



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

ANALÝZA PROSTOROVÉ MOBILITY OBYVATEL MĚSTA VODŇANY

Vypracoval: David Homolka

Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2024

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem autorem této kvalifikační práce a že jsem ji vypracoval(a) pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Datum

Podpis studenta

Poděkování:

Tímto bych chtěl poděkovat všem, kteří se podíleli na vzniku tohoto výzkumu, bez kterých by tato práce nemohla vzniknout v takovéto míře.

HOMOLKA, D. (2024): Analýza prostorové mobility obyvatel města Vodňany. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 59 s.

Abstrakt:

Bakalářská práce se zabývá každodenní prostorovou mobilitou obyvatel města Vodňany v okrese Strakonice, v Jihočeském kraji. V teoretické části se věnuje rozboru odborné literatury na téma prostorové mobility, geografii dopravy a geografii času. V praktické části je představeno město Vodňany a následuje, metodika sběru dat, který probíhal dotazníkovým šetřením v jednotlivých domácnostech. Dále následuje hodnocení sběru dat a výsledky výzkumu, které byly komparovány s výsledky již proběhlých výzkumů a vyhodnocení hypotéz. Na základě výsledků bylo potvrzeno, že ženy se pohybují odlišně než muži, vykonávají více cest na kratší vzdálenosti v menších časových intervalech. Dále bylo zjištěno, že lidé využívají pro své cesty osobní automobil minimálně ve 40,4 % oproti hromadné dopravě, kterou využívají v 6,9 %. Vyhodnocením dotazníků bylo zjištěno, že lidé se o víkendu i přes ohrožení nákazou Covid-19 přepravovali a chovali stejným způsobem jako před pandemií. Výzkumu se účastnilo 70 respondentů z toho 34 mužů a 36 žen, nepočetnější skupinu tvořily respondenti ve věku 36 – 49 v počtu 24. V závěru jsou shrnuty všechny výsledky a poznatky.

Klíčová slova:

Geografie dopravy, prostorová mobilita, geografie času, Vodňany.

HOMOLKA, D. (2024): Analysis of spatial mobility of the city of Vodňany. Bachelor's thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 59 p.

Abstract:

The bachelor's thesis focuses on the everyday spatial mobility of the Vodňany District in the Strakonice Region, South Bohemian Region. In the theoretical part, I delve into the analysis of specialized literature on the topic of spatial mobility, transportation geography, and time geography. In the practical part, the town of Vodňany is introduced, followed by the methodology of data collection, which was conducted through questionnaire surveys in individual households. Subsequently, there is an evaluation of data collection and the research results, which were compared to the results of previous studies, along with the assessment of hypotheses. Based on the results, it was confirmed that women have different mobility patterns than men, engaging in more trips over shorter distances and within smaller time intervals. Furthermore, it was found that people use private cars for their trips to a minimum of 40,4 % compared to public transportation, which is used by 6,9 %. The evaluation of questionnaires revealed that people, despite the threat of Covid-19, continued to travel and behave in the same way as before the pandemic during weekends. The research involved 70 respondents, including 34 men and 36 women, with the largest group consisting of respondents aged 36-49, numbering 24. In conclusion, all the results and findings are summarized.

Key words:

Geography of transport, spatial mobility, geography of time, Vodňany.

Obsah:

1. Úvod a cíle práce	8
2. Teoretická východiska práce.....	10
2.1 Mobilita.....	10
2.1.1 Sociální mobilita.....	10
2.1.2 Přirozený pohyb obyvatelstva.....	10
2.1.3 Prostorová mobilita.....	10
2.2 Geografie.....	14
2.3 Geografie dopravy.....	15
2.3.1 Výzkumné zaměření geografie dopravy v současnosti.....	15
2.3.2 Základní koncepty geografie dopravy.....	16
2.3.3 Časoprostorová konvergence a komprese.....	18
2.3.4 Změny dopravního chování v ČR po roce 1989.....	19
2.4 Geografie času.....	21
2.4.1 Vývoj geografie času.....	21
2.4.2 Kybersociální realita – nové formy omezení v časoprostorovém chování lidí.....	23
2.4.3 Geografie času jako inspirace pro sociální vědy.....	24
2.5 Geografie venkova.....	25
3. Metodika sběru dat.....	27
3.1 Charakteristika sledovaného území.....	27
3.2 Použité formuláře ke sběru dat.....	30
3.3 Průběh dotazníkového šetření.....	31
3.4 Cíle práce.....	32
3.5 Hypotézy.....	32
4. Analýza a vyhodnocení dotazníkového šetření.....	33
4.1 Základní charakteristika dotazovaného vzorku.....	33
4.1.1 Počet osob v domácnosti starších 12 let.....	33
4.1.2 Celkový čistý měsíční příjem domácnosti.....	33

4.1.3 Počet osobních automobilů v domácnosti.....	35
4.1.4 Počet automobilů v domácnosti dle příjmu.....	36
4.1.5 Rozdíly ve využití osobního automobilu dle příjmových skupin...	37
4.2 Porovnání genderů.....	38
4.2.1 Porovnání pohlaví a věkové kategorie.....	38
4.2.2 Porovnání pohlaví a postavení v domácnosti.....	40
4.2.3 Porovnání pohlaví a ekonomické aktivity.....	41
4.2.4 Porovnání pohlaví na cestě, vzdálenosti a času.....	41
4.3 Porovnání vybraných dnů na základě účelu cesty.....	44
4.4 Porovnání vybraných dnů na základě volby dopravního prostředku.....	45
4.5 Čas vzdálenost strávený cestováním.....	48
4.6 Cestování během pandemie covid-19.....	49
Závěr.....	50
Seznam použité literatury.....	53
Internetové zdroje.....	56
Seznam obrázků.....	58
Seznam map.....	58
Seznam tabulek.....	58
Seznam grafů.....	58
Seznam příloh.....	59

1. Úvod a cíle práce

Geografie dopravy, a hlavně sama doprava jako taková je už běžnou součástí našeho života a kterou využíváme každé den v jakékoliv míře, a to už od dětství. V dnešní době se lze dostat snadno relativně na dlouhé vzdálenosti, v relativně krátkém časovém úseku. Přitom lze využít nespočet dopravních prostředků, jakými jsou například pěší chůze, kolo, automobil, vlak, autobus, MHD a jiné dopravní prostředky.

V průběhu mého studia bylo nutné ujasnit si, v jakém oboru geografie chci svou bakalářskou práci zpracovávat. Vždy mě zajímala doprava, a s ní spojené dopravní prostředky, které se využívají v určité míře a při výuce geografie dopravy se to jen potvrdilo. Následně jsem si proto vybral téma Každodenní prostorové mobility obyvatel města Vodňany. Vodňany jsou místo, kde jsem od útlého věku vyrůstal a stále tu žiji, město, které dobře znám. Proto mě zajímá, jak se ostatní obyvatelé po městě i mimo něj pohybují v průběhu celého dne i týdne.

Hlavním cílem bakalářské práce je sledovat každodenní prostorovou mobilitu obyvatel města Vodňany (pomocí dotazníkového šetření) a následně analyzovat vybrané faktory jejich osobní mobility. Také zmapovat všechny věkové struktury obyvatel (studenti, pracující, lidé na mateřské dovolené, senioři) pohybujících se v oblasti města Vodňany a popsat jejich charakteristiku, také podle pohlaví. V neposlední řadě zjistit jejich lokalizaci, pohyb po městě případně pohyb mimo něj v průběhu celého dne, nebo týdne, následně vzájemně porovnat získané hodnoty a analyzovat je.

Dále byly stanoveny následující cíle. Druhým cílem je zjistit, zda v regionu Vodňany je upřednostňován automobil před veřejnou dopravou, tak jako tomu je v jiných regionech. Třetí cíl je zjistit, zda je rozdíl v dojížděcí mezi muži a ženami při pravidelných i nepravidelných cestách. A čtvrtý cíl je zjistit, zda se lidé v období rozšíření nemoci covid-19 chovali zodpovědně oproti období před pandemií.

K výše uvedeným cílům byly stanoveny následující hypotézy.

Hypotéza č. 1: Volba automobilu jako dopravního prostředku je upřednostňována před veřejnou dopravou při pravidelných i nepravidelných cestách. Automobil je využíván ve více jak 40 % všech cest.

Hypotéza 2: Ženy v průměru denně ve sledovaném období vykonají více pravidelných i nepravidelných cest na menší vzdálenosti a v menším časovém úseku než muži.

Hypotéza č. 3: Vzhledem k rozšíření nemoci Covid-19 a v souvislosti s vydanými opatřeními, se sníží počet cest o víkendech oproti období před pandemií.

V teoretické části bakalářské práce se budu podrobněji zabývat prostorovou mobilitou, geografíí dopravy, mobilitou, geografíí času a její perspektivou pro sociální vědy.

V praktické části bude analyzováno a vyhodnoceno dotazníkové šetření se zaměřením na každodenní prostorovou mobilitu obyvatel města Vodňany. V této části se zabývám rozborem získaných informací o jednotlivých domácnostech na území města Vodňany a rozborem jednotlivých respondentů (členů domácností). Dále budou jednotliví respondenti zkoumáni s ohledem na jejich chování (pohyb) v prostoru a čase. Dále budou vyhodnoceny data pro hypotézy a porovnány s ostatními výzkumy na téma prostorové mobility.

2. Teoretická východiska práce

2.1 Mobilita

Mobilita pochází z latinského slova *mobilitas* – pohyblivost, přemístitelnost, rychlost (Nešpor, et. al., 2017). Dle Touška et al., (2008) je mobilita změna zařazení jedince či jejich celých skupin v systému určitých jednotek. Pokud jsou takovými jednotkami sociální útvary, jedná se o sociální mobilitu, v případě, že jde o prostorové útvary, jedná se o prostorovou mobilitu obyvatelstva. Maryáš a Vystoupil (2006) rozdělují mobilitu do třech kategorií pohybu, na přirozený pohyb, sociálně – ekonomický pohyb a mechanický pohyb.

2.1.1 Sociální mobilita

Sociální mobilita nebo také sociálně – ekonomický pohyb, znamená pohyb lidí, jejich celých skupin či jednotlivců v rámci společenských struktur, a to v horizontální či vertikální dimenzi (Maryáš, Vystoupil, 2006). Vertikální mobilita se dále rozlišuje jako vzestupná, která znamená pohyb člověka či skupin z nižšího statusu (role) do vyššího, či naopak sestupná z vyššího statusu do nižšího. Horizontální mobilita znamená změnu ve stejné úrovni statusu, jejím typickým příkladem je změna zaměstnání (Nešpor, 2017). Jde o přesun pracovních sil, při kterém nedojde ke změně úrovně pracovních míst a důsledkem není změna příjmů (Veselá et al., 2011).

2.1.2 Přirozený pohyb obyvatelstva

Jedná se o populační procesy zahrnující přirozený přírůstek (porodnost) a úbytek obyvatelstva (úmrtí). Tyto procesy ovlivňují faktory socio–ekonomické, biologické, historické, vyspělost zdravotní péče, která souvisí s úmrtími kojenců. Nejdůležitějším procesem je porodnost, kterou pak ve velké míře ovlivňuje potratovost, rozvodovost a sňatečnost. (Maryáš, Vystoupil, 2006).

Vzhledem k tématu mé práce se budu v následující kapitole podrobněji zabývat mobilitou prostorovou, tedy mechanickými pohyby obyvatelstva.

2.1.3 Prostorová mobilita

Prostorová mobilita znamená pohyb lidí v určitém geografickém prostoru za účelem uspokojování svých potřeb, kdy nejde pouze o fyzické přemístění, ale o

prostorové chování, které je spojeno s procesem výběru místa, citovou vazbou na prostor či objekt a jeho využíváním. Prostorová mobilita se vyvíjí ve spojitosti s faktory, které ovlivňují sociální normy, hodnotové orientace, vznik a úroveň potřeb a způsobů jejich uspokojování. Patří sem ekonomická a sociální úroveň v daném regionu, strukturální faktory – sociální a ekonomický rozvoj (služby, dopravní obslužnost, životní úroveň, demografické a geografické rozložení obyvatel v souvislosti se vztahem k vzdálenosti bydliště a pracoviště, k úrovni urbanizace a hierarchii sídel (Nešpor et.al., 2017).

Rozlišujeme určité typy prostorové mobility dle kritérií, např. dle pravidelnosti a návratnosti rozeznáváme pravidelné pohyby (kyvadlové), jakými jsou dojíždění do škol, do práce, nepravidelné pohyby (návratové) např. za nákupy a službami, dlouhodobé např. rekreace, krátkodobé např. (víkendové výlety, pobyty) a jednorázové přestěhování (Nešpor et.al., 2017).

Dle velikosti působnosti můžeme prostorovou mobilitu systematizovat do několika řádů, na které je pohyb lidí vázán – mikro (pohyb v rámci města), mezo (pohyb mezi městy), vnitrostátní a makro (pohyb mezinárodní). Pohyby lidí jsou vázány na prostor různého řádu. Rozeznáváme pohyby obyvatel dle volby cíle, podle času (návratné, nenávratné, pravidelné, nepravidelné), vzdálenosti a směru (uvnitř města, v rámci státu, mezinárodní), dle procesu rozhodování (vynucené, dobrovolné), příčiny (ekonomické, sociální), počtu a charakteru zúčastněných, vůči střediskům nebo jádrům (dostředivé a odstředivé) (Nešpor et.al., 2017).

Maryáš a Vystoupil (2006) rozlišují čtyři typy mechanických pohybů obyvatelstva.

- Prvním typem je **migrace obyvatelstva**, která zahrnuje trvalé přestěhování, změnu trvalého pobytu vnitrostátní nebo mezistátní. V prostorovém rozmístění obyvatel, při tomto typu pohybu vznikají trvalé změny, jedná se o nevratný pohyb, a proto je nejvýznamnějším typem pohybu, který je statisticky zjišťován.
- Druhým typem jsou **dočasné změny pohybu**, při kterém se nemění trvalý pobyt, ale jedná se o změnu bydliště na určitý čas. Patří sem např. víkendové či prázdninové pobyty, pobyt na internátu, studentské koleji apod.
- Třetím typem pohybu je **dojíždka do zaměstnání**. Zahrnuje pohyb obyvatel ekonomicky aktivních, kteří se pravidelně přemísťují z místa svého bydliště do jiného místa, či obce kde pracují. Stejně tak dojíždějí studenti do škol. Tyto pohyby nazýváme cirkulační či kyvadlové.

- Čtvrtým typem jsou **nepravidelné dočasné pohyby**. Jedná se o pohyb obyvatel za účelem cestování, dojížděky za nákupy či službami. Jde o nepravidelné pohyby ve všech směrech, týkajících se času stráveného na cestě, vzdálenosti, četnosti i cíle. Jedná se však o časté druhy pohybu, o kterých neexistují statistická data. Na rozdíl od dojížděky do zaměstnání a do škol nejsou o nepravidelných pohybech zaznamenávána data při pravidelných sčítáních lidu, domů a bytů Českým statistickým úřadem.

Mládek (1992) uvádí dělení prostorové mobility podle rozdílných kritérií do několika typů:

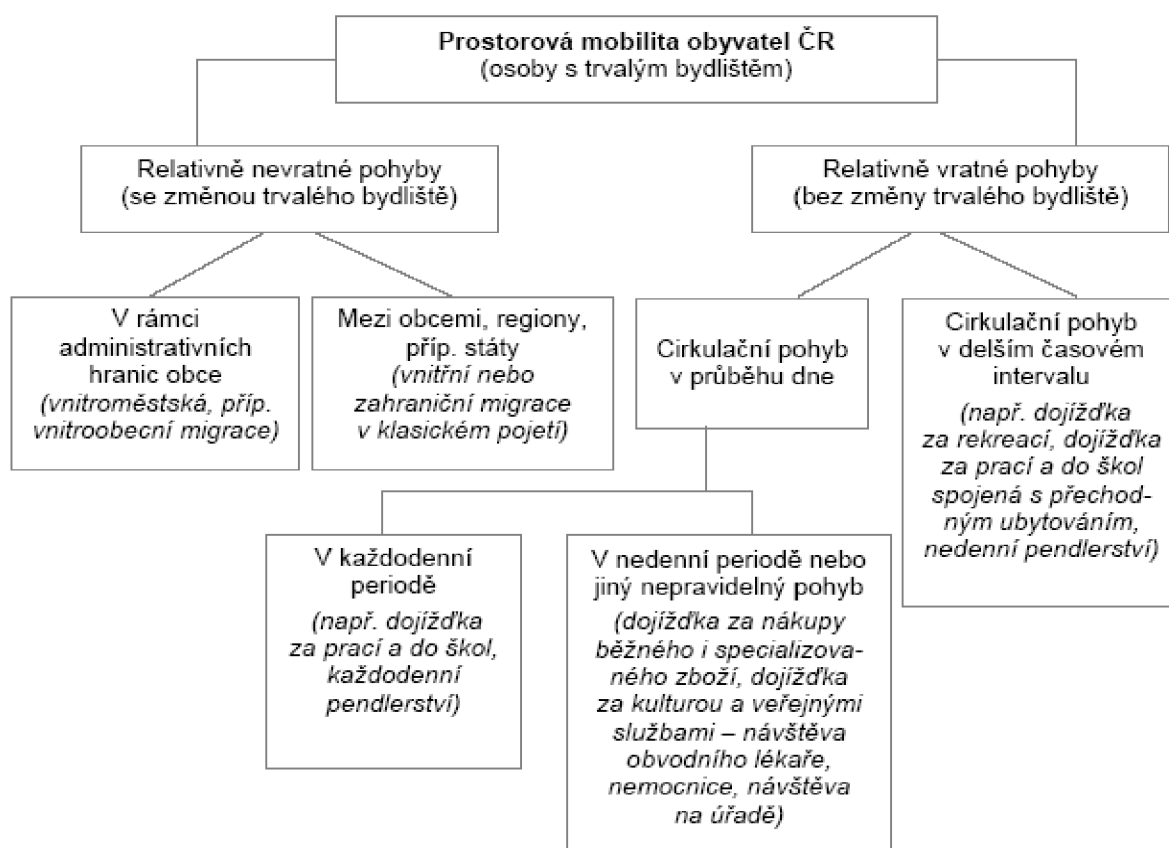
- **Dle vzdálenosti pohybu**, který rozděluje na vnitřní – pohyby v rámci vnitroregionální, vnitrostátní a vnější – pohyby mezistátní, které překračují hranice daného regionu.
- **Dle periodicity a délky pohybu** se rozlišují trvalé pohyby spojené s trvalou změnou bydliště a dočasné pravidelné (přemístění do zaměstnání, do škol a nepravidelné (rekreace, cestování za zábavou, sportem).
- **Dle příčiny a motivace** - ekonomické motivace, které mohou zlepšit sociální poměry obyvatel a mimoekonomické motivace, které vznikají z důvodů rodinných, duchovních, náboženských či politických.
- **Dle směru pohybu**, kde jde o pohyb mezi dvěma prvky, které mají odlišnou hospodářskou úroveň. Jde o pohyb město – venkov a naopak, venkov – venkov, město – město.
- **Dle strukturních znaků účastníků**, kteří se mohou lišit určitými charakteristikami např. národností.
- **Dle prostorového pohybu**, který může být pohybem přímým nebo může probíhat v určitých fázích.
- **Dle četnosti skupin** - lidé se přepravují individuálně, ve skupinách nebo hromadně.

Dle Českého statistického úřadu (2004) rozdělujeme prostorovou mobilitu na dva základní typy relativně vratné pohyby, při kterých nedochází ke změně trvalého pohybu a relativně nevratné pohyby, které mají za následek změnu trvalého pobytu. Dojížděka do škol a do zaměstnání je důležitým sociálním jevem, který svým rozsahem, směry,

vzdáleností a způsoby odrážejí ekonomickou strukturu dané oblasti. Vypovídají o rozložení pracovních příležitostí, o sídelní rozdrobenosti či koncentraci.

Pro přehlednost uvádím schéma zjednodušeného členění základních forem prostorové mobility obyvatel České republiky dle Českého statistického úřadu.

Obr 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Zdroj: ČSÚ

Relativně nevratné pohyby neboli migrační pohyby mohou být vnitroobecní, vnitrostátní a mezinárodní. Tyto pohyby jsou oproti ostatním pohybům nejlépe statisticky zdokumentovány, mají relativně nízkou četnost, jsou významným socioekonomickým ukazatelem, neboť reflektují atraktivitu určitých oblastí. Relativně vratné pohyby obsahují velké spektrum cirkulačních nebo také kyvadlových pohybů. Nejdůležitějšími a nejčetnějšími cirkulačními pohyby jsou dojíždky do zaměstnání a do škol. Jedná se o pravidelné pohyby v každodenní periodě. Další skupinou jsou cirkulačních pohyby, které se vyznačují poměrně vysokou četností, jsou nepravidelné nedenní cesty a jedná se o dojíždku za nákupy, službami, do divadla, k lékaři apod. Jsou ovlivněny velikostí obce, neboť některé služby, kulturní centra, nemocnice jsou situovány ve větších městech a

vyžadují tak dojížděku z menších obcí. Jak už bylo výše uvedeno tyto pohyby Český statistický úřad nesleduje. Posledním typem jsou cirkulační pohyby v delším časovém intervalu. Jedná se o rekreační dojížděku, pobyt studentů na koleji či na internátu.

V této kapitole byly analyzovány různé aspekty mobility, které jsou významné pro pochopení pohybu lidí a skupin v rámci sociálních a prostorových struktur. Zvláštní pozornost byla věnována prostorové mobilitě, která obsahuje pohyb lidí v geografickém prostoru, a je ovlivněna strukturálními, sociálními a ekonomickými faktory. Mobilita se projevuje v rozdílných formách, za základní rozdělení můžeme považovat nevratné pohyby a vratné pohyby, které se dále dělí na pravidelné a nepravidelné. Stejně tak se mobilita projevuje v různém rozsahu, od místní až po mezinárodní migraci. Kapitola podtrhuje, že mobilita je komplexním a mnohvrstevnatým jevem, který je nutný pro pochopení sociálních a prostorových dynamik v moderní společnosti. Všechny výše uvedené typy prostorové mobility pak sehrávají významnou roli ve vytváření regionů a je mezi nimi více složitých souvislostí.

2.2 Geografie

Geografie nebo česky zeměpis zkoumá prostorové rozšíření jevů v části Země nazývaní se krajinná sféra, studuje jejich vzájemnou interakci a vývoj v čase, aktuální problémy neustále se měnící společnosti a její interakce s krajinou (Buchanan, 2004). Toušek et al., (2008) označují geografii jako velmi starou a současně velmi mladou disciplínu. Tento paradox vysvětlují častými změnami paradigmatu, tedy především změnami předpokladů a představ o tom, co je předmětem jejího zkoumání a jaké jsou přitom využívány metody. Matlovič a Matlovičová (2015) označují geografii za multiparadigmatickou v důsledku toho, kolika způsoby je praktikovaná. Dle Buchanana (2004) se geografie nachází na rozhraní technických, přírodních a společenských oborů a dělíme ji na fyzickou geografii, sociální geografii, regionální geografii a kartografii. Díky geografii jsme schopni sledovat geografické jevy v prostoru, hodnotit příčiny a prostorové důsledky některých činností, vysledovat a hodnotit prostorové analogie a odlišnosti mezi jednotlivými oblastmi.

Vzhledem k tomu, že lidé kromě chůze využívají k přepravě dopravní prostředky a infrastrukturu budu se následně podrobněji věnovat geografii dopravy.

2.3 Geografie dopravy

Dle Krafta (2015) se geografie dopravy, díky neustálému a rychlému vývoji dopravních prostředků, dopravní infrastruktury, rozvoji telekomunikací a prostorové mobility, řadí mezi nejdynamičtější se rozvíjející a poměrně mladou geografickou vědní disciplínu. Přesto, že se dopravou geografové zabývali vždy, jako vědní disciplína vznikla kolem poloviny 20. století a od té doby zaznamenala velký vývoj. Toušek et al., (2008, s. 232) geografii dopravy definuje jako: „*dílčí geografickou disciplínu, která se zabývá pohyby nákladů, osob a informací v širokém společenském i fyzicko – geografickém kontextu*“.

Geografie dopravy začala nabývat významu na konci 19. století. Ve 20. století se tato disciplína stala integrální součástí takzvané geografie oběhu, která se primárně soustředila na pravidelnost a vzorce související s dopravou a oběhem. Hlavním zaměřením byly změny v pohybu lidí i zboží, ale i rozvoj dopravních sítí v rámci krajiny (Kraft, 2015). Postupně se začali vědci detailněji věnovat specifickým typům dopravy a dopravních systémů. V druhé polovině 20. století došlo k vývoji geografie dopravy jako samostatného odvětví. V tomto období bylo začleněno využívání kvantitativních metod, přestože tyto přístupy byly někdy kritizovány za omezování teoretického porozumění dané disciplíně. Fenomény v rámci tohoto oboru byly často analyzovány a interpretovány s využitím matematických modelů a analýz (Toušek et al., 2008).

Geografy zajímá doprava ze dvou hlavních důvodů. Prvním důvodem je snaha o vysvětlení prostorových vztahů, a proto se jejich zájem soustředí na dopravní sítě, které propojují jednotlivá místa a díky nim se vytváří funkční prostorové vztahy, např. dojíždka za prací, dovoz zboží a surovin apod. Druhým důvodem zájmu je dopravní infrastruktura, která v současné době zabírá velkou část geografického prostoru a dochází k jejímu neustálému rozšiřování a zabírání dalších prostor. V druhém případě se pak zájem geografů soustředí i na dopady z toho vyplývající - ekonomické, sociální a ekologické (Rodrigue et al. 2013).

2.3.1 Výzkumné zaměření geografie dopravy v současnosti

Kraft (2015) zmiňuje jako jeden z klíčových konceptů v současném výzkumu v geografii dopravy globalizaci a s ní související procesy. Jedná se především o leteckou dopravu, a to hlavně v souvislosti s propojováním světových měst. Jako další zaměření výzkumu uvádí nové fenomény formující soudobou skladbu prostorových interakcí, a to

rozšiřování a neustálý vývoj komunikačních a informačních technologií, a také rozšiřování a rozvoj nových dopravních technologií. Dalším fenoménem v geografii dopravy je rozšíření analytického nástroje – geografických informačních systémů (GIS), které mají využití při plánování, optimalizaci a modelování dopravních procesů a při studiu akcesibility a mobility (Kraft, 2015).

Dle Nuhna a Hesseho (2006) díky současným změnám v dopravních systémech došlo k přechodu od tradičních výzkumných témat geografie dopravy k tématům novějším. Za tradiční výzkumná témata je považováno:

- studium dopravních prostředků, cest a způsobů dopravy
- studium dopravních typů v souvislosti se vzdáleností a cenou dopravy
- studium odlišných projevů dopravy v závislosti na přírodních podmínkách
- studium podmínek rozvoje dopravy v závislosti na historii, na sídelních a ekonomických faktorech
- studium funkčních propojení, prostorových struktur a účinků dopravy v prostoru
- studium dopravní infrastruktury v procesu místního rozvoje

Za nová výzkumná témata je považováno:

- simulace a optimalizace dopravních prostředků a infrastruktury v dopravních řetězcích
- studium dopravy a mobility v okrajových oblastech
- studium vlivu dopravy na přírodu
- studium udržitelnosti prostorové mobility v současné podobě dopravy
- studium teoretických dopravních modelů a síťových analýz
- studium jednotlivých sociálních skupin, jejich časoprostorové chování a vliv nového životního stylu na rozvoj dopravních systémů a mobility
- studium vlivu individuální automobilové dopravy a jejího vlivu na sídelní systémy

2.3.2 Základní koncepty geografie dopravy

V centru studia dopravy stojí dva hlavní a základní klíčové koncepty akcesibilita neboli dostupnost a mobilita. Akcesibilitu je možné chápat jako dostupnost určitého počtu např. obslužných zařízení, pracovních příležitostí, které jsou dostupné v určitém cestovním čase, určité vzdálenosti a zároveň jsou odrazem funkčního propojení sídel, oblastí, krajů a států. Pojem mobilita je vysvětlen v kapitole 2.1. Vzhledem k současným změnám sídelních systémů je akcesibilita stále více závislá na mobilitě (Kraft, 2015).

Dopravní dostupnost neboli akcesibilita je chápána různě. Obecně ji však lze vystihnout jako snadné dosažení určitého místa v určitém prostoru a měřit ji můžeme vzdáleností, časem a náklady na cestu (Kraft, 2015). Dle Rodriguea et al., (2013) umožňuje doprava překonávat bariéry v prostoru, které mohou představovat fyzické bariéry v podobě vzdálenosti či topografie, společenské bariéry v podobě např. kvality dopravní infrastruktury. Obě bariéry jsou omezením pro objem, intenzitu, velikost a schopnost dopravy.

Podle celé řady autorů lze za klíčový jev dopravy považovat vytváření funkčních vazeb (interakcí) mezi různými místy na zemi, který vzniká jako důsledek dopravy. Dopravní interakce vedou k vytváření komplementarity v jejímž rámci dochází výměnou osob, zboží a služeb ke vzájemné kompenzaci přebytků a nedostatků mezi odlišnými oblastmi a ekonomikami. V důsledku tohoto působení – vytváření interakcí a překonávání bariér je doprava pokládána za faktor, který formuje hospodářské struktury světa a podílí se na utváření sídelních struktur (Siedenglanz., 2008).

Kraft, (2015) uvádí, že oblasti s vyšší dopravní obslužností mají větší potenciál pro rozvoj než oblasti méně dostupné. Toto působení se projevuje na všech úrovních, jak v lokálních oblastech, např. městská část bez napojení na hromadnou dopravu, tak na úrovni globální. Odlehlost některých oblastí světa způsobuje sníženou integraci s globální ekonomikou. Dopravní dostupnost je ovlivňována vzdáleností a polohou.

Dopravní dostupnost může být ukazatelem změn ve zdokonalení infrastruktury, která je zpravidla spojována regionálním a ekonomickým rozvojem. Hodnocení dopadů změn v dopravní dostupnosti je značně obtížné, neboť doprava je dynamickým jevem a je složité určit, jaká změna vznikla v důsledku dopravy (Hudeček, 2010).

Pro vyjádření dostupnosti jsou využívány míry dostupnosti, mezi které patří: index veřejné dopravy a pěší dostupnosti (Public Transport and Walking Accessibility Index PtWa), čas do nejbližšího cíle, počet zařízení do určitého času od zdroje a cena. Pomocí měř dostupnosti je možné charakterizovat dostupnost z více pohledů a popsat zvláštnosti a rozdíly hodnocených kategorií a lokalit. Pro podrobné hodnocení bylo ze všech možných cílů zvoleno pět kategorií, a to obchody, střední školy, zaměstnavatelé z více jak sto zaměstnanci, praktičtí lékaři a sportovní zařízení. Rozlišují se euklidovské vzdálenosti využívající vzdušnou vzdálenost a neeuklidovské využívající reálnou dopravní infrastrukturu. Míry dostupnosti jsou pak vyhodnoceny z vygenerovaných matic pro každý zdrojový bod a tento postup vyžaduje jednotlivé kroky skládající se ze

zjišťování četností, z atributových dotazů, spojování tabulek s prostorovými daty. Pro usnadnění byl postup částečně automatizován. Pomocí nástrojů ArcGIS Model Builder je možné realizovat efektivněji testování jednotlivých proměnných (Horák et al., 2019).

Mobilita umožňuje lidem uspokojovat životní potřeby, vzhledem ke skutečnosti, že ve svém přímém okolí většinou nenaleznou vše, co ke svému životu potřebují, musí se pohybovat v prostoru. Předmětem geografie dopravy je intenzita pohybů nákladů a osob v určitém prostoru. V rámci sídelního systému geografie studuje tyto základní vazby:

- **vazby pracovní** – patří sem dojížděka za prací, která patří k nejvýznamnějším složkám prostorové mobility, jejíž prvotním zdrojem je sčítání lidu, domů a bytů realizovaným Českým statistickým úřadem.
- **vazby distribuční** – smyslem je doprava zboží k zákazníkovi.
- **vazby výrobní** – geografie se těmito vazbami zabývá ojedinele. Jedná se o převoz surovin a výrobků mezi jednotlivými podniky.
- **vazby obslužné** – souvisí s dojížděkou lidí za službami (Kraft, 2015).

Geografie dopravy se soustřeďuje na studium individuálních pohybů v prostoru, příkladem je prostorová mobilita obyvatel v prostoru určitého města, kde lze sledovat více typů pohybů. Pohyby lidí mezi bydlištěm a prací, nákupy, pohyby v souvislosti s volným časem, dojížděky nebo docházky za službami apod. Jedná se o velké množství jednotlivých trajektorií a pohybů, které jsou ovlivněny možnostmi jednotlivců, jakými jsou dostupnost MHD, vlastnictví automobilu, lokalizace bydlení apod. (Kraft, 2015).

2.3.3 Časoprostorová konvergence a komprese

Vzhledem k inovacím v dopravě zejména k rozvoji vysokorychlostní dopravy dochází ke zlepšení dopravní obslužnosti a rychlejšímu překonávání vzdáleností (Kraft, 2015). V současném světě odpovídá uspořádání dopravního trhu požadavkům vysoké prostorové mobility. Na rostoucí vzdálenosti se přepravuje stále větší množství osob a zboží, a tím roste podíl těch druhů dopravy, které jsou schopny zajistit vysokou kapacitu na velké vzdálenosti (Siedeglanz, 2008). V souvislosti s tím, dochází k určité modifikaci, smršťování geografického prostoru. V návaznosti na tento jev byly ve druhé polovině 20. století vytvořeny teoretické koncepty. Prvním konceptem je časoprostorová konvergence, která je vyvolána zrychlením dopravy a následným zkracováním času na cestě. Díky zrychlenému překonávání vzdáleností dochází k relativnímu zmenšování planety, a s tím

je spojena časoprostorová komprese, která se nevěnuje pouhému smršťování prostoru, ale upozorňuje na sociální důsledky, tohoto jevu. Takovými důsledky jsou zejména rozvoj sociálních kontaktů ve velkém prostoru a zároveň oslabování sociálních vztahů na lokální úrovni. Tento proces je bezpochyby ovlivněn informačními a komunikačními technologiemi – internet, Facebook, WhatsApp, Skype a další (Kraft, 2015).

Tato kapitola ukazuje, že geografie dopravy je důležitou součástí geografie, která nám umožňuje pochopit, jak doprava tvoří a ovlivňuje naše prostředí, ekonomiku a společnost. Geografie dopravy je jednou z nejdynamičtěji se rozvíjejících geografických disciplín díky neustále se vyvíjejícím inovacím v dopravních prostředcích a infrastruktuře. Nejvýznamnějším přínosem geografie dopravy je porozumění rozsáhlým a složitým prostorovým vztahům a vazbám, které dopravní sítě formují mezi různými lokalitami. Tato disciplína zkoumá vliv dopravní infrastruktury na společnost, ekonomiku i životní prostředí, a zároveň věnuje pozornost také proměnám v prostorové mobilitě a akcesibilitě. Výzkum dopravy napomáhá identifikovat nejen vztahy mezi prostorovou dostupností a socioekonomickým rozvojem regionů, ale také např. analyzuje vliv individuální automobilové dopravy na sociální skupiny a sídelní systémy.

2.3.4 Změny dopravního chování v ČR po roce 1989

Po roce 1989, který byl rokem velkých politických změn v celé východní Evropě a samozřejmě také u nás, došlo postupně k nárůstu počtu osobních automobilů. U nás byl zaznamenán největší nárůst v roce 1992 a hlavním důvodem byla nová možnost dovozu automobilů ze zahraničí (Pucher, 1999).

Nízký počet osobních automobilů v České republice před rokem 1989 byl způsoben centrálně plánovaným hospodářstvím, které regulovalo jejich výrobu a dovoz ze zahraničí byl velmi omezen. Zároveň byl podporován rozvoj hromadné dopravy a levná cena jízdného (Koběluš, 2013). Před rokem 1989 lidé automobil využívali především pro přepravu za účelem rekreace a na víkendové pobyty na své chaty a chalupy. Po roce 1989 se situace změnila a vlivem nárůstu počtu automobilů, lidé začali využívat automobil pro přepravu do zaměstnání, do škol a na nákupy. Tento jev souvisel s úbytkem počtu lidí využívající hromadnou dopravu a jejím následným omezením a

snížením dopravní obslužnosti některých obcí (Pucher, 1999). Finanční podpora státu nebyla pro obnovu vozového parku dostatečná a po roce 1991 byly zrušeny dělnické slevy (Kraft, 2011).

V roce 2017 v rámci Evropské unie největší počet registrovaných osobních vozů mělo Německo s počtem 46 miliónů, za ním následovala Itálie s počtem 37 miliónů a Francie s počtem 32 miliónů vozů. Od roku 2013 do roku 2017 došlo v některých členských zemích k značnému nárůstu v počtu registrací vozů. Nejvyšší 18 % nárůst byl na Slovensku, v Portugalsku a České republice činil nárůst 17 %, v Estonsku 15 %, v Maďarsku a na Maltě činil nárůst 14 %, v Nizozemsku 11,4 % a ve Francii 10,8 %. V přepočtu na 1 000 obyvatel bylo registrováno v roce 2017 nejvíce osobních automobilů v Lucembursku 670, další nejvyšší počet měla Itálie 625, následovalo Finsko 617, Malta 613 a Kypr 609. Nejméně bylo registrováno na 1000 obyvatel osobních automobilů v Rumunsku 261, v Maďarsku 355 a v Lotyšsku 356. V České republice bylo v roce 2017 registrováno 525 osobních vozů na 1 000 obyvatel, oproti roku 1990 kdy tento počet činil 233 a v roce 2010 již jednou tolik 427 (ČSÚ).

Štech (2022) dle údajů ČSÚ uvádí, že v roce 2015 používalo osobní automobil v ČR 65,5 % domácností a v roce 2021 už 73,9 % domácností. Snížil se počet domácností, které automobil neužívaly z jedné třetiny na čtvrtinu s tím, že automobil nevyužívaly domácnosti důchodců a část domácností z velkých měst, které pro přepravu využívají MHD.

Závěrem můžeme konstatovat, že po politických změnách došlo v České republice k výraznému nárůstu počtu osobních automobilů. Tento trend byl umožněn novými možnostmi dovozu automobilů ze zahraničí a změnami hospodářského systému, který trh s automobily otevřel. V České republice došlo k nárůstu vlastnictví osobních vozů domácnostmi, což ukazuje širší trend rostoucí mobility a závislosti na osobním automobilu v naší společnosti. S tím jsou však spojené problémy týkající se velkých nároků na dopravní infrastrukturu, která prošla v průběhu let řadou inovací, dále problémy s nedostatkem parkovacích míst a častými dopravními zácpami zejména ve větších městech. V neposlední řadě jde také o zvýšení hluku a zhoršení kvality ovzduší.

2.4 Geografie času

Madajová et al., (2013) popisuje geografii času jako vědní disciplínu, která zkoumá interakce času a prostoru a jak tyto dva elementy ovlivňují lidské chování a každodenní aktivity. Přístup geografie času je opravdu zajímavý, protože nabízí komplexnější pochopení pohybu a chování lidí, než je možné dosáhnout prostřednictvím geografických map, které zobrazují pouze prostorové rozměry. Dle Wihlborg (2005) je pro analýzu prostorového chování člověka, jednou z nejčastěji aplikovaných přístupů či konceptů k výzkumu. Nereprezentuje žádnou konzistentní teorii, ale jde spíše o ontickou perspektivu, neboť se všechny objekty, živé i neživé, nachází v čase a prostoru a člověk je neoddělitelný od jeho mentálních, sociálních a fyzických souvislostí.

Dle Frantála et al. (2012b) je geografie času významným nástrojem se značným přínosem pro oblast komunitního plánování směřujícího ke zdokonalení životních podmínek jedinců či sociálních skupin např. změnou veřejné dopravy, vypracování preventivních programů porovnáním života v komunitě před a po intervenci. V souvislosti se zlepšováním podmínek ve městě či komunitě McQuoid, Dijkstra (2012) ve své případové studii samozhivitelek v San Franciscu v Kalifornii hovoří o „emocionálně senzitivní geografii času“. O vysokém aplikačním potenciálu geografie času poukazují různé studie např. práce Jaňura (2011) pod názvem Geografická analýza přístupnosti města Brna pro vozičkáře, kde autor hodnotí postavení zdravotně postižených osob v současnosti, rozbor fyzických překážek a analyzuje jejich pohyb městem. Další výzkum byl proveden pod názvem Dojíždění za maloobchodem jako součást každodenního městského systému (Brno, Česká republika), který mapuje nákupní zvyklosti místních obyvatel (Kunc et al., 2012).

2.4.1 Vývoj geografie času

Geografie se od svých počátků vyvíjela od jednoduchého popisu geografických objevů, který byl hlavní metodou až do pozdního 19. století. Toto období, často označované jako epocha „deskriptivní geografie“, je různě datováno, od starověkého Řecka po dobu velkých oceánských objevů. Konec 19. století však přinesl krizi této formy geografie, jelikož se zdálo, že většina světa již byla objevena a zaznamenána (Toušek et al., 2008).

V důsledku této krize se geografie rozdělila na dvě větve – fyzickou geografii a humánní, pro kterou se u nás používá termín socioekonomická. Nově se geografie začala

soustředit na vztahy mezi lidmi a prostředím, přičemž se objevil koncept přírodního determinismu, který předpokládá, že lidské chování je ovlivněno prostředím. Paralelně se v USA vyvinula škola kulturní geografie, která tento vztah viděla opačně – člověk ovlivňuje prostředí kulturou. Tento přístup přetrval až do poloviny 20. století, kdy se geografie začala zaměřovat na kvantitativní metody a modely. Tento posun vedl k „kvantitativní revoluci“ v geografii, kdy byl důraz kladen na statistické a matematické modely pro analýzu geografických dat. V 70. letech 20. století však kvantitativní přístup čelil kritice, zejména kvůli jeho nedostatečné schopnosti zohlednit společenské a etické aspekty - nezohledňuje kreativitu, společenské vztahy a problémy, a přesto, že je schopen odhalit a popsat problémy, nevěnuje se hledáním řešení (Toušek et al., 2008).

Tato kritika vedla k rozvoji humanistické geografie, která odmítala redukovat člověka na pouhý objekt v prostoru. V této době se objevila behaviorální geografie, jako součást humanistické geografie, která se zaměřovala na lidské rozhodování a chování v prostorovém kontextu (Frantál et al., 2012a). Klade důraz na význam lidských pocitů, hodnot či emocí. U nás se humánní geografie začala rozvíjet počátkem 90. let, což bylo dáno jednak tím, že se k nám západní odborná literatura dostávala se zpožděním a také to vyplývalo ze skutečnosti, že tento přístup zohledňoval problémy typické pro západní společnosti, jakým byla nezaměstnanost, sociální marginalizace a jejich aplikace v centrálně plánované společnosti postrádala smysl (Toušek et al., 2008).

V geografii času se významně uplatňují behaviorální metody, které se zaměřují na to, jak kognitivní procesy ovlivňují prostorové rozhodnutí a chování jedince. Tyto metody kladou důraz na to, jak lidé vnímají a reagují na své prostředí, přičemž berou v úvahu jak objektivní, tak subjektivní aspekty tohoto prostředí. Výzkum v této oblasti pokrývá širokou škálu témat, včetně toho, jak se lidé orientují ve fyzickém prostoru, jak vnímají a poznávají své okolí, jaké rozhodnutí činí v rámci tohoto prostoru, a také zkoumá vzorce cestování, migrace a rezidenční mobility (Frantál et al., 2012a).

Zkoumání každodenní prostorové mobility obyvatel s ohledem na časový rozměr je zásadní pro pochopení, jak lidé interagují se svým prostředím. Tento přístup má široké aplikace, od urbanistického plánování po studium sociálních a enviromentálních vzorců. Je důležité si uvědomit, že tyto teorie a metody jsou neustále vyvíjeny a aktualizovány, proto je důležité sledovat nejnovější výzkumy a publikace v oboru.

2.4.2 Kybersociální realita – nové formy omezení v časoprostorovém chování lidí

Na prostorové chování jedinců mají značný vliv informační a komunikační technologie. Frantál et al., (2012b) diskutují o proměnách ve vnímání prostoru a času způsobených technologickým rozvojem. Autoři konstatují, že rozšíření kyberprostoru a různých sociálních interakcí v něm, mění tradiční koncepty geografie času. Díky technologickým inovacím, jako je rychlý bezdrátový internet a chytré mobilní přístroje, lidé mohou být současně přítomni na více místech, což mění základní předpoklady geografie času.

Tento vývoj vede k potřebě revize některých klasických konceptů geografie času. Klasické představy o prostorových a časových omezeních jsou nyní v novém kontextu nahrazovány pohledem na jedince jako na "rozvětřující se struktury". V kyberprostoru se aplikují nové formy omezení, jako jsou znalosti ovládání technologií nebo přístup k nim. Autoři rovněž zdůrazňují, že v dnešní době se musíme dívat na jedince jako na sociální aktéry a smyslové bytosti, jejichž činnost a vnímání se mohou šířit a projevovat různými způsoby v prostoru a kyberprostoru (Frantál et al., 2012b).

Autoři zdůrazňují důležitost vzájemné propojenosti fyzického a virtuálního prostoru a hovoří o pojmu "kyber-sociální realita". Kyberprostor je chápán jako součást fyzického prostoru s technickou infrastrukturou a rozdíly v přístupu k technologiím mají sociální i prostorový rozměr. Autoři se zabývají novými komunikačními módy a koncepty, jako jsou synchronní a asynchronní prezence a tele-prezence a portály, které jsou relevantní pro fyzické i virtuální formy interakcí. Interakce v kyberprostoru ovlivňují rozvrh a strukturu aktivit v prostoru fyzickém a měly být doplňkem, nikoliv náhražkou fyzických interakcí (Frantál et al. 2012b).

Rozvoj kybersociální reality a její vliv na chování lidí, jejich prostorovou mobilitu a denní rytmus otevírá nové prostory pro interdisciplinární sociálněvědní výzkum. Geografie času může představovat efektivní konceptuální rámec a metodologický nástroj pro analýzu a vizualizaci časoprostorových cest jedinců a jejich sociálních interakcí jak ve virtuálním, tak i ve fyzickém světě (Frantál et al., 2012b).

2.4.3 Geografie času jako inspirace pro sociální vědy

Geografie času, na rozdíl od analytického přístupu, prezentuje celistvý pohled na čas a prostor, a je tak blíže tomu, jak lidé ve svém životě uvažují. Jde o hledisko na prostor a čas z pohledu člověka, které dává přednost lidskému rozměru před abstrakcí, a proto může být geografie času inspirací pro sociální vědy (Frantál et al., 2012b).

Geografie času, která reaguje na vývoj v sociálních vědách a integruje nové koncepty do nové teorie a metodologie, přináší významný přínos i pro další obory sociálních věd. Dle Hallina (1991) mezi klíčové příspěvky patří:

1. Integrace časových a prostorových aspektů. Od svého vzniku se sociální vědy zaměřují na časové a prostorové faktory.
2. Geografie času odhaluje, jak různé typy omezení ovlivňují každodenní život.
3. Čas a prostor mohou ovlivňovat lidské chování a volbu cílů při jejich nedostatku.
4. Geografie času vyvinula grafické nástroje, které pomáhají ve formulaci a analýze problémů.

V souvislosti nedávných společenských a strukturálních změn ve společnosti geografie času:

1. Aplikovala moderní technologie jako jsou GPS a Geografické informační systémy (GIS), pro sběr dat a analýzu sociálního chování.
2. Odráží změny v sociálním časoprostoru a nové formy interakce, včetně kyber-sociální reality.

Výzkumy v geografii času v současné době zahrnují nejen měřitelné aspekty času a prostoru, ale i subjektivní vnímání a očekávání, což umožňuje využití v sociologii a psychologii (Frantál et al. 2012b). Geografie času, která má původně ontologický pohled na prostor a čas, neboť člověk je neoddělitelný od svých mentálních, sociálních a fyzických kontextů (Wihlborg, 2005), se rozvinula v systémový přístup pro testování hypotéz a vytváření teorií, překračující hranice tradičních disciplín a zaměřující se na každodenní život a sociální změny v širším pojetí (Frantál et al. 2012b).

Nejrozšířenější a základní metodou v oblasti výzkumu geografie času je v současné době časoprostorový harmonogram. Tato metoda, původně využívaná v sociologii, byla adaptována pro geografii tak, aby zahrnovala i geografický kontext, neboť sociologický výzkum nezahrnoval specifické lokace jedinců. Časoprostorové harmonogramy umožňují sledovat kontinuální aktivity během určitého časového intervalu, během dne či týdne. Harmonogramy odhalují, jak jednotlivec využívá svůj čas a prostor a porovnáním harmonogramů různých osob nebo skupin osob, lze identifikovat rozdíly a vzorce chování. Každý harmonogram zahrnuje záznam o činnostech během určitého časového úseku, místě konání činností a to, zda byly činnosti prováděny samostatně či v interakci. Může také obsahovat dotazy na subjektivní pocity. Výhodou tohoto přístupu je schopnost poskytnout bohatý a rozmanitý soubor informací, který je cenný pro detailnější analýzy, nicméně je využíván pro získávání dat pro menší oblasti a populace, neboť získávání dat od většího počtu subjektů a na větším území je složitá (Roubalíková, 2009).

Tato kapitola tak ukazuje, že geografie času je inovativním a dynamickým oborem, který přináší nové pohledy a nástroje pro pochopení komplexního vztahu mezi člověkem a jeho prostředím. Jedná se multidisciplinární vědní obor, který studuje komplexní vzájemné vztahy mezi časem a prostorem a jejich účinek na lidské chování a každodenní činnosti. Geografie času přináší nové hledisko na prostorové chování lidí a umožňuje podrobnější pochopení jejich dynamiky pohybu a chování. Vývoj geografie času odráží i významné změny v sociálních a technologických skutečnostech, které ovlivňují prostorové a časové chování jednotlivců. Geografie času poskytuje významné nástroje a metody pro sociální vědy prostřednictvím celistvého pohledu na čas a prostor. Metody geografie času, jakým je časoprostorový harmonogram, umožňují podrobné sledování a analýzu každodenních aktivit a interakcí lidí, což otevírá nové možnosti pro zlepšení životních podmínek ve společnosti.

2.5 Geografie venkova

Rozlišujeme dva základní pojmy pro vymezení venkova, a to venkovská obec a venkov neboli venkovské prostředí. Venkovská obec je charakterizována jako soubor

jednotlivých sídel nebo obcí, definovaných podle specifických kritérií, které zahrnují počet obyvatel, správní funkce apod. (Perlín, 2010). Venkov je chápán jako spojité území, skládající se z otevřené krajiny a venkovské území zahrnuje oblast mezi městy a lesy, tvořené sítí menších osad a technických děl v zemědělské krajině. Vnímání venkova se často překrývá s pojmy periferní, marginální nebo rurální. Venkovská krajina má bohatou historii sahající až do neolitu a její hlavní funkcí je zemědělství a produkce potravin, což je klíčové v existenci a rozvoji společnosti (Svobodová, Věžník, 2014).

Vymezení venkova je složité, protože se v průběhu času mění. Dříve byl venkov jako relativně homogenní území s nízkou hustotou osídlení a vysokým podílem zemědělství, ale v současnosti se tento obraz liší. Současný venkov může vykazovat mnoho urbanistických rysů a naopak, města mohou mít venkovský charakter. Proto není možné vytvořit jednoznačné, univerzální vymezení venkova, ale je možné vymezit specifické klasifikace venkovských oblastí ve vztahu k jejich aktuálnímu využití (Svobodová, Věžník, 2014).

Závěrem lze říct, že neexistuje jednotné vymezení venkova, ale můžeme identifikovat různé typy venkovských oblastí podle jejich současného využití a charakteru. Dříve byl venkov vnímán jako sourodá oblast, kde převažovalo zemědělství. V současnosti se však jeho charakteristika mění a obsahuje i urbanistické prvky. Pochopení venkova je důležité pro efektivní plánování, které reaguje na jeho dynamický charakter.

3. Metodika sběru dat

Jako metodika sběru dat každodenní prostorové mobility obyvatel města Vodňany bylo použito dotazníkové šetření. Tím jsou zaznamenávány údaje jak o celé domácnosti, tak i o jednotlivých členech domácnosti. Tito jednotliví členové následně po dobu 3 dnů (18. 10., 20. 10. a 23. 10. 2021) v rámci jednoho týdne zaznamenávají veškerý svůj pohyb do záznamových archů, které jsou k tomu určené a mohou být využívány pro sledování každodenní prostorové mobility obyvatel po celé České republice. Dotazníkového šetření se zúčastnilo 70 respondentů, což je 1 % z celkové populace města Vodňany, které má 6 995 obyvatel (k roku 2021), tento počet respondentů byl zadán na základě práce Richardsona (1995), který zmiňuje ideální množství respondentů okolo 1 % populace zkoumané oblasti. V našem případě byla tato hranice dosažena.

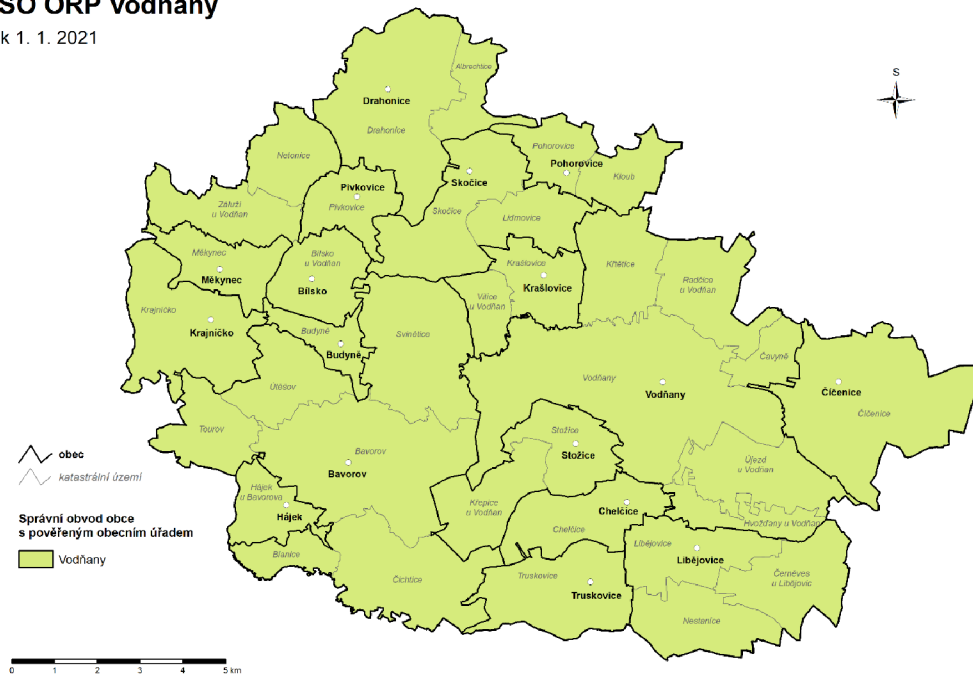
3.1 Charakteristika sledovaného území

Město Vodňany se nachází na území Jihočeského kraje v jeho centrální části v okrese Strakonice. Město se nachází na Českobudějovické pánvi v nadmořské výšce 398 m n. m. Celkový počet obyvatel města činí 6 995 (k roku 2021). Průměrný věk ve městě Vodňany je 42,8 let a podíl nezaměstnaných osob je 2,9 %. Město má celkem 9 částí obce z toho 6 katastrů, které mají rozlohu 36,34 km². Město Vodňany má veřejný vodovod, kanalizaci s čističkou odpadních vod, má zajištěnou plynofikaci, dům s pečovatelskou službou, kulturní dům s kinosálem, sportovní areál, sportovní halu a venkovní koupaliště.

Mapa 1: Katastrální území spadající pod obec s rozšířenou působností Vodňany (2021)

SO ORP Vodňany

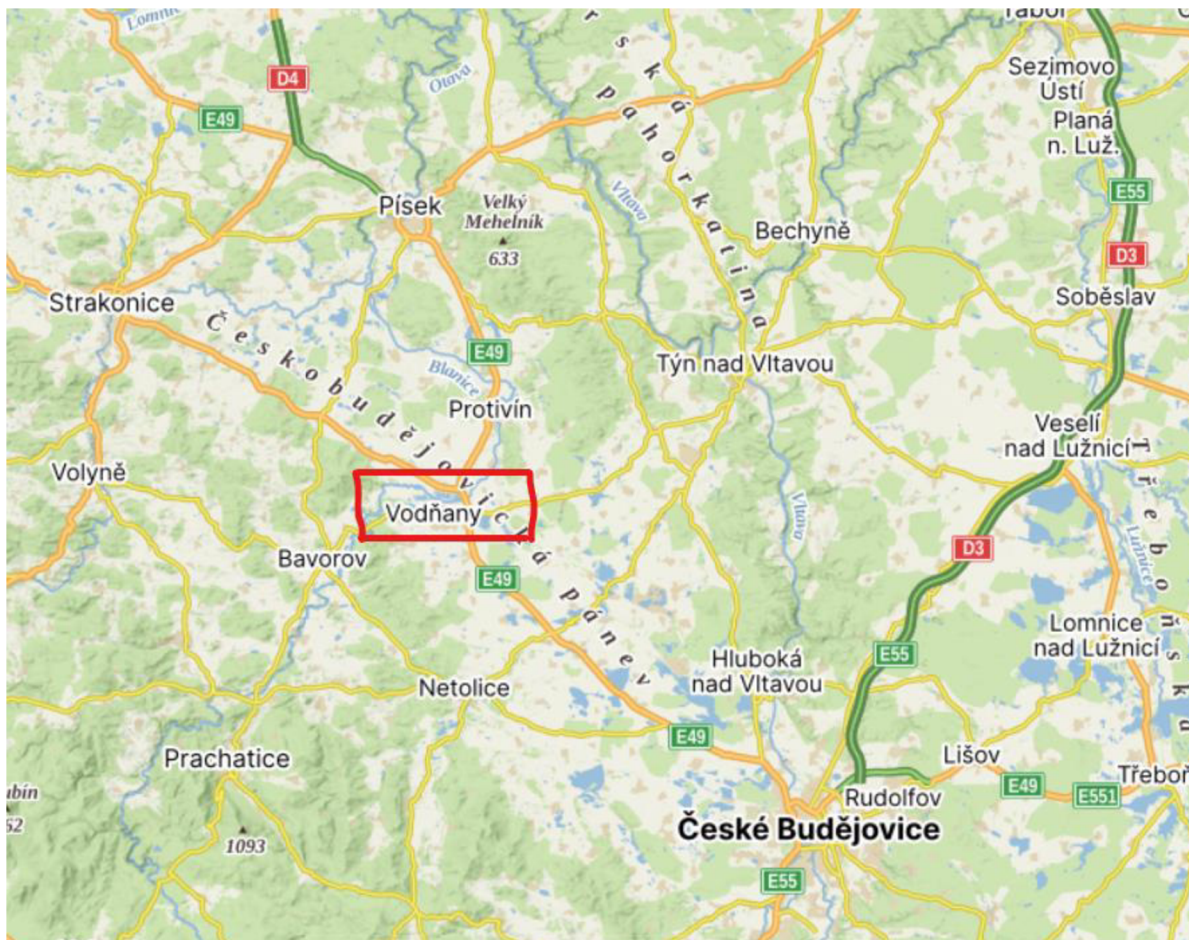
k 1. 1. 2021



Zdroj: ČSÚ

Město je poměrně malé, a tak se mohou jednotliví obyvatelé města po něm pohybovat pěšky, i když v dnešní době jsou osobní automobily stále více využívány i v takhle malých městech. Proto lze očekávat, že hodně pohybů po městě i mimo něj se bude uskutečňovat pomocí osobního automobilu. Nachází se uprostřed několika okresních měst, jako je Písek, Strakonice, Prachatice, České Budějovice. Nachází se 30 kilometrů severozápadně od Českých Budějovic, které je krajským městem. Dále pak 20 km jižně od Písku a 25 km jihovýchodně od Strakonice. Nachází se tu málo pracovních příležitostí, a tak musejí lidé dojíždět za prací do vzdálenějších měst. Převažují zde pracovní příležitosti v sektoru služeb a průmyslu na dělnických pozicích, a proto lidé dojíždějí za prací do okresních měst a města krajského.

Mapa 2: Města Vodňany v dopravní mapě České republiky na území Jihočeského kraje (2023)



Zdroj: Mapy.cz

Vodňany mají dobrou dopravní infrastrukturu v rámci veřejné dopravy, protože odtud jezdí jak autobusové, tak vlakové spoje do všech okolních okresních/větších měst, tzn. že je město dobře dopravně propojeno jak autobusovou, tak i vlakovou dopravou. Autobusová doprava funguje hlavně v pracovní dny, naopak o víkendu jezdí autobusy minimálně a jen na vybraných linkách, které většinou míří do větších měst. Vlaková doprava je v tomto ohledu o víkendu dostupnější, protože vlaky tu jezdí i o víkendu se stejnou frekvencí jako v týdnu. Nejjednodušší z Vodňan je dostat se vlakem do Prachatic, protože je to přímý spoj. Naopak, když se chce někdo dostat do Strakonice, Písku nebo Českých Budějovic musí přestupovat na nádraží v Číčenicích, které se nacházejí 4 kilometry východně od Vodňan, což následně prodlužuje dobu cestování do zmíněných měst, nebo i do dalších míst, které se nacházejí na těchto železničních tratích, nebo na ně navazují, například: Plzeň, Tábor, Příbram, Jihlava.

Před rokem 1989 se ve městě nacházely 4 velké továrny, kdy každá z nich zaměstnávala 250 až 400 lidí a několik menších podniků. Tedy více pracovních příležitostí, než tomu je dnes, neboť ve 2. polovině 90. let 20. století a na začátku nového tisíciletí došlo k uzavření těchto velkých továren a několika větších i menších podniků, které zaměstnávaly drtivou většinu místních obyvatel a obyvatel z okolních obcí. Zanikly i malé prodejny s potravinářským a spotřebním zbožím. Obyvatelé města si následně museli najít práci jinde, většinou ve větších městech, v různě vzdálených od 3 kilometrů až po 30 km. Na druhou stranu tu zde na úkor zemědělské půdy vzniklo několik nových podniků a 3 supermarketů. Tyto však ani zdaleka nevytvořily tolik pracovních míst jako před rokem 1990 a nabídka pracovních míst tak rapidně poklesla.

V Jihočeském kraji na konci roku 2021 žilo v 56 městech a 568 obcích celkem 637 047 obyvatel, z tohoto počtu pak 321 805 žen. Dětská populace (0 až 14 let) byla zastoupena z 15,9 % a seniorská (65 a více let) celkem z 21,3 %. Průměrná výše věku v Jihočeském kraji k datu 31. 12. 2021 byla 43,2. Konkrétně ve městě Vodňany to bylo 42,8 let, což je o něco nižší hodnota. Průměrná hrubá měsíční mzda v Jihočeském kraji za období roku 2021 činila 34 882 Kč. To je 9. nejnižší hodnota ze všech krajů a je nižší o 2 957 Kč než celorepubliková průměrná mzda v národním hospodářství, která činí 37 839 Kč (ČSÚ, 2023).

3.2 Použité formuláře ke sběru dat

Ke sběru dat byly použity dva formuláře pro sledování každodenní prostorové mobility obyvatel České republiky. První formulář (formulář A) se týká celé domácnosti a obsahuje několik informací jako je počet osob v domácnosti, celkový čistý měsíční příjem, počet osobních automobilů a základní informace o členech domácnosti. Tím je pohlaví, věková kategorie, postavení v domácnosti a ekonomická aktivita. Jednotliví respondenti jsou vedeni pod přidělenými kódy, které anonymizují toto šetření.

Druhý formulář (formulář B) se týká jednotlivých respondentů a obsahuje podrobné informace o jejich mobilitě v průběhu celého dne. Tyto formuláře jsou tři, pro jednotlivé sledované dny v týdnu – všední dny pondělí, středa a víkendový den sobota.

Vše je uspořádáno do jedné tabulky, do které zaznamenáváno jednotlivými respondenty podrobně jejich pohyby. Respondenti byli informováni a poučeni o

správném a řádném vyplnění dotazníku. Na začátku této tabulky nalezneme počátek cesty, kdy a kde mobilita respondenta začala, vedle kdy a kde se uskutečnil konec cesty. Následuje sloupec “trasa cesty“, kudy vykonaná cesta probíhala, to znamená, že respondent zapíše například ulici, obec nebo důležitý orientační bod, kterým procházel v rámci jedné cesty. Dále v dalším sloupci je druh použitého dopravního prostředku včetně pěší chůze či kola. Následuje sloupec „účel cesty“, kdy má respondent na výběr z až 8 možností – od cesty do práce a z práce přes volný čas až k stravování nebo jinému účelu cesty. Následně je zaznamenávána periodicita cesty od každodenní vykonání až po náhodné vykonání dané cesty (mobility). Poslední dva sloupce určují vzdálenost vykonanou v rámci jedné cesty a čas při této cestě strávený.

3.3 Průběh dotazníkového šetření

Na začátku samotného dotazníkového šetření byla vymezena oblast (území), kde bude probíhat dotazníkové šetření, konkrétně se jedná o území města Vodňany. Jednotlivé domácnosti byly vybírány náhodně tak, aby bylo zahrnuto co možná největší území města. To znamená, že jednotlivé domácnosti jsou rozmístěny na celém území města, tak aby byla zaznamenána každodenní mobilita obyvatel města Vodňany z co možná nejvíce míst. Do tohoto průzkumu byli zahrnuti všichni členové domácnosti starší dvanácti let.

V prvním týdnu samotného dotazníkového šetření došlo k předání dotazníků s veškerými náležitostmi všem, kteří s tímto šetřením souhlasili. Následně bylo respondentům vysvětleno, o co se při tomto výzkumu jedná, a jak by měli postupovat při vyplňování dotazníků.

Ve druhém týdnu došlo k samotnému sledování každodenní prostorové mobility obyvatel města Vodňany, kdy jednotliví respondenti zaznamenávali do záznamových archů (formulář B) jednotlivé cesty a k tomu další informace, co v průběhu dne uskutečnili. Byly vybrány tři dny, z toho pondělí a středa jako pracovní dny a sobota jako den volna, kdy lze očekávat trochu jiný druh mobility.

Ve třetím týdnu byly dotazníky z jednotlivých domácností vyzvednuty a při té příležitosti byly i zkontrolovány, zda jsou řádně vyplněny všechny potřebné informace pro následné využití k rozboru a analýze. Veškeré chyby, které vznikly v průběhu

vyplňování dotazníků (formulářů), byly nalezeny, a následně na vyžádání opraveny respondenty nebo jejich zástupci, kteří je předávali.

3.4 Cíle práce

1. Sledovat každodenní prostorovou mobilitu obyvatel města Vodňany.
2. Zjistit, zda v regionu Vodňany je upřednostňován automobil před veřejnou dopravou, tak jako tomu je v jiných regionech.
3. Zjistit, zda je rozdíl v dojížděce mezi muži a ženami při pravidelných i nepravidelných cestách.
4. Zjistit, zda se lidé v období rozšíření nemoci covid-19 chovali zodpovědně oproti období před pandemií.

3.5 Hypotézy

Hypotéza 1: Volba automobilu jako dopravního prostředku bude upřednostňována před veřejnou dopravou při pravidelných i nepravidelných cestách. Automobil bude využíván ve více jak 40 % všech cest.

Hypotéza 2: Ženy v průměru denně ve sledovaném období vykonají více pravidelných i nepravidelných cest na menší vzdálenosti a v menším časovém úseku než muži.

Hypotéza 3: Vzhledem k rozšíření nemoci Covid-19 a v souvislosti s vydanými opatřeními, se sníží počet cest o víkendech oproti období před pandemií.

4. Analýza a vyhodnocení dotazníkového šetření

4.1 Základní charakteristika dotazovaného vzorku

4.1.1 Počet osob v domácnosti starších 12 let

Dotazníkového šetření se celkem zúčastnilo 27 domácností, ve kterých se celkem nacházelo 70 respondentů starších 12 let. Jednotlivé domácnosti tvořilo jeden až pět členů. Ve sledovaném souboru nejvíce domácností 48,2 % v počtu 13 tvořili 2 členové, a naopak nejmenší zastoupení 3,7 % měla jedna domácnost s 5 členy. Dále pak soubor tvořily domácnosti se 4 členy (22,2 %) v počtu 6, dále domácnosti se 3 členy (14,8 %) v počtu 4 a domácnost tvořící 1 osoba (11,1 %) v počtu 3. Průměrný počet respondentů na jednu domácnost je 2,6.

Po zaokrouhlení můžeme ze zkoumaného vzorku konstatovat, že průměrný počet osob v jedné domácnosti ve městě Vodňany jsou 3 osoby. Jak dále vyplývá z níže uvedené tabulky, téměř polovina všech tázaných domácností je dvoučlenná (13 z celkového počtu 27).

Tabulka 1: Počet osob v domácnosti starší 12 let

Počet osob v domácnosti starší 12 let	Počet domácností	Relativní četnost (%)
1	3	11,1
2	13	48,2
3	4	14,8
4	6	22,2
5	1	3,7
Celkem	27	100,0

Zdroj: vlastní

4.1.2 Celkový čistý měsíční příjem domácnosti

V dotazníku bylo celkově 6 možností pro volbu čistého měsíčního příjmu domácností 0-10 tis., 10-20 tis., 20-30 tis., 30-40 tis., 40-50 tis., 50 tis. a více, s možností zaškrtnutí jedné z nich. Domácnost s příjmem 0-10 tis. Kč nebyla zvolena žádnou domácností. Nejvíce byla zastoupena částka čistého příjmu domácnosti 50 tis. Kč a více,

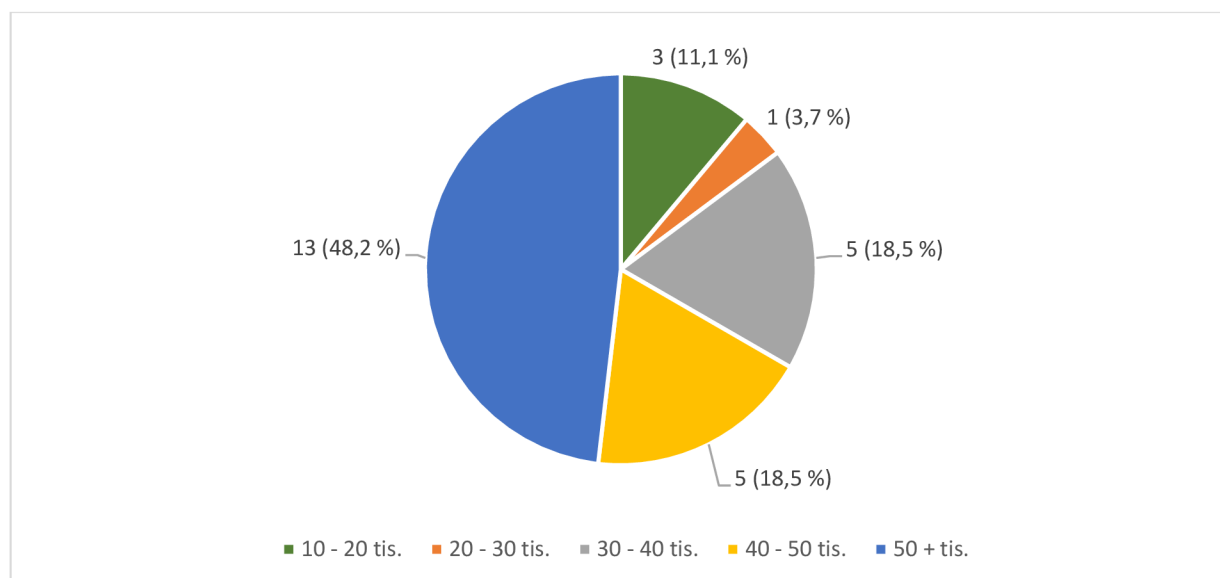
v počtu 13 domácností (48,2 %). Z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že v těchto domácnostech byly vždy 2 ekonomicky aktivní členové. Dalšími skupinami, které byly zastoupeny ve shodě s počtem domácností 5 (18,5 %) tvořily domácnosti s čistým měsíčním příjmem 40-50 tis. a 30-40 tis. Kč. Jedna domácnost (3,7 %) měla příjem 20-30 tis. Kč. Nejnižší příjem 10-20 tis. Kč měly 3 domácnosti (11,1 %) a tyto domácnosti tvořily ve 2 případech lidé v důchodovém věku a v 1 případě student.

Tabulka 2: Celkový čistý měsíční příjem domácností

Celkový čistý měsíční příjem domácnosti (Kč)	Počet domácností	Relativní četnost (%)
10 - 20 tis.	3	11,1
20 - 30 tis.	1	3,7
30 - 40 tis.	5	18,5
40 - 50 tis.	5	18,5
50 + tis.	13	48,2
Celkem	27	100,0

Zdroj: vlastní

Graf 1: Celkový čistý měsíční příjem domácností



Zdroj: vlastní

4.1.3 Počet osobních automobilů v domácnosti

Z dotazníkového šetření jsem zjistil, že ve zkoumaném vzorku vlastní alespoň 1 osobní automobil. Jeden automobil vlastnilo celkem 12 (44,5 %). Dva osobní automobily vlastnilo největší počet domácností v počtu 13 (48,1 %). Ze zkoumaného souboru 2 domácnosti (7,4 %) vlastnilo 3 osobní automobily.

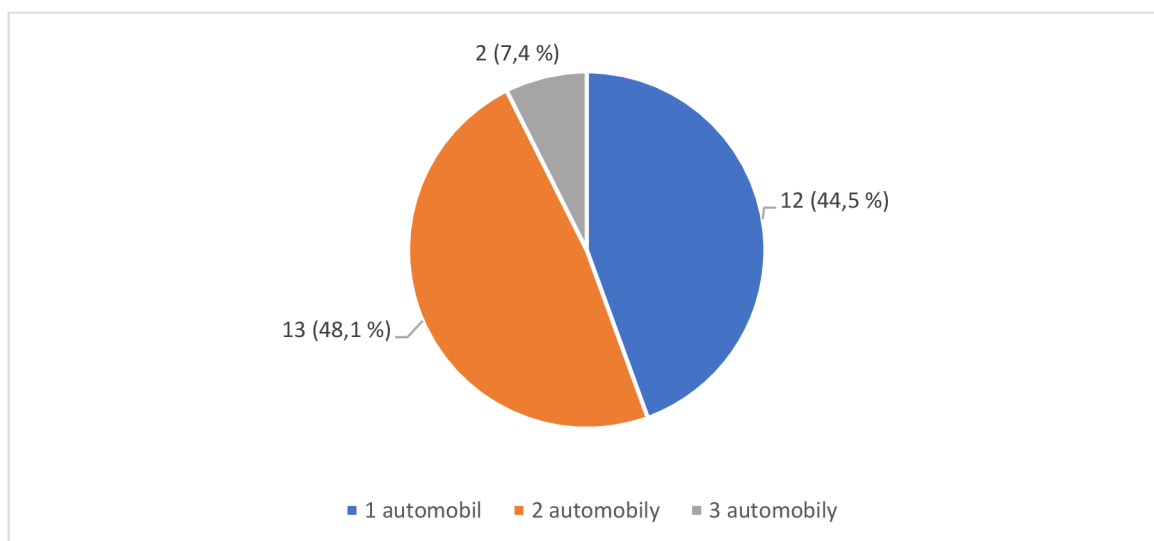
Nejvíce domácností mělo dva osobní automobily, které byly ve 13 z nich. Toto je nejčastější jev u většiny českých domácností a tady se to jen potvrdilo. Dvě domácnosti měly dokonce ve vlastnictví tři osobní automobily, což byl nejvyšší počet osobních automobilů na domácnost ve městě Vodňany. Takto vysoký počet osobních automobilů může být způsoben tím, že se v daných domácnostech nacházeli 2 až 3 členové, kteří dojížděli za prací, případně automobil využívali pro nákupy, vybrané služby nebo volný čas.

Tabulka 3: Počet osobních automobilů v domácnosti

Počet osobních automobilů v domácnosti	Počet domácností	Relativní četnost (%)
1	12	44,5
2	13	48,1
3	2	7,4

Zdroj: vlastní

Graf 2: Počet osobních automobilů v domácnosti



Zdroj: vlastní

4.1.4 Počet automobilů v domácnosti dle příjmu

Ve zkoumaném vzorku 1 osobní automobil vlastnily domácnosti s čistým příjmem 10-20 tis. Kč v počtu 3 domácností (11,1 %) a 20-30 tis. Kč v počtu 1 domácnosti (3,7 %). Dále domácnosti s čistým příjmem 30-40 tis. Kč ve shodě s domácnostmi s příjmem 40-50 tis. Kč, kdy 2 domácnosti (7,4 %) vlastnily 1 osobní automobil a 3 domácnosti (11,1 %) 2 osobní automobily. Příjmová skupina s čistým příjmem 50 tis. a více Kč vlastnila ve 4 domácnostech (14,8 %) 1 osobní automobil, v 7 domácnostech (25,9 %) 2 osobní automobily a ve 2 domácnostech (7,4 %) 3 osobní automobily.

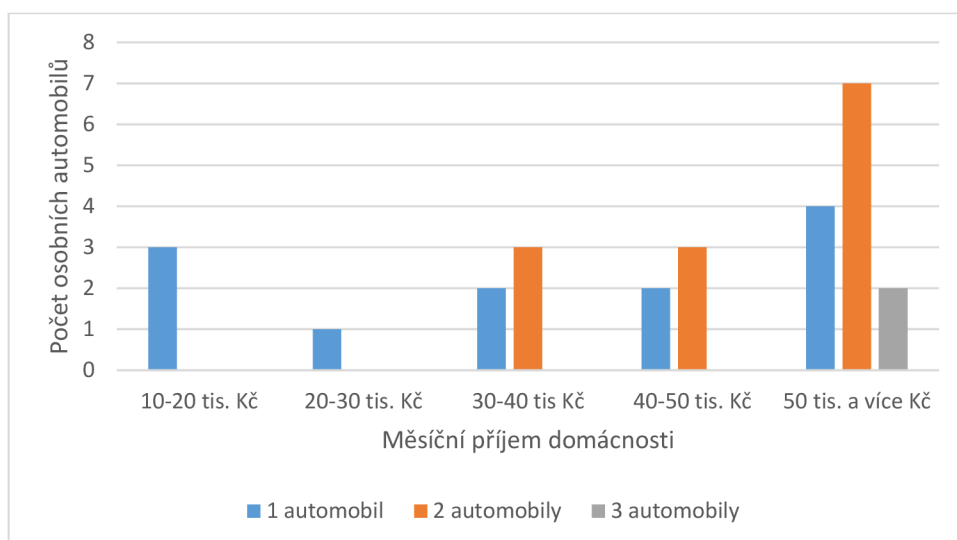
Můžeme konstatovat, že domácnosti s vyššími příjmy vlastní více osobních automobilů než domácnosti s příjmy nižšími, a proto můžeme předpokládat, že domácnosti s vyššími příjmy budou osobní automobil pro vlastní přepravu využívat ve větší míře než domácnosti s příjmy nižšími.

Tabulka 4: Počet automobilů v domácnosti dle příjmu

	1 automobil	2 automobily	3 automobily	Celkem automobilů
10-20 tis. Kč	3 (11,1 %)	-	-	3 (11,1 %)
20-30 tis. Kč	1 (3,7 %)	-	-	1 (3,7 %)
30-40 tis. Kč	2 (7,4 %)	3 (11,1 %)	-	5 (18,5 %)
40-50 tis. Kč	2 (7,4 %)	3 (11,1 %)	-	5 (18,5 %)
50 tis. a více Kč	4 (14,8 %)	7 (25,9 %)	2 (7,4 %)	13 (55,0 %)
Celkem	12 (44,5 %)	13 (48,1 %)	2 (7,4 %)	27 (100 %)

Zdroj: vlastní

Graf 3: Počet automobilů v domácnosti dle příjmu



Zdroj: vlastní

4.1.5 Rozdíly ve využití osobního automobilu dle příjmových skupin

Ve zkoumaném souboru nejvíce automobily využívaly domácnosti s nejnižšími příjmy. Domácnosti s příjmem 10-20 tis. Kč v 66,6 % všech cest, domácnosti s příjmem 20-30 tis. Kč v 55,6 % všech cest a domácnosti s příjmem 30-40 tis. Kč v 50,4 % všech cest. Nejméně využívali automobily domácnosti s příjmem 40-50 tis. Kč v 28,7 % všech cest a domácnosti s příjmem 50 tis. a více Kč v 36,0 %.

Překvapivě nejvíce využívali domácnosti s nejnižším příjmem, to však může být způsobeno malým vzorkem respondentů, neboť domácnosti s nejnižším příjmem 10-20 tis. Kč jsou zastoupeny v počtu 3 domácností a domácnosti s příjmem 20-30 tis. Kč v počtu 1 domácnosti, oproti domácnostem s vyššími příjmy, které tvoří vyšší počet domácností.

Tabulka 5: Rozdíly ve využití osobního automobilu dle příjmových skupin

	Počet cest celkem	Počet cest autem	Využití automobilu (%)
10-20 tis. Kč	51	34	66,6
20-30 tis. Kč	18	10	55,6
30-40 tis. Kč	137	69	50,4
40-50 tis. Kč	185	53	28,7
50 tis. a více Kč	434	158	36,0

Zdroj: vlastní

4.2 Porovnání genderů

4.2.1 Porovnání pohlaví a věkové kategorie

Dotazníkového šetření se celkem zúčastnilo 34 mužů (48,6 %) a 36 žen (51,4 %). U mužů byly zastoupeny nejvíce věkové kategorie 36 - 49 let a 50 - 64 let, ve shodném počtu 9 respondentů (26,5 %). Další nejvíce zastoupenou skupinou jsou osoby ve věku 18 - 25 let v počtu 6 respondentů (17,6 %). Věková kategorie 12 - 17 let a 65 a více let byla shodně zastoupena v počtu 4 respondentů (11,8 %). Nejméně zastoupené věkové kategorie jsou ve věku 26 - 35 let s počtem 2 mužů (5,9 %).

U žen byla nejvíce zastoupena věková kategorie 36 - 49 let v počtu 15 respondentek (41,7 %). Druhou nejvíce zastoupenou skupinou jsou ženy ve věku 50 - 64 let v počtu 8 respondentek (22,2 %). Další věkovou skupinou byly ženy ve věku 18 - 25 let v počtu 6 respondentek (16,7 %). Věková kategorie 12 - 17 let a 65 a více let byla zastoupena ve shodě 3 respondentek (8,3 %). Nejméně je zastoupena věková kategorie 26 - 35 let a to pouze 1 ženou (2,8 %).

Tabulka 6: Jednotlivé mužské kategorie zastoupené v řešených domácnostech

Pohlaví muži		
Věková kat.	Počet	Relat. četnost (%)
12 - 17 let	4	11,8
18 - 25 let	6	17,5
26 - 35 let	2	5,9
36 - 49 let	9	26,5
50 - 64 let	9	26,5
65 +	4	11,8
Celkem	34	100,0

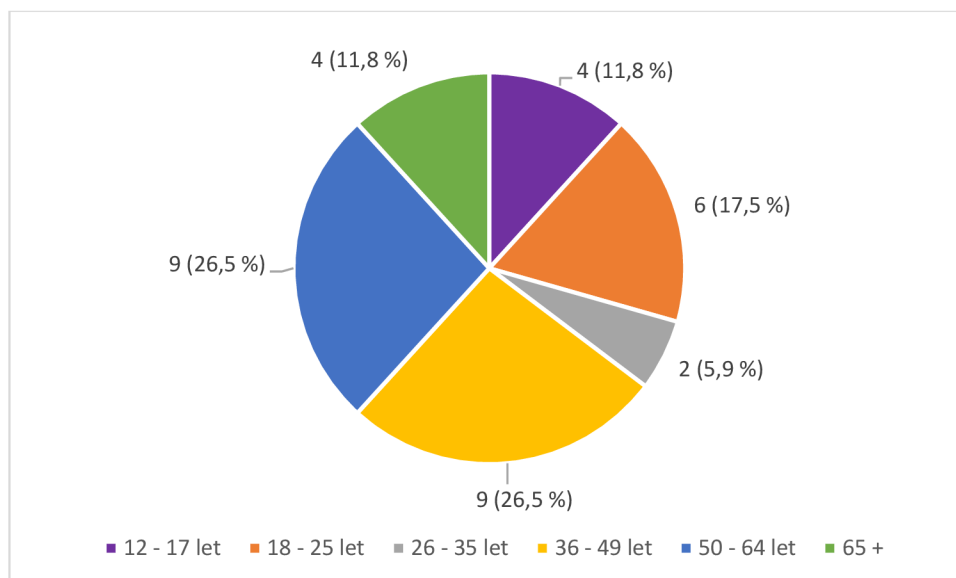
Zdroj: vlastní

Tabulka 7: Jednotlivé ženské kategorie zastoupené v řešených domácnostech

Ženy		
Věková kat.	Počet	Relativní četnost (%)
12 - 17 let	3	8,3
18 - 25 let	6	16,6
26 - 35 let	1	2,7
36 - 49 let	15	41,6
50 - 64 let	8	22,1
65 +	3	8,7
Celkem	36	100,0

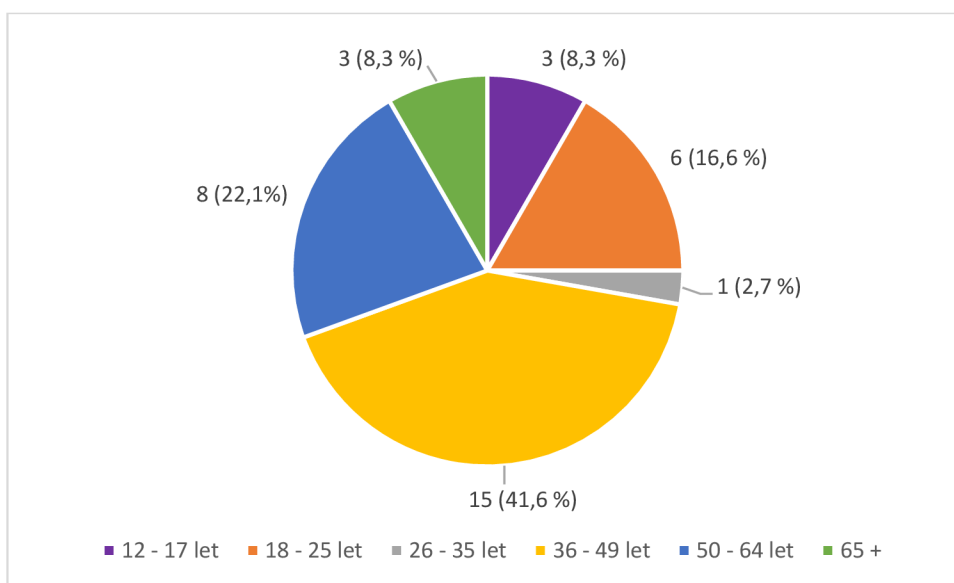
Zdroj: vlastní

Graf 4: Jednotlivé mužské kategorie zastoupené v řešených domácnostech



Zdroj: vlastní

Graf 5: Jednotlivé ženské kategorie zastoupené v řešených domácnostech



Zdroj: vlastní

4.2.2 Porovnání pohlaví a postavení v domácnosti

V jednotlivých domácnostech se nacházelo 21 otců, 10 synů, 2 dědové a jeden muž v kategorii „postavení v domácnosti jiné“. U žen byly zastoupeny nejvíce matky v počtu 22, 9 dcer, 4 babičky a jedna žena v kategorii „jiné“. V celém zkoumaném souboru není téměř žádný rozdíl v postavení (rolích) v domácnostech mezi muži a ženami, došlo téměř ke shodě v počtu a postavení.

Tabulka 8: Postavení v domácnosti u mužů a žen

Muži	
Postavení v domácnosti	počet
Otec	21
Syn	10
Děda	2
Strýc	0
Jiné	1
Celkem	34

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

Ženy	
Postavení v domácnosti	počet
Matka	22
Dcera	9
Babička	4
Teta	0
Jiné	1
Celkem	36

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření

4.2.3 Porovnání pohlaví a ekonomické aktivity

U mužů bylo zjištěno nejvíce ekonomicky aktivních osob (zaměstnanec a OSVČ), a to 22 mužů, dále neekonomicky aktivní v počtu 9 studentů a 3 osoby v důchodu. V této kategorii „ekonomické aktivity“ nebyl žádný muž nezaměstnaný ani na rodičovské dovolené.

Naopak u žen byly zastoupeny všechny aktivity. Nejvíce žen bylo ekonomicky aktivní (zaměstnanec a OSVČ) v počtu 20 žen a jedna žena nezaměstnaná. Dále zde bylo 8 studujících žen, 6 žen v důchodu a 1 na mateřské nebo rodičovské dovolené.

Z celkového počtu 70 respondentů je 44 respondentů (63 %) ekonomicky aktivních, což odpovídá více jak téměř polovině domácností v počtu 13 s příjmem 50 tis. a více Kč.

Tabulka 9: Ekonomická aktivita u mužů a žen

Muži	
Ekonomická aktivita	počet
Pracující zaměstnanec	20
OSVČ	2
Nezaměstnaný	0
Studující	9
Mateřská/rodičovská dovolená	0
V důchodu	3
Celkem	34

Zdroj: vlastní

Ženy	
Ekonomická aktivita	Počet
Pracující zaměstnanec	18
OSVČ	2
Nezaměstnaný	1
Studující	8
Mateřská/rodičovská dovolená	1
V důchodu	6
Celkem	36

Zdroj: vlastní

4.2.4 Porovnání pohlaví na cestě, vzdálenosti a času

Obecně platí, že ženy jako pečovatelky mají více starostí jak s péčí o domácnost, tak s péčí o děti. Proto je předpokladem, že ženy, které zároveň pracují a pečují o domácnost a rodinu budou chtít trávit na cestě do práce, co nejméně času. Zároveň je předpoklad, že vykonají více cest, neboť s péčí o domácnost jsou spojené např. nákupy a vyzvedávání dětí ze škol. Můžeme tedy konstatovat, že ženy jsou více vázány na domácnost než muži. Práce, které zpracovávali MAREK (2016), KVĚTOŇ (2014), VÍCHA (2013), TOMÍČEK (2014), DAVIDOVÉ (2015) a JINDROVÁ (2013) byli ve shodě, že ženy v průměru podnikly více cest než muži. V práci DAVIDOVÉ (2015) ženy

v průměru podnikly pouze 0,4 cest více než muži, což není tak výrazný rozdíl. Ve výše uvedených pracích autoři uvádějí ve výsledcích výzkumů, že ženy v průměru denně podniknou cesty na kratší vzdálenosti než muži. KVĚTOŇ (2014), VÍCHA (2013), DAVIDOVÁ (2015) a JINDROVÁ (2013) ve svém výzkumu uvádějí, že ženy tráví v průměru na cestě méně času než muži.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že ženy v souladu s výše uvedenými výzkumy za uvedené období, jak v celkovém součtu, tak v denním průměru, vykonaly více cest, na menší vzdálenosti a v menším časovém intervalu než muži.

Ženy vykonaly za celé sledované období 441 cest oproti mužům s počtem 383 cest, s rozdílem 15 %. Počet ujetých kilometrů v případě žen byl celkově nižší s počtem 2 962 km než u mužů, kteří celkem ujeli 5 029 km s rozdílem 41 %. Ženy celkem na cestě strávili 6 268 minut oproti mužům, kteří na cestě strávili celkem 7 411 minut s rozdílem 18 %.

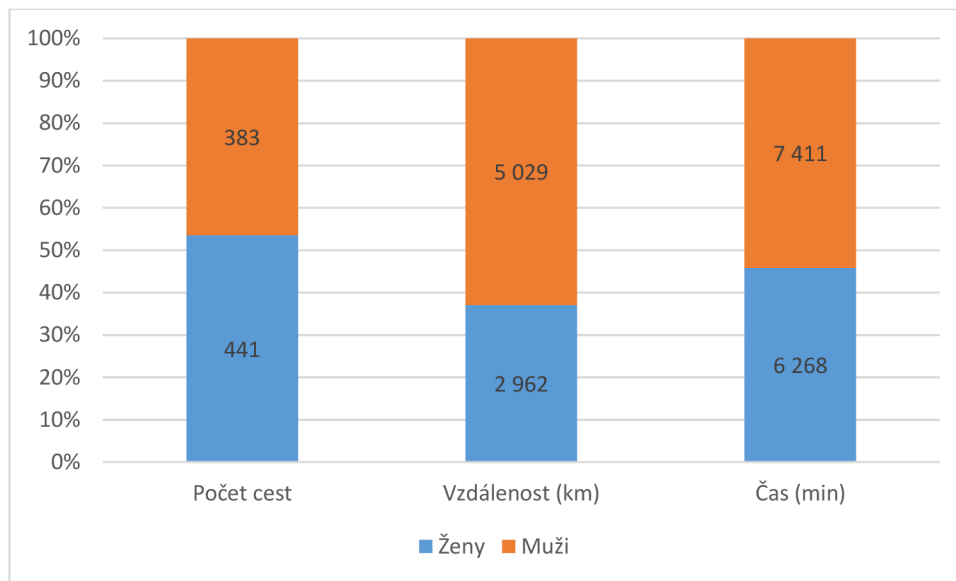
V denním průměru za sledované období ženy podnikly 4,1 cest oproti mužům s počtem 3,8. Ženy v průměru denně ujeli 27,4 km oproti mužům, kteří v průměru denně ujeli 49,3 km. Čas strávený na cestě v denním průměru u žen činil 58 minut oproti mužům, kteří průměrně na cestě strávili 72,7 minut.

Tabulka 10: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období celkem

	Celé období (pondělí, středa a sobota)		
	Počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)
Ženy	441	2 962	6 268
Muži	383	5 029	7 411
Celkem	824	7 991	13 679

Zdroj: vlastní

Graf 6: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období celkem



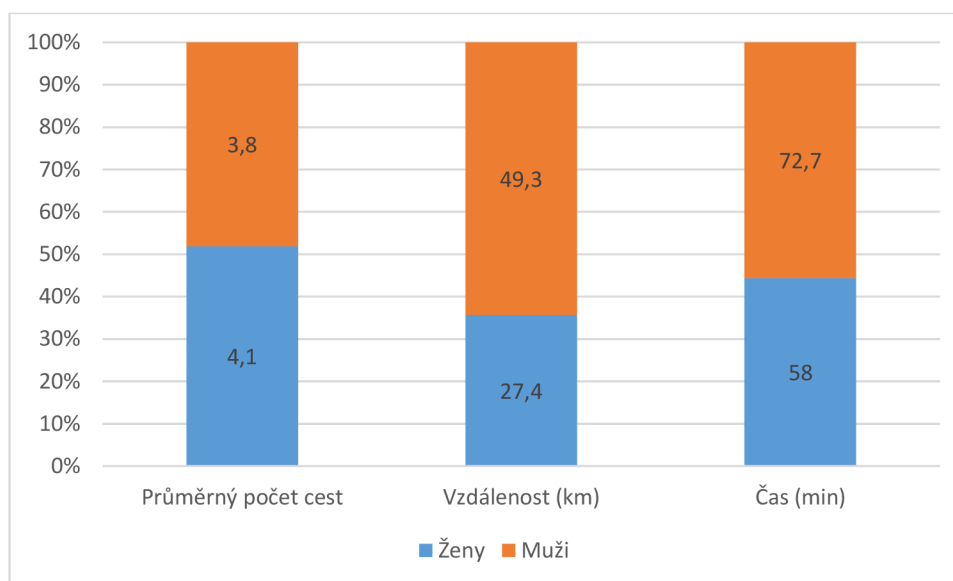
Zdroj: vlastní

Tabulka 11: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období vyjádřená v denním průměru

	Celé období (pondělí, středa a sobota)		
	Průměrný počet cest	Vzdálenost (km)	Čas (min)
Ženy	4,1	27,4	58
Muži	3,8	49,3	72,7
Celkem	4	38,4	65,4

Zdroj: vlastní; ženy $n_1 = 36$, muži $n_2 = 34$

Graf 7: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období vyjádřená v denním průměru



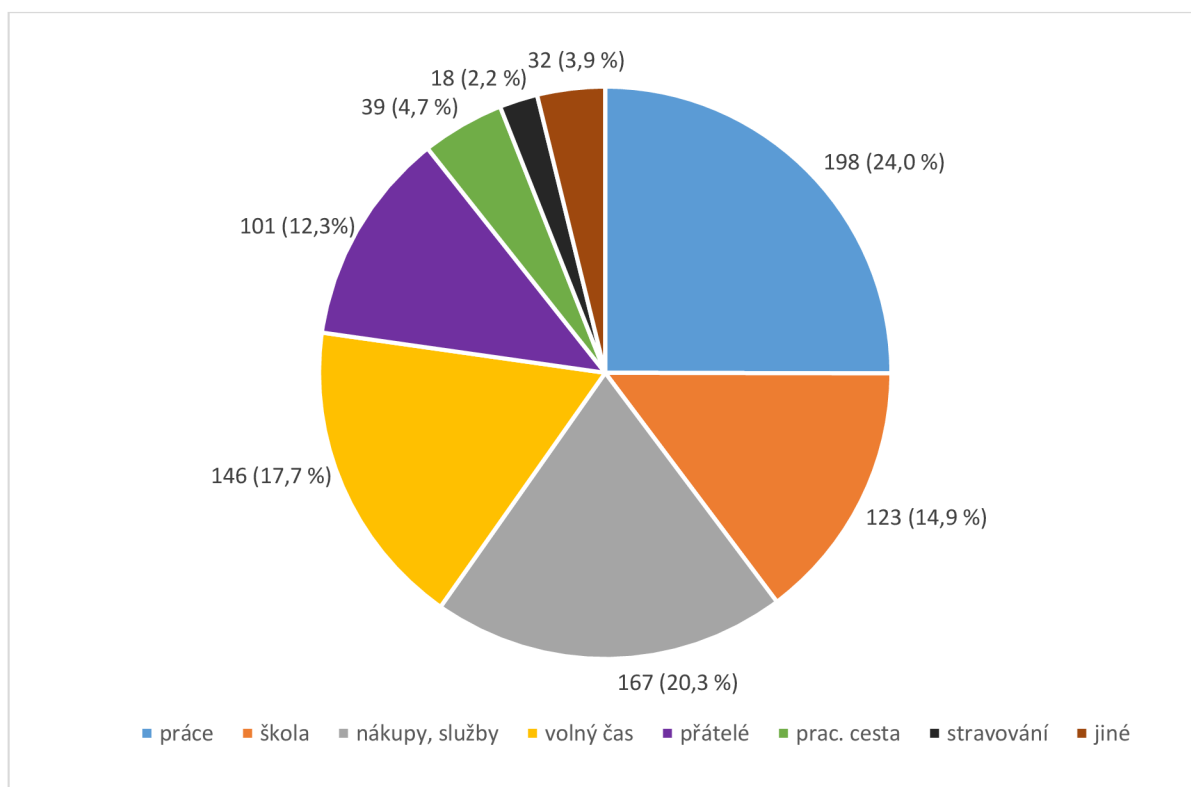
Zdroj: vlastní

4.3 Porovnání vybraných dnů na základě účelu cesty

Graf přiložený níže nám ukazuje zprůměrovaná data za vybrané dny (pondělí, středa a sobota). V pracovní dny (pondělí a středa) jsou výsledné hodnoty velice podobné, kdy lidé v tyto dny, musejí opakovaně dojíždět do práce, do škol, to jsou pohyby pravidelné a následně pak např. na nákupy nebo službami, to jsou pohyby nepravidelné. Tyto cesty mají vysokou periodicitu, malé rozdíly jsou mezi jednotlivými dny způsobeny pravděpodobně volným časem, kdy lidé tráví volný čas podle sebe.

Víkendový den (sobota) se oproti pondělí a středě výrazněji odlišuje, protože jsou zde zcela jiné účely cest, odpadá zde dojíždka za prací a do škol. Lidé upřednostňují v sobotu jiné aktivity než v pracovním týdnu, v sobotu můžou preferovat sport, nákupy a služby a návštěvy přátel nebo rodiny.

Graf 8: Účel a počet cest v pondělí, ve středu a v sobotu (2021)



Zdroj: vlastní

4.4 Porovnání volby dopravního prostředku

Každodenní prostorová mobilita obyvatel města Vodňany je větší mírou ovlivněna maloměstským charakterem prostředí. Poměrně malá koncentrace pracovních příležitostí, služeb, a především obyvatelstva na malé ploše území se z převážné části projevuje na volbě dopravního prostředku.

Ve sledovaném vzorku vlastní domácnosti v průměru 1,6 automobilu. Při volbě dopravního prostředku při pravidelných a nepravidelných cestách se nejvíce využívá osobní automobil, který má každá domácnost alespoň 1, jak je již výše uvedeno. Zpravidla je to způsobeno tím, že jde o nejefektivnější způsob dopravy, z hlediska časové flexibility, pohodlí při cestě a kratšího času stráveného na cestě.

Jak je uvedeno v kapitole 2.3.4 v roce 2021 73,9 % domácností používalo pro osobní přepravu osobní automobil, což se projevilo omezením využívání veřejné dopravy, oproti období před rokem 1990, kdy byla rozvinutá vysoká dopravní obslužnost i v menších obcích. To dnes již neplatí a osobní automobil využívají méně domácnosti

důchodců a část domácností z velkých měst, které pro přepravu využívají MHD. Problémem veřejné dopravy je časté zvyšování cen jízdného až o 10 %, a to může mít za následek, že ekonomicky stejně přijatelným dopravním prostředkem se stane automobil, který má i další výhody oproti veřejné dopravě. Dále jsou tu i další faktory, které mohou stát za tím, že lidé upřednostňují automobil před veřejnou dopravou, tím důvodem může být fyzický kontakt s ostatními lidmi, díky stále přítomnému nebezpečí nakažení nemocí COVID – 19, nebo se nechtějí s ostatními lidmi potkávat, z nejrůznějších důvodů.

Dojíždění veřejnou dopravou po 22 hodině do místa bydliště z práce z okolních čtyř okresních měst je možné jen z Písku, odkud jede autobus, jinak z ostatních měst se lidé musí dopravovat vlastním automobilem, popřípadě spolujízdou s někým, kdo má stejnou cestu. To znamená, že lidé, kteří pracují ve více směnném provozu se musejí dopravovat do práce a z práce automobilem, jinak by se do práce nedostali. Problém nastává i při ranní směně, která začíná v 6 hodin ráno, kdy veřejná doprava odjíždí z Vodňan okolo 4:30 do všech okolních okresních měst i krajského města. Ve většině těchto měst musí lidé dále využít městskou hromadnou dopravu pro přepravu do průmyslových zón, a to zvyšuje časovou náročnost.

Jak se můžeme přesvědčit z ostatních porovnávaných výzkumů volba automobilu vítězí nad cestou veřejnou dopravou, a to ve všech případech. Nejmenší rozdíl zjistil TKANÝ (2014) v regionu Moravský Krumlov, kdy tyto dopravní prostředky vykázaly podobné hodnoty (cesty automobilem v 30,2 % případů a cesty veřejnou dopravou v 29 % případech).

Nejvyšší využití automobilu zaznamenal VÍCHA (2013), který zjistil v regionu Bystřice nad Pernštejnem, že až 2/3 všech cest byly uskutečněny automobilem, a to proto, že je region na vnější periferii kraje Vysočina, a tak zde není dostatečná veřejná doprava, která je zde využívána je z 9 %. Druhý nejvyšší procentuální počet cest zjistil KVĚTOŇ (2014) v regionu Blatná, kde lidé využívali automobil z 57 % a veřejnou dopravu využívali jen minimálně 4 %, protože v městě není MHD, nebo protože se nacházejí na vnější periferii Jihočeského kraje a není zde tak dobrá infrastruktura pro veřejnou dopravu, která se zde pravděpodobně občanů nevyplatí využívat. Dalším, kdo se zabýval mobilitou je TOMÍČEK (2014), který zkoumal region Kouřimi, kde lidé při svých cestách využívají automobil v 42 % případů a veřejnou dopravu z 9 %. Velmi podobných výsledků jako Tomíček dosáhl i MAREK (2016), který svůj výzkum provedl v regionu

Žďár nad Sázavou, kde lidé ze 42 % všech cest využili automobil a z 8 % veřejnou dopravu. Zbytek všech cest tj. 50 % museli vykonat převážně pěšky, což je jeden ze dvou nejčastějších dopravních prostředků, společně s automobilem.

Z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že auto pro své cesty respondenti využívají ve 40,4 % oproti veřejné dopravě (autobus, vlak a MHD), kterou využívají pouze v 6,9 %.

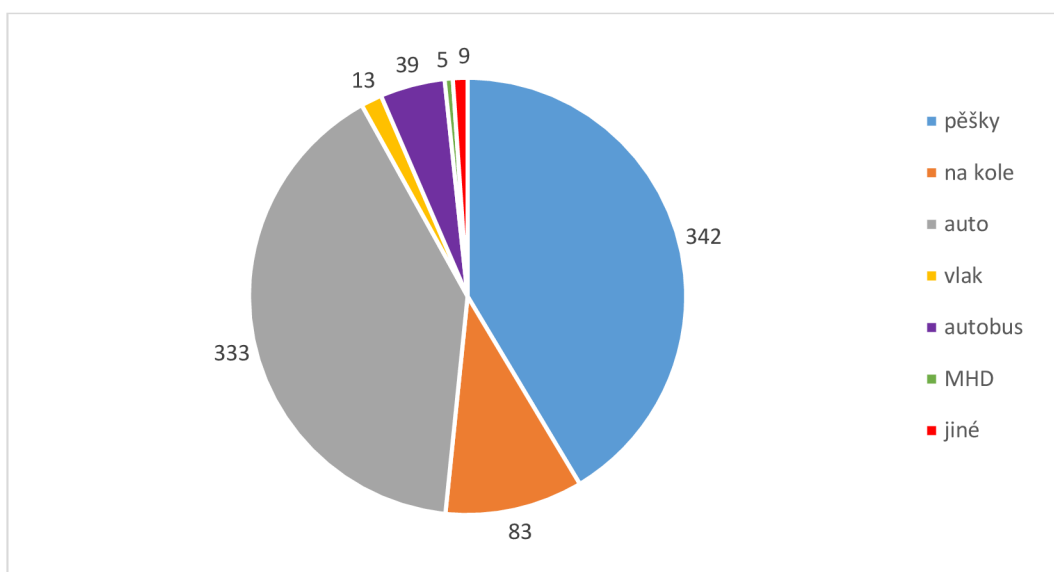
Dále z dotazníkového šetření vyplynulo, že nejčastěji se lidé přepravují pěšky a to ve 41,5 %. Kolo jako dopravní prostředek lidé využívají v 10,1 % a zbytek tvoří veřejná doprava, autobus tvoří 4,7 %, vlak je využíván v 1,6 % a MHD v 0,6 %. Nízké využití veřejné dopravy je s největší pravděpodobností způsobeno z důvodu využití automobilu při dojíždění do práce do okolních obcí a využití pěší přepravy lidí, kteří jsou zaměstnáni v místě bydliště. MHD je využito v nejméně, což je způsobeno tím, že v našem městě MHD není a je tak využito v jiných městech při dojížděcí respondentů vlakem a autobusem, která jak je výše uvedeno je také nízká.

Tabulka 12: Porovnání volby dopravního prostředku

Dopravní prostředek	Počet cest	Relativní četnost (%)
Pěšky	342	41,5
Kolo	83	10,1
Automobil	333	40,4
Vlak	13	1,6
Autobus	39	4,7
MHD	5	0,6
Jiné	9	1,1

Zdroj: vlastní

Graf 9: Volba dopravního prostředku v pondělí, středu a sobotu (2021)



Zdroj: vlastní

4.5 Čas vzdálenost strávený cestováním

Nosným prvkem dat o každodenní prostorové mobilitě osob je čas, vzdálenost. Jedná se o jednotky, která je závislé na několika faktorech. Proto je mobilita osob, z hlediska času velmi rozdílná a je závislá na vzdálenosti dojížděky. V dnešní době, kdy se lidé stěhují mimo města, nebo dojíždějí do vzdálenějších měst za prací se čas strávený na cestě prodlužuje, i přesto je dopraví infrastruktura neustále vylepšovaná v podobě např. stavba dálnic, vysokorychlostních železnic, vysokokapacitních silnic.

Po vyhodnocení získaných dat pro oblast města Vodňany se průměrný čas strávený cestováním na osobu za den pohybuje kolem 65,4 minut při průměru přepravy 38,4 km denně. viz. tabulka Mobilita muži a ženy ve sledovaném období vyjádřená v denním průměru.

Nejkratší cesta, která byla zaznamenána a uskutečněna pěšky činila 0,05 km (50 m) v rámci jedné ulice. A naopak nejdelší cesta pěšky činila 10,1 km. Nejkratší cesta, která byla zaznamenána a uskutečněna automobilem činila 0,2 km (200 m). A naopak nejdelší cesta činila 310 km. Průměrná vzdálenost všech cest dohromady činí 38,4 km. Časově nejméně náročná cesta, která byla zaznamenána a uskutečněna pěšky, činila 1 minutu. A naopak nejdéle trávající cesta pěšky činila 138 minut. Nejméně trávající cesta,

kteřá byla zaznamenána a uskutečněna automobilem, činila 1 minutu. A naopak nejdéle trvající cesta činila 240 minut. Průměrný čas všech cest dohromady činí 65,4 minut.

4.6 Cestování během pandemie covid-19

Lze předpokládat, že se lidé budou chovat zodpovědněji a nebudou vykonávat cesty za zábavou, rodinami a přáteli o víkendu v souvislosti s opětovným rozšířením nemoci COVID – 19. Pro posouzení jsou vyhodnoceny pouze cesty o víkendu, neboť je předpoklad, že, že ve všední dny budou převažovat cesty do práce a do škol, a tyto lidé vykonávat musí i přes rozšíření nemoci. V období dotazníkového šetření bylo doporučeno ministerstvem zdravotnictví opatření proti šíření nákazy, omezení pohybu občanů a bylo doporučeno opětovné nošení roušek a respirátorů.

Tato doporučení by měla mít za následek pokles mobility obyvatel, hlavně o víkendu, kdy většina lidí nemusí do práce, tj. v našem případě v sobotu.

Nejkratší průměrnou vzdálenost o víkendu zaznamenal MAREK (2016) v regionu Žďár nad Sázavou, a to jen 5,1 kilometru během 3,1 cest a 15,6 minut. Z toho vyplývá, že lidé využívali k dopravě buď automobil nebo šli pěšky, jakožto i nejvyužívanější způsoby mobility v prostoru. Mohly to být cesty za nákupy, volným časem nebo přáteli a rodinou. Další, kdo zaznamenal nízkou mobilitu v hodnotě 2,8 cest za den byl VÍCHA (2013) v regionu Bystřice nad Pernštejnem, na vzdálenosti 8,6 km, kterou zdolali za 18,1 minuty. Podobné výsledky vyšli i ve výzkumu TOMÍČKEK (2014), v regionu Kouřim, kde zjistil, že lidé podnikli 3,3 cest na vzdálenosti 9,9 km a čase 20,9 minut. Nejmenší počet cest zaznamenala JINDROVÁ (2013) v regionu Písek, konkrétně 1,5 cest ve vzdálenosti 13,8 kilometrů a 22,9 minut, což je nejnižší číslo z ostatních 4 výzkumů, a to dokonce o polovinu.

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že respondenti podnikli o víkendu (sobota) v průměru 3,1 cesty na vzdálenosti 7,3 km a průměrný čas na cestě činil 23 minut. Získaná data, která vyplynula z výsledků se nijak zvlášť neliší od výše uvedených výzkumů provedených v předchozích obdobích před pandemií.

Lidé se o víkendu i přes ohrožení nákazou Covid-19 se přepravovali a chovali stejným způsobem jako před pandemií, přestože bychom očekávali zodpovědnější chování a omezení pohybu.

5. Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo sledovat každodenní prostorovou mobilitu obyvatel města Vodňany pomocí dotazníkového šetření a následně analyzovat vybrané faktory jejich osobní mobility. Dále zmapovat všechny věkové struktury obyvatel pohybujících se v oblasti města Vodňany a popsat jejich charakteristiku podle pohlaví a role v domácnosti. Výzkumu se účastnilo 70 respondentů tvořící 27 domácností, z toho 34 mužů a 36 žen. Nepočtenější skupinu tvořily respondenti v produktivním věku 36 – 49 v počtu 24 respondentů. Největší skupinou týkající se rolí v domácnostech tvořili – otec 21 respondentů a matka 22 respondentů. Ve sledovaném vzorku převažovaly domácnosti s čistým příjmem 50 tis. a více Kč v počtu 13 domácností. Každá ze 27 domácností vlastnila alespoň 1 osobní automobil, kdy překvapivě nejvíce automobil využívaly (66,6 %) domácnosti s nejnižším čistým příjmem.

Dále byly stanoveny následující cíle a hypotézy.

Cíl 2. Zjistit, zda v regionu města Vodňany je upřednostňován automobil před veřejnou dopravou, tak jako tomu je v jiných regionech.

Hypotéza 1: Volba automobilu jako dopravního prostředku je upřednostňována před veřejnou dopravou při pravidelných i nepravidelných cestách. Automobil je využíván ve více jak 40 % všech cest.

Hypotéza se potvrdila, neboť z výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že auto pro své cesty respondenti využívají ve 40,4 % oproti veřejné dopravě (autobus, vlak a MHD), kterou využívají pouze v 6,9 %. Dále bylo zjištěno, že jako druhý nejvíce používaný způsob přepravy lidé zvolili pěší chůzi (41,5 %). To je způsobeno

pravděpodobně tím, že ve městě není MHD, město je poměrně malé a není časově náročné pohybovat se po něm pěšky. Vysoká míra využití osobních automobilů je způsobena potřebou dojížděky do práce do okolních měst v souvislosti s tím, že v našem městě je poměrně málo pracovních příležitostí a ve zkoumaném vzorku bylo 38 respondentů ekonomicky aktivních.

Cíl 3. Zjistit, zda je rozdíl v dojížděce mezi muži a ženami při pravidelných i nepravidelných cestách.

Hypotéza 2: Ženy v průměru denně ve sledovaném období vykonají více pravidelných i nepravidelných cest na menší vzdálenosti a v menším časovém úseku než muži.

Hypotéza se potvrdila ve sledovaném vzorku v plném rozsahu. Ženy vykonaly za celé období o 15 % více cest než muži, počet ujetých kilometrů byl nižší o 41 % a na cestě ženy strávily o 18 % méně času než muži. V denním průměru za sledované období ženy podnikly 4,1 cest oproti mužům s počtem 3,8 cest. Ženy v průměru denně ujeli 27,4 km oproti mužům, kteří v průměru denně ujeli 49,3 km. Čas strávený na cestě v denním průměru u žen činil 58 minut oproti mužům, kteří průměrně na cestě strávili 72,7 minut.

Cíl 4. Zjistit, zda se lidé v období rozšíření nemoci covid-19 chovali zodpovědně oproti období před pandemií.

Hypotéza 3: Vzhledem k rozšíření nemoci Covid-19 a v souvislosti s vydanými opatřeními, se sníží počet cest o víkendech oproti období před pandemií.

Hypotéza se nepotvrdila. Z výsledku dotazníkového šetření vyplynulo, že respondenti podnikli o víkendu (sobota) v průměru 3,1 cesty na vzdálenosti 7,3 km a průměrný čas na cestě činil 23 minut. Získaná data se nijak zvlášť nelišila v porovnání s provedenými výzkumy na téma prostorové mobility v jiných regionech v předchozích obdobích před pandemií. Lidé se o víkendu i přes ohrožení nákazou Covid-19 přepravovali a chovali stejným způsobem jako před pandemií, přestože bychom očekávali

zodpovědnější chování a omezení pohybu. To mohlo být způsobeno již dlouho trvajícím stavem různých omezení trvajících více jak rok a lidé již nebyli ochotni tyto omezení respektovat.

Každodenní prostorová mobilita obyvatel města Vodňany je větší mírou ovlivněna maloměstským charakterem prostředí. Poměrně malá koncentrace pracovních příležitostí, a služeb, a především obyvatelstva na malé ploše území se z převážné části projevuje na volbě přepravy především pěší chůzí a značným využíváním osobní přepravy osobními automobily.

Seznam použité literatury

BUCHANAN M. (2004): Všeobecný princip: věda o historii: proč je svět jednodušší, než si myslíme. Baronet, Praha, 220 s. ISBN 80-7214-644-0.

DAVIDOVÁ (2015): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Soběslav: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 65 s.

FRANTÁL, B., MARYÁŠ, J. (2012a): Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě. Masarykova univerzita, Brno, 140 s. ISBN 978-80-210-5756-2

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

HALLIN, P. O. (1991): New Paths for Time-Geography? Geografiska Annaler Series B, Human Geography, 73, č. 3, s. 199-207.

HORÁK, J., BURIAN, J. (2019): Prostorové simulační modelování dopravní dostupnosti. Česká geografická společnost, Praha, 360 s. ISBN 978-80-907728-0-9.

HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Česká geografická společnost, Praha, 141 s.

JANŮRA, J. (2011): Geografická analýza přístupnosti města Brna pro vozíčkáře. Diplomová práce. Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 164 s.

JINDROVÁ (2013): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Písek: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 80 s.

KOBĚLUŠ, M. (2013): Analýza faktorů ovlivňujících úroveň dopravní obslužnosti v obcích České republiky. Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 87 s.

- KRAFT, S. (2012): Aktuální změny v dopravním systému České republiky: geografická analýza. Geografický ústav, Přírodovědecká fakulta, Masarykova univerzita, Brno, 156 s.
- KRAFT, S. (2015): Základy geografie dopravy. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 77 s. ISBN 978-80-7394-527-5.
- KUNC, J., TONEV, P., SZCZYRBA, Z., FRANTÁL, B. (2012): Commuting for retail shopping as a part of the daily urban system (Brno, The Czech Republic). *Geographia Technica*, 7, č. 1, s. 36-45.
- KVĚTOŇ (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu ORP Blatná: vzorce individuální mobility a jejich studium pomocí moderních geoinformačních technologií. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 86 s.
- MADAJOVÁ, M., ŠVEDA, M. (2013): Geografia času pod vplyvom informačno-komunikačných technológií. *Geografie*, 118, č. 2, s. 179-203.
- MAREK (2016): Každodenní prostorová mobilita obyvatel regionu Žďár nad Sázavou: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 49 s.
- MARYÁŠ, J., VYSTOUPIL, J. (2006): Ekonomická geografie. Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Brno, s. 35-42.
- MATLOVIČ, R., MATLOVIČOVÁ, K. (2015): Geografické myslenie. Fakulta humanitných a prírodných vied, 1. Prešovská univerzita, Prešov, 321 s. ISBN 9788055514161.
- MCQUOID, J., DIJST, M. (2012): Bringing emotions to time geography: the case of mobilities of poverty. *Journal of Transport Geography*, 23, s. 26-34.
- MLÁDEK, J. (1992): Základy geografie obyvateľstva. Slovenské pedagogické nakladateľství, Bratislava, 230 s. ISBN 8008007680.
- NUHN, H., HESSE, M. (2006): Verkehrsgeographie. Paderborn. Allgemeine Geographie, Ferdinand Schöningh, 384 s. ISBN: 9783825226879.

- PERLÍN, R., KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2010): Typologie venkovského prostoru Česka. *Geografie*, 115, č. 2, s. 161-187.
- PUCHER, J. (1999): The Transformation of Urban Transport in the Czech Republic, 1988 – 1998. *Transport Policy*, 6, č. 4, s. 225-236.
- RODRIGUE, J. P. (2013): *The Geography of Transport Systems*. Routledge, London, 465 s. ISBN 978-0-415-82253-4.
- ROUBALÍKOVÁ, J. (2009): *Geografie času: přístupy, metody, techniky*. Katedra geografie, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Palackého, Olomouc, 52 s.
- SVOBODOVÁ, H., VĚŽNÍK, A. (2014): *Úvod do geografie venkova*. Fakulta informatiky, Masarykova Univerzita, Brno, 66 s.
- ŠTECH, Z. (2022): Domácnosti a automobily. *Statistika a my*, 12, č. 11-12, s. 13.
- TKANÝ (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel regionu Moravský Krumlov: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 58 s.
- TOMÍČEK (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Kouřim: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 51 s.
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. (2008): *Ekonomická a sociální geografie*. Aleš Čeněk, Plzeň, 411 s.
- VESELÁ, J., KANIOKOVÁ VESELÁ P. (2000): *Sociologické aspekty managementu*. Grada publishing, Praha, 200 s.
- VÍCHA (2013): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Bystřice nad Pernštejnem: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmíněností. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita, České Budějovice, 73 s.

Internetové zdroje

ČSÚ (2004): Dojíždka za prací a do škol v hl. m. Praze (na základě výsledků SLDB) - 2001, https://www.czso.cz/csu/czso/13-1127-04-sldb_2001-

1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr (cit. 31. 12. 2023)

ČSÚ (2021): Obyvatelstvo v obcích a městech Jihočeského kraje v roce 2021, <https://www.czso.cz/csu/xc/obyvatelstvo-v-obcich-a-mestech-jihoceskeho-kraje-v-roce-2021> (cit. 23. 12. 2023)

ČSÚ (2021): Průměrná hrubá měsíční mzda a medián mezd - mezikrajské srovnání, https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-vyhledavani&vyhltext=pr%C5%AFm%C4%9Brn%C3%A1+mzda&pvo=MZD07&bkv t=cHLFr23Em3Juw6EgbXpkYQ..&z=T&f=TABULKA&katalog=30852&c=v3~8__R P2021&&str=v78#w= (cit. 23. 12. 2023)

ČSÚ (2021): SO ORP Vodňany, https://www.czso.cz/documents/10180/164822622/33010722_Vodnany.png/58b6267f-f7ac-45a4-9548-f7c2b7c561ae?version=1.3&t=1656055736968 (cit. 27. 12. 2023)

ČSÚ (2021): Technická a občanská vybavenost obcí, <https://www.czso.cz/documents/10180/142681166/330107211706.pdf/ab213516-e62e-42be-9c35-e65d6b924944?version=1.1> (cit. 23. 12. 2023)

ČSÚ (2021): Věková struktura obyvatelstva, průměrný věk, podíl nezaměstnaných osob, <https://www.czso.cz/documents/10180/142681166/330107211703.pdf/a3d3ba40-3f2c-4aff-90a5-f99586788129?version=1.1> (cit. 23. 12. 2023)

ČSÚ (2022): Charakteristika obcí, <https://www.czso.cz/documents/10180/164822622/330107221704.pdf/99dbae65-e7fb-4831-94de-adbe8a554cb9?version=1.1> (cit. 23. 12. 2023)

ČSÚ (2023): Automobilovou „velmocí“ EU je Lucembursko, <https://www.czso.cz/csu/stoletistatistiky/automobilovou-velmoci-eu-je-lucembursko> (cit. 31. 12. 2023)

MAPY.CZ (2023): Základní mapa, <https://mapy.cz/zakladni?x=14.0636400&y=49.1575238&z=10> (cit. 27. 12. 2023)

NEŠPOR, Z. (2017): Sociologická encyklopedie. Sociologický ústav AV ČR, Praha (cit. 29. 9. 2023). Dostupné z:

https://encyklopedie.soc.cas.cz/w/Mobilita_prostorov%C3%A1

RICHARDSON, A., AMPT, E., MEYBURG, A. (1995): Survey Methods for Transport Planning. Eucalyptus Press, Melbourne, 459 s. (cit. 30. 12. 2023) Dostupné z:

http://www.geog.ucsb.edu/~deutsch/geog111_211a/code_books/Survey_Methods_For_Transport_Planning.pdf.

WIHLBORG, E. (2005): Flexible use of time to overcome constraints: A time-geographical discussion about power and flexibility. In: SLOANE, A. (eds) Home-Oriented Informatics and Telematics, IFIP International Federation for Information Processing, Boston, 178, s. 1-14. (cit. 9. 11. 2023). Dostupné z:

https://doi.org/10.1007/11402985_1

Seznam obrázků

Obrázek 1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva

Seznam map

Mapa 1: Katastrální území spadající pod obec s rozšířenou působností Vodňany (2021)

Mapa 2: Města Vodňany v dopravní mapě České republiky na území Jihočeského kraje (2023)

Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet osob v domácnosti starší 12 let

Tabulka 2: Celkový čistý měsíční příjem domácností

Tabulka 3: Počet osobních automobilů v domácnosti

Tabulka 4: Počet automobilů v domácnosti dle příjmu

Tabulka 5: Rozdíly ve využití osobního automobilu dle příjmových skupin

Tabulka 6: Jednotlivé mužské kategorie zastoupené v řešených domácnostech

Tabulka 7: Jednotlivé ženské kategorie zastoupené v řešených domácnostech

Tabulka 8: Postavení v domácnosti u mužů a žen

Tabulka 9: Ekonomická aktivita u mužů a žen

Tabulka 10: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období celkem

Tabulka 11: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období vyjádřená v denním průměru

Tabulka 12: Porovnání volby dopravního prostředku

Seznam grafů

Graf 1: Celkový čistý měsíční příjem domácností

Graf 2: Počet osobních automobilů v domácnosti

Graf 3: Počet automobilů v domácnosti dle příjmu

Graf 4: Jednotlivé mužské kategorie zastoupené v řešených domácnostech

Graf 5: Jednotlivé ženské kategorie zastoupené v řešených domácnostech

Graf 6: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období celkem

Graf 7: Mobilita mužů a žen ve sledovaném období vyjádřená v denním průměru

Graf 8: Účel a počet cest v pondělí, ve středu a v sobotu (2021)

Graf 9: Volba dopravního prostředku v pondělí, středu a sobotu (2021)

Seznam příloh

Příloha 1: Průvodní dopis

Příloha 2: Formulář A

Příloha 3: Formulář B

Příloha 4: Instrukce k vyplnění formuláře

Přílohy

Příloha 1:

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 podmíněností“ se zaměřuje 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 podmíněností. 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 David Homolka

Kontakt:

David Homolka

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta, Katedra geografie

Jeronýmova 10, 371 15 České Budějovice

e-mail: homold01@pf.jcu.cz

tel.: +420 775 877 907

Instrukce k vyplnění formuláře B

Prosím Vás, nevyplňujte šedě označené položky – tj. kód domácnosti, kód respondenta, kód POÚ a kód obce.

Jeden formulář B slouží k zaznamenávání cest pouze během jednoho dne.

Při vyplňování prvních dvou sloupců, a to Počátek cesty a Konec cesty, vypisujte časy přesně a nezaokrouhľujte např.: čas 9:25 nepište jako 9:30

Třetí sloupec Trasa cesty vyplňujte pečlivě, při popisu trasy nezapomeňte uvádět orientační body, jako např.: název ulice, název obce, a další orientační body. Snažte se trasu popsat tak, aby ji bylo možné opětovně dohledat.

Způsob zápisu trasy. Pokud se Vaše trasa skládá z více úseků cest, nezapomeňte tyto úseky cest rozepsat jako samostatné cesty s vlastním řádkem v záznamovém formuláři.

Například:

Cesta z práce do obchodu a z obchodu domů. První trasa z práce do obchodu je jedna cesta (jeden řádek zápisu) a druhá trasa z obchodu domů je druhá cesta (další řádek zápisu).

Každá z těchto uvedených cest bude mít vlastní řádek v záznamovém formuláři s danými náležitostmi jako je popis trasy, vzdálenost, čas atd.

Pokud budete absolvovat cestu, při které se vrátíte na místo, ze kterého jste začali, rozdělte takovou cestu do dvou samostatných cest s vlastním řádkem zápisu.

Například:

Cesta z práce na oběd a zpět. První trasa bude z práce na oběd a druhá trasa bude z oběda do práce.

Každá z těchto uvedených cest bude mít vlastní řádek v záznamovém formuláři s danými náležitostmi jako je popis trasy, vzdálenost, čas atd.

Děkujeme Vám za spolupráci při vyplňování formuláře
David Homolka, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích 2021
