



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 PÍSEK: ANALÝZA VYBRANÝCH PROCESŮ A JEJICH GEOGRAFICKÝCH PODMÍNĚNOSTÍ**

Vypracovala: Veronika Jindrová  
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

---

České Budějovice 2013

## **Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala zcela samostatně a uvedla veškerou použitou literaturu a 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:**

Tímto způsobem bych chtěla poděkovat především vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení a cenné rady. Dále pak všem respondentům, kteří se podíleli na vyplňování dotazníků a svému příteli za trpělivost.

**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.**

**Abstrakt:**

Cílem této bakalářské práce bylo sledovat každodenní pohyb obyvatel v regionu Písek. Toto šetření bylo prováděno pomocí dotazníkového šetření v jednotlivých domácnostech v POÚ Písek. Na základě výsledků pak byly analyzované vybrané procesy a jejich geografické podmínky a následně porovnány s dostupnými studiemi v České republice a zahraničí. Smyslem výzkumu tedy bylo upozornit na rozdíly mezi obyvateli rozřazených do skupin, zjistit účely cest, periodicitu, vzdálenost, čas a identifikovat způsob prostorové mobility. Bylo zjištěno, že se ženy pohybují odlišně než muži a to za jinými účely, častěji, ale s kratším časem i vzdáleností a nejvíce prostřednictvím chůze. U jednotlivých věkových kategorií jsou také patrné rozdíly. Největší zastoupení ve vzorku měli lidé ve věku 36 – 49 let a současně vykonali nejvíce cest, za účelem do/z práce, s největším časem i vzdáleností a s použitím osobního automobilu. Nejméně se naopak pohybovaly osoby ve věku 65 a více let, které měly početně nejmenší zastoupení, nejvíce cestovaly do/z nákupu a služby a také prostřednictvím osobního automobilu. Z hlediska ekonomického statusu, převažovali pracující zaměstnanci, ale nejvíce cest urazily osoby samostatně výdělečně činné s nejdelším časem i vzdáleností a s využitím osobního automobilu. Nejmenší prostorovou mobilitu měly osoby v důchodu, které shodně jako lidé ve věku 65 a více let vykonaly minimum cest a tomu odpovídal i čas a vzdálenost s tím, že také využívaly především osobní automobil. Na základě porovnání výsledků s jinými studiemi se také lišila prostorová mobilita a další charakteristiky obyvatel podle oblastí, ve které žijí. Zároveň se ale mezi různými regiony objevovaly shodné či podobné rysy každodenního pohybu.

**Klíčová slova:**

Prostorová mobilita, geografie času, gender, věk, ekonomická aktivita, Písek

**JINDROVÁ, V. (2012): Everyday spatial mobility of population in the region Písek: 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, 80 p.**

**Abstract:**

The aim of this thesis was to investigate the daily movement of people in the region Písek. This investigation was conducted through a questionnaire survey among households in the administrative region of Písek. Based on the results were then analyzed selected processes and their geographical conditionalities and then compared with the available studies in the Czech Republic and abroad. The purpose of this research is to observe differences among the population classified into groups, determine the purpose of routes, frequency, distance, time, and to identify the spatial mobility. It was found that women range different than men and for other purposes, frequently, but with a shorter time and distance and most walk through. For each age group are also noticeable differences. The largest representation in the sample were men aged 36 - 49 years and have done most current paths in order to/from work, with the greatest time and distance with the use of a car. At least the other hand, moving persons aged 65 years and over who had represented numerically smallest, most traveling to/from shopping and services and also by car. In terms of economic status, with the majority working employees, but most roads have gone self-employed persons with the longest time and distance with the use of a car. The smallest spatial mobility had retired persons who consistently as people aged 65 and over have done minimum paths and it corresponded with the time and distance that also benefited mainly car. Based on comparison of results with other studies also differed spatial mobility and other characteristics of the population by the area in which they live, but also between different regions appear identical or similar features everyday movements.

**Key words:**

Spatial mobility, time geography, gender, age, economic activity, Písek

## Obsah:

Úvod a cíle práce .....	8
1. Teoretická část.....	9
1.1. Prostorová mobilita .....	9
1.2. Geografie času .....	12
1.3. Feministická geografie .....	14
2. Doprava a proměny dopravního chování v ČR.....	16
2.1. Silniční doprava .....	16
2.2. Železniční doprava .....	18
3. Stručná charakteristika POÚ Písek.....	19
4. Metodika sběru a analýzy dat v POÚ Písek .....	21
4.1. Proces přípravy dotazníkového šetření.....	21
4.2. Dotazník .....	21
4.3. Průběh šetření a analýzy dat .....	22
4.4. Hypotézy.....	23
5. Analytická část - vyhodnocení dat v POÚ Písek.....	24
5.1. Základní charakteristiky domácností a respondentů.....	24
5.1.1. Celkové údaje o prostorové mobilitě respondentů v POÚ Písek .....	25
5.2. Genderové rozdíly.....	30
5.3. Věkové kategorie .....	36
5.3.1. Věková kategorie 12- 17 let .....	36
5.3.2. Věková kategorie 18 -25 let .....	39
5.3.3. Věková kategorie 26 - 35 let .....	42
5.3.4. Věková kategorie 36 – 49 let.....	45
5.3.5. Věková kategorie 50 - 64 let .....	48
5.3.6. Věková kategorie 65 a více let .....	50
5.4. Dělení respondentů podle jejich ekonomického statusu .....	52
5.4.1. Pracující zaměstnanci.....	53
5.4.2. Osoby samostatně výdělečně činné .....	55
5.4.3. Nezaměstnaní .....	57
5.4.4. Studující .....	60
5.4.5. Matky na mateřské či rodičovské dovolené .....	62
5.4.6. Osoby v důchodu .....	64

Shrnutí výsledků dotazníkového šetření .....	67
Závěr .....	69
Seznam použité literatury .....	72
Internetové zdroje .....	75
Seznam map .....	77
Seznam obrázků .....	77
Seznam tabulek .....	77
Seznam grafů .....	78
Seznam příloh .....	80

## Úvod a cíle práce

Každodenní prostorová mobilita je proces, kterého se účastní každý z nás a také lidé v našem okolí. Z tohoto důvodu jsem si vybrala zmiňované téma jako svou bakalářskou práci. Zároveň pocházím přímo z města Písek a již před zahájením dotazníkového šetření jsem měla určité představy o tom, jak se lidé v tomto regionu pohybují. Zajímalo mě, zda si potvrdím své domněnky, jaké další procesy objevím a zda se bude region lišit od ostatních oblastí. Současně vím, že se Písek neustále rozrůstá, vznikají zde nová pracovní místa, zvyšuje se počet obyvatel, rozšiřuje se bytová zástavba a tím i celé město. Tento proces je doprovázen zvýšenou mobilitou lidí, a to i z ostatních obcí do centra okresu a v určité míře i do krajského města.

Cílem práce tedy bylo sledovat denní pohyb obyvatel POÚ Písek pomocí záznamů v dotazníkovém šetření a následně analyzovat vybrané procesy a jejich geografické podmíněnosti. Český statistický úřad zkoumá pohyby z jednotlivých obcí a některé další aspekty (do zaměstnání, škol), nás ale také zajímalo, jak se lidé pohybují přímo v dané obci a proč, jaké dopravní prostředky při tom využívá apod. Proto byly stanoveny tři dílčí části cílu a to:

- Rozdělit respondenty do skupin podle pohlaví, věku a ekonomického statusu a analyzovat jejich demografické znaky a jednotlivé charakteristiky. Následně popsat rozdíly, shody a provázanost kategorií v každodenním pohybu.
- Specifikovat předešlé dělení podle počtu cest, vzdálenosti, času, účelu, dopravních prostředků a zdůraznit odlišné či výjimečné rysy pro danou skupinou osob.
- Porovnat výsledky s dostupnými studiemi v České republice a zahraničí. Pro klasifikaci geografických podmíněností také srovnat výsledky v periferiích, suburbiích, oblastech regionální a nadregionálního významu, s částí hlavního města Praha a s metropolemi v jiných státech.

Každý jednotlivec je tedy jedinečnou součástí prostorového koloběhu obyvatel se svými charakteristickými rysy, které jej s dalšími faktory ovlivňují každý den a současně na něj působí i znaky osob v okolí, které se pohybují stejně jedinečně. Při shromáždění dat určených v cílech však můžeme určit základní principy a schémata pohybu lidí s převažujícími či stejnými charakteristikami.



# 1. Teoretická část

Tato část práce se bude věnovat teoretickým tezím daného tématu a přiblíží nám děje, které se v ní odehrávají. Zároveň se bude soustřeďovat na práce některých geografů, kteří se zabývají či zabývali naší problematikou nebo s ní úzce souvisí.

## 1.1. Prostorová mobilita

S rozvojem techniky, dopravy, infrastruktury, atd. se zároveň značně rozvinul pohyb osob, nákladů a informací. Moderní společnosti jsou mnohem rychlejší a vyspělejší s větší ekonomickou úrovní a značí se vyšším stupněm prostorové mobility. Zároveň je každý pohyb jedince individuální a je ovlivněn mnoha faktory. Záleží, v jakém prostředí se nachází, zda se jedná o venkovskou oblast, suburbium, město a další. Dále pak jaká jeho ekonomická aktivita, protože např. pracující zaměstnanci musejí konat cesty za prací, studující do škol apod. Roli hraje také věk, pohlaví, počet dětí, postavení v domácnosti, rodině, ekonomická úroveň a mnoho dalších.

Maryáš a Vystoupil (2004) rozdělili 4 typy mechanických prostorových pohybů:

- **Migrace obyvatelstva** – spojuje se se změnou trvalého bydliště a to v rámci sídelní struktury nebo je vázána na překročení hranic daného státu či kontinentu. Má zároveň trvalý ráz a je statisticky sledována. Nejpřesnější data jsou shromažďována při změně trvalého bydliště v rámci státu, kdy se tato skutečnost ohlašuje příslušnému orgánu. Dále jsou zaznamenávány údaje o imigrantech, kteří při příchodu žádají o pracovní povolení, azyl apod. a to s roční periodicitou. Nejhůře se zaznamenávají data o emigraci, jelikož ji nikdo nemusí oznamovat a ani uvádět do jaké země směřuje.
- **Dočasné změny pobytu** – sem patří sezónní a víkendové (či prázdninové) migrace, kdy se jedná o přechodnou změnu bydliště se zachováním toho trvalého. Od roku 2011 se v SLDB sledují i místa obvyklého pobytu a to zejména studentů vysokoškoláků, kteří větší část roku tráví v jiném městě. (ČSÚ, 2011)
- **Dojížd'ka** – do zaměstnání či škol, která se odehrává pravidelně mezi bydlištěm a cílem cesty. Je statisticky sledována při každém sčítání a řadí se do kyvadlové

migrace (cirkulační). Patří sem také dojíždka za službami, o které je ale složitější zaznamenat data.

- **Nepravidelné dočasné pohyby** – např. za účelem cestovního ruchu, odpočinku, rekreace, návštěvy přátel, atd. Jsou nepravidelné a to nejen v četnosti, ale i ve vzdálenosti, času a směru. I přesto, že se jedná o nejfrekventovanější pohyby, sledují se pouze na základě některých dotazníkových šetření v určité oblasti a právě tyto pohyby jsou také předmětem našeho průzkumu.

Zelinsky (1971), který mimo jiné vytvořil hypotézy o změnách mobility, definoval prostorovou mobilitu jako územní mobilitu, která zahrnuje celkové sociální i fyzické pohyby. Zároveň uvedl, že je tento termín velmi rozsáhlý a obsahuje jak stálé, tak přechodné změny bydliště a může být specifikován i jako cirkulace pohybů většinou s krátkým trváním, opakováním nebo s cyklickou povahou. Může dále zahrnovat víkendové či sezónní přesuny nebo například cesty v rámci odpočinku, nákupy, návštěvy přátel, lékaře, kostela apod. Dále konstatuje, že územní mobilita je zachycována od krátkých, převážně rutinních či opakujících se pohybů až po mezikontinentální cesty.

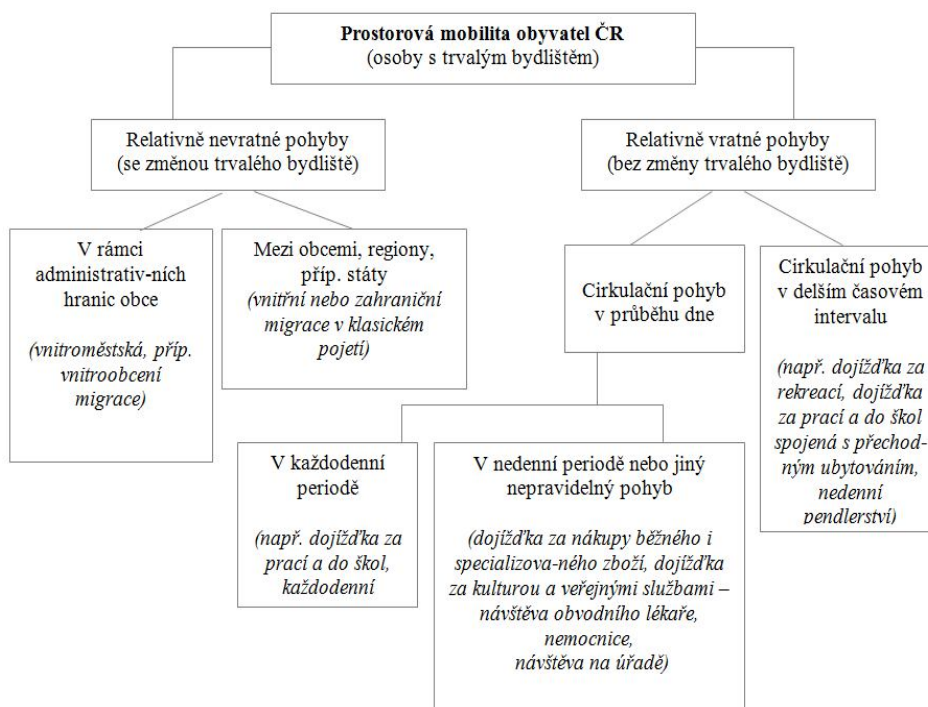
Jak bylo uvedeno mimo migrace, která souvisí se změnou trvalého bydliště a představuje nevratný pohyb, lidé cestují v rámci vratné mobility nazývané cirkulační pohyb a to v delším časovém intervalu nebo v průběhu dne, který se dále dělí na další podskupiny (viz Obrázek 1). Některé druhy jsou statisticky sledované (např. migrace), ale tato práce se soustředí hlavně na ty, jejichž záznamy nejsou podrobně zpracované (viz *Úvod a cíle práce*).

Dojíždka do zaměstnání či do škol je jedinou složkou mobility, která je podrobně statisticky zjišťována. Zároveň patří mezi nejdůležitější a nejčastější formy cirkulačních či kyvadlových pohybů vůbec. Kromě Českého statistického úřadu se jí zabývali geografové jako např. Macka (1962, 1964 a 1969), Hampl a Kühnl (1967, 1983), Květůň (2011) a další.

Dojíždka za prací či do škol, které se účastní velká část obyvatel, většinou představuje pohyb přes administrativní hranice obce, kde mají své trvalé bydliště. Již od roku 1961 byla u nás zjišťována na základě sčítání lidu a to pomocí anketárních šetření a od tohoto roku je zaznamenávána pravidelně. Používá se především pro vymezení spádových hranic obce a intenzitu vztahu mezi centrem a jeho zázemím. Je ovlivněna nestejným rozmístěním ekonomicky aktivních a pracovními příležitostmi popř. vzdělávacími zařízeními a současně formuje prostorové vazby v sídelním systému. (Toušek et al., 2006)

Veškerá prostorová mobilita se v České republice zintenzivňuje zejména po roce 1989, kdy postupně dochází k vlně automobilizace, zlepšení infrastruktury, změně sídelního systému a přechodu z veřejné dopravy na individuální. Vše se tím značně zrychluje a lidé se stávají více mobilnější. Mezi nejpoužívanější zdroje informací o prostorových přesunech patří deníkové záznamy trasy. Zároveň se objevují alternativní zdroje získávání informací o denních trajektoriích obyvatel využívané hlavně v zahraničí pomocí GPS (Global positioning system) a mobilních telefonů. Tento proces musí být současně doprovázen řízenými rozhovory nebo dotazníkovým šetřením. S tím ale přicházejí problémy, jelikož je celý tento výzkum velice finančně nákladný a časově náročný nejen pro zpracovatele, ale i pro samotné účastníky. Respondenti musejí být do velké míry zainteresováni v průzkumu a při zaznamenávání pomocí zařízení pro určování polohy GPS ho musejí neustále nosit u sebe a kontrolovat jeho dobíjení apod. Mezi další novodobé technologie zjišťování prostorové mobility patří například přenosné počítače, bezdrátové komunikační sítě nebo mytné brány, které rozeznávají poznávací značky automobilů. Tímto způsobem je možné velmi podrobně zdokumentovat každodenní cestování jednotlivců. (Novák, Temelová, 2012)

Obr. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatel



Zdroj: [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

Z Obrázku 1 nás v této práci budou nejvíce zajímat cirkulační pohyby v průběhu dne, kdy respondenti zaznamenávali pohyby v každodenní periodě, kam patří např. dojíždka za

prací a do škol. Dále pak zapisovali pohyby v nedenní periodě nebo jiný nepravidelný pohyb, kam patří např. cesty za službami, kulturou, k lékaři apod. Tak získáme jasný přehled, jak cestují a jak využívají čas během sledovaného období. Nepravidelnými pohyby se ve svých výzkumech zabývali např. Moya a Palomares (2012), Frageholm a Broberg (2009), Layos (2007) a z českých geografů např. Novák (2004), Škrottová (2009), Bajt (2011) a Tinková (2012). Jelikož patří zanalyzování i těchto pohybů mezi cíle práce, teoreticky se budeme zabývat samotnou geografii času v následující podkapitole.

## 1.2. Geografie času

Geografie času neboli time - geography se rozvíjela zejména od 60. let 20. století, kdy její základy položil švédský geograf Torsten Hägerstrand. Navazoval tak na populační teorie ze 40. let. V jeho člancích o migracích (1963) se objevily jedny z prvních grafů zachycujících denní trajektorie. Zároveň si uvědomoval, že se geografie nemůže soustředit pouze na prostor, ale musí také zohledňovat čas, lidský faktor a limitovanost. Ve snaze odstranit tyto problémy začal s dalšími spolupracovníky pracovat na projektu Využití času a ekologická organizace na tzv. Lundske škole v jihošvédském městě Lund (Ira, 2001). 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 sestrojít na základě systematického přehrávání časoprostorových událostí v krajině. (Roubalíková, 2009)

Time - geography podle Iry (2001) představuje reprodukci a produkci společenského života, která je závislá na lidských subjektech. Tyto subjekty si vytvářejí cesty v prostoru i čase za účelem docílení jednotlivých projektů, které jsou omezeny různými strukturami.

Podle Iry (2001) v práci Čas, prostor a lidské podmínky (1975) definoval Hägerstrand v návaznosti na pojetí geografie času soubor podmínek, které ovlivňují lidský život a také společnost. Slouží pro popis skutečného života, ve kterém studie probíhají a současně jsou určitým způsobem limitovány. Zní takto:

- Nedělitelnost lidského bytí a dalších forem života
- Časové omezení délky života jedince a dalších forem reálného světa
- Omezená schopnost člověka zúčastňovat se více jak jednoho děje současně
- Fakt, že tento děj má omezené trvání
- Fakt, že přemísťování mezi jednotlivými body v prostoru spotřebovává čas
- Omezená schopnost lidí vměstnat se do určitého prostoru

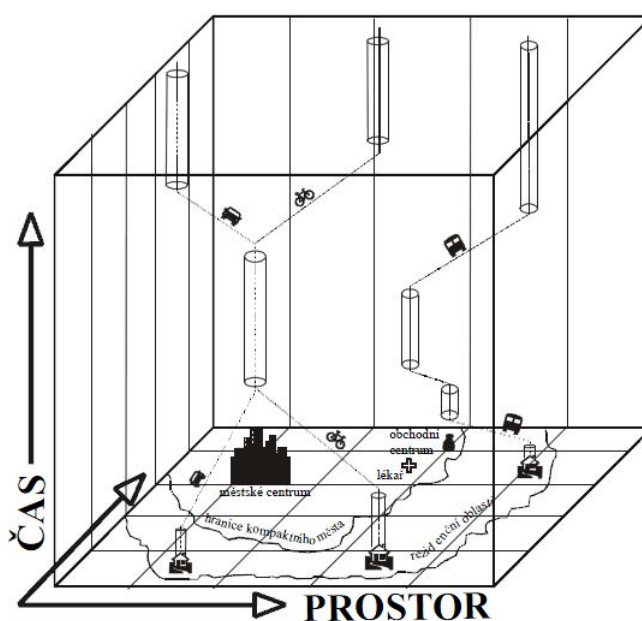
- Ohraničená velikost prostoru potřebná pro určitou činnost vykonávanou v určitém čase
- Fakt, že každá situace je zakořeněná v situaci předešlé. Jinými slovy, lidé jsou schopni plánovat a ovlivňovat svou budoucnost. Využívají při tom své minulé zkušenosti.

Geografii času se zabývají i čeští geografové jako např. Daněk (2008:31, in Toušek et al.), který ji definoval takto:

*„Geografie času je přístup, který chápe čas a prostor jako zdroje, které jsou přímou součástí utváření společenského života. (...) Vychází z přesvědčení, že čas a prostor společně vytvářejí rámec, který poskytuje lidem příležitost vstupovat do kontaktu s jinými lidmi a institucemi.“*

Novák (2004) se ke geografii času vyjadřuje podrobněji s uvedením jasných příkladů. Celoživotní dráhu jednotlivce specifikuje jako posloupnou cestu skrz časoprostor, kdy nelze veškeré záznamy a činnosti (aktivity, poznatky, zkušenosti) zkomprimovat do jediné časoprostorové linie. Denní záznam mobility člověka je pak jakousi mapou s mnoha cestami a uzly. Pro podložení tohoto tvrzení uvádí ve své práci následující *Obrázek 2*.

Obr. 2: Názorná ukázka dynamické mapy



Zdroj: Novák, 2004

Obrázek 2 znázorňuje prostor a čas v mobilitě člověka. Cesty jsou znázorněny spojnice a vážou se na jednotlivé uzly. Čím strmější tyto spojnice jsou, tím rychleji probíhal přesun mezi jednotlivými časoprostorovými uzly. Zároveň zobrazují, jaký dopravní prostředek byl použit pro danou cestu. Výška válce u jednotlivých uzlů pak představuje čas, který člověk v dané stanici strávil. Za jednotlivé stanice pak můžeme považovat místa, ve kterých dochází k jednotlivým aktivitám jako např. nákupy, práce, škole apod. Za jeden den může jednotlivec navštívit mnoho stanic, ale také žádnou. (Novák, 2004)

Toto schéma nám pomůže k pochopení některých cílů bakalářské práce, jelikož se v analytické části budeme zabývat právě každodenními cestami jedince a jejími charakteristikami v souvislosti s rysy jednotlivce či skupiny.

### **1.3. Feministická geografie**

Feministická geografie se začala vyvíjet už od 60. let 20. století na základě druhé vlny feministického hnutí v USA. Do povědomí se dostala také díky článku Alison Hayfordové (The geography of women: an historical of introduction), který byl vydán v roce 1974 v radikálním časopise. Do poloviny 70. let totiž socioekonomičtí (humánní) geografové nahlíželi na společnost z hlediska chování v prostoru jako na univerzální, tvořenou podobnými a neutrálními (rodově) lidmi. Rozdíly existovaly pouze na základě zdrojů moci (radikální či marxističtí geografové) nebo odlišných světů a míst (humánní geografové). Až feministická geografie prokázala, že existují rozdílnosti mezi ženami a muži, ale také mezi dětmi a dalšími skupinami osob, které byly tvořeny odlišnou etnicitou, národností, sexuální orientací apod. Kritizovala, že chápání současné společnosti je značně maskulinní a že chování v prostoru je ztotožňováno s muži. To se např. projevovalo tím, že geografové preferovali při výzkumu mužské činnosti jako hutnictví a strojírenství před péčí o děti a staré lidi. Dalším příkladem mohou být různé, ač dobré a známé, lokalizační modely (Christallerův, Weberův a další), které ale opomíjely reprodukční činnosti jako výchovu dětí, vzdělání aj. (Daněk, 2008)

Prostřednictvím feministické geografie se tedy začaly soustředit i na činnosti spojené s běžným každodenním životem (dojížděka za prací či do škol, péče o rodinu a dalších). Také změnila pohled na studium základních lidských potřeb, mezi které např. patří potrava, vzdělání, zdravotní péče a zároveň působila na změnu výzkumných metod v geografii. (Škrotořová, 2009)

Ve vývoji feministické geografie vznikly tři hlavní proudy, které studují vztahy mezi muži a ženami v rámci prostoru. Všechny tyto proudy jsou stále součástí dnešní geografie. Patří sem geografie žen, geografie rodových a sociálních vztahů (marxistická) a poststrukturalistická geografie diference. (Škrottová, 2009)

Pro naše téma je nejdůležitější první a poslední výše zmiňovaný proud. Geografie žen, která se zabývá rozdíly mezi muži a ženami z hlediska jejich zkušeností a klade si za cíl prosadit ženy v geografickém výzkumu a zároveň poukázat na určitou diskriminaci v různých oblastech (postavení na trhu, plat apod). Současně dokazuje, že ženy mají odlišné zkušenosti avnímání. Zaobírá se jejich rolí matek a pečovatelek v geografickém kontextu. Využívá se k porovnání rozdílů v územních jednotkách a to ze socioekonomických charakteristik, mezi které patří např. zaměstnanost a vzdělání a snaží se o jejich vysvětlení. To přispívá kupříkladu k pochopení, jakou roli může znamenat pro danou problematiku určitá oblast či region. (Daněk, 2008)

Z feministické geografie a zejména z proudu geografie žen vychází pojem gender, kterým se budeme zabývat v analytické části, a proto je nutné jej definovat. Liší od označení pohlaví tím, že se jedná o společensky vytvořený rozdíl mezi muži a ženami. Jinými slovy se jedná o kulturní rozdílnost, kdežto pohlaví vychází z biologické podstaty člověka. Feminističtí geografové se ale od 80. let odpoutávají od zkoumání nadřazeného postavení muže či výlučně genderových vztahů a soustředí se i na charakteristiky rasových skupin, etnicity, věku, náboženství atd. a na základě těchto odlišností také zkoumají vykořisťování a zneužívání žen. Tento přístup se označuje jako geografie diference – popř. poststrukturalistická geografie diference. (Daněk, 2008)

## **2. Doprava a proměny dopravního chování v ČR**

Doprava má velký význam a ovlivňuje funkční i prostorové vztahy. V posledních desetiletích se její význam stále zvyšuje a dynamicky se proměňuje. (Seidenglanz, 2008) V České republice a v jiných postkomunistických státech se rozvíjí hlavně individuální doprava a to zejména po pádu komunismu, tedy po roce 1989.

Výstavba a rozvoj dopravní sítě (zejména silniční) v dnešní době probíhá hlavně ve spojení se suburbanizací a je také významný pro hospodářský růst daného regionu. Také patří mezi lokalizační faktory zejména pro rozvoj průmyslu, bytové zástavby a dalších. Současně napomáhá k překonání bariér prostoru (vzdálenostní, rozdílná kvalita infrastruktury) a ke stále rychlejšímu přesunu osob, nákladů i informací. Z hlediska funkčních vazeb utváří i spádové regiony, kde dochází např. k interakcím mezi městem a jeho zázemím a to hlavně při dojížděcí do zaměstnání, škol a za službami. Pochopitelně také dochází k propojením vzdálenějších geografických oblastí (Seidenglanz, 2008). V České republice existuje sever – jižní polarita, kdy je sever více industrializovaný, zalidněný a protkaný dopravní sítí. (Marada, 2003)

S dopravou souvisí pojem akcesibilita neboli dostupnost, kterou můžeme definovat jako určitý počet příležitostí, které jsou v určitém místě dostupné z hlediska vzdálenosti i času. Pokud se tedy dané místo nachází ve větší vzdálenosti od zdrojů různých lidských potřeb (obchody), činností (zaměstnání) a aktivit (sportovní haly apod.), je člověk více závislý na své vlastní schopnosti (např. prostřednictvím automobilu) dopravit se na požadované místo. Některé oblasti se tak i díky nedostatečné dopravní síti, neodpovídajícímu zajištění veřejné dopravy apod. stávají periferními, kam můžeme zařadit např. venkovská sídla.

V následujících podkapitolách se tedy budeme zabývat dvěma nejvýznamnějšími druhy dopravy pro náš region a jejich proměnami v posledních desetiletích.

### **2.1. Silniční doprava**

Silniční doprava patří mezi nejvýznamnější druhy pozemní dopravy. Napomáhá tomu i výstavba dálnic a rychlostní silnic, která započala již před rokem 1989 (Blaťák, 2011). Před rokem 1989 v dopravě ale převažovala hlavně veřejná doprava a současně se toto období značilo nízkou automobilizací. Změna nastala v 90. letech, kdy nastoupil trend využívání individuální dopravy a veřejná doprava (autobusy a vlaky) ustoupily do pozadí. V transformačním období tak došlo k přeměnám, které v jiných západních zemích trvaly i 30 let. (Marada, Květoň, 2006)



Expanze silniční dopavy měla za následek některé geografické dopady, které můžeme sledovat i v České republice a Seidenglanz (2008) je popisuje takto:

- Flexibilizace pozemní dopavy – zvýšil se počet míst, které jsou dopravně dostupné
- Prostorová dekoncentrace – týká se rozložení obyvatelstva a zároveň dalších socioekonomických činností (proces suburbanizace)
- Růst prostorové mobility obyvatelstva – mění se životní styl a s tím i cestování jednotlivců

Všechny tyto geografické dopady silniční dopavy jsou navzájem provázány. Jistou roli zde hraje i samotné rozložení dopravní sítě, jelikož průmysl a další činnosti bývají situovány v návaznosti na silniční infrastrukturu. S tím se tedy může zvýšit i ekonomická a hospodářská úroveň oblasti a zároveň počet pracovních míst, tudíž i počet obyvatel a prostorová mobilita. Koncentrací nebo vznikem socioekonomických činností v daném regionu se zvýší i akcesibilita.

Jak již bylo zmíněno, v posledních desetiletích se významně navýšila míra automobilizace neboli počet osobních automobilů na jednu osobu. Prostorově se ale její míra liší (viz Příloha 1). V 90. letech proběhla značná automobilizace a to zejména v trojúhelníku Cheb - Praha – České Budějovice, do kterého spadá i region POÚ Písek. Tato oblast je v dnešní době charakteristická nižším nárůstem, její úroveň je ale stále vysoká. Nejvyšší je tedy v jihozápadních Čechách a ve velkých aglomeracích a přesouvá se i do suburbií a na Moravu (Květoň, 2011). Zároveň platí, že v malých sídlech je větší automobilizace, která nahrazuje nedostatečnou veřejnou dopravu. Poptávka po dopravě kvůli špatné dostupnosti je vysoká, ale počet potenciálních cestujících je malý. Vozový park ve venkovských oblastech je ale starší. Ve městech je to způsobeno hlavně větší ekonomickou úrovní a pokročilejším vývojem. Oproti vyspělým západním státům má ale Česká republika stále nižší míru automobilizace. (Marada, Květoň, 2010)

Veřejná autobusová doprava je tedy v současnosti využívána méně. V 90. letech totiž na trh nastoupili noví dopravci, jejichž cílem byl zisk. Z důvodu neefektivnosti tak bylo zrušeno mnoho linkových spojů a to plošně v celém Česku. Na začátku transformačního období byl poměr mezi veřejnou dopravou a individuální 80 : 20, kdežto v dnešní době je to asi 50 : 50 (Květoň, 2011). Stejně jako u automobilizace nemůžeme říci, že by míra využití veřejné dopavy byla stejná ve všech oblastech České republiky. Počet spojů se odvíjí od populační velikosti a charakteru osídlení, aby docházelo k přijatelné efektivnosti. Veřejná doprava je

tedy více využívána v kompaktních sídlech, kde je nižší automobilizace (Morava a Slezsko). Některá sídla těží z toho, že se nacházejí na frekventované linii mezi většími sídly, která jim dává více příležitostí k využití tohoto druhu dopravy. Veřejná autobusová doprava také závisí na samotné preferenci jednotlivce, na finančních možnostech a na jeho vlastním rozhodnutí, kdy často volí pohodlí. (Marada, Květoň, 2010)

Městská hromadná doprava má stále svou roli ve větších aglomeracích, popř. v jejich zázemí, což můžeme podložit kupříkladu výsledky šetření Bajta (2011) na Českobudějovicku, kdy MHD využívá 4,6 % obyvatel. Ve větších městech se vytváření různá omezení při využití osobního automobilu (časová náročnost, zácpy, nemožnost zaparkování vozidla na daném místě apod.) a tak je často pro každodenní mobilitu výhodnější využít MHD.

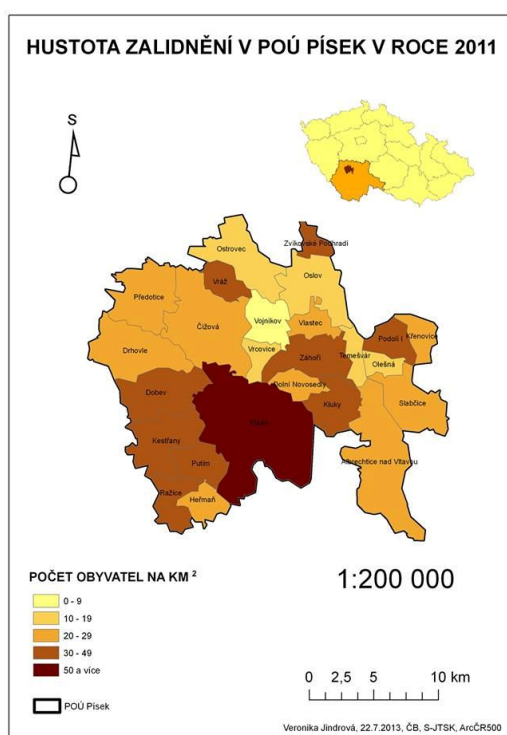
## **2.2. Železniční doprava**

Železniční síť se začala vyvíjet s nástupem průmyslové revoluce, kdy měla zcela zásadní význam pro rozvoj regionu. Rovněž obyvatelstvo i socioekonomické činnosti se koncentrovaly v její blízkosti. V České republice je jasný rozdíl mezi severní a jižní polovinou, kde stejně jako u silniční sítě má větší hustotu právě na severu, což je dáno historickým vývojem a také na Moravě, což ovlivňuje samotné Brno (Hulínová, 2006). Ještě před rokem 1989 měla ale železniční doprava spolu s autobusovou své postavení. Postupem doby její význam začal klesat a začala se využívat především pro převoz velkých nákladů (Seidenglanz, 2008). Následně docházelo k rušení mnoha kilometrů tratí a i ve venkovských regionech je efektivnější využívat autobusovou dopravu než železnici. Lokální tratě a jejich frekvence totiž neuspokojují poptávku obyvatel a stávají se ztrátovými (Marada et al. 2006). Aby obstála v současné konkurenci, elektrifikují se hlavní tahy železnic, ale přesto jsou železnice na mnoha místech ve špatném stavu či nedostačující.

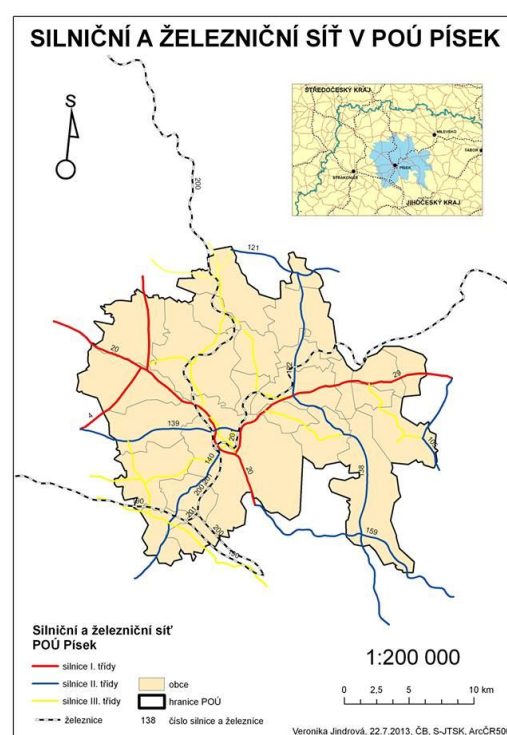
### 3. Stručná charakteristika POÚ Písek

Pověřený obecní úřad Písek se nachází na severozápadě Jihočeského kraje, který spolu s Plzeňským krajem tvoří NUTS II. Jihozápad (statistická územní jednotka – sdružené kraje). Skládá se celkem z 25 obcí (viz Mapa 1) a k 31. 12 2012 byl tvořen podle ČSÚ 39 075 obyvateli. Samotné město Písek pak má 29 729 obyvatel (ČSÚ, 2012). Leží ve stejnojmenném okrese, který na severu sousedí se středočeským okresem Příbram, v rámci jižních Čech má východní hranici s okresem Tábor, jihovýchodně s Českými Budějovicemi a od jihozápadu po severozápadu hraničí s okresem Strakonice.

Mapa 1



Mapa 2



Celý Jihočeský kraj se značí nízkou hustotou zalidnění, která podle údajů ČSÚ k 31. 12. 2011 byla 63 obyv./km<sup>2</sup>, což platí i pro POÚ Písek, kde největší hustoty dosahuje pochopitelně samotné město Písek (viz Mapa 1). Podrobnými demografickými údaji se budeme zabývat v jednotlivých kapitolách analytické části. Samotné město Písek má regionální význam a je centrem dojížděky za prací i do škol a to v rámci okresu. V menší míře do tohoto města dojíždí i obyvatelé z ostatních oblastí (SLDB, 2001). V poslední době se rozrůstá, vzniká zde nová bytová zástavba i zástavba rodinných domků na okrajích Písku. Postavila se zde nová průmyslová zóna, která představuje pracovní místa i pro okolí a modernizují se prostory opuštěných kasáren pro technologické centrum, ale i pro nové byty. Počet obyvatel se zde od roku 2006 zvyšuje hlavně díky počtu přistěhovalých. (ČSÚ, 2012)

V Jihočeském kraji dominují silnice III. třídy s 62 % podílem z celkové délky silniční sítě. Na území se nachází pouze 19,4 km úseku dálnice D3, která by zvýšila konkurenceschopnost samotného kraje. Celkově se potýká s nedostatečným napojením na rychlostní silnice a dálnice, což způsobuje zatížení alternativních páteřních silnic jako je např. I/20 nacházející se v POÚ Písek, která se táhne od Karlových Varů až do Českých Budějovic a patří mezi hlavní dopravní toky (Jihočeský kraj, 2013). Tato silnice, která má sloužit jako hlavní spoj z POÚ Písek (popř. Karlových Varů či Plzně) do krajského města, je ve velmi špatném stavu. POÚ Písek také prochází rychlostní silnice R4 z Prahy, která se kříží na křižovatce U Nové Hospody (kousek od obce Předotice) se silnicí I/20 a pokračuje dále přes Strakonice až do Strážného a na česko - německé hranice (Ředitelství silnic a dálnic, 2012). V POÚ Písek se pak nacházejí další silnice, které ale nejsou tolik zatížené. (*viz Mapa 2*)

Jihočeský kraj disponuje poměrně dostačující sítí železničních tratí, značná část z nich je ale ve špatném stavu. Jak je patrné na Mapě 2, přes POÚ Písek vede trať 190 z Českých Budějovic přes Ražice do Plzně, trať 200 na trase Protivín – Písek – Zdice, a trať 201 z Tábora do Ražic. Elektrifikovaná je celá trať 190 a pak tratě 200 od Písku do Protivína a 201 také od Písku do Ražic. (*viz Příloha 2*)

Podle údajů o počtech spojů z Idosu je autobusová doprava zajišťována hlavně ve směru České Budějovice a Praha. Spoje do menších obcí se redukuje z důvodu nerentability. V samotném Písku existuje městská autobusová doprava, kterou využívají hlavně zaměstnanci průmyslové zóny.

## 4. Metodika sběru a analýzy dat v POÚ Písek

### 4.1. Proces přípravy dotazníkového šetření

Před zahájením samotného dotazníkového šetření bylo nutné sestavit tabulku počtu obyvatel rozřazených do jednotlivých intervalů za všechny obce (*viz Tabulka 1*) z údajů ze SLDB (2001) a aby byl vzorek reprezentativní, bylo potřebné zjistit ze stejného sčítání počet domácností ve sledované oblasti, které musely být v průzkumu zastoupeny alespoň 1 %. Kupříkladu Moya a Palomares (2012) pracovali při šetření prostorové mobility v Madridu s přibližně 0,5 % vzorkem, což bylo zapříčiněno tím, že průzkum dělali v mnohem větším regionu s velkým počtem domácností, kde by bylo velice náročné analyzovat tak obsáhlý vzorek respondentů. Následně bylo prostřednictvím kvótního vzorku určeno, kolika domácnostem v daném intervalu podle počtu obyvatel a v jakých obcích budou dány dotazníky k vyplnění. Takto vyšlo, že se v POÚ Písek provede dotazníkové šetření v 72 domácnostech, kde vzhledem k počtu obyvatel v Písku, nejvíce dotazníků připadalo právě na toto město. (*viz Tabulka 1*)

Tab. 1: Počet dotazníků v obcích v POÚ Písek v roce 2012

Kategorie	Počet dotazníků	Obce
0 - 99	1	Olešná, Temešvár, Vojníkov
100 - 199	1	Dolní Novosedly, Křenovice, Vlastec, Vrcovice, Zvíkovské Podhradí
200 - 499	6	Heřmaň, Oslov, Ostrovec, Podolí I, Předotice, Putim, Ražice, Slabčice, Vráž
500 - 999	7	Albrechtice n. Vltavou, Čížová, Dobev, Drhovle, Kestřany, Kluky, Záhoří
1000 - 2999	0	x
3000 - 9999	0	x
10 000 a více	57	Písek

Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

Z *Tabulky 1* je patrné, že je POÚ Písek tvořen 25 obcemi a do určité kategorie spadalo více obcí, než byl požadovaný počet dotazníků. Proto bylo více možností, v jaké obci se provede dotazníkové šetření, a také záleželo na ochotě samotných respondentů.

### 4.2. Dotazník

Aby bylo možné začít s dotazníkovým šetřením, bylo nutné vytvořit samotné dotazníky, které odpovídaly požadovaným cílům sledování (*viz Příloha 3 – 6*). Součástí každého dotazníku byl průvodní dopis, aby oslovení respondenti věděli, jakého průzkumu se účastní a kam mohou směřovat případné dotazy. Dále obsahoval:

- **Formulář A** se základními údaji o domácnosti – počet osob v domácnosti, celkový čistý měsíční příjem domácnosti, počet osobních automobilů, pohlaví, věková kategorie, postavení v domácnosti, ekonomická aktivita,
- **Formulář B** se vzorem vyplněného dotazníku,
- **Formuláře B pro respondenty** na vyplnění denních cest – počátek, konec a trasa cesty, dopravní prostředek, účel a periodicita cesty, vzdálenost a čas.

Všechny části dotazníku byly jednostránkové kromě formuláře B pro respondenty, kde byl počet stran odvozen od počtu dnů šetření a následně při samotném oslovování od počtu členů domácnosti. Výsledkem tedy bylo, že tří členná domácnost měla celkem 9 formulářů B pro respondenty, jelikož šetření současně probíhalo ve 3 dnech a to v pondělí, ve středu a v sobotu. Jinými slovy, každý jednotlivec měl 3 formuláře B pro respondenty.

K tomu, aby oslovení mohli vyplnit dotazník, museli splňovat základní podmínku a to takovou, že se domácnost musela skládat alespoň ze tří členů a zároveň museli být starší 12-ti let. Samozřejmě museli bydlet v požadované obci, kde probíhalo šetření.

### 4.3. Průběh šetření a analýzy dat

S takto vytvořenými dotazníky a předem určenými podmínkami bylo možné začít s dotazníkovým šetřením. Šetření se konalo v pondělí 15. října 2012, ve středu 17. října 2012 a v sobotu 20. října 2012. Respondenti byli osloveni několik dnů dopředu, aby nadcházející týden mohli zaznamenávat své cesty. Průzkumu se účastnili obyvatelé Albrechtic nad Vltavou, Čížové, Dobevi, Dolních Novosedel, Heřmaně, Kluk, Oslova, Předotic, Ražic, Vojníkova, Záhoří, Zvíkovského Podhradí a Písku. V kategorii 100 – 199 obyvatel je o 2 dotazníky více, jelikož zde byli lidé vstřícní při dotazování. V Písku byl největší počet dotazníků, a proto byli osloveni i respondenti v průmyslové zóně a po dohodě s ředitelem Úřadu práce a tajemnicí Městského úřadu v Písku byly dotazníky rozeslány v elektronické podobě zaměstnancům těchto institucí.

Posléze se tedy shromáždil potřebný počet vyplněných dotazníků a veškerá data byla zaznamenána do elektronické podoby. Z velkého počtu dat byly zanalyzovány některé vybrané procesy uvedené v *kap. 5* v souvislosti s cíly bakalářské práce, pro které byly vytvořeny potřebné tabulky a grafy. V návaznosti na tyto procesy jsou v následující podkapitole uvedeny hypotézy a výsledky šetření jsou zaznamenány v kapitolách analytické části práce.

#### 4.4. Hypotézy

- Na základě teoretické práce Lawa (1999) lze předpokládat, že ženy konají mnohem kratší cesty při své každodenní mobilitě. Stejně výsledky se objevují i v práci Ivana a Tvrdeho (2006) v Moravskoslezském kraji, kde ženy byly např. méně ochotné dojíždět do zaměstnání na větší vzdálenosti, které trvají více jak půl hodiny. Moya a Palomares (2012) zase tvrdí, že ženy méně při svých cestách a to zejména do zaměstnání využívají automobil a více chůzi. Zároveň počet cest za účelem cesty za/z nákupu, služeb je naopak vyšší než u mužů. Autoři se shodují, že ženy mají totiž různé domácí povinnosti, jiné postavení na trhu, dosahují často nižších příjmů než muži a také zastávají roli matky, která se stará o rodinu. Žena si dokáže cestu lépe naplánovat, aby nečinila zbytečné cesty navíc, které zaberou více času, ale zároveň musí konat určité cesty, které vyplývají z její role. Průzkumy byly prováděny ve větších regionech, ale stejné výsledky se mohou objevit i při hodnocení tohoto vzorku.
- Z hlediska prostorové mobility dle věku urazí malé vzdálenosti děti, které jsou součástí kategorie 12 - 17 let, jelikož jejich mobilita se shlukuje kolem domova a školy z důvodu jejich vysoké závislosti. Vykonávají různé volnočasové aktivity, které jsou organizovány dospělými a zároveň vykazují určitou míru bezpečnosti. Tvrzení lze podložit studií Fagerholm a Broberg (2011) prováděné ve městě Turku ve Finsku, které došli k závěru, že se děti do 14- ti let věku pohybují v okruhu 0,5 – 1 km od bydliště a pokud cestují na delší vzdálenosti, tak převážně s rodiči.
- Ekonomický status je jeden z nejdůležitějších faktorů, které ovlivňují prostorovou mobilitu. Pracující zaměstnanec musí docházet do práce, OSVČ může pracovat na více místech a urazit za den větší vzdálenosti, studenti docházejí či dojíždí denně do školy a naopak osoba na mateřské či rodičovské dovolené pečuje celý den o dítě a její prostorová mobilita bude odlišná. Práce Nováka (2004) například uvádí, že matky starající se o malé dítě málokdy opouštějí domov a cesty vykonávají nejčastěji za účelem nákupu a v rámci volného času. Ekonomický status respondentů tedy bude mít značný vliv na jejich prostorovou mobilitu a na účel, vzdálenost i čas vykonaných cest.

## 5. Analytická část - vyhodnocení dat v POÚ Písek

### 5.1. Základní charakteristiky domácností a respondentů

Průzkumu se účastnilo celkem 74 rodin tvořené 237 respondenty. Převážný počet rodin byl tří členný. Je třeba podotknout, že se šetření mohly účastnit pouze osoby starší 12-ti let, čili ve skutečnosti mohly mít více členů. Za nimi byly rodiny čtyř členné a mizivý počet pěti členných. Žádná rodina neměla více 6 a více členů, což je v dnešní době výjimečný počet objevující se spíše ve specifických rodinách. (*viz Tabulka 2*)

Z *Tabulky 2* je patrné, že celkový čistý měsíční příjem domácnosti dosahoval nejčastěji 20 až 30 tis. Kč. Do 10 tis. Kč neměla žádná rodina. Pro nejpřesnější výpočet celkového čistého příjmu domácnosti byl využit medián, jehož výsledkem bylo 29 375 Kč. Podle údajů Ministerstva práce a sociálních věcí z roku 2011 připadalo na 1 domácnost v České republice 27 305 Kč celkového měsíčního příjmu. Z toho vyplývá, že sledovaný vzorek je příjmově mírně nadprůměrný. Je nutné uvědomit si, že šetření bylo prováděno v mnohem menším vzorku, kde převažovaly zaměstnané osoby a vzorek neodpovídá takovému složení jaký je v celé České republice (např. odlišné regiony s jiným příjmem, rozdílná nezaměstnanost apod.) Zároveň průzkum byl prováděn v roce 2012, kdy se příjmy oproti předešlému roku mohly změnit.

Rodiny měly nejčastěji jeden osobní automobil. Hodnoty u dvou automobilů na domácnost dosahovaly už nižších počtů. Na jeden osobní automobil tedy připadá 2,37 osob (*viz Tabulka 2*). Podle dat z Centrálního registru vozidel k 30. 6. 2012 připadá v okrese Písek na jeden osobní automobil 2,08 osob. V tomto hodnocení jsou tedy respondenti lehce podprůměrní a lze předpokládat, že ke svému cestování budou méně využívat osobní automobil. Při porovnání těchto dvou hodnot je opět nutné počítat s tím, že se náš vzorek byl menší, co se týče počtu respondentů. Jak ale zmiňuje Květoň (2011), POÚ Písek se nachází v trojúhelníku Cheb – Praha – České Budějovice pro který je charakteristické, že se zde zpomalil nárůst automobilizace, jelikož tu proběhla již v 90. letech a v současnosti je trh nasycen, ale i přesto je na dobré úrovni v rámci celé ČR. (*viz Příloha 1*)



Tab. 2: Základní charakteristiky domácností v POÚ Písek v roce 2012

Počet osob v domácnosti *	Počet rodin	Počet os. automobilů	Počet
3	61	žádný	5
4	11	1	43
5	2	2	21
6 a více	-	3	5
<b>Celkový čistý měsíční příjem</b>	<b>x</b>	<b>4 a více</b>	-
do 10 tis. Kč	-	<b>Celkem rodin</b>	<b>74</b>
10 - 20 tis. Kč	7	<b>Celkem respondentů</b>	<b>237</b>
20 - 30 tis. Kč	32	<b>Počet os. na 1 automobil</b>	<b>2,37</b>
30 - 40 tis. Kč	25	<b>Průměrný počet os. v domácnosti</b>	<b>3,20</b>
40 - 50 tis. Kč	8	<b>Medián čistého měsíčního příjmu (v Kč)</b>	<b>29 375</b>
nad 50 tis. Kč	2		

\* Pouze starší 12-ti let

Zdroj: vlastní zpracování

Z Tabulky 3 je mimo jiné patrné, že počet mužů a žen byl téměř vyrovnaný. Počet mužů na jednu ženu činil 1,03. Nejvíce osob dosáhlo věku 36 – 49 let a při výpočtu mediánu věku dojdeme k hodnotě 39,22 let, což se přibližuje věkovému mediánu v České republice, který je podle dat Českého statistického úřadu (dále jen ČSÚ) k roku 2011 40,1 let. Nejvíce zastoupenou složkou z hlediska postavení v domácnosti byly syn či dcera a z hlediska ekonomické aktivity pracující zaměstnanci.

Tab. 3: Základní charakteristiky respondentů v POÚ Písek v roce 2012

Pohlaví	Počet	Postavení v domácnosti	Počet	Ekonomická aktivita	Počet
Muž	119	Otec	66	Pracující zaměstnanec	125
Žena	118	Matka	71	OSVČ	15
Počet mužů na 1 ženu	1,03	Syn, dcera	83	Nezaměstnaný	8
Věková kategorie	x	Babička, děda	4	Studující	69
12 - 17 let	37	Strýc, teta	0	Mateřská/rodičovská dovolená	7
18 - 25 let	46	Jiné	13	V důchodu	13
26 - 35 let	34			Míra ekonomické aktivity	1,66
36 - 49 let	87				
50 - 64 let	24				
65 a více	9				
Medián věku	39,22				

Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

### 5.1.1. Celkové údaje o prostorové mobilitě respondentů v POÚ Písek

Z dotazníkového šetření i z dat SLDB (2001) je patrné, že POÚ Písek působí nejen pro samotnou obec, ale také pro přilehlé obce jako dojížděkové město za prací, do škol, za službami a nákupem s regionálním významem. Téměř všichni dotázaní z okolních obcí mimo

Písek při svých cestách směřovali právě do tohoto města. V posledních 10 letech se zde totiž vystavila nová průmyslová zóna jako zdroj pracovních příležitostí i pro široké okolí. Zároveň to ale vypovídá o faktu, že jsou lidé z okolních oblastí nuceni vyjíždět ze svých obcí k zajištění práce, školy či základních služeb.

Nejsilnějším dnem podle *Tabulky 4* v počtu cest je pondělí, nejslabším pak sobota. Je to logické, jelikož pondělí je začátkem pracovních a školních dnů a sobota slouží spíše k volnočasovým aktivitám, návštěvám přátel apod. Středa zastává roli prostředního dne v pracovním týdnu a snížení počtu cest lze vysvětlit celkovou unaveností respondentů v rámci celotýdenního procesu. Bývá pravidlem, že i tržby v nákupních střediscích bývají právě v tento den jedny z nejslabších a návštěvu je menší počet lidí. Čas i vzdálenost přímo odpovídá počtu cest za jednotlivé dny. Pouze v sobotu byla vzdálenost o něco vyšší než by odpovídalo času. V tento den rodiny cestovaly často společně na delší vzdálenosti a převážně cestovaly osobní automobilem, což zkrátilo dobu cesty.

Tab. 4: Základní ukazatele prostorové mobility v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatel	Den průzkumu			Celkem	Na osobu
	pondělí	středa	sobota		
Počet cest	643	575	342	1 560	6,58
Vzdálenost (km)	5 434,00	4 880,60	4 776,40	15 091,00	63,70
Čas (min)	12 329	11 229	7 976	31 534	133,10

Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

Tab. 5: Periodicita cest podle jejich účelu v POÚ Písek v roce 2012

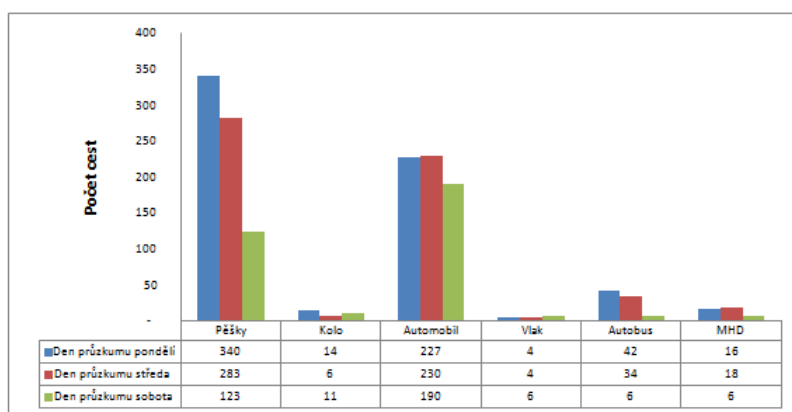
Účel cesty	Periodicita					
	denně (7 x v týdnu)	denně (5 x v týdnu)	často (2 - 3 x v týdnu)	méně často	nepravidelně	náhodně
Do/z práce	24	381	42	10	18	8
Do/ze školy	-	180	37	22	-	6
Za/z nákupu, služby	-	17	65	73	37	9
Volný čas	4	2	60	72	61	21
Návštěva přátel, rodiny	-	-	11	40	65	19
Pracovní cesta, podnikání	-	8	17	16	11	28
Stravování	-	65	12	5	8	2
Jiné	-	7	32	14	18	33

Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

V *Tabulce 5* si můžeme ukázat dělení cest na nepravidelné a každodenní. U cest do/z práce a do/ze školy jasně převažuje periodicita denně (5 krát v týdnu), takže je lze zařadit do každodenních cest, kdy je dojížďka do zaměstnání a do škol statisticky sledována. Stejně periodicity dosahuje i stravování, které souvisí s prací i se školou. Do nepravidelných cest, které jsou hůře sledovatelné, pak tedy patří cesty za/z nákupu a služby, volný čas, návštěva přátel a rodiny, pracovní cesta a podnikání a jiné.

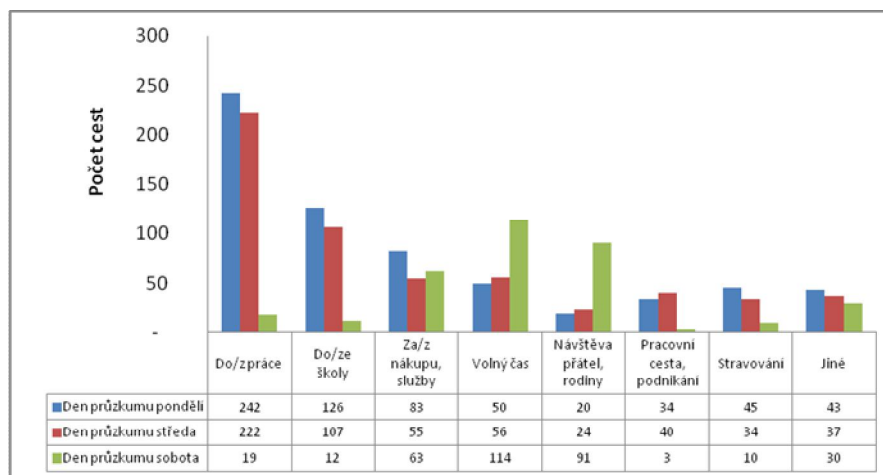
Z *Grafu 1* je patrné, že z dopravních prostředků v rámci všech cest respondenti nejčastěji využívali chůzi. Vzhledem k počtu obyvatel města Písek nejvíce dotazníků vyplňovali přímo jeho obyvatelé a z uvedených adres je patrné, že lidé bydlí často co nejbližší k místům pravidelných cest. Město Písek navíc není tak rozlehlé a většina škol, služeb, obchodů apod. je v dostupné vzdálenosti. Výjimku by mohla tvořit již zmíněná průmyslová zóna, která se nachází mimo centrum, kam lidé cestují hlavně osobním automobilem či veřejnou a městskou hromadnou dopravou. Z hlediska účelů cest cestovali nejvíce do/z práce či do/ze školy a v rámci využití volného času (*Graf 2*). Avšak pokud se zaměříme na jednotlivé dny, záznamy cest jsou rozdílné. V *Grafech 1 a 2* můžeme pozorovat, že v pondělí a ve středu patří mezi hlavní aktivity cesty do/z práce či do/ze školy a nejčastěji využívají chůzi jako dopravní prostředek. V sobotu naopak lidé více využívali při svých cestách osobní automobil a zároveň se proměnily i účely cest a to na volnočasové aktivity, návštěvu přátel a rodiny, nákup a služby. Vzhledem k času zaznamenaného v dotaznících, který strávili především při nákupu, lze usuzovat, že se jednalo o větší nákupy, u kterých je potřebný osobní automobil. Zároveň víkendové dny slouží pro tyto nákupy zejména v supermarketech, na kterých se podílí více členů rodiny, s čímž se shodují i výsledky průzkumu Nováka (2004) prováděného v pražských suburbii. U návštěv přátel a rodiny uvedli nejčastěji dotazující periodicitu nepravidelně (*viz Tabulka 5*), takže tyto cesty dělají spíše výjimečně a z dotazníků lze usuzovat, že jedním z faktorů této periodicity byla také vzdálenost, a proto museli využít právě osobní automobil. Při trávení volného času během všech tří dnů převážně využili chůzi, ale v sobotu bylo velmi špatné počasí, což je jeden z faktorů, který mohl zapříčinit použití osobního automobilu právě v tento den. Volný čas a návštěvu přátel a rodiny většinou konali členové domácnosti společně, tím se také zvýšil počet cest prostřednictvím osobního automobilu.

Graf 1: Cesty podle využití dopravního prostředku v jednotlivých dnech v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

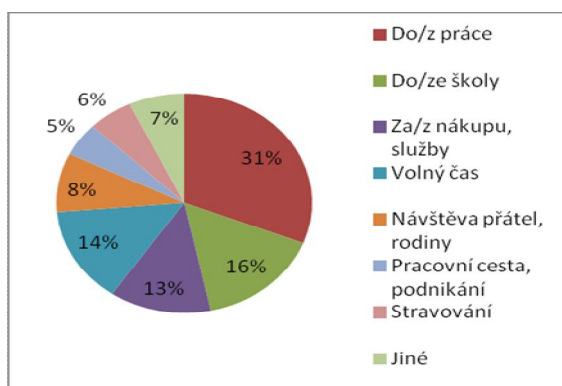
Graf 2: Cesty podle účelu v jednotlivých dnech v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

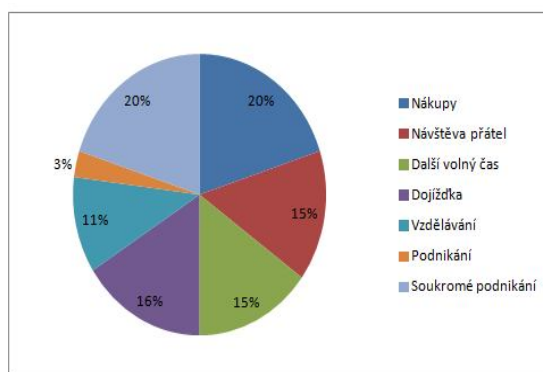
Pokud porovnáme účel cest a jejich počet, vzdálenost a čas v souhrnu všech tří dnů, tak nejvyšších hodnot dosahují cesty do/z práce a do/ze školy, při kterých urazí nejvíce kilometrů a trvají nejdéle. Dále pak nejvíce cest zaznamenali u volného času a také touto aktivitou strávili třetí nejdelší čas, ale nenajeli tolik kilometrů jako u návštěvy přátel či rodiny nebo pracovních cest.

Graf 3: Procento cest podle účelu v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

Graf 4: Procento cest podle účelu ve VB v roce 2010



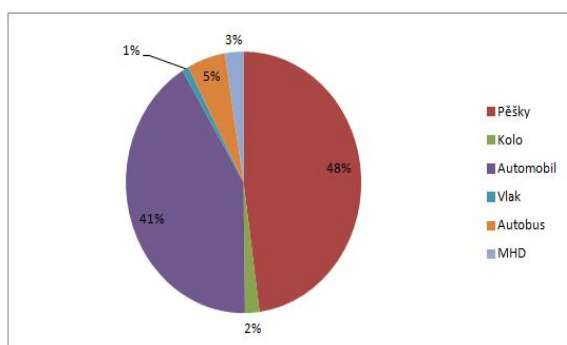
Zdroj: National Travel Survey, 2010

Pro porovnání účelů cest, které se liší, je uveden *Graf 3 a Graf 4* z National Travel Survey (2010) ve Velké Británii. Jak bylo již uvedeno, v regionu POÚ Písek obyvatelé nejčastěji cestují do/z práce a do/ze školy. Až na třetím místě cestují v rámci volného času. Ve Velké Británii však největší procento připadá také na práci (pouze ale 20 %) a dalším důležitým účelem je nakupování se stejnými procenty, další v pořadí, pokud porovnááme stejné ukazatele, je návštěva přátel a až poté cesty do/ze školy. Rozdíly v účelech cest lze

odvodit od jiného stylu života, metodiky a regionu, pro které jsou typické některé znaky. Našeho výzkumu se účastnil také menší vzorek respondentů a zároveň byl zaznamenáván pouze ve třech různých dnech, kdežto údaje za Velkou Británii jsou udávány za celý rok. Spojujícím prvkem, který se objevuje i u nás je, že ve Velké Británii připadá více cest na pracovní dny než na víkendy.

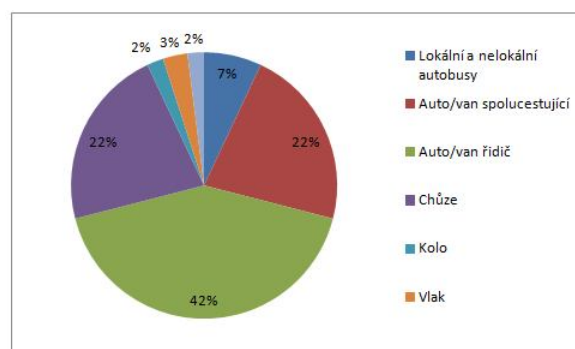
Srovnání lze učinit i s výzkumem v České republice, přesněji v Jesenici, což je naopak suburbánní zóna, kde přesuny do/z práce představují 40 %, druhou příčku zaujímal kategorií ostatní s 27 %. V této studii byla také skupina sport a zábava, kterou lze zařadit do volného času se 17 % a nákupy s 16 % (Pergl, Novák, 2010). S naším dotazníkovým šetřením se tedy shoduje v cestách do/z práce, které také převažují. Sport a zábava (volný čas) a nákupy představují přibližně stejné procento. Skupina ostatní by v našem případě zahrnovala větší výčet účelů, takže je zavádějící ji slučovat.

Graf 5: Procentuální využití dopravních prostředků v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

Graf 6: Procentuální využití dopravních prostředků ve VB v roce 2010



Zdroj: National Travel Survey, 2010

Pro srovnání využití dopravních prostředků při cestování je uveden *Graf 5 a Graf 6* opět z National Travel Survey (2010) ve Velké Británii, který zobrazuje procentuální počet cest uskutečněných daným dopravním prostředkem. Výsledky se značně liší. Ve Velké Británii využívali při cestách ze 64 % osobní automobilovou dopravu, v POÚ Písek naopak převažuje chůze se 48 %. Ve Velké Británii dosahuje pouze 22 %. Důvody proč respondenti v našem šetření využívají hlavně chůzi, jsou uvedené již výše. K vysokému procentu použití osobních automobilů, také přispívá, že ve vyspělých západních zemích se počet obyvatel na 1 automobil pohybuje pod hranicí 2, v našem POÚ je to 2,37. Dalším faktorem je také vzdálenost, kterou při svých cestách urazí, která je mnohem vyšší, jelikož se jedná o větší region. Při porovnání dalších dopravních prostředků jako kolo, vlak, autobus či MHD dosahují obě oblasti podobných hodnot.

Srovnání lze provést i s bližším regionem a to s Českobudějovickem. Tam převažuje osobní automobil (67,3%), následně chůze (43,3%), dokonce 40,7 % jezdí na kole, což je typickým znakem pro danou oblast a 4,6 % výhradně využívá MHD. (Bajt, 2011)

Všechny tyto údaje poukazují na logické rozdíly jednotlivých regionů a jejich obyvatel v časoprostorové mobilitě. Současně je využívána jiná metodika, data jsou z jiných regionů, které mají své typické rysy apod. Zároveň každý jednotlivec má odlišné znaky (ekonomická aktivita, věk, postavení v domácnosti, atd.) a je ovlivněn mnoha různými faktory, které utvářejí jeho jedinečnou mobilitu. Přesto je možné najít některá stejná pravidla, která se shodují při porovnání dvou jinak naprosto odlišných oblastí a lidí.

V následujících kapitolách jsou tedy vyhodnoceny výsledky dotazníkového šetření, zároveň porovnané s jinými studiemi a s uvedením rozdílů. Jsou zaměřeny na charakteristiku genderu, věkových kategorií a ekonomického statusu. V těchto jednotlivých kategoriích je uvedeno postavení v domácnosti, věkové složení, rozložení ekonomické aktivity, počet, vzdálenost a čas cest, účel, využití dopravních prostředků a zároveň demografické údaje.

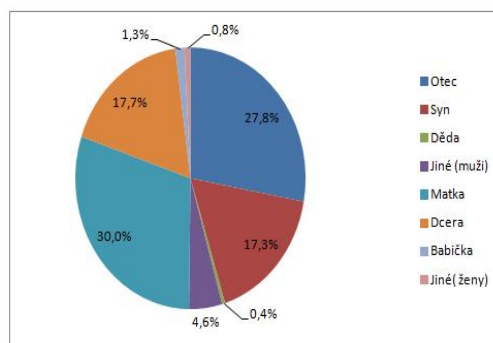
## **5.2. Genderové rozdíly**

Rozdílnost mezi muži a ženami je značná v mnoha sférách života a různorodé chování lze zaznamenat i v časoprostorové mobilitě. Je obecně známé, že ženy dokážou více plánovat své cesty tak, aby v odpovídajícím čase mohly zabezpečit nároky rodiny a společnosti. Žena zastává roli matky a pečuje o děti a domácnost, zároveň mívá jiné postavení na trhu, zpravidla jiné platové ohodnocení apod. Méně používají automobil a více využívají chůzi. Jejich každodenní pohyb je zároveň ovlivněn věkem, ekonomickou aktivitou, příjmem, vzděláním, státní příslušností apod. (Moya, Palomares, 2012). Hlavním nositelem příjmu v domácnosti bývá tedy zpravidla muž. Z tradičního hlediska mívá postavení živitele rodiny. Muži více využívají osobní automobil a cestují méně s menším počtem účelů. Zároveň jsou však jejich cesty delší a také trvají déle. Ke stejným výsledkům došel i Layos (2007) v 10 různých zemích Evropy.

Celkové postavení v domácnosti je třeba zhodnotit z demografického hlediska a ze současných společenských trendů. Zpravidla se rodí více chlapců než dívek, tudíž by mělo být více synů než dcer a ve věku 12 – 17 let také více chlapců. Tento počet je ale téměř vyrovnaný, kdy lehce převažují ženy (*viz Graf 8*). Zároveň chybí údaje o dětech do věku 12-ti let, kde by bylo možné si tuto teorii potvrdit. Ve věku 18 - 25 let zase převládají muži a je zde největší zastoupení synů a dcer, což poukazuje na trend odsouvat rodičovství až do pozdějšího

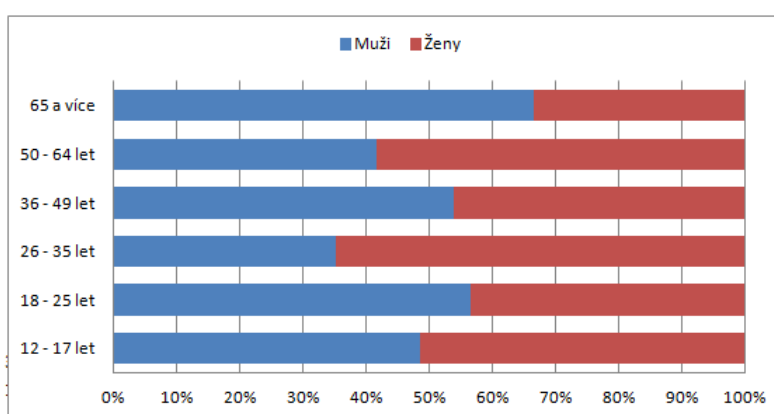
věku. Naopak ve věku 26 – 35 let je více žen a hlavně matek (*viz Graf 8 a Tabulka 14.*) Je třeba vzít v potaz, že se zkoumaly pouze domácnosti, kde bylo podmínkou soužití alespoň tří osob starších 12-ti let. V současnosti je mnoho samoživitelek, se kterými nežije partner a zároveň otec, což bylo často problémem při rozdávání dotazníků a zároveň při splnění podmínek pro vyplnění, kdy ženy uváděly, že žijí samy se svými dětmi, z kterých byly některé mladší 12-ti let. Při sčítání lidí, domů a bytů (SLDB) v roce 2001 bylo zjištěno, že 24 % rodin s dětmi v ČR jsou vázány pouze na jednoho rodiče, kterého z 90 % zastupuje matka. Již v roce 2001 se předpokládalo, že toto procento bude nadále stoupat. Způsobují to dva faktory. Prvním z nich je vysoká rozvodovost, kdy se rozvádí každé druhé manželství a druhým vysoký počet dětí narozených mimo manželství. (Marhánková, 2011) To lze také potvrdit, pokud se zaměříme na ukazatel jiné v *Grafu 7*. Toto procento u žen je o mnoho nižší než procento jiné u mužů. Samozřejmě do klasifikace jiné lze zařadit i osvojené dítě apod., ale při zaměření na věk (*viz Graf 8*), lze předpokládat, že se jedná spíše o nevlastní matky či otce (popř. partnery). Při tomto uvažování by tedy v rodinách bylo více nevlastních otců, což je typičtější jev. V průběhu života se však poměr mužů a žen vyrovnává a to kolem čtyřicátého roku věku. Pokud se tedy podíváme celkově na poměr matek a otců (*viz Graf 7*), počet matek lehce převládá. Ve věku 36 – 49 let se ale počet žen a mužů vyrovnává, což potvrzuje demografické pravidlo (*viz Graf 8*). Z hlediska demografických charakteristik se ženy dožívají vyššího věku a ve stáří jich tedy bývá více než mužů, což je patrné i u našeho vzorku respondentů z hlediska postavení domácnosti v *Grafu 7* (babička/děda). Ale podle věku 65 a více (*viz Graf 8*) se toto pravidlo nepotvrzuje, což lze vysvětlit tím, že v dnešní době není zvykem, aby žili v jedné domácnosti tři generace (děti, rodiče a prarodiče). Bylo tedy zjištěno, že často žijí pospolu děti (resp. rodiče) a rodiče (resp. prarodiče) a děti žijí jinde nebo je ani nikdy neměli či se v jejich životě odehrála jiná událost, což z dotazníků nelze a ani to nepřísluší zjišťovat. Z hlediska postavení v domácnosti tedy respondenti vyplnili postavení otec či matka, i když v celé rodině mohli zastávat postavení babička/děda. To by tedy ovlivnilo tento poměr. Mezi dotazujícími staršími 65-ti let bylo tedy více mužů, což neodpovídá demografickým pravidlům a v tomto směru se liší. Celkově se dotazníkové šetření účastnilo 119 mužů a 118 žen.

Graf 7: Postavení respondentů v domácnostech v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

Graf 8: Věkové kategorie respondentů v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

Pokud by se nahlíželo na roli mužů a žen z tradičního hlediska, měla by být žena spíše ženou v domácnosti a muž pracujícím živitelem rodiny. *Tabulka 6* zobrazuje, že mezi pracujícími ženami a muži není přílišný rozdíl v počtu, naopak nezaměstnaných mužů je více. Dnešní žena si v mnoha případech nemůže dovést zůstat doma a starat se o rodinu, protože na to nestačí příjmy muže. V tomto směru se značně upouští od tradičních způsobů života. Osob samostatně výdělečně činných je více u mužů a současně více cestují na delší vzdálenosti v rámci svého podnikání. Studující jsou ve vyrovnaném počtu, stejně tak důchodci.

Tab. 6: Ekonomická aktivita respondentů v POÚ Písek v roce 2012

Ekonomická aktivita	Ženy	Muži
Pracující zaměstnanec	65	60
OSVČ	3	12
Nezaměstnaný	3	5
Studující	34	35
Mateřská/rodičovská dovolená	7	-
V důchodu	6	7

Zdroj: vlastní průzkum, n = 237



V *Tabulce 7 a 8* a to zejména v ukazateli hodnot na osobu je patrné, že se ženy značí větším počtem cest, ale také kratším časem i vzdáleností než muži. Vyplývá to z jejich úlohy v rodině, kdy jsou sice zaměstnané, ale mají větší odpovědnost a úlohu při starání se o dítě a domácnost a tím pádem musejí umět více využívat čas a skloubit cesty s povinnostmi. S těmito poznatky se ztotožňují i výsledky již zmiňovaných autorů Moyi a Palomarese (2012) prováděné v Madridu, s teoretickou prací Lawa (1999) a také s Hansenem (2008), jehož výzkum proběhl ve Francii s použitím GPS. Genderovými rozdíly se zabýval i Ivan a Tvrdý (2006), kteří provedli šetření v Moravskoslezském kraji a zjistili, že ženy s vysokoškolským vzděláním jsou mnohem více ochotné dojíždět za prací na delší vzdálenosti než ženy bez/s maturitou. V tomto šetření se úroveň vzdělání nezjišťovala, ale lze tak poukázat na nehomogenost mezi ženami, kdy tato pravidla nelze vztáhnout na všechny. V tabulkách je také patrné, že z hlediska času strávenému na cestách převažuje středa, což se neobjevuje u mužů ani v celkovém hodnocení všech cest. Důvodem takového nárůstu může být využívání volného času, které právě v tento den dosahuje u žen vyšších hodnot.

Tab. 7: Základní ukazatele prostorové mobility žen v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
<b>Počet cest</b>	305,0	301,0	196,0	802,0	51,4	6,8
<b>Čas (min)</b>	4 813,0	4 974,0	4 463,0	14 250,0	45,2	120,8
<b>Vzdálenost (km)</b>	1 304,5	1 576,0	2 667,4	5 547,9	36,8	47,0

Zdroj: vlastní průzkum, n = 118

Tab. 8: Základní ukazatele prostorové mobility mužů v POÚ Písek v roce 2012

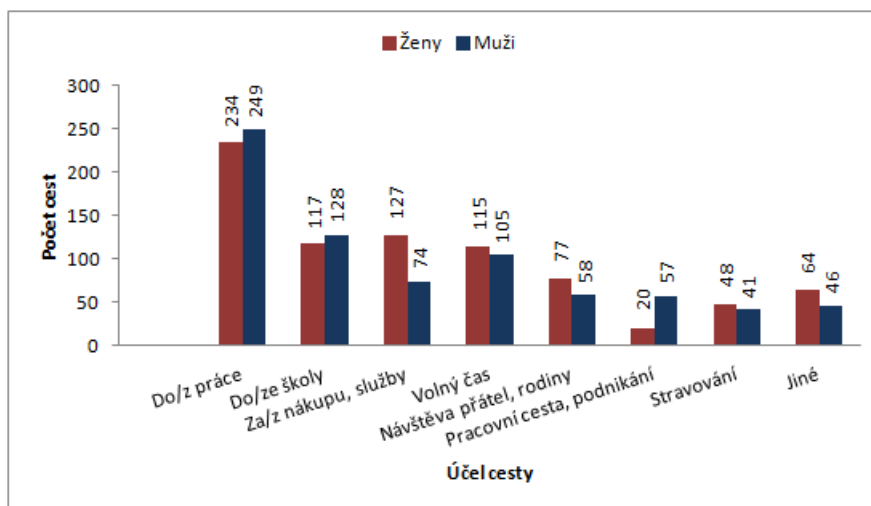
Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
<b>Počet cest</b>	335,0	274,0	149,0	758,0	48,6	6,4
<b>Čas (min)</b>	7 526,0	6 313,0	3 445,0	17 284,0	54,8	145,2
<b>Vzdálenost (km)</b>	4 139,5	3 322,6	2 081,0	9 543,1	63,2	80,2

Zdroj: vlastní průzkum, n = 119

Byly zjišťovány také účely cest, které jsou také odlišné a potvrzují výše zmiňované výsledky studií. Muži více cestují do/z práce a do/ze školy a za účelem pracovní cesty a podnikání. Ženy naopak konají více cest za/z nákupu, služby, v rámci volného času, návštěvy přátel a rodiny, stravování a jiné. Z tohoto pohledu by to potvrzovalo postavení muže jako živitele, ale bylo zmíněno, že ženy mají stejnou ekonomickou aktivitu jako muži, což spolu s počtem cest, vzdáleností a časem vypovídá o tom, že žena raději pracuje blíže k domovu, aby mohla zajistit potřeby rodiny, a vyplývají pro ni další cesty jako např. nákup, které zastává zpravidla žena a zároveň vynaloží s časem a vzdáleností úsporněji, i když

frekvence cest je vyšší. Muž se naopak pohybuje ve větších vzdálenostech od bydliště, více jezdí na pracovní cesty a urazí více kilometrů s větším časem.

Graf 9: Celkový počet cest podle účelů v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

To dokazuje *Tabulka 9*, která zobrazuje procentuální podíl jednotlivých účelů cest z celkového počtu, vzdálenosti a času cest u jednotlivých účelů u mužů a žen. Je zjevné, že jsou jednotlivé účely cest více rozdílné, pokud se zaměříme i na jejich počet, vzdálenost a čas. Např. u cesty do/z práce muži urazili skoro jednou tolik více kilometrů než ženy i přesto, že vykonali jen přibližně o 3 % cest více. Z hlediska času už takové rozdíly nebyly patrné, ale zde je nutné brát v úvahu, že ženy cestují častěji prostřednictvím chůze, což je popsáno v následujícím odstavci (*viz Graf 10*). Stejně tak u účelu do/ze školy, kde je poměr mezi počtem cest, vzdálenosti a času u obou pohlaví mnohem markantnější. Zároveň tato tabulka zobrazuje, které cesty preferují ženy a které muži a potvrzuje údaje z *Grafu 9*. Za nákupem a službami více cestovaly ženy a to vcelku výrazně, což se projevuje i ve vzdálenosti a času. Pak jsou zde zase naopak účely, které sice preferují ženy (např. volný čas, návštěva přátel a rodiny), ale v porovnání vzdálenosti a času, jsou na tom lépe či srovnatelně jako muži. Jedinou výjimkou je stravování, na kterém se podílí převážně ženy s kratší vzdáleností, ale s větším časem. Stravování je spojeno často se zaměstnáním či školou. Z *Grafu 10* je patrné, že ženy využívají častěji chůzi a z dotazníků bylo zjištěno, že muži i ženy využívají za účelem stravování převážně chůzi. Podle adres uvedených v dotaznících se ženy chodily stravovat do nejbližších restaurací apod., což vysvětluje kratší vzdálenost, ale v samotném místě stravování strávily více času.

Tab. 9: Procentuální podíl účelů cest z celkového počtu u žen a mužů v POÚ Písek v roce 2012

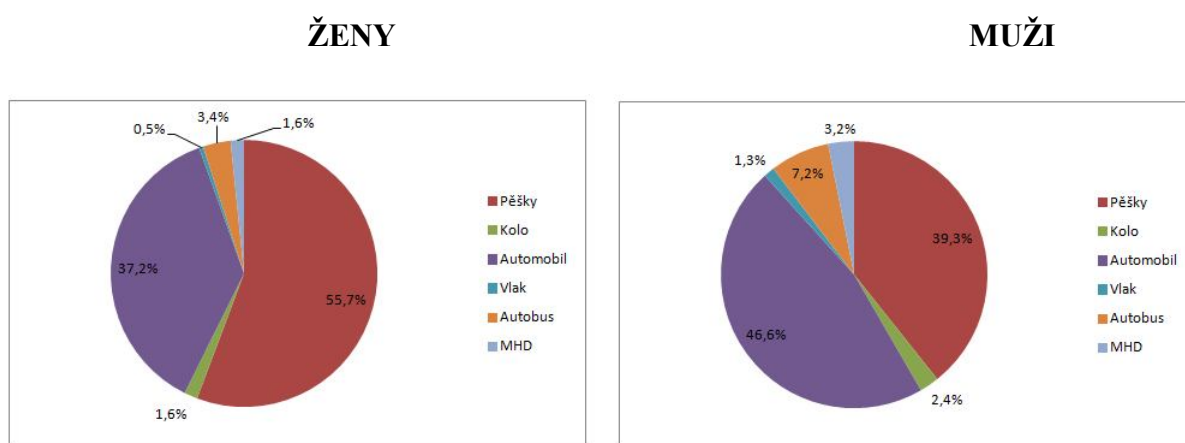
Účel cesty	Ženy v %			Muži v %		
	cesty	vzdálenost	čas	cesty	vzdálenost	čas
Do/z práce	48,4	34,4	46,7	51,6	65,6	53,3
Do/ze školy	47,8	21,9	35,6	52,2	78,1	64,4
Za/z nákupu, služby	63,2	60,7	61,6	36,8	39,3	38,4
Volný čas	52,3	43,4	49,5	47,7	56,6	50,5
Návštěva přátel, rodiny	57,0	51,7	56,5	43,0	48,3	43,5
Pracovní cesta, podnikání	26,0	11,6	15,4	74,0	88,4	84,6
Stravování	53,9	40,0	57,7	46,1	60,0	42,3
Jiné	58,2	68,1	65,4	41,8	31,9	34,6

Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

Z Grafu 10 je ale patrné, že muži v rámci všech cest využívají hlavně osobní automobil. Ke stejným výsledkům došli i Pergl a Novák (2010) v dotazníkovém šetření v Jesenici a to v mnohem znatelnějším poměru 7 : 3 oproti ženám. To vše souvisí s již zmiňovanými důvody rozdílů mezi ženami a muži jako např. vzdálenost zaměstnání, plánování cest, jejich postavení atd. Muži jezdí hlavně do/z práce osobním automobilem, používají ho i při trávení volného času, na pracovní cesty a podnikání, jiné a při návštěvě přátel a rodiny, kdy často jezdí celá rodina společně. U ostatních účelů převládá chůze. Naopak ženy chodí pěšky nejčastěji do/z práce, do/ze školy, při volném čase a stravování. Za účelem nákupu a služeb, návštěvy přátel, rodiny a při pracovních cestách a podnikání a jiné používají zase více automobil. Důležitým rozdílem je ale také využití veřejné hromadné dopravy. Podle Bajta (2011), který se zabýval využitím městské hromadné dopravy na Českobudějovicku, MHD využívaly jednoznačně ženy. Ke stejným závěrům došel i Moya a Palomares (2012) v Madridu. Muži v našem průzkumu ale vykonaly prostřednictvím MHD jednou tolik cest než ženy, což je značný rozdíl. Vysvětlení je jednoduché, ženy se pohybují hlavně ve svém okolí, z důvodů již zmiňovaných, muži naopak více cestují a mnoho z nich pracuje v již uvedené průmyslové zóně Písek, kam je dobré spojení prostřednictvím MHD. Navíc samotné město Písek je mnohem menší než regiony výše uvedené a tento způsob dopravy zde není příliš rozšířen, jelikož školy, služby atd. jsou zde v dostupné vzdálenosti. Pouze pokud členové domácnosti cestují např. na větší nákup do supermarketu, tak v Písku jsou typicky pro poslední dobu tyto obchodní centra na okraji města, kam ale jezdí převážně automobilem jak ženy, tak muži. Zajímavým faktem je, že muži mnohem více cestují i vlakem, autobusem a na kole. V ostatních obcích mimo město není mnoho pracovních příležitostí a ani dostatečné služby a zázemí. Proto mnoho osob dojíždí do Písku, který zastává roli centra pro malý region. Na základě uvedených adres v dotaznících vyjíždějí za prací více muži a využívají buď osobní automobil, nebo veřejnou hromadnou dopravu. V použití kola jako dopravního prostředku by

byly určitě vyšší hodnoty i u žen, pokud by bylo ve sledovaném období lepší počasí. Z tohoto důvod zřejmě kolo využívali více muži.

Graf 10: Využití dopravních prostředků u žen a mužů v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 237

### 5.3. Věkové kategorie

#### 5.3.1. Věková kategorie 12- 17 let

Pro dítě a jeho rozvoj je důležitá určitá míra nezávislosti ve vlastním prostředí z hlediska prostorové mobility. Samozřejmě, že do jisté míry je ovlivňována právě rodiči, kteří určují dětem, kam budou chodit do školy, jejich kroužky, vozí je osobním automobilem, rozdílně vnímají, co je bezpečné apod. Mezi další faktory působící na každodenní pohyb patří věk, pohlaví, vzdálenost školy, bydliště, struktura fyzického prostředí, den v týdnu a další. (Fagerholm, Broberg, 2011)

V našem případě se jedná o děti a mladistvé ve věku od 12 do 17 let, u kterých je s postupem věku míra nezávislého pohybu a rozhodování samozřejmě vyšší avšak individuální podle rodičů, místa bydliště atd. Tato kategorie je tvořena dětmi, které stále dochází do základní školy a zároveň i mladistvými, kteří chodí na střední školu a případně dojíždí do jiného města. Mobilita zde bude tedy dvojitá, kratší v závislosti na školu v místě bydliště a delší, časově náročnější v závislosti na školu mimo město.

Všichni zastupují postavení syn/dcera a podle ekonomického statusu jsou všichni studenti. Z 1 560 celkových cest se podílejí na prostorové mobilitě jen nízkým procentem. Stejně tak u času i vzdálenosti. Důvodem je, že se na celkovém počtu korespondentů podílejí

pouze 15 % (37 studentů). Pokud se tyto ukazatele přepočítají na osobu, jejich prostorová mobilita vykazuje mnohem vyšší hodnoty (viz *Tabulka 10*). Značný vliv na to budou mít právě mladiství, kteří cestují více a na větší vzdálenosti. Přímou v záznamech cest v dotaznících u dětí, které navštěvují základní školu, ale často platí, že jejich bydliště je v blízkosti školy a pohybují se přímo s rodiči. Shodné výsledky lze najít i v práci Frageholm a Broberg (2011), kde se děti nejčastěji pohybovaly na území bydliště – škola v okruhu 0,5 až 1 km. Výzkum se ale zaměřoval jen na děti v nižším věku navštěvujících základní školu. Důležité jsou jednotlivé dny. Středa vykazuje větší hodnoty zejména v kilometrech, jelikož obsahuje jednu extrémně delší cestu jednotlivce dlouhou 207 km (čas 195 min). Ostatních cesty byly s kratší vzdáleností a nižším časem. Překvapující je, že když se tato hodnota odečte, vyrovná se čas s pondělním, ale vzdálenost zůstává stále znatelně vyšší. Při zaměření na účel cest v jednotlivých dnech (viz *Graf 11*), trávení volného času, tak ani jiné další ukazatele nemají vyšší hodnotu. Pouze účel jiné vykazuje významný nárůst v tento den. Blíže specifikovat nelze, ale z dotazníků je patrné, že navýšil počet ujetých kilometrů. Odlišná je také sobota, kdy urazili nejméně cest za nejkratší dobu, ale s největší vzdáleností. V sobotu totiž nejvíce cestovali za účelem využití volného času, návštěvy rodiny a přátel a to s rodiči osobním automobilem, což snížilo čas, ale prodloužilo najeté kilometry.

V porovnání s 10 zeměmi Evropy (Belgie, Dánsko, Estonsko, Maďarsko, Slovinsko, Finsko, Švédsko, Velká Británie, Norsko) podle Layose (2007), který čerpal z Průzkumů využití času z Eurostatu je podle času stráveného na cestách na osobu (39 min) tato kategorie podprůměrná. O polovinu více minut je zaznamenáno u Estonska a Maďarska, které dosahují nejnižších hodnot ze všech těchto zemí. To může být způsobeno jiným dělením věkových kategorií – v našem vzorku 12 – 17 let, v ostatních zemích 15 – 24 let a zároveň nízkým počtem sledovaných dnů a dotazovaných s vazbou pouze na daný region. Dané ukazatele jsou totiž za celou zem. Zároveň mohla být využita odlišná metodika.

Tab. 10: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 12 – 17 let v POÚ Písek v roce 2012

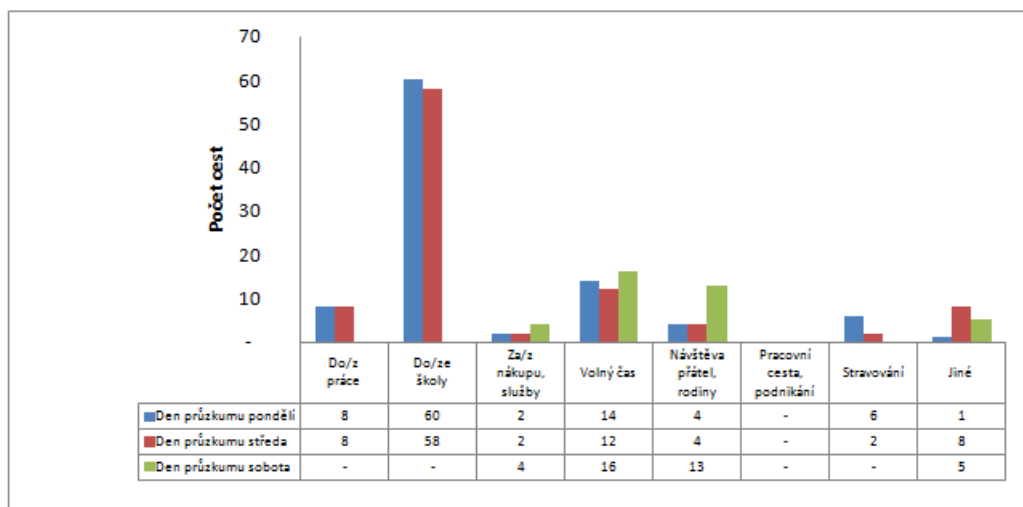
Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
<b>Počet cest</b>	95,0	94,0	38,0	227,0	14,6	6,1
<b>Čas (min)</b>	1 413,0	1 699,0	1 176,0	4 288,0	13,6	115,9
<b>Vzdálenost (km)</b>	263,8	627,7	921,8	1 813,3	12,0	49,0

Zdroj: vlastní průzkum, n = 37

Jelikož se jedná o děti a mladistvé ve věku 12 – 17 let nejčastěji tedy cestují do/ze školy. Ukazatel do/z práce respondenti vyplnili, pokud docházeli na praxi v rámci studia. Nejčastěji pak

využívali volný čas, návštěvu přátel a rodiny a to zejména o víkendu, kdy neměli školní povinnosti a podíleli se na stejných aktivitách také s rodiči. (viz Graf 11)

Graf 11: Účel cest ve věkové kategorii 12 – 17 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 37

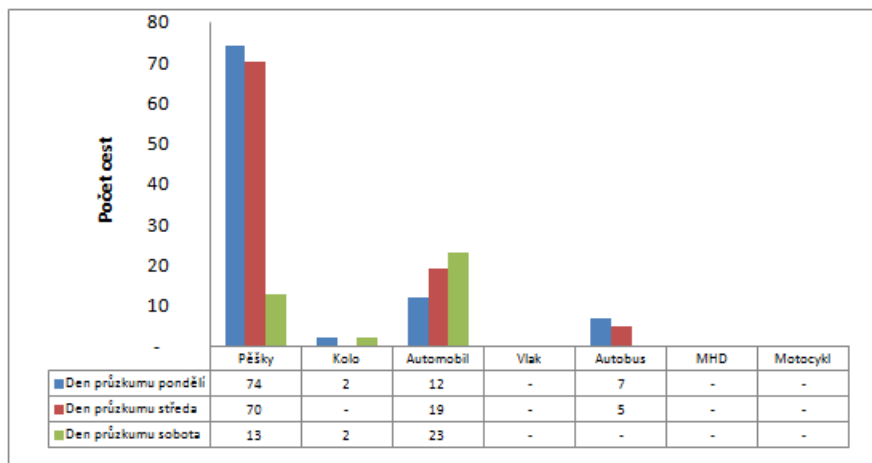
Nejčastěji právě v návaznosti na vzdálenost bydliště a školy, jak bylo uvedeno výše, studující využívali chůzi jako dopravní prostředek. U dopravy prostřednictvím autobusu je patrné, že část z nich dojíždí mimo své bydliště a jelikož v sobotu jej nikdo nepoužil, potvrzuje to, že slouží pro dopravu do/ze školy (viz Graf 12). Naopak ve studii v obci Jesenice studenti (ve věku 15 a více let) nejvíce využívali osobní automobil. Kolo je spojené s volnočasovými aktivitami a prostřednictvím automobilu je dopravovali rodiče do/ze škol a dalších aktivit. U cestování automobilem se projevuje závislost na rodičích a vzdálenosti, která ovlivňuje jejich každodenní prostorovou mobilitu. V našem případě se řadí na druhé místo (viz Graf 12), naopak ve studii v obci Jesenice studenti (ve věku 15 a více let) nejvíce využívali osobní automobil a veřejnou dopravu a to v obou případech ze 40 %. (Pergl, Novák, 2010)

Při srovnání dopravních prostředků s výzkumem ve městě Turku ve Finsku (Frageholm a Broberg, 2011), studenti shodně využívali nejčastěji chůzi, také osobní automobil s rodiči, jen hodnoty u použití kola byly vyšší, což v našem případě může být způsobeno také počasím a obdobím průzkumu.

Frageholm a Broberg (2011) ve svých studiích také uvádí, že mobilitu dětí ovlivňují rodiče i na základě toho, jak vnímají bezpečnost svého okolí. Zároveň se zmiňuje, že ve Velké Británii se nejvíce obávají únosů dětí a ve Finsku (blížeji ve městě Turku) spíše silničního provozu a z toho plynou omezení prostorové mobility. V POÚ Písek se ale objevují spíše

omezení z důvodu vzdálenosti, což můžeme prokázat při analýze provázanosti vzdálenosti, účelu a dopravního prostředků zmiňovaných výše. V našem vzorku je zároveň větší rozpětí věku, u kterého nelze přesně určit všechny důvody, které omezují pohyb.

Graf 12: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 12 – 17 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 37

### 5.3.2. Věková kategorie 18 -25 let

Tato věková kategorie se značí velkým počtem studujících a nezaměstnaných v porovnání s celkovým počtem ve vzorku. Dříve by lidé v tomto věku zakládali rodiny a byli již zaměstnaní. Současným trendem je ale oddalovat manželství i početí dítěte do vyššího věku. Podle údajů ČSÚ se ještě v 90. letech narodilo matkám první dítě z 55 % již ve věku 20 – 24 let, 30 % pak připadalo na matky ve věku do 19 let. Průměrný věk při narození prvního dítěte je v současné době 26,5 let. V našem průzkumu jsou ve věku 18 – 25 let pouze 4 % matek a pouze 2% otců.

U ukazatele postavení v domácnosti (*viz Tabulka 11*) tedy jasně převažuje syn či dcera a zároveň je zde největší počet ze všech kategorií v zařazení jiné, což může být s největší pravděpodobností nevlastní otec/matka, ale také kamarádi a další osoby, kteří žijí pohromadě, což není v tomto věku výjimkou.

Polovina nezaměstnaných ze všech kategorií připadá právě na tuto věkovou kategorii. Je to způsobeno obecnou nezaměstnaností lidí ve věku 15 - 29 let v Jihočeském kraji, která k 31. 12. 2012 činila 5,6 % a je nejvyšší ze všech věkových kategorií, ale zároveň patří k nejnižším v ČR.



Prostorová mobilita tedy neodpovídá z hlediska ekonomické statusu (viz *Tabulka 12*) pohybu pracujících zaměstnanců či matek na mateřské či rodičovské dovolené, ale studujícím. V předchozí kapitole byla uvedena určitá závislostí studujících na rodičích, vzdálenosti atd., která ovlivňuje každodenní cestování. V této kategorii se objevují podobné faktory, které nesou ale jiné výsledky.

Tab. 11: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 18 - 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	1
Matka	2
Syn/dcera	38
Jiné	5

Zdroj: vlastní průzkum, n = 46

Tab. 12: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 18 - 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Ekonomická aktivita	Počet
Pracující zaměstnanec	7
OSVČ	1
Nezaměstnaný	4
Studující	32
Mateřská/rodičovská dovolená	2

Zdroj: vlastní průzkum, n = 46

Nejvíce studujících je ve věku 12 - 25 let, což zahrnuje sice dvě kategorie, ale podle ekonomického statusu by měly být výsledky stejné. Pokud se ale podíváme na *Tabulku 13*, jsou patrné jasné rozdíly. Lidé v tomto věku mají větší nezávislost. Jedná se již o dospělé, které spojuje studium. Na celkovém počtu cest se již podílí větším procentem, stejně tak u času i vzdálenosti, jelikož jejich škola se již převážně neváže na místo bydliště, rozhodují samy o sobě, o svých cestách, zájmech atd. Stejně výsledky vykazují i hodnoty přepočítané na osobu.

Pokud se zaměříme na jednotlivé dny v kombinaci s účelem cest (viz *Tabulka 13 a Graf 13*), nejvíce cestují v pondělí a urazí nejvíce kilometrů s nejvyšším časem. V pondělí totiž často odjíždějí do jiných měst za studiem, jelikož Písek nabízí ve vysokém školství pouze jednu školu a podle adres je patrné, že se jedná převážně o vysokoškoláky. Zároveň v tomto věku jsou pracující ochotni dojíždět na větší vzdálenosti. Oba tyto účely (do/z práce, do/ze školy) mají právě v pondělí nejvyšší hodnoty. Ve středu je zase nepoměr mezi vzdáleností a stráveným časem. V tento den se snížil počet cest do z práce a do/ze školy, což by vysvětlovalo menší vzdálenost, ale navýšily se cesty v rámci volného času, které trvaly více času. Sobota je typická jako u předchozí kategorie. Nejvyšších hodnot dosahuje volný čas, nákup a služby a návštěva přátel a rodiny a jiné. S tím, že zde také platí, že podnikali některé cesty s rodinou, ale při osobním rozhovoru s dotazujícími bylo zjištěno, že pokud cestovali za zábavou, označili cestu jako službu či jiné.



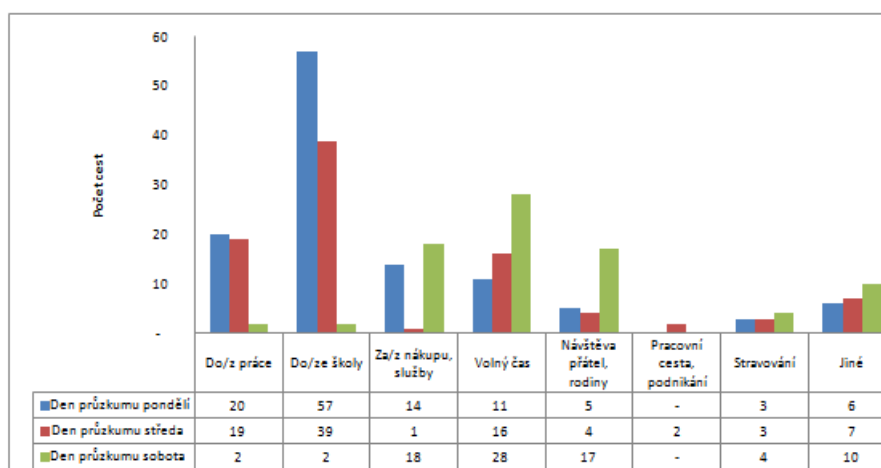
V porovnání s již zmiňovanými zeměmi Evropy (viz kap. 5.3.1.) je kategorie v času stráveném na cestách na den (54 min) opět podprůměrná. Pouze pondělí se přibližuje hodnotám Estonska a Maďarska (cca 80 min) (Layos, 2007). Důvody rozdílů byly uvedeny již v předchozí skupině. V ostatních průzkumech jsou totiž zahrnuty právě v tomto věku i osoby od 15-ti let.

Tab. 13: Základní ukazatele prostorové mobility u věkové kategorie 18 – 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	116,0	91,0	81,0	288,0	18,5	6,3
Čas (min)	3 342,0	2 181,0	1 945,0	7 468,0	23,7	162,3
Vzdálenost (km)	1 790,6	918,5	1 265,3	3 974,4	26,3	86,4

Zdroj: vlastní průzkum, n = 46

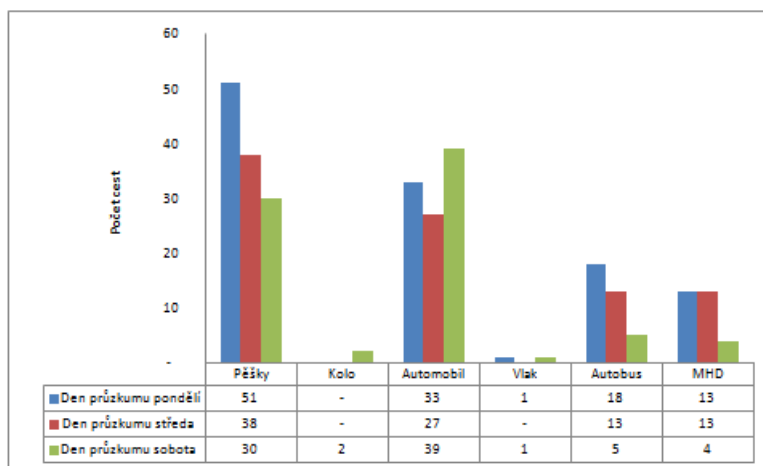
Graf 13: Účel cest ve věkové kategorii 18 – 25 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 46

Z dopravních prostředků nejvíce využívali chůzi (viz Graf 14), pouze v sobotu převažoval osobní automobil, což souvisí s účelem cest a vzdáleností. Oproti předchozí kategorii však nejsou závislí na rodičích a automobilem cestují sami. Využití autobusu podporuje tvrzení, že respondenti dojíždí zejména za studiem do jiných měst, kdy ale vlakem cestují výjimečně. V těchto městech využívají zároveň MHD, v POÚ Písek pouze minimálně.

Graf 14: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 18 – 25 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 46

### 5.3.3. Věková kategorie 26 - 35 let

Na této věkové kategorii lze potvrdit některá tvrzení z předchozích kapitol. Tato generace je typická oddalováním sňatků na pozdější věk, což sebou přináší i následné rozvody. (ČSÚ, 2011 a 2012). Výsledkem stále častěji tedy bývají neúplné rodiny, což dokazuje nejen náš vzorek a nepoměr matek a otců (*viz Tabulka 14*), ale i SLDB z roku 2001, kdy bylo zjištěno, že je v České republice 24 % rodin s jedním rodičem, kterého z 90 % procent zastupují ženy samoživitelky. (Marhánková, 2011) To má samozřejmě vliv na mobilitu matek, jelikož musejí zastávat ještě více povinností v rodině, zároveň musí čelit různým bariérám na trhu práce (např. problém tří směnný provoz), často se potýkají s finančními problémy a další.

Zároveň ale spadá do průměrného věku matky při narození prvního dítěte v ČR (26,5 let), což lze potvrdit i v našem vzorku na základě počtu matek na mateřské či rodičovské dovolené (*viz Tabulka 15*) vztážené k celkovému počtu, který zde tvoří 71 %. Současně to také podporuje jev oddalování rodičovství. Matka s malými dětmi má i jinou prostorou mobilitu (*viz kap. 5.4.5.*).

Oproti předchozí kategorii je znatelný větší počet pracujících zaměstnanců (*viz Tabulka 15*), kdy i podle údajů ČSÚ k 31. 12. 2012 se snižuje počet nezaměstnaných v této kategorii v Jihočeském kraji na 3,7 %. Věk přesně nekorresponduje s výsledky ČSÚ (údaje pro

stáří 30 – 39 let), ale má shodné znaky. S tím souvisí především mobilita do/z práce, která bude vykazovat vyšší hodnoty.

Tab. 14: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	9
Matka	16
Syn/dcera	6
Jiné	3

Zdroj: vlastní průzkum, n = 34

Tab. 15: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Ekonomická aktivita	Počet
Pracující zaměstnanec	25
OSVČ	2
Nezaměstnaný	2
Mateřská/rodičovská dovolená	5

Zdroj: vlastní průzkum, n = 34

Pokud se zaměříme na počet cest (*viz Tabulka 16*) ve srovnání s předchozími věkovými kategoriemi, je patrné, že věk, postavení v domácnosti, ekonomický status a další mají značný vliv jak na počet cest, tak na čas i vzdálenost. Lidé ve věku 26 – 35 let se znaky uvedenými výše vykonají o něco více cest, ale s kratší vzdálenosti a časem. Hodnoty se podobají cestováním dětí ve věku 12 – 17 let. Zároveň je zde větší procento matek, které pokud pracují, nebudou jezdit delší trasy z důvodů zmiňovaných dříve (role v domácnosti, povinnosti, atd.) a také tyto ženy mají mladší děti, se kterými necestují na delší vzdálenosti, jelikož např. základní školu mají většinou v blízkosti bydliště. Nejvíce cest tedy připadá na pondělí, kde opět musíme přihlédnout na účel cest (*viz Graf 15*), kdy v tento den respondenti převážně cestovali do/z práce, za/z nákupu a služby a za stravováním, které se pojí se zaměstnáním a školou. Avšak hodnoty u první nejčastější trasy jsou mnohem vyšší než u mladších, což souvisí s ekonomickou aktivitou. Nákupy a služby jsou zase mnohem pravidelnější, jelikož již mají rodinu a je to součástí nezbytných cest. Středa je srovnatelná a vykazuje znaky rutinního pohybu kromě využití volného času, kdy je uprostřed pracovního týdne často nutný odpočinek. Sobota je opět typická, rozdílná je pouze v účelech cestování opět v souvislosti s opakujícími se faktory. Největšího počtu dosahuje návštěva přátel a rodiny, nákup a služby (převážně nákup) a volný čas.

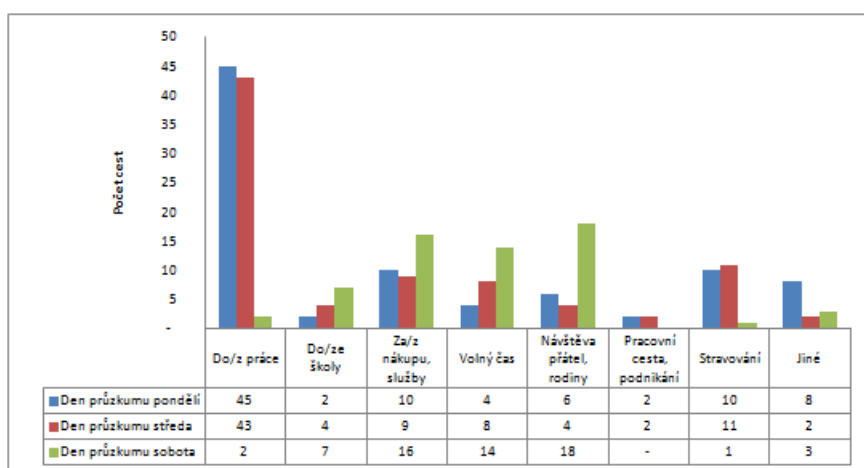
Pokud srovnáme čas strávený na cestách na osobu a den (35 min) s vybranými zeměmi uvedenými v *kap. 5.3.1.*, nejbližší mají respondenti k Maďarsku (60 min), ale celkově jsou opět podprůměrní (Layos, 2007). Věková kategorie je totiž mnohem obsáhlejší a zahrnuje osoby ve věku 25 – 44 let a dále jsou rozdíly způsobeny již zmiňovanými důvody.

Tab. 16: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	87,0	83,0	61,0	231,0	14,8	6,8
Čas (min)	1 073,0	1 048,0	1 425,0	3 546,0	11,2	104,3
Vzdálenost (km)	423,1	313,5	665,4	1 402,0	9,3	41,2

Zdroj: vlastní průzkum, n = 34

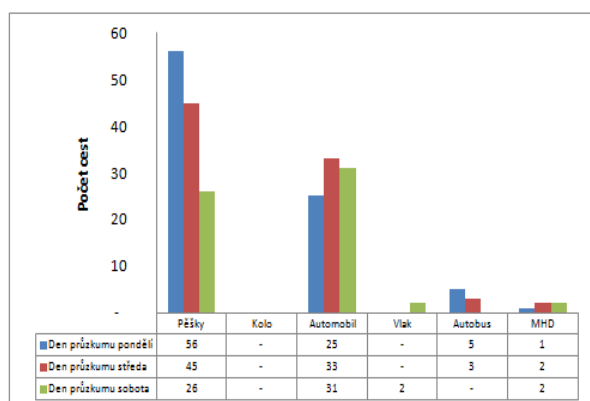
Graf 15: Účel cest ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 34

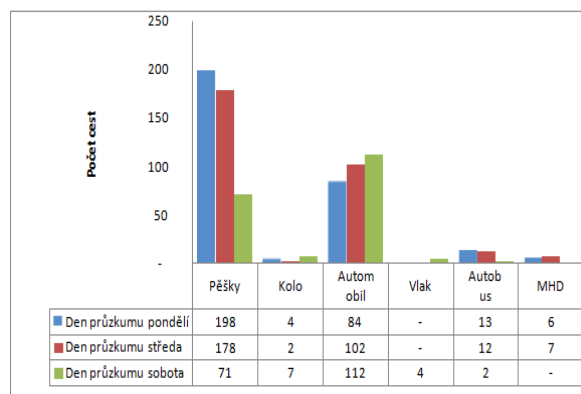
Využití dopravních prostředků je velmi podobné genderovému rozdělení u žen (viz Graf 16 a Graf 1), což podporuje řadu předchozích tvrzení. Také více využívají v týdnu chůzi než osobní automobil a o víkendu zase naopak, což je patrné i na počtu cest, vzdálenosti i čase v jednotlivých dnech. Orientovali se spíše na autobus a MHD, vlak využili minimálně. Neshodují se pouze v použití kola, které má největší hodnoty u následující věkové kategorie.

Graf 16: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 34

Graf 17: Využití dopravních prostředků u žen v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 118

#### 5.3.4. Věková kategorie 36 – 49 let

Tato věková kategorie nese opět své specifické znaky jako každá předchozí. Zastoupení otců a matek je zde vyrovnané, ale pokud se zaměříme na údaje z ČSÚ (2011) vztažené na celou ČR, výsledky nekorespondují s počtem sňatků a rozvodů. Od 35-ti let lidé postupně uzavírají méně manželství, ale naopak vykazují největší hodnoty u rozvodů. Pokud bychom na poměr otců a matek (viz *Tabulka 17*) nahlíželi pouze z tohoto hlediska, tak by zde měl vzniknout výrazný nepoměr. Nelze však zjistit, kdy respondenti vstoupili do manželství. Je tedy pravděpodobné, že to bylo před více lety, kdy byla sňatečnost mnohem vyšší a současný počet rozvodů v Jihočeském kraji, který patří mezi nižší, nemá v absolutním měřítku tak značný vliv na náš vzorek. (ČSÚ, 2012)

Z hlediska ekonomické aktivity mají ze všech kategorií největší zastoupení pracující zaměstnanci i OSVČ (viz *Tabulka 16*), což je důležitý faktor pro mobilitu. Výsledky odpovídají i údajům vztaženým k Jihočeskému kraji, kdy je v rozmezí 36 – 49 let nízký počet nezaměstnaných (3,5 – 3,7 %). Zároveň se jedná o věkově nejpočetnější složku vzorku s počtem respondentů 87.

Tab. 17: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	9
Matka	16
Syn/dcera	6
Jiné	3

Zdroj: vlastní průzkum, n = 87

U všech ukazatelů uvedených v *Tabulce 19* se projevuje značný vliv zejména ekonomické aktivity, která vyžaduje určité denní cesty, které se rutinně opakují (*viz Graf 18*). Současně se respondenti z dané skupiny procentuálně nejvíce podílí na celkové mobilitě u všech věkových kategorií. Velký podíl na tom mají i OSVČ, kteří denně vyjíždějí na dlouhé a mnohočetné pracovní cesty v rámci podnikání a které navýšily počet ujetých kilometrů i čas. Dalším faktorem, který ovlivnil ujeté kilometry a čas ve středu, bylo znatelné zintenzivnění návštěvy přátel a rodiny oproti pondělí (*viz Graf 18*). Z hlediska účelu ale převažují přesuny do/z práce, za/z nákupu, služby, pracovní cesty a podnikání, stravování spojené hlavně se zaměstnáním, které využívají v rámci pauzy a jiné. Během dne vykonávají mnohoúčelové trasy, které u ostatních v takové míře nenajdeme. V pracovní dny tedy urazí nejvíce cest a kilometrů s nedelším časem (*viz Tabulka 19*). V sobotu se zase soustřeďují na jiné aktivity a největších hodnot dosahují volný čas a návštěva přátel a rodiny a počty ostatních účelů cest se sniží (*viz Graf 18*). Důvodem je, že celý týden jsou zapojeni do povinných a zároveň rutinních činností, které pro ně o víkendu končí a mají více času na vlastní odpočinek či cestování s rodinou, což je evidentní, pokud se podíváme na adresy vyplněné všemi členy domácnosti.

V času stráveném na cestách na osobu a den (51 min) se nejvíce přibližují Maďarsku (60 min). Podle jednotlivých dnů je nejbližší pondělí (59 min) a středa je srovnatelná s cestováním v Estonsku (cca 75 min/náš vzorek 64 min). Je nutné podotknout, že věková kategorie byla rozdělena jiným způsobem a to na 25 až 44 let. (Layos, 2007)

Tab. 19: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	282,0	267,0	131,0	680,0	43,6	7,8
Čas (min)	5 183,0	5 601,0	2 701,0	13 485,0	42,8	155,0
Vzdálenost (km)	2 433,5	2 701,9	1 530,7	6 666,1	44,2	76,6

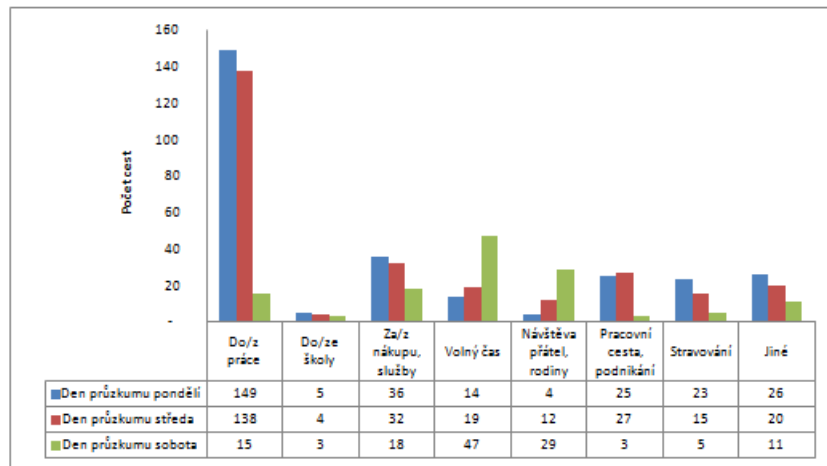
Zdroj: vlastní průzkum, n = 87

Tab. 18: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Ekonomická aktivita	Počet
Pracující zaměstnanec	76
OSVČ	10
Nezaměstnaný	1

Zdroj: vlastní průzkum, n = 87

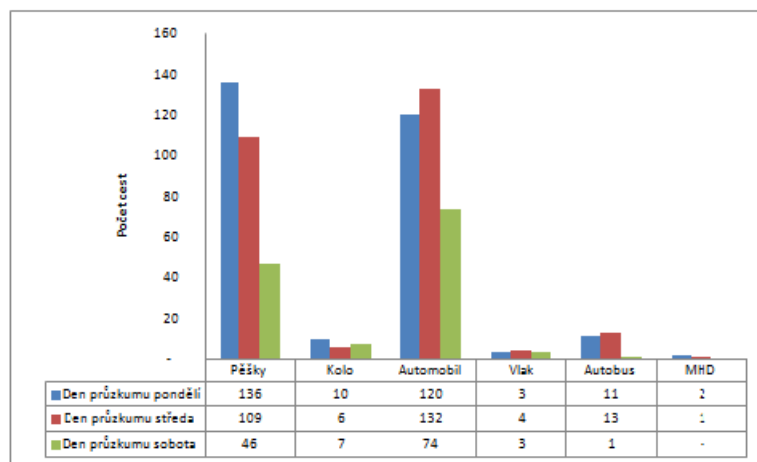
Graf 18: Účel cest ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 87

V této skupině poprvé za všechny dny převažuje osobní automobil nad chůzí, což lze pozorovat v *Grafu 19*. Důvodem je vzdálenost, kterou urazí do/z práce a v rámci podnikání. Zároveň jsou ženy více odproštěny od povinností vůči rodině, jelikož jejich děti dosáhly již vyššího věku a tudíž mohou cestovat na delší trasy i do zaměstnání. V již zmiňované studii v Jesenici jsou typickým uživatelem osobního automobilu osoby ve věku 35 – 54 let, což je podobné jako v našem případě (Pergl, Novák, 2010). Překvapivě rozdílné jsou ale jednotlivé dny. V pondělí více využívají chůzi a ve středu a sobotu naopak osobní automobil. Uprostřed pracovního týdne se totiž zvýšila ujetá vzdálenost i čas (*viz Tabulka 19*) a zároveň se zvýšily cesty za účelem návštěvy přátel a rodiny, u kterých víme, že převažuje osobní automobil. Sobota nese stejné rysy v použití dopravních prostředků, které jsou uvedeny v předchozích kapitolách. Faktory, které ovlivňují využití osobního automobilu, také negativně působí na cestování MHD, která je mizivá. Vzhledem k počtu osob v tomto vzorku jsou minimální hodnoty i u veřejné dopravy, což je téměř totožné s obcí Jesenice, kde pouze 10 % pracujících (v této skupině mají největší zastoupení) jsou ochotni cestovat hromadnou dopravou, která je až na posledním místě (Pergl, Novák, 2010). Kolo slouží v malé míře jako prostředek při cestě do/z práce či při volném času.

Graf 19: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 87

### 5.3.5. Věková kategorie 50 - 64 let

Tato věková kategorie se opět vyznačuje svými určitými znaky. Z hlediska postavení v domácnosti v *Tabulce 20* je vyrovnaný počet matek a otců a značí se určitou stabilitou. I počet rozvodů podle ČSÚ v roce 2011 byl v tomto věku na nízké úrovni. Zároveň jim nastává období, kdy se stávají prarodiči, někteří již nastupují do důchodu, i když z celkového počtu osob v této skupině stále pracující zaujímají 79 % (viz *Tabulka 21*). Procento nezaměstnaných v Jihočeském kraji k 31. 12. 2012 podle ČSÚ je 3,7 stejně jako v předchozí kategorii, což je oproti ostatním krajům velmi nízká hodnota. To vše spolu s věkem má značný vliv na jejich prostorovou mobilitu.

Tab. 20: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 50 - 64 let v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	10
Matka	10
Babička/děda	2
Jiné	2

Zdroj: vlastní průzkum, n = 24

Tab. 21: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 50 - 64 let v POÚ Písek v roce 2012

Ekonomická aktivita	Počet
Pracující zaměstnanec	17
OSVČ	2
Nezaměstnaný	1
V důchodu	4

Zdroj: vlastní průzkum, n = 24

Podle veškerých ukazatelů v *Tabulce 22* se respondenti procentuálně podílí na celkové mobilitě méně než ostatní, kromě lidí starších 65-ti let, u kterých vyššího podílu dosahuje jen čas. V přepočtu na osobu také dosahují nejnižších hodnot, které jsou nižší jen v kategorii 65 a více let. Dokonce i ve věku 12 – 17 let je zaznamenáno procentuálně o polovinu více



cest. Důvodem může být hned několik faktů. Ženám, které v této kategorii lehce převažují, se snižují povinnosti v péči o rodinu a některým se mění role v domácnosti na prarodiče, které jsou zde ale zastoupeny jen nízkým počtem (viz *Tabulka 20*). Nemusejí tedy podnikat některé cesty k zabezpečení domácnosti. Postupně s věkem jsou méně ochotní dojíždět na větší vzdálenosti do/z práce a celkově se začínají soustřeďovat spíše na zázemí domova, což potvrzuje i minimum vykonaných cest a kilometrů (viz *Tabulka 22*). Mimo obec vyjíždějí pouze minimálně, a pokud ano, tak převážně v rámci pracovní cesty a podnikání. Pokud se podíváme na účel cest na základě jejich počtu v *Grafu 20*, nejvíce cestují do/z práce a následně za/z nákupu a služby. Těchto cest ale není mnoho a liší se v jednotlivých dnech. Pondělí připadá hlavně na pohyby do/z práce a za/z nákupu a služby, ve středu ale nákup a služby nedosahují takových hodnot a předbíhají je pracovní cesty a podnikání. Sobota opět slouží pro volný čas a návštěvu přátel a rodiny. Ze všech účelů cest v rámci průzkumu se ale procentuelně nejvíce podílí na pracovních cestách a podnikání a nákupech a službách.

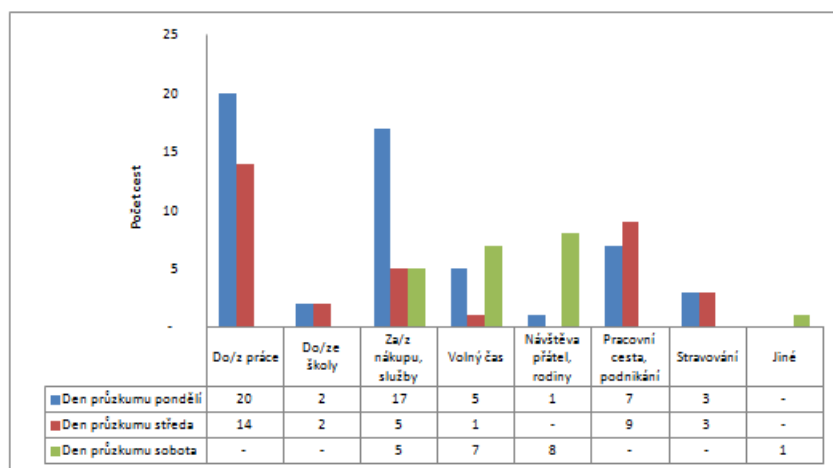
Čas strávený na cestách na osobu a den (49 min) je opět srovnatelný pouze s Maďarskem (45 min) a Estonskem (60 min) a to jen v pondělí. Opět spadají do širší kategorie, kterou Layos (2007) dělí na skupinu 45 – 64 let.

Tab. 22: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 50 - 64 let v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	55,0	34,0	21,0	110,0	7,1	4,6
Čas (min)	1 178,0	640,0	529,0	2 347,0	7,4	97,8
Vzdálenost (km)	497,4	315,6	248,2	1 061,2	7,0	44,2

Zdroj: vlastní průzkum, n = 24

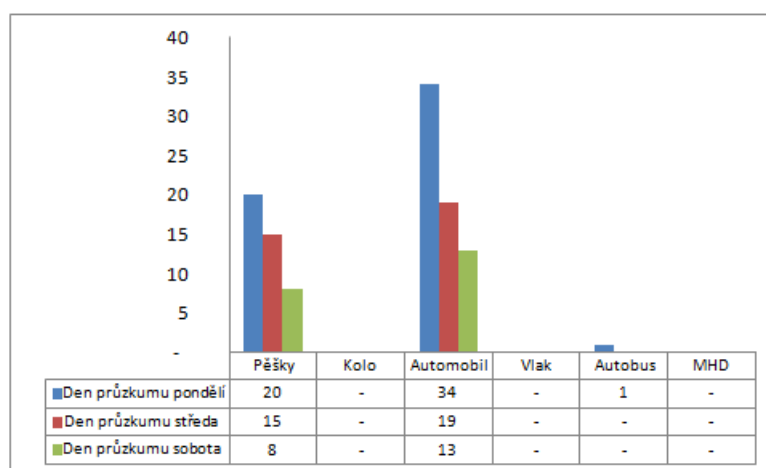
Graf 20: Účel cest ve věkové kategorii 50 – 64 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 24

V předchozích skupinách lidé na krátké vzdálenosti chodili převážně pěšky (zejména ženy a děti), tudíž by chůze měla převažovat i v této kategorii, ale respondenti jako jediní nejvíce využívali osobní automobil a to i v jednotlivých dnech a preferovali ho i před cestováním prostřednictvím kola či MHD (viz Graf 21). Z toho vyplývá, že malý počet kilometrů není vždy spojen s druhotnými dopravními prostředky. Zároveň zde totiž působí i další faktory jako pohodlí, věk, postavení v domácnosti atd., které ovlivňují prostorovou mobilitu. To souvisí i s veřejnou autobusovou dopravou, kterou cestovali pouze jednou. Vlák nepoužili ani jednou, což má spojitost s další charakteristikou uvedenou výše. Minimálně totiž vyjízďeli mimo obec, a pokud ano, tak v rámci pracovní cesty či podnikání, pro které je lepší využít osobní automobil.

Graf 21: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 50 – 64 let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 24

### 5.3.6. Věková kategorie 65 a více let

Z hlediska postavení v domácnosti v *Tabulce 23* můžeme pozorovat převahu otců, čili mužů, což bylo zjištěno již při genderových rozdílech a nekoresponduje to s demografickými pravidly, kdy by mělo být ve vyšším věku více žen. To vše bylo popsáno v *kap. 5.2*. Všichni z dotazujících jsou již v důchodu.

Tab. 23: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	4
Matka	2
Babička/děda	2
Jiné	1

Zdroj: vlastní průzkum, n = 9

Osoby starší 65-ti let se podílejí na prostorové mobilitě jen minimálně (viz Tabulka 24), což je způsobeno i jejich nízkým počtem v rámci celého celku. Cesty na osobu však dosahují nejnižších hodnot. Své vlastní děti mají již dospělé a stávají se prarodiči a zároveň jsou všichni v důchodu, takže nemusejí podnikat cesty do/z práce jako předešlé kategorie. Podle Grafu 22 nejvíce tedy cestují za/z nákupu a služeb a to ve středu, sobota je pak typická pro návštěvu přátel a rodiny, která vykazuje i nejvyšší hodnoty ze všech ukazatelů. V počtu cest je atypická oproti ostatním kategoriím, dokonce i ve výše zmiňovaném průzkumu ve Velké Británii připadá více cest na pracovní dny než na víkendy (National Travel Survey, 2010). Celkově je patrné, že konaly minimum cest a zdržovaly se hlavně v prostředí vlastního domova. Podle Layose (2007) se s věkem snižuje čas strávený na cestách a objevují se problémy s pohyblivostí, což také může ovlivňovat tento trend.

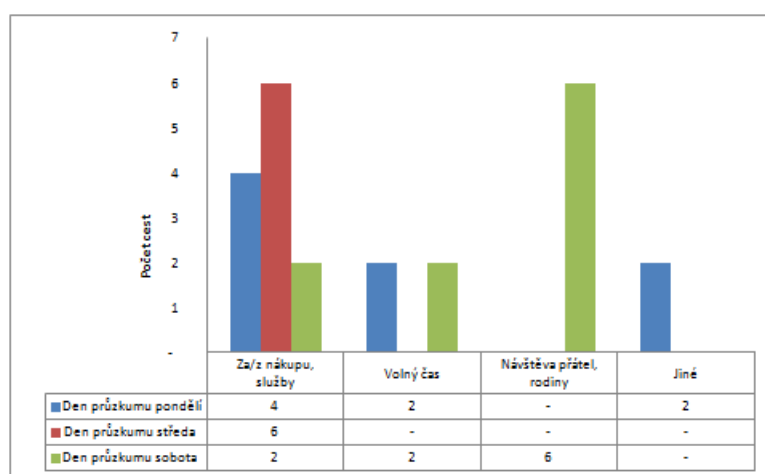
Čas strávený na cestách na osobu a den (14,5 min) lze porovnat s jinými pouze v sobotu (25 min) a to s Maďarskem s přibližně stejnou hodnotou (Layos, 2007). Jelikož i v ostatních průzkumech se vyhodnocují údaje za stejný věk jako v našem případě, důvodem rozdílů kromě již zmiňovaných může být odlišný způsob života, metodika, rozsah vzorku apod.

Tab. 24: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	8,0	6,0	10,0	24,0	1,5	2,7
Čas (min)	140,0	60,0	200,0	400,0	25,6	44,4
Vzdálenost (km)	25,6	3,4	76,0	105,0	6,7	11,7

Zdroj: vlastní průzkum, n = 9

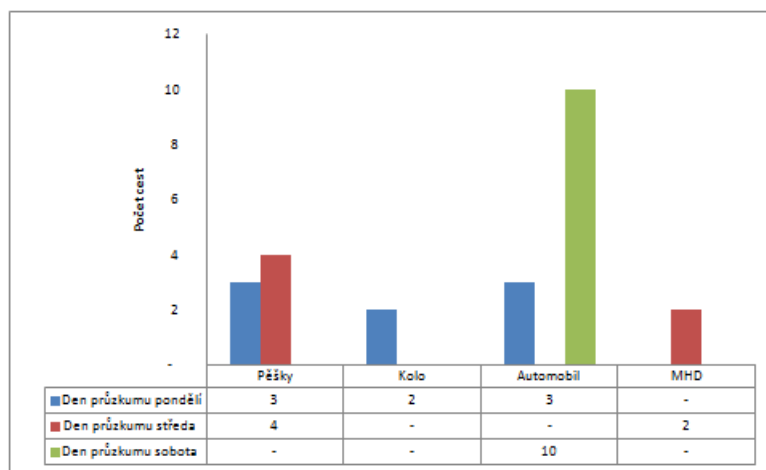
Graf 22: Účel cest ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 9

Na základě dotazníkového výzkumu Bajta (2011) na Českobudějovicku, kde 87,7 % důchodců využívá MHD a jsou hned za studenty druhými nejčastějšími uživateli, se dalo předpokládat, že se podobné výsledky objeví i v tomto vzorku. Za celý týden cestovaly MHD pouze dvakrát (viz Graf 23) a nízká využitelnost MHD se objevuje i ostatních kategorií. Písek je totiž mnohem menší region a tento způsob přepravy zde není tolik potřebný a k tomu je přizpůsobená i pravidelnost spojů. Ke stejným výsledkům u ostatních prostředků došli i Pergl a Novák (2010) v obci Jesenice, kde v tomto věku MHD oslovila jen minimum osob. Respondenti zde tedy využívají chůzi (viz Graf 23) a pouze v sobotu je znatelný nárůst osobního automobilu, kdy urazili i nejvíce kilometrů v rámci návštěvy přátel a rodiny. Celkově je patrné, že konaly minimum cest.

Graf 23: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 9

#### 5.4. Dělení respondentů podle jejich ekonomického statusu

V této části bakalářské práce budou zohledněny veškeré poznatky z analytické části předchozích kapitol týkajících se genderových rozdílů a věkových kategorií v souvislosti s výsledky z dotazníkového šetření.

Tato kapitola bude zaměřena na jednotlivé aspekty ekonomické aktivity či neaktivity a jejich sociální funkce ve společnosti, které výrazně ovlivňují každodenní mobilitu. Zároveň budou porovnány s dostupnými studiemi v České republice a zahraničí.

### 5.4.1. Pracující zaměstnanci

Největší zastoupení v celém vzorku mají pracující zaměstnanci (53 %). Ze všech ekonomicky aktivních pak tvoří 81 %. Počet pracujících se ale značně liší dle věku, kdy největší zastoupení mají v kategorii 36 – 49 let a to 61 % (viz Tabulka 26). Je zde patrný i nepoměr otců a matek a nejvyšší počet ve skupině jiné (viz Tabulka 25). Důvody proč tomu tak je, byly zmiňovány u jednotlivých věkových kategorií a u genderových rozdílů. Status syn či dcera byl nejčastěji uveden u studujících, proto se objevují v tak malém počtu u zaměstnanců.

Tab. 25: Postavení v domácnosti u pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	48
Matka	61
Syn/dcera	9
Babička/děda	1
Jiné	6

Zdroj: vlastní průzkum, n = 125

Tab. 26: Věkové kategorie pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012

Věková kategorie	Počet
18 - 25 let	7
26 - 35 let	25
36 - 49 let	76
50 - 64 let	17

Zdroj: vlastní průzkum, n = 125

Pracovní týden zaměstnance vykazuje určité pravidelné cesty přizpůsobené pracovní době. Pokud není v zaměstnání, většinou tráví volný čas doma. Také rozdíl mezi pracovními dny a víkendy nebývá tak znatelný. Zároveň uskutečňují běžné denní cesty v rámci nákupu v obci, kde pracují a větší víkendové nákupy v hypermarketech. (Temelová et al. 2011) Tato tvrzení vyšla z dotazníkového šetření v periferních lokalitách a v některých případech se liší od výsledků, které se objevují v POÚ Písek. Je samozřejmě, že jsou se zaměstnáním spojené periodicky se opakující cesty, ale nelze říci, že mimo zaměstnání kromě nákupů nekonají i další trasy (viz Graf 24). Přes týden cestují i v rámci volného času, stravování, návštěvy přátel, rodiny a jiné, na čemž mají velký podíl ženy (viz Tabulka 9). Pracující lidé patří mezi nejmobilnější složku a vykonávají mnoho cest (viz Tabulka 27) za více účely, což je patrné z Grafu 24. Z tohoto grafu jsou patrné také rozdíly mezi týdnem a víkendem, jelikož nemusejí konat rutinní cesty a znatelně více využívají volný čas, návštěvu přátel a rodiny a cesty za/z nákupu a služby. Shodně uskutečňují právě o víkendu velké nákupy v supermarketech ve městě Písek. V sobotu často cestují společně s rodinou a na větší vzdálenosti (viz Tabulka 27). Nesoulad s uvedeným tvrzením lze vysvětlit především odlišnou oblastí šetření – periferní oblast versus město regionálního charakteru. Z předešlých kapitol je zřejmé, že se všichni

pracující zaměstnanci nepohybují podle stejných schémat. Záleží totiž na věkové kategorii, pohlaví, postavení v domácnosti, dnu v týdnu, věku a počtu dětí v domácnosti, vzdělání, příjmu a dalších, které dohromady působí na mobilitu jednotlivce či domácnosti. Pokud tedy dva různé vzorky nesou jiné charakteristiky osob či území a shodují se pouze v jediném předmětu zkoumání (v tomto případě pracující zaměstnanci), mohou se jednotlivé studie lišit. Vzhledem k tomu, že se zde objevují některé shodné pravidelnosti, obsahuje i ve výše zmiňované šetření stejné znaky jednotlivců, i když se nachází v jiné oblasti.

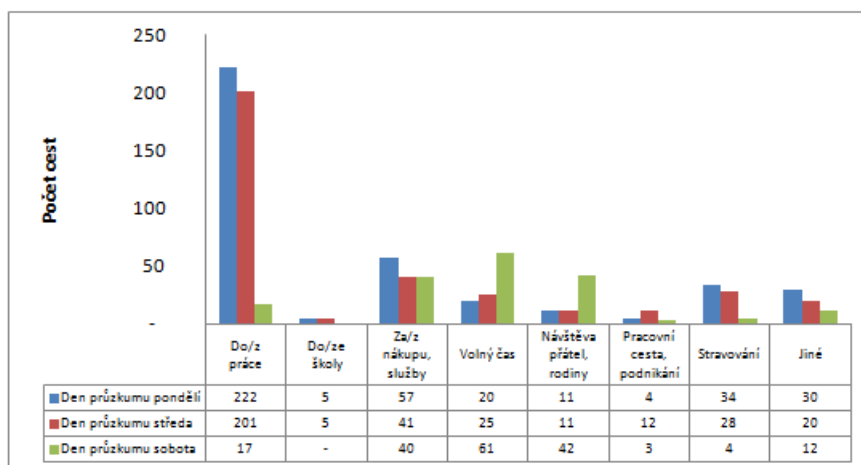
Ve středu strávili nejvíce času na cestách (viz Tabulka 27). To může být zapříčiněno tím, že je zde o něco více žen (65 : 60) a i u nich se objevuje stejný výsledek, který souvisí s nárůstem využití volného času. Současně ale pracující ujeli v tento den nejvíce kilometrů, což mohl ovlivnit zvýšený počet pracovních cest.

Tab. 27: Základní ukazatele prostorové mobility pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	383,0	343,0	179,0	905,0	58,0	7,2
Čas (min)	5 970,0	6 014,0	4 139,0	16 123,0	51,1	129,0
Vzdálenost (km)	2 192,5	2 524,0	2 351,7	7 068,2	46,8	56,5

Zdroj: vlastní průzkum, n = 125

Graf 24: Účel cest u pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012



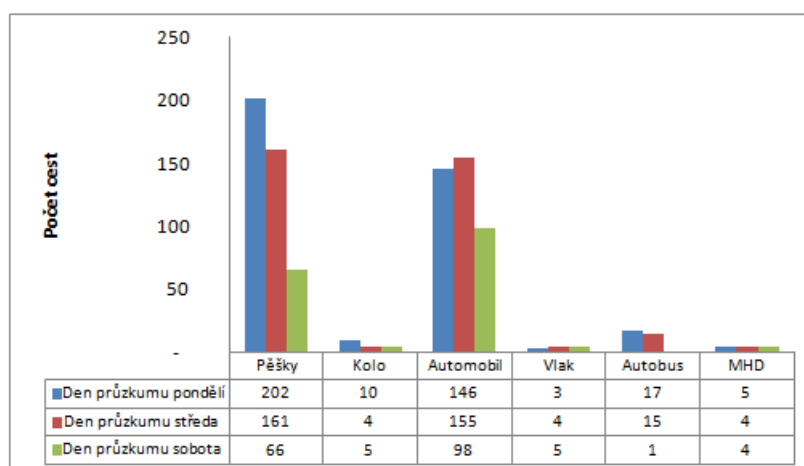
Zdroj: vlastní průzkum, n = 125

Z dopravních prostředků v Grafu 25 v pracovní týden více využívali chůzi, což je typické pro ženy. Svůj podíl má i nejvíce zastoupena věková kategorie 36 – 49 let (viz Tabulka 26), u které převažovala chůze v pondělí (viz Graf 19) a v Grafu 25 je současně znatelný nárůst oproti ostatním dnům. Tato kategorie měla podíl i na využití kola (viz

Graf 19). O víkendu stejně jako u uvedené skupiny cestovali hlavně osobním automobilem (viz Graf 19 a Graf 25).

Pergl a Novák (2010), kteří provedli průzkum v obci Jesenice, např. uvedli, že při dopravním chování hraje značnou roli pracovní pozice, věk, pohlaví a dokonce i typ bydlení, ale že ze 75 % u cest do zaměstnání použili respondenti osobní automobil. Typickým uživatelem je muž ve věku 35 – 54 let. V této kategorii měli značné zastoupení muži, což se také projevilo z hlediska užívání osobního automobilu do zaměstnání. Za všechny tři dny byla sice více využívána chůze typická pro ženy, ale to bylo ovlivněno ostatními cestami než do zaměstnání. Ženy totiž převážně cestují do/z práce na kratší vzdálenosti a mohou tak chodit pěšky. To uvedli ve své práci např. i Moya a Palomares (2012).

Graf 25: Využití dopravních prostředků u pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 125

#### 5.4.2. Osoby samostatně výdělečně činné

Většinu charakteristik OSVČ můžeme vysvětlit podle výsledků zjištěných v předešlých kapitolách. Jasná převaha otců (mužů) je spojena s ochotou a zároveň možností mužů cestovat na delší vzdálenosti (viz Tabulka 28). Zároveň OSVČ mohou vykonávat práce např. ve stavebnictví, které nejsou vhodné pro ženy. Z 67 % jsou zastoupeny věkovou kategorií 36 až 49 let (viz Tabulka 29), která sama o sobě také nese určité vlastnosti v každodenní mobilitě.

Tab. 28: Postavení v domácnosti u OSVČ  
v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	11
Matka	3
Jiné	1

Zdroj: vlastní průzkum, n = 15

Tab. 29: Věkové kategorie OSVČ  
v POÚ Písek v roce 2012

Věková kategorie	Počet
18 - 25 let	1
26 - 35 let	2
36 - 49 let	10
50 - 64 let	2

Zdroj: vlastní průzkum, n = 15

Podle *Tabulky 30* se OSVČ počtem, vzdáleností a časem vykonaných cest nijak významně nepodílí na celkové mobilitě, což je způsobeno tím, že z 237 respondentů je pouze 15 podnikatelů. Pokud se ale soustředíme na ukazatele vztažené na jednu osobu, zjistíme, že vykonávají nejvíce cest, s nejdelším časem i najetými kilometry. Tím lze dokázat předchozí tvrzení. Časově jsou tedy v týdnu velmi vytíženi. Vysoká prostorová mobilita byla zaznamenána i v průzkumu Doležalové a Ouředníčka (2006) v suburbánní zóně Prahy, i když v tomto případě se spíše jednalo o podnikatele vlastníci různé firmy apod. Celkově nejvytíženější bylo pondělí a největší podíl mají logicky na pracovních cestách a podnikání (*viz Tabulka 26*). Z této tabulky je také patrné, že cestovaly i do/z práce. OSVČ může vykonávat i takovou pozici, která nevyžaduje pracovní cesty a má jedno určené místo pracoviště. Sobota typicky odpovídá víkendovému dnu.

K výkonu své práce jsou do značné míry závislí na osobním automobilu, který tak jednoznačně převažuje nad ostatními dopravními prostředky, což je patrné z *Grafu 27*. To ilustruje i Pergl a Novák (2010) v obci Jesenice, kde osobní automobil využívalo 94 % podnikatelů. Chůzi a ostatní využívají jen minimálně.

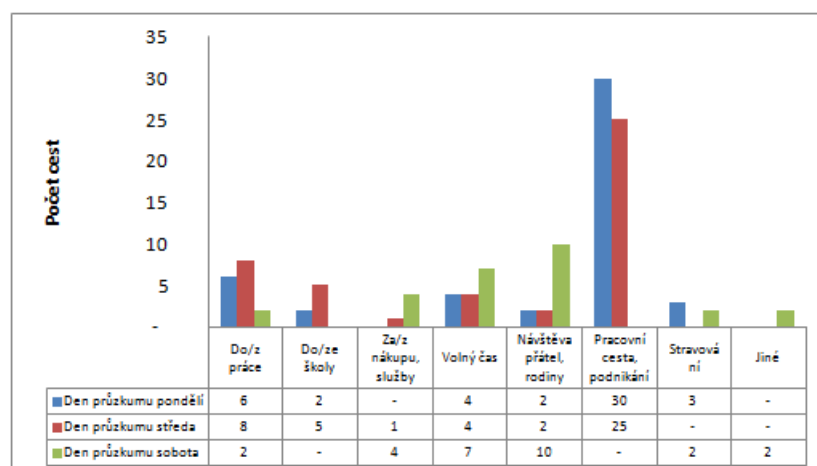
Tab. 30: Základní ukazatele prostorové mobility OSVČ v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl z celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	47,0	45,0	27,0	119,0	7,6	7,9
Čas (min)	1 506,0	1 262,0	580,0	3 348,0	10,6	223,2
Vzdálenost (km)	1 159,8	860,8	221,7	2 242,3	14,9	149,5

Zdroj: vlastní průzkum, n = 15

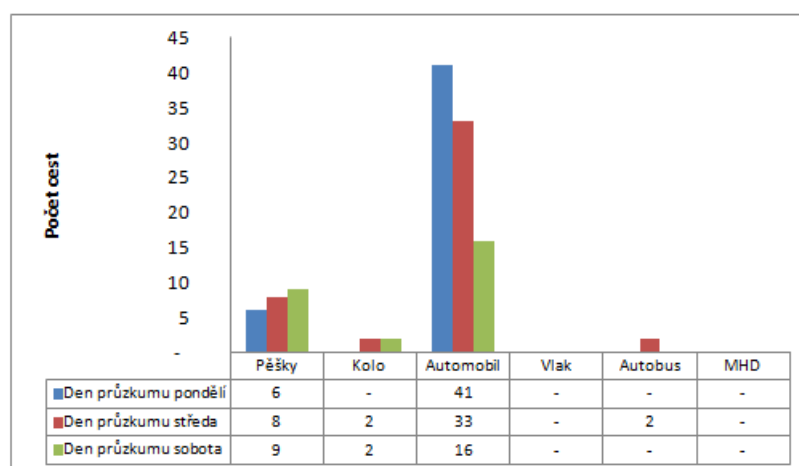


Graf 26: Účel cest u OSVČ v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 15

Graf 27: Využití dopravních prostředků u OSVČ v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 15

#### 5.4.3. Nezaměstnaní

V tomto typu ekonomické aktivity je zřejmá nezaměstnanost absolventů ve věku 18 až 25 let (viz Tabulka 32), kteří tvoří 50 % všech nezaměstnaných v našem vzorku. Podle Národního ústavu odborného vzdělávání (2011) tvoří jednu z rizikových skupin v nezaměstnanosti, což je způsobeno celkovým stavem v České republice na trhu práce, vzdělaností a oborovou strukturou. Jsou znevýhodněni kvůli praxi, minimu zkušeností, ale také se na tomto jevu v některých případech podílejí sami neochotou pracovat za určitý plat na dané pozici. Uplatnění je také odvozeno podle jejich vzdělání. Zároveň ale mají aktuální odborné znalosti na PC, cizích jazycích apod. Od 25-ti let se jejich situace zlepšuje, což je

patrné i z tohoto vzorku. Míra registrované nezaměstnanosti k 31. 12. 2012 podle ČSÚ v okrese Písek je 7,86 %, ale celkově se Jihočeský kraj vyznačuje nízkou nezaměstnaností oproti ostatním, což je patrné i podle absolutního počtu v našem vzorku.

Tab. 31: Postavení v domácnosti u nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	2
Matka	1
Syn/dcera	4
Jiné	1

Zdroj: vlastní průzkum, n = 8

Tab. 32: Věkové kategorie nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012

Věková kategorie	Počet
18 - 25 let	4
26 - 35 let	2
36 - 49 let	1
50 - 64 let	1

Zdroj: vlastní průzkum, n = 8

Následující *Tabulka 33* jasně ukazuje velmi nízkou mobilitu těchto osob srovnatelnou s osobami v důchodu či matkami na mateřské a to i přesto, že se jedná převážně o mladé osoby. Nezaměstnaní nemusejí konat pravidelné cesty spojené se zaměstnáním, které se spolu s docházkou do škol řadí mezi nejčastější účely mobility. I přesto, že se jedná o nezaměstnané, byly u jednoho respondenta zaznamenány cesty do/z práce (*viz Graf 28*), což může být vykonáváno např. formou brigády. Z tohoto grafu je také zřejmé, že kromě využití volného času konají jen výjimečné cesty a zdržují se spíše doma.

Cestování prostřednictvím chůze s případným využitím veřejné hromadné dopravy (*viz Graf 29*) může souviset s jejich finanční situací, kdy např. nevlastní osobní automobil, což jim stěžuje cestování. Naopak na Českobudějovicku využívá 70,6 % nezaměstnaných osobní automobil (Bajt, 2011). To může být způsobeno vyšší ekonomickou úrovní velkých měst a stupněm automobilizace. (Marada, Květoň, 2006, *viz Příloha 1*)

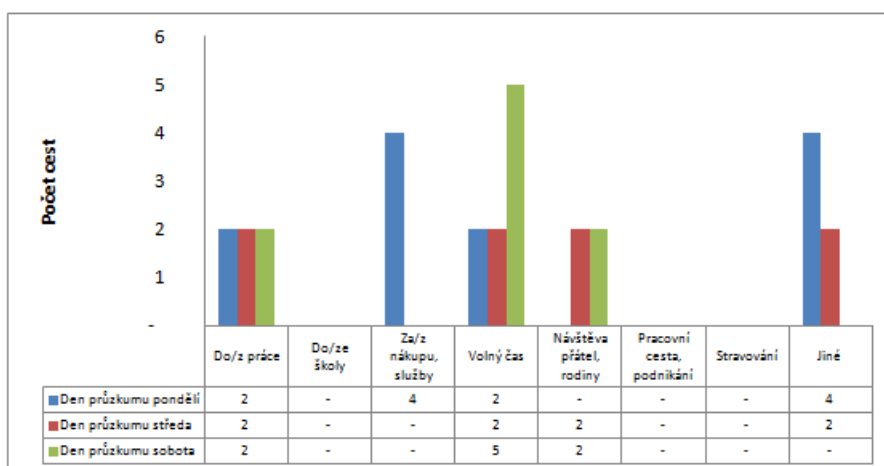
To, že je osoba nezaměstnaná ale neznamená, že nemá děti a nepohybuje se v přizpůsobení s nimi (*viz Tab. 31*). Zároveň může nést rysy ženy či muže v prostorové mobilitě, či starších osob apod. V tomto případě lehce převažovali muži (*viz Tabulka 6*), kteří cestují méně, ale na delší vzdálenosti s delším časem a tady lze potvrdit, že existují jisté charakteristiky, které mohou ovlivnit prostorovou mobilitu, protože podle *Tabulky 33* sice vykonali minimum cest, ale v přepočtu na osobu z hlediska vzdálenosti a času jsou hodnoty vyšší. Zároveň se zde střetává další charakteristika mužů a charakteristika nezaměstnaných. Muži častěji využívají osobní automobil, tudíž by měl převažovat i v této skupině. Naopak nezaměstnaní využívali převážně chůzi z možných důvodů uvedených v předchozím odstavci a při delších cestách využili jiný dopravní prostředek a to autobus (*viz Graf 29*).

Tab. 33: Základní ukazatele prostorové mobility nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl a celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	12,0	8,0	9,0	29,0	1,9	3,6
Čas (min)	239,0	144,0	213,0	596,0	1,9	74,5
Vzdálenost (km)	75,2	55,8	61,3	192,3	1,3	24,0

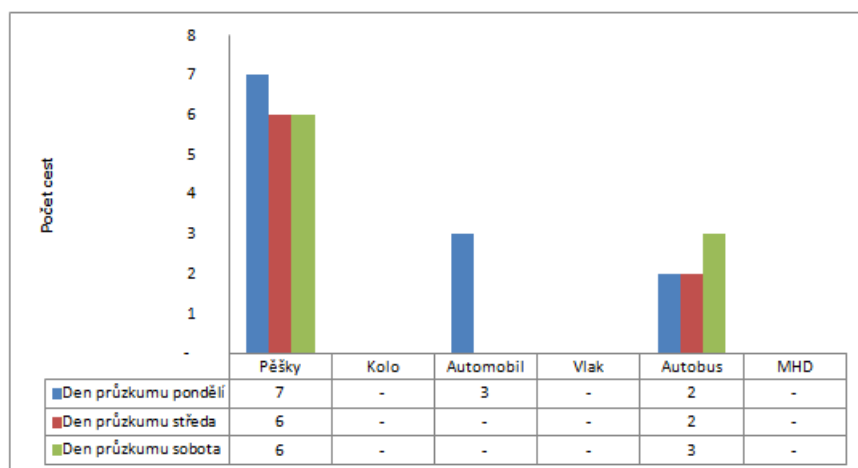
Zdroj: vlastní průzkum, n = 8

Graf 28: Účel cest nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 8

Graf 29: Využití dopravních prostředků u nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 8

#### 5.4.4. Studující

Všichni studenti zastupují v postavení v domácnosti syna či dceru s tím, že poměr mužů a žen je vyrovnaný (35 : 34). Jsou zde zastoupeny dvě věkové kategorie (*viz Tabulka 34*), mezi kterými jsou patrné rozdíly. Část z nich má stále povinnou školní docházku, další pak navštěvují střední a vysokou školu. Jednotlivé charakteristiky byly podrobně uvedeny v kapitolách věkových kategorií. Studující jsou druhou nejpočetnější složkou vzorku zastoupenou 29 %.

Tab. 34: Věkové kategorie studujících v POÚ Písek v roce 2012

Věková kategorie	Počet
12 - 17 let	37
18 - 25 let	32

Zdroj: vlastní průzkum, n = 69

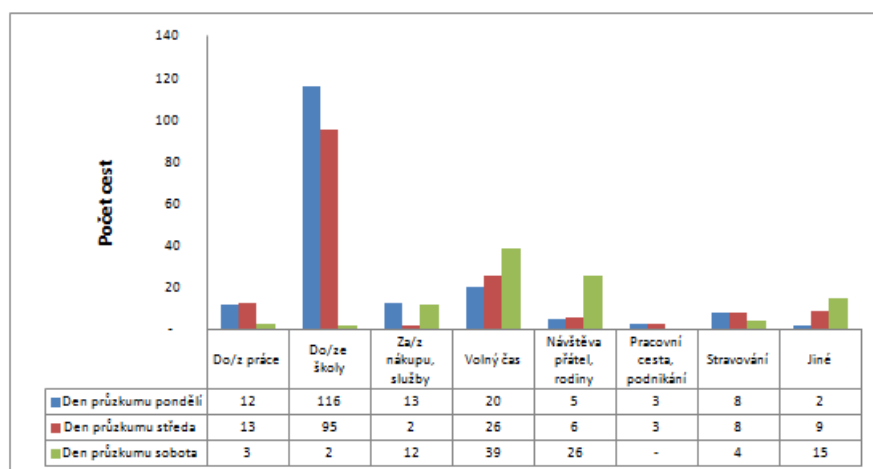
Studenti se podílí na celkové mobilitě přibližně jednou třetinou (*viz Tabulka 35*). Po přepočtu na osobu při svých cestách ale urazí delší vzdálenosti s větším časem než pracující zaměstnanci (*viz Tabulka 27*). V předchozích kapitolách bylo zmiňováno, že děti jsou velmi závislé na místě bydliště v návaznosti na školu a současně jsou omezeni na okolí domova (Frageholm, Broberg, 2009). S postupem věku ale dojíždějí do jiných měst (zejména vysokoškoláci), což navyšuje vzdálenost a čas. Opět podle *Tabulky 35* je nejsilnější pondělí, kdy starší studenti odjíždějí do jiného města, kde se většinou zdržují celý týden. Sobota pak slouží pro volný čas, návštěvu přátel a rodiny, zábavu (jiné) a často ji stráví na cestách v rámci celé rodiny (*viz Graf 30*). Tato skupina také pracuje zejména brigádně či dochází na praxi, což vysvětluje cesty do/z práce v *Grafu 30*.

Tab. 35: Základní ukazatele prostorové mobility studujících v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	179,0	162,0	101,0	442,0	28,3	6,4
Čas (min)	4 089,0	3 566,0	2 775,0	10 430,0	33,1	151,2
Vzdálenost (km)	1 837,3	1 415,0	1 941,5	5 193,8	34,4	75,3

Zdroj: vlastní průzkum, n = 69

Graf 30: Účel cest studujících v POÚ Písek v roce 2012



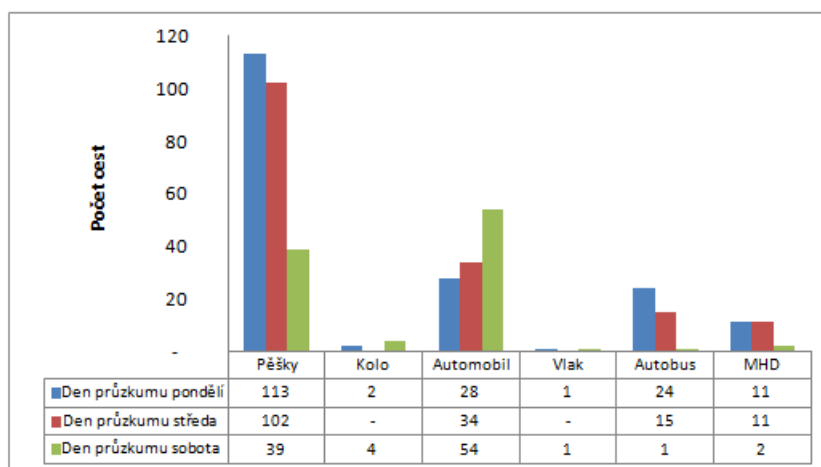
Zdroj: vlastní průzkum, n = 69

To vše souvisí i s využitím dopravních prostředků (viz Graf 31), jelikož nejvíce cest podnikají do/ze školy (viz Graf 30), tak se zde projevuje blízkost bydliště a školy, kam chodí pěšky zejména osoby v mladším věku. Osobní automobil pak využívají spolu s rodiči, pokud je vzdálenost větší, nebo přímo samy dle věku. Zároveň lze z uvedených adres v dotaznících prokázat, že dojíždějí do jiných měst a při těchto cestách preferují autobus, což platí jak u starších studentů, tak zároveň u dětí, které bydlí v okolních obcích v POÚ Písek. Také podle jednotlivých dnů s propojením účelů cest v Grafu 30, lze potvrdit, že o víkendu cestují spolu s rodiči. Městskou hromadnou dopravu využívají hlavně vysokoškolští studenti v místech studia, což lze podpořit i výsledky šetření Bajta (2011) na Českobudějovicku, kde 94,2 % dotázaných studentů využívá tento prostředek. Většina vysokoškoláku ze šetření podle uvedených adres totiž studuje právě v Českých Budějovicích.

V průzkumu Temelové et al. (2011) školáci dojížděli do jiných měst, jelikož průzkum byl prováděn v periferních oblastech, kde nefungovala žádná základní škola. Při dojížděci do škol využívali veřejnou dopravu, popřípadě cestovali s rodiči. Tím, že byli závislí na tomto druhu dopravy, volný čas (kroužky, sport, atd.) využívali jen v omezených možnostech. Podobně jako v tomto šetření, starší studenti pak o víkendu trávili volný čas v podobě zábavy, koncertů apod. a výjimečně cestovali i do větších měst. Tady lze poukázat na značný rozdíl mezi větším městem a malou obcí, kdy osoby se stejným statusem odlišně využívají dopravní prostředky a zároveň se liší i počet cest podle jednotlivých účelů (viz Graf 30). Lze tedy říci, že studenti ve městech jsou více nezávislí a mobilní.

To lze také potvrdit, pokud se porovná POÚ Písek, kde většina dotazníků byla vyplněna v Písku, který zastává regionální postavení a České Budějovice s nadregionálním postavením. Jedná se o větší město s typickými charakteristikami, kde 53,5 % studujících využívá osobní automobil a v POÚ Písek o polovinu méně (26 %). (Bajt, 2011)

Graf 31: Využití dopravních prostředků u studujících v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 69

#### 5.4.5. Matky na mateřské či rodičovské dovolené

Z hlediska postavení v domácnosti je patrná jasná kolize (viz Tabulka 36). Pokud ženy (matky) žily v domácnosti s vlastními rodiči (prarodiči), vyplnily postavení dcera. Pod možností jiné se může skrývat postavení v rodině (sestřenice/bratranec apod.), i když fakticky v domácnosti zastávají pozici matky. Je také možné, že se jednalo o osvojené dítě, což z šetření nelze zjistit. Ve věkové kategorii v Tabulce 37 si můžeme potvrdit trend oddalování rodičovství, které bylo popsáno v předchozích kapitolách.

Tab. 36: Postavení v domácnosti u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Matka	2
Dcera	4
Jiné	1

Zdroj: vlastní průzkum, n = 7

Tab. 37: Věková kategorie u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012

Věková kategorie	Počet
18 - 25 let	2
26 - 35 let	5

Zdroj: vlastní průzkum, n = 7

Matky s malými dětmi se pohybují podobně jako nezaměstnaní či lidé v důchodu s tím rozdílem, že na osobu vykonají více cest k zajištění potřeb rodiny (viz Tabulka 38). Pečují o dítě a často tráví čas doma, popřípadě v okolí bydliště. Zároveň je celý chod domácnosti

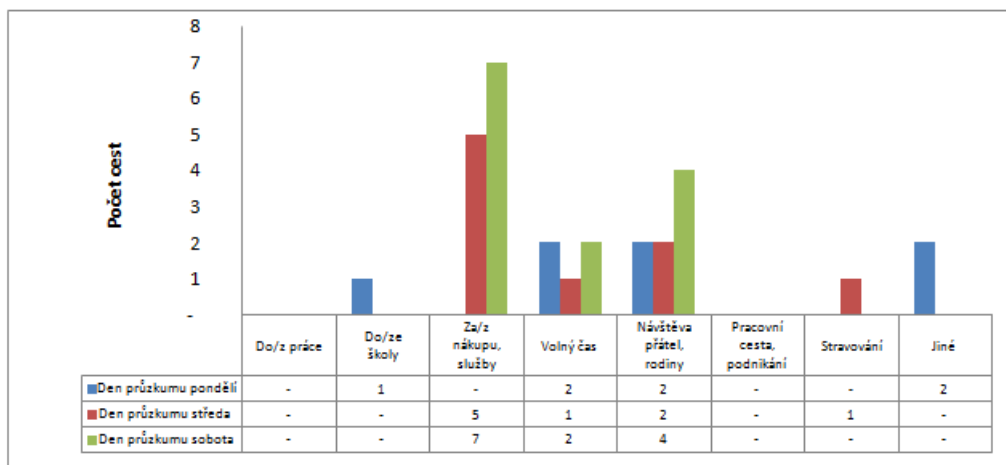
přizpůsoben dítěti. V dotazníkovém šetření nebylo možné uvést, že matka na mateřské či rodičovské dovolené zároveň pracuje, ale z účelů cest (viz Graf 32) je patrné, že nikoliv. Víkendové dny jsou typické tím, že je partner doma a konají společné aktivity jako např. návštěvu rodiny či přátel a zároveň sobota je typickým dnem pro nákupy.

Tab. 38: Základní ukazatele prostorové mobility matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	15,0	8,0	13,0	36,0	2,3	5,1
Čas (min)	255,0	90,0	269,0	614,0	1,9	87,7
Vzdálenost (km)	52,4	5,4	130,0	187,8	1,2	26,8

Zdroj: vlastní průzkum, n = 7

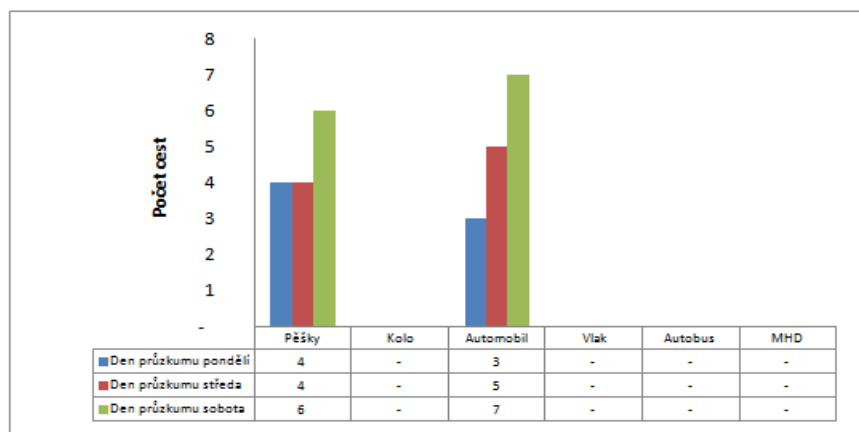
Graf 32: Účelnost cest u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 7

Přesto, že se jedná o ženy, které využívají hlavně chůzi, lehce zde převažoval osobní automobil (viz Graf 33) a to zejména v sobotu, kdy cestovaly za účelem návštěvy rodiny a přátel (viz Graf 32) na delší vzdálenosti a na větší nákupy. Souvisí to také s roční dobou šetření, kdy nemohly s dětmi podnikat kvůli počasí různé procházky apod.

Graf 33: Využití dopravních prostředků u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 7

V dotazníkovém šetření Tinkové (2012) prováděném v Jesenici a v Nové Haršě při vyjíždě z obce také převažoval osobní automobil. V souvislosti s tím uvedla, že důvodem této preference je hlavně pohodlí a zároveň to, že je Jesenice suburbánní oblastí, ve které není rozšířená veřejná doprava a je nutné vlastnit automobil. Současně 43 % matek dojíždělo do práce, což v POÚ Písek neplatilo (*viz Graf 32*). Matky převážně bydlely přímo v Písku, kde je možné cestovat městskou hromadnou dopravou a při cestách mimo obec mohly využít vlak či autobus. Přesto tyto dopravní prostředky ani jednou nepoužily. Lze tedy předpokládat, že mimo zmiňovaného důvodu v předchozím odstavci, zde také velkou roli hrálo určité pohodlí a komfort.

Uvedená studie se shoduje zejména v účelech cest. Matky také nejčastěji cestovaly v rámci nákupů, návštěvy rodiny, přátel a volného času (výlety). O víkendu většina z nich trávila čas s partnerem a současně vyjížděla mimo Prahu, což se projevilo i v POÚ Písek, kdy urazily více kilometrů hlavně za účelem návštěvy a rodiny mimo své bydliště.

#### 5.4.6. Osoby v důchodu

Populace celkově stárne, což znamená, že se snižuje počet dětí ve věku 0 – 14 let a oproti ní současně narůstá skupina starší 65–ti let. V POÚ Písek není tento rozdíl zjevný, jelikož ve většině dotazovaných domácností nežili prarodiče spolu s dalšími generacemi a neodpovídali tak podmínkám k vyplnění dotazníků. I z tohoto důvodu jsou zastoupeni pouze 6 %, což je ale skoro jednou tolik než procento matek na mateřské či rodičovské dovolené.



Tab. 39: Postavení v domácnosti u osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012

Postavení v domácnosti	Počet
Otec	4
Matka	3
Babička/děda	3
Jiné	3

Zdroj: vlastní průzkum, n = 13

Tab. 40: Věkové kategorie osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012

Věková kategorie	Počet
50 - 64 let	4
65 a více let	9

Zdroj: vlastní průzkum, n = 13

Snížená mobilita souvisí s jejich věkem (*viz Tabulka 40*) a doprovázenými zdravotními problémy, sníženou odolností, fyzickou zdatností apod. (Ročaková, 2008). To je patrné v následující *Tabulce 41*, kdy vykonaly vůbec nejméně cest s nejkratšími vzdálenostmi a časy ze všech respondentů a převážně se nacházely v zázemí domova. Největší vzdálenost urazily v sobotu, kde jasně převažovala návštěva přátel a rodiny (*viz Graf 34*) s využitím osobního automobilu (*viz Graf 35*). Tato spojitost se objevovala i v předešlých kapitolách. Chůzi využívaly jako druhý nejčastější dopravní prostředek (*viz Graf 35*). Ke stejným závěrům došli i Temelová et al. (2011) v periferních lokalitách. Také zjistili, že část z nich je naopak velmi aktivní a podniká různé procházky, nákupy apod., což lze potvrdit i v této studii hlavně podle cest za/z nákupu, služby, které dosahují nejvyšších hodnot (*viz Graf 34*). Senioři v malých obcích a ve městě se v tomto případě tedy chovají při své mobilitě v podstatě totožně.

Charakteristické je pondělí, kdy vykonaly skoro stejný počet cest jako v sobotu s přibližně stejným časem, ale s mnohem méně kilometry (*viz Tabulka 41*). Vysvětlení podávají následující *Grafy 34 a 35*. V tento den totiž nejvíce cestovaly za/z nákupu a služeb a současně s tím využívaly osobním automobil a chůzi. Je tedy možné, že navštěvovaly lékaře, úřady apod., kde strávily více času a také mohly dělat větší nákupy v supermarketech, které vyžadují osobní automobil a delší čas.

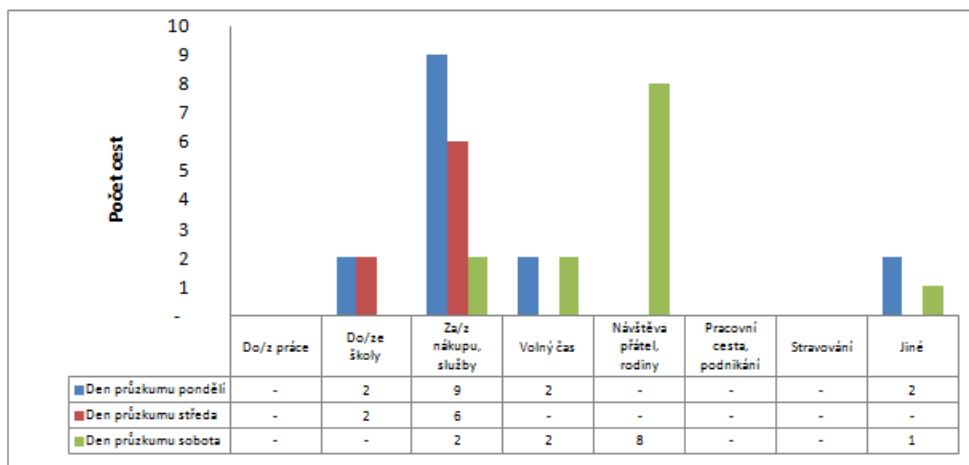
Nízký počet využití ostatních dopravních prostředků byl podrobně popsán již v předchozích kapitolách u věkových kategorií.

Tab. 41: Základní ukazatele prostorové mobility osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012

Ukazatele	Den průzkumu			Celkem	Podíl na celku v %	Na osobu
	pondělí	středa	sobota			
Počet cest	15,0	8,0	13,0	36,0	2,3	2,8
Čas (min)	255,0	90,0	269,0	614,0	1,9	47,2
Vzdálenost (km)	52,4	5,4	130,0	187,8	1,2	14,4

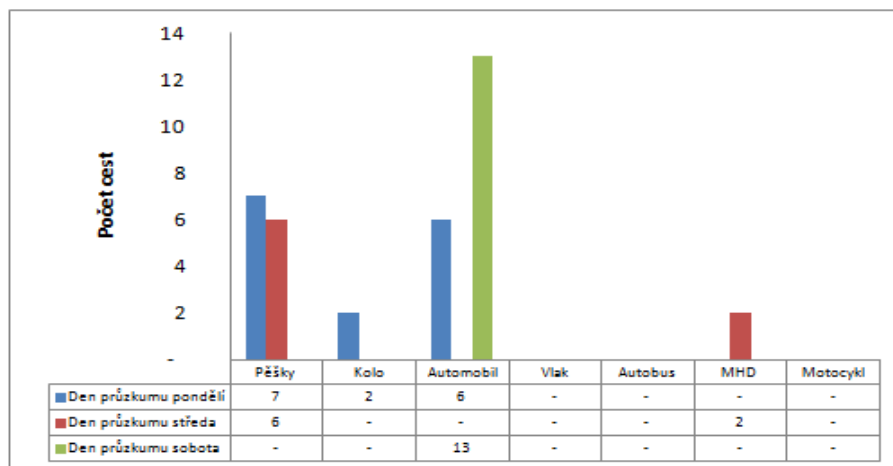
Zdroj: vlastní průzkum, n = 13

Graf 34: Účel cest u osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 13

Graf 35: Využití dopravních prostředků u osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012



Zdroj: vlastní průzkum, n = 13

## Shrnutí výsledků dotazníkového šetření:

V analytické části bakalářské práce bylo uvedeno mnoho výsledků z dotazníkového šetření, a proto je nutné shrnout alespoň ta nejdůležitější podle dělení jednotlivých kapitol.

- Z průzkumu je patrné, že ženy konají více cest, ale s menším časem i vzdáleností než muži. Zároveň nejvyšších hodnot u žen dosahují účely cest jako např. cesty za/z nákupu, volný čas, návštěva přátel a rodiny apod. Z dopravních prostředků preferují chůzi, následně osobní automobil a autobus. U mužů nejvyšších hodnot dosahují pracovní cesty, cesty do/ze školy a do/z práce. Z dopravních prostředků jednoznačně více využívají osobní automobil, následně chůzi a ve větším procentu než ženy veřejnou a městskou hromadnou dopravu. I kolo použili procentuálně vícekrát.
- Každá věková kategorie má své typické i shodné rysy prostorové mobility. Ve věkové kategorii 12 – 17 let se děti s povinnou školní docházkou pohybují v závislosti na rodičích a v blízkosti domova a školy. Nejvíce využívají chůzi a následně spolu s rodiči osobní automobil. Mladiství se pohybují již ve větší vzdálenosti s nižší závislostí a dojíždějí i do jiných měst a to zejména do škol. Vy využití dopravních prostředků se shodují hodnoty s dětmi nižšího věku s tím, že se více podílí na využití veřejné hromadné dopravy a to autobusů. Z hlediska účelů cest celá kategorie nejčastěji cestuje do/ze školy, což je ovlivněno jejich ekonomickým statutem, v rámci volného času a návštěvy přátel a rodiny. Ve věkové kategorii 18 – 25 let jsou typickými zástupci studující a projevuje se zde jev oddalování rodičovství a nezaměstnanosti absolventů. Z dopravních prostředků nejvíce využívají chůzi, následně osobní automobil a na třetím místě autobus. Z hlediska účelů cest nejčastěji cestují do/ze školy, v rámci volného času a do/z práce. Ve věkové kategorii 26 – 35 let je značný nepoměr matek a otců, což ale zároveň značí, že v tomto věku již zakládají rodinu. Snižuje se zde nezaměstnanost a v souvislosti s předchozími výsledky se proměňují i účely cest. Nejčastěji cestují do/z práce, následně do/z nákupu a služby a v rámci návštěvy přátel a rodiny. Další skupinou respondentů jsou osoby ve věku 36 až 49 let, která je typická nejvyšším počtem pracujících zaměstnanců, kde právě jejich ekonomická aktivita má značný vliv na každodenní prostorovou mobilitu. Konají tak nejčastější opakující se pohyby do/z práce. Mezi nepravidelné pohyby patří cesty za/z nákupu a služby. Z dopravních prostředků

charakteristicky využívají osobní automobil a následně chůzi. Osobní automobil převažuje ve středu a v sobotu. Ve věkové kategorii 50 – 64 let také převažují pracující zaměstnanci, ale už není tak početně zastoupenou složkou jako předchozí skupina. Ve všech dnech nejvíce využívali osobní automobil a následně pak chůzi. Z účelů cest už tak znatelně nepřevažují cesty do/z práce a těsně za nimi jsou cesty za/z nákupu a služby. Osoby ve věku 65 a více let se zdržují hlavně v zázemí domova, nejvíce využívají osobní automobil, ale v některých dnech ho nevyužili vůbec. V účelech cest převažují cesty za/z nákupu a služeb. Nejvíce cest na osobu vykonali respondenti ve věkové kategorii 36 – 49 let a nejméně ve skupině 65 a více let. Nejvíce času na cestách na osobu pak stráví věková kategorie 18 – 25 let a nejméně osoby v kategorii 65 a více let a to platí i u vzdálenosti cest.

- Pracující zaměstnanci jsou nejpočetnější složkou vzorku. S jejich ekonomickou aktivitou souvisí pravidelné cesty do/z práce, které značně převažují. Následujícími cestami jsou cesty za/z nákupu a služby a cesty v rámci volného času. Z dopravních prostředků nejvíce využívají chůzi a následně osobní automobil. OSVČ jsou převážně muži a to ve věku 36 – 49 let. V souvislosti s ekonomickou aktivitou nejvíce cestují v rámci pracovní cest a podnikání a jednoznačně nejvíce využívají osobní automobil. Nezaměstnaní se zdržují převážně doma a nejvíce cestují v rámci volného času. Z dopravních prostředků pak využívají chůzi. Studující jsou druhou nejpočetnější složkou vzorku. Z jejich statusu vyplývá, že nejvíce cestují do/ze školy a následně v rámci volného času. Pro cestování nejvíce využívají chůzi a poté osobní automobil. Matky na mateřské či rodičovské dovolené se se svými dětmi zdržují doma. Nejvíce pak cestují do/z nákupu a služeb a využívají skoro ve stejném počtu osobní automobil a chůzi. Osoby v důchodu se pohybují podobně, také se často zdržují doma a z účelů cest nejvíce cestují za/z nákupu a služby a využívají osobní automobil a následně chůzi. Celkové nejvíce cest na osobu vykonají OSVČ a nejméně osoby v důchodu. Shodné výsledky jsou i u stráveného času a vzdálenosti na osobu.

## Závěr:

Každodenní prostorová mobilita je jev, kterého se účastní každý z nás a i lidé v našem okolí, kteří nás do jisté míry ovlivňují. Je tedy utvářena jednotlivci s různými charakteristikami, které v určité skupině či oblasti převažují a z toho můžeme vyvodit některá schémata pohybu. Zároveň jsou ale aktéři mobility limitováni různými faktory a tato schémata neplatí vždy. Tato práce byla zaměřena na analýzu vybraných procesů, kdy byli respondenti rozřazeni do skupin podle pohlaví, věkové kategorie a ekonomického statusu. Současně byly jejich záznamy z dotazníkového šetření porovnány s jinými studii v odlišných regionech a také byly srovnány demografické znaky. Shrnutí nejdůležitějších výsledků je uvedeno v předešlé kapitole.

První hypotéza se zabývala genderovými rozdíly. Obsahovala předpoklad, že ženy konají kratší cesty, ale zároveň musejí činit některé cesty, které vyplývají z jejich role. Současné cestují za jinými účely jako např. za/z nákupu a služby a převážně využívají chůzi. Toto tvrzení vycházelo z výsledků jiných autorů jako např. Moya a Palomares (2012), kteří tyto rysy odůvodnili jiným postavením v domácnosti, na trhu, roli matky atd. Zmiňovaná hypotéza byla v této práci zcela potvrzena. Ženy vykonávají větší počet cest, s kratším časem a vzdáleností s využitím chůze. Na osobu tak připadá 6,8 cest, 121 minut a 47 kilometrů. U mužů pak 6,4 cest, ale 145 minut a 80 kilometrů a při cestování u nich převažuje osobní automobil. Liší se i účely cest. Ženy nejčastěji konají cesty za/z nákupu, které zaujímají 63,2 % ze všech cest v tomto účelu, následně jiné (58,2 %) a návštěvy rodiny a přátel (57 %). Muži naopak nejvíce cestují v rámci pracovní cesty a podnikání, na kterých se podílí 74 %, do/ze školy (52,2 %) a do/z práce (51,6 %). Ve vzorku bylo 118 žen a 119 mužů, takže jsou hodnoty dobře porovnatelné. Tyto výsledky si vysvětlují tím, že si ženy skutečně dokážou více plánovat své cesty a zároveň jsou matkami a starají se o domácnost a z toho pro ně vyplývají některé nutné cesty, které jsou početnější než u mužů. Také často pracují v blízkosti bydliště, a proto nemusejí využívat osobní automobil. Muži naopak převažují zejména u OSVČ, kteří v šetření vykonávaly dlouhé, časově náročné cesty a také více cestovaly do/z práce. To značí i tradiční pojetí role muže jako živitele rodiny, kdy péče o dítě je přenechána ženám a tak jsou ochotni cestovat na mnohem delší vzdálenosti, pro které je nutný osobní automobil. Je ale nutné si uvědomit, že šetření bylo provedeno v malém regionu s malým vzorkem lidí. Některé charakteristiky se mohou tedy lišit a to např. v počtu cest u žen v periferních oblastech a suburbii, kde může být více žen v domácnosti, které se zdržují zejména doma a konají tak méně cest než muži, který je živitelem rodiny.

Druhá hypotéza se týkala prostorové mobility dětí. Děti měly konat menší vzdálenosti a pohybovat se zejména v zázemí domova a školy a zároveň být více závislé na rodičích v každodenních pohybech. Tuto hypotézu lze potvrdit jen částečně, jelikož děti byly zahrnuty ve věkové kategorii 12 – 17 let, kterou tvoří i mladiství, kteří jsou již více nezávislí a mobilnější. Z adres uvedených v dotaznících, bylo možné v některých případech odlišit, zda respondenti navštěvují základní či střední školu, ale jednalo se spíše o předpoklad, než jistý výsledek. Hodnoty tak byly vyšší. Na osobu urazili dotazující 6,4 cest, 151 minut a 75 kilometrů. Z dotazníků lze ale potvrdit, že byli studenti do jisté míry závislí na rodičích a to zejména, pokud bydleli v jiné obci, než kam dojížděli do školy a tak cestovali osobním automobilem spolu s rodiči.

Poslední hypotéza se zabývala ekonomickým statusem jako jedním z nejdůležitějších faktorů prostorové mobility. Pokud má osoba status zaměstnance, pojí se s tím cesty do zaměstnání, OSVČ zase cestují na delší vzdálenosti apod. Hypotéza byla analýzou potvrzena. Pracující zaměstnanci nejvíce cestovali do/z práce a tyto cesty tvořily 49 % ze všech účelů. OSVČ vykazovaly největší mobilitu a urazily 7,9 cest na osobu, na cestách strávily 223 minut a ujely necelých 150 kilometrů. Nezaměstnaní ale už tak mobilní nebyli. Hodnoty na osobu byly 3,6 cest, 74,5 minut a 24 kilometrů. To ovlivnila jejich ekonomická aktivita a s tím související charakteristiky, kdy např. nevlastnili osobní automobil a využívali jiné dopravní prostředky. Studující pak nejčastěji cestovali do/ze školy. Matky na mateřské či rodičovské dovolené se zdržovaly často doma a konaly minimum cest. Na osobu připadalo 4,1 cest, 89,7 minut a ujely 29,5 kilometrů. Z účelů cest převažovaly nákupy a služby a cestovaly vyrovnaně jak pěšky, tak prostřednictvím osobního automobilu. Důchodci byli nejméně mobilní skupinou s 2,7 cestami na osobu, 47 minutami a 14,4 kilometry. Zároveň je nutné uvést, že na prostorovou mobilitu jednotlivých skupin neměl vliv pouze ekonomický status, ale mnoho dalších faktorů. Pracující zaměstnanci byli např. tvořeni ženami, pro které je typická chůze, která převažovala. OSVČ byly zase naopak nejčastěji muži, kteří cestují na větší vzdálenosti s delším časem. Nezaměstnaní v tomto šetření využívali osobní automobil jen minimálně, ale např. podle šetření Bajta (2011) na Českobudějovicku stejná skupina využívala osobní automobil a to ze 70,6 %, což znamená, že zde působil faktor automobilizace ve větších aglomeracích. Matky na mateřské či rodičovské dovolené by zřejmě vykazovaly větší hodnoty u využití chůze, kdyby bylo šetření provedeno v jiném roční období. Důchodci jsou zase limitováni různými zdravotními problémy, které je ovlivňují při cestování. Z toho vyplývá, že ano, ekonomický status má svůj vliv a nese typické znaky prostorové mobility, ale musíme si uvědomit, že prostorová mobilita je tvořena jednotlivci,

kteří sami o sobě mají své rysy a zároveň, jak bylo potvrzeno, existuje mnoho dalších faktorů působících na každodenní pohyb. Nás vzorek je také tvořen určitými typy lidí v daném regionu a v jiných studiích se mohou objevovat odlišné výsledky.

Považuji za potřebné věnovat se ve více studiích zejména nepravidelným pohybům, které jsou nejvíce frekventované, s větším vzorkem a ve větších regionech s použitím nových technologií jako např. GPS či mobilní telefon s doprovodnými dotazníky. Takové studie by však obsahovaly velké množství dat, která musejí být kvalitně zpracována, aby měly vypovídající hodnotu. Tyto informace jsou totiž důležité pro rozvoj regionu, protože, pokud víme, jak se lidé denně pohybují, můžeme zároveň zjistit, co je nutné v dané oblasti podporovat. Důležitá je také srovnatelnost výsledků, protože spolu mohou spolupracovat obce, které spojují stejná či podobná schémata pohybů. Zároveň se jedná o důležitý zdroj dat pro ekonomické subjekty, které kupříkladu mohou investovat do zábavných parků, dopravy, nákupních středisek apod. a současně by se jim finančně mohlo vyplatit financovat takové průzkumy.

## Seznam použité literatury:

BAJT, L. (2011): Prostorová mobilita obyvatel Českobudějovicka (využívání městské hromadné dopravy). Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 48 s.

BLAŽÁK, M. (2011): Transformace veřejné dopravy v České republice po roce 1989. Diplomová práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie, Olomouc, 76 s.

DOLEŽALOVÁ, G., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Životní styl obyvatelstva v suburbánní zóně Prahy. In: Ouředníček, M. ed.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 143-159. ISBN 80-86561-94-1.

DANĚK, P. (2008): Vývoj moderního geografického myšlení. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aloš Čeněk, Plzeň s. 27-31, ISBN 978-80-7380-114-4.

FAGERHOLM, N., BROBERG, A. (2011). Mapping and characterising children's daily mobility in urban residential areas in Turku, Finland. *Fennia* 189: 2, Helsinky, p. 31–46, ISSN 0015-0010.

FILEMONOVÁ ROČÁKOVÁ, P. (2008): Chůze a ageing – realita za dveřmi. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, Fakulta sociálních studií, Brno, 65 s.

HAMPL, M., KÜHNEL, K. (1967): Dojížděka obyvatelstva za prací jako regionální proces. *Acta Universitatis – Geographica I*. Univerzita Karlova, Praha, s. 39-56

HAMPL, M., KÜHNEL, K., JEŽEK, J. (1983): Sociálněgeografická regionalizace ČSR. 2. vydání *Acta demographica II*, Československá demografická společnost při ČSAV, Praha, 246 s.

HANSEN, R. (2008): Daily mobility in Grenoble Metropolitan Region, France, Applied GIS methods in time geographical research. The Master Thesis, Lund University in Sweden, Centre for Geographical Information Systems, Department of Physical Geography and Ecosystem Analysis, Sweden, 63 p.

HASMANOVÁ MARHÁNKOVÁ, J. (2011): Matky samoživitelky a jejich situace v České republice, Sandwichová generace – kombinovaná práce a péče o závislé členy rodiny (děti a seniory), *Gender Studies*, Praha, [cit. 2013-14-7]. Dostupné na:  
WWW: [http://www.genderstudies.cz/download/samozivitelky\\_sendwichova.pdf](http://www.genderstudies.cz/download/samozivitelky_sendwichova.pdf)

HULÍNOVÁ, M. (2006): Železniční doprava po roce 1990. Bakalářská práce, Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno, 44 s.



IRA, V. (2001): Geografie času: přístup, základné koncepty a aplikácie. Geografický časopis, 53, s. 231-246.

IVAN, I., TVRDÝ, L. (2006): Změny v prostorovém pohybu obyvatelstva Moravskoslezského kraje, Technická univerzita Ostrava, s. 167 – 187, Ostrava, [cit. 2013-13-5]. Dostupné na:  
WWW: [http://knowledge.vsb.cz/sborniky/2007\\_09\\_IVAN\\_tvrdy\\_zm\\_prostor\\_chov.pdf](http://knowledge.vsb.cz/sborniky/2007_09_IVAN_tvrdy_zm_prostor_chov.pdf)

KVĚTOŇ, V.(2011): Vyjíždka veřejnou a individuální dopravou v Česku a její regionální specifika, Praha, Draft vzdělávacího textu pro projekt OPPA reg. č. CZ.2.17/3.1.00/32102, 13 s.

LAW, R. (1999): Beyond women and transport: towards new geographies of tender and daily mobility. University of Otago, Department of geography, New Zealand, pp. 567-588, DOI: 10.1191/030913299666161864.

LAYOS, L., (2006): Passenger mobility in Europe, Statistics in focus, Eurostat, [cit. 2013-13-5]. Dostupné na:  
WWW: [http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/nz\\_05\\_05.pdf](http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/nz_05_05.pdf)

MACKA, M. (1962): Příspěvek k poznání změn v dojíždění do zaměstnání do města Brna v letech 1946-1957. Spisy přírodovědecké fakulty UJEP v Brně, řada H6, č. 434, Brno, s. 233-252

MACKA, M. (1964): Příspěvek k vymezení zázemí Brna z hlediska dojíždění do zaměstnání. Zprávy GÚ ČSAV 1964/9. Opava, s. 31-33.

MACKA, M. (1969): Vymezování oblastí podle dojížděky do zaměstnání. In: K metodám ekonomicko – geografické regionalizace, Studia Geographica 8, Geografický ústav ČSAV, Brno, s. 91-106

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., KVĚTOŇ, V. (2011): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických regionech, Geografie – Sborník ČGS, 115 (1), s. 21-43

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, Národohospodářský obzor č. 4, s. 4-57. ISSN 1213-2446

MARYÁŠ, J., VYSTOUPIL, J. (2004): Ekonomická geografie, Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita v Brně, s. 33.

- MOYA, J., PALOMARES J. (2012): Gender diversity in daily mobility in the community of Madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 58, Universidad Complutense de Madrid, Departamento de Geografía Humana, Madrid. pp. 453 – 457, ISSN.: 0212-9426.
- NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti, Magisterská práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 112 s.
- NOVÁK, J., TEMELOVÁ, J. (2012): Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů: pilotní studie využití lokalizačních dat mobilních telefonů. *Sociologický časopis*, 48 (5), s. 911-938. ISSN 0038-0288.
- ROUBALÍKOVÁ, H. (2009): Geografie času: přístupy, metody, techniky. Bakalářská práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie, Olomouc, 52 s.
- SEIDENGLANZ, D. (2008): Geografie dopravy. In Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., *Ekonomická a sociální geografie, Vydavatelství a nakladatelství Aloš Čeněk, Plzeň*, s. 231 – 237. ISBN 80-86561-94-1.
- ŠKROTTOVÁ, J. (2009): Rozdíly mezi muži a ženami v regionálním pohledu. Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav, Brno. 90 s.
- TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., POSPÍŠILOVÁ L., DVOŘÁKOVÁ, N. (2011): Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. *Sociologický časopis* 47 (4), s. 831 – 857. ISSN 0042-0980.
- TINKOVÁ, M. (2012): Každodenní život matek s dětmi v suburbánní zóně a ve vnitřním městě. Diplomová práce, Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 91 s.
- TOUŠEK, V., BAŠTOVÁ, M., FŇUKAL, M., KREJČÍ, T., TONEV, P. (2006): Největší centra dojížděky 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. ISBN 80-7318-359-5.
- PERGL, O., NOVÁK, J. (2010): Dopravní chování obyvatel suburbií – případová studie Jesenice. 14 s. ISSN 1803-8239. [cit. 2013-15-7]. Dostupné na:  
[WWW:http://www.suburbanizace.cz/analyzy/3\\_Pergl\\_O.,\\_Novak\\_J.\\_\(2010\)\\_Dopravni\\_chovani\\_obyvatel\\_suburbii\\_pripadova\\_studie\\_Jesenice.pdf](http://www.suburbanizace.cz/analyzy/3_Pergl_O.,_Novak_J._(2010)_Dopravni_chovani_obyvatel_suburbii_pripadova_studie_Jesenice.pdf)
- ZELINSKY, W. (1971): The hypothesis of the Mobility Transition. *Geographical Review* 61 (2), American Geographical Society, pp. 219-249. [cit. 2013-20-7]. Dostupné na:  
[WWW: http://www.cedir.fr/cedir2/wp-content/uploads/2012/07/ZELINSKY-Wilbur-The-hypothesis-of-the-mobility-transition-Geographical-Review.pdf](http://www.cedir.fr/cedir2/wp-content/uploads/2012/07/ZELINSKY-Wilbur-The-hypothesis-of-the-mobility-transition-Geographical-Review.pdf)

## Internetové zdroje:

Centrální registr vozidel, Složení vozového parku v České republice [cit. 2013-5-20],  
Dostupný na:

WWW: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm#vystupy>

Český statistický úřad, Obyvatelstvo podle věku [cit. 2013-14-7], Dostupný na:

WWW: [https://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/6A002ECDCC/\\$File/400712a1.pdf](https://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/6A002ECDCC/$File/400712a1.pdf)

Český statistický úřad, Věk matky při narození dítěte se stále zvyšuje, [cit. 2013-14-7],  
Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/vek\\_matky\\_pri\\_narozeni\\_ditete\\_se\\_stale\\_zvysuje](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/vek_matky_pri_narozeni_ditete_se_stale_zvysuje)

Český statistický úřad, Mezikrajské porovnání vybraných ukazatelů nezaměstnanosti,  
[cit. 2013-12-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/220041C658/\\$File/80130212q4f03.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/220041C658/$File/80130212q4f03.pdf)

Český statistický úřad, Rozvody podle věku muže, [cit. 2013-11-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4BA/\\$File/4032120501.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4BA/$File/4032120501.pdf)

Český statistický úřad, Rozvody podle věku ženy, [cit. 2013-11-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4C8/\\$File/4032120502.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/B5001FC4C8/$File/4032120502.pdf)

Český statistický úřad, Sňatky podle věku muže, [cit. 2013-11-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/8E001797C6/\\$File/4032130401.pdf](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/8E001797C6/$File/4032130401.pdf)

Český statistický úřad, Sňatky podle věku ženy, [cit. 2013-11-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/8E001797C4/\\$File/4032130402.pdf](http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/t/8E001797C4/$File/4032130402.pdf)

Český statistický úřad, Obyvatelstvo Jihočeského kraje, [cit. 2013-18-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/obyvatelstvo\\_jihoceskeho\\_kraje\\_v\\_1\\_az\\_3\\_civrtleti\\_2012](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/obyvatelstvo_jihoceskeho_kraje_v_1_az_3_civrtleti_2012)

Český statistický úřad, Zaměstnanost, nezaměstnanost, [cit. 2013-19-7], Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/zamestnanost\\_nezamestnanost\\_prace](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/zamestnanost_nezamestnanost_prace)

Český statistický úřad, Časová řada – vybrané ukazatele za okres Písek, [cit. 2013-20-7],  
Dostupný na:

WWW: [http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/casova\\_rada\\_vybrane\\_ukazatele\\_za\\_okres\\_pisek](http://www.czso.cz/x/redakce.nsf/i/casova_rada_vybrane_ukazatele_za_okres_pisek)

Český statistický úřad, Dojíždka za prací a do škol, [cit. 2013-20-7], Dostupný na

WWW: [http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/podrobne\\_udaje\\_v\\_publicacich\\_ze\\_slodb\\_2001\\_dojizdka/\\$File/13-812904.pdf](http://www.czso.cz/xt/redakce.nsf/i/podrobne_udaje_v_publicacich_ze_slodb_2001_dojizdka/$File/13-812904.pdf)

Český statistický úřad, Počet obyvatel v okrese Písek, [cit. 2013-22-7], Dostupný na:

[WWW:http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/okresy/CZ0314](http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/okresy/CZ0314)

Český statistický úřad, Malý lexikon obcí 2012, [cit. 2013-29-7], Dostupný na:

[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)

Český statistický úřad, SLDB Písek 2001, [cit. 2013-25-7], Dostupný na:

[WWW:http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/ffc175069a67ba11c12576f5001e7351/\\$FILE/4103-3104-1.pdf](http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/ffc175069a67ba11c12576f5001e7351/$FILE/4103-3104-1.pdf)

Český statistický úřad, Charakteristika okresu Písek, [cit. 2013-25-7], Dostupný na:

[WWW: http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika\\_okresu\\_pi](http://www.czso.cz/xc/redakce.nsf/i/charakteristika_okresu_pi)

Český statistický úřad, Metodické vysvětlivky, [cit. 2013-26-7], Dostupný na:

[WWW: http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/A10032781A/\\$File/36820214.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/A10032781A/$File/36820214.pdf)

Department of transport, National Travel Survey, [cit. 2013-4-5], Dostupný na:

[WWW.https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/8934/nts2010-03.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/8934/nts2010-03.pdf)

Idos, autobusová spojení, [cit. 2013-27-7], Dostupný na:

[WWW: http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/](http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/)

Jihočeský kraj, Socioekonomický profil, [cit. 2013-26-7], Dostupný na:

[WWW: www.kraj-jihocesky.cz/file.php?par%5Bid\\_r%5D=88136...0](http://www.kraj-jihocesky.cz/file.php?par%5Bid_r%5D=88136...0)

Ministerstvo práce a sociálních věcí, Analýza vývoje příjmů a výdajů domácností ČR, [cit. 2013-7-6], Dostupný na

[WWW. http://www.mpsv.cz/files/clanky/12925/Text\\_2011.pdf](http://www.mpsv.cz/files/clanky/12925/Text_2011.pdf)

Národní ústav odborného vzdělávání, Nezaměstnanost absolventů škol, [cit. 2013-18-7], Dostupný na:

[WWW. http://www.nuov.cz/nezamestnanost-absolventu-skol](http://www.nuov.cz/nezamestnanost-absolventu-skol)

Rychnovský, Mapa železnic, [cit. 2013-26-7], Dostupný na:

[WWW: http://mapa.rychnovsky.cz/](http://mapa.rychnovsky.cz/)

Ředitelství silnic a dálnic, Rychlostní silnice R4, [cit. 2013-26-7], Dostupný na:

[WWW:http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/A32C940DFB49661BC12577C200484FB6/\\$file/R4\\_publicace2012.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsdcat.nsf/0/A32C940DFB49661BC12577C200484FB6/$file/R4_publicace2012.pdf)

## **Seznam map:**

Mapa 1: Hustota zalidnění v POÚ Písek v roce 2011

Mapa 2: Silniční a železniční síť v POÚ Písek

## **Seznam obrázků:**

Obr. 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatel

Obr. 2: Názorná ukázka dynamické mapy

## **Seznam tabulek:**

Tab. 1: Počet dotazníků v obcích v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 2: Základní charakteristiky domácností v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 3: Základní charakteristiky respondentů v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 4: Základní ukazatele prostorové mobility v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 5: Periodicita cest podle jejich účelu v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 6: Ekonomická aktivita respondentů v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 7: Základní ukazatele prostorové mobility žen v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 8: Základní ukazatele prostorové mobility mužů v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 9: Procentuální podíl účelů cest z celkového počtu u žen a mužů v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 10: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 12 – 17 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 11: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 18 - 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 12: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 18 - 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 13: Základní ukazatele prostorové mobility u věkové kategorie 18 – 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 14: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 15: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 16: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 17: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 18: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Tab. 19: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

- Tab. 20: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 50 - 64 let v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 21: Ekonomická aktivita ve věkové kategorii 50 - 64 let v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 22: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 50 - 64 let v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 23: Postavení v domácnosti ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 24: Základní ukazatele prostorové mobility ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 25: Postavení v domácnosti u pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 26: Věkové kategorie pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 27: Základní ukazatele prostorové mobility pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 28: Postavení v domácnosti u OSVČ v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 29: Věkové kategorie OSVČ v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 30: Základní ukazatele prostorové mobility OSVČ v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 31: Postavení v domácnosti u nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 32: Věkové kategorie nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 33: Základní ukazatele prostorové mobility nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 34: Věkové kategorie studujících v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 35: Základní ukazatele prostorové mobility studujících v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 36: Postavení v domácnosti u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 37: Věková kategorie matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 38: Základní ukazatele prostorové mobility matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 39: Postavení v domácnosti u osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 40: Věkové kategorie osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012
- Tab. 41: Základní ukazatele prostorové mobility osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012

## **Seznam grafů:**

- Graf 1: Cesty podle využití dopravního prostředku v jednotlivých dnech v POÚ Písek v roce 2012
- Graf 2: Cesty podle účelu v jednotlivých dnech v POÚ Písek v roce 2012
- Graf 3: Procento cest podle účelu v POÚ Písek v roce 2012
- Graf 4: Procento cest podle účelu ve VB v roce 2010
- Graf 5: Procentuální využití dopravních prostředků v POÚ Písek v roce 2012

Graf 6: Procentuální využití dopravních prostředků ve VB v roce 2010

Graf 7: Postavení respondentů v domácnostech v POÚ Písek v roce 2012

Graf 8: Věkové kategorie respondentů v POÚ Písek v roce 2012

Graf 9: Celkový počet cest podle účelů v POÚ Písek v roce 2012

Graf 10: Využití dopravních prostředků u žen a mužů v POÚ Písek v roce 2012

Graf 11: Účel cest ve věkové kategorii 12 – 17 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 12: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 12 – 17 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 13: Účel cest ve věkové kategorii 18 – 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 14: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 18 – 25 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 15: Účel cest ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 16: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 26 – 35 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 17: Využití dopravních prostředků u žen v POÚ Písek v roce 2012

Graf 18: Účel cest ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 19: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 36 – 49 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 20: Účel cest ve věkové kategorii 50 – 64 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 21: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 50 – 64 let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 22: Účel cest ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 23: Využití dopravních prostředků ve věkové kategorii 65 a více let v POÚ Písek v roce 2012

Graf 24: Účel cest pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012

Graf 25: Využití dopravních prostředků u pracujících zaměstnanců v POÚ Písek v roce 2012

Graf 26: Účel cest u OSVČ v POÚ Písek v roce 2012

Graf 27: Využití dopravních prostředků u OSVČ v POÚ Písek v roce 2012

Graf 28: Účel cest nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012

Graf 29: Využití dopravních prostředků u nezaměstnaných v POÚ Písek v roce 2012

Graf 30: Účel cest studujících v POÚ Písek v roce 2012

Graf 31: Využití dopravních prostředků u studujících v POÚ Písek v roce 2012

Graf 32: Účelnost cest u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012

Graf 33: Využití dopravních prostředků u matek na MD či RD v POÚ Písek v roce 2012

Graf 34: Účel cest u osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012

Graf 35: Využití dopravních prostředků u osob v důchodu v POÚ Písek v roce 2012

### **Seznam příloh:**

Příloha 1: Automobilizace okresů k 1. 1. 2005

Příloha 2: Mapa železničních tratí v České republice 2012

Příloha 3: Průvodní dopis dotazníku

Příloha 4: Formulář A

Příloha 5: Formulář B vzor

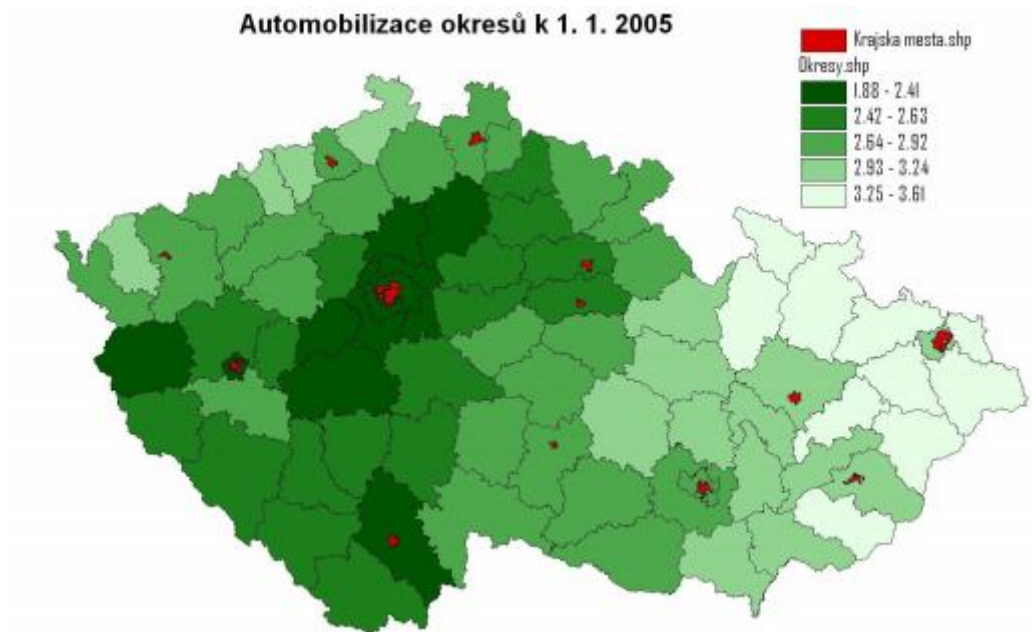
Příloha 6: Formulář B



# Přílohy:

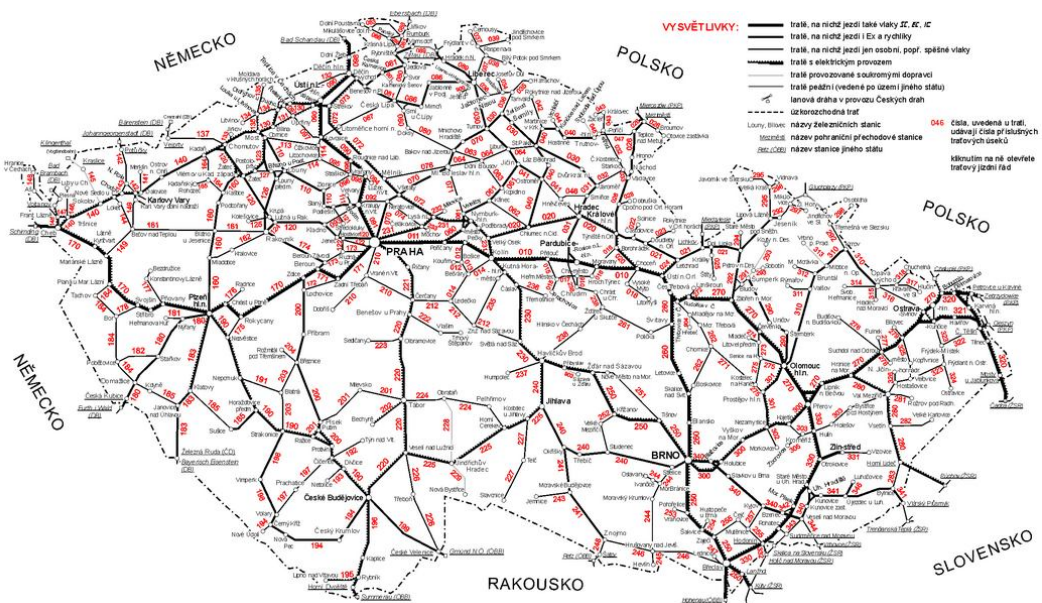
Příloha 1:

Zdroj:



Marada, Květoň, 2006

Příloha 2:



Zdroj: [www.mapa.rychnovsky.cz](http://www.mapa.rychnovsky.cz)



### 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](mailto:kraft@pf.jcu.cz)  
tel.: +420 387 773 062



Formulář B

VZOR VYPLNĚNÉHO DOTAZNÍKU



Kód domácnosti:  Kód respondenta:  Kód POČI:  Kód obce:

KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Datum: 22. 8. 2012

Hod:min	Pocátek cesty	Místo	Hod:min	Místo	Trasa cesty ulice ve městě, důležité orientační body / obce mimo město	Dopravní prostředek		Účel cesty		Periodičita cesty	VZD	CAS
						1 - Pěšky 2 - Kolo 3 - Automobil 4 - Vlak 5 - Autobus 6 - MHD 7 - Motocykl	1 - Cesta do/z práce 2 - Cesta do/z školy 3 - Cesta za/z nákupů, služby 4 - Volný čas 5 - Návštěvy přátel, rodiny 6 - Pracovní cesta, podnikání 7 - Stravování 8 - Jiné					
9:25	Č. Budějovice Litvňovice 95	9:49	Č. Budějovice Jezouňnova 10	1	1	1	1	2				
11:51	Č. Budějovice Jezouňnova 10	12:55	Č. Budějovice Nah. pč. ot. II	1	1	7	7	3				
15:11	Č. Budějovice Kah. pč. ot. II	15:21	Č. Budějovice Jezouňnova 10	1	1	7	7	3				
15:05	Č. Budějovice Jezouňnova 10	15:11	Č. Budějovice Litvňovice 95	6	6	1	1	5				
16:10	Č. Budějovice Litvňovice 95	17:20	Č. Budějovice Litvňovice 95	3	3	5	5	5				
19:10	Č. Budějovice Dukovany 38	20:54	Č. Budějovice Litvňovice 95	3	3	5	5	5				



## Formulář B

Kód domácnosti: P1040

Kód respondenta: P10401

Kód POÚ: 10045

Kód obce: 10045



## KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Datum: 15.10.2012

Hod.min	Počátek cesty	Místo	Hod.min	Konec cesty	Místo	Trasa cesty ulice ve městě, důležité orientační body / obce mimo město	Dopravní prostředek	Účel cesty	Periodicita cesty	VZD	CAS
6:45	PÍSEK VINOCEK 314	4:45	PÍSEK MIE.NAM.	TRASA: PÍSEK - MIE.NAM. - VINOCEK	1 - Pěšky	1 - Cesta do/z práce	1 - Denně (7 x v týdnu)	2	2	30	
8:00	PÍSEK MIE.NAM.	8:45	TEHELÍN	TRASA: PÍSEK - MIE.NAM. - TEHELÍN	2 - Kolo	2 - Cesta do/z školy	2 - Denně (5 x v týdnu)	6	6	45	
11:00	TEHELÍN	11:45	MIE.NAM.	TRASA: TEHELÍN - MIE.NAM. - PÍSEK	3 - Automobil	3 - Cesta za/z nákupu, služby	3 - Často (2 - 3 x v týdnu)	6	6	45	
14:00	PÍSEK MIE.NAM.	14:30	VINOCEK 314	TRASA: MIE.NAM. - VINOCEK	4 - Vlak	4 - Volný čas	4 - Méně často	2	2	30	
18:00	PÍSEK VINOCEK 314	18:30	MIE.NAM.	TRASA: VINOCEK - MIE.NAM. - PÍSEK	5 - Autobus	5 - Návštěvy přátel, rodiny	5 - Nepravidelně	4	4	30	
20:00	PÍSEK HUSOVONAM.	20:30	VINOCEK 314	TRASA: HUSOVONAM. - VINOCEK	6 - MHD	6 - Pracovní cesta, podnikání	6 - Náhodně	4	4	30	
					7 - jiné	7 - Stravování					
					8 - jiné	8 - jiné					