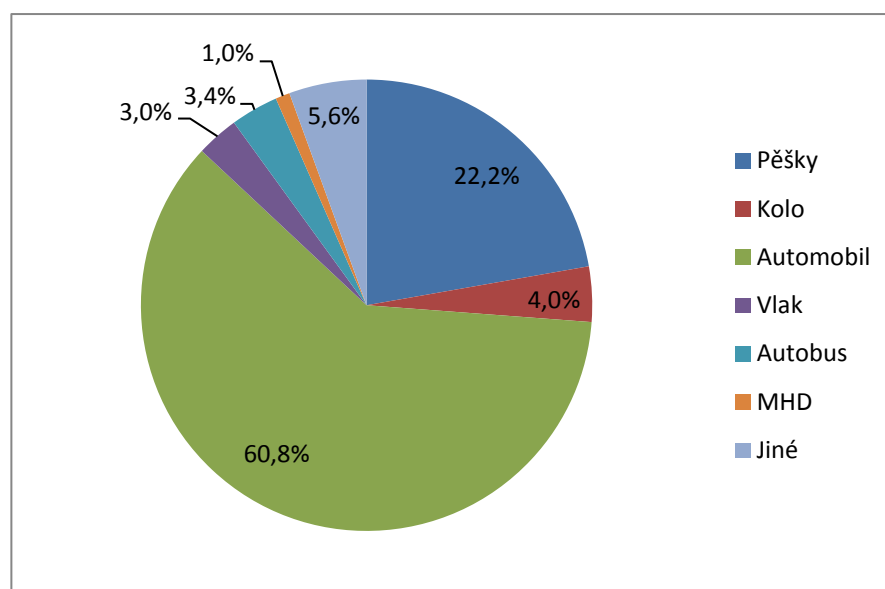
Zdroj: National Travel Survey (2010)

Ukazatel průměrného času se odvíjí jednak od vzdálenosti uražené druhem dopravního prostředku a jednak přepravní rychlostí konkrétního druhu dopravy. U osobního automobilu je potřeba dodat, že vysoký časový podíl získává především díky velké vzdálenosti, kterou překonává a s tím souvisí i delší doba strávená na cestě,

jinak lze pochopitelně osobní automobil považovat za nejrychlejší dopravní prostředek v pozemní dopravě v podmínkách sledovaného území. Z tohoto důvodu nelze ukazatel času hodnotit jako nejlepší nástroj pro analýzu využití dopravního prostředku, neboť, jak píše Novák (2004), k jednotlivým typům účelů cest je využíván odpovídající způsob dopravy daným dopravním prostředkem. Na kratší vzdálenosti se více využívá pěší chůze než osobního automobilu. S tím dále souvisí i rozdílná doba strávená ne cestě dle zvoleného druhu dopravy.

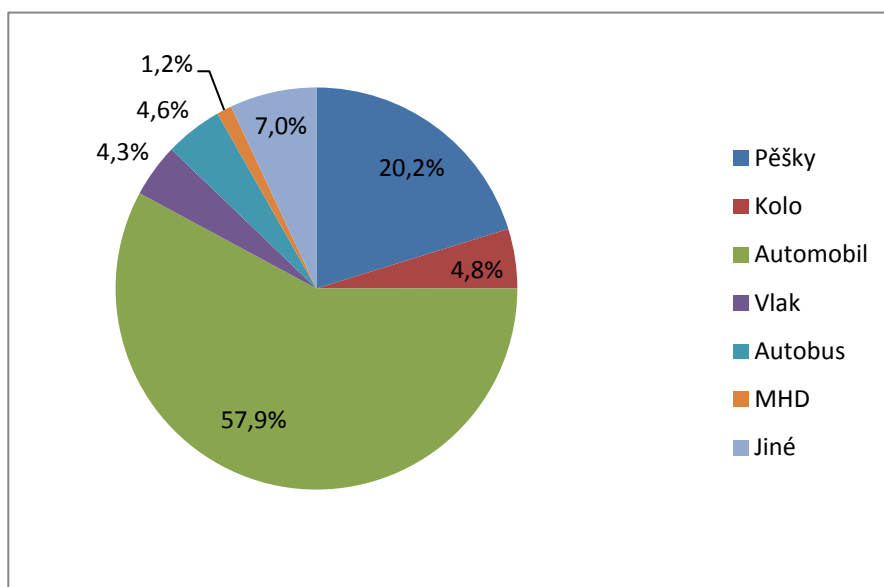
Celkové srovnání (*Graf č. 16*) ukazuje dominantní postavení osobního automobilu, které se opět, podobně jako v případě vzdálenosti, ještě více ukazuje o víkendovém dni (*Graf č. 18*).

Graf č. 16: Procentuální využití dopravního prostředku dle času v ORP Blatná za celé sledované období



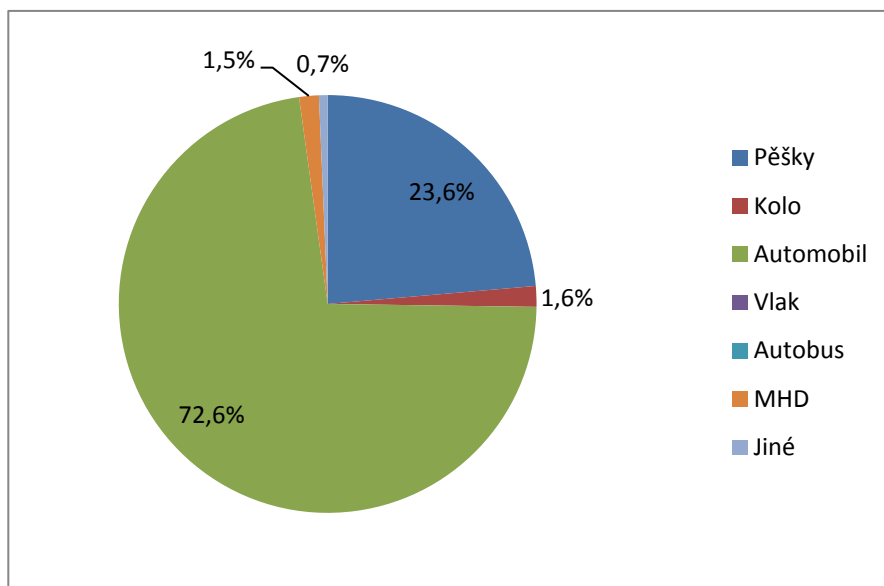
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 17: Procentuální využití dopravního prostředku dle času v ORP Blatná v pondělí ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 18: Procentuální využití dopravního prostředku dle času v ORP Blatná v sobotu ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

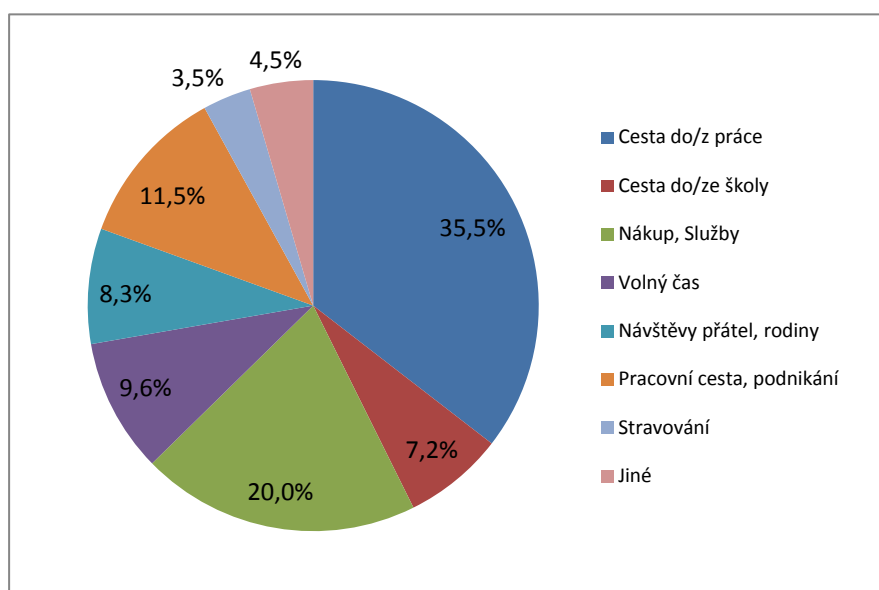
V sobotu dochází oproti pracovnímu dni (*Graf č. 17*) k absenci některých druhů dopravy, jak již bylo zmíněno při hodnocení ukazatele vzdálenosti. O víkendu byl více

využíván osobní automobil a také vzrostl podíl pěší chůze. Důvody souvisí s horší úrovní dopravní obslužnosti veřejné hromadné dopravy a s účelem cest, který je blíže rozebírán v následující kapitole 4. 2. 4.

4. 2. 4. Hodnocení každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná dle účelu cesty

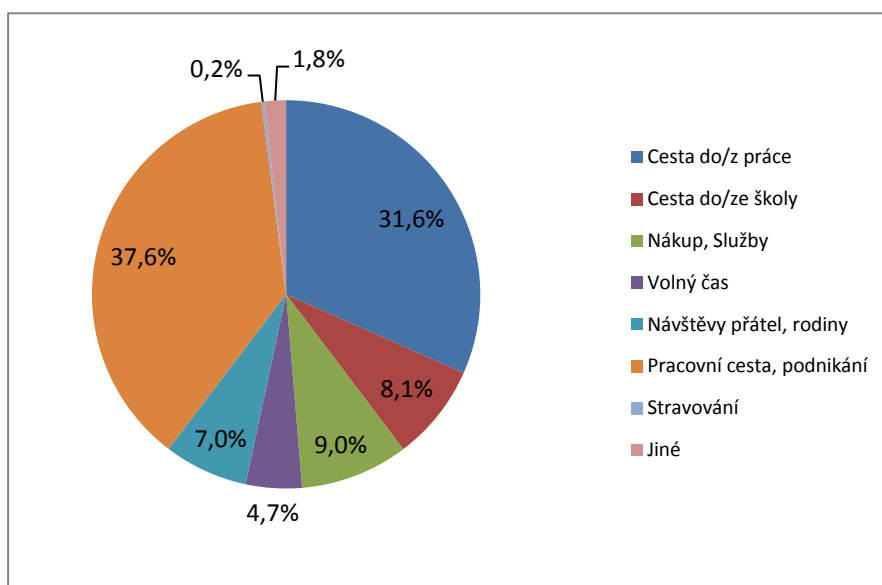
Účel cesty představuje rozhodující faktor pro volbu dopravního prostředku, od toho se pak odvíjí i vzdálenost a čas jednotlivých druhů účelů cest. V kapitole je záměrně vypuštěno srovnání počtu cest, vzdálenosti a času za celé sledovací období a blíže se analyzují rozdíly mezi pracovním dnem a víkendovým dnem, které se budou významně lišit v závislosti na činnostech vykonávaných lidmi ve sledovaných dnech.

Graf č. 19: Procentuální vyjádření účelů cest dle počtu cest v ORP Blatná v pondělí ve sledovaném období



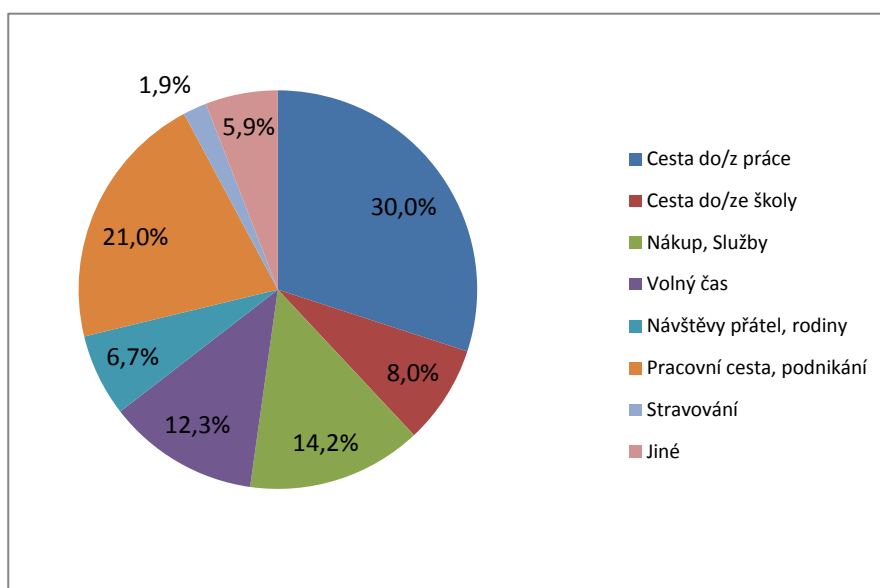
Zdroj: vlastní výzkum, $n = 98$

Graf č. 20: Procentuální vyjádření účelů cest podle vzdálenosti v ORP Blatná v pondělí ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 21: Procentuální vyjádření účelů cest dle času v ORP Blatná v pondělí ve sledovaném období



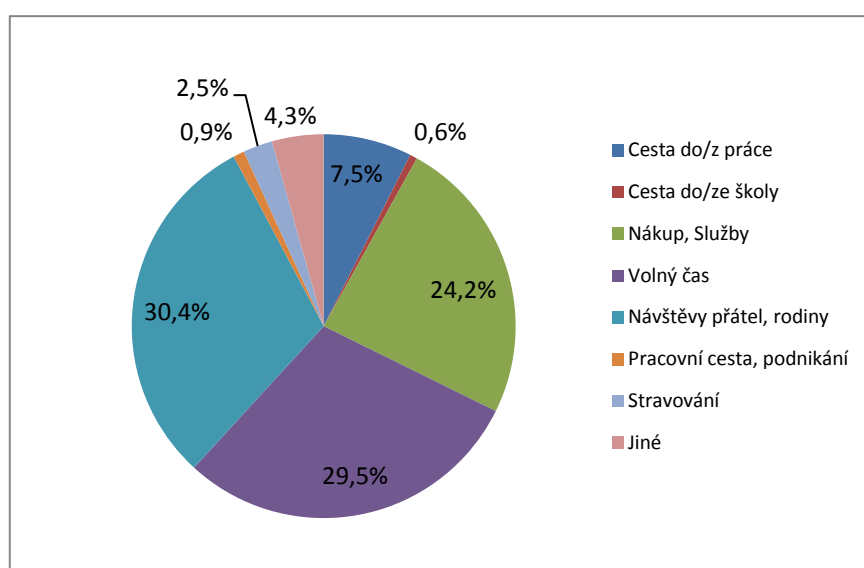
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

V pondělí (pracovním dni) zcela logicky dominoval podíl cest za účelem cest do/z práce, ke kterým by se daly přidružit i cesty do/ze školy, z hlediska počtu cest (*Graf č. 19*), vzdálenosti (*Graf č. 20*) i času (*Graf č. 21*). Podobné výsledky rozložení podílů jednotlivých účelů cest prezentuje ve své práci i Jindrová (2012) na území POÚ

Písek. I když, co se počtu cest týče, nebyly pracovní cesty tak výrazné, podíly času a vzdálenosti tohoto účelu tvoří druhou nejvýznamnější složku mobility obyvatel. V porovnání vzdáleností strávených na cestách jednotlivých druhů účelů pak bez přidružení cest do/ze školy k cestám do/z práce dokonce pracovní cesty tvoří největší podíl vzdálenosti. Další významnou složkou jsou cesty za službami a nákupem, které ovšem představují důležitější úlohu v hodnocení dílčího cíle srovnání mobility dle bydliště v kapitole 4. 3. Další účely rovnoměrně dokreslují 100 % celku.

Sobotní den disponuje dle předpokladu naprosto odlišným zastoupením podílů účelů cest. Otevřel se větší prostor pro uskutečňování cest za účelem volného času, návštěv přátel a rodiny, ale i pro cesty za nákupy a službami, které v dnešní době mnoho lidí vykonává o volných dnech víkendu, díky otevírací době obchodů i o víkendu. Podíly těchto účelů narostly ve všech ukazatelích, tedy v počtu cest (*Graf č. 22*), vzdálenosti (*Graf č. 23*) i době strávené na cestách (*Graf č. 24*). Zcela minimálně jsou pak zastoupeny kategorie cesta do/z práce, cesta do/ze školy a také pracovní cesty. Celkem zajímavým faktem je skutečnost, že se v respondentském vzorku objevili lidé, kteří nejspíše studují dálkově a do/ ze školy cestují v sobotu.

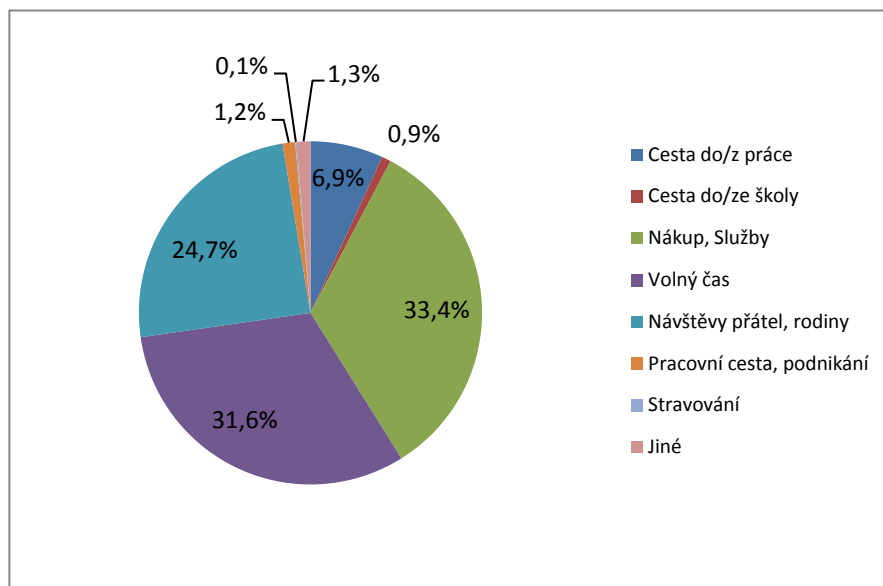
Graf č. 22: Procentuální vyjádření účelů cest dle počtu cest v ORP Blatná v sobotu ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

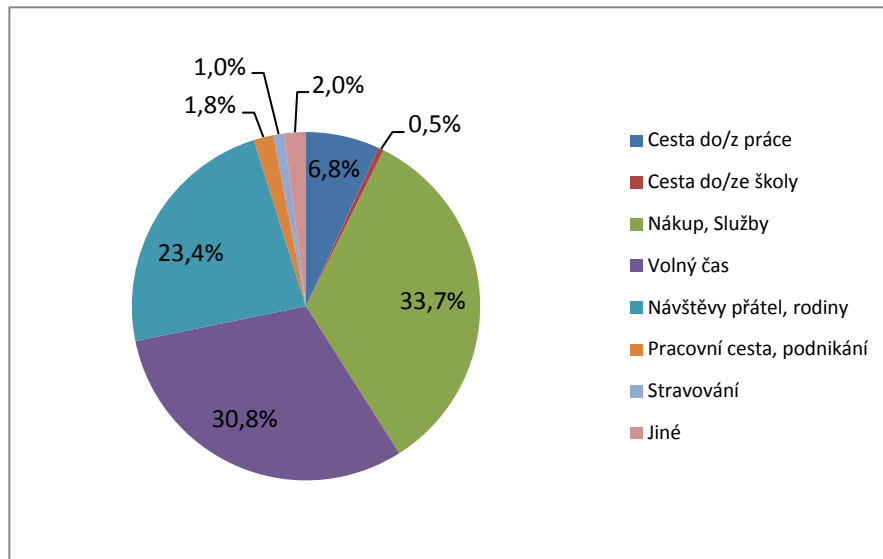
Poměrně problematické hodnocení nastává u kategorií účelu Jiné či Stravování, do kterých někteří respondenti, podle doplňujícího dotazování zařazovaly i cesty s účelem, které jiní zařazovali do kategorie Volný čas, jde však o subjektivní vnímání konkrétní cesty.

Graf č. 23: Procentuální vyjádření účelů cest podle vzdálenosti v ORP Blatná v sobotu ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Graf č. 24: Procentuální vyjádření účelů cest podle času stráveného na cestách v ORP Blatná v sobotu ve sledovaném období



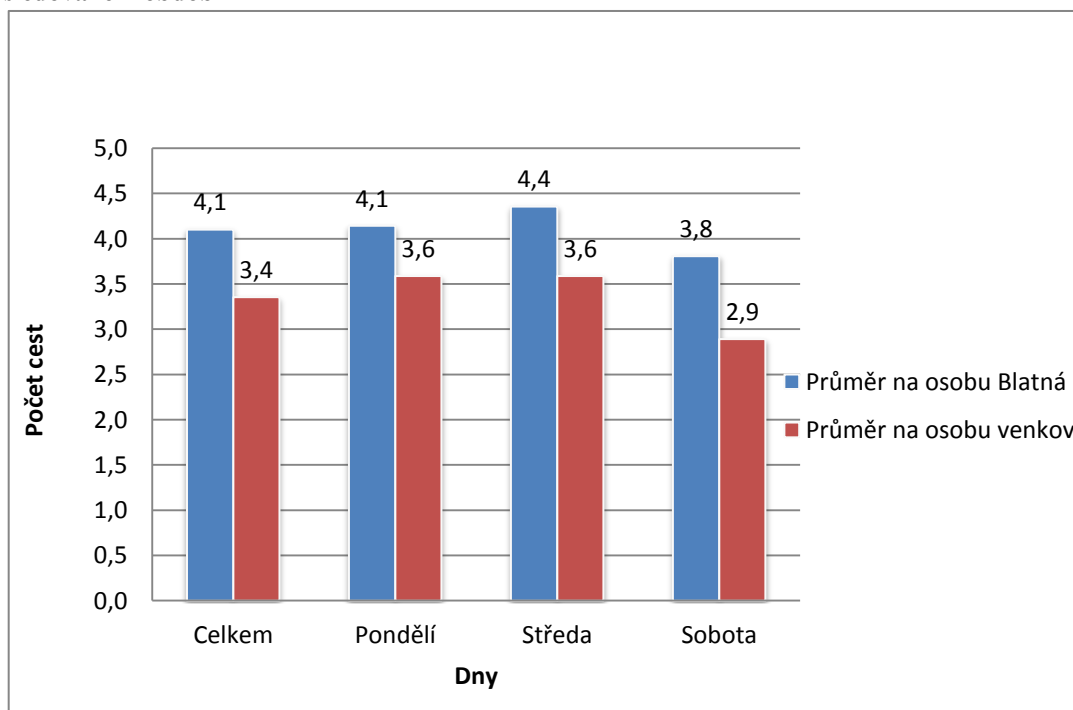
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

4. 3. Rozdíly v mobilitě dle místa bydliště (venkov x město Blatná)

Distribuce služeb, pracovních příležitostí, změny dopravní obslužnosti v českém prostředí, především snížení počtu spojů veřejné hromadné dopravy ve venkovských oblastech, přináší značné odlišnosti každodenní prostorové mobility venkovského a městského obyvatelstva (Marada 2010a).

Hodnocení rozdílů skupiny obyvatel místem bydliště ve venkovském prostředí a skupiny městského obyvatelstva představuje 1. dílčí cíl práce. U skupin obyvatelstva dle místa bydliště byly vždy analyzovány průměrné hodnoty počtu cest, vzdálenosti a času za celé sledovací období. U pohlaví se největší rozdíly mezi městem a venkovem projevily u ukazatele průměrné vzdálenosti na osobu. Jako poslední charakteristika pohybu obyvatel dle místa bydliště jsou uvedeny grafy procentuálního využití dopravního prostředku z hlediska počtu cest a vzdálenosti.

Graf č. 25: Průměrný počet cest na osobu dle místa bydliště v ORP Blatná za jednotlivé dny ve sledovaném období



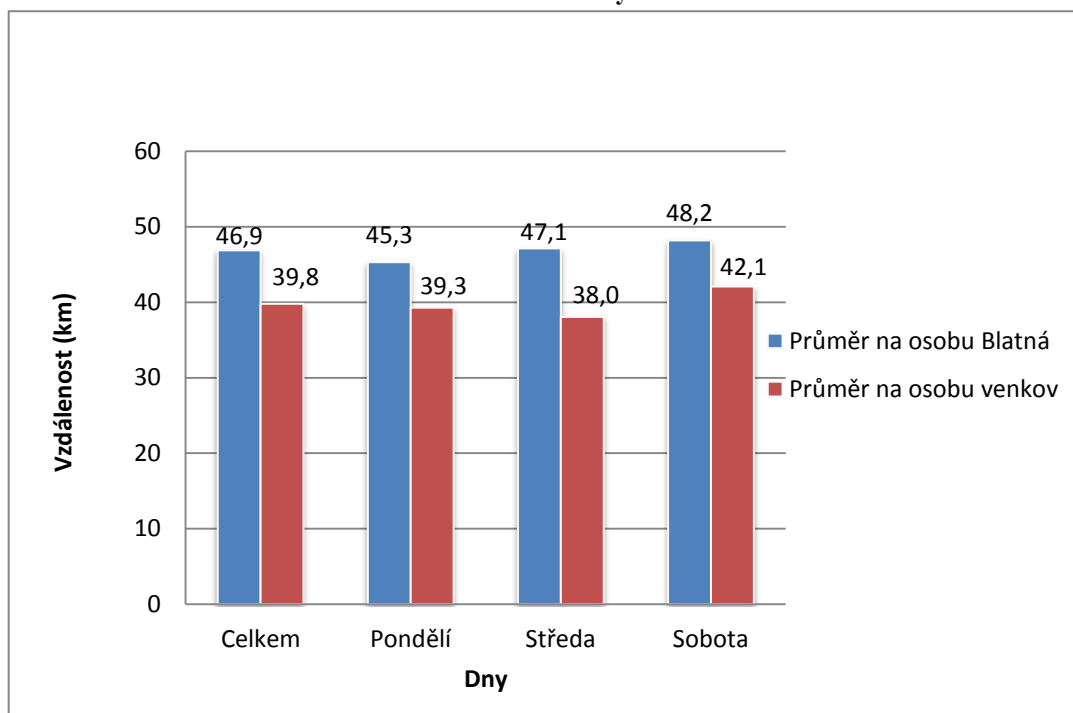
Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

V porovnání průměrného počtu cest (Graf č. 25) dosahovali obyvatelé města vyšších hodnot, a to jak v celkovém průměru, tak i v průměrech za jednotlivé dny. V celkovém průměru městské obyvatelstvo vykonalo průměrně 4,1 cesty na osobu, venkovské pak 3,36 cesty. Podstatnou část těchto cest tvořily cesty Pěšky, viz níže,

kterých se v městském prostoru obecně uskutečňuje více než na venkově. Zajímavostí je vyrovnaný průměrný počet cest na osobu u obyvatelstva venkova v obou pracovních dnech. Za charakteristický lze považovat výrazný pokles počtu cest v sobotu, v případě venkovského obyvatelstva ještě znatelnější.

Obyvatelé města Blatná představovali „aktivnější“ skupinu i z hlediska průměrné vzdálenosti na osobu, a to opět v jednotlivých dnech i za celkové období (Graf č. 26). Průměrná vzdálenost činila u městského obyvatelstva v celkovém průměru necelých 47 km a u venkovského 40 km. Vysledovanou možnou příčinou z jednotlivých záznamníků cest respondentů z města Blatná způsobující vyšší průměrnou vzdálenost osob je i skutečnost v celku významné dojížděky obyvatel Blatné do větších středisek typu Strakonice, Písek, Příbram a také zastoupení početné skupiny respondentů s povoláním vyžadující vykonávání větších vzdáleností (např. řidiči nákladní kamionové dopravy).

Graf č. 26: Průměrná vzdálenost na osobu dle místa bydliště v ORP Blatná

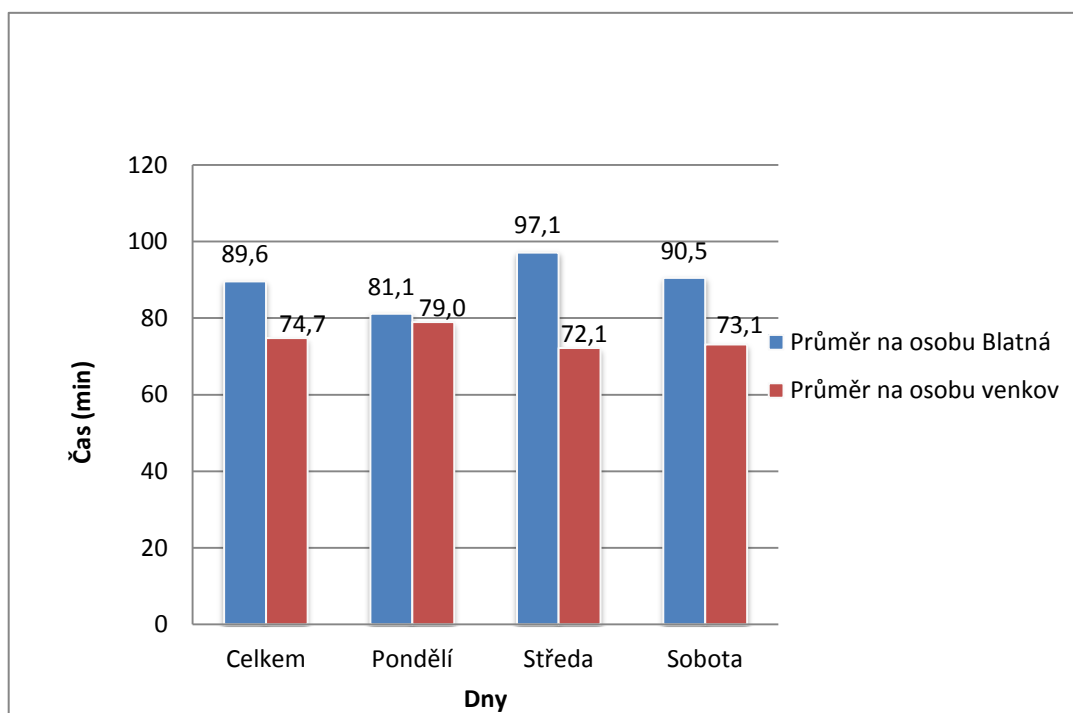


Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

I co se týče průměrné času stráveného v průběhu dne přesuny na osobu, vykazuje vyšší hodnoty skupina obyvatel Blatné (Graf č. 27). Jedná se o logické vyústění předchozího hodnocení průměrné vzdálenosti na osobu. Zjednodušeně lze říci, že kratší průměrná uražená vzdálenost na osobu venkovským obyvatelstvem znamená

také nižší hodnoty průměrného času stráveného na cestách. Celkový průměrný čas na osobu strávených přesuny se pohyboval u městského obyvatelstva okolo 89,5 minut a u venkovského obyvatelstva přibližně 75 minut. Nejnižší rozdíl časů, cca 2 minuty, mezi oběma skupinami nastal v pondělí, nejvyšší rozdíl, přibližně 25 minut, odlišuje město a venkov ve středu.

Graf č. 27: Průměrný čas strávených na cestách na osobu dle místa bydliště v ORP Blatná za jednotlivé dny ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Nejvýraznější rozdíly mezi venkovským a městským obyvatelstvem dle pohlaví se projevily v průměrné vzdálenosti na osobu. Graf č. 28 zobrazuje právě výše zmíněnou průměrnou vzdálenost dle pohlaví u městského a venkovského obyvatelstva. Nejvyšších hodnot průměrné vzdálenosti uražené v průběhu dne na osobu dosahovali ve všech sledovaných dnech i v celkovém průměru muži z města. Naprosto největší průměrná vzdálenost mužů z města připadla na středu, kdy průměrná vzdálenost činila 72 km.

U mužů bydlících na venkově se hodnoty pohybovaly v pracovní dny i v celkovém průměru na hranici 45 km na osobu a byli tak vzdálenostně mobilnější než ženy z Blatné i ženy z venkovského prostředí. V sobotu klesly vzdálenosti u obou mužských skupin a muži z venkova se dokonce stali skupinou s nejnižší hodnotou

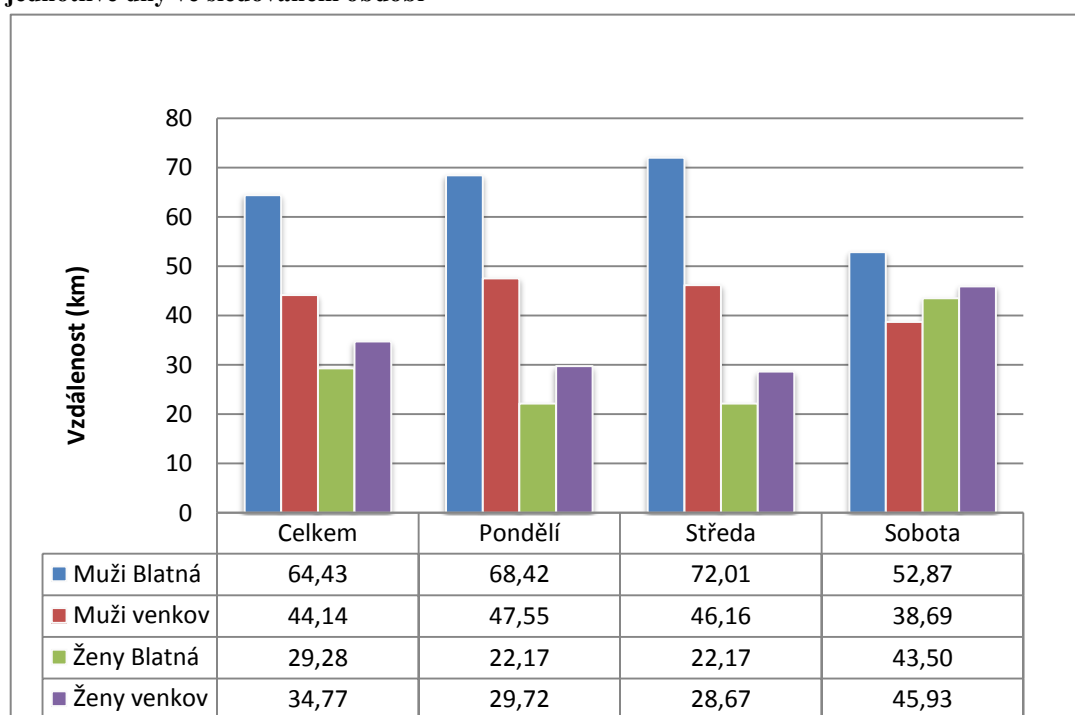
průměrné vzdálenosti v tento den. Naproti tomu hodnoty u žen stouply ve městě i na venkově.

V porovnání žen se více během sledovaného období ve všech dnech pohybovaly ženy z venkovského prostředí. Nejnižších hodnot průměrných vzdáleností u žen i celkově u obou pohlaví bylo shodně dosaženo v pondělí a ve středu (22 km).

Důvody odlišností z hlediska pohlaví mezi venkovem a městem mohou způsobovat podobně jako i u jiných srovnání souvislosti spojené s povoláním, s vybaveností sídla bydliště, využití dopravního prostředku, úroveň dopravní obslužnosti sídla, ale i specifické chování jednotlivých skupin dle věku, příjmu, atd.

Část první hypotézy, hovořící o vyšší vzdálenosti u skupiny venkovského obyvatelstva než u městského obyvatelstva, byla tedy potvrzena pouze u ženské části respondentů.

Graf č. 28: Průměrná vzdálenost na osobu dle pohlaví v porovnání města Blatná a venkova za jednotlivé dny ve sledovaném období

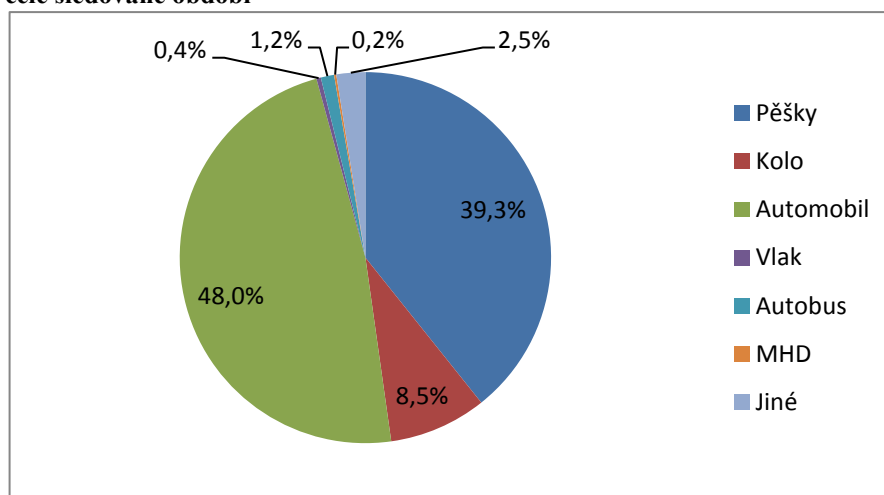


Zdroj: vlastní výzkum, n = 98

Druhá část hypotézy, týkající se rozdílů mezi venkovem a městem, se zabývala otázkou využití dopravního prostředku. Vyšší podíl využití osobního automobilu z hlediska ukazatelů počtu cest a vzdáleností. Ukazatel času není k porovnání využití dopravního prostředku mezi těmito skupinami nejvhodnějším a údaje tedy v této kapitole chybí.

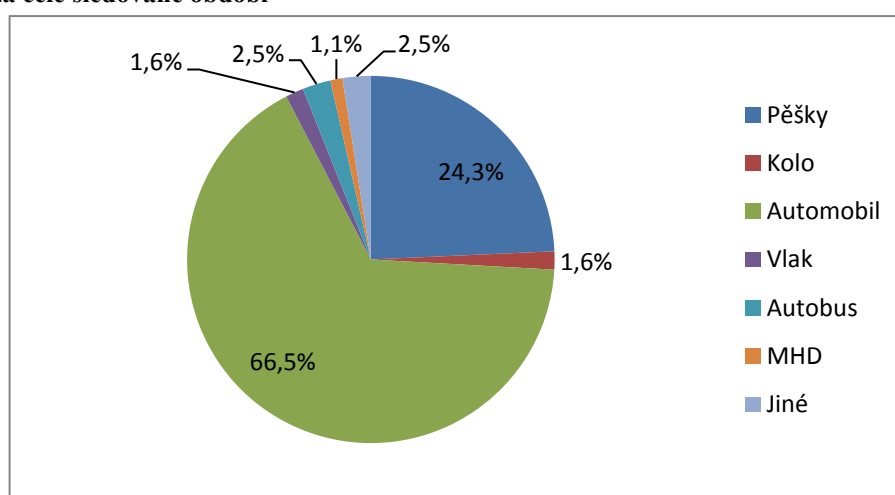
Graf č. 29 zobrazuje procentuální využití dopravního prostředku obyvateli města Blatná z hlediska počtu cest za celé sledované období. Výrazněji, než je tomu v případě *Grafu č. 30*, který zobrazuje shodný jev v prostředí venkova, je zde zastoupen podíl pěší chůze a kola. Osobní automobil sice představuje největší podíl využití jednotlivých druhů dopravních prostředků v městském prostředí, avšak u venkova je tento podíl (osobní automobil) o necelých 20 % vyšší (*Graf č. 30*). Ve venkovském prostředí je také více zastoupen podíl kategorií Vlák a Autobus. V Blatné jsou služby i jiné lidské potřeby snáze dostupnější i pěší chůzí a na kole a nemusí tudíž být tak často využíván osobní automobil či vlák a autobus.

Graf č. 29: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest u osob s bydlištěm ve městě Blatná za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 42

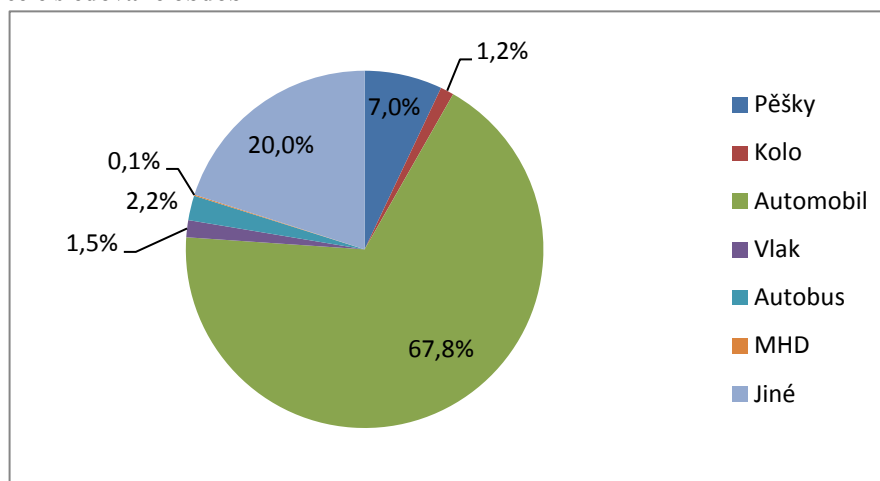
Graf č. 30: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest u osob s bydlištěm na venkově za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 56

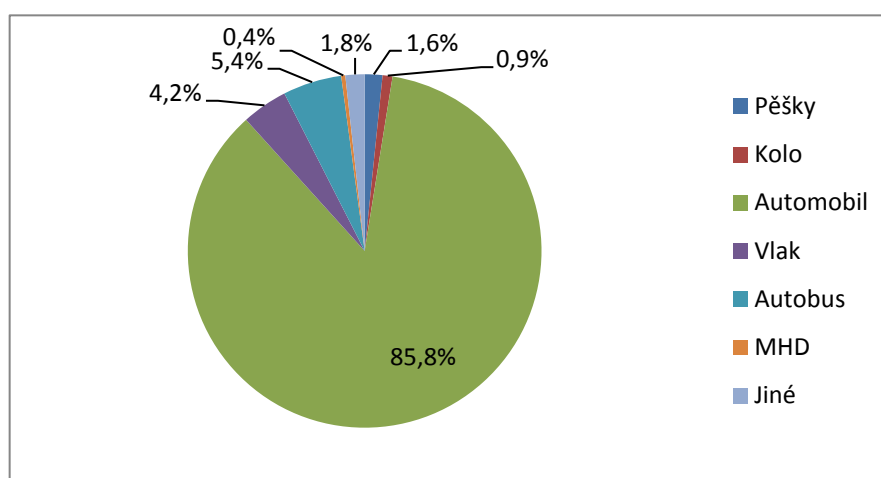
Podíly druhů dopravních prostředků z hlediska vzdálenosti odpovídá pořadí z hlediska počtu cest. U obou skupin tedy platí, že největší podíl vzdálenosti urazili obyvatelé s využitím osobního automobilu. Jak je patrné z *Grafu č. 31*, skupina obyvatel Blatné rozložila vzdálenost mezi více druhů dopravních prostředků. V případě venkova (*Graf č. 32*) zaujímá osobní automobil naprosto dominantní podíl vzdálenosti za celé období. Na ostatní dopravní prostředky připadají mnohem menší podíly než je tomu u městského obyvatelstva. Potvrzuje se tím tak druhá část hypotézy, a to sice předpoklad dominantního významu osobního automobilu v každodenní prostorové mobilitě obyvatel venkovského území ORP Blatná.

Graf č. 31: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u osob s bydlištěm ve městě Blatná za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 42

Graf č. 32: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u osob s bydlištěm na venkově za celé sledované období

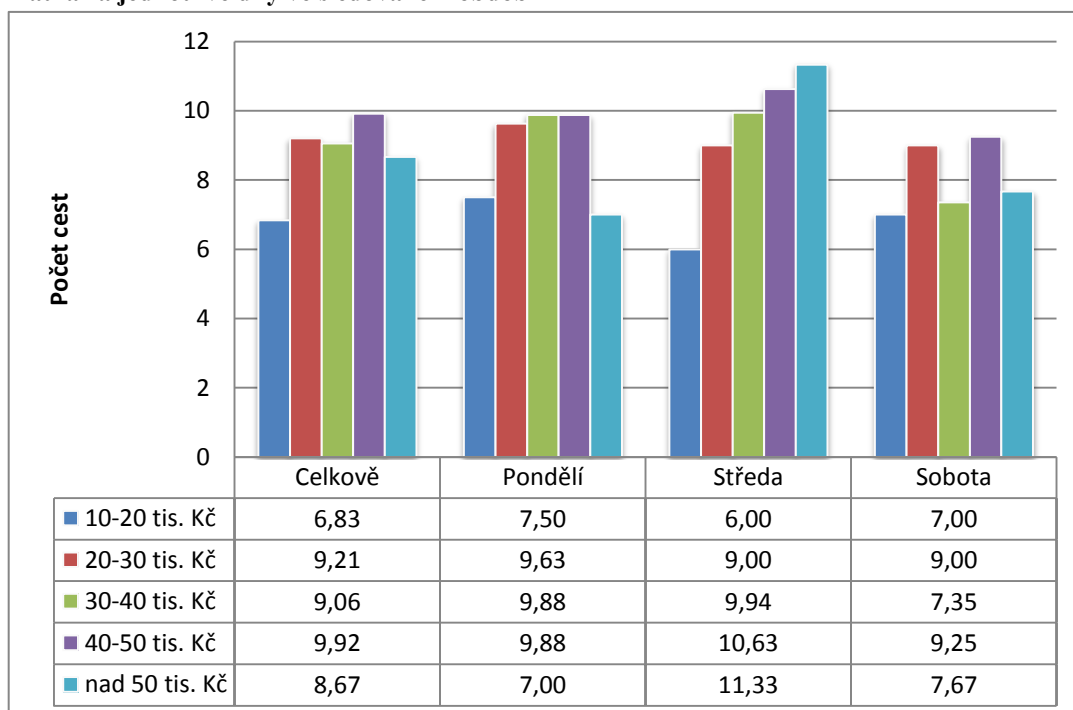


Zdroj: vlastní výzkum, n = 56

4. 4. Rozdíly v mobilitě dle výše čistého měsíčního příjmu domácností

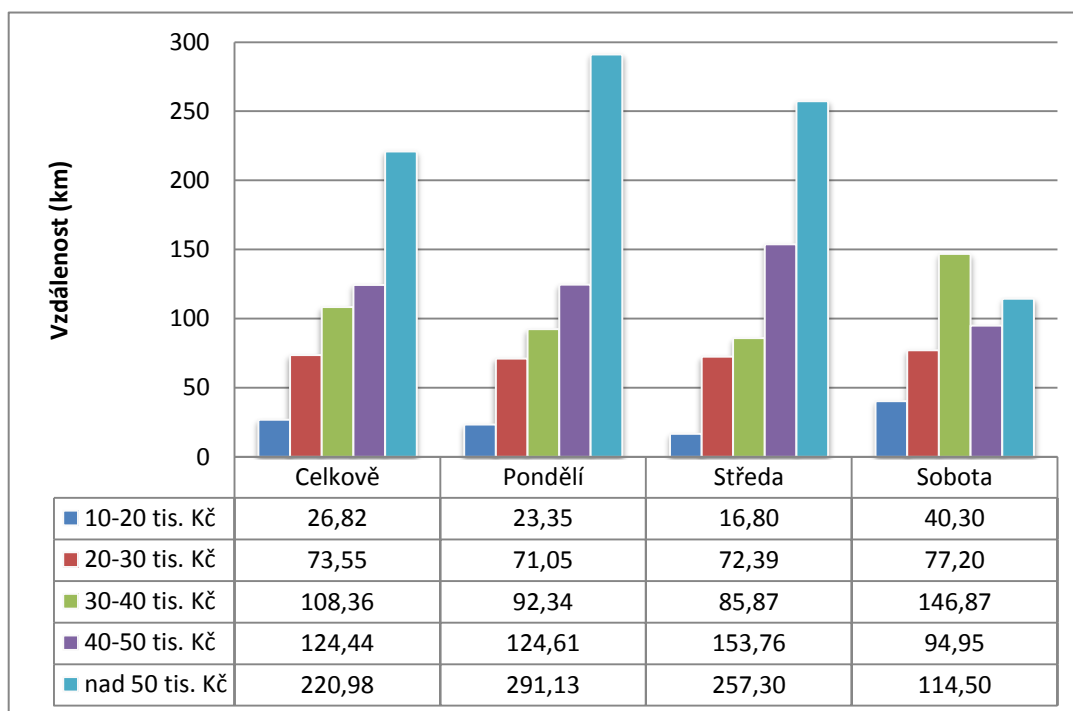
Peníze hrají v životě lidí silnou úlohu. Významný vliv mají i v případě prostorové mobility, kdy jak například uvádí Temelová (2011), lidé s nižšími příjmy jsou často znevýhodněni oproti výše příjmovým z hlediska vzdálenosti. Čistý měsíční příjem ovlivňuje i volbu dopravního prostředku, kdy ti majetnější si s menšími obtížemi mohou dovolit vlastnictví a provoz osobního automobilu. Tato kapitola analyzuje každodenní prostorovou mobilitu obyvatel na území ORP Blatná z hlediska výše čistého měsíčního příjmu. Nejprve jsou analyzovány průměrné hodnoty počtu cest, vzdálenosti a času na domácnost za celkové období i v jednotlivých dnech. Zmíněné hodnocení pak dále doplňuje procentuální využití dopravního prostředku u jednotlivých skupin v závislosti na ukazateli vzdálenosti, kde se nejvíce projeví vzdálenosti. Rozdělení domácností dle výše čistého měsíčního příjmu je znázorněno v *Tabulce č. 2*.

Graf č. 33: Průměrný počet cest na domácnost dle výše čistého měsíčního příjmu obyvatel v ORP Blatná za jednotlivé dny ve sledovaném období



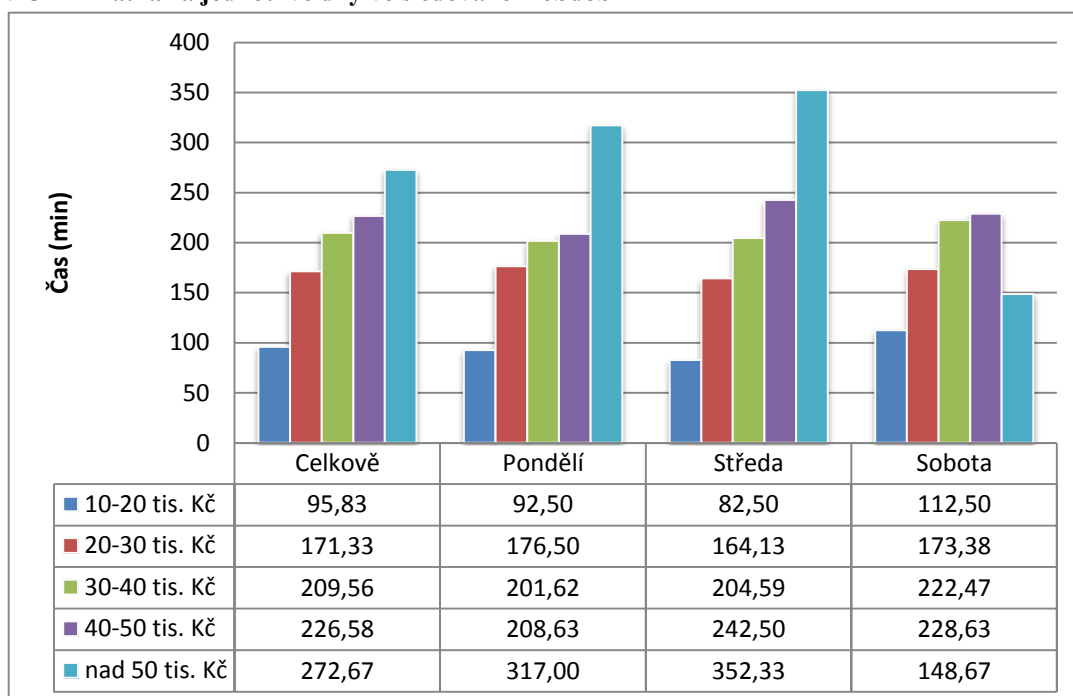
Zdroj: vlastní výzkum, n = 40

Graf č. 34: Průměrná vzdálenost na domácnost dle výše čistého měsíčního příjmu v ORP Blatná za jednotlivé dny ve sledovaném období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 40

Graf č. 35: Průměrný čas strávený na cestách na domácnost dle výše čistého měsíčního příjmu v ORP Blatná za jednotlivé dny ve sledovaném období



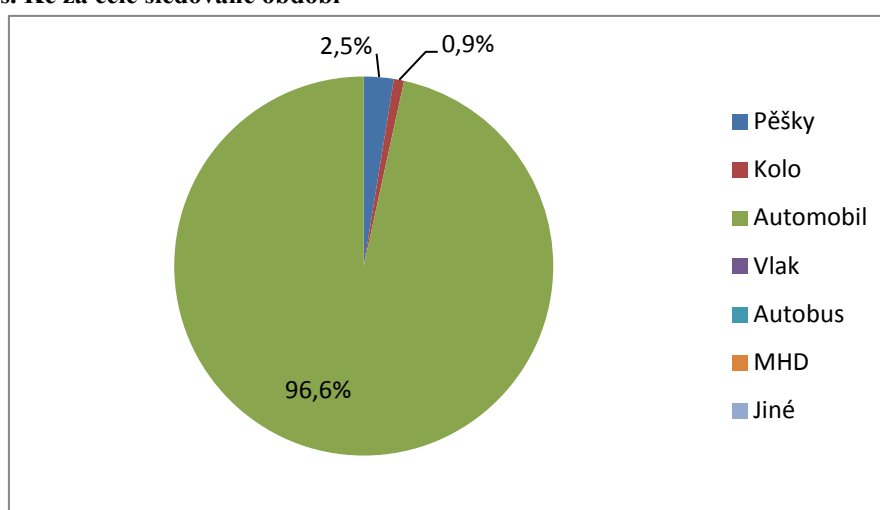
Zdroj: vlastní výzkum, n = 40

4. 4. 1. Příjmová kategorie 10 – 20 tis. Kč

Kategorie s nejnižším čistým měsíčním příjmem vykonala průměrně nejméně cest za celé období a kromě pondělí i v jednotlivých dnech. Hodnota průměrného počtu cest se pak pohybovala od 6 do 7,5 cest na den (*Graf č. 33*). V porovnání průměrných vzdáleností na den a průměrného času stráveného na cestách se situace opakovala a příjmová kategorie 10 – 20 tis. Kč vykazovala nejnižší hodnoty ze všech kategorií za celé období i v jednotlivých dnech. Nejnižší hodnota průměrné vzdálenosti (*Graf č. 34*) nastala ve středu (16,8 km), naopak nejvyšší průměrnou vzdálenost lze nalézt v sobotu (40,3 km). Ukazatel času (*Graf č. 35*) kopíruje logicky pořadí dnů ukazatele vzdálenosti. Nejméně času na cestách strávili lidé nejnižší příjmové kategorie ve středu (82,5 minuty), nejvíce pak v sobotu (112,5 minuty).

Z *Grafu č. 36* vyplývá jasné dominantní postavení osobního automobilu (cca 96,5 %) a pouze necelých 3,5 % připadá na jiné dopravní prostředky. Tato skutečnost neodpovídá tvrzení z hypotézy, která řeší rozdíly mezi jednotlivými příjmovými skupinami.

Graf č. 36: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u příjmové kategorie 10 – 20 tis. Kč za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 4

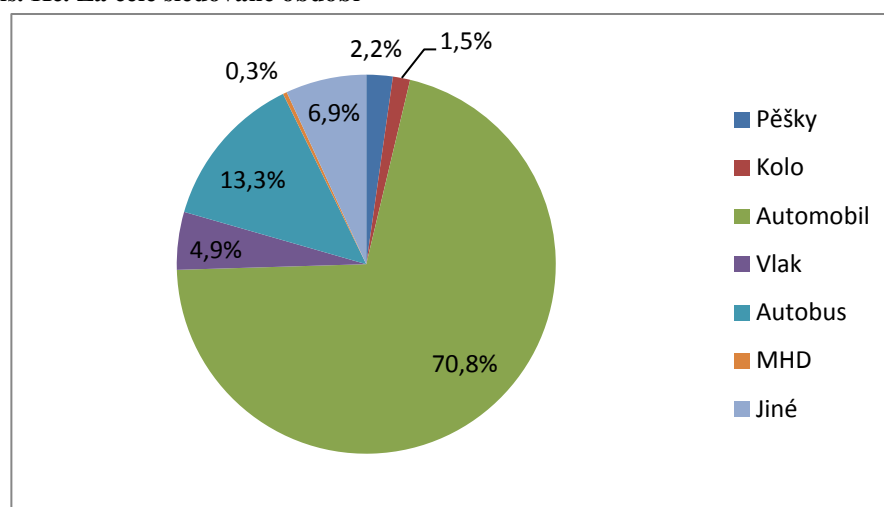
4. 4. 2. Příjmová kategorie 20 – 30 tis. Kč

Graf č. 33 dokládá skutečnost, že průměrný počet cest není nejvhodnějším ukazatelem srovnání. Příjmová kategorie 20 – 30 tis. Kč dle průměrného počtu cest

v průměru za celé období, v pondělí a v sobotu převyšuje dokonce kategorii s vyšším příjmem. Průměrné hodnoty vzdálenosti (*Graf č. 34*) potvrzují nespolehlivost ukazatele průměrného počtu cest. Kategorie vždy obsadila druhé místo v pořadí jednotlivých kategorií. Maximální průměrná hodnota vzdálenosti nastala v sobotu (77,2 km), nejnižší pak v pondělí (71 km). V případě ukazatele průměrného času (*Graf č. 35*) se, až na malé výjimky, opakuje situace pořadí jednotlivých kategorií z porovnání průměrných vzdáleností. V sobotu ovšem příjmová kategorie 20 – 30 tis. Kč spolu s dalšími 2 vyššími kategoriemi převyšuje hodnoty nejvyšší příjmové kategorie. Tento úkaz je způsoben poklesem průměrné vzdálenosti u příjmové kategorie nad 50 tis. Kč za stále dominantní přítomnosti podílu osobního automobilu ve využití dopravního prostředku z hlediska vzdálenosti, čímž došlo ke snížení průměrné hodnoty času.

Graf č. 37 opět potvrzuje vysoký podíl osobního automobilu u mobility osob, avšak oproti předcházející kategorii již není tak výrazný. Došlo k rozdělení vzdálenosti mezi více druhů dopravních prostředků. Své zastoupení zde získaly především dopravní prostředky veřejné hromadné dopravy.

Graf č. 37: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u příjmové kategorie 20 – 30 tis. Kč. Za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 8

4. 4. 3. Příjmová kategorie 30 – 40 tis. Kč

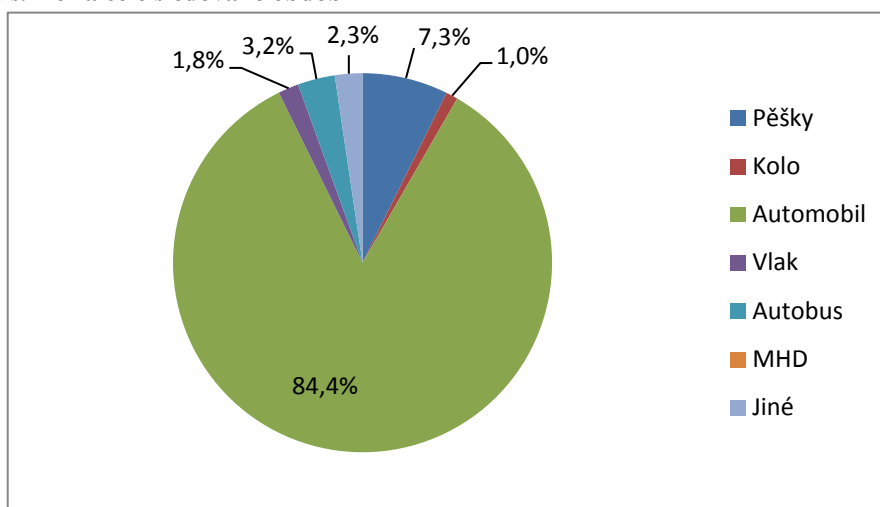
Průměrný počet cest příjmové kategorie 30 – 40 tis. Kč dosáhl nejvyšší hodnoty ve středu, téměř 10 cest na den. Nejnižší hodnota (7,35 cesty) nastala v sobotu a byla

ten den druhou nejnižší celkově ze všech kategorií. Průměr za celé období dosáhla hodnoty 9 cest na den.

Příjmová kategorie 30 – 40 tis. Kč se držela ve srovnání s ostatními kategoriemi v pomyslném středu a to i z hlediska ukazatelů průměrné vzdálenosti a průměrného času. U průměrné vzdálenosti nastala výjimečná situace v sobotu, kdy sledovaná kategorie dosáhla nejvyšší průměrné hodnoty ze všech (přibližně 147 km). Průměr za celkové období činil zhruba 108 km. Průměrné hodnoty času stráveného na cestách řadí kategorii opět do středu srovnání. Vysoká hodnota času v sobotu je logickým vyústěním vysoké hodnoty průměrné vzdálenosti v tento den. Průměrná hodnota času stráveného na cestách v průběhu dne za celkové období činila přibližně 209,5 minuty. Obecně lze říci, že lidé trávili na cestách průměrně mnohem více času, než tomu bylo například v případě obyvatel POÚ Písek v bakalářské práci Jindrové (2012).

Graf č. 38 ukazuje opět dominantní podíl využívání osobního automobilu z hlediska vzdálenosti. Specifikem u této kategorie je silný podíl pěší chůze, který dosahuje nejvyšší hodnoty ze všech kategorií. Z dalších druhů dopravních prostředků je ještě vhodné upozornit na poměrně silný podíl autobusu.

Graf č. 38: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u příjmové kategorie 30 – 40 tis. Kč za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 17

4. 4. 4. Příjmová kategorie 40 – 50 tis. Kč

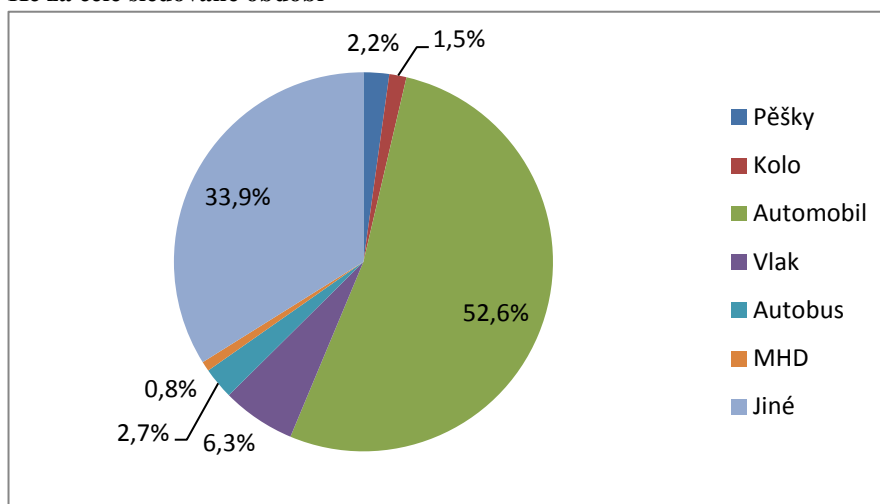
Příjmová kategorie 40 – 50 tis. Kč u všech 3 ukazatelů dosahuje poměrně vysokých hodnot, především pak u počtu cest, kdy dokonce dosahuje nejvyšších hodnot ze všech v celkovém průměru, v pondělí spolu s příjmovou kategorií 30 – 40 tis. Kč

a v sobotu. Hodnota průměrného počtu cest za celkové období činila 9,92 cesty na den. Maximální hodnota se objevila ve středu (10,63 cesty) a minima dosáhla kategorie v sobotu (9,25 cesty).

U ukazatelů průměrné vzdálenosti a průměrného času se v případě průměrů za celé období, pondělí a středu projevil stoupající trend, kdy vyšší čistý měsíční příjem znamenal i vyšší hodnoty příslušných kategorií. V sobotu se objevily malé odlišnosti způsobené, již zmiňovaným, nárůstem průměrné hodnoty vzdálenosti a v souvislosti s tím i času u příjmové kategorie 30 – 40 tis. Kč. Maximální hodnota průměrné vzdálenosti se vyskytla ve středu a to přibližně 153,7 km. Nejnižší průměr vzdálenosti pak připadl na středu (cca 95 km). Průměrná hodnota času za celé období činila necelých 227 minut, nejnižší hodnotu představoval pondělní den (přibližně 209 minut), maxima bylo dosaženo ve středu s hodnotou 242,5 minut.

Procentuální podíl využití osobního automobilu z hlediska vzdálenosti (*Graf č. 39*) byl vůbec nejnižší v porovnání s ostatními kategoriemi. U řešené kategorie, oproti jiným, byly zastoupeny všechny druhy dopravních prostředků. Nižší podíl osobního automobilu způsobila větší rozmanitost využitých dopravních prostředků, kdy významný podíl připadl především na kategorii Jiné. Dalšími významněji zastoupenými druhy byly vlak, autobus a pěší chůze.

Graf č. 39: Procentuální využití dopravního prostředku z hlediska vzdálenosti u příjmové kategorie 40 – 50 tis. Kč za celé sledované období



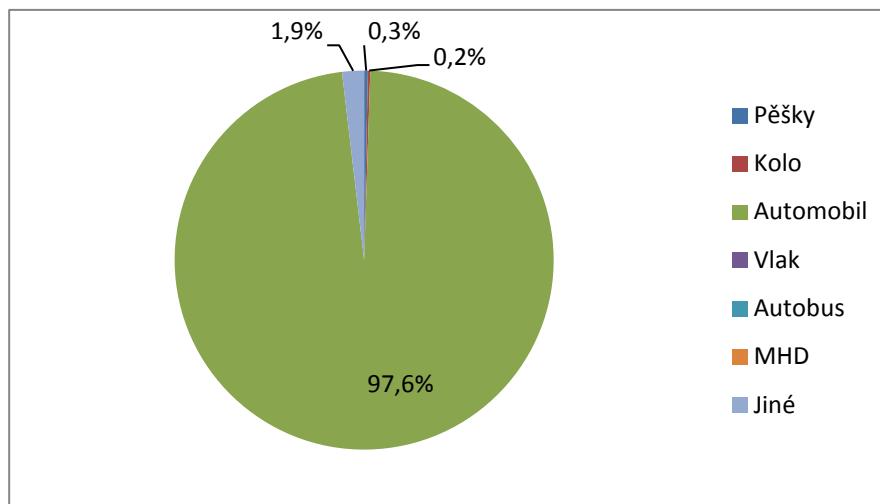
Zdroj: vlastní výzkum, n = 8

4. 4. 5. Příjmová kategorie nad 50 tis. Kč

Ukazatel průměrného počtu cest analyzoval příjmovou kategorii jako spíše nižším průměrným počtem cest. Pouze ve středu se u průměrného počtu cest na den projevuje stoupající trend rostoucího ukazatele v závislosti na stoupající výši čistého měsíčního příjmu. Ve středu dosáhla příjmová kategorie s příjmem nad 50 tis. Kč nejvyšší průměrné hodnoty počtu cest 11,33. Nejméně cest vykonali lidé z této kategorie v pondělí (7 cest). Ukazatelé průměrné vzdálenosti a průměrného času v závislosti na své provázanosti přisoudily kategorii nejvyšší hodnoty v obou sledovaných pracovních dnech i za celé období. Nejvyšší průměrná hodnota vzdálenosti činila zaokrouhlených 291 km a připadala na pondělí. Naopak nejnižší hodnota (114,5 km) se objevila v sobotu a znamenala obrovský pokles oproti pracovním dnům. Průměrná hodnota času, opět v souvislosti s ukazatelem průměrné vzdálenosti, představovala nejvyšší hodnoty v porovnání s ostatními příjmovými kategoriemi v průměru za celé období i oba pracovní dny. V průměru za celé období strávila kategorie cestováním necelých 273 minut. Nejvyšší hodnota činila v pondělí přibližně 352 minut a nejnižší, k níž došlo v sobotu, cca 148,5 minut.

Graf č. 40 podporuje tvrzení hypotézy zabývající odlišnostmi mobility příjmových kategorií, že domácnosti s vyšším čistým měsíčním příjmem bude mnohem více využívat k přesunům osobní automobil.

Graf č. 40: Procentuální využití dopravního prostředku z hlediska vzdálenosti u příjmové kategorie nad 50 tis. Kč za celé sledované období



Zdroj: vlastní výzkum, n = 3

4. 5. Shrnutí výsledků dotazníkového šetření

Na základě provedených analýz každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná z celkového pohledu i bližším rozbořem vybraných skupin obyvatelstva z různých hledisek a za využití několika ukazatelů byly zjištěny skutečnosti, z nichž ty nejdůležitější jsou pro zřehlednění shrnuty v následující kapitole. Jsou zde také uvedena stanoviska potvrzení či vyvrácení hypotéz, s kterými bylo do analýz vstupováno.

Celkové shrnutí každodenní prostorové mobility obyvatel ORP Blatná odhalilo následující skutečnosti:

- V mobilitě obyvatel existují značné rozdíly z hlediska pohlaví respondentů. Ukazatel počtu cest ovšem nedokázal ony výrazné rozdíly dostatečně zobrazit a byl i v dalších analýzách označen za ne úplně vhodný. Obecně lze k tomuto ukazateli ale říci, že průměrně větší počet cest se uskutečnil v pracovní dny než o víkendu. Ukazatel vzdálenosti již zcela zjevně odhalil vyšší průměrné hodnoty vzdálenosti u mužské části obyvatelstva v pracovní dny i v průměru za celé období. O víkendu pak došlo k vyrovnání hodnot mezi muži a ženami a ženy dokonce dosahovaly mírně vyšší hodnoty. U ukazatele průměrného času stráveného v průběhu dne cestováním se opakovat takřka shodný scénář, jak tomu bylo u průměrné vzdálenosti. V průměru za celé období a v pracovní dny dominovali muži. O víkendu opět došlo k vyrovnání hodnot. Rozdíly ovšem již nedosahovaly tak vysokých čísel jako v případě ukazatele průměrné vzdálenosti.
- Faktor věku hrál významnou roli v analýze mobility obyvatel ORP. Ukazatel počtu cest sice již odhaloval mnohem „aktivnější“ produktivní složku obyvatelstva, avšak teprve ukazatel průměrné vzdálenosti upozornil významněji na rozdíly mezi jednotlivými věkovými kategoriemi. Nejvyšších hodnot, následně i u ukazatele průměrného času, dosahovali lidé v produktivním věku. U průměrného času došlo dále k nárůstu hodnot u předproduktivní složky obyvatelstva, naopak postproduktivní ještě více poklesl. Nejpravděpodobnějšími příčinami odlišností z hlediska věku jsou účel cest a využití dopravního prostředku.
- Analýza využití dopravního prostředku se zabývala především porovnáním preference určitého druhu dopravního prostředku v pracovní dny (pondělí) a o víkendu (sobota). V případě všech ukazatelů dominoval automobil, a to jak v pracovní dny, tak i o víkendu. Ukazatel počtu cest odhalil při srovnání s výsledky bakalářské práce Jindrové (2012) z prostředí POÚ Písek značné odlišnosti v poměru podílů kategorií osobní automobil a pěšky. Na Písecku

se na ukazateli počtu cest výrazněji podílela pěší chůze, což souvisí s charakterem struktury osídlení území. V případě ORP Blatná u pracovního dne lze obecně říci, že vedle automobilu hrála ještě důležitou roli pěší chůze. Naproti tomu v sobotu chybí podíl vlaku a autobusu. Pěšky se lidé o víkendovém dni pohybovali více než v den pracovní. Ukazatel vzdálenosti ještě více zvýraznil dominantní postavení osobního automobilu. O něco hůře je to již s podílem kategorie Pěšky, i tak ovšem zůstává tento způsob dopravy významným. Vzdálenostně silnou kategorií především v pracovní den je i kategorie Jiné. U ukazatele průměrného času se projevu jednak závislost na vzdálenosti, kterou dopravní prostředek překonává a jeho schopnost rychlosti pohybu. Pořadí podílů jednotlivých druhů dopravních prostředků je v podstatě zachováno, ale projevuje se, růstem procentuálního podílu, rychlost dopravy pomocí konkrétního dopravního prostředku.

- Účel, stále v celkovém shrnutí prostorové mobility obyvatel ORP Blatná, byl analyzován v porovnání pracovního dne a dne víkendového opět s využitím všech ukazatelů, tedy průměrů počtu cest, vzdálenosti a času. Ukazatel průměrného počtu cest potvrdil předpokládanou dominantní pozici Cest do/z práce v pondělí. Dalšími silnými kategoriemi byly Nákup a služby a o něco méně také Pracovní cesty, podnikání. Slabší zastoupení připadalo na Volný čas a Návštěvy přátel, rodiny. Hodnocení účelu z hlediska průměrné vzdálenosti již přináší odlišné výsledky. Největší podíl vzdálenosti připadá na Pracovní cesty, podnikání a Cesty do/z práce jim mohou konkurovat jen po sloučení významově podobných Cest do/ze školy. Další kategorií se silným zastoupením představuje kategorie účelu Nákup, služby. Poslední ukazatel (průměrný čas) lze charakterizovat jako více vyrovnávající podíly jednotlivých kategorií. Znovu také navrací na první pozici kategorii Cest do/z práce před druhou Pracovní cesty, podnikání. Víkendový den je naprosto odlišný ve všech ukazatelích od pracovního dne. Cesty do/z práce a také Pracovní cesty představují minimální zastoupení na celku z hlediska průměrných hodnot počtu cest, vzdálenosti i času. Naopak silnými se stávají kategorie Nákup, služby (především u průměrné vzdálenosti), Volný čas a Návštěvy přátel, rodiny (především u průměrného počtu cest).

Hodnocení dílčích cílů, z kterých vycházejí závěry k potvrzení či vyvrácení hypotéz, přinesly tyto výsledky:

- Porovnání každodenní prostorové mobility obyvatel města Blatná a venkovského prostředí ORP Blatná napomohlo k zjištění, že hypotéza týkající se tohoto srovnání byla správná jen v některých bodech. Oproti

očekávání, že více „mobilnějšími“, především z hlediska průměrné vzdálenosti, budou obyvatelé venkovského prostředí, bylo zjištěno, že ve všech ukazatelích vykazovali vyšší hodnoty obyvatelé Blatné. Pokud ovšem bylo obyvatelstvo vymezených skupin rozděleno dle pohlaví, objevily se výsledky, které značily, že „nejmobilnějšími“ celkově byli sice muži z Blatné, ale za „aktivnější“ lze označit ženy z venkova než stejné pohlaví z města. První část hypotézy je tedy poněkud sporná. Druhá část hypotézy se týkala využití dopravního prostředku. Zde byl předpoklad z hypotézy 100 % naplněn. Osobní automobil opravdu z důvodu horší úrovně dopravní obslužnosti využívají obyvatelé venkovského prostředí. Ovšem prostředky veřejné hromadné dopravy se v porovnání město X venkov také objevují více u venkovského obyvatelstva. V Blatné naopak lidé více cest i větší podíl vzdálenosti absolvují pěšky či na kole.

- Druhá hypotéza zabývající se rozdíly dle výše čistého měsíčního příjmu opět nebyla potvrzena úplně ve všech bodech. Některé příjmové kategorie sice neodpovídají přímo předpokladu, že spolu s rostoucí výší čistého měsíčního příjmu poroste také průměrná vzdálenost, ale v zásadě se až na ukazatel průměrného počtu cest první část hypotézy potvrdila. V návaznosti na rostoucí výši příjmu se předpokládá i zvyšující se procentuální podíl využití osobního automobilu. „Nejbohatší“ lidé opravdu nejvíce z hlediska vzdálenosti (zvolený ukazatel hodnocení) využívají osobní automobil, totéž ovšem platí i u kategorie s nejnižším čistým měsíčním příjmem. Ostatní kategorie jsou mnohem různorodější ve využívání dopravních prostředků. Osobní automobil ovšem vždy zaujímá největší podíl, ale druhá část hypotézy nelze spolehlivě označit za pravdivou.

4. 6. Vyhodnocení dat šetření pomocí GPS přístrojů

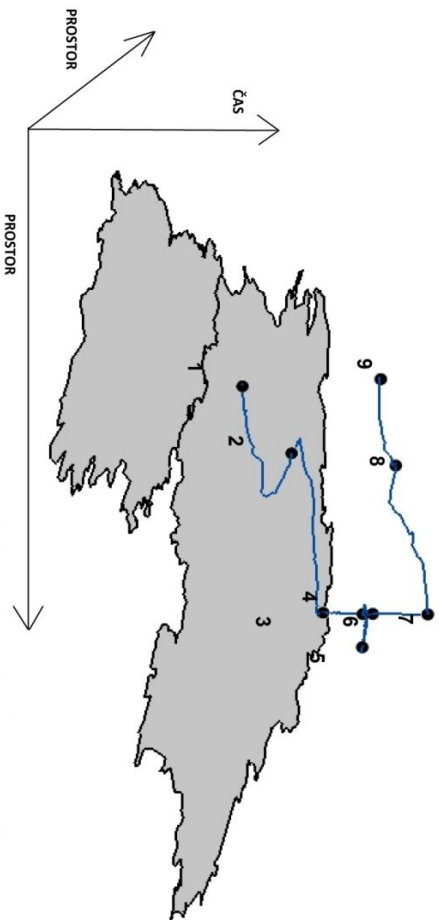
I přes nemalé technické problémy v průběhu GPS šetření se uskutečnila analýza údajů o časoprostorové mobilitě vybrané domácnosti. BL012 se skládá z 3 členů, a to pracující otec (věk 51 let), pracující matka (44 let) a dcera studentka (19 let). Na znázornění pomocí programu ArcScene lze vcelku jasně rozeznat a hodnotit zásadní jednání všech členů domácnosti v průběhu pracovního dne. Pohyb každého respondenta je následně stručně popsán. Doplňující údaje popisu pochází také ze zjištěných atribut v záznamnících cest ve formuláři B pro respondenty a z charakteristiky domácnosti ve formuláři A. Vzniká tak komplexní obraz o pohybu respondentů.

Respondent BL0121 (otec) odjíždí osobním automobilem (údaj ze záznamníku cest) z místa bydliště (obec Bělčice) severovýchodním směrem přes obce Březnice, Rožmitál pod Třemšínem, Bohutín až do města Příbram, kde pracuje. Tuto ranní cestu (*Mapa č. 1*), vykonal spolu s respondentem BL0123 (dcera), kterou zavezl v Příbrami do školy. Následně míří na své pracoviště nedaleko centra města. Zde se linie z hlediska pohybu v prostoru zastavuje a setrvává až na malé výkyvy na jednom místě. Nepatrné výkyvy jsou způsobeny pohybem v budově pracoviště. Přibližně v 9 hodin se respondent BL0121 vydává nejspíše na pracovní cestu, možná spojenou i se stravováním. K návratu na pracoviště dochází okolo 10. hodiny a zde respondent setrvává až do 15. hodiny. K návratu do místa bydliště využívá tentokrát jiné dopravní komunikace směřující přes obce Tochovice a Březnice zpět do místa bydliště. Po návratu domů v cca 15:45 již respondent žádný pohyb v prostoru ani čase nevykonal.

Pohyb respondentky (*Mapa č. 2*) BL0122 (matka) se značně liší od respondenta BL0121. Sledování pohybu začalo až 7:45. Prvním pohyb v prostoru je zaznamenán až v 9 hodin, který dle záznamníku cest představoval cestu za účelem volného času. Pohyb probíhal na území obce Bělčice a byl ukončen přibližně před 10. hodinou. Následuje setrvání v místě bydliště až do doby cca 11. hodiny. Okolo 11:15 začíná přesun z místa bydliště do města Blatná jižním směrem, který je ukončen až ve 12 hodin v místě pracoviště, neboť bylo ještě využití osobního automobilu skombinováno s pěší chůzí po městě Blatná. Respondentka setrvala na místě pracoviště až do 20:08, kdy se po stejné trase, jako při cestě do města vrací zpět do místa bydliště (obec Bělčice). Domů se respondentka navrácí přibližně ve 20:39 a její denní pohyb je ukončen.

BL0123 (dcera) začíná svůj denní pohyb již ve 4:00 a to cestou za účelem volného času po území obce Bělčice (*Mapa č. 3*). První denní pohyb plynule přechází do společného pohybu s respondentem BL0121 (otec), který představuje cestu do školy v městě Příbram. Cesta do školy končí cca v 5:30, kdy se také respondenti rozdělují. Respondentka setrvává ve škole až do přibližně 12:20, kdy pěšky odchází na vlakové nádraží, kam přichází 12:30. V průběhu pobytu ve škole se zde objevuje nevysvětlený pohyb v prostoru, který není uveden ani v záznamníku cest. Patrně se jedná o chybu záznamu dat způsobenou špatným signálem v budově a tedy záznamem polohy zprostředkovaně odrazem signálu. V 13:00 se po cestě vlakem objevuje ve městě Březnice a dále pokračuje vlakem až do obce Bělčice. V Bělčicích vystupuje z vlaku v 13:35 a domů pokračuje pěšky přes území obce. Časový bod 14:03 již dokládá přítomnost respondentky v místě bydliště. V 15:30 byla uskutečněna cesta za účelem volného času, jež se po návratu domů přibližně po 45 minutách pohybu, opakuje ještě v 18:08 v přibližně stejné časové dotaci. Mezi 19. hodinou až 20:20, kdy záznam pohybu končí, dochází k výkyvům linie, které ovšem nezapříčinil pohyb, ale opět zhoršený příjem signálu, jelikož záznamník cest již žádné cesty neuvádí.

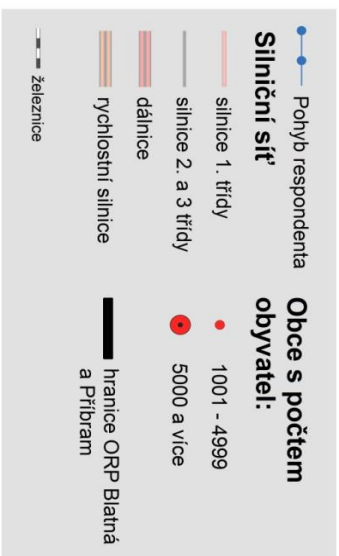
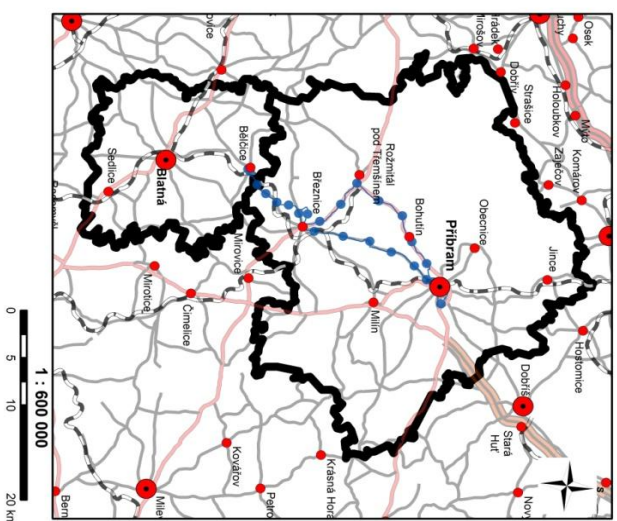
Pohyb respondentů BL0121 v časoprostoru zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období na podkladové mapě území ORP Blatná a Příbram



Tab. č. 15. Významné body pohybu respondentů BL0121 v pracovní den sledovaného období

Číslo bodu	Čas	Místo	Účel cesty	Dopravní prostředek
1	4:39	Bělčice - bydliště	začátek sledování	-
2	5:00	Kozmatal p. Trenštem	cesta do práce	osobní automobil
3	5:31	Příbram - pracoviště	cesta do práce	osobní automobil
4	9:10	Příbram - pracoviště	začátek pracovní cesty	osobní automobil
5	9:30	území města Příbram	pracovní cesta	osobní automobil
6	9:59	Příbram - pracoviště	konec pracovní cesty	osobní automobil
7	15:09	Příbram - pracoviště	cesta z práce	osobní automobil
8	15:30	Břežanice	cesta z práce	osobní automobil
9	15:42	Bělčice - bydliště	konec sledování	-

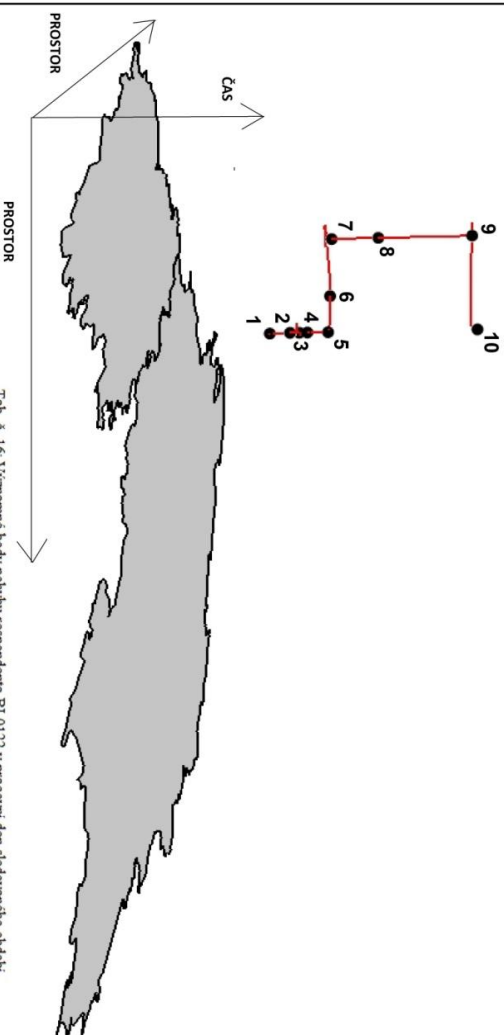
Pohyb respondentů BL0121 zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období



KVĚTŮŇ, Tomáš, 8. 4. 2014 České Budějovice, S-JTSK, GPS šetření, ArcCRS500

Mapa č. 1:

Pohyb respondentů BL0122 v časoprostoru zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období na podkladové mapě území ORP Blatná a Příbram

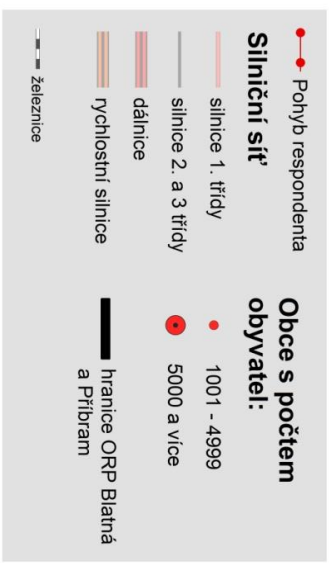
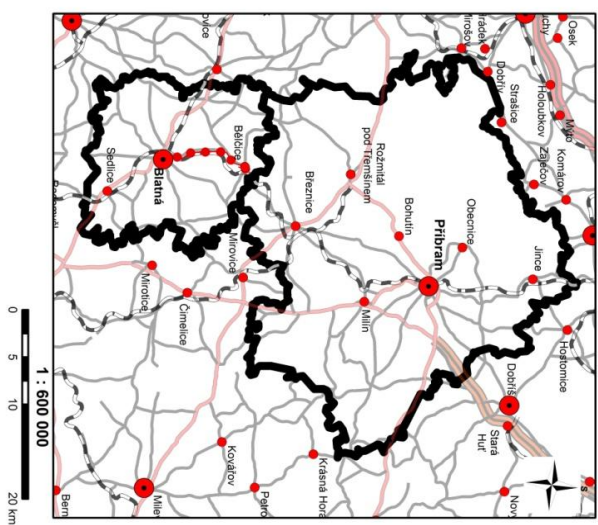


Tab. č. 16 Vyznamné body pohybu respondentů BL0122 v pracovní den sledovaného období

Číslo bodu	Čas	Místo	Účel cesty	Dopravní prostředek
1	7:40	Belčice - bydliště	začátek sledování	-
2	8:57	území obce Belčice	začátek cesty volný čas	peši chůze
3	9:30	území obce Belčice	volný čas	peši chůze
4	10:03	Belčice - bydliště	konec cesty volný čas	-
5	11:21	Belčice - bydliště	cesta do práce	osobní automobil
6	11:30	obce Závřim	cesta do práce	osobní automobil
7	12:01	území obce Blatná	cesta do práce	peši chůze, osobní automobil
8	14:44	Blatná pracoviště	cesta nepřibíhá	-
9	20:08	Belčice - bydliště	cesta z práce	osobní automobil
10	20:39	Belčice - bydliště	cesta z práce	osobní automobil

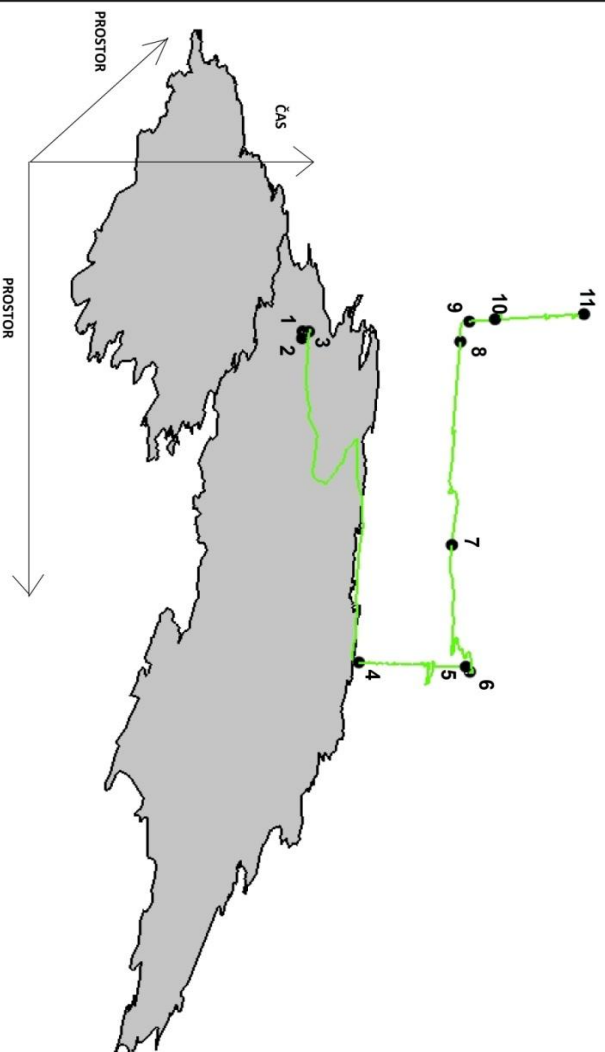
- významný bod
- pohyb respondentů

Pohyb respondentů BL0122 zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období



KVĚTOŇ, Tomáš, 8. 4. 2014 České Budějovice, S-JTSK, GPS setření, ArcCRS500

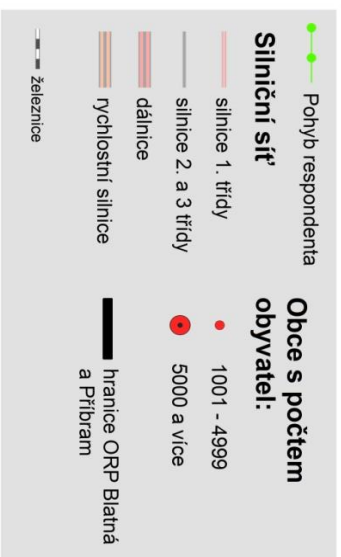
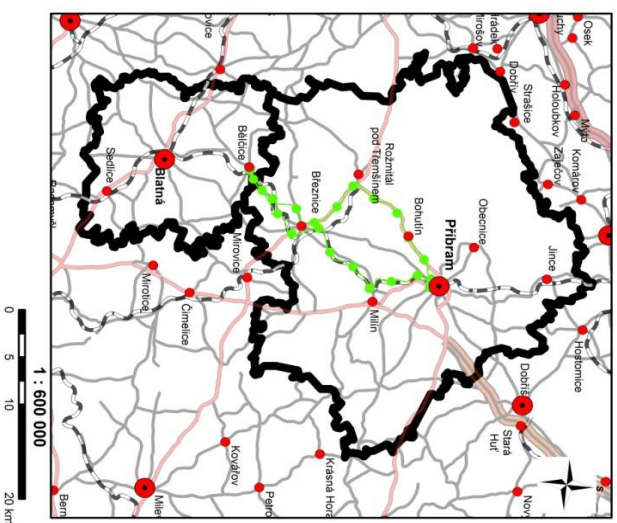
Pohyb respondentů BL0123 v časoprostoru zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období na podkladové mapě území ORP Blatná a Příbram



Tab. č. 17: Vyznamné body pohybu respondenta BL0123 v pracovní den sledovaného období

Číslo bodu	Čas	Místo	Účel cesty	Dopravní prostředek
1	4:01	Bělčice - bydliště	začátek sledování	-
2	4:12	území obce Bělčice	volný čas	peší chůze
3	4:29	Bělčice - bydliště	koniec cesty volný čas	-
4	5:30	Příbram - škola	cesta do školy	osobní automobil
5	12:21	Příbram - škola	cesta ze školy	peší chůze
6	12:30	Příbram - nádraží	cesta ze školy	peší chůze
7	13:00	Břečnice - nádraží	cesta ze školy	vlak
8	13:34	Bělčice - nádraží	cesta na práci	peší chůze
9	14:03	Bělčice - bydliště	cesta neprotáhá	-
10	15:30	území obce Bělčice	volný čas	peší chůze
11	20:21	Bělčice - bydliště	koniec sledování	-

Pohyb respondenta BL0123 zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období



KVĚTŮN, Tomáš, 8. 4. 2014 České Budějovice, S-JTSK, GPS šetření, ArcCR500

Mapa č. 3

5. Závěr

Každým okamžikem dochází na Zemi k přesunům a pohybům. V prostoru a čase cestují náklady, zboží, informace, kapitál a především se pohybují lidé. Každodenní prostorová mobilita se jako jev týká všech lidí na světě. Nelze s jistotou říci, že na světě existují dva jedinci, kteří se pohybují naprosto totožně. Je ovšem možné vysledovat zákonitosti pohybu určitých skupin.

Práce měla především za cíl vysledovat rozdíly a naopak společné rysy každodenní prostorové mobility jednotlivých skupin obyvatel ve sledovaném území především na základě výsledků dotazníkového šetření. Zároveň byly vždy uváděny možné faktory a příčiny ovlivňující mobilitu konkrétní analyzované skupiny obyvatel. Ty byly vymezovány na základě atribut pohlaví, věku, výše čistého měsíčního příjmu a místa bydliště. U některých hodnocení se kladl důraz na srovnání pracovního a víkendového dne, u zbylých se pak hodnotily údaje za všechny sledované dny i za celé sledované období. Důležitou kategorií hodnocení představovaly též atributy účelu cest a využití dopravního prostředku. Veškeré důležité výsledky dotazníkového šetření shrnuje předešlá kapitola 4. 5. Analýzu údajů z výzkumné části realizované pomocí GPS zařízení shrnuje kapitola 4. 6. Pro značné komplikace při GPS šetření bylo přistoupeno k analýze údajů o každodenní prostorové mobilitě na příkladu modelové rodiny, kterou představovala domácnost s nejkvalitněji zaznamenanými daty.

Pro dotazníkové šetření byly stanoveny 2 hypotézy uvedené v teoretické části v kapitole 2. 5. Hypotézy se zakládaly na výsledcích vědecké literatury týkající se lidské mobility. V analytické části práce po celkovém náhledu na problematiku každodenní prostorové mobility následovala hodnocení dílčích cílů, které vycházely právě ze zadaných hypotéz.

První hypotéza se nepotvrdila v obou jejích částech. Analýza údajů o každodenní prostorové mobilitě z hlediska místa bydliště respondentů odhalila rozdíly mezi pohybem venkovského obyvatelstva a obyvatelstva města Blatná. Oproti předpokládaným vyšším hodnotám průměrné denní vzdálenosti na osobu venkovského obyvatelstva, dosahovali vyšších hodnot obyvatelé města Blatná. Bližší výsledky, například srovnání pohlaví, přináší kapitola 4. 3. A také shrnutí výsledků v kapitole 4. 6.

Druhá část hypotézy, hovořící o předpokladu vyššího podílu využívání osobního automobilu venkovským obyvatelstvem, byla potvrzena.

U druhé hypotézy, která se zabývala rozdíly mobility u jednotlivých skupin obyvatel dle výše čistého měsíčního příjmu, opět nedošlo k jasnému potvrzení ani vyvrácení. Hodnoty ukazatelů (průměrného počtu cest, průměrné vzdálenosti a průměrného času), až na drobné výjimky a odchylky, opravdu narůstají v závislosti na růstu výše čistého měsíčního příjmu. Tvrzení, že podíl využití osobního automobilu bude růst spolu s rostoucí výší čistého měsíčního příjmů, prokázáno nebylo, i když nejvyššího podílu opravdu dosáhla kategorie s nejvyšším příjmem.

V druhé části analytické části se nachází ukázka každodenní prostorové mobility jedné vybrané modelové rodiny z ORP Blatná, která je znázorněna pomocí programu ArcScene. Data z GPS byla doplněna o údaje ze záznamníků cest konkrétních respondentů tak, aby vznikl komplexní obraz o pohybu v průběhu dne. Výstup zachycuje pohyb tříčlenné domácnosti v průběhu pracovního dne. Jak je blíže specifikováno v kapitole 4. 6., na ukázce pohybu mobility domácnosti je zachycen především jev dojížděky do/z práce a do/ze školy z venkovského prostředí ORP Blatná do větších center, a to jak do centra území ORP Blatná (město Blatná), tak i do center vzdálenějších v tomto případě města Příbrami. Tato skutečnost byla pozorována i u pohybu ostatních respondentů, kde častější cíl dojížděky (myšleno do větších center) představovala spolu s městem Blatná především města Strakonice a Písek. Ačkoliv využití GPS zařízení při výzkumu každodenní prostorové mobility obyvatel přináší značné výhody, ukázaly se v průběhu GPS šetření v této práci i nevýhody. Pro časté technické problémy GPS zařízení při zaznamenávání dat o pohybu respondentů bylo přistoupeno k méně rozsáhlé analýze i interpretaci výsledků, než bylo původně zamýšleno. I přesto představují moderní geoinformační technologie výzvu pro nové výzkumu studující každodenní prostorovou mobilitu obyvatel vybraného území.

Zvolené metody výzkumu mobility obyvatel ORP Blatná přinesly výsledky, z kterých lze usuzovat, že některé skupiny obyvatel spojují společné rysy při časoprostorovém chování, avšak závěrem lze konstatovat, že pohyb je značně individuální činností a podobnosti v něm existují jen v určitých hlediscích. Individualita

vzniká především působením faktorů na každého jedince odlišným způsobem. Faktory věku, pohlaví, místa bydliště, příjmu a další formují jednání osob jedinečným způsobem. Každodenní prostorovou mobilitu i časoprostorové chování lze tedy považovat za vysoce individuální činnost a její studium je značně obtížné. Společné znaky pohybu se nacházejí pouze v případě správně vymezených skupin obyvatel, na které působí podobné faktory. Studium toho celospolečenského jevu je nutné považovat za důležité především pro směřování rozvoje společnosti do budoucnosti, kdy vysledování charakteristik lidské mobility pomůže soustředit pozornost na nejvíce potřebné oblasti zájmu (například na rozvoj veřejné hromadné dopravy).

Seznam použité literatury

ADD HOME, Mobility management and housing, [cit. 2014-25-3], Dostupný na:
http://add-home.eu/docs/Factors_Influence_Mobility_Behaviour.pdf

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 112 s.

BULKOVÁ, T. (2012): Migrace obyvatelstva v regionu ORP Blatná. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, 61 s.

ČEKAL, J. (2006): Jihočeský kraj: regionálně geografická analýza prostorové mobility obyvatelstva. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 83 s.

ČERMÁK, Z. (2008): Sociodemografické faktory ovlivňující vzdálenost migrace a její vývoj. Regionální studia. Tématické články, č. 1, s. 2 – 8.

DANĚK, P. (2008): Vývoj moderního geografického myšlení. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, s. 30 - 31

DEPARTMENT OF TRANSPORT, National Travel Survey, [cit. 2014-25-3], Dostupný na:
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8934/nts_2010-03.pdf

ELLEGARD, K. (1996): Reflection over routines in time and space – actors' interaction and control in work place context. Österreichische Zeitschrift für Soziologie, 21, č. 2, s. 1 – 32.

FRANTÁL, B., KLAPKA, P., SIWEK, T. (2012): Lidské chování v prostoru a čase: teoreticko-metodologická východiska. Sociologický časopis, 48, č. 5, s. 833-857

GIDDENS, A. (1984): The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration. University of California Press, 402 s.

HÄGERSTRAND, T. (1970): What about people in regional science? Papers and Proceeding of the Regional Science Association, 24, s. 7 – 21.

HÄGERSTRAND, T. (1978): Survival arena. In Carlstein ed. al. Timing space and sparing time, 2. London, s. 122 – 145.

HÄGERSTRAND, T. (1985): Time-geography. Focus on the Corporeality of Man, Society and Environment. The Unite Nations University, Tokyo, s. 225 – 250.

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova, Praha, s. 147.

HAMPL, M., KÜHNEL, K., JEŽEK, J. (1978): Sociálně-geografická regionalizace ČSR. Acta geographica II, VÚSEI a ČSDS, Praha.
http://add-home.eu/docs/Factors_Influence_Mobility_Behaviour.pdf

IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. Geografický časopis, 53, č. 3, s. 231-246

IRA, V. (2006): Každodenné aktivity člověka z pohľadu geografie času. Acta geographica universitatis comeniana, č. 47, s. 57-66

JINDROVÁ, V. (2012): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Písek: Analýza vybraných procesů a geografických podmínek. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 80 s.

KANG, CH., GAO, S., LIN, X., XIAO, Y., YUAN, Y., LIU, Y., MA, X. (2010): Analyzing and Geo-visualizing Individual Human Mobility Patterns Using Mobile Call Records. Institute of Remote Sensing and Geographical Information System. Peking University. [cit. 4-4-2014], Dostupný na:
http://www.geog.ucsb.edu/~sgao/papers/2010_Analyzing+and+Geo-visualizing+Individual+Human+Mobility+Patterns+Using+Mobile+Call+Records.pdf

KLAPKA, P., ROUBALÍKOVÁ, H. (2010): Places and students in urban environment: a time-geographical perspective. Geografický časopis, 62, č. 1, s. 33 – 47.

- KOBĚLUŠ, M. (2013): Analýza faktorů ovlivňujících úroveň dopravní obslužnosti v obcích České republiky. Diplomová práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 87 s.
- LENNTORP, B. (1999). Time-geography – at the end of its beginning. *GeoJournal*, 49, s. 155 – 158
- LENNTORP, B. (2003): The drama of real-life in a time-geographical disguise. Six thèmes *Rencontres de Théo Quant.* s. 1-10
- MACKA, M. (1964): K výzkumu pohybu obyvatelstva dojížděním do zaměstnání. *Zprávy GÚ ČSAV* 3, Opava, s. 9 – 10.
- MACKA, M. (1966): K některým metodickým problémům studia dojíždění do zaměstnání. *Zprávy o vědecké činnosti. GÚ ČSAV, Opava., č. 3*
- MACKA, M. (1969): Typologie vyjížďkových oblastí. *Studia geographica*, č. 1, s. 117 – 120.
- MADAJOVÁ, M., ŠVEDA, M. (2013): Geografia času pod vplyvom informačno-komunikačných technológií. *Geografie – Sborník ČGS*, 118, č. 2, s. 179-203
- MARADA, M. a kol. (2010b): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Česká geografická společnost, Praha*, 165 s.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010a): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie – Sborník ČGS*, 115, č. 1, s. 21-43
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2004): Ročenka dopravy České republiky, [cit. 2013-9-9] Dostupný na: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2007): Ročenka dopravy České republiky, [cit. 2013-9-9] Dostupný na: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- MINISTERSTVO DOPRAVY (2010): Ročenka dopravy České republiky, [cit. 2013-9-9] Dostupný na: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

MLÁDEK, J. (1992): Základy geografie obyvatelstva. Slovenské pedagogické nakladatelstvo, Bratislava, 224 s.

MRKOS, J. (1948): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské. Publikace Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně, sv. 6, Brno.

NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 94 s.

NOVÁK, J. (2010): Lokalizační data mobilních telefonů: možnosti využití v geografickém výzkumu. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 170 s.

NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J. (2012): Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů: pilotní studie využití lokalizačních dat mobilních telefonů. Sociologický časopis, 48, č. 5, s. 911-938

OBČANSKÝ ZÁKONÍK. Zákon č. 40/1964 Sb. § 115. [cit. 2014-04-08], Dostupný na: <http://www.zakonycr.cz/seznamy/040-1964-sb-obcansky-zakonik.html>

OSMAN, R. (2010): Behaviorální a humanistická konceptualizace lidské teritoriality. Rigorózní práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 76 s.

PERGL, O., NOVÁK, J. (2010): Dopravní chování obyvatel suburbii – případová studie Jesenice. In: Ouředníček, M. a kol.: Suburbanizace.cz. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 1 – 14.

POSPÍŠILOVÁ, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2012): Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy. In: Ferenčuhová, S., a kol.: Třetí město. Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita. Brno. s. 99-131

PRED, A. (1977): The choreography of existence: comments on Hägerstrand's time-geography and its usefulness. Economic Geography, 53, s. 430 – 449

RICHARDSON, A., AMPT, E., Meyburg, A. (1995): Survey Methods for Transport Planning. Eucalyptus Press. Melbourne, 459 s. [cit. 2014-25-3], Dostupný na: http://www.geog.ucsb.edu/~deutsch/geog111_211a/code_books/Survey_Methods_For_Transport_Planning.pdf

ŘEHÁK, S. (1987): Dojížd'ka do zaměstnání v ČSSR. In: Atlas obyvatelstva ČSSR, mapový list III. 1, GÚ ČSAV – FSÚ, Brno – Praha.

SEDMIDUBSKÝ, V. (1998): Zelená kniha o dopravě ČR. MDS ČR. s. 154.

SEIDENGLANZ, D. (2007): Dopravní charakteristiky venkovského prostoru. Disertační práce. Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 172 s.

SCHÖNFELDER, S., AXHAUSEN, K., ANTILLE, N., BIERLAIRE, M. (2002): Exploring the Potentials of Automatically Collected GPS Data for Travel Behaviour Analysis. *GI-Technologien für Verkehr und Logistik*, č. 13, s. 155 – 179. [cit. 4-4-2014], Dostupný na: <http://e-collection.library.ethz.ch/eserv/eth:25715/eth-25715-01.pdf>

SCHWANEN, T., PAÉZ, A. (2010): The mobility of older people. *Journal of Transport geografie*, 18, č. 5, 591 – 668 s. Dostupný na: <http://www.sciencedirect.com/science/journal/09666923/18/5>

ŠILHAN, B. (1946): Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním. Zprávy Zemského studijního a plánovacího ústavu v Brně. Brno, č. 2, s. 72 – 76.

TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ, L., DVOŘÁKOVÁ, N. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis*, 47, č. 4, s. 831-858

TOUŠEK, V. (2008): Geografie obyvatelstva. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol. (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, s. 41 – 96.

TOUŠEK, V., BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, T., TONEV, P. (2005): Největší centra dojížd'ky za prací na Moravě a ve Slezsku v letech 1991-2001. In: I. Mezinárodní Baťová regionalistická konference 25. - 26. Listopadu, Zlín. Univerzita Tomáše Bati, Zlín, s. 1-15.

VOBECKÁ, J. (2009): Demografická a socioekonomická dynamika obcí Blatná, Český Krumlov a Velké Meziříčí za posledních 20 let jako podmiňující faktor jejich rozvoje. In: Čermák, D.: Aplikace principů partnerství a participace v prostředí malých měst České republiky. Sociologický ústav AV ČR, Praha. s. 13-22

Seznam obrázků

Obr. 1: Ukázka dynamické mapy každodenního pohybu

Obr. 2: Schéma rozdělení prostorové mobility ČR dle ČSÚ

Seznam map

Mapa č. 1: Pohyb respondenta BL0121 v časoprostoru zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období na podkladové mapě území ORP Blatná a Příbram

Mapa č. 2: Pohyb respondenta BL0122 v časoprostoru zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období na podkladové mapě území ORP Blatná a Příbram

Mapa č. 3: Pohyb respondenta BL0123 v časoprostoru zaznamenaný pomocí GPS loggeru v pracovní den ve sledovaném období na podkladové mapě území ORP Blatná a Příbram

Seznam tabulek

Tab. č. 1: Rozdělení respondentských domácností do velikostních kategorií obcí a vhodné možnosti obcí

Tab. č. 2: Složení domácností a respondentů dle:

Tab. č. 15: Významné body pohybu respondenta BL0121 v pracovní den sledovaného období

Tab. č. 16: Významné body pohybu respondenta BL0122 v pracovní den sledovaného období

Tab. č. 17: Významné body pohybu respondenta BL0123 v pracovní den sledovaného období

Seznam grafů

Graf č. 1: Průměrný počet cest na osobu dle pohlaví

Graf č. 2: Průměrná vzdálenost na osobu dle pohlaví

- Graf č. 3: Průměrný čas strávený v průběhu dne na cestách dle pohlaví
- Graf č. 4: Průměrný počet cest na osobu dle věku
- Graf č. 5: Průměrná vzdálenost na osobu dle věku
- Graf č. 6: Průměrný čas strávený v průběhu dne na cestách dle věku
- Graf č. 7: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v ORP Blatná celkem
- Graf č. 8: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v POÚ Písek v roce 2012
- Graf č. 9: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest ve Velké Británii v roce 2010
- Graf č. 10: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v ORP Blatná v pondělí
- Graf č. 11: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest v ORP Blatná v sobotu
- Graf č. 12: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti v ORP Blatná celkem
- Graf č. 13: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti v ORP Blatná v pondělí
- Graf č. 14: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti v ORP Blatná v sobotu
- Graf č. 15: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti ve Velké Británii v roce 2010
- Graf č. 16: Procentuální využití dopravního prostředku dle času v ORP Blatná celkem
- Graf č. 17: Procentuální využití dopravního prostředku dle času v ORP Blatná v pondělí
- Graf č. 18: Procentuální využití dopravního prostředku dle času v ORP Blatná v sobotu
- Graf č. 19: Procentuální vyjádření účelů cest dle počtu cest v ORP Blatná v pondělí
- Graf č. 20: Procentuální vyjádření účelů cest podle vzdálenosti v ORP Blatná v pondělí
- Graf č. 21: Procentuální vyjádření účelů cest dle času v ORP Blatná v pondělí
- Graf č. 22: Procentuální vyjádření účelů cest dle počtu cest v ORP Blatná v sobotu
- Graf č. 23: Procentuální vyjádření účelů cest podle vzdálenosti v ORP Blatná v sobotu
- Graf č. 24: Procentuální vyjádření účelů cest podle času stráveného na cestách v ORP Blatná v sobotu
- Graf č. 25: Průměrný počet cest na osobu dle místa bydliště v ORP Blatná
- Graf č. 26: Průměrná vzdálenost na osobu dle místa bydliště v ORP Blatná
- Graf č. 27: Průměrný čas strávených na cestách na osobu dle místa bydliště v ORP Blatná
- Graf č. 28: Průměrná vzdálenost na osobu dle pohlaví v porovnání města Blatná a venkova

Graf č. 29: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest u osob s bydlištěm ve městě Blatná za celé sledované období

Graf č. 30: Procentuální využití dopravního prostředku dle počtu cest u osob s bydlištěm na venkově za celé sledované období

Graf č. 31: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u osob s bydlištěm ve městě Blatná za celé sledované období

Graf č. 32: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u osob s bydlištěm na venkově za celé sledované období

Graf č. 33: Průměrný počet cest na domácnost dle výše čistého měsíčního příjmu obyvatel v ORP Blatná

Graf č. 34: Průměrná vzdálenost na domácnost dle výše čistého měsíčního příjmu v ORP Blatná

Graf č. 35: Průměrný čas strávený na cestách na domácnost dle výše čistého měsíčního příjmu v ORP Blatná

Graf č. 36: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u příjmové kategorie 10 – 20 tis. Kč

Graf č. 37: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u příjmové kategorie 20 – 30 tis. Kč

Graf č. 38: Procentuální využití dopravního prostředku dle vzdálenosti u příjmové kategorie 30 – 40 tis. Kč

Graf č. 39: Procentuální využití dopravního prostředku z hlediska vzdálenosti u příjmové kategorie 40 – 50 tis. Kč

Graf č. 40: Procentuální využití dopravního prostředku z hlediska vzdálenosti u příjmové kategorie nad 50 tis. Kč

Seznam příloh

Příloha 1: Formulář A pro domácnost

Příloha 2: Formulář B pro respondenty

Příloha 3: Formulář B pro respondenty s vyplněným vzorem záznamníku cest

Příloha 4: Průvodní dopis

Příloha 5: Tab. č. 3: Mobilita obyvatel ORP Blatná v jednotlivých dnech

Příloha 6: Tab. č. 4: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku za celé sledované období

Příloha 7: Tab. č. 5: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku v pondělí

Příloha 8: Tab. č. 6: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku ve středu

Příloha 9: Tab. č. 7: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku v sobotu

Příloha 10: Tab. č. 8: Každodenní prostorová mobilita dle využití dopravního prostředku v jednotlivých dnech obyvateli ORP Blatná

Příloha 11: Tab. č. 9: Každodenní prostorová mobilita obyvatel ORP Blatná dle účelu cest

Příloha 12: Tab. č. 10: Využití dopravního prostředku dle výše čistého měsíčního příjmu za celé sledované období obyvateli ORP Blatná

Příloha 13: Tab. č. 11: Každodenní prostorová mobilita obyvatel města Blatná dle pohlaví

Příloha 14: Tab. č. 12: Každodenní prostorová mobilita obyvatel venkovského prostředí ORP Blatná dle pohlaví

Příloha 15: Tab. č. 13: Využití dopravního prostředku obyvateli města Blatná za celé sledované období

Příloha 16: Tab. č. 14: Využití dopravního prostředku obyvateli venkovského prostředí za celé sledované období

Formulář B

VZOR VYPLNĚNÉHO DOTAZNÍKU

Kód domácnosti: _____

Kód respondenta: _____

Kód POI: _____

Kód obce: _____



KÁŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Datum: 22. 8. 2012

Počátek cesty		Konec cesty		Trasa cesty ulice ve městě, důležité orientační body / obce mimo město	Dopravní prostředek	Účel cesty	Periodicita cesty	VZD	CAS
Hod.min	Místo	Hod.min	Místo						
9:25	Č. Budějovice Litvňovice 95	9:49	Č. Budějovice Jedovňova 10	STROTOVKA, KAUFMANN KAPRÁŠKA, LAUBOVA TĚLBA, KAUBOVIC UL.	1 - Pešky	1 - Cesta do/z práce	1 - Denně (7 x v týdnu)		
11:51	Č. Budějovice Jedovňova 10	12:39	Č. Budějovice Mh. Pč. Or. II	LAUBOVA TĚLBA, KAUBOVIC UL.	2 - Kolo	2 - Cesta do/z školy	2 - Denně (5 x v týdnu)		
13:11	Č. Budějovice Mh. Pč. Or. II	13:21	Č. Budějovice Jedovňova 10	II	3 - Automobil	3 - Cesta za/z nákupu, služby	3 - Často (2 - 3 x v týdnu)		
15:05	Č. Budějovice Jedovňova 10	15:11	Č. Budějovice Jedovňova 95	SEU. VĚHŠTĚ, U SOUV MLVSOVA, LITVŇOVIC DASUŤ, VODŠANŮ, PASTUVA	4 - Vlak	4 - Volný čas	4 - Méně často		
16:00	Č. Budějovice Litvňovice 95	17:20	Písek Dkavčův 38		5 - Autobus	5 - Návštěvy přátel, rodiny	5 - Nepravidelně		
19:40	Písek Dkavčův 38	20:34	Litvňovice C. Budějovice	II	6 - MHD	6 - Pracovní cesta, podnikání	6 - Někdy		
					7 - Motocykl	7 - Stravování			
					8 - Jiné	8 - Jiné			

Příloha 4:



KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Vážená paní, vážený pane,

děkujeme Vám za Váš zájem a účast na dotazníkovém šetření, které je součástí výzkumného projektu Katedry geografie Pedagogické fakulty Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Výzkumný projekt s názvem „**Každodenní prostorová mobilita obyvatel České republiky: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmínek**“ se zaměřuje zejména na sumarizaci a analýzu údajů o prostorové mobilitě a dopravním chování obyvatel České republiky pomocí šetření v domácnostech v typově odlišných regionech. Smyslem celého výzkumu je identifikace hlavních forem, cílů, účelů a způsobů cestování obyvatel České republiky a hledáním jejich geografických podmínek. Každá domácnost a každý její člen jsou totiž v způsobu zajištění svých dopravních potřeb unikátním elementem, jehož možnosti, způsoby a cíle dopravy jsou značně specifické. Rovněž je každý jedinec ve způsobu zajištění svých dopravních potřeb limitován například lokalizací bydlení, zaměstnání nebo studia či například vlastnictvím osobního automobilu apod. Daná problematika je však mnohem komplikovanější a zasluhuje si tak proto náležitou pozornost. Výzkum, který by se zabýval všemi těmito aspekty, nebyl v České republice doposud proveden.

Žádáme Vás tímto o vyplnění jednoduchého dotazníku spolu s tazatelem z naší fakulty a zároveň záznamníku denních cest, které jsou pro náš výzkum nosné. Za vyplnění dotazníku nenáleží respondentům žádná odměna. S vyplněnými dotazníky zároveň nebude nakládáno jinak než pro výzkumné účely.

Velmi Vám děkuji za ochotu a spolupráci.
S pozdravem Stanislav Kraft

Kontakt:

RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.
Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta, Katedra geografie
Jeronymova 10, 371 15 České Budějovice
e-mail: kraft@pf.jcu.cz
tel.: +420 387 773 062

Příloha 5:

Tab. č. 3: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle pohlaví v jednotlivých dnech

Sledovaný den	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)
Celkem	1081,00	12588,60	23841,50
Průměr na osobu	3,68	42,82	81,09
Muži	555,00	8031,60	12870,50
Muži průměr	3,63	52,49	84,12
Ženy	526,00	4557,00	10971,00
Ženy průměr	3,73	32,32	77,81
Pondělí	375,00	4101,80	7829,50
Průměr na osobu	3,83	41,86	79,89
Muži	191,00	2863,40	4318,50
Muži průměr	3,75	56,15	84,68
Ženy	184,00	1238,40	3511,00
Ženy průměr	3,91	26,35	74,70
Středa	384,00	4108,10	8118,00
Muži	203,00	2897,20	4829,00
Muži průměr	3,98	56,81	94,69
Ženy	181,00	1210,90	3289,00
Ženy průměr	3,55	25,76	69,98
Průměr na osobu	3,92	41,92	82,84
Sobota	322,00	4378,70	7894,00
Muži	161,00	2271,00	3723,00
Muži průměr	3,16	44,53	73,00
Ženy	161,00	2107,70	4171,00
Ženy průměr	3,43	44,84	88,74
Průměr na osobu	3,29	44,68	80,55

Příloha 6:

Tab. č. 4: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku za celé sledované období

Celkově	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Průměr cesty	Průměr vzdálenost (km)	Průměr čas (min)
Příjmy						
do 10 tis. Kč	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10-20 tis. Kč	82,00	321,80	1150,00	6,83	26,82	95,83
20-30 tis. Kč	221,00	1765,10	4112,00	9,21	73,55	171,33
30-40 tis. Kč	462,00	5526,30	10687,50	9,06	108,36	209,56
40-50 tis. Kč	238,00	2986,60	5438,00	9,92	124,44	226,58
nad 50 tis. Kč	78,00	1988,80	2454,00	8,67	220,98	272,67
<i>Celkem</i>	<i>1081,00</i>	<i>12588,60</i>	<i>23841,50</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>
Věk						
12-17 let	58,00	297,40	1366,00	3,22	16,52	75,89
18-25 let	238,00	2820,60	5008,50	3,78	44,77	79,50
26-35 let	225,00	2814,50	5227,00	3,95	49,38	91,70
36-49 let	299,00	3982,20	7214,00	3,83	51,05	92,49
50-64 let	166,00	2271,00	3601,00	3,25	44,53	70,61
65 a více let	95,00	402,90	1425,00	3,52	14,92	52,78
<i>Celkem</i>	<i>1081,00</i>	<i>12588,60</i>	<i>23841,50</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>

Příloha 7:

Tab. č. 5: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku v pondělí

Pondělí	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Průměr cesty	Průměr vzdálenost (km)	Průměr čas (min)
Příjmy						
do 10 tis. Kč	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10-20 tis. Kč	30,00	93,40	370,00	7,50	23,35	92,50
20-30 tis. Kč	77,00	568,40	1412,00	9,63	71,05	176,50
30-40 tis. Kč	168,00	1569,70	3427,50	9,88	92,34	201,62
40-50 tis. Kč	79,00	996,90	1669,00	9,88	124,61	208,63
nad 50 tis. Kč	21,00	873,40	951,00	7,00	291,13	317,00
<i>Celkem</i>	<i>375,00</i>	<i>4101,80</i>	<i>7829,50</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>
Věk						
12-17 let	20,00	59,60	490,00	3,33	9,93	81,67
18-25 let	78,00	965,50	1657,50	3,71	45,98	78,93
26-35 let	80,00	1045,00	1768,00	4,21	55,00	93,05
36-49 let	98,00	1140,40	2274,00	3,77	43,86	87,46
50-64 let	65,00	794,60	1215,00	3,82	46,74	71,47
65 a více let	34,00	96,70	425,00	3,78	10,74	47,22
<i>Celkem</i>	<i>375,00</i>	<i>4101,80</i>	<i>7829,50</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>

Příloha 8:

Tab. č. 6: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku ve středu

Středa	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Průměr cesty	Průměr vzdálenost (km)	Průměr čas (min)
Příjmy						
do 10 tis. Kč	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10-20 tis. Kč	24,00	67,20	330,00	6,00	16,80	82,50
20-30 tis. Kč	72,00	579,10	1313,00	9,00	72,39	164,13
30-40 tis. Kč	169,00	1459,80	3478,00	9,94	85,87	204,59
40-50 tis. Kč	85,00	1230,10	1940,00	10,63	153,76	242,50
nad 50 tis. Kč	34,00	771,90	1057,00	11,33	257,30	352,33
<i>Celkem</i>	<i>384,00</i>	<i>4108,10</i>	<i>8118,00</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>
Věk						
12-17 let	23,00	73,50	491,00	3,83	12,25	81,83
18-25 let	88,00	995,30	1676,00	4,19	47,40	79,81
26-35 let	77,00	1010,60	1928,00	4,05	53,19	101,47
36-49 let	108,00	1150,20	2345,00	4,15	44,24	90,19
50-64 let	60,00	809,90	1311,00	3,53	47,64	77,12
65 a více let	28,00	68,60	367,00	3,11	7,62	40,78
<i>Celkem</i>	<i>384,00</i>	<i>4108,10</i>	<i>8118,00</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>

Příloha 9:

Tab. č. 7: Mobilita obyvatel ORP Blatná dle výše čistého měsíčního příjmu a dle věku v sobotu

Sobota	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Průměr cesty	Průměr vzdálenost (km)	Průměr čas (min)
Příjmy						
do 10 tis. Kč	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
10-20 tis. Kč	28,00	161,20	450,00	7,00	40,30	112,50
20-30 tis. Kč	72,00	617,60	1387,00	9,00	77,20	173,38
30-40 tis. Kč	125,00	2496,80	3782,00	7,35	146,87	222,47
40-50 tis. Kč	74,00	759,60	1829,00	9,25	94,95	228,63
nad 50 tis. Kč	23,00	343,50	446,00	7,67	114,50	148,67
<i>Celkem</i>	<i>322,00</i>	<i>4378,70</i>	<i>7894,00</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>
Věk						
12-17 let	15,00	164,30	385,00	2,50	27,38	64,17
18-25 let	72,00	859,80	1675,00	3,43	40,94	79,76
26-35 let	68,00	758,90	1531,00	3,58	39,94	80,58
36-49 let	93,00	1691,60	2595,00	3,58	65,06	99,81
50-64 let	41,00	666,50	1075,00	2,41	39,21	63,24
65 a více let	33,00	237,60	633,00	3,67	26,40	70,33
<i>Celkem</i>	<i>322,00</i>	<i>4378,70</i>	<i>7894,00</i>	<i>x</i>	<i>x</i>	<i>x</i>

Příloha 10:

Tab. č. 8: Každodenní prostorová mobilita dle využití dopravního prostředku v jednotlivých dnech obyvateli ORP Blatná

C e l k o v ě	Dopravní prostředek	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Poč.cest (%)	Vzdálenost (%)	Čas (%)
		Pěšky	340,00	523,90	5302,00	31,45	4,16
	Kolo	53,00	132,40	942,00	4,90	1,05	3,95
	Automobil	623,00	9738,00	14493,00	57,63	77,36	60,79
	Vlak	11,00	371,40	720,00	1,02	2,95	3,02
	Autobus	20,00	491,20	814,50	1,85	3,90	3,42
	MHD	7,00	31,00	245,00	0,65	0,25	1,03
	Jiné	27,00	1300,70	1325,00	2,50	10,33	5,56
	Celkem	1081,00	12588,60	23841,50	100,00	100,00	100,00
p o n d ě l í	Pěšky	119,00	87,60	1582,00	31,73	2,14	20,21
	Kolo	20,00	55,20	375,00	5,33	1,35	4,79
	Automobil	199,00	2965,40	4531,00	53,07	72,30	57,87
	Vlak	6,00	152,40	337,00	1,60	3,72	4,30
	Autobus	11,00	232,80	362,50	2,93	5,68	4,63
	MHD	4,00	6,00	95,00	1,07	0,15	1,21
	Jiné	16,00	602,40	547,00	4,27	14,69	6,99
	Celkem	375,00	4101,80	7829,50	100,00	100,00	100,00
S t ř e d a	Pěšky	136,00	103,00	1855,00	35,42	2,51	22,85
	Kolo	23,00	51,80	441,00	5,99	1,26	5,43
	Automobil	200,00	2773,10	4232,00	52,08	67,50	52,13
	Vlak	5,00	219,00	383,00	1,30	5,33	4,72
	Autobus	9,00	258,40	452,00	2,34	6,29	5,57
	MHD	1,00	6,00	30,00	0,26	0,15	0,37
	Jiné	10,00	696,80	725,00	2,60	16,96	8,93
	Celkem	384,00	4108,10	8118,00	100,00	100,00	100,00
S o b o t a	Pěšky	85,00	333,30	1865,00	26,40	7,61	23,63
	Kolo	10,00	25,40	126,00	3,11	0,58	1,60
	Automobil	224,00	3999,50	5730,00	69,57	91,34	72,59
	Vlak	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Autobus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	MHD	2,00	19,00	120,00	0,62	0,43	1,52
	Jiné	1,00	1,50	53,00	0,31	0,03	0,67
	Celkem	322,00	4378,70	7894,00	100,00	100,00	100,00

Příloha 11:

Tab. č. 9: Každodenní prostorová mobilita obyvatel ORP Blatná dle účelu cest

	Účel	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Poč. cest (%)	Vzdálenost (%)	Čas (%)
C e l k o v ě	Cesta do/z práce	285,00	2698,20	4968,00	26,38	21,42	20,79
	Cesta do/ze školy	53,00	640,10	1237,50	4,90	5,08	5,19
	Nákup, Služby	228,00	2240,50	5018,00	21,09	17,80	21,05
	Volný čas	188,00	2174,40	4984,00	17,39	17,27	20,90
	Návštěvy přátel, rodiny	175,00	1658,70	3083,00	16,19	13,16	12,85
	Pracovní cesta, podnikání	78,00	2978,80	3533,00	7,22	23,65	14,82
	Stravování	38,00	39,50	332,00	3,52	0,31	1,39
	Jiné	38,00	164,40	718,00	3,33	1,31	3,01
	Celkem	1081,00	12588,60	23841,50	100,00	100,00	100,00
P o n d ě l i	Cesta do/z práce	133,00	1297,70	2350,00	35,47	31,64	30,01
	Cesta do/ze školy	27,00	330,50	627,50	7,20	8,06	8,01
	Nákup, Služby	75,00	388,80	1112,00	20,00	8,99	14,20
	Volný čas	36,00	191,60	962,00	9,60	4,87	12,29
	Návštěvy přátel, rodiny	31,00	287,20	525,00	8,27	7,00	6,71
	Pracovní cesta, podnikání	43,00	1541,90	1642,00	11,47	37,59	20,97
	Stravování	13,00	9,80	150,00	3,47	0,24	1,92
	Jiné	17,00	74,30	461,00	4,53	1,81	5,89
	Celkem	375,00	4101,80	7829,50	100,00	100,00	100,00
S t ř e d a	Cesta do/z práce	128,00	1097,90	2068,00	33,33	28,73	25,45
	Cesta do/ze školy	24,00	271,60	570,00	6,25	6,61	7,02
	Nákup, Služby	75,00	410,40	1249,00	19,53	9,99	15,39
	Volný čas	57,00	598,00	1592,00	14,84	14,56	19,61
	Návštěvy přátel, rodiny	46,00	289,70	694,00	11,98	7,05	8,55
	Pracovní cesta, podnikání	32,00	1383,20	1746,00	8,33	33,67	21,51
	Stravování	17,00	24,10	103,00	4,43	0,59	1,27
	Jiné	5,00	33,20	98,00	1,30	0,81	1,21
	Celkem	384,00	4108,10	8118,00	100,00	100,00	100,00
S o b o t a	Cesta do/z práce	24,00	300,60	540,00	7,45	6,87	6,84
	Cesta do/ze školy	2,00	38,00	40,00	0,62	0,87	0,51
	Nákup, Služby	78,00	1461,30	2657,00	24,22	33,37	33,66
	Volný čas	95,00	1384,80	2430,00	29,50	31,63	30,78
	Návštěvy přátel, rodiny	98,00	1079,80	1844,00	30,43	24,66	23,36
	Pracovní cesta, podnikání	3,00	51,70	145,00	0,93	1,18	1,84
	Stravování	8,00	5,60	79,00	2,48	0,13	1,00
	Jiné	14,00	56,90	159,00	4,35	1,30	2,01
	Celkem	322,00	4378,70	7894,00	100,00	100,00	100,00

Příloha 12:

Tab. č. 10: Využití dopravního prostředku dle výše čistého měsíčního příjmu za celé sledované období obyvateli ORP Blatná

	Dopravní prostředek	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Počet cest	Vzdálenost (%)	Čas (%)
10-20 tis. Kč	Pěšky	14,00	8,20	100,00	17,07	2,55	8,70
	Kolo	4,00	2,80	50,00	4,88	0,87	4,35
	Automobil	84,00	310,80	1000,00	78,05	96,58	88,96
	Vlak	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Autobus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	MHD	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Jiné	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Celkem	82,00	321,80	1150,00	100,00	100,00	100,00
20 - 30 tis. Kč	Pěšky	61,00	39,70	714,00	27,60	2,25	17,36
	Kolo	21,00	26,00	251,00	9,50	1,47	6,10
	Automobil	106,00	1249,70	2194,00	47,96	70,80	53,36
	Vlak	1,00	87,00	120,00	0,45	4,93	2,92
	Autobus	14,00	235,00	480,00	6,33	13,31	11,67
	MHD	1,00	6,00	30,00	0,45	0,34	0,73
	Jiné	17,00	121,70	323,00	7,69	6,89	7,66
	Celkem	221,00	1765,10	4112,00	100,00	100,00	100,00
30 - 40 tis. Kč	Pěšky	182,00	404,40	3072,00	39,39	7,32	28,74
	Kolo	23,00	55,80	431,00	4,98	1,01	4,03
	Automobil	244,00	4664,00	6499,00	52,81	84,40	60,81
	Vlak	6,00	97,00	341,00	1,30	1,76	3,19
	Autobus	5,00	175,30	209,50	1,08	3,17	1,96
	MHD	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Jiné	2,00	129,80	135,00	0,43	2,35	1,26
	Celkem	462,00	5526,30	10687,50	100,00	100,00	100,00
40 - 50 tis. Kč	Pěšky	75,00	65,30	1316,00	31,51	2,19	24,20
	Kolo	3,00	43,80	190,00	1,26	1,47	3,49
	Automobil	147,00	1572,20	2586,00	61,76	52,64	47,55
	Vlak	4,00	187,40	259,00	1,68	6,27	4,76
	Autobus	1,00	80,90	125,00	0,42	2,71	2,30
	MHD	6,00	25,00	215,00	2,52	0,84	3,95
	Jiné	2,00	1012,00	747,00	0,84	33,88	13,74
	Celkem	238,00	2986,60	5438,00	100,00	100,00	100,00
nad 50 tis. Kč	Pěšky	8,00	6,30	100,00	10,26	0,32	4,07
	Kolo	2,00	4,00	20,00	2,56	0,20	0,81
	Automobil	62,00	1941,30	2214,00	79,49	97,61	90,22
	Vlak	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Autobus	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	MHD	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Jiné	6,00	37,20	120,00	7,69	1,87	4,89
	Celkem	78,00	1988,80	2454,00	100,00	100,00	100,00

Příloha 13:

Tab. č. 11: Každodenní prostorová mobilita obyvatel města Blatná dle pohlaví

Celkově						
Pohlaví	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Průměr p.cest	Průměr vzdálenost (km)	Průměr čas (min)
Muži	260,00	4059,40	6055,00	4,13	64,43	96,11
Ženy	257,00	1844,80	5231,00	4,08	29,28	83,03
<i>Celkem</i>	<i>517,00</i>	<i>5904,20</i>	<i>11286,00</i>	<i>4,10</i>	<i>46,86</i>	<i>89,57</i>
Pondělí						
Muži	82,00	1436,80	1884,00	3,90	68,42	89,71
Ženy	92,00	465,60	1523,00	4,38	22,17	72,52
<i>Celkem</i>	<i>174,00</i>	<i>1902,40</i>	<i>3407,00</i>	<i>4,14</i>	<i>45,30</i>	<i>81,12</i>
Středa						
Muži	98,00	1512,30	2402,00	4,67	72,01	114,38
Ženy	85,00	465,60	1676,00	4,05	22,17	79,81
<i>Celkem</i>	<i>183,00</i>	<i>1977,90</i>	<i>4078,00</i>	<i>4,36</i>	<i>47,09</i>	<i>97,10</i>
Sobota						
Muži	80,00	1110,30	1769,00	3,81	52,87	84,24
Ženy	80,00	913,60	2032,00	3,81	43,50	96,76
<i>Celkem</i>	<i>160,00</i>	<i>2023,90</i>	<i>3801,00</i>	<i>3,81</i>	<i>48,19</i>	<i>90,50</i>

Příloha 14:

Tab. č. 12: Každodenní prostorová mobilita obyvatel venkovského prostředí ORP Blatná dle pohlaví

Celkově						
Pohlaví	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Průměr p.cest	Průměr vzdálenost (km)	Průměr čas (min)
Muži	295,00	3972,20	6815,50	3,28	44,14	75,73
Ženy	269,00	2712,20	5740,00	3,45	34,77	73,59
<i>Celkem</i>	<i>564,00</i>	<i>6684,40</i>	<i>12555,50</i>	<i>3,36</i>	<i>39,79</i>	<i>74,74</i>
Pondělí						
Muži	109,00	1426,60	2434,50	3,63	47,55	81,15
Ženy	92,00	772,80	1988,00	3,54	29,72	76,46
<i>Celkem</i>	<i>201,00</i>	<i>2199,40</i>	<i>4422,50</i>	<i>3,59</i>	<i>39,28</i>	<i>78,97</i>
Středa						
Muži	105,00	1384,90	2427,00	3,50	46,16	80,90
Ženy	96,00	745,30	1613,00	3,69	28,67	62,04
<i>Celkem</i>	<i>201,00</i>	<i>2130,20</i>	<i>4040,00</i>	<i>3,59</i>	<i>38,04</i>	<i>72,14</i>
Sobota						
Muži	81,00	1160,70	1954,00	2,70	38,69	65,13
Ženy	81,00	1194,10	2139,00	3,12	45,93	82,27
<i>Celkem</i>	<i>162,00</i>	<i>2354,80</i>	<i>4093,00</i>	<i>2,89</i>	<i>42,05</i>	<i>73,09</i>

Příloha 15:

Tab. č. 13: Využití dopravního prostředku obyvateli města Blatná za celé sledované období

Dopravní prostředek	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Počet cest (%)	Vzdálenost (%)	Čas (%)
Pěšky	203,00	415,50	3347,00	39,26	7,04	29,66
Kolo	44,00	71,80	657,00	8,51	1,22	5,82
Automobil	248,00	4004,50	5712,00	47,97	67,82	50,61
Vlak	2,00	91,00	150,00	0,39	1,54	1,33
Autobus	6,00	131,80	230,00	1,16	2,23	2,04
MHD	1,00	6,00	30,00	0,19	0,10	0,27
Jiné	13,00	1183,60	1160,00	2,51	20,05	10,28
<i>Celkem</i>	<i>517,00</i>	<i>5904,20</i>	<i>11286,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>

Příloha 16:

Tab. č. 14: Využití dopravního prostředku obyvateli venkovského prostředí za celé sledované období

Dopravní prostředek	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)	Počet cest (%)	Vzdálenost (%)	Čas (%)
Pěšky	137,00	108,40	1955,00	24,29	1,62	15,57
Kolo	9,00	60,60	285,00	1,60	0,91	2,27
Automobil	375,00	5733,50	8781,00	66,49	85,77	69,94
Vlak	9,00	280,40	570,00	1,60	4,19	4,54
Autobus	14,00	359,40	584,50	2,48	5,38	4,66
MHD	6,00	25,00	215,00	1,06	0,37	1,71
Jiné	14,00	117,10	165,00	2,48	1,75	1,31
<i>Celkem</i>	<i>564,00</i>	<i>6684,40</i>	<i>12555,50</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>