



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 VOLARY:

ANALÝZA VYBRANÝCH PROCESŮ A JEJICH GEOGRAFICKÝCH PODMÍNĚNOSTÍ

Vypracovala: Barbora Sabová
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2015

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala zcela samostatně a uvedla jsem veškerou použitou literaturu i informační zdroje.

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 ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách. Souhlasím dále s tím, aby touto 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

.....

Podpis

Poděkování:

Mé díky patří především mé rodině, která mi dala příležitost a podporu nejen ke vzniku této práce, dále pak vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení a velké díky patří nepochybně i všem respondentům za ochotu a péči věnovanou vyplňování dotazníků, nezbytných pro tuto bakalářskou práci.

SABOVÁ, B. (2015): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Volary: Analýza vybraných procesů a geografických podmíněností. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 55 s.

Abstrakt:

Bakalářská práce na téma: „Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Volary: Analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností“ se zabývá zkoumáním každodenního pohybu obyvatel v regionu pověřeného úřadu (dále jen POÚ) Volary, a to za účelem vyhodnocení denní prostorové mobility obyvatel daného území. Práce je postavena na současných dostupných teoriích týkajících se prostorové mobility, geografie času nebo zkoumající genderové rozdílnosti. Kromě dostupných teorií se práce primárně zabývá zpracováním a porovnáním vlastních výsledků, jejichž podkladem byl sběr dat provedený formou dotazníkového šetření v jednotlivých domácnostech, doplněný o strukturované rozhovory. Na základě takto získaných informací bylo možné utvářet závěry a hodnocení, týkající se denní dojížděky obyvatel POÚ Volary, množství cest, jejich délce a účelech, o preferovaných dopravních prostředcích a zároveň jejich vzájemné porovnání v rámci genderové rozdílnosti, nebo i ekonomické aktivity daných respondentů. Výsledky těchto dílčích témat jsou shrnuty v závěru této práce.

Klíčová slova:

Volary, prostorová mobilita, geografie času, ekonomická aktivita, gender

SABOVÁ, B. (2015): Everyday spatial mobility of population in the region Volary: Analysis of selected processes and geographic conditionalities. Bachelor's thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 55 p.

Abstract:

Bachelor thesis: "Daily spatial mobility of inhabitants of the region Volary: Analysis of selected processes and their geographic conditions" concerns with the research of daily movement of inhabitants in the region of authorized department (hereinafter referred to as "AD) Volary in order to evaluate day-to-day spatial mobility of inhabitants in the given region. The work is based upon current and accessible theories concerning spatial mobility, time geography or gender diversity.

In addition, the work primarily inquires into processing and comparing its own results, which are derived from widely based collection of data carried out in the form of surveys for each and individual household. Furthermore, these surveys are enriched with structured interviews with the members of a given domestic establishment. On such basis it was possible to form conclusions and evaluations regarding daily commute of residents of AD Volary, number of trips, their length and purposes and preferred means of transport. Moreover, it was possible to compare these conclusions and evaluations in the scope of gender diversity or economic activity of particular respondents. Results of these partial subjects are to be found in the conclusions of this thesis.

Key words:

Volary, spatial mobility, time geography, economic activity, gender

Obsah

1. Úvod a cíl práce.....	8
1.1 Hypotézy	9
2. Teoretická část.....	11
2.1 Geografie dopravy	11
2.2 Geografie času	11
2.3 Prostorová mobilita.....	12
2.4 Feministická geografie.....	14
2.5 Doprava v České republice a její transformace po roce 1989	15
2.5.1 Silniční doprava	17
2.5.2 Železniční doprava	18
2.6 Základní charakteristika POÚ Volary.....	19
2.6.1 Sídelní struktura POÚ Volary.....	20
2.6.2 Doprava POÚ Volary	21
2.6.2.1 Silniční doprava na území POÚ Volary	23
2.6.2.2 Železniční doprava POÚ Volary	23
2.6.3 Spádová sídla POÚ Volary pro dojížděku za prací, vliv příhraničí	25
3. Metodika sběru a analýzy dat v POÚ Volary.....	26
3.1 Sběr dat	26
3.1.1 Příprava dotazníkového šetření	26
3.1.2 Dotazník	26
3.1.3 Rozhovor	27
3.2 Průběh šetření a analýzy dat	27
4. Analytická část	29
4.1 Shrnutí základních dat o respondentech POÚ Volary	29
4.2 Souhrn denních cest	31
4.2.1 Souhrn denních cest za pondělí	31
4.2.2 Souhrn denních cest za středu	32
4.2.3 Souhrn denních cest za sobotu	33
4.2.4 Celkový souhrn denních cest respondentů POÚ Volary	34
4.3 Genderové rozdíly v každodenní prostorové mobilitě.....	35
4.3.1 Dopravní mobilita žen	37
4.3.1.1 Využití různých dopravních prostředků v jejich denních cestách.....	37
4.3.2 Dopravní mobilita mužů.....	38

4.3.2.1	Využití dopravních prostředků u mužů	39
4.4	Vliv ekonomické aktivity na prostorovou mobilitu obyvatel POÚ Volary	40
5.	Závěr.....	43
6.	Seznam použité literatury	44
7.	Internetové zdroje.....	47
8.	Seznam příloh.....	50
9.	Přílohy	52

1. Úvod a cíl práce

Téma každodenní prostorové mobility obyvatel na území pověřeného obecního úřadu (POÚ) Volary jsem si vybrala ke sledování z úmyslu prohloubit, a při tom využít, poznatky o území, kde jsem aktivní účastnicí osobní i veřejné dopravy od narození až po současnost. Záměr zde analyzovat vybrané geografické procesy a jejich podmíněnosti, vzešel ze specifických geografických i sociálních charakteristik tohoto subregionu.

Jeho středisko (město Volary), vzniklo hlavně díky středověké dopravní cestě – Zlaté stezce (přesněji na její pasovské větvi). Ta spojovala Čechy s Podunajím a v době svého rozkvětu představovala jednu z hlavních tepen obchodu státu. Území bylo významně dopravně využíváno do 18. století, kdy uplatnili svou moc Habsburkové a přesunuli své obchodní priority do Rakouska a region se dál dopravně rozvíjel jen málo.

V posledních letech se, hlavně v souvislosti se vstupem České republiky (ČR) do Evropské unie a otevření hranic v rámci Schengenského prostoru, objevují snahy o obnovení dávné úlohy spojnice mezi zeměmi a národy na obou stranách Šumavy. Vzrůstající tendence dojíždění za prací do ciziny, rozvoje cestovního ruchu, přeshraniční spolupráce a celkový rozvoj dopravy v ČR dávají šanci rozvíjet celý region i dopravu v něm, ačkoliv na daném území se rozvoj komunikací podřizuje dalším pravidlům v rámci omezením daným Chráněnou krajinnou oblastí a Národním parkem Šumava.

Hlavním záměrem této studie je analýza celkové dopravní mobility obyvatel POÚ Volary a zhodnocení jejího využití v rámci denní dojížděky. Základní pilíře této práce se opírají o teorie českých i zahraničních geografů, jako je například geografie času (Torsten Hägerstrand), která se jako jedna z prvních teorií zabývala studiem lidského pohybu v prostoru a čase, nebo práce Miroslava Marady (geografie dopravy). Sídlní struktura se neustále vyvíjí a obecně se dá říci, že lidé cestují na kratší i delší vzdálenosti téměř denně.

V dané oblasti jsou sídla spíše malá a decentralizovaná, a tak jsou zde obyvatelé na každodenní přepravě závislí v rámci jakékoliv denní aktivity, ať se jedná o dojížděku za prací, službami, nebo za volnočasovými aktivitami. Data o dojížděce za prací a do škol jsou v rámci pravidelných sčítání lidu sbírána v rámci meziměstské dojížděky. Pro účely analýzy prostorové mobility obyvatel POÚ Volary jsou však tato data nedostatečná, a tak byla pro sběr dat o denním pohybu obyvatel použita forma dotazníkové metody doplněna o řízené

rozhovory. Validita a reliabilita těchto dat je stěžejní pro utváření závěrů a vyhodnocení celého šetření, a tak vytvoření a správné použití zvolených metod k získávání dat, byl jedním z dílčích cílů této práce.

V rámci tohoto šetření je dále analyzováno i několik dalších podtémat, jako je genderová rozdílnost v dopravním chování (například ve využití různých dopravních prostředků, nebo srovnání délky denních cest a jejich účelů). Podle Hansena (2008) je nejvýraznější rozdílnost v denní prostorové mobilitě osob rozpoznatelná dle ekonomické aktivity subjektů, která i v této práci poslouží jako jeden z dalších ukazatelů v porovnávání denních cest obyvatel POÚ Volary.

Podle uvedených záměrů této práce je celá publikace uspořádána do jednotlivých kapitol. V první části je rozvržena teoretická část, která se zabývá nastíněním základních poznatků a teorií, stěžejních pro následné vyhodnocení v analytické části. Jednotlivá témata jsou řazena hierarchicky, od obecného rámce tématu - geografie dopravy, přes vývoj dopravy České republiky po roce 1989, až po shrnutí dopravně-geografické hierarchie středisek osídlení POÚ Volary. Teoretická část dále obsahuje shrnutí teorií použitých k vysvětlení dílčích sledovaných jevů, jako například genderová rozdílnost v míře i prostředku dopravy aj. V další analytické části jsou zpracovávána získaná data. I tato část je rozdělena na jednotlivé oddíly, které korespondují s jednotlivými hypotézami. Poslední část práce, závěr, shrnuje získané poznatky, potvrzuje, či vyvracuje předem dané hypotézy.

1.1 Hypotézy

- Podle Temelové (Temelová 2011) ověřujeme teorii proměňujících se prostorových vztahů mezi bydlením, prací a službami. Při zajišťování běžných denních aktivit se prostorová mobilita obyvatelstva zvyšuje. Lidé cestují za prací, službami, sociálními i volnočasovými aktivitami stále více a na stále větší vzdálenosti. Individualizace společnosti zároveň vede k rostoucí variabilitě pracovních režimů, spotřeby i dalších aktivit z hlediska časování a místa realizace činností (Novák 2010). V regionu POÚ Volary ověříme, zdali je intenzita pohybu přímo úměrná množství příležitostí v těchto místech a nepřímo úměrná počtu příležitostí mezi nimi (Seidenglanz 2007).

- Problematika genderové dimenze předpokládá, že muži cestují za prací do vzdálenějších lokalit, zatímco ženy mají na starosti péči o děti, základní nákupy a domácí práce. Blažek a Rochovská (2006) se na základě analýzy prostorových aktivit snažili poukázat na to, jak jsou ženy uspořádáním aktivit v prostoru ovlivněny. Zkoumali kombinování dopravy do zaměstnání s péčí o děti a domácnost. Denně vykonávají možná o něco více cest, než muži, ale v poměrně menších vzdálenostech. Na základě této a jiných genderových teorií (Law 1999) rozdílnosti v poměru dopravní mobility ověřujeme vyšší četnost denních cest žen, než mužů a větší vzdálenosti denních cest mužů, oproti délce cest žen.
- Vliv ekonomické aktivity na celkovou dopravní mobilitu území POÚ Volary a její vliv na četnost, délku a účel denních cest zkoumáme jako jeden z hlavních faktorů ovlivňující každodenní pohyb obyvatel. Například u studentů lze očekávat zvýšenou periodicitu denních cest, u matek na mateřské dovolené naopak spíše nepravidelné cesty, v důchodu lze očekávat menší prostorovou mobilitu jednotlivce, nežli u pracujícího zaměstnance. U osob samostatně výdělečně činných (dále jen OSVČ) je naproti tomu nevyzpytatelné denní dojížděku v rámci podnikání jakkoliv předpokládat, předpokládejme tedy, že bude nepravidelná a nahodilá.

2. Teoretická část

Teoretická část představuje ucelený souhrn informací důležitých pro porozumění a vysvětlení následně získaných dat. Tento oddíl je věnován pouze takovým tématům, které byly podstatné pro validaci daných hypotéz.

2.1 Geografie dopravy

Přesné vymezení předmětu geografie dopravy je poměrně obtížné, neboť studium dopravní problematiky je multidisciplinární. Proto je předmět studia geografie dopravy v literatuře často definován na velmi obecné úrovni. (Marada 3003)

Podle Šlampy (1967) se doprava může směle považovat za jednu z nejvýznamnějších činností člověka. Základ dopravy vyplývá z přemísťování lidí, nákladů, zpráv a energií. Veškerá tato činnost je prováděna v prostoru. Z českých autorů zabývajících se geografií dopravy uvádím právě O. Šlampu, neboť publikoval první práci na toto téma u nás (Všeobecná geografie dopravy). Objektem studia geografie dopravy jsou dopravní objekty, jevy a procesy sledované v prostoru a v čase ve vzájemných interakcích s ostatními složkami krajinné sféry (Mirvald 1999). Z dalších významných autorů lze zmínit zejména práce pokračovatele Šlampy, Hůrského, Mirvalda, Hampla, nebo Maradu.

Právě Marada označuje za nejkomplexnější přístup ke geografii dopravy studie sledující souvislosti dopravy a regionálního rozvoje.

2.2 Geografie času

Základní teorie, o kterou se opírá tato studie je práce švédského geografa Torstna Hägerstranda o geografii času (1970), která navazuje na populační teorie ze 40. let 20. století. Od jeho práce se vyvíjely další teorie prostorové mobility. 60. léta 20. století jsou tedy začátkem rozvoje tohoto oboru. Hägerstrand dal základy celého konceptu time geography prací na projektu Lundské školy, Využití času a ekologická organizace. Hägerstrand se zabýval také biologií a chtěl povýšit geografii času na „situační ekologii“. Člověka pak chápal jako jedinečného nositele informace a jako základní stavební prvek, u kterého lze

pochody sestrojit na základě systematického přehrávání časoprostorových událostí v krajině. (Roubalíková, 2009)

Geografie času popisuje jevy každodenního života z prostorového a časového hlediska, která jsou ve vztahu vzájemného ovlivňování. Čím větší vzdálenosti musí člověk překonat v denní cestě za prací, tím více mu zabere času. Čím víc času stráví na cestách za prací, tím méně mu ho zbývá k využití ve volnočasových, nebo jiných, aktivitách. Má-li člověk málo času na volnočasové aktivity, vykonává je v menších prostorových vzdálenostech. Časový harmonogram a prostorové chování každého člověka jsou tedy neodmyslitelně spjaty a vzájemně se ovlivňovány.

V Česku a na Slovensku se geografii času zabývá několik geografů. Z dlouhodobějšího hlediska je to například Jakub Novák (Temelová, Novák 2011) nebo Vladimír Ira (Ira 2001).

Geografie času se nesoustředí pouze na prostor, ale zohledňuje čas, lidský faktor i limitovanost. Ira (2001) označuje geografii času jako postavenou hlavně na lidských subjektech a cílech jejich cest.

Geografie času poskytuje rozsáhlý soubor konceptů a metod pro zachycení, popis a interpretaci každodenního života na úrovni jednotlivců a domácností (Novák 2011). Denní cesty, jejich plánování a rozložení nám dává náhled na prostorovou mobilitu obyvatel, její příčiny a důvody a možnost klasifikace.

2.3 Prostorová mobilita

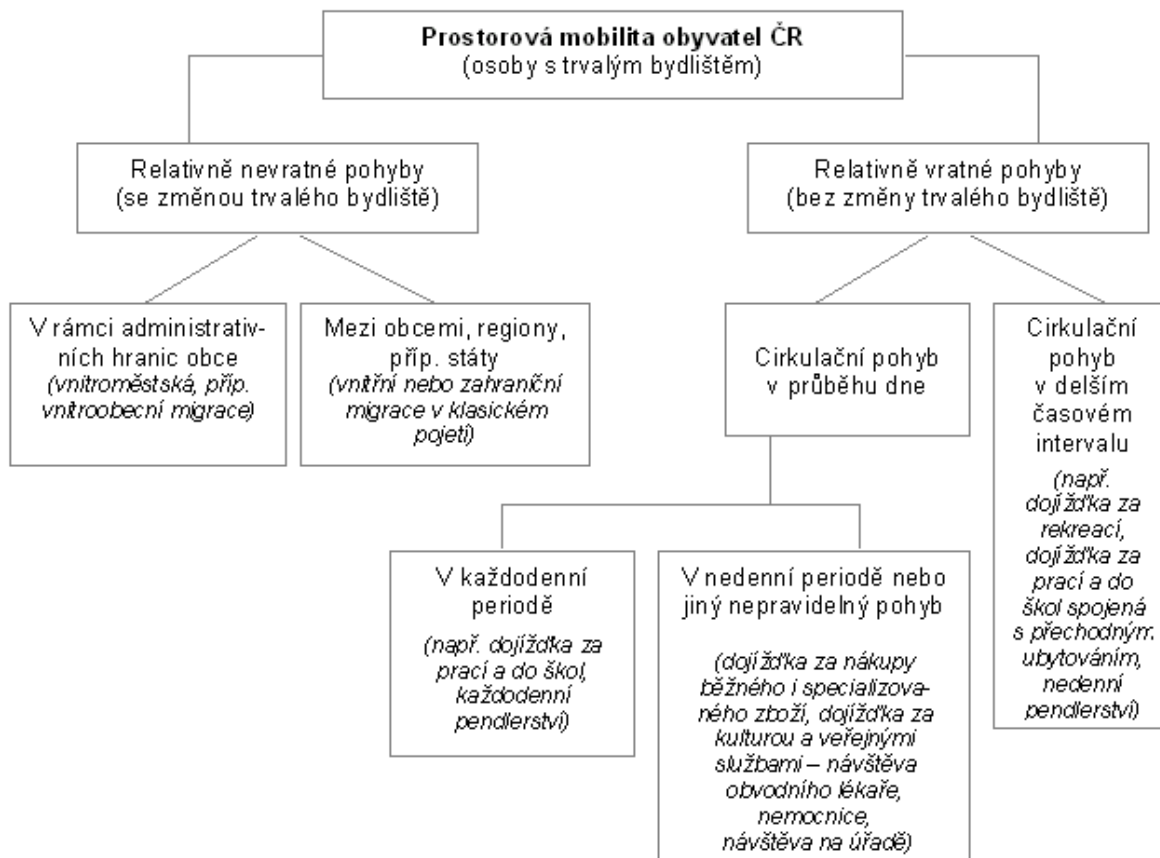
Prostorová mobilita je pohyb v geografickém prostoru. Je předmětem studia nejen geografie, ale i demografie a sociologie. Má výrazný vliv na vytváření sociálně geografických regionů.

Denní dojíždka, kterou se zabývá tato práce, je pouze jedním z typů prostorové mobility (další jsou migrace - trvalá, sezónní pohyby aj.) - viz Obrázek 1. Z něho jsou pro účely tohoto výzkumu nejdůležitější cirkulační pohyby. Nejdůležitější znaky prostorové mobility, zkoumané i v rámci tohoto šetření, jsou periodičita a délka trvání, směr pohybu, organizace pohybu, příčiny, motivace a prostorový průběh v průběhu dne.

Obrázek 1:

Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva ČR

Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Zdroj: www.czso.cz

Evidenci denní dojíždky na území České Republiky (ovšem jen za prací a do škol) je možné dohledat v rámci Sčítání lidu, bytů a domů (dále jen SLBD), kde se zaznamenává prostřednictvím pravidelných populačních cenzů od roku 1961. Ke sledování denního prostorového pohybu se začínají používat i technologie, využívající bezdrátové komunikační sítě, jako například využití GPS systému, mobilního telefonu, tabletu nebo mýtných bran, ovšem zatím jen okrajově. Ve čtvrtletních výběrových šetřeních se zjišťují ještě další údaje o dojíždce, které pomáhají k odhalování trendů změn směrů vyjíždky například za prací. Vzhledem k jejich rozsahu však nejsou reprezentativní pro podrobné statistické analýzy, tak jako data ze SLBD.

Navzdory nemalému významu těchto dat, které slouží jako indikátory různých problémů jednotlivých oblastí, jako například restrukturalizační či transformační úspěšnosti, přináší tato bakalářská práce data komplexnější, jako například údaje o příjmech respondentů, podnikatelských aktivitách, potřebou vyjížďky za službami, nebo účelu cesty.

Neustále aktualizovaná data o prostorové mobilitě a dopravním chování osob jsou nepostradatelná především pro rozhodovací proces a pro dopravní plánování. Na základě těchto dat lze vytvářet a udržovat dopravní infrastrukturu v takové podobě, která vyhovuje požadavkům populace (Schmeidler et al. 2005, Drápela 2008).

2.4 Feministická geografie

Ačkoliv prvopočátky feministických přístupů lze najít již v 60. letech 20. století v Evropě a Severní Americe (první články o feministické geografii se objevují například v časopise *Antipode*), feministická teorie je v českém geografickém prostředí zatím jen málo rozvinutá. Rozvoj feministické geografie započal kritikou marxistických a humanistických teorií, v nichž byla společnost vnímána jako univerzální jedinci. Za počátek feministického smýšlení, jako geografické vědy, je považován příspěvek Alison M. Hayfordové *The geography of women: an historical introduction* (1974). Podle feministické teorie lidská populace v žádném případě není tvořena univerzálními bytostmi, ale skupinami obyvatel, odlišujícími se od sebe biologickými, sexuálními, etnickými, kulturními a jinými znaky. V průběhu třicetileté tradice feministické geografie se vyvinuly tři hlavní proudy studia vztahů mužů a žen a prostoru kolem nich. Chronologicky tak můžeme feministické geografie klasifikovat na (liberální) geografii žen, (marxistickou) geografii rodových a sociálních vztahů a (poststrukturalistickou) geografii diference. Každý z těchto směrů je však v dnešní geografii přítomen. (Škrtotová, 2009)

Geografie žen, silně ovlivněná liberálním feminizmem, se zaměřuje na důsledky genderové nerovnosti. Často porovnává v územních jednotkách rozdíly mezi muži a ženami z hlediska socioekonomických proměnných, jako jsou charakteristiky zaměstnanosti, vzdělanosti nebo příjmu. Například analýza rozdílů v míře nezaměstnanosti mužů a žen může přispět k pochopení procesů, které podmiňují ekonomickou marginalizaci žen na trhu práce a hledání vysvětlení územních rozdílů v nezaměstnanosti mužů a žen přispívá k poznání role, kterou v těchto procesech hraje místo a region. Typický je důraz na místní kontext,

který je chápán jako kombinace kulturních, ekonomických, politických a environmentálních vlastností určitého místa (Marvan 2009).

2.5 Doprava v České republice a její transformace po roce 1989

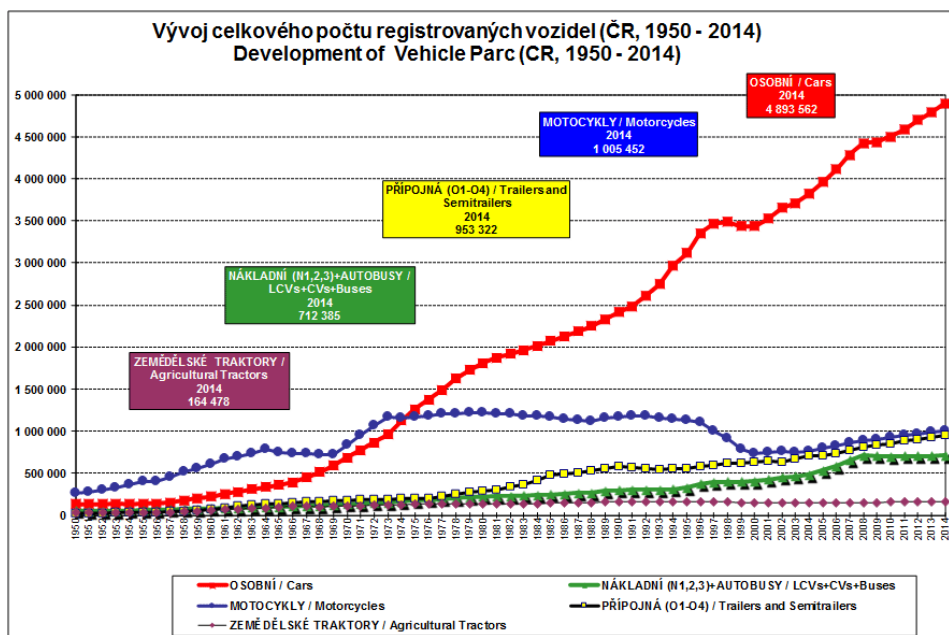
Doprava je cílevědomá činnost, která překonáváním vzdáleností a překážek vede k přemísťování osob a věcí z jednoho bodu do jiného v rámci geografického prostoru. Umožňuje dostupnost zdravotní péče, škol, pracovních míst a plní tak službu ve veřejném zájmu. Hraje významnou úlohu při rozvoji jednotlivých obcí, i při rozvoji jednotlivých sociálních struktur. Je důležitým nástrojem regionální politiky při rozvoji regionů.

Dle světového dopravního systému, kde je vymezeno celkem 8 typů dopravních systémů podle jejich vyspělosti, patří Česko ke čtvrtému typu - postsocialistického státu střední Evropy, kde se transformační procesy stále ještě v sektoru dopravy projevují, ale klesá podíl železnic a hromadných druhů dopravy ve prospěch silniční, resp. individuální automobilové dopravy a rozvíjí se letecká doprava. V České republice existuje severojižní polarita, kdy je sever více industrializovaný, zalidněný a protkaný dopravní sítí (Marada, 2003).

Doprava České Republiky v období posttotalitní transformace je specifikována výrazným prohloubením vertikálních i horizontálních – regionálních rozdílů. Demokracie přinesla sílící tržní ekonomiku, která pro obyvatele znamenala zcela odlišné možnosti v dostupnosti automobilů. Upřednostňování individuální dopravy nad hromadnou způsobilo několikanásobné zvýšení automobilizace. Jak je patrné z grafu na Obrázku 2, automobilizace v ČR se od roku 1989 více než zdvojnásobila, naproti tomu mírně poklesl počet motocyklů. Jak vidíme na Obrázku 3, dopravní síť silnic (dálnice a silnice I. třídy) je v ČR mnohem hustější na severu, než jihu. Rozvinutost dopravní sítě koresponduje s hustotou zalidnění obyvatelstva i rozmístěním průmyslu.

Obrázek 2:

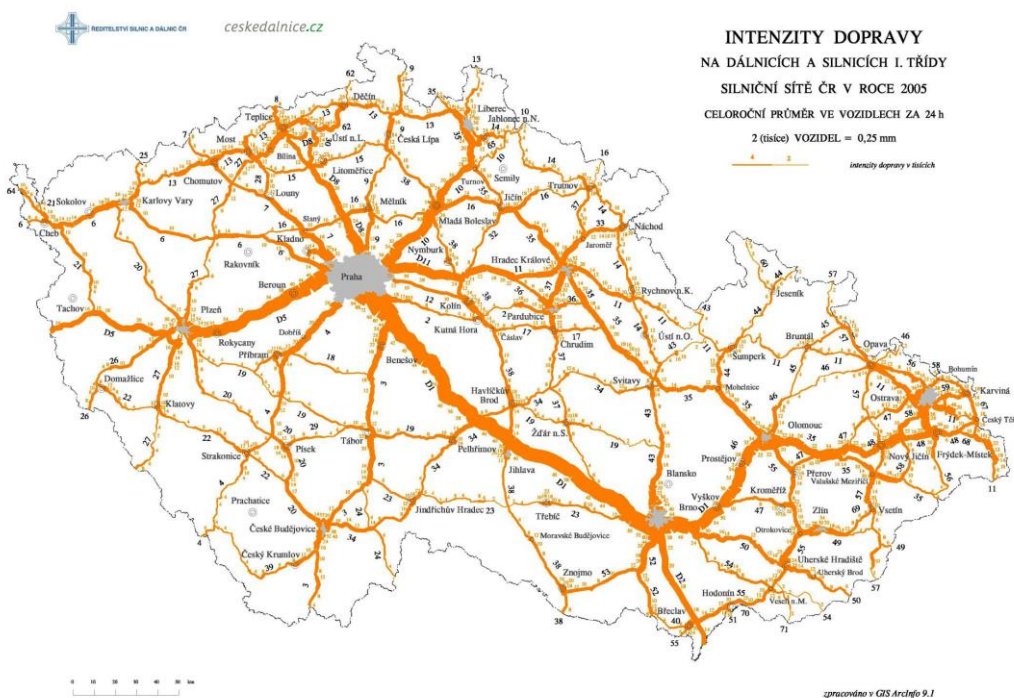
Vývoj celkového počtu registrovaných vozidel (ČR, 1950 – 2014)



Zdroj: Sdružení automobilového průmyslu

Obrázek 3:

Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2005



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

Sledování dojížděky a vyjížděky (hlavně za prací) měl velký význam v éře centrálního plánování. V období fiktivního nedostatku pracovních sil se používaly jako plánovací nástroj tzv. statistické okresní bilance pracovních sil, které měly za cíl vyrovnávat územní nesoulad mezi nabídkou a poptávkou pracovních sil. Po roce 1989 nastává volný pohyb pracovních sil, bez vlivu dřívějších administrativně restriktivních opatření. Z určitého pohledu tak mohly detailní informace o pracovní dojížděce ztratit část svého dřívějšího významu.

Zatímco na počátku 90. let se vedly diskuse o důležitosti a účelnosti zpracování výstupů dojížděky v podrobné struktuře známé z předchozích cenů, význam i oprávněnost detailního rozboru pohybu za prací se o desetiletí později jeví jako nezpochybnitelné. Je tomu tak především proto, že představuje jediný ucelený zdroj informací o směrových i strukturálních charakteristikách dojížděkových proudů, na jejichž základě je možné sestavit také odvětvovou strukturu pracovních příležitostí v potřebném územním detailu obcí, měst či mikroregionů (ČSÚ 2004).

Za posledních 20 let se výrazně proměnil význam a úloha dopravy v české společnosti. Po roce 1989 se rapidně zvyšuje její intenzita a s ní spojené požadavky na kvalitu dopravní infrastruktury. Ve venkovských oblastech se vzhledem k efektivnosti zhoršuje obslužnost veřejnou hromadnou dopravou. Vedle toho se zde zhoršuje stav komunikací II. a III. třídy. Naopak síť hlavních silnic (I. třídy, rychlostní komunikace a dálnice) byla významně rozšířena a zkvalitněna. Negativním projevem nárůstu automobilizace je zvýšení negativních dopadů na životní prostředí. (Svobodová a kol. 2010)

V případě veřejné dopravy se nedostávalo od státu takové finanční podpory, aby mohlo docházet k jejímu rozvoji a tak potřebné výměně vozového parku, který by vedl k větší komfortnosti. Z tohoto důvodu klesaly přepravní výkony autobusové i železniční dopravy. (Kraft 2011)

2.5.1 Silniční doprava

Silniční doprava ČR je nejvýrazněji ovlivněna jejím historickým vývojem. Stavba první dálnice byla zahájena již v roce 1938 (D1 – úsek: Praha – Humpolec). V letech 1971–1980 bylo zprovozněno celkem 257,7 km dálnic (D1, D2). Po roce 1989 došlo k vybudování dalších úseků dálnic a rychlostních silnic. Z důvodu finanční nákladnosti je však výstavba velmi zdlouhavá, například i kvůli politice financování těchto zakázek v ČR, kde na rozdíl

od západních praktik není možné spolufinancování stavby státních dálnic soukromými objekty (kvůli nepřerozdělování výdělků z mýtného), takže je stát závislý na svém rozpočtu, případně Evropských dotacích. Naproti tomu se v současnosti velmi rozvíjí trend výstavby silnic v rámci sub urbanizačních procesů. V současné době je v ČR v provozu přes 130 tisíc km silnic a dálnic, z tabulky přehledu jednotlivých kategorií silnic za rok 2010 (viz Tabulka 1) lze jednoduše vyvodit prudký nárůst rozvoje silniční sítě.

Tabulka 1: Délka jednotlivých kategorií silnic v ČR za rok 2010

Délka silnic a dálnic celkem	55751,9 km
z toho:	
dálnice v provozu	733,9 km
evropská silniční síť typu E	2635,8 km
rychlostní komunikace	422,3 km
silnice	55018 km
v tom:	
silnice I. třídy	6254,6 km
silnice II. třídy	14634,8 km
silnice III. třídy	34128,6 km
místní komunikace	74919 km

Zdroj: Ročenka dopravy České republiky. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2011. Vlastní zpracování.

V dopravě regionálního pojetí Mištera (1997) zdůrazňuje, že na hierarchizaci středisek podle jejich významu v regionu měla doprava nejdůležitější vliv jak při historickém formování regionálních geokomplexů, tak v současném. To platilo jak u vzniku města Volary, které bylo založeno jako soumarské sídliště na české části prachatické větve Zlaté solné stezky (v jejímž rozmachu sloužily jako významné středisko na soustavě středověkých obchodních cest mezi Pasovem a jihem Čech), ale i v současnosti, kdy ještě stále doléhají na území souvislosti s historickým vývojem pohraničí v posledním století.

2.5.2 Železniční doprava

Historie železniční dopravy v ČR sahá až do první poloviny 19. století, kdy byl zahájen provoz první koněspřežné dráhy (České Budějovice – Kerschbaum). Hustota železniční sítě

u nás se do současnosti rozrostla (na 0,122 km železničních tratí /1km²) a ačkoliv je poměrně hustá, jejími problémy jsou zejména rychlost (vysoká zakřivenost trajektorií kolejí, zastaralost železnice jako takové), časová spolehlivost i kultura osobní přepravy. Tyto problémy a změna preferencí vůči silniční (osobní, hromadné, i nákladní) dopravě vedou k finanční ztrátovosti a následnému rušení pravidelných linek anebo i rušení celých tratí.

2.6 Základní charakteristika POÚ Volary

POÚ Volary zahrnuje celkem 7 obcí: Volary, Lenoru, Novou Pec, Zbytiny, Stožec a Želnavu (viz Tabulka II). Je součástí regionu NUTS II Jihozápad (společně s Plzeňským krajem), leží v jihozápadní části Jihočeského kraje a spadá pod ORP Prachatice. Nevýznamným centrem regionu o rozloze 107,63 km² je město Volary, které je vzdálené 18km severovýchodně od bývalého okresního města Prachatice a 65 km západně od krajského města České Budějovice. Je součástí Česko-Bavorské přeshraniční spolupráce v rámci euroregionu Šumava a leží poblíž hranic Spolkové republiky Německo (vzdálenost od hranic s Bavorskem: 12km).

Tabulka 2:

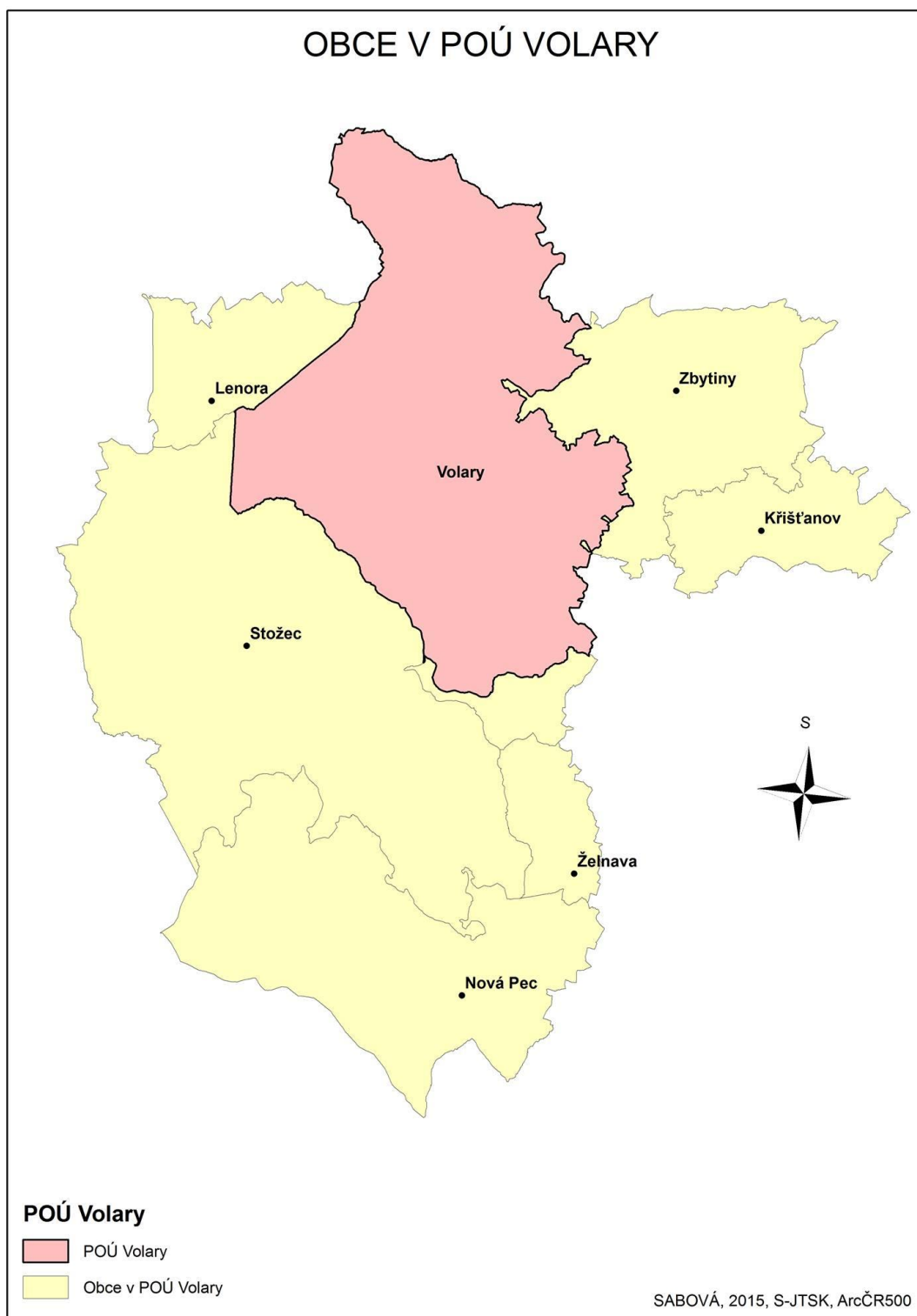
Počet obyvatel POÚ Volary a jeho jednotlivých obcí k r. 2001

Obyvatelstvo POÚ Volary		
31093	POÚ Volary	6109
Kód	Obec	Počet obyvatel
561673	Křišťanov	114
550353	Lenora	797
550451	Nová Pec	504
550523	Stožec	205
550671	Volary	4 068
550701	Zbytiny	306
550761	Želnavu	115

Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

2.6.1 Sídelní struktura POÚ Volary

Mapa 1: Obce v POÚ Volary (2015)



Zdroj: Vlastní zpracování

Do katastrální oblasti Volary spadá celkem 7 území (Volary, Cudrovice, Chlum u Volar, Krejčovice, Milešice, Mlynářovice u Volar a Horní Sněžná) a 3 místní části města (Volary, Chlum a Mlynářovice). Ta společně s dalšími šesti obcemi tvoří POÚ Volary.

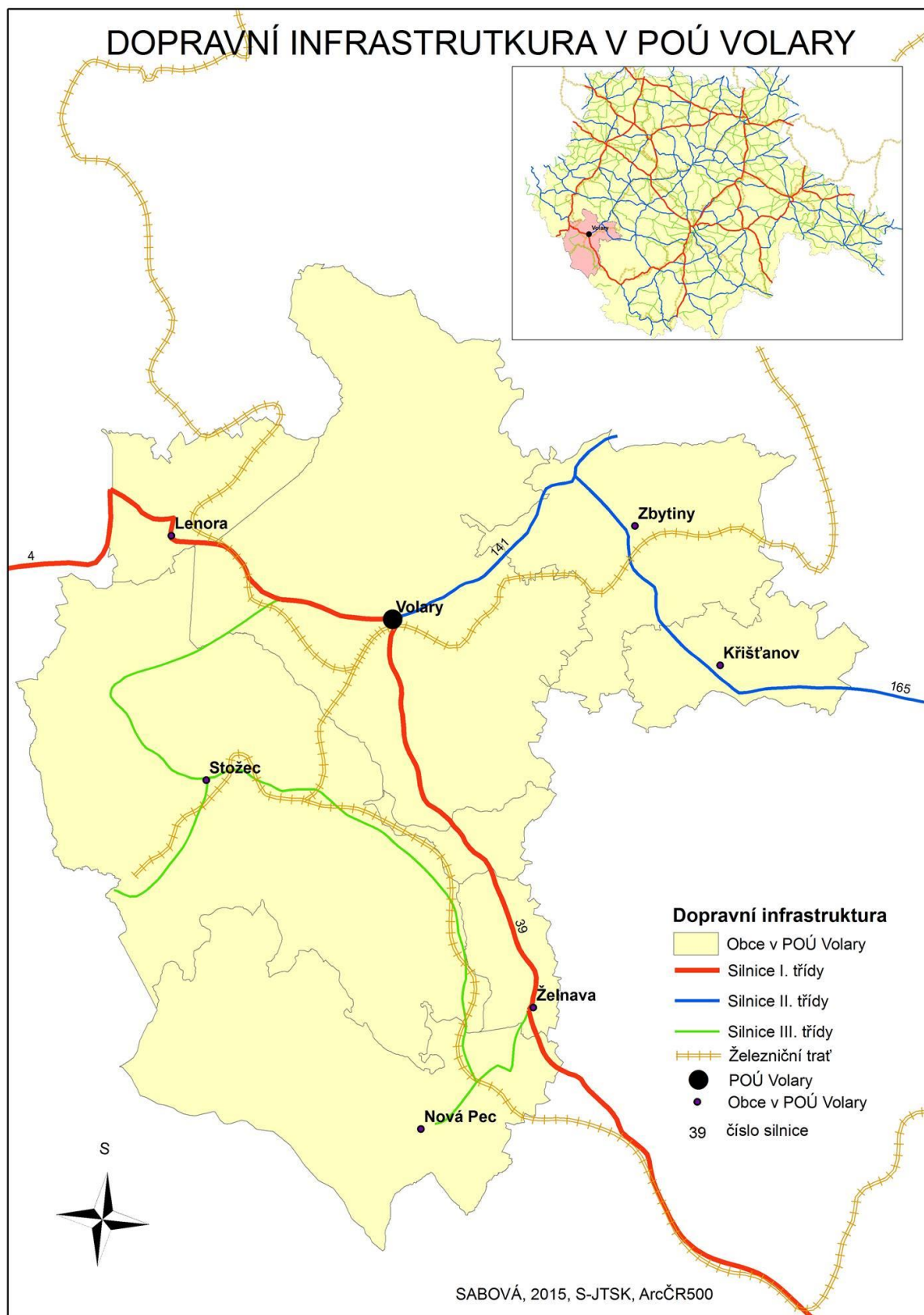
POÚ Volary zaujímá celkovou rozlohu 10 763 ha a sousedí s katastrálním územím POÚ Vimperk, ORP Prachatice, ORP Český Krumlov a POÚ Horní Planá. Obce jsou tak jako jinde v pohraničí typické svou větší rozlohou k poměru s nižším počtem obyvatel (dáno fyzicko-geografickými podmínkami). Hustota obyvatelstva ve správním území města Volary je 37,9 obyvatel na km². Rozložení obcí POÚ Volary vidíme na Mapě 1, ze které je jasně patrná dekoncentrace obcí tohoto regionu.

2.6.2 Doprava POÚ Volary

Oblast Volarska je charakteristická velmi málo rozvinutou dopravní sítí, jak je patrné z Mapy 2, kde jsou znázorněny spojovací komunikace mezi obcemi POÚ Volary.

Dopravním uzlem zkoumaného území je město Volary. Kříží se zde krajská komunikace druhé třídy č. 141 spojující město s Prachaticemi a Vodňany, končící až v Týně nad Vltavou a silnice první třídy č. 39 (Lenora – České Budějovice) Poblíž křížení obou komunikací se nachází autobusové nádraží. Volary zároveň představují dopravní uzel zároveň pro železniční síť.

Mapa 2: Dopravní infrastruktura v POÚ Volary (2015)



2.6.2.1 Silniční doprava na území POÚ Volary

V rámci území POÚ Volary a v celých Jižních Čechách nenajdeme žádnou dálnici, a ačkoliv nelze jednoznačně prokázat přímý vztah mezi kvalitní dopravní infrastrukturou a rozvojem regionu, nevýhodná pozice v konkurenceschopnosti s jinými regiony, kde dálnice zrychluje a zefektivňuje dopravu, je zde patrná. Rozvoj silniční infrastruktury na Volarsku je značně omezen nejen fyzicko-geografickými podmínkami (výšková členitost, velká zákrutovitost) a socioekonomickou vyspělostí (hustota zalidnění a rozmístění obyvatelstva, historické podmínky), ale i omezením v rámci velkého počtu chráněných území (přírodní rezervace a přírodní památky, CHKO Šumava a hlavně NP Šumava). Oblast je charakteristická velmi málo rozvinutou dopravní sítí. Silniční síť je tvořena zejména silnicemi II. a III. třídy. Nejvýznamnějším silničním tahem můžeme označit silnici druhé třídy z Prachatic přes Volary, Lenoru a hraniční přechod Strážný do SRN (Freyung, Passau).

2.6.2.2 Železniční doprava POÚ Volary

Velký význam při vzniku železnice na území POÚ Volary měla odvětvová struktura hospodářství orientovaná na výrobu. Tradiční dřevařský průmysl vytvářel nejen prostor vzniku mnoha různým podnikům (dobývání nerostných surovin, zpracovatelský průmysl, zemědělství, myslivost), ale i velké množství surového i zpracovaného materiálu k přepravě.

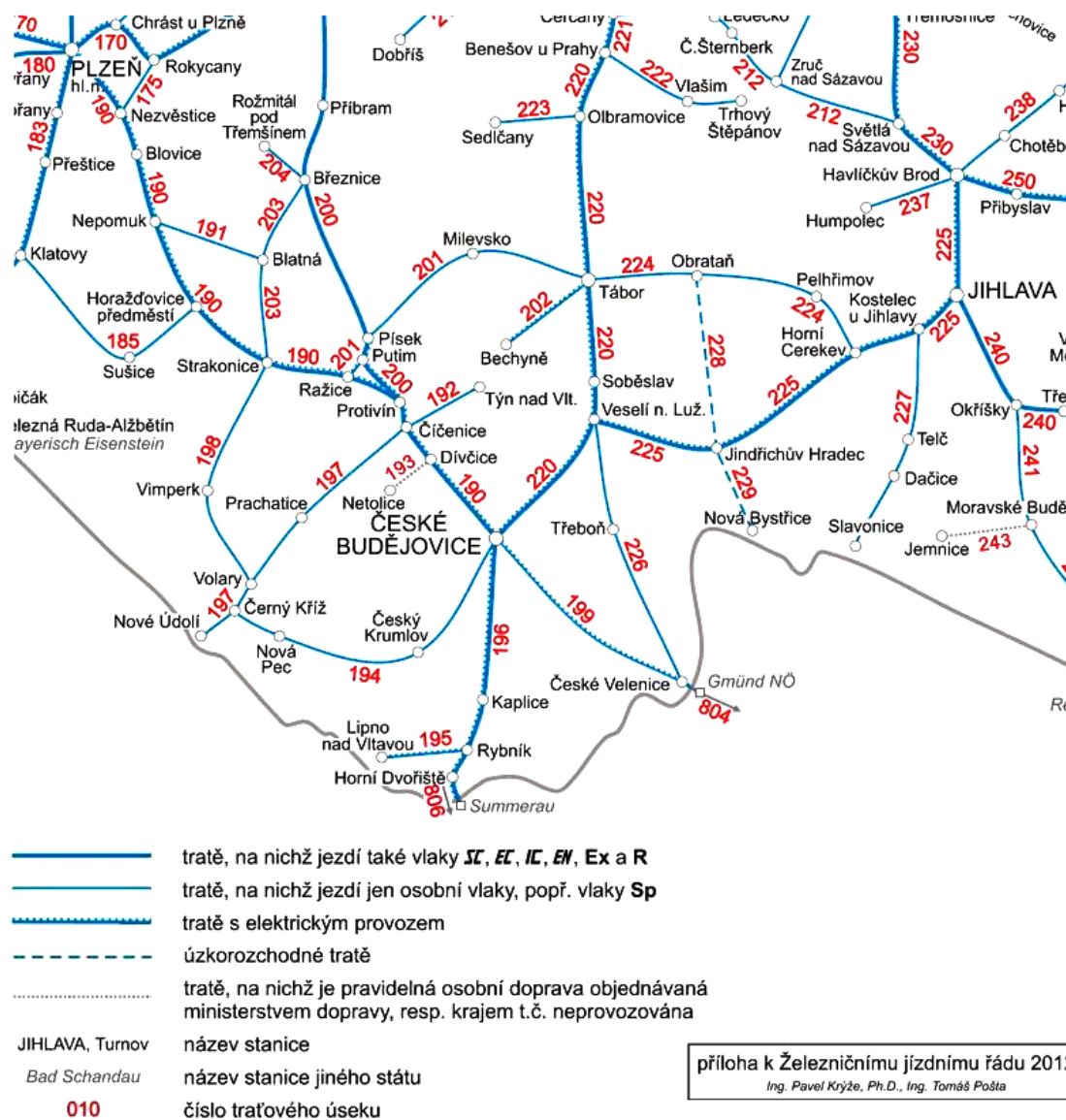
Technické parametry železniční dopravy na území POÚ Volary odpovídají standardům Česka jak ohledně parametrů rozchodu kolejí, které činí 1435 mm (tzv. Stephensonův rozchod) tak i nejrozšířenějším typem adhezní železnice, ačkoliv svým napájením se řadí z zastaralému typu železniční tratě – není elektrizovaná, ale mechanická.

Železniční doprava v POÚ Volary má charakter pouze regionálního významu s jedním větším železničním uzlem ve Volarech (viz Obrázek III), kde se kříží tři hlavní železniční trasy a zajišťuje tak spojení pro většinu obcí tohoto regionu (pouze obce Křišťanov a Želnavu železniční síť nepropojuje). Celková dopravní obslužnost je zde však podle Hondlíka (2011) na velmi nízké úrovni.

Železniční síť procházející dopravním uzlem Volary vede v severojižním směru. Nejvýznamnější trasa železnice je č. 197 z Čičenic do Volar. Jihovýchodně od města se pak tato trať kříží s dalšími dvěma tratěmi regionálního významu (trať č. 194 z Českých Budějovic do křížení u Volar a trať č. 198 ze Strakonice do Volar). Obvykle však bývá

za koncový bod těchto tratí označována nikoliv jejich křižovatka, ale až železniční stanice Volary, do které tedy vedou souběžně všechny tři (viz Obrázek 4).

Obrázek 4:
Železniční síť POÚ Volary k r. 2012



Zdroj: www.jizdni-rady.nanadrazi.cz

2.6.3 Spádová sídla POÚ Volary pro dojížděku za prací, vliv příhraničí

Úzkou souvislost dojížděky se sídelní strukturou lze dokumentovat na příkladu malých obcí. Ty jsou dlouhodobě zdrojem intenzivní vyjížděky, naproti tomu pracovní příležitosti, stejně jako i školská zařízení, jsou obvykle koncentrovány teprve v obcích s určitou kritickou populační velikostí (v našem případě je takovým centrem zkoumaného území město Volary).

Tradiční model, kdy je intenzita dojížděky inverzně závislá na velikosti obce, je postupně doplňován novými vývojově vyššími formami prostorových interakcí charakterizovanými především zvyšováním objemu i intenzity pohybu obyvatel mezi jednotlivými městy navzájem. Funkční propojování městských aglomerací je zvláště v posledních letech stále častěji doprovázeno složitějšími formami územní dělby práce uvnitř jednotlivých aglomerací. (CZSO, 2004)

Vzhledem k hustotě dopravní sítě, vzdálenosti a pracovním příležitostem nejbližších sídelních jednotek, můžeme za nejdůležitější spádovou oblast denní dojížděky obyvatel regionu POÚ Volary označit město Prachatice (vzdálenost vzdušnou čarou – 15km). Další předpokládané spádové oblasti tohoto regionu jsou krajské město České Budějovice (vzdálenost vzdušnou čarou – 43km) a vzhledem k faktoru příhraničního regionu i Německá města Freyung (vzdálenost vzdušnou čarou – 27km) a Pasov (vzdálenost vzdušnou čarou: 49km). Vzhledem k relativní blízkosti měst Český Krumlov (vzdálenost vzdušnou čarou: 33km) a Strakonice (vzdálenost vzdušnou čarou – 39km) bychom je mohli jako spádové oblasti vyjížděky obyvatel POÚ Volary také označit, nicméně pro jejich omezenou dostupnost v rámci složité dopravní infrastruktury mezi nimi a Volarským regionem je zahrnujeme pouze pro ucelenost.

3. Metodika sběru a analýzy dat v POÚ Volary

3.1 Sběr dat

K porovnání souvislostí daných hypotéz s teoretickým poznáním a k ověření jejich platnosti v daném regionu bylo třeba empirických dat. Jako nejefektivnější metoda k jejich získání byla zvolena metoda nepřímého pozorování, a to dotazníkové šetření.

Dotazníkové šetření bylo ve většině případů tázaných subjektů rozšířeno o hromadný standardizovaný rozhovor za účelem rozšíření informací pro zpřesnění daných hypotéz.

3.1.1 Příprava dotazníkového šetření

Dotazník byl vytvářen kolektivem studentů zabývajících se stejně jako tato práce výzkumným projektem s názvem „Každodenní prostorová mobilita obyvatel České republiky: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmínek“, pod odborným vedením vedoucího bakalářské práce. Pro jeho univerzálnost zahrnuje - pro tuto práci - i nadstavbové otázky, které nebyly zcela využity pro účely daných hypotéz.

3.1.2 Dotazník

Standardizovaný dotazník užívaný v kvantitativním šetření představuje soubor převážně uzavřených, několik polo uzavřených a pouze výjimečně několika málo otevřených, volných otázek (Reichel, 2009).

Je tvořen uzavřenými i otevřenými otázkami. Respondenti mohli využít buď možnosti vyplnit dotazník elektronickou, nebo tištěnou formou. Ta se skládá z pěti jednostranných archů A4. Jednotlivé strany dotazníku jsou odděleny relativně samostatnými tematickými částmi takto:

- Úvodní dopis respondentům se základními informacemi o dotazníkovém šetření výzkumného projektu Každodenní prostorová mobilita obyvatel České republiky: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmínek.

- Formulář A, určený k identifikaci a základní socioekonomické charakteristice jednotlivých domácností a respondentů. Je tvořen pouze uzavřenými otázkami.
- Formulář B, který slouží jako záznamový arch denní prostorové mobility respondentů. Jeho součástí jsou i otevřené otázky. Formulář B je součástí dotazníku ve třech kusech, neboť sběr dat probíhal ve třech dnech.

Jak vypadala tištěná verze dotazníku, a jakou formou ji respondenti vyplňovali, můžeme vidět v příložených kopiích na konci této práce.

3.1.3 Rozhovor

Rozhovory byly s účastníky výzkumu vedeny při sběru dotazníků v jednotlivých domácnostech. Předcházela jim pilotáž i pretest a na jejich základě byly sestaveny vhodně formulované a kategorizované otázky kladené technikou obráceného trychtýře. To znamená, že otázky byly kladeny od zcela konkrétních (daných dotazníkem) a doplňovány obecnějšími za účelem dostavění si ucelené představy o celkovém denním pohybu respondentů. Standardizovaného rozhovoru se již neúčastnila většina respondentů věkové kategorie 12 – 17 let, jejichž denní cesty zahrnovali povětšinou pouze školní docházku.

3.2 Průběh šetření a analýzy dat

Dotazník byl rozšířen do jednotlivých domácností obyvatel POÚ Volary dle určených kvótních vzorků, získaných na základě procentuálního podílu v jednotlivých kategoriích počtu obyvatel. Domácnosti byly dále vybírány dle podmínky trvalého bydliště v POÚ Volary přinejmenším tří členů domácnosti starších 12 let na stejné adrese. Kolik jednotlivých rodin bylo pokryto dotazníkovým šetřením z jednotlivých obcí POÚ Volary shrnuje Tabulka 3, která uvádí procentuální zastoupení velikostních kategorií.

Tabulka 3:

Obyvatelstvo POÚ Volary v roce 2001 a jeho kategorizace

Počet obyvatel v POÚ Volary v roce 2001 a kategorizace								
Obec	Kategorie podle počtu obyvatel						Podíl v příslušné kategorii	Počet zkoumaných domácností
	0 – 99	100 – 199	200 - 499	500 – 999	1000 - 2999	3000 - 9999		
Volary						4068	100%	20
Zbytiny			300				58%	2
Lenora				803			56%	4
Křišťanov		141					52%	0
Stožec			219				42%	1
Želnavá		131					48%	1
Nová Pec				632			44%	3
Počet dotazníků na kategorii	0	1	3	7	0	20	Celkový počet dotazníků	31
Celkový počet obyvatel POÚ Volary: 6294								

Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

Dotazníkového šetření se celkově účastnilo 31 domácností žijících v 6 obcích, a to ve Volarech, Zbytinách, Lenoře, Stožci, Želnavě a Nové Peci. Do POÚ Volary sice patří ještě obec Křišťanov, nicméně po kategorizaci obcí dle počtu jejich obyvatel a zhodnocení jejich podílů v jednotlivých kategoriích, na základě kterých se určoval počet potřebných dotazníků pro každou z nich, byla ke sledování upřednostněna obec Želnavá. Počet sledovaných domácností se odvíjel vzhledem k reprezentativnosti zkoumaného vzorku. Výběr vzorku je pro proces výzkumu určující, protože špatně zvolený vzorek respondentů může zkoumaný problém zkomplikovat nebo zcela znehodnotit. Respondenti byli seznámeni s účelem a průběhem dotazníkového šetření několik dní předem. Záznamy denních cest byly určeny na tři konkrétní dny (pondělí, středa a sobota) jednoho týdne (15., 17. a 20. říjen 2012). V průběhu dalšího týdne následoval sběr dotazníků a doplňující rozhovory.

4. Analytická část

Získaná data byla zpracována do shrnujících tabulek elektronické podoby, které sloužily jako podklad pro tvorbu výsledných grafů, použitých k vyhodnocení získaných informací o prostorové mobilitě obyvatel POÚ Volary. V následujících kapitolách jsou podrobně analyzována data získaná vlastním šetřením za účelem dosažení cílů této práce stanovené v úvodní kapitole a za účelem potvrzení, či vyvrácení daných hypotéz. Pozornost je v analytické části této práce zaměřena tedy na, analýzu výsledků dotazníkového šetření rozdílnot dojížd'ky jednotlivých zkoumaných dnů zejména z pohledu ekonomické aktivity respondentů, vyhodnocení genderové rozdílnoti prostorové mobility obyvatel POÚ Volary a zhodnocení perifernosti daného regionu.

4.1 Shrnutí základních dat o respondentech POÚ Volary

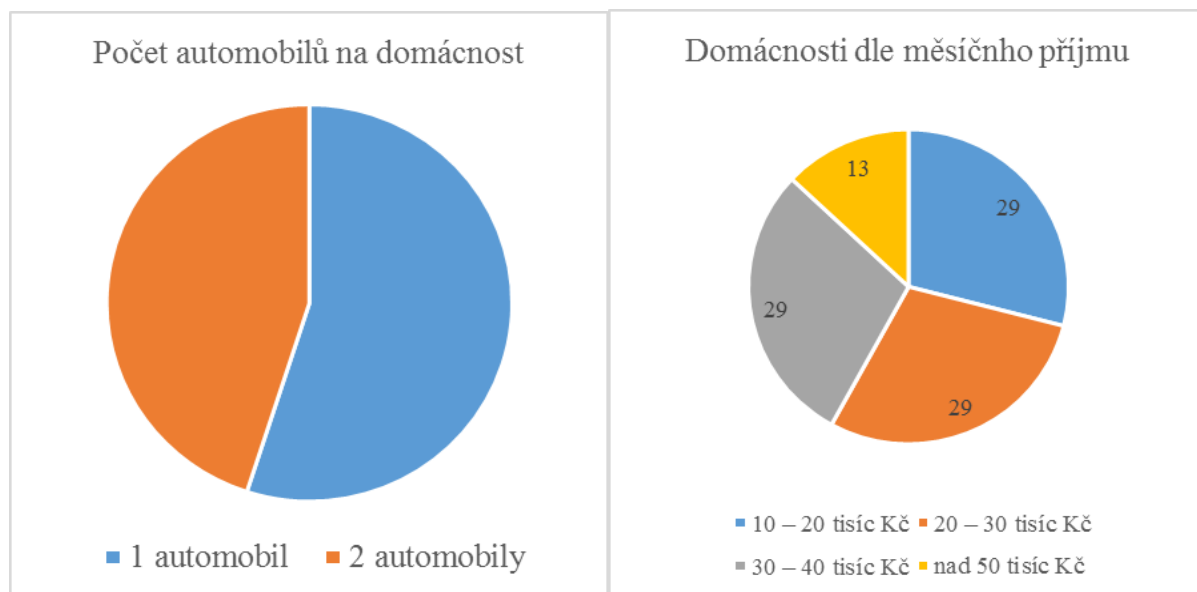
Z Tabulky 3 vyplívá, že v rámci dotazníkového šetření na téma osloveno bylo celkem 31 domácností skýtajících 100 jednotlivých respondentů. Dotazníkového šetření se účastnily převážně tříčlenné rodiny v zastoupení celými 71%. Dalšíh 26% domácností bylo čtyřčlennými rodinami a pět členů domácnosti bylo zastoupeno pouze v jednom případě, činicí 3% z celkového počtu zkoumaných domácností. Více členné rodiny v tomto šetření nebyly zastoupeny. Je třeba zmínit také podmínku účasti dotazníkového šetření pouze respondentů dosahujících věku alespoň 12 let, tudíž je možné, že některé z domácností reálně obývá více členů, kteří ovšem nejsou relevantní pro toto šetření.

Z ekonomického pohledu rozlišujeme domácnosti dle celkového čistého měsíčního příjmu a ekonomických statků, jako je v našem případě počet osobních aut na domácnost (viz Graf 1) a respondenty dle jejich ekonomické aktivity. V rámci respondentů POÚ Volary nebyla zastoupena kategorie „do 10 tisíc Kč“ měsíčních příjmů. Kategorie příjmů „10 – 20 tisíc Kč“, „20 – 30 tisíc Kč“ a „30 – 40 tisíc Kč“ byly zastoupeny vyrovnaně z 29% a poslední kategorie „nad 50 tisíc Kč“ byla zastoupena z 13% (viz Graf 2).

Žádná z dotazovaných rodin nevlastní více jak dva automobily (včetně dodávkových automobilů). S téměř mizivou převahou dosáhli vyšších hodnot domácnosti s jedním automobilem v nad domácnosti s dvěma automobily (viz Graf 1). V průměru připadá na jednoho respondenta 1,5 automobilu.

Graf 1: Počet automobilů na domácnost

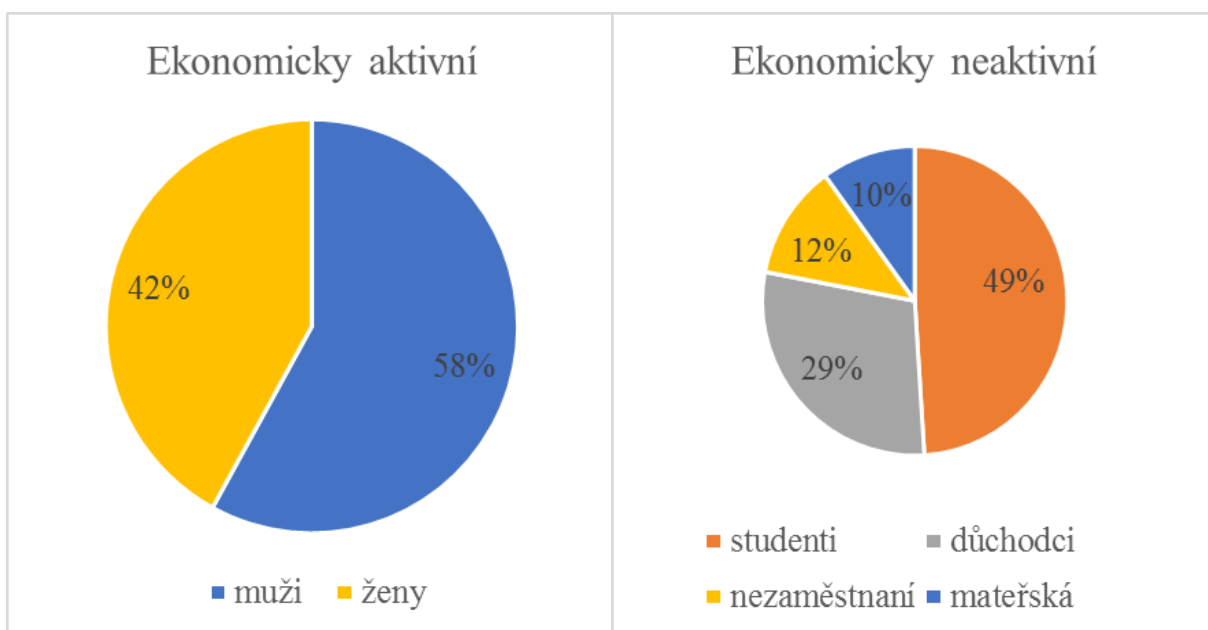
Graf 2: Domácnosti dle měsíčního příjmu



Zdroj: vlastní data

Graf 3: Ekonomicky aktivní

Graf 4: Ekonomicky neaktivní



Zdroj: Vlastní data

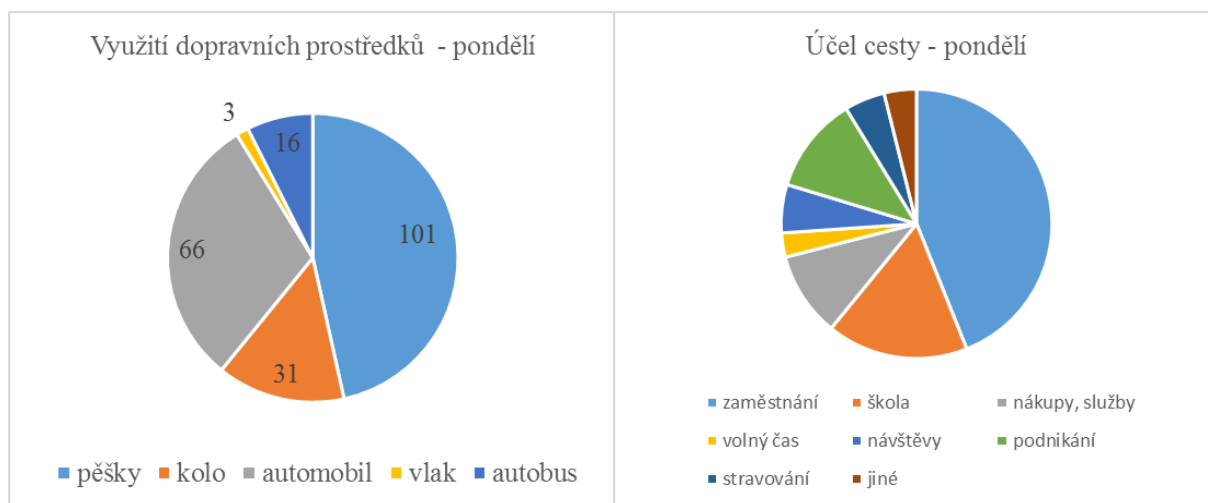
59% všech dotazovaných je ekonomicky aktivních, z toho 42% žen a 58% mužů (viz Graf 3). Z ekonomicky neaktivních připadá 49% na studenty, 29% na důchodce, 12% na nezaměstnané a 10% jsou ženy na mateřské dovolené (viz Graf 4).

4.2 Souhrn denních cest

4.2.1 Souhrn denních cest za pondělí

Graf 5: Využití dopravních prostředků – pondělí

Graf 6: Účel cesty - pondělí



Zdroj: vlastní data, n=217

Jako nejvíce využitý způsob dopravy v rámci osobní prostorové mobility za pondělí vychází pěší. Dosahuje téměř poloviny celkové denní mobility (101 cest z 217). Velká část respondentů uvádí pěší způsob osobní přepravy jako nejčastější nejen pro malou rozlohu daných obcí, a z toho vycházející dobré dostupnosti základní vybavenosti obcí, ale i ekonomičnost a ekologičnost tohoto způsobu přepravy. Využití automobilu jako dopravního prostředku vyšlo za pondělí jako druhý nejčastější dopravní prostředek, o téměř polovinu méně cest bylo zdoláno na kole. V porovnání využití hromadné dopravy za pondělí jasně převládá autobusová, před železniční.

Jako nejčastější účel pondělních cest vyšly překvapivě návštěvy přátel a rodiny. Tento výsledek poněkud zpochybňuje výše uvedenou tezi o předpokladu rozdělení účelu a využití pracovních a nepracovních dnů, nicméně na základě výsledků doplňujících rozhovorů a analýzy periodicity těchto cest, můžeme danou diferenci vysvětlit pouze jako náhodu, kdy větší množství respondentů v rámci tohoto jednoho dne podnikly více náhodných cest, nežli obvykle. Zajímavé je, že vyšel tak extrémní počet návštěv rodiny a přátel, že je stále vyšší, než když sečteme počet cest za účelem cest do práce škol i za podnikáním (nejčastější účely cest v pracovním týdnu) a stejně danou hodnotu nepřekonáme. Příčina nebyla odhalena ani v rámci řízených rozhovorů, ačkoliv jsem předpokládala jednoduché vysvětlení tohoto výkyvu, jako například veřejnou společenskou akci konanou právě v ten den, či pod.

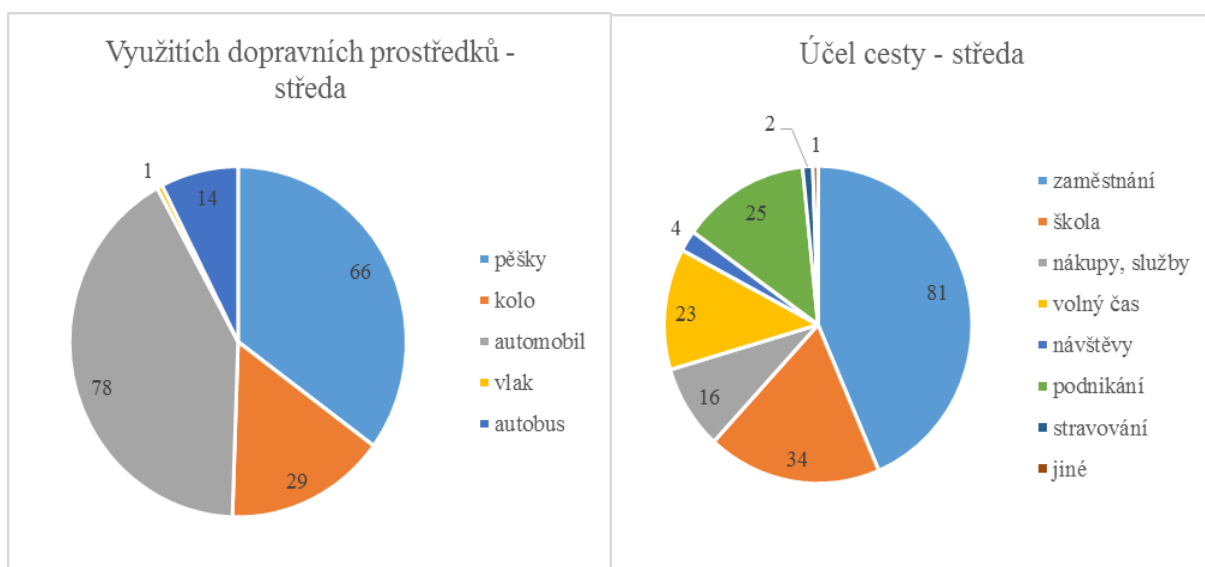
4.2.2 Souhrn denních cest za středu

Za středu vyšli naprosto očekávané výsledky převahy automobilů, jako nejčastějšího dopravního prostředku za účelem denní přepravy osob. Podíl pěší dopravy však stále zůstává vysoký a sečetmeli ho s podílem dopravy na kole, vyjde nám že téměř polovina denních cest za středu byla vykonána zcela ekologickou formou. Při rozhovorech s respondenty často uváděli svůj blízký vztah k přírodě, vzhledem k lokalitě bydliště spjatým s územím CHKO Šumava a částečně i s NP Šumava. Většina respondentů pracujících v zaměstnáních na území jejich obcí, či v menších vzdálenostech od nich, uvedla kolo jako preferovaný způsob dopravy nejen k volnočasovým aktivitám, ale i do zaměstnání, a to pro jeho finanční nenáročnost a zároveň urychlení jejich cest. Vlaku jako hromadný dopravní prostředek využil ve středu pouze jeden respondent, zbytek zkoumaného vzorku využil v rámci denní prostorové mobility ve středu autobus (viz Graf 7).

Nejčastější účel cest v pracovním týdnu nám středa potvrdila jako dopravu do zaměstnání, do školy a za podnikáním (v tomto pořadí). Ve zkoumaném vzorku respondentů bylo klasifikováno poměrně více OSVČ, než nám ukazuje denní dojíždka za podnikáním. Ve výsledných grafech POÚ Volary nejsou zahrnuti ti podnikatelé, kteří pracují z domova. V rámci rozhovorů bylo odhaleno celkem pět takovýchto příkladů (viz Graf 8).

Graf 7: Využití dopravních prostředků - středa

Graf 8: Účel cesty - středa

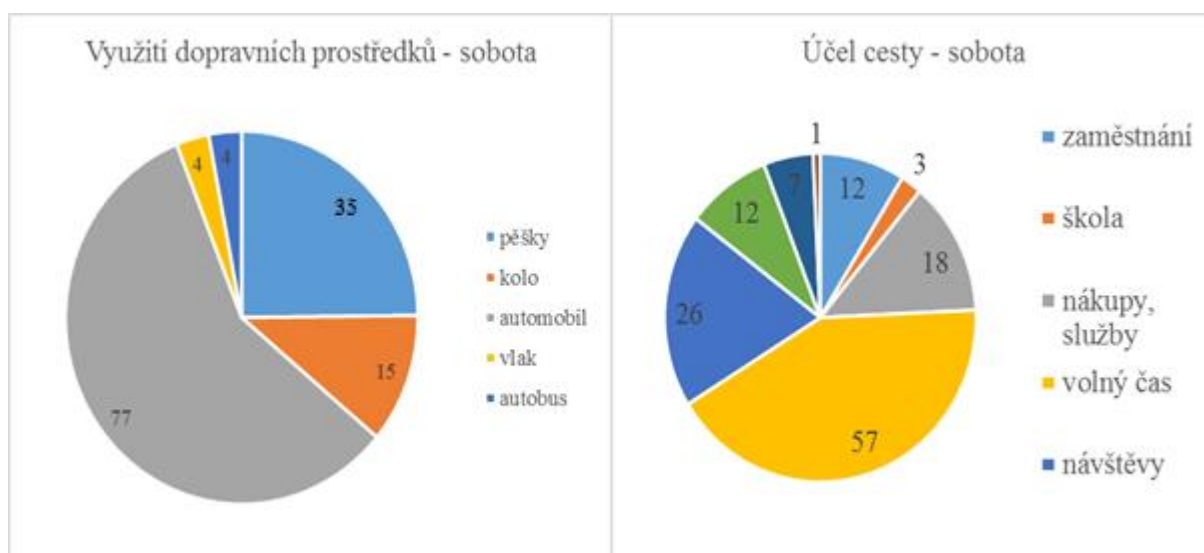


Zdroj: vlastní data, n=188

4.2.3 Souhrn denních cest za sobotu

Graf 9: Využití dopravních prostředků - sobota

Graf 10: Účel cesty - sobota



Zdroj: vlastní data, n=135

Ze souhrných grafů sobotních cest (zobrazují grafy 9 a 10 výše) vyplývá veliký rozdíl v rámci využití dopravních prostředků i účelu víkendových cest od cest v pracovním týdnu.

Hromadné dopravní prostředky byly v sobotu využity ve stejném rozsahu, v poměru s využitím ostatních dopravních prostředků jde pak o minimální využití. Jako převládající dopravní prostředek vychází automobil z nadpoloviční většiny. Pěší doprava byla využita v 35 případech a 15 cest vykonali respondenti v sobotu na kole. V účelu cest je markantní převaha volnočasových aktivit, následovaná návštěvami rodiny a přátel. Překvapivě jsme i v sobotu zaznamenali dojížďku do školy. Jedná se však o neperiodickou dojížďku za dovzděláváním.

4.2.4 Celkový souhrn denních cest respondentů POÚ Volary

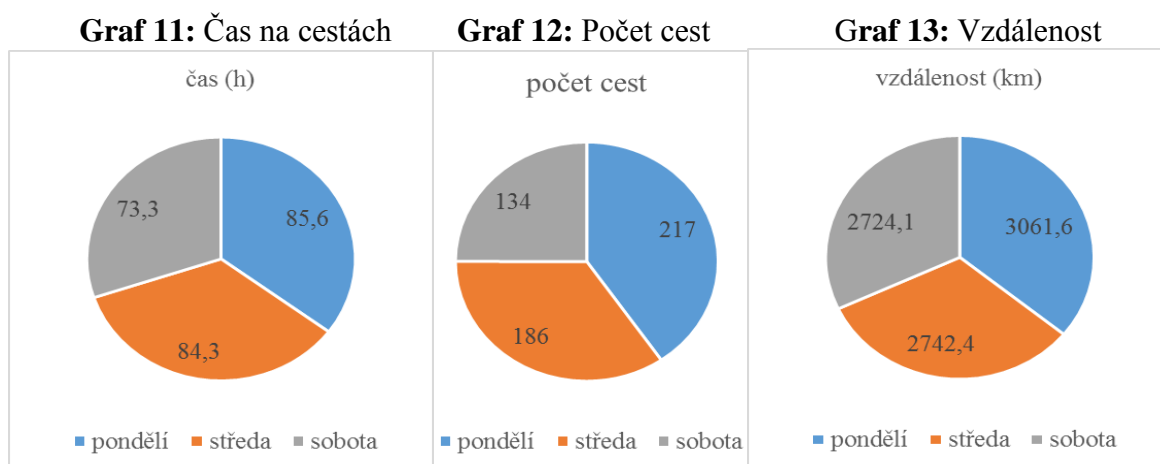
Z Tabulky 4 je patrné, že během námi zkoumaných tří dnů celkově respondenti POÚ Volary dohromady urazili na svých denních cestách 8528,1 kilometrů a strávili na nich 243,2 hodiny. Tyto čísla představují 538 jednotlivých cest. V průměru tedy každý respondent uskutečnil 1,79 cesty denně.

Tabulka 4:

Shrnutí denních cest obyvatel POÚ Volary za jednotlivé zkoumané dny

	Pondělí	Středa	Sobota	Celkem
Počet cest	217	186	135	538
Vzdálenost (km)	3061,6	2742,4	2724,1	8528,1
Čas (h)	85,6	84,3	73,3	243,2

Zdroj: Vlastní data



Zdroj: Vlastní data

Grafy 11 - 13 podávají ucelený obrázek o rozdílnosti jednotlivých dní. Jistou míru podobnosti můžeme shledat v prostorové mobilitě pracovních dnů pondělka a středy (opakující se cesty do zaměstnání a do škol), výrazněji rozdílných hodnot potom v sobotu.

Pondělí je nejsilnějším dnem ve všech ohledech (času stráveného na cestách, jejich délce i počtem jednotlivých cest). Vyšších hodnot dopravní mobility v pondělí, než ve středu vysvětlují některé poznatky získané řízenými rozhovory s respondenty. Vyšší počet, délku i čas denních cest v pondělí způsobuje dozvuk víkendového chování. Respondenti argumentovali zvýšené pondělní prostorové pohyby například potřebou nákupu potravin po víkendu, návštěvou lékaře, nebo v případě OSVČ to bylo zhruba v polovině případech nahromaděná práce po víkendu, nebo naopak řízená kumulace potřebných týdenních vyjížděk na začátek týdne v rámci vidiny pozdějšího odpočinku.

Podstatně menší rozdíl mezi sobotou a pracovními dny byl zaznamenán v dosažené vzdálenosti denních cest. Ačkoliv početně respondenti vykonali mnohem méně cest, než v pracovním týdnu, doba strávená na cestách byla jen o něco nižší, než v pracovním týdnu a ураžená vzdálenost je srovnatelná. Vycházíme-li čistě z dotazníkového šetření, nejdůležitější aspekt víkendové denní dojížděky hraje účel cesty. Ten se s koncem pracovního týdne změnil z docházky do školy či zaměstnání, na volný čas a jiné. V rámci volného času vyražejí na pěší túry, výlety na kole, nebo navštěvují své blízké. Obyvatelé periferních oblastí víkendy využívají také například k větším nákupům v obchodních centrech, či vyjížděkou za jinými službami do vzdálenějších větších center (v tomto případě zejména České Budějovice a Pasov).

4.3 Genderové rozdíly v každodenní prostorové mobilitě

Zastoupení mužů a žen ve zkoumaném vzorku obyvatel POÚ Volary je téměř vyrovnané s mírnou převahou mužů (o 4%), stejně tak, jako je to v reálném počtu obyvatel jednotlivých obcích (viz Tabulka 5), proto můžeme daný vzorek obyvatel regionu, i přes malý počet respondentů považovat za reprezentativní. Nízká kvantita respondentů byla doplněna o kvalitu formou sběru informací doplňujícími řízenými rozhovory. Tato forma sběru dat byla zvolena na základě feministických přístupů k jedinci, jako osobnosti. Tabulka VI uvádí přehled počtu obyvatel jednotlivých obcí daného zkoumaného území, zvláště pak počet žen a mužů.

Tabulka 5:

Zastoupení mužů a žen v obcích POÚ Volary

Název obce	Počet obyvatel k 31. 12. 2011	z toho muži	z toho ženy
celkem	5870	3002	2868
Křišťanov	111	66	45
Lenora	776	382	394
Nová Pec	486	250	236
Stožec	201	110	91
Volary	3880	1962	1918
Zbytiny	303	163	140
Želnavá	113	69	44

Zdroj: CZSO, vlastní zpracování

Tabulka 6:

Shrnutí počtu cest, strávené doby a uražené vzdálenosti na cestách mužů a žen

Respondenti dotazníkového šetření	Počet cest	Čas (h)	Vzdálenost (km)
Ženy	48	99,6	2396,5
Muži	52	161,6	5442,2

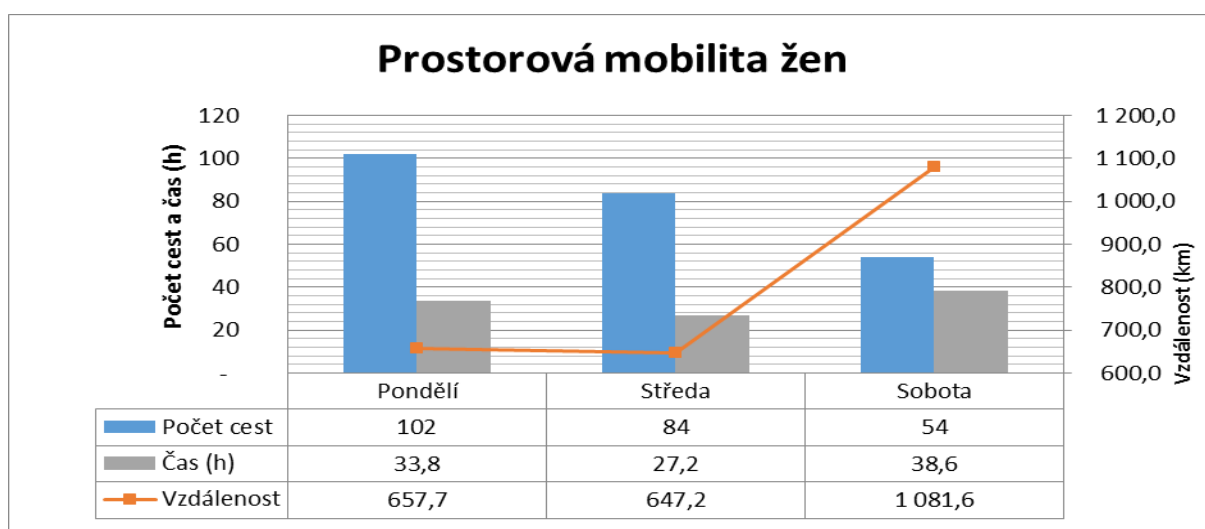
Zdroj: vlastní data

Tabulka 6 shrnuje informace nejobecnější a vyplývá z ní, že průměrně na jednu ženu připadne 1,7 cesty na den, průměrně na jednoho muže 1,9 cesty za den. Muži tedy v průměru vykovají více denních cest, než ženy. 41,4 minuty stráví na cestách v průměru jedna žena za jeden den a vyšších hodnot zaznamenáváme opět u mužské populace s průměrem 62,4 minut za jeden den. Ve vzdálenosti denní dojížděky mají muži opět nad ženami navrch, a to velmi výrazným rozdílem. Ženy v průměru za jeden den urazí na cestách vzdálenost 16,6km - muži 34,98km, tedy více jak dvojnásobek. Velmi zřetelná rozdílnost se v porovnání průměrů denních cest mužů a žen projevila zatím jednoznačně – počet cest, délka denních cest i doba jejich trvání je vyšší u mužů, než žen.

4.3.1 Dopravní mobilita žen

Graf číslo 14 ukazuje, že průměry denních cest přepočítané na hlavu nejsou dostatečným ukazatelem pro analýzu složitosti prostorové mobility. Na první pohled je z grafu patrná diferenciací jednotlivých dnů, kde se zkoumané hodnoty ani jedním směrem jednoznačně neshodují. Nepatrně podobný vývoj mají ukazatelé pro čas a vzdálenost, kde obě pondělní hodnoty zaznamenávají mírný pokles v rámci středy a v sobotu naopak nárůst, nicméně již značně rozdílný. Vzdálenost sobotních cest žen je mnohonásobně větší, než délka denních cest za pondělí i středu dohromady, zatímco čas pouze o něco méně přesáhl pondělní hodnoty. Počet cest v jednotlivých dnech zkoumaných v ženském vzorku mají lineární tendenci poklesu. Znamená to tedy, že ačkoliv ženy o víkendu urazí mnohem větší vzdálenosti na mnohem menší počet cest, nestráví na nich o mnoho víc času než ve všední den.

Graf 14: Prostorová mobilita žen



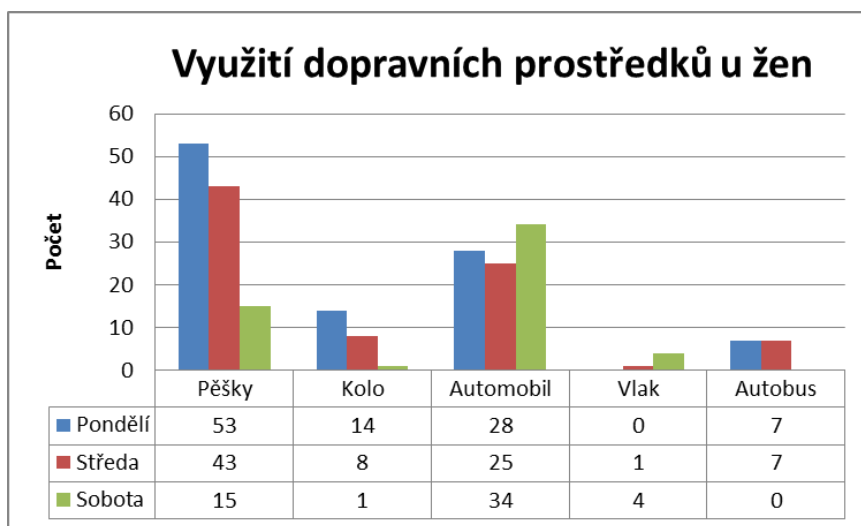
Zdroj: vlastní zpracování

4.3.1.1 Využití různých dopravních prostředků v jejich denních cestách

Výsledky předchozího grafu můžeme snadno vysvětlit následujícím (viz Graf 15). Jedná se o graf využití různých druhů dopravních prostředků. Sobotní výjimka ve velmi rozdílném poměru počtu cest, délce a vzdálenosti tkví v použití jiného druhu dopravního prostředku – ve všednodenní dny ženy preferují před automobilem hlavně pěší dopravu, takže jim denní cesty trvají mnohem déle, než denní cesty o víkendu, kdy je rychlost jejich přemísťování

podpořena hnacím motorem mnohonásobně více. Železniční dopravu využívají ženy jen málo a spíše o víkendu, autobusovou dopravu používají o něco více - v rámci týdenní dojížděky, o víkendu pak vůbec. Výrazný pokles je zaznamenán překvapivě u pěší víkendové dopravy.

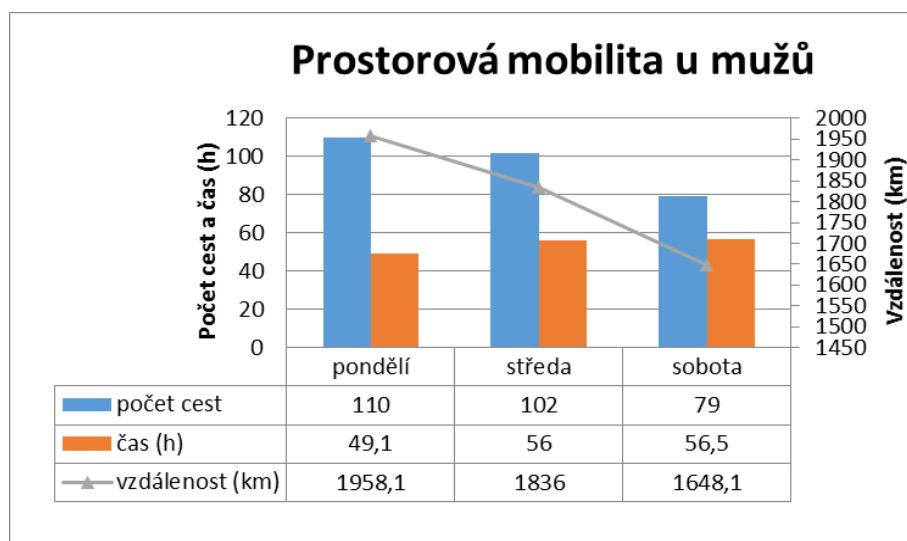
Graf 15: Využití dopravních prostředků u žen



Zdroj: vlastní zpracování dat

4.3.2 Dopravní mobilita mužů

Graf 16: Prostorová mobilita mužů

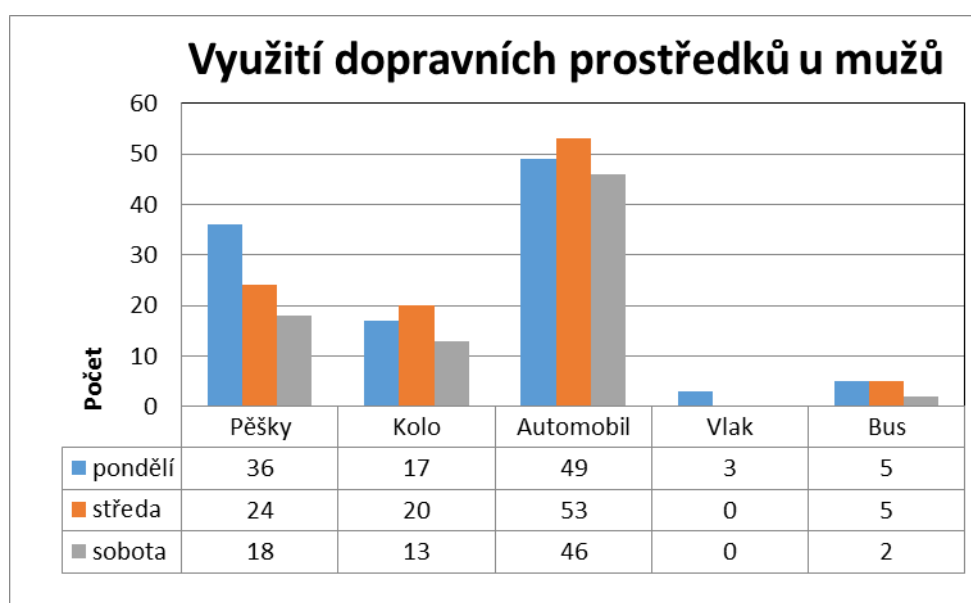


Zdroj: vlastní zpracování dat

Rozdíly v denním pohybu mužů dle grafu prostorové mobility (viz Graf 16) nejsou tak patrné jako u žen, hlavně v rámci hodnot počtu cest (které mají v průběhu týdne spíše klesající tendenci a času, kde je zase mírně vzestupná. Naproti tomu u mužů výrazně klesá vzdálenost, kterou během týdne vykonávají. Mírná tendence poklesu je viditelná již z pondělka na středu, víkendové vzdálenosti pak klesají ještě více.

4.3.2.1 Využití dopravních prostředků u mužů

Graf 17: Využití dopravních prostředků – muži



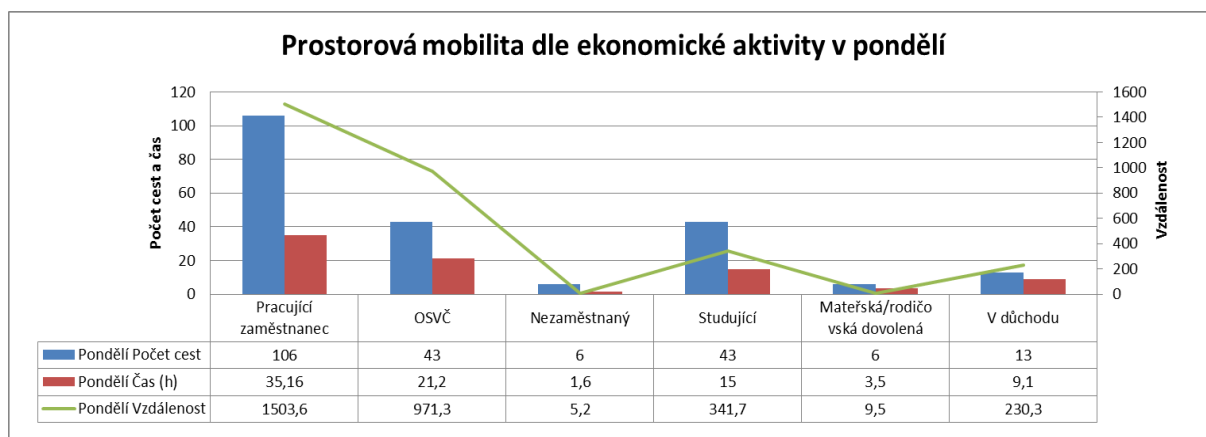
Zdroj: vlastní zpracování dat

V mužské vzorku respondentů je dle grafu využití dopravních prostředků (viz Graf 17) jasná převaha automobilové dopravy, která dosahuje maxima ve středu a svého minima v sobotu. Druhou nejpoužívanější dopravou je pěší a to konkrétně v pondělí, ale ani tyto hodnoty nepřesahují nejnižší použití automobilu jako dopravního prostředku. Na kole jezdí muži více ve všední dny, než o víkendu, v kontrastu s rozvinutou cykloturistikou na tomto území. Rozdíl je v tom, že muži sledovaného vzorku používali kolo jako dopravní prostředek do zaměstnání a o víkendu jiní, nebo někteří i stejní využili kolo k volnočasovým aktivitám, či v rámci dojížděky obce za účelem návštěvy rodina a přátel apod. Využití hromadné dopravy u mužů v tomto vzorku respondentů je mizivé. Vlak jako prostředek dopravní mobility použili pouze tři respondenti, a to v jeden den – pondělí. Autobusová doprava je muži využívána o něco více, než silniční, nejméně pak o víkendu.

4.4 Vliv ekonomické aktivity na prostorovou mobilitu obyvatel POÚ Volary

Hondlík (2011) uvádí vyšší míru nezaměstnanosti, která je charakteristická výrazným sezónním kolísáním, ovlivněným sezónní pracovní poptávkou v oblasti lesnictví a zpracování dřeva. Z toho vyplívá také hospodářská charakteristika území, kdy v námi sledovaných obcích převažuje primární sektor a ekonomicky aktivní v něm, následován je sektorem terciárním (využívání rekreačního potenciálu), a nejmenší zastoupení má sektor sekundární projevující se zejména v nižších oblastech Volarska.

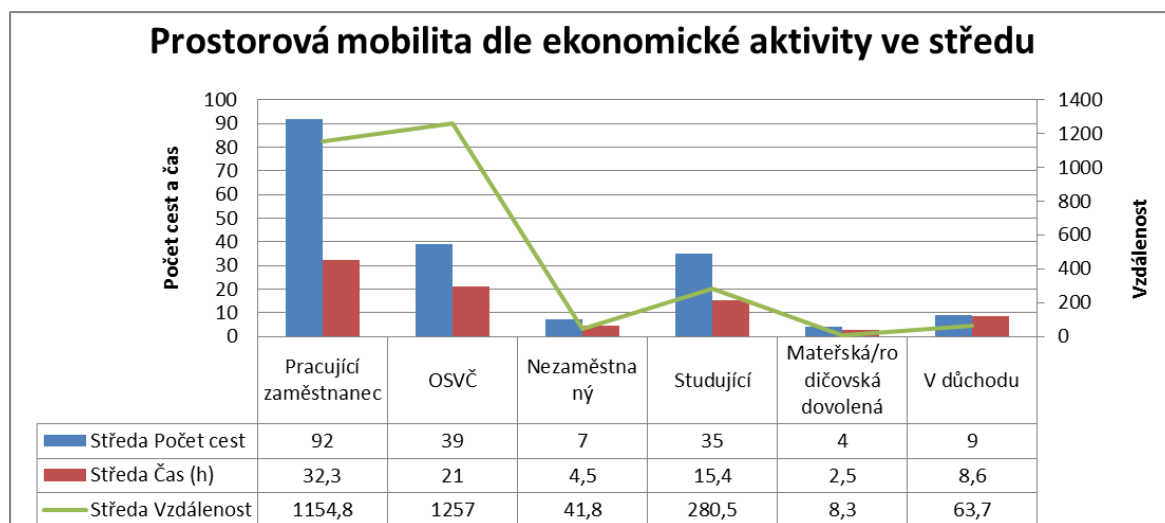
Graf 18: Prostorová mobilita dle ekonomické aktivity – pondělí



Zdroj: vlastní zpracování dat

Nejvyšší prostorové mobility v pondělí (viz Graf 18) dosahuje pracující zaměstnanec, a to jak počtem cest, časem na nich stráveným, tak i vzdáleností. Jako druhá nejvíce dopravně zatížená skupina dle ekonomické aktivity je v pondělí OSVČ, která mnohonásobně převažuje nad studenty v poměru vzdálenosti, o něco více stráví času na cestách, ale počtem cest se téměř shodují. Nejmenší prostorovou mobilitu v pondělí mají nezaměstnaní a na mateřské dovolené (v tomto vzorku obyvatel byly na rodičovské dovolené pouze ženy). Důchodci urazí v pondělí více než dvojnásobek počtu cest co nezaměstnaní a na mateřské, stráví na nich až čtyřnásobek více času, než nezaměstnaní a urazí více než dvacetinásobek větší vzdálenost, než ženy na mateřské dovolené.

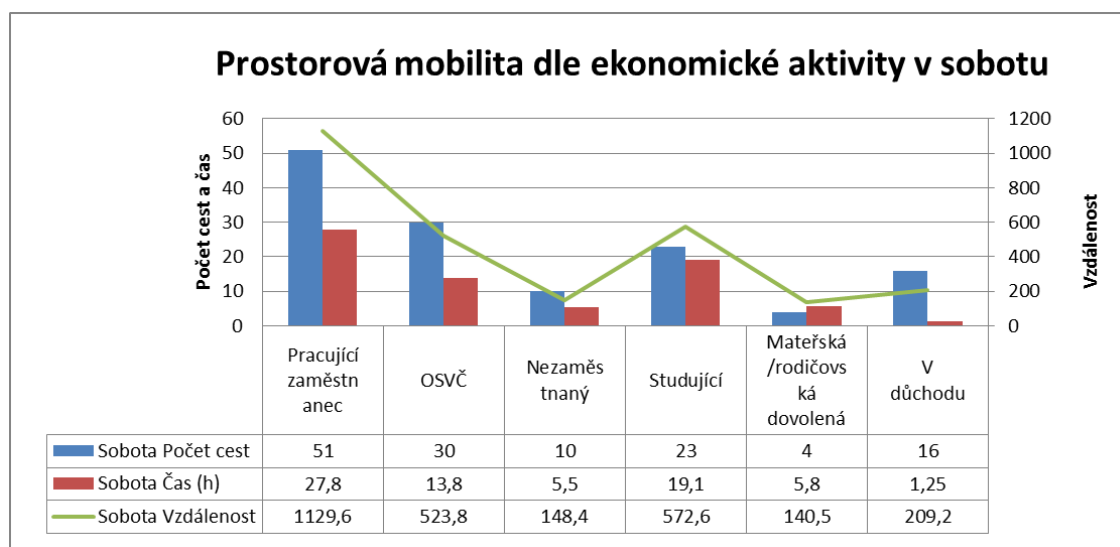
Graf 19: Prostorová mobility dle ekonomické aktivity – středa



Zdroj: vlastní zpracování dat

Prostorová mobilita dle ekonomické aktivity ve středu (popisující Graf 19) je tendenčně podobná pondělku, ovšem jednotlivé hodnoty poklesly u všech skupin, kromě nezaměstnaných, kde je mírný nárůst jak v počtu cest, tak jejich době a vzdálenosti a výraznou výjimku představuje velký nárůst ve vzdálenosti cest u OSVČ, kde činní rozdíl oproti pondělku 300km.

Graf 20: Prostorová mobility dle ekonomické aktivity – sobota



Zdroj: vlastní zpracování dat

V sobotních výsledcích (dle Grafu 20) vzrůstá počet cest pouze důchodcům a nezaměstnaným. U ostatních skupin počet cest buď stagnuje (mateřská dovolená), nebo naopak klesá. Dalším důležitým ukazatelem rozlišení prostorové mobility mezi víkendem a pracovním dnem a zároveň v různosti ekonomické aktivity respondentů je marginální nárůst vzdálenosti sobotních cest, krom dvou skupin, které projevovali tyto maxima mimo víkend a to pracující zaměstnanci a OSVČ.

5. Závěr

Proměňující se prostorové vztahy dokazuje fakt stále se zvyšující dojížděky a vyjížděky za prací i službami. Obyvatelé POÚ Volary stráví dojížděkou za prací většinu svých denních cest. Druhý nejčastější účel prostorové mobility byla škola a třetí podnikání. Při zajišťování běžných denních aktivit se prostorová mobilita obyvatelstva zvyšuje. Lidé denně cestují na stále větší vzdálenosti. Výsledky potvrdily vyšší prostorovou mobilitu obyvatel ve všední – pracovní dny, než o víkendu. Individualizace společnosti vede k rostoucí variabilitě pracovních režimů, spotřeby i dalších aktivit z hlediska časování a místa realizace činností (Novák 2010). V regionu POÚ Volary jsme ověřili intervenující příležitost jako nepřímou úměru počtu příležitostí, neboť se stále se zvyšující nezaměstnaností regionu, ubývá dostupnost pracovních příležitostí a přibývá nutnosti dojížděky mimo region. Zároveň tedy ubývají obchodní příležitosti malých podnikatelů a přibývá nutnost dojížděky i za službami.

Z analýzy dat týkajících se problematiky genderové dimenze skutečně vyplývá, že muži cestují za prací do vzdálenějších lokalit, zatímco ženy mají většinou na starosti péči o děti a domácnost. Proto denně vykonávají možná o něco více cest, než muži, ale v poměrně menších vzdálenostech. Vyšší četnost denních cest žen, než mužů a větší vzdálenosti denních cest mužů, oproti délce cest se v tomto dotazníkovém šetření potvrdilo. Bylo také zjištěno, že muži preferují jako dopravní prostředek automobil, u žen zkoumaného vzorku převládala pěší doprava.

Vliv ekonomické aktivity na celkovou dopravní mobilitu území POÚ Volary a její vliv na četnost, délku a účel denních cest je patrný již z grafů použitých pro analýzu této hypotézy. Předpoklad, že u studentů lze očekávat zvýšenou periodicitu denních cest, se ověřil, přispívá k tomu jak školní docházka, tak například pravidelné návštěvy zájmových kroužků, či sportovišť. Naopak u matek na mateřské dovolené se výsledky tohoto šetření s uvedenou hypotézou nepravidelných cest, neshodoval. Ze šetření vyplynula denní periodicitu prostorové mobility žen na mateřské dovolené (například vycházky s dětmi, vození do školy atp.). Teorii menší prostorové mobility jednotlivce v důchodu v porovnání s pracujícím zaměstnancem se výsledky analýz také potvrdili. Nepravidelná denní dojížděka OSVČ za prací se potvrdila jak v rámci různosti počtu cest, délky cest i času stráveného na cestách tak i dle účelu cest je patrné, že i o víkendu konali pracovní cesty.

6. Seznam použité literatury

- DRÁPELA, E. (2008): Uplatnění dopravní sociologie v regionální geografii, *Miscelanea geographica: Universitatis Bohemiae Occidentalis*, Plzeň, roč. 14, s. 27-32.
- HAMPL, M. a kol. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Praha, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, 395 s.
- HAMPL, M., GARDAVSKÝ, V., KÜHNL, K. (1987): Regionální struktura a vývoj systému osídlení ČSR, Praha, Univerzita Karlova, 225 s.
- HAMPL, M. (2005) Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Praha: PřF UK, DemoArt. 147 s.
- HANSEN, R. (2008): Daily mobility in Grenoble Metropolitan Region, France. Applied GIS methods in time geographical research. A master thesis. Department of Physical Geography and Ecosystem Analysis, Centre for Geographical Information Systems of Lund university, Lund, 67 s.
- CHROMÝ, P. (2000): Historickogeografické aspekty vymezování pohraničí a jeho geografické analýzy. *Geografie – Sborník ČGS*, 105, č. 1, s. 63–76.
- CHROMÝ, P., SKÁLA, J. (2010): Kulturněgeografické aspekty rozvoje příhraničních periférií: Analýza vybraných složek územní identity obyvatelstva Sušicka. *Geografie*, 115, č. 2, s. 223–246.
- IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. *Geografický časopis*, 53, č. 3, s. 231-246.
- JEŘÁBEK, M. ed. (1999): Geografická analýza pohraničí České republiky. Praha, Sociologický ústav AV ČR, 180 s.
- JINDRA, S. (2012): Prostorová analýza kvality dopravní obslužnosti obcí v Jihočeském kraji. Diplomová práce. Katedra geografie PF JČU, České Budějovice, 173 s.
- JINDROVÁ, V. (2013): 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.

- KLAPKA, P., ROUBALÍKOVÁ, H. (2010). „Places and Students in Urban Environment: A Time-geographical Perspective.“. *Geografický časopis*, 62, č. 1, s. 33-47.
- KRAFT, S. (2011): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Disertační práce. Masarykova Univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno. 174 s.
- KUBEŠ, J., KRAFT, S. (2011): Periferní oblasti jižních Čech a jejich sociálně populační stabilita. *Sociologický časopis*, 47, č. 4, s. 805-829.
- MARADA, M. (2003): Dopravní hierarchie středisek v Česku: Vztah k organizaci osídlení. Dizertační práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 109 s.
- MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2006): Význam dopravní obslužnosti v rozvoji venkovských oblastí. Sborník příspěvků z mezinárodní konference Venkov je náš svět. Provozně ekonomická fakulta, Česká zemědělská univerzita v Praze, s. 422-431.
- MARADA, M. a kol. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Edice Geographica, Česká geografická společnost, Praha, 165 s.
- MIŠTERA, L. (1997): Geografie regionů České republiky. Vyd. 1. Plzeň: Vydavatelství Západočeské univerzity, 166 s.
- NOVOTNÁ, M. (ed.): Problémy periferních oblastí. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 6-24.
- REICHEL, J. (2009): Kapitoly metodologie sociálních výzkumů, Grada Publishing a.s., Praha, s. 118 – 123.
- ROUBALÍKOVÁ, H. (2009): Geografie času: přístupy, metody, techniky. Bakalářská práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie, Olomouc, 52 s.
- ŠLAMPA, O. (1967): Všeobecná geografie dopravy. Učební text, UJEP Brno, Praha, 97 s.
- 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 - 857.
- TIMMERMANS, H., WAERDEN, P., ALVES, M., POLAK, J., ELLIS, S., HARVEY, A., KUROSE, S., ZANDEE, R. (2003): Spatial context and the complexity of daily travel

patterns: an international comparison. *Journal of Transport Geography*, 11, Amsterdam, s. 37
- 46.

7. Internetové zdroje

- 1) AUFRECHTOVÁ, D. (2013): Geografický výzkum periferního regionu Volary se zaměřením na sociální kapitál. Diplomová práce. Pedagogická fakulta Jihočeské univerzity, 88 s.
<http://theses.cz/id/350ugs/>
- 2) Centrální registr vozidel, Složení vozového parku v České republice
www: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm#vystupy>
- 3) České dálnice, Intenzita dopravy
<http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/intenzity-dopravy>
- 4) Český statistický úřad, Malý lexikon obcí 2012
www:[http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/D00034E71B/\\$File/130212028.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/D00034E71B/$File/130212028.pdf)
- 5) Český statistický úřad, Vývoj dojížděky jako formy prostorové mobility
https://www.czso.cz/csu/czso/13-3228-04-za_rok_2004-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr
- 6) Český statistický úřad, Charakteristika kraje a jeho postavení v rámci České republiky.
<https://www.czso.cz/documents/10180/20536908/520806koo.pdf/e81a5b0c-ee9-4d26-a541-44c5da5deb76?version=1.0>
- 7) Český statistický úřad, Obyvatelstvo Jihočeského kraje.
http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_jihoceskeho_kraje_v_1_az_3_ctvrtleti_2012
- 8) Český statistický úřad, Dojížděka za prací a do škol.
http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/podrobne_udaje_v_publicacich_ze_sldb_2001_do_jizdka/File/13-812904.pdf
- 9) Český statistický úřad, Metodické vysvětlivky
[http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/A10032781A/\\$File/36820214.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/A10032781A/$File/36820214.pdf)
- 10) Český statistický úřad, Statistická ročenka Jihočeského kraje – 2011.
<https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2011-em88v17blk>

- 11) Český statistický úřad, Trh práce.
<https://www.czso.cz/csu/czso/trh-prace-v-jihoceskem-kraji-2011-dm2s4wyqdo>
- 12) GEOINOVACE – Inovace výuky geografických studijních oborů.
<http://geoinovace.geogr.muni.cz/>
- 13) HAYFORD, A. M. (1974), The geography of woman: an historical introduction. Antipode, 6, č. 2, s. 1–19.
<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-8330.1974.tb00590.x/abstract>
- 14) HONDLÍK, J. (2011): Možnosti rozvoje venkovského regionu v modelovém regionu SO ORP Prachatice. Diplomová práce. Geografický ústav, PřF MU, Brno. 90 s.
<https://www.czso.cz/staticke/sldb/sldb2001.nsf/okresy/cz0315>
- 15) Idos, autobusová spojení
<http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/>
- 16) Jihočeský kraj, Socioekonomický profil.
www.kraj-jihocesky.cz/file.php?par%5Bid_r%5D=88136...0
- 17) KUCHYŇKA, J. (2010): Geografický koncept periferie na příkladu České republiky. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno. 117 s.
https://is.muni.cz/th/171825/prif_m/
- 18) LAW, R. (1999): Beyond ‘women and transport’: towards new geographies of gender and daily mobility. Progress in Human Geography 23, č. 4, s. 567-588.
<http://phg.sagepub.com/content/23/4/567.full.pdf>
- 19) MARVAN, P. (2009): Genderové rozdíly v ČR v regionálním pohledu. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno. 50 s.
http://is.muni.cz/th/145855/prif_b/marvan_bakalarska_prace.pdf
- 20) Ročenka dopravy 2011
<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- 21) Ředitelství silnic a dálnic ČR
<http://www.rsd.cz/Mapy>

- 22) Sdružení automobilového průmyslu
<http://www.autosap.cz/sfiles/diag-reg-VYVOJ.gif>
- 23) SEIDENGLANZ, D. (2007): Dopravní Charakteristiky venkovského prostor. Disertační práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno. 196 s.
http://is.muni.cz/th/11114/prif_d/Seidenglanz__dizertace_.pdf
- 24) STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA VOLARY (2007 – 2013)
http://www.mestovolary.cz/fotky/fotos/_c_124fVolary_Str.plan_final86.pdf
- 25) ŠKROTOVÁ, J. (2009): Rozdíly mezi muži a ženami v regionálním pohledu. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Přírodovědecká fakulta, Brno. 93 s.
http://is.muni.cz/th/150740/prif_m/
- 26) HÄGERSTRAND, T. (1970): How about people in regional science? Papers Regional Science Association, č. 24, s. 7-21.
<http://courses.washington.edu/cee500/What%20about%20people%20in%20regional%20science.pdf>
- 27) VÍTEJTE NA ZEMI
http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=doprava_v_nasem_zivote&site=doprava

8. Seznam příloh

8.1 Obrázky

- **Obrázek 1:** Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva ČR
- **Obrázek 2:** Vývoj celkového počtu registrovaných vozidel (ČR, 1950 – 2014)
- **Obrázek 3:** Intenzita dopravy na dálnicích a silnicích I. třídy silniční sítě ČR v roce 2005
- **Obrázek 4:** Železniční síť POÚ Volary k r. 2012

8.2 Tabulky

- **Tabulka 1:** Délka jednotlivých kategorií silnic v ČR za rok 2010
- **Tabulka 2:** Počet obyvatel POÚ Volary a jeho jednotlivých obcí k r. 2001
- **Tabulka 3:** Obyvatelstvo POÚ Volary v roce 2001 a jeho kategorizace
- **Tabulka 4:** Shrnutí denních cest obyvatel POÚ Volary za jednotlivé zkoumané dny
- **Tabulka 5:** Zastoupení mužů a žen v obcích POÚ Volary
- **Tabulka 6:** Shrnutí počtu cest, strávené doby a uražené vzdálenosti na cestách mužů a žen

8.3 Mapy

- **Mapa 1:** Obce v POÚ Volary (2015)
- **Mapa 2:** Dopravní infrastruktura v POÚ Volary (2015)

8.4 Grafy

- **Graf 1:** Počet automobilů na domácnost
- **Graf 2:** Domácnosti dle měsíčního příjmu
- **Graf 3:** Ekonomicky aktivní

- **Graf 4:** Ekonomicky neaktivní
- **Graf 5:** Využití dopravních prostředků - pondělí
- **Graf 6:** Účel cesty - pondělí
- **Graf 7:** Využití dopravních prostředků - středa
- **Graf 8:** Účel cesty - středa
- **Graf 9:** Využití dopravních prostředků - sobota
- **Graf 10:** Účel cesty - sobota
- **Graf 11:** Čas na cestách
- **Graf 12:** Počet cest
- **Graf 13:** Vzdálenost
- **Graf 14:** Prostorová mobilita žen
- **Graf 15:** Využití dopravních prostředků u žen
- **Graf 16:** Prostorová mobilita mužů
- **Graf 17:** Využití dopravních prostředků – muži
- **Graf 18:** Prostorová mobility dle ekonomické aktivity – pondělí
- **Graf 19:** Prostorová mobility dle ekonomické aktivity – středa
- **Graf 20:** Prostorová mobility dle ekonomické aktivity – sobota

8.5 Dotazník

- **Průvodní dopis dotazníku**
- **Formulář A**
- **Formulář A vzor**
- **Formulář B**
- **Formulář B vzor**

9. Přílohy

9.1 Průvodní dopis dotazníku



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
Jeronýmova 10, 371 15 České Budějovice
e-mail: kraft@pf.jcu.cz
tel.: +420 387 773 062

9.2 Formulář A



Formulář A

Kód domácnosti:

KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Obec: _____

Počet osob v domácnosti starších 12-ti let:

1 2 3 4 5 6 a více

Celkový čistý měsíční příjem domácnosti:

do 10 tis. Kč 10 – 20 tis. Kč 20 – 30 tis. Kč

30 – 40 tis. Kč 40 – 50 tis. Kč nad 50 tis. Kč

Počet osobních automobilů v domácnosti:

žádný 1 2 3 4 a více

Členové domácnosti:

Kód respondenta	Pohlaví	Věková kategorie	Postavení v domácnosti	Ekonomická aktivita
	1 - Muž 2 - Žena	1: 12 - 17 let 2: 18 - 25 let 3: 26 - 35 let 4: 36 - 49 let 5: 50 - 64 let 6: 65 a více let	1 - Otec 2 - Matka 3 - Syn, dcera 4 - Babička, děda 5 - Strýc, teta 6 - jiné	1 - Pracující zaměstnanec 2 - OSVČ 3 - Nezaměstnaný 4 - Studující 5 - Mateřská/rodičovská dovolená 6 - v důchodu

9.3 Formulář A vzor

Formulář A

Kód domácnosti: **VO 007**



KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Obec: **VOLARY**

Počet osob v domácnosti starších 12-ti let:

1 2 3 4 5 6 a více

Celkový čistý měsíční příjem domácnosti:

do 10 tis. Kč 10 – 20 tis. Kč 20 – 30 tis. Kč
 30 – 40 tis. Kč 40 – 50 tis. Kč nad 50 tis. Kč

Počet osobních automobilů v domácnosti:

žádný 1 2 3 4 a více


Členové domácnosti:

Kód respondenta	Pohlaví	Věková kategorie	Postavení v domácnosti	Ekonomická aktivita
	1 - Muž 2 - Žena	1: 12 - 17 let 2: 18 - 25 let 3: 26 - 35 let 4: 36 - 49 let 5: 50 - 64 let 6: 65 a více let	1 - Otec 2 - Matka 3 - Syn, dcera 4 - Babička, děda 5 - Strýc, teta 6 - jiné	1 - Pracující zaměstnanec 2 - OSVČ 3 - Nezaměstnaný 4 - Studující 5 - Mateřská/rodičovská dovolená 6 - v důchodu
VO 0071	1	6	4	6
VO 0072	2	6	4	6
VO 0073	1	5	1	1
VO 0074	2	4	2	1
VO 0075	2	1	3	4

9.4 Formulář B

Formulář B

Kód domácnosti: Kód respondenta: Kód POÚ: Kód obce:



KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY


Datum:

Počátek cesty		Konec cesty		Trasa cesty ulice ve městě, důležité orientační body / obce mimo město	Dopravní prostředek 1 - Pěšky 2 - Kolo 3 - Automobil 4 - Vlak 5 - Autobus 6 - MHD 7 - jiné	Účel cesty 1 - Cesta do/z práce 2 - Cesta do/ze školy 3 - Cesta za/z nákupu, služby 4 - Volný čas 5 - Návštěvy přátel, rodiny 6 - Pracovní cesta, podnikání 7 - Stravování 8 - Jiné	Periodicita cesty 1 - Denně (7 x v týdnu) 2 - Denně (5 x v týdnu) 3 - Často (2 - 3 x v týdnu) 4 - Méně často 5 - Nepravidelně 6 - Náhodně	VZD	CAS
Hod:min	Místo	Hod:min	Místo						

9.5 Formulář B vzor

Formulář B

Kód domácnosti: **VO 007** Kód respondenta: **VO 0074** Kód POÚ: Kód obce:



KAŽDODENNÍ 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 1 - Pěšky 2 - Kolo 3 - Automobil 4 - Vlak 5 - Autobus 6 - MHD 7 - jiné	Účel cesty 1 - Cesta do/z práce 2 - Cesta do/ze školy 3 - Cesta za/z nákupu, služby 4 - Volný čas 5 - Návštěvy přátel, rodiny 6 - Pracovní cesta, podnikání 7 - Stravování 8 - Jiné	Periodicita cesty 1 - Denně (7 x v týdnu) 2 - Denně (5 x v týdnu) 3 - Často (2 - 3 x v týdnu) 4 - Méně často 5 - Nepravidelně 6 - Náhodně	VZD	CAS
Hod:min	Místo	Hod:min	Místo						
1	5:15 Sídl. Míru 275, Votary	5:40 Pivovarská 1220, Prachovice		Blažejovice, Libínské Sedlo	3	1	2	19,3	25
2	14:05 Pivovarská 1220, Prachovice	14:35 Sídl. Míru 275, Votary		Libínské Sedlo, Blažejovice	3	1	2	19,3	30
3	15:40 Sídl. Míru 275, Votary	16:55 Tolarova 449, Votary		Mlýnská, Budějovická	1	5	4	0,9	15
4	19:15 Tolarova 449, Votary	19:25 Sídl. Míru 275, Votary		Mlýnská, Budějovická	1	5	4	0,9	10