

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

**Časoprostorová aktivita obyvatel suburbií Českých Budějovic:
geografická analýza**

Vypracovala: Martina Zezulová

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

České Budějovice 2012

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala zcela samostatně s použitím uvedené literatury a cenných rad vedoucího práce.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne

.....

Martina Zezulová

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce, RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za odborné vedení, podnětné rady a čas, který mi během konzultací věnoval. Dále děkuji všem respondentům za poskytnutí informací o jejich každodenní aktivitě a jejich ochotu při vyplňování dotazníků, jelikož bez nich by tato práce nemohla nikdy vzniknout.

Anotace

ZEZULOVÁ, M. (2012): Časoprostorová aktivita obyvatel suburbií Českých Budějovic: geografická analýza. Bakalářská práce. Katedra geografie Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích, České Budějovice, 59 s.

Bakalářská práce je rozdělena do 3 hlavních částí. První část se zaměřuje na teoretické uvedení geografie času. Především na vývoj, koncepty a aplikace této geografické disciplíny. Dále se teoretická část zabývá pojmem suburbanizace. V druhé, metodické části práce, je popsán koncept dotazníkového šetření, výběr respondentů a celková realizace dotazníkového šetření. Praktická a poslední část je založena na analýze dat, získaných za pomoci dotazníkového šetření obyvatel českobudějovických suburbií. Výstupem této práce by měla být charakteristika časoprostorové aktivity nově přistěhovalých obyvatel a „starousedlíků“

Klíčová slova: Geografie času, suburbanizace, časoprostorová aktivita, stanice, cesty, dotazníkové šetření

Abstract

ZEZULOVÁ, M. (2012): Timespace activity of population in suburbanization České Budějovice. Bachelor thesis, Department of Geography, University of South Bohemia, České Budějovice, 59 p.

The thesis is divided into 3 main parts. The first part is focused on theoretical introduction of time geography. It is also focused on development, concepts and applications. Theoretical part follows up the concept of suburbanization. In the second, methodical part, is explained the concept of the survey, selection of respondents and implementation of the questionnaire survey. Practical and last part is based on an analysis of data obtained using a questionnaire survey of population České Budějovice suburbs.

Key words: Time geography, suburbanization, time-space activity, stations, paths, questionnaire survey

OBSAH

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | ÚVOD A CÍLE PRÁCE..... | 7 |
| 2 | STRUKTURA PRÁCE..... | 8 |
| 3 | TEORETICKÁ ČÁST..... | 9 |
| 3.1 | TIME GEOGRAPHY..... | 9 |
| 3.2 | ZÁKLADNÍ KONCEPTY GEOGRAFIE ČASU..... | 12 |
| 3.2.1 | Aplikace geografie času..... | 16 |
| 3.3 | SUBURBANIZACE..... | 17 |
| 3.3.1 | Vývoj suburbanizace u nás a ve světě..... | 18 |
| 4 | METODIKA..... | 22 |
| 4.1 | KONCEPT DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ..... | 22 |
| 4.2 | PŘÍPRAVNÁ FÁZE VÝZKUMU..... | 23 |
| 4.3 | ZÁZNAMNÍK DENNÍCH AKTIVIT..... | 24 |
| 4.4 | ZÁZNAMNÍK DOPRAVY..... | 26 |
| 4.5 | ÚSTNÍ INSTRUKTÁŽ..... | 27 |
| 4.6 | ZPŮSOB REALIZACE ŠETŘENÍ..... | 27 |
| 4.7 | ZPRACOVÁNÍ DAT..... | 29 |
| 5 | INTERPRETAČNÍ RÁMEC..... | 30 |
| 5.1 | STRUKTURA ČESKOBUDĚJOVICKÉ AGLOMERACE..... | 30 |
| 5.2 | ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA VYBRANÝCH LOKALIT..... | 30 |
| 5.2.1 | Obec Dobrá Voda..... | 30 |
| 5.2.2 | Obec Staré Hodějovice..... | 31 |
| 5.2.3 | Obec Rudolfov..... | 31 |
| 5.2.4 | Obec Hluboká nad Vltavou..... | 31 |
| 5.2.5 | Obec Křemže..... | 32 |
| 5.3 | ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA RESPONDENTŮ..... | 33 |
| 6 | ANALÝZA DENÍKOVÝCH ZÁZNAMŮ AKTIVITY..... | 35 |
| 7 | DOPRAVA..... | 41 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 8 | ZÁVĚR..... | 44 |
| 9 | PŘEHLED LITERATURY..... | 46 |
| 10 | SEZNAM TABULKOVÝCH A GRAFICKÝCH PŘÍLOH..... | 48 |
| 11 | PŘÍLOHY..... | 50 |

1 Úvod a cíle práce

Čas a prostor jsou nedílnou součástí života nás všech. Každému z nás byl vyměřen různě dlouhý časový rámeček, který začíná narozením a končí smrtí. Jak dlouhý tento čas bude, záleží jen na nás a nepředvídatelných okolnostech. V průběhu celého života vykonáváme nejrůznější činnosti, které nám umožňují dosažení našich cílů. Geografie času studuje dráhy našich životů, jejich průchod stanicemi, vzájemné spojování ve svazky odehrávající se v prostoru a čase. Právě tyto koncepty a mnohé další budou určující pro sledování časoprostorové mobility obyvatel.

Po dlouhou dobu bylo na prostor i čas nahlíženo různě a byl na ně kladen jiný důraz. Exkluzivního zaměření se dostávalo především prostoru, zatímco časová dimenze byla přehlížena. Teprve v 60. letech 20. století dochází ke změně chápání prostoru i času a docenění jejich důležitosti. Geografie času začala postupně uvažovat jak o světě v širším pojetí, tak o obsahu života člověka. Ohniskem zájmu se stala společnost a její každodenní aktivity v kontextu s fyzickým prostředím. Časoprostorový přístup, který pro výzkum aktivity jedince geografie času vytvořila, nabízí prostředek pro výzkum nejen samotné aktivity, ale i její uspořádání v projektech a v sociálním i geografickém kontextu. Vzhledem k tomu, že časoprostorový přístup je v geografii aplikován teprve v posledních 50ti letech, lze očekávat, že tato část geografie ještě přinese další vědeckovýzkumné výzvy. Do dnešní doby byla aplikace geografie času veliká a především přínosná. Často bývá spojována s regionálním rozvojem a koncepcí udržitelného rozvoje společnosti. Právě tyto skutečnosti byly jedny z důvodů sepsání této práce.

Hlavním cílem práce je analýza časoprostorového chování obyvatel českobudějovických suburbí. Dílčími cíli byly stanoveny vlastní zmapování aktivit obyvatel vybraného území a analýza rozdílů mezi nově přistěhovalými obyvateli a „starousedlíky“

2 Struktura práce

Tato práce je zaměřena na výzkum časoprostorové aktivity obyvatel žijících v suburbii v rámci městského prostoru. Výstupy této práce mohou sloužit nejen jako podklad pro další výzkumy, ale především mohou zachytit současné tendence časoprostorové mobility obyvatel v českých suburbiích.

Předkládaná bakalářská práce je rozdělena do 3 hlavní části. V teoretické části bude ve stručnosti nastíněn vývoj geografie času (time geography), její přístupy a koncepty. Budou definovány základní metody, koncepty a aplikace geografie času. Nedílnou součástí tohoto úseku práce bude definice a seznámení se s vývojem suburbanizace. Pro komparaci bude vylíčen vývoj suburbanizace u nás a ve světě. V metodické části práce bude nejprve nastíněn koncept dotazníkového šetření. Dále je zde rozebrán způsob a postup při vytváření záznamníku denních činností, výběr vhodných lokalit i respondentů a v neposlední řadě konkrétní podoba a realizace dotazníkového šetření. Poslední částí je část analytická. Základem této části je analýza počítačově zpracovaných dat a následné rozdělení respondentů do skupin. V rámci jednotlivých skupin respondentů budou uvedeny charakteristiky týkající se jejich aktivity a mobility.

3 Teoretická část

3.1 Time geography

Slovník humánní geografie definuje *time-geography*, neboli geografii času, jako přístup humánní geografie, který pojednává o času a prostoru, jako o zdroji, který vstupuje přímo do konstituce sociálního života (Johnston 2000).

Tento pojem se poprvé objevil v 60. letech 20. století ve Švédsku, kde jej zavedl Torsten Hägerstrand se svými spolupracovníky na univerzitě v Lundu a díky jejich snaze se stal čas rovnocenný s prostorem, kterému geografové do té doby věnovali primární pozornost.

Do druhé poloviny 20. století studovala geografie funkční organizaci prostoru a chápala lidské aktivity jako primární činitele prostorové diferenciaci. Čas nebyl považován za hlavního činitele, byl využíván pouze pro srovnání. První známky nedostatků v tomto přístupu se objevily při snaze propojení různých typů prostorových systémů a stejně tak lidských aktivit s určitým místem, které se ukázalo v podstatě nemožné. Tuto konceptuální slabost exkluzivního zaměření na prostor a potřebu zohlednit úvahy o čase, lidech, konečnosti a limitovanosti si jako jeden z prvních uvědomil právě Torsten Hägerstrand (Ira 2001). Jeho myšlenku později potvrzuje i známý geograf David Harvey (1994, in Ira 2001), který tvrdí, že soustředění se na prostor bez vztahu k času způsobuje, že se prostor jeví jako něco mrtvého, nepohyblivého, zatímco časový rozměr znamená bohatství, plodnost, život a dialektiku.

Ačkoliv první odborná diskuze o geografii času proběhla v 60. letech, nalezneme její základy již v dřívějších Hägerstrandových výzkumech, které nazýval „populační archeologie“. Právě v tomto výzkumu poprvé přišel s myšlenkou zobrazit život jedince jako cesty v čase a prostoru, ale nedokázal vytvořit zápis schopný popsat složitost časoprostorových cest.

Hägerstrand se vrátil k jeho základnímu problému a nakonec vytvořil základní časoprostorový zápis ze standardních Lexis-Beckerovo diagramů, používaných v demografii (Johnston 2000).

Základní rámec může být reprezentován jako síťový model točící se okolo 4 základních podmínek:

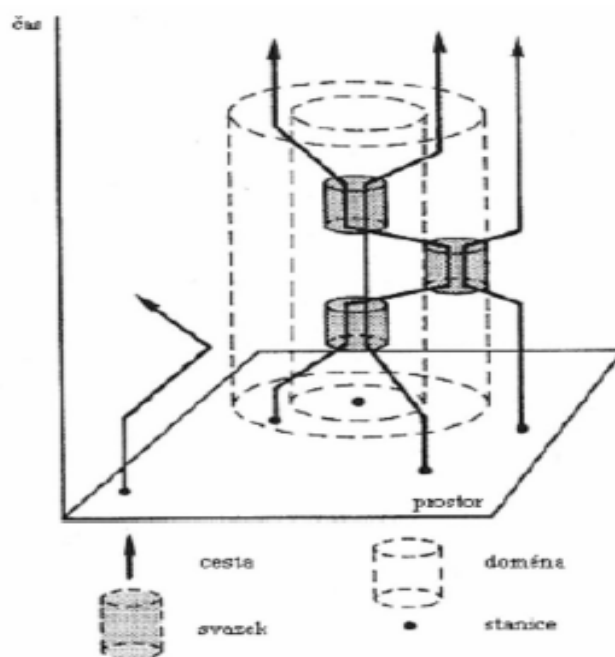
- 1) Prostor a čas jsou zdroje, které lidé mají k realizaci projektů
- 2) Realizace každého projektu podléhá 3 základním omezením:
 - a) Omezení schopností

Toto omezení limituje aktivitu jedinců skrze jejich vlastní fyzické schopnosti nebo zařízení, která mohou ovládat. Toto omezení definuje prizmu.
 - b) Spojovací omezení

Omezení definující kdy, kde a na jak dlouho se jedinec spojuje s jiným jedincem a za jakým účelem.
 - c) Omezení autority

Stanovuje podmínky k přístupu a způsob chování v určitém čase.
- 3) Tato omezení dohromady definují sérii možných hranic v souladu s logikou a strukturou, jejichž zveřejnění vyžaduje vypořádání se se silou v časoprostorových podmínkách.
- 4) V určených šablonách je soutěž mezi projekty „volných drah“ a „otevřeného časoprostoru“ hlavní problém analýzy (Hägerstrand 1973, 1975)

Obr. 1: Hägerstrandův síťový model



Zdroj: Johnston (2000)

V roce 1975 Hägerstrand vydal vědeckou publikaci, ve které poukazuje na základní podmínky ovlivňující lidský život a limitující strukturální a organizační formy.

- Nedělitelnost lidské bytosti,
- Omezená délka lidského života,
- Schopnost účastnit se více než jedné činnosti v čase,
- Každá činnost spotřebovává náš čas,
- Pohyb mezi body v prostoru také spotřebovává čas,
- Omezená schopnost vejít do prostoru,
- Ohraničená velikost prostoru,
- Každá situace je zakořeněná v minulosti (Ira 2001).

V 70. letech se mezi geografy rozpoutala vážná diskuze o tom, co je hlavním faktorem ovlivňujícím lidské chování. Socialističtí geografové upřednostňovali sociální struktury, jako je pohlaví, třída a rasa. Oproti tomu humanisté zdůrazňovali lidské aktivity, které umožňovaly

jedinci počínat si nezávisle. Výsledkem této diskuze byly v 80. letech nové přístupy: teorie strukturace a realismu, kritizující přístupy socialistické i humanistické. Autorem teorie strukturace byl Anthony Giddense, který přímo vycházel z Hägerstrandovy geografie času, a proto s ní bývá často spojována. Giddens v tomto novém přístupu tvrdí, že prostor, stejně jako čas není vnější arénou, kde se vztahy odehrávají, ale je produktem sociálních konstrukcí (Toušek a kol. 2008). Následující vývoj je ovlivněn především rozvojem GISu.

Prostorově orientované výzkumy zaměřené na vzorce denních aktivit se začaly ve světě uskutečňovat v 60. a 70. letech. V Čechách a na Slovensku se tento přístup moc často neobjevoval, v minulosti k jeho rozvoji došlo až v 80. letech (např. Ira 1986, Drbohlav 1990, Drgoňa 1994). V současnosti se geografie času a výzkum časo-prostoru staly předmětem několika diplomových a bakalářských prací (např. Roubalíková 2009, Junášek 2011, Novák 2004).

3.2 Základní koncepty geografie času

Dle Lenntorpa (1999) existuje v geografii času 52 důležitých konceptů, které jsou důležité k porozumění některých událostí a sociálních interakcí (Ira 2001). Níže si stručně charakterizujeme některé z nich.

Obr. 2: 52 konceptů geografie času dle Lenntorpa

| | | |
|-----------------|-----------------|------------------|
| aquarium | biography | budgeting |
| boundle | capability | cells |
| coexistence | choreography | collision |
| constraint | context | contiguity |
| continuous | corporeality | coupling |
| creation | crowding | elementary event |
| everyday life | diorama | domain |
| fabric | fibre | finitude |
| friction | grain | structure |
| indivisible | individual | landscape |
| mindscape | life-path | mix |
| now-line | neighbourhood | niche |
| prism | path | pocket |
| population | process | project |
| sequence | situation | station |
| synchronisation | synchronisation | time-space |
| togetherness | touch | transformation |
| trajectory | weave | |

Zdroj: Lenntorp 1999

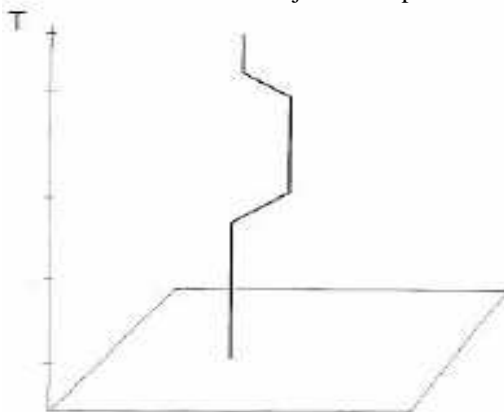
Populace

Ira (2001) ve své práci popisuje populaci jako různé jedince, kteří žijí v určitém specifickém místě. Rozlišuje populace lidské, biologické a populace člověkem vytvořených věcí, které vznikly pro účely mapování cest a rozmístění výrobků. Příslušníci populací vznikají narozením či vyrobením, mohou se přemísťovat a zanikají smrtí či zničením. Někteří příslušníci populace mohou být recyklováni. Délka doby, po kterou jedinec existuje, závisí na typu populace, ale i samotném jednotlivci.

Cesty

Cesty, neboli *path*, představují životní dráhu jedince jako trajektorii začínající narozením, pokračující jeho existencí a končící smrtí. Život jedince je chápán jako proces, ve kterém je nemožné vynechat jakýkoliv časový úsek. Po celou dobu své existence koná jedinec určité činnosti, které se objevují v postupném pořadí (Ira 2001).

Obr. 3: Jednoduchá trajektorie v prostoru a čase



Zdroj: Lenntrop 2003

Stanice

Ira (2001) tvrdí, že stanice vytvářejí prostorové základny pro aktivity a interakce. Stanicí chápeme jakékoliv místo, na kterém se určitou dobu zdržíme. Stanice mohou reprezentovat místa bydliště, zaměstnání, školy či obchody, v kterých jedinci tráví svůj čas, pohybují se mezi nimi anebo posílají zprávy za účelem ekonomické, kulturní a sociální spolupráce. Stanice se vyskytují v prostoru v různém množství a v relativních vzdálenostech. Koncentrace

stanic závisí na míře osídlení (vyšší koncentrace a diferenciacie je ve městě než na venkově) a časovém horizontu (se změnou časového horizontu se mění i velikost stanice. Některé stanice mohou po určitý čas přestat existovat, některé se stanou součástí jiného prostoru. Kupříkladu stanice sezónního charakteru se stávají stanicemi pouze v období, kdy nabývají na významu. Například lyžařské středisko Černá hora se stává stanicí v zimním období). Struktura tohoto systému se mění v závislosti na typu společnosti a regionu.

Činnosti

Vše, co jedinec dělá, je vázáno na prostor a čas. Existují významově různé druhy činností. Činnosti, které jsou pro člověka samozřejmé, jako je dýchání, spánek či vylučování. Činnosti, které je člověk nucen dělat. Dále se činnosti rozlišují podle toho, zda je jedinec vykonává sám nebo s další osobou. Ellegård (1996) rozlišuje 3 druhy aktivit:

- a) Aktivita vykonávaná v úplné izolaci. Činnost, při které je jedinec od ostatních jedinců izolovaný v prostoru a čase.
- b) Aktivita vykonávaná v sociální izolaci. Činnost, kterou vykonává skupina jedinců na jednom místě, ale vzájemně se při ní jedinci neovlivňují. Za tuto činnost můžeme považovat například cestu studenta metrem do školy.
- c) Aktivita vykonávaná s dalšími jedinci. Činnost vykonávaná se skupinou jedinců ve stejném čase i místě, při kterém se jedinci vzájemně ovlivňují. Za tuto činnost můžeme považovat například ústní zkoušku, při které student odpovídá na otázky učitele (Ira 2001).

Kontexty

Různé činnosti, které probíhají současně, formují různé kontexty v životě člověka. Ellegård (1999) definuje 4 kontexty uplatněné v časoprostorovém přístupu:

- a) Projektový kontext = činnosti, které se uskutečňují za účelem dosáhnout dlouhodobého cíle. Soubor aktivit, které na sebe ale nemusí nutně navazovat. Často bývají aktivity jednoho kontextu narušeny aktivitami jiného kontextu.
- b) Každodenní kontext = kombinace aktivit, příslušející různým projektovým kontextům. Souhrn denních aktivit, které tvoří především přirozené požadavky

člověka (vyměšování nebo potrava) a sociální požadavky (návštěva banky, nákup jídla).

- c) Sociální kontext = zahrnuje všechny jednotlivce, jejichž činnosti jsou nějakým způsobem propojeny s aktivitou jedince. K sociálnímu kontextu dochází v momentě, kdy jsme zahrnuti jiným jedincem do jeho sociálního kontextu, například pokud nás vyzve revizor ke kontrole jízdenky.
- d) Geografický kontext = poskytuje nám informaci o tom, kde se jedinec nachází a v jakém čase se uskutečňovaly jeho aktivity (Roubalíková 2009).

Svazky

Spojením dvou a více individuálních cest ve stanici vzniká svazek. Svazky mají pro různé společenské skupiny různé geometrické struktury. Typickým svazkem je například domácnost nebo pracoviště. Ve zjednodušené podobě obraz pracoviště jako svazku charakterizuje dráhy zaměstnanců, kteří ráno opouštějí své domovy a odchází do zaměstnání a odpoledne se zase vrací domů. Jedinci vytvářejí svazky společně s materiály, zařízeními, dopravními prostředky atd. (Ira 2001).

Prizma

Ukazuje možnosti pobytu nebo přesunu jedince na určité místo s výhledem do budoucna. Šířka prizmatu vychází z místa, v kterém se jedinec nalézá, rychlosti dopravních prostředků a času. Koncept prizmatu spojuje sociální interakce s fyzikálním omezením možností jednotlivce vzájemně se ovlivňovat (Ira 2001).

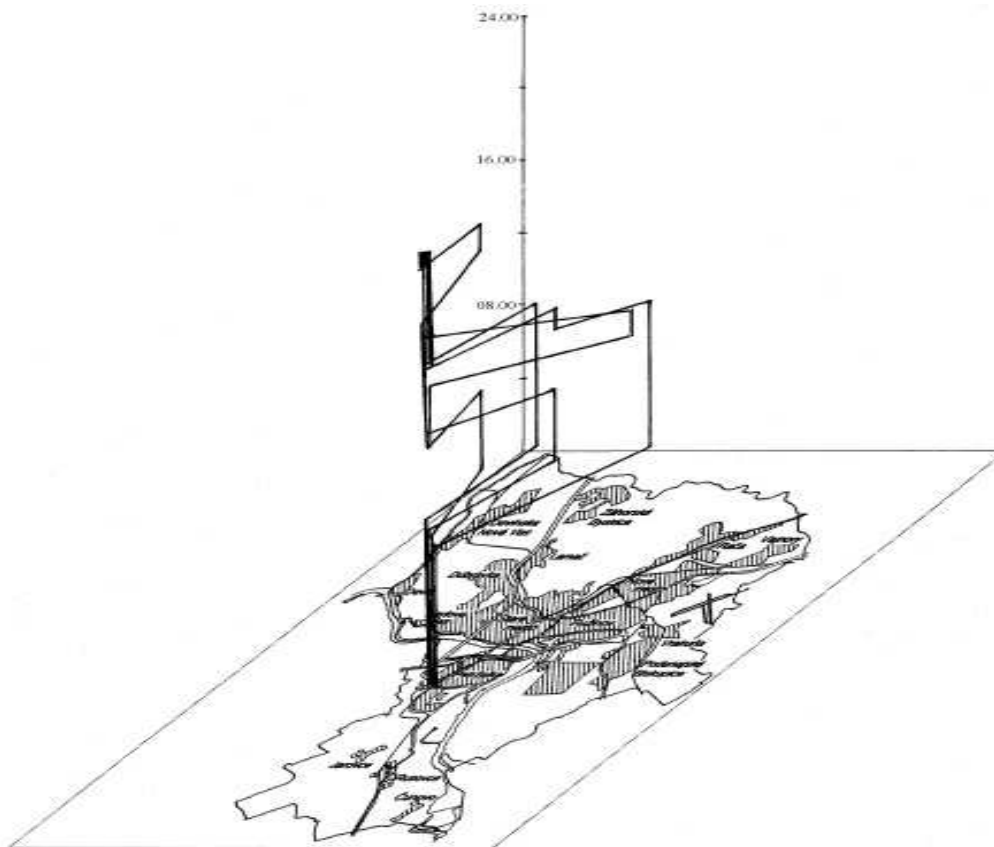
Projekty

Projekt Ira (2001) definuje jako souhrn činností potřebných k naplnění cíle, které na sebe nemusí nutně navazovat. Projekty rozdělujeme dle délky trvání na dlouhodobé a krátkodobé. Dlouhodobým projektem je například vzdělávání, které se s přibývajícím věkem jedince mění. Krátkodobým projektem je například vaření. Existují i tzv. projekty organizační, které realizují výrobní podniky se záměrem produkovat a prodávat výrobky a služby za účelem zisku.

3.2.1 Aplikace geografie času

Přístupy aplikované v rámci geografie času se soustředí na samotného jedince. Umožňují nám ujasnit, jak jedinci používají své zkušenosti, znalosti, ale i různé nástroje a technologie. Zkoumají, jak jedinec vykonává své činnosti v přírodním i člověkem vytvořeném prostředí. Do dnešní doby byla geografie času aplikovaná v praxi častokrát. Mezi významné světově známé aplikace přístupů geografie času patří aplikace Lundské školy, která sledovala možnosti a potřeby času na úrovni populačních systémů Švédska. Vybraný přístup se pokusil odpovědět na otázku, jak je současný kontext možností a potřeb času odlišný od možností a potřeb času v roce 2000. Tato studie byla realizována kvůli předpokladu, že v roce 2000 proběhne mnoho významných změn, především ve prospěch kapitálově náročného průmyslu, kratší pracovní doby a vzdělávacího systému. Model, který Lundská škola aplikovala, se pokusil definovat tendence vývoje několika sektorů společnosti a vytvořit podklad pro představu budoucnosti. Další aplikací geografie času bylo hodnocení využití času v domácnostech a hodnocení způsobů omezování domácností sociálním a fyzickým prostředím. Analýza různě situovaných velkých měst a regionů sloužila jako základ pro vytváření regionální švédské politiky. Výzkum zjistil významné rozdíly v životních podmínkách jedinců v regionech s převahou veřejné hromadné dopravy nebo dopravy automobilové. Velké rozdíly panovaly především v regionech s rozdílnou sídelní strukturou. Další podstatnou aplikací byla Lenntorпова aplikace zaměřená na městskou dopravu a využití času v domácnostech. Lenntorp v rámci geografie času vytvořil model individuálních programů činností PESASP (Program vyhodnocení vzorku alternativní cesty), který byl využit při analýze možných kombinací aktivit v čase a prostoru. Jako výstupy použil programy denních aktivit jednotlivců, stanice, v kterých se činnosti odehrávaly a dopravní systém regionu, popisovaný liniemi a uzly (Ira 2001). České a slovenské společnosti byla geografie času přiblížena především díky práci slovenského geografa Vladimíra Iry, jehož studie bratislavské rodiny v rámci všedního dne z roku 2000 patří k nejvýznamnějším časoprostorovým výzkumům u nás (Obr. 3). Z výše uvedených aplikací přístupů geografie času je patrné, že využitelnost v praxi je široká.

Obr. 4: Časoprostorové schéma pohybu čtyřčlenné bratislavské domácnosti během pracovního dne v roce 2000



Zdroj: Ira 2001

3.3 Suburbanizace

Suburbanizace je jeden z nejrychleji se rozvíjejících procesů současnosti. Její podoba a intenzita jsou v každém místě různé a přináší sebou různé druhy problémů.

Pojmem suburbanizace je rozuměno prostorové rozrůstání města do okolní přírodní a venkovské krajiny (Sýkora 2002). Suburbanizační proces znamená nejen přesun obyvatel, ale i jejich aktivit a některých funkcí z jádrového města do zázemí (Ouředníček 2002). Při tomto procesu dochází k rozsáhlé a rozptýlené výstavbě nových bytových objektů, které vytvářejí rezidenční zóny. Nová komerční a průmyslová zástavba je situována nejčastěji kolem hlavních dopravních tepen. Právě tento jev přesunu služeb a jiných komerčních složek má

vliv na aktivitu obyvatel v příměstských zónách, které jsou pro tuto práci určující. Faktory zapříčiňující rozvoj suburbanizace jsou různé. Mezi ty hlavní, dle Kubeše (2009), patří: nárůst střední vrstvy, možnost hypotéky, nízká cena zemědělské půdy a stavebních pozemků, zvýšení automobilizace, hledání klidu a zeleně či výstavba a zlepšování silničních komunikací.

Suburbanizační procesy jsou u nás mladé odvětví, které se v České republice začalo více projevovat až po pádu komunismu v 90. letech. Oproti tomu se v USA tento jev zkoumá a vyvíjí již více než 50 let, ale bohužel v úplně jiném měřítku než u nás. Výsledky zahraničních výzkumů suburbanizace jsou tak na české prostředí neaplikovatelné.

Touto prací se snažím upozornit na skutečnost, že v současné době by nemělo být smyslem výzkumu suburbanizace pouze výzkum změn v sídelní struktuře a jejich dopad, ale i poukázání na změny chování obyvatel suburbií, zapříčiněné přesouváním zařízení s obslužnou funkcí blíže k jejich domovům.

3.3.1 Vývoj suburbanizace u nás a ve světě

V následující podkapitole se budu věnovat vývoji suburbanizace a suburbanizačních procesů.

Názory na počátky suburbanizace se různí. Větší pozornost na sebe začal tento jev strhávat až v období 20. let 20. století, kdy se začala suburbanizace výrazněji projevovat v USA a Velké Británii a následně se šířila dále do světa (Baldassare 1992).

Nejprve se budeme věnovat suburbanizaci v USA, jelikož zde jsou její projevy nejvýraznější a přinesly i největší problémy.

Jak jsem již zmínila výše, k výraznějším suburbanizačním procesům začalo docházet již na začátku 20. století, postupem času ale nabýval tento jev na síle a eskaloval v 50. a 70. letech, kdy v amerických suburbiích žilo 37 % občanů (Baldassare 1992). Americká suburbanizace vychází z odlišných přístupů, než suburbanizace v Čechách. Mezi hlavní faktory rozvoje suburbanizace USA patří individuální automobilizace, dostupné a levné pozemky na předměstí, více zeleně, daňové zvýhodnění, liberální stavební předpisy a v neposlední řadě devastace a kriminalita v tradičních městských centrech. Další vliv na rozvoj měla státní podpora dopravní infrastruktury a nové výstavby. Dalším aspektem rozvoje bylo

bohatnutí středních vrstev a následná poptávka mladých rodin po bezpečném a zdravém bydlení. Oproti českým poměrům je v Americe mnohem výraznější individualismus a etnická i sociální diference. Výrazným jevem americké suburbanizace je narůstání obchodních a zábavních center tzv. malls (Ptáček 2002). Mezi negativní dopady a velké problémy současné americké suburbanizace patří úpadek městských center a urban sprawl¹.

Proces suburbanizace můžeme v České republice pozorovat již v období 20. a 30. let, kdy byla patrná především podél železničních tratí, vycházejících z velkých měst, Prahy a Brna. Bohužel následné válečné období a především období komunismu rozvoj české suburbanizace zcela utlumil a to především díky politice státu v oblasti bydlení a průmyslu, v důsledku které byla výstavba koncentrována v rámci střediskového sídelního systému s převahou panelákové výstavby. Dalším ovlivňujícím faktorem byla nepřítomnost volného trhu s nemovitostmi (Sýkora 2002).

Po pádu komunismu došlo k několika pro suburbanizaci významným změnám. Zejména k uvolnění trhu s nemovitostmi, nahrazení státní výstavby výstavbou soukromou a restitucí. Díky těmto změnám a mnoha dalším mohla výstavba nových obydlí postupně stoupat (Kostecký, Čermák 2004). Oproti demokratickým zemím, kde probíhala dlouhodobá, nepřerušovaná výstavba všech typů staveb se poměry v 90. letech v ČR liší především náhlou obnovou suburbánní výstavby bez možnosti navázat na tradiční postupy ve výstavbě. Pro toto období je charakteristické zastavení výstavby nájemních domů ve městech, přeměnění bytového fondu ve starších částech města na kanceláře a jiné komerční plochy, nezkušenost nových investorů, kterými se staly buď obce samotné nebo soukromé subjekty, nedostatek zkušeností v architektonickém a urbanistickém suburbánním rozvoji malých měst, uvolnění ochrany zemědělského půdního fondu, změny stavebního zákona, rozvoj nízkopodlažní výstavby a mnoho dalších (Perlín 2002).

Rozvoj suburbanize u nás můžeme nejlépe sledovat na vývoji zázemí Prahy. Územní rozvoj metropolitního území probíhal v letech 1990 – 2000 velmi nekoordinovaně. Hlavním nedostatkem pro územní rozvoj byla neexistence územních plánů jednotlivých obcí a sociálně

¹ Urban sprawl je suburbanizační jev, při kterém dochází k neřízenému rozptýlení zástavby do volné krajiny. Tento jev má velmi negativní dopad jak na krajinu, tak na společnost.

ekonomického rozvojového dokumentu zpracovaného pro jednotlivé mikroregiony, v kterém by bylo možné nastínit předpoklady a limity sociálního a ekonomického rozvoje. I přes neexistenci těchto důležitých dokumentů se dominantní rozvoj soustředil do dlouhodobě rozvíjených částí, které v územním rozvoji dominovaly již v meziválečném období, nebo si zachovaly nadstandardní rezidenční roli i v průběhu komunismu, například Průhonice a okolí. V ostatních částech se územní rozvoj i přes velké ambiciózní projekty prosazoval pouze v podobě individuálních staveb nebo malých obecních projektů. Rozmach komerčních ploch se zcela přirozeně koncentroval do okolí hlavních dopravních tahů, především v blízkosti dálnice D1, ale i dálnice D5. Na počátku 90. let byly obce ne-městského charakteru nedostatečně vybaveny technickou infrastrukturou. I přes absenci infrastruktury v mnoha obcích rostla výstavba nízkopodlažní bytové zástavby. V rámci další suburbánní výstavby došlo k rychlému doplnění chybějící infrastruktury a v současnosti je vybavenost obcí na velmi vysoké úrovni. Ačkoliv v současnosti dochází k poklesu intenzity veřejné dopravy, nejsou tím způsobeny žádné komplikace, které bychom mohli v důsledku tohoto omezení očekávat. Dalším průvodním jevem místní suburbanizace je ztráta původní funkce metropolitního území, v tomto případě funkce rekreační a zemědělské v jižní části sledovaného území.

Na základě nastudované literatury mohly být stanoveny hlavní hypotézy bakalářské práce.

Hypotéza 1:

Nově přistěhovaní obyvatelé budou své aktivity více vázat na centrum a kompaktní město, než na okolí svého bydliště. Oproti tomu obyvatelé žijící v suburbu delší dobu, tzv. „starousedlíci“, budou své každodenní činnosti směřovat spíše do okolí svého bydliště. Na podobnou skutečnost poukazuje i magisterská práce (Novák 2004), která zachycuje odlišnosti časoprostorové mobility jedince v jihovýchodní části Pražské metropolitní oblasti. Ve svém výzkumu dochází autor k závěru, že dominantní postavení zastává především kompaktní město a širší okolí centra. Tato převaha je způsobena zejména rozsáhlejší nabídkou pracovních příležitostí, která v příměstské zóně zatím neexistuje.

Hypotéza 2:

Nově příchozí obyvatelé budou více vázáni na individuální automobilovou dopravu než „starousedlíci“. O tomto faktu hovoří také Pucher (v Sýkora 2002), který uvádí, že suburbanizace přispívá k posílení vlivu individuální automobilové dopravy, kterou rodiny musí používat pro téměř každý druh cesty.

4 Metodika

V metodické části práci je formulován způsob sběru dat. V dílčích částech je popsán postup při vytváření dotazníků, způsob výběru vhodných respondentů, konkrétní podoba záznamníku denních aktivit a dopravy a realizace dotazníkového šetření.

Gregory (2000) a Gatrell (2007) (citováno v Toušek 2008) charakterizují získávání dat pro vytvoření geografie času jednotlivce, místa, či komunity jako intenzivní terénní výzkum, v důsledku čehož je užití metody omezeno jen na lokální výzkum v malém měřítku.

4.1 Koncept dotazníkového šetření

Hlavním cílem výzkumu je získání informací o časoprostorové mobilitě obyvatel českobudějovických suburbií. Pro zmapování mobility bylo zapotřebí získat údaje o druhu, délce, času a místě aktivity, kterou obyvatelé vykonávají v průběhu dne. Vzhledem k celkové absenci informací tohoto typu ve veřejně přístupných databázích a statistikách, musely být data získána pomocí lokálního výzkumu. Nejvhodnější formou pro získávání potřebných informací se ukázaly záznamníky denních činností, podle kterých lze vytvořit časový rozpis dne respondenta. Výhodou deníkových záznamů je možnost získání podrobných informací o času, délce a druhu aktivit a celkové provázanosti činností mezi sebou. Nevýhodou je časově náročné a obtížné zpracování dat v důsledku individuálního vyplnění záznamníků každým respondentem.

Ohniskem zájmu tohoto šetření je aktivita nově přistěhovalých a dlouhodobě žijících obyvatel v suburbii a rozdíly v časoprostorové mobilitě mezi těmito skupinami. Získání potřebných informací bylo zajištěno pomocí deníkových záznamů, jak již bylo zmíněno výše. Vzhledem k tomu, že se jednalo o místně zaměřený výzkum pouze specifických skupin obyvatel, byly podoba a počet dotazovaných jedinců značně limitovány. Dalším limitujícím faktorem byla časová náročnost a ochota obyvatel se do výzkumu zapojit a vyplnit dotazníky.

Konkrétní šetření časoprostorové mobility lze rozdělit do 3 částí, z nichž každá zachycuje různý kontext:

1. Záznamník denních aktivit

2. Mapový záznam
3. Záznamník dopravy

4.2 Přípravná fáze výzkumu

Celému šetření předcházela pečlivá terénní výzkum, při kterém byly vybrány lokality výzkumu. Nejprve byla vybrána suburbia příměstské krajiny: Staré Hodějovice, Rudolfovo a Dobrá voda. Následně byla na radu školitele do šetření zapojena další dvě vzdálenější suburbia, Hluboká nad Vltavou a Křemže. Městys Křemže, ačkoliv územně spadá do okresu Český Krumlov a je několik kilometrů vzdálen od Českých Budějovic, svou dojížděnkou za prací a do škol spadá více do Českých Budějovic než do Českého Krumlova.

Výběr konkrétních domácností probíhal ve většině lokalit na základě osobní známosti alespoň jednoho člena domácnosti s tazatelem. Nejprve proběhl výběr v obci Staré Hodějovice, kde vzhledem k tomu, že se jedná o trvalé bydliště tazatele, byl výběr nejjednodušší. Všichni respondenti byli vybráni na základě osobního vztahu s tazatelem. V lokalitě Dobrá Voda probíhal výběr stejně jako ve Starých Hodějovicích. V lokalitě Rudolfovo proběhl výběr odlišně. Pouze dvě domácnosti byly osloveny na základě osobního vztahu, zbylé tři domácnosti byly osloveny bez jakéhokoliv dřívějšího kontaktu, pouze na doporučení jiné šetřené domácnosti. Ve vzdálenějších obcích Křemže a Hluboká nad Vltavou byli respondenti vybráni opět na základě osobního vztahu nebo dle osobního vztahu s jinou z oslovených domácností.

Aby mohly být vybrané domácnosti do výzkumu zahrnuty, musely splňovat několik kritérií:

- Domácnost museli tvořit aspoň 3 členové.
- Všichni účastníci výzkumu museli být na České Budějovice vázáni buď pracovně, studijně nebo jiným způsobem.
- Po všechny 3 dny dotazníkového šetření se museli všichni členové domácnosti vyskytovat v intravilánu města Českých Budějovic.

Dalším přípravným bodem před samotným šetřením bylo vypracování deníkových záznamů. Zhotovení deníkových záznamů předcházelo pečlivé nastudování prací, které byly

na podobné téma již napsány, například Vladimír Ira (2006): *Každodenné aktivity člověka v pohľadu geografie času*, Jakub Novák (2004): *Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti*, Hana Roubalíková (2009): *Geografie času: přístupy, metody, techniky* a další. Následně proběhla konzultace o podobě záznamníků s několika budoucími respondenty. Výsledkem této diskuze bylo navržení prvního modelu záznamníku denních činností a dopravy, které byly poté testovány na jedné domácnosti. První model se po testování ukázal jako ne zcela vyhovující. Respondenti například postrádali kolonku stravování v záznamníku denní aktivity, jelikož někteří jedinci, především EAO (ekonomicky aktivní obyvatelé), se stravují mimo místo svého zaměstnání nebo domova a vykonávají tím významnější pohyb trávající okolo 45 minut. Po doladění některých chyb a nedostatků byl vytvořen záznamník denní aktivity a záznamník dopravy, jejichž výsledná podoba je popsána v kapitolách níže.

4.3 Záznamník denních aktivit

Dotazník denní aktivity je rozdělen do 3 tematických částí (viz Příloha 1). V úvodní části respondenti vyplňují základní charakteristiku. Respondenti jsou tázáni na pohlaví, věk, délku bydlení v dané lokalitě a ekonomickou aktivitu. Zapojení této dílčí části do záznamníku bylo nezbytné, jelikož ekonomická aktivita, fáze životního cyklu a délka bydlení jsou nejdůležitější faktory ovlivňující způsob pohybu obyvatel. S tímto názor se ve své magisterské práci ztotožňuje i Novák (2004).

Další část záznamníku již obsahuje tabulkový záznamník denních činností, do kterého respondenti zaznamenávali místo, kde činnost vykonávali, aktivitu kterou dělali, s kým jí vykonávali a v jakém časovém intervalu jednotlivé činnosti dělali. Při výběru kategorií denních aktivit muselo být počínáno velmi pečlivě a opatrně. Špatný výběr by totiž mohl celý výzkum znehodnotit. Na základě těchto faktorů byly následně vytvořeny jednotlivé kategorie aktivit. Vzhledem k tomu, že ve výzkumu časoprostorové mobility jde zejména o zaznamenání hlavních aktiv dne, kterým většinou předcházela výraznější pohyb jedince, byly veškeré denní aktivity generalizovány do 6ti kategorií:

- Spánek
- Práce / studium

- Nákup zboží a služeb
- Volný čas / zábava
- Domácnost / domácí práce
- Stravování

Kategorie spánek byla pro všechny respondenty srozumitelná a nebylo zapotřebí dalšího vysvětlení. Kategorie práce / studium zahrnovala jednak aktivitu trávenou ve vzdělávacím institutu či na pracovišti, současně ale i domácí přípravu na studium nebo práci (do výzkumu bylo zapojeno několik respondentů s profesí, při které si musí svou práci přinášet domů a vykonávat jí i ve svém volném čase, např. učitelé a podnikatelé). Kategorie nákup zboží a služeb sloužila pro zaznamenání činností typu návštěva u lékaře, nákup potravin či převzetí balíku na poště. Kategorie volný čas / zábava představovala záznam všeho, co jedinec dělal ve svém volném čase a co se neslučovalo s žádnou jinou kategorií. Kategorie domácnost / domácí práce sloužila k zaznamenání péče o domácnost, které většina jedinců, především žen, věnovala část dne a zároveň vyřešila problém týkající se ranních zvyklostí jedince², které byly do této kategorie rovněž zahrnuty. Kategorie stravování byla vytvořena pouze pro případy, kdy jedinec kvůli konzumaci jídla vykonává delší pohyb, při kterém dochází k přesunu mezi stanicemi. Tudíž rodinná večeře doma je v dotazníku zaznamenána jako volný čas jedince. Zatímco návštěva restauračního zařízení v čas obědového menu je v dotazníku zaznamenána právě touto kategorií.

Dalším důležitým faktorem je místo, kde jedinec svou aktivitu vykonává. Prostorový kontext je velmi důležitý pro zjištění vztahu obyvatel a prostorového rozmístění jejich aktivity. Vzhledem k zaměření práce na jedince v rámci městského prostředí byly kategorie rozděleny takto:

- Domov

² Jednalo se o problematickou část dne nastávající po probuzení, kterou většina jedinců tráví ranní hygienou, snídání, vypravováním dětí atd. Vzhledem k tomu, že bylo matoucí tvořit samostatné kategorie pro tyto jednotlivé činnosti, které jsou sice zcela běžnou součástí každého dne, ale které trvají jen několik minut a jedinec při nich nevykonává významný pohyb, rozhodla jsem se tyto aktivity zahrnout do této kategorie.

- Okolí bydliště
- Kompaktní město
- Centrum města
- Mimo

Poslední část záznamníku činností obsahuje mapový záznam, který sloužil jak k zaznamenání jednotlivých aktivit na mapě, tak jako pomůcka pro respondenty k ujištění se, v jaké kategorii místa se jejich aktivita odehrává. Do mapového záznamu zanášeli respondenti kódy činností, které byly každé činnosti přiřazeny v záznamníku denní aktivity. Důvodem zapojení mapového záznamu bylo obohacení šetření o geografický kontext a možnost ověření správné lokalizace aktivity respondenta do kategorií místa. Vzhledem k tomu, že jsou do šetření zapojena jak suburbia blízká zázemí Českých Budějovic, tak i o něco vzdálenější, musely být vytvořeny 2 mapové záznamy. Jeden pro suburbia příměstské krajiny a druhý pro vzdálenější obce českobudějovické aglomerace (Přílohy 2, 3).

4.4 Záznamník dopravy

Záznamník dopravy se skládá z 2 částí a zaznamenává délku doby trvání dopravy, místo, z něhož byl pohyb započat i ukončen a způsob dopravy. Úvodní část je shodná s úvodní částí záznamníku činností. Druhou částí je tabulkový záznamník dopravy, který je rozdělen do 3 částí. Nejprve respondent vyplní část týkající se počátku cesty. Do první kolonky *čas* uvádí dobu, kdy cesta začala. Do kolonky *místo* uvádí kategorii místa, kde pohyb začal. Poté následuje část týkající se konce cesty, která je vyplňována stejně jako předešlé kolonky, s tím rozdílem, že je uváděn čas a místo ukončení cesty. Poslední část zaznamenává způsob dopravy. Místa počátku a konce cesty jsou kategorizována stejně jako místa v záznamníku denních činností. Způsob dopravy byl kategorizován podle hlavních dopravních prostředků:

- Osobní automobil
- Kolo
- Veřejná doprava
- Pěšky

- Jiné

V případě, že nastala situace, při které respondent musel využít více způsobů dopravy k dopravě do cílové stanice, zapsal k takové cestě do záznamníku dopravy pouze hlavní dopravní prostředek, kterým překonal většinu vzdálenosti.

Záznamník dopravy byl do výzkumu zahrnut z důvodu, že doprava je důležitým činitelem, který v časoprostorovém chování obyvatel suburbí hraje velmi důležitou roli a stává se nejvýraznějším omezujícím faktorem.

4.5 Ústní instruktáž

Úspěšné dotazníkové šetření závisí především na ochotě respondenta vyplnit tazatelův dotazník. Aby byla získána vzájemná důvěra mezi respondentem a tazatelem a mohl být stručně uveden účel a podstata výzkumu, byl před prvním šetřením veden osobní rozhovor s každým z respondentů. Při ústní instruktáži byl respondentům poskytnut také prostor pro případné dotazy či nesrovnalosti. Jedním z největších problémů pro účastníky šetření se ukázalo zanášení kódů aktivit do mapy a zkorigování celé rodiny, aby se ve stejný den pohybovala v rámci města a jeho okolí. Rozhovor s respondenty byl před zahájením samotného šetření zapojen také proto, aby byli členové domácnosti upozorněni na několik faktů, které se v předešlém rozhovoru jen s vybranými jedinci ukázaly jako problémové či nejasné:

- Dotazník je zcela anonymní, každý jedinec je veden pod tazatelem zvoleným kódem a osobní informace o něm nebudou nikde uveřejněny
- Neexistuje konkrétní, správná podoba dotazníku
- Vzorové dotazníky slouží pouze jako pomůcka při vyplňování, nikoliv jako šablona
- Počet kolonek v dotazníku neznačí počet aktivit, které musí člověk za den vykonat

4.6 Způsob realizace šetření

Nejprve byly ve vybraných lokalitách osloveny domácnosti odpovídající požadavkům výzkumu. Ochota domácností zapojit se do výzkumu byla nad očekávání vysoká. Při výběru

domácností bylo osloveno 22 rodin, z čehož odmítla pouze 1, a to z důvodu nepřítomnosti v požadovaném termínu. Konkrétní dotazníkové šetření probíhalo v 21 rodinách ve shodné tři dny. Jednalo se o dva všední dny (čtvrtek 9. 2. a pátek 1. 3.) a jeden den víkendový (sobota 24. 3.). Dotazníky vyplňovali všichni členové domácnosti ve shodný den. Aby bylo docíleno co možná nejvyššího procenta návratnosti, byly dotazníky jednotlivým domácnostem předávány den či dva před samotným šetřením a následující den po vyplnění v místě respondentova bydliště vyzvednuty. Každá rodina dostala před začátkem výzkumu úvodní dopis (viz Příloha 4), ve kterém byla seznámena s dotazníkovým šetřením, s účelem výzkumu a jeho podobou. Každý člen rodiny obdržel kromě ústní instruktaže a tištěných vysvětlivek (Příloha 5) záznamník denních činností s mapovým záznamem na druhé straně a záznamník dopravy. Příklad vyplněných záznamníků je uveden v příloze (Příloha 6). Aktivita nově přistěhovaných obyvatel byla zkoumána v 10ti domácnostech dohromady skýtajících 30 osob. Aktivita „starousedlíků“ byla zkoumána také v 10ti domácnostech, ale dohromady skýtajících 32 osob.

Úspěšnost šetření ukazuje tabulka níže (tab. 1). Jen ve 4 případech se nepodařilo získat kompletní dotazníky od všech členů jedné domácnosti (z důvodu neochoty a nepřítomnosti v požadované lokalitě v den šetření). Z toho důvodu musela být tato rodina z výzkumu vynechána. Celkem se podařilo získat dotazníky od 20 domácností, což představovalo 62 osob, které během tří dnů vyplnily 186 dotazníků. Celková návratnost dotazníků činila 94 %.

Tab. 1: Úspěšnost šetření

| Lokalita | Počet oslovených domácností | Odmítnutí domácnosti | Nevyplněné dotazníky respondenty | Počet získaných dotazníky od respondentů | Úspěšnost |
|--------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------------------|--|------------|
| Dobrá Voda | 4 | 0 | 0 | 39 | 100% |
| Staré Hodějovice | 4 | 0 | 0 | 39 | 100% |
| Rudolfov | 5 | 0 | 4 | 36 | 80% |
| Hluboká n. Vltavou | 4 | 0 | 0 | 36 | 100% |
| Křemže | 5 | 1 | 0 | 36 | 80% |
| Celkem | 22 | 1 | 4 | 186 | 94% |

Zdroj: vlastní výpočty

4.7 Zpracování dat

Zpracování dat se ukázalo jako jeden z největších problémů této práce. Vzhledem k velké časové náročnosti manuálního zpracování dat se jako nejlepší způsob zpracování jevil počítačový program. Pro vytvoření počítačového programu byl osloven vystudovaný programátor. Ovšem první pokusy vytvoření programu se nejprve nedařily a následně ani nefungovaly.

Po počátečním neúspěchu byl použit způsob přepisu dat z ručně vyplněných dotazníků do počítačové podoby v programu Microsoft Excel. Tento způsob nebyl původně vybrán, z důvodu obrovské časové náročnosti. Data byla zanesena do tabulek dělených podle předmětu zkoumání: místo, aktivita a způsob dopravy. Přičemž byly tyto tabulky dělány zvlášť pro všední dny a zvlášť pro víkendový den. Časoprostorová aktivita jednoho respondenta tak byla zaznamenána do 9 tabulek. Celkem byla zanesena data do 558 tabulek, které byly následně vzorcem propojovány mezi sebou. Například propojením všech tabulek obsahujících data o aktivitě nově přistěhovalých ve všední dny vznikla souhrnná tabulka, z které byly následně vytvářeny grafické výstupy. Příklad takovéto tabulky je znázorněn v tabulce níže (tab. 2)

Tab. 2: Příklad tabulkového zpracování dat v Microsoft Excel

| Celkem | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Činnost / Čas | 0:00 | 1:00 | 2:00 | 3:00 | 4:00 | 5:00 | 6:00 | 7:00 | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | 19:00 | 20:00 | 21:00 | 22:00 | 23:00 | 24:00 |
| Volný čas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 13 | 11 | 11 | 17 | 29 | 31 | 33 | 21 | 6 | 0 |
| Práce / Studium | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 9 | 22 | 44 | 44 | 47 | 42 | 37 | 42 | 45 | 35 | 27 | 9 | 4 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Spánek | 47 | 49 | 49 | 49 | 49 | 41 | 26 | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 21 | 41 | 47 |
| Nákup zboží či služeb | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 6 | 10 | 10 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Domácí práce | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 14 | 23 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 21 | 20 | 15 | 13 | 9 | 6 | 0 | 0 |
| Stravování | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 11 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Zdroj: vlastní výpočet

5 Interpretativní rámec

5.1 Struktura Českobudějovické aglomerace

České Budějovice a jejich zázemí jsou dynamicky se rozvíjející region, ve kterém k suburbanizačnímu procesu dochází již několik let. Po roce 1989 se zázemí Českých Budějovic řadilo na druhé místo v intenzitě výstavby nových bytů, na prvním místě je s velkým odstupem Praha. Největší koncentrace nových bytů v této době vznikala v severovýchodním, východním, jihovýchodním, jižním a jihozápadním sektoru blízkého zázemí Českých Budějovic (Ouředníček, Čejková, 2009). V posledních letech došlo k rozvoji rezidenční zóny na území obce Hlincová Hora, kde byla vystavěna lokalita známá jako Kodetka. Další podobná lokalita se nachází v obci Srubec a třetí lokalita tohoto typu byla vystavěna v obci Staré Hodějovice. Město a jeho suburbia, bývají propojeny nejen vztahy v každodenní dojížděcí obyvatel, ale také technickou infrastrukturou, jako je kanalizace, vodovod a další. (Kubeš, J. a kol. 2009). Rozvoj suburbaní výstavby starostové většiny obcí vítají, jelikož přináší velké finance do obecní kasy, zlepšení infrastruktury a nárůst služeb.

5.2 Základní charakteristika vybraných lokalit

5.2.1 Obec Dobrá Voda

Ačkoliv Dobrá Voda leží ve východním sektoru zázemí Českých Budějovic, není součástí města. Od roku 1990 je Dobrá Voda opět samostatnou obcí. K 31.12.2011 žilo v obci 2 536 obyvatel. Vybavenost obce je na velmi dobré úrovni. Zdejší obyvatelé mohou využívat služeb místní pošty, knihovny, muzea, obchodu, lékaře i domova důchodců. Ze vzdělávacích zařízení zde funguje mateřská i základní škola. Do obce jezdí linky MHD č. 6 a č. 10. V nejvytíženějším čase ranní a odpolední špičky jezdí autobus do obce 5krát za hodinu.

5.2.2 Obec Staré Hodějovice

Staré Hodějovice leží v jihovýchodním sektoru zázemí Českých Budějovic a stejně jako Dobrá Voda, nejsou součástí jihočeské metropole. K 31.12.2011 žilo v obci 1 098 obyvatel. Vybavenost obce je poměrně nízká. V obci se nachází pouze knihovna a mateřská škola. Základní škola i obchod se nalézají v sousedních Nových Hodějovicích, které jsou od obce vzdálené necelý kilometr a jsou se Starými Hodějovicemi spojeny linkou MHD. Do obce jezdí linka MHD č. 11. Jedná se o velmi frekventovanou linku, která v odpoledních hodinách jezdí v 10ti minutových intervalech.

5.2.3 Obec Rudolfov

Historicky významné město Rudolfov leží stejně jako předešlé dvě obce ve východním sektoru Českých Budějovic. K 31.12.2011 žilo v Rudolfově 2 445 obyvatel. Vybavenost obce je opět vysoká. Obyvatelé města mají k dispozici místní knihovnu, muzeum, hřiště, poštu i lékaře. Přímo v Rudolfově se nalézají i mateřská a základní škola. Nedostatkem je špatné spojení městské hromadné dopravy. Do Rudolfova jezdí linka č. 18, která přímo do Rudolfova jezdí většinou pouze jednou za hodinu.

5.2.4 Obec Hluboká nad Vltavou

Rychle se rozvíjející město Hluboká nad Vltavou láká své nové obyvatele na ideální polohu, plnou vybavenost a atraktivní prostředí. Město leží jen několik málo kilometrů severně od Českých Budějovic. S Českými Budějovicemi je Hluboká spojena silnicí II. třídy a udržovanou cyklostezkou. K 31.12.2011 žilo ve městě 4 953 obyvatel. Ve městě se nachází široká nabídka kulturního i sportovního využití. Za kulturou mohou obyvatelé jít do kina, knihovny, Alšovy jihočeské galerie, galerie Knížecí dvůr nebo do muzea. Ze sportovních zařízení se ve městě nalézá letní plovárna, golfové hřiště, krytý bazén se saunou, fitness, otevřené i kryté tenisové kurty, baseballový areál, jízdárna, a další. V Hluboké nad Vltavou se nachází také několik vzdělávacích zařízení. Kromě standardní mateřské a základní školy se zde nalézá i gymnázium a odborné učiliště. Samozřejmostí je i pobočka České pošty, obchod a lékař. Do Hluboké nad Vltavou jezdí jak linka MHD č. 4, tak i pravidelné autobusové linky ČSAD JIHOTRANS a.s.

5.2.5 Obec Křemže

Městys Křemže je nejdále vzdálenou zkoumanou lokalitou. Nachází se 15 km jihozápadně od Českých Budějovic, a ačkoliv územně spadá pod Český Krumlov, spádovostí spadá více pod České Budějovice. K 31.12.2011 žilo v Křemži 2 738 obyvatel. Vybavenost obce je na dobré úrovni. V obci funguje pobočka České pošty, knihovna, mateřská i základní škola, hřiště s tělocvičnou, domov důchodců, obchod i lékař. Křemže je s Českými Budějovicemi spojena vlakovým i autobusovým spojením.

Tab. 3: Základní charakteristika obcí

| Název obce | Dobrá Voda | Staré Hodějovice | Rudolfov | Hluboká n. Vltavou | Křemže |
|---|------------|---------------------|----------|-----------------------|--------|
| Počet obyvatel | 2 536 | 1 098 | 2 445 | 4 953 | 2 738 |
| Počet přistěhovalých | 114 | 59 | 89 | 158 | 69 |
| Počet vystěhovalých | 76 | 25 | 63 | 127 | 49 |
| Počet vyjíždějících do zaměstnání mimo obec | 773 | 305 | 798 | 1 154 | 723 |
| Počet vyjíždějících do škol mimo obec | 154 | 161 | 205 | 321 | 159 |
| Počet trvale obydlených domů | 585 | 236 | 661 | 982 | 627 |
| Počet trvale obydlených bytů | 721 | 268 | 854 | 1 603 | 867 |
| Počet autobusových spojů do Českých Budějovic ve všední den | 85 | 74 | 60 | 61 | 16 |

Zdroj: data ČSÚ, idos.cz

5.3 Základní charakteristika respondentů

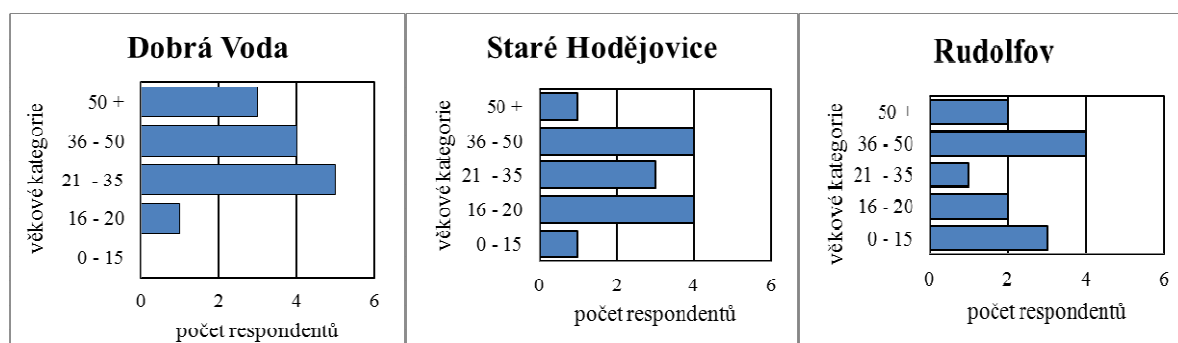
Věková struktura respondentů je zachycena v následující tabulce (tab. 2). Výzkumu se zúčastnilo 62 respondentů z 20 domácností ve věku od 11 do 67 let, z toho 32 žen a 30 mužů. Nejpočetnějšími věkovými skupinami jsou skupiny respondentů ve věku 20 – 24 a 45 – 49 let. Celkové rozdíly ve věkové struktuře respondentů v jednotlivých obcích jsou lépe patrné z grafického znázornění (graf 1). Město Hluboká nad Vltavou bylo oproti ostatním obcím nejvíce reprezentováno obyvateli středního věku (36 – 50), zatímco město Rudolfovo zastupovaly především mladé rodiny s dětmi do 15 let. Význam věkové struktury pro srovnání časoprostorové mobility obyvatel je velký, jelikož fáze života, ve které se jedinec nalézá, je jedním z nejdůležitějších faktorů ovlivňující způsob pohybu obyvatel.

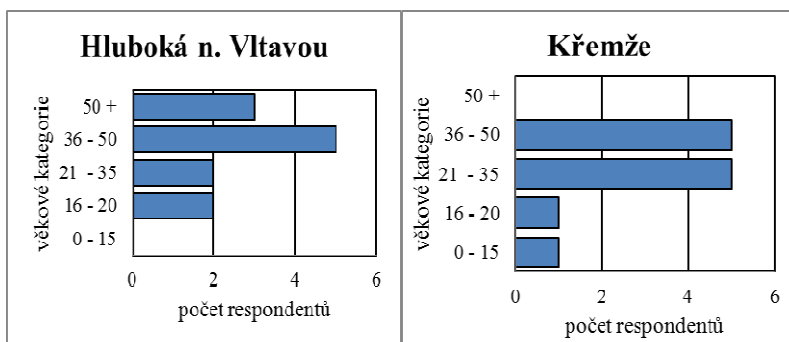
Tab. 4: Věkové složení respondentů podle pohlaví

| věkové skupiny | muži | ženy | celkem |
|----------------|------|------|--------|
| 0 - 4 | 0 | 0 | 0 |
| 5 - 9 | 0 | 0 | 0 |
| 10 - 14 | 3 | 0 | 3 |
| 15 - 19 | 5 | 5 | 10 |
| 20 - 24 | 6 | 9 | 15 |
| 25 - 29 | 1 | 2 | 3 |
| 30 - 34 | 0 | 0 | 0 |
| 35 - 39 | 1 | 2 | 3 |
| 40 - 44 | 2 | 1 | 3 |
| 45 - 49 | 6 | 9 | 15 |
| 50 - 54 | 1 | 3 | 4 |
| 55 - 59 | 2 | 1 | 3 |
| 60 - 64 | 1 | 1 | 2 |
| 65 + | 1 | 0 | 1 |

Zdroj: vlastní výpočty

Graf 1: Věková struktura respondentů





Zdroj: vlastní výpočty

Dalším důležitým faktorem je ekonomická aktivita jedince. Téměř každý pohyb jedince úzce souvisí s jeho ekonomickou aktivitou. Z tohoto důvodu je druh ekonomické aktivity určujícím faktorem ovlivňujícím podobu všedního dne obyvatel. Kupříkladu pracující člověk stráví průměrně v zaměstnání 8 hodin denně, což představuje třetinu času jeho pracovního dne. Ekonomická aktivita respondentů je znázorněna v tabulce (tab. 3). Celkem se výzkumu zúčastnilo 26 studentů (42 %), 34 pracujících (55 %) a 2 důchodci (3 %).

Tab. 5: Ekonomická aktivita respondentů

| druh ekonomické aktivity | muži | ženy | celkem |
|--------------------------|------|------|--------|
| student | 14 | 11 | 26 |
| EAO | 15 | 20 | 34 |
| důchodce | 1 | 1 | 2 |
| nezaměstnaný | 0 | 0 | 0 |

Zdroj: vlastní výpočty

Dalším významným faktorem je doba, po kterou žijí respondenti v místě svého současného bydliště. Podle délky bydlení v suburbii byli respondenti rozděleni do skupiny „starousedlíků“ a nově přistěhovalých. Za nově přistěhovalé obyvatele byly považováni respondenti žijící v suburbii méně než 5 let. Za „starousedlíky“ byly považováni respondenti žijící v suburbii více než 5 let. Výzkumu se celkem zúčastnilo 32 „starousedlíků“ a 30 nově přistěhovalých. Délka bydlení v suburbii byla určující spíše než pro strukturu denních aktivit pro jejich lokalizaci v prostoru. Nově přistěhovalí obyvatelé suburbia tráví podstatně méně času v okolí svého bydliště a své aktivity soustředí spíše do centra a kompaktního města.

6 Analýza deníkových záznamů aktivity

V této části práce jsou využity výstupy předcházejících kapitol k vyhodnocení a interpretaci údajů získaných v záznamních denních aktivit. V rámci jednotlivých skupin respondentů byly provedeny charakteristiky týkající se lokalizace jejich aktivity v čase a prostoru.

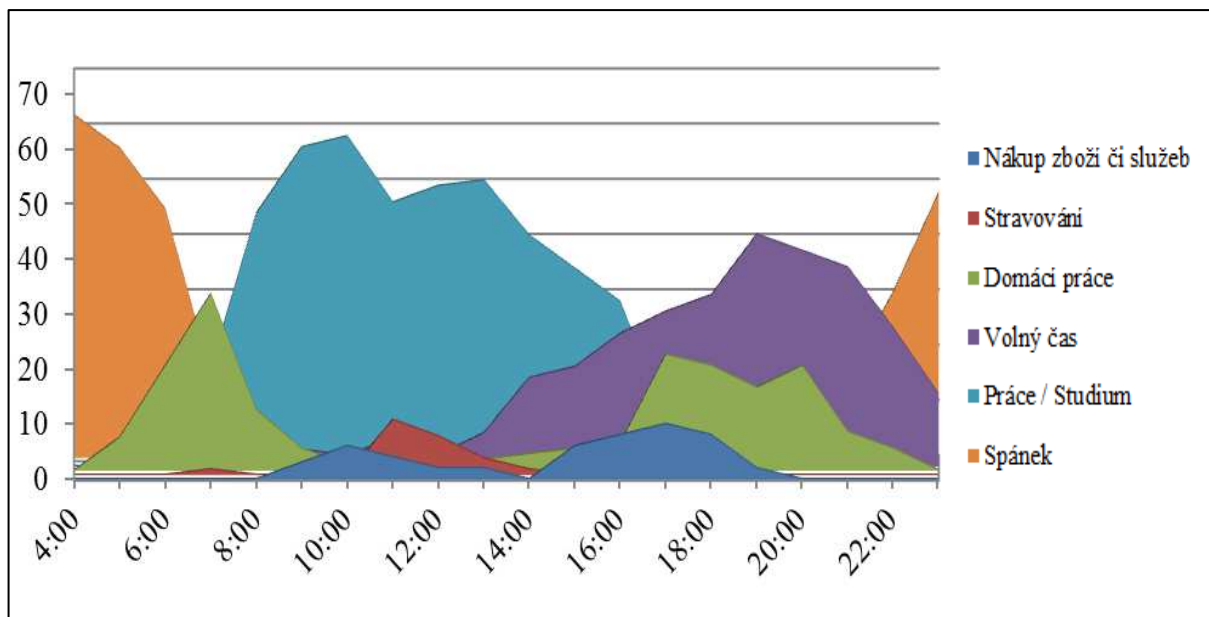
6.1 Vzorec všedního dne „starousedlíků“

Cílem této kapitoly je na základě údajů z dotazníkového šetření stanovit vzorec aktivity všedního dne „starousedlíků“. Jak již bylo zmíněno výše, pro účely tohoto výzkumu je za „starousedlíka“ považován jedinec žijící v suburbii déle než 5 let. Celkem tedy byly zpracovány údaje od 32 respondentů splňujících tuto podmínku. Vzorec všedního dne „starousedlíků“ tak vychází z 64 deníkových záznamů obyvatel dlouhodobě žijících v suburbii.

Graf 2 znázorňuje rozložení jednotlivých aktivit „starousedlíků“ v průběhu všedního dne. Na ose x je vyznačen čas od 4:00 do 23:00 hodin, na ose y počet respondentů. Časový úsek od 23:00 do 4:00 ráno byl vypuštěn, jelikož se jedná o spánkové hodiny, které by při následné komparaci výstupy zkreslovaly.

Z grafu je patrné, že okolo 80 % respondentů vstává mezi 5. a 6. hodinou ráno. Následujících 30 až 60 minut po probuzení věnují ranním zvyklostem. Tato aktivita zapříčinila na výsledném grafu výrazný výkyv křivky znázorňující domácí práce mezi 5:00 a 8:00 ráno. Poté následuje přesun do škol a zaměstnání. Mezi 9:00 a 10:00 se věnuje práci nebo studiu okolo 85 % respondentů. Mezi 11:00 a 13:00 nastává u některých respondentů čas polední pauzy, kterou jen 10 respondentů využívá ke stravování mimo své pracoviště nebo školu, někteří tento čas využijí k nákupu zboží či služeb. Po 13. hodině počet pracujících a studujících osob prudce klesá a začíná pozvolna narůstat počet osob věnujících se nákupu zboží a služeb. Tato aktivita graduje okolo 17:00. Po 16:00 počet pracujících klesá na minimum, po 16:00 pracuje již maximálně 13 % respondentů. Díky tomu počet jedinců věnujících se volnému času výrazně vzrůstá, stejně jako počet osob věnujících se domácím pracím. V tomto podvečerním čase se péči o domácnost věnují ze 71 % ženy. V 19:00 je křivka volného času nejvyšší ze všech a dominuje ostatním aktivitám až do 22:00, kdy už téměř polovina respondentů spí.

Graf 2: Aktivita „starousedlíků“ ve všední dny

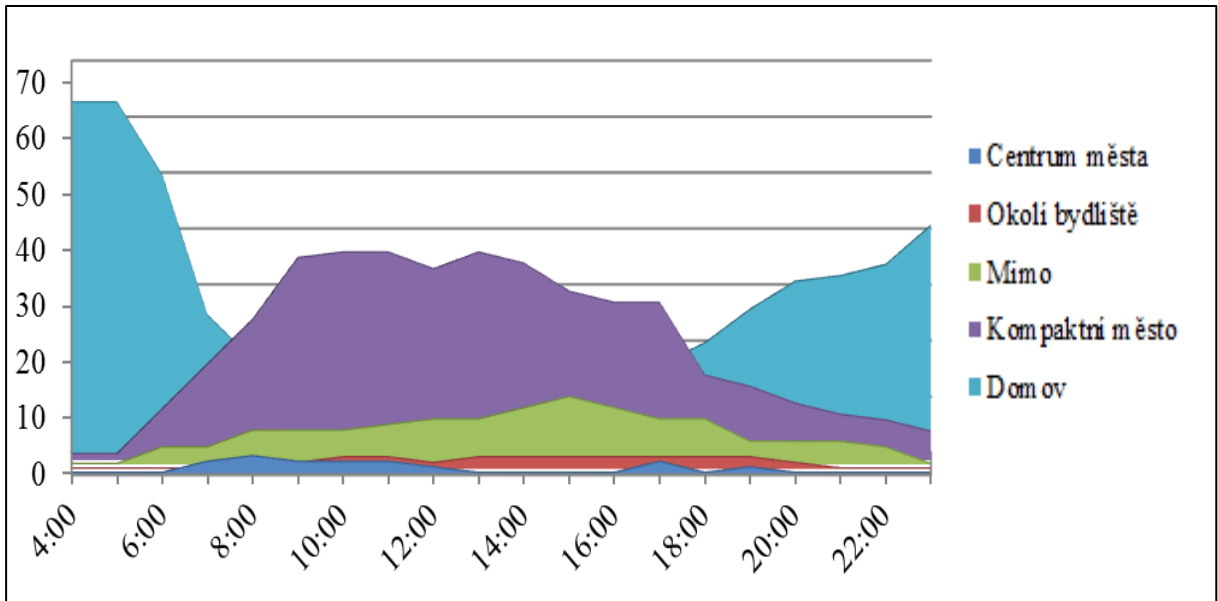


Zdroj: vlastní výpočty

Graf 3 znázorňuje lokalizaci aktivit „starousedlíků“ v průběhu všedního dne. Na ose x je vyznačen čas od 4:00 do 23:00, na ose y počet respondentů.

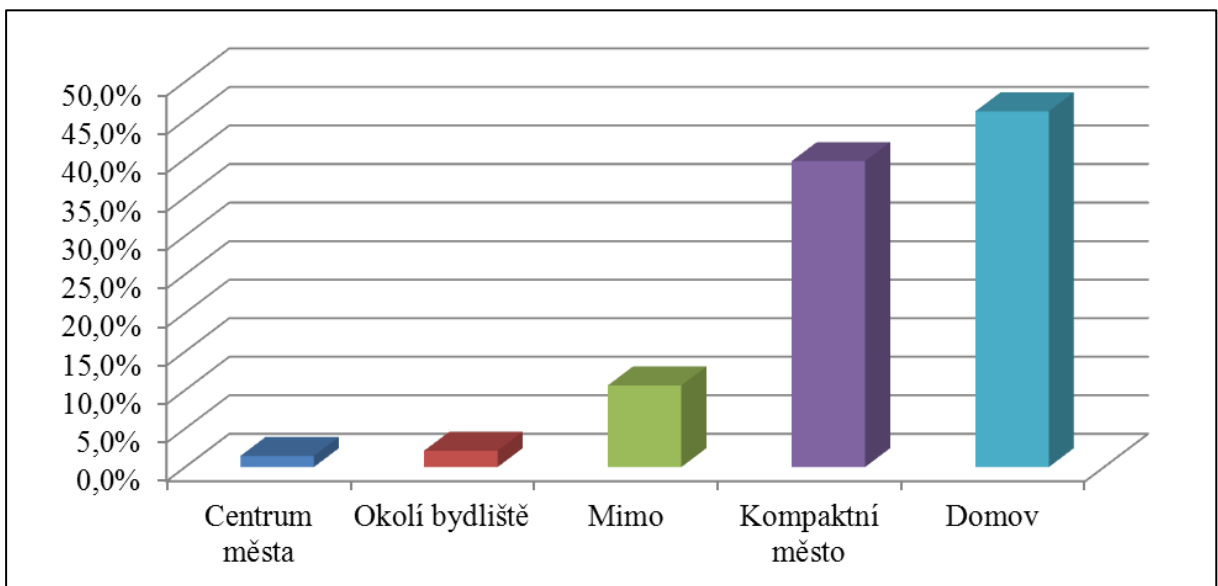
Nejvíce aktivity vyvíjejí „starousedlíci“ v místě svého domova, 46 % veškeré aktivity. Na takto vysokém zastoupení se v ranních hodinách podílí především spánek a domácí práce, potažmo ranní zvyklosti, a ve večerních hodinách volný čas. Volnočasové aktivity ve všední dny tráví 64 % respondentů doma. Od 6:00 prudce narůstá křivka kompaktního města, kde se nachází místa zaměstnání a studia většiny respondentů. Pouze 25 % „starousedlíků“ pracuje nebo studuje mimo kompaktní město. Lokalita kompaktního města představuje místo, kde respondenti tráví 20 % svého volného času ve všední den a mezi 15. a 19. hodinou se v této lokalitě uskuteční 63 % nákupů zboží a služeb, které jsou ve všední dny respondenty vykonány. Lokalita centra města nemá ve všední dny pro dlouhodobé obyvatele velký význam. Jen 3 % respondentů zde pracuje a v průběhu odpoledne a večera zde 6 % tráví svůj volný čas. Téměř stejného zastoupení aktivity práce a volného času dosahuje lokalita okolí bydliště, kde pracuje 9 % respondentů a 3 % tráví volný čas. Celkový podíl jednotlivých lokalit na aktivitách „starousedlíků“ v průběhu všedního dne vyjadřuje graf 4. Na ose x jsou vyznačeny kategorie místa a na ose y procentuálně vyjádřeno prostorové rozložení aktivity „starousedlíků“ v jednotlivých lokalitách

Graf 3: Prostorová mobilita „starousedlíků“ ve všední dny



Zdroj: vlastní výpočty

Graf 4: Procentuální vyjádření prostorové mobility „starousedlíků“ ve všední dny



Zdroj: vlastní výpočty

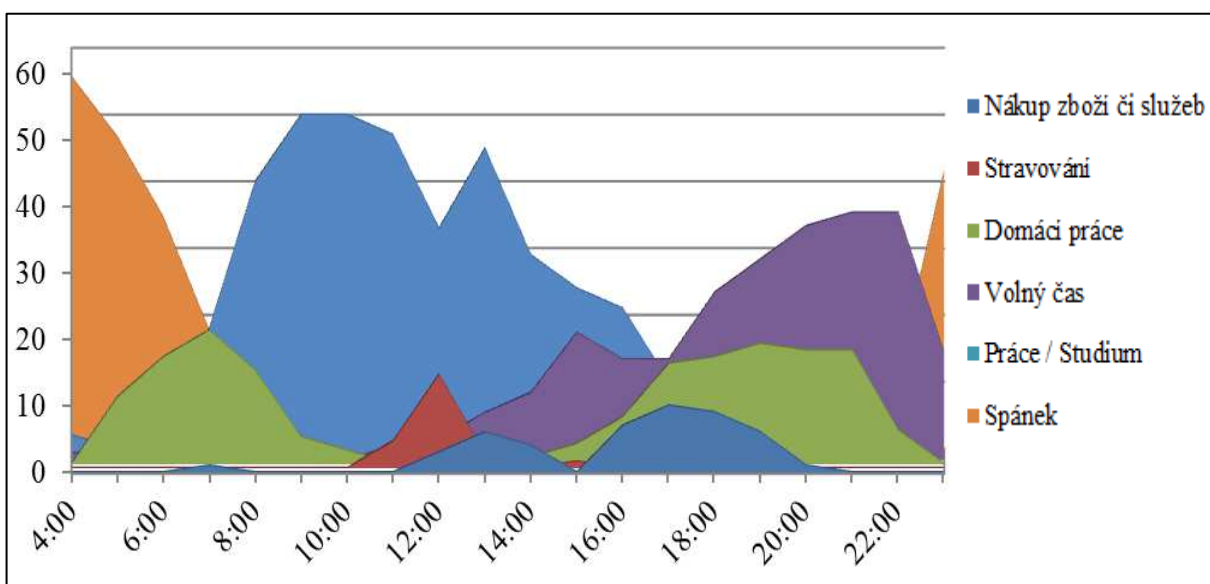
6.2 Vzorec všedního dne nově přistěhovalých

Stejně jako předešlé kapitoly je cílem stanovit na základě údajů z dotazníkového šetření vzorec aktivity všedního dne nově přistěhovalých obyvatel. Za nově přistěhovaného je považován jedinec žijící v suburbii méně než 5 let. Celkem tedy byly zpracovány údaje od 30

respondentů splňujících tuto podmínku. Vzorec všedního dne nově přistěhovalých obyvatel tak vychází z 60 deníkových záznamů obyvatel.

Graf 5 znázorňuje, jak jsou jednotlivé aktivity nově přistěhovalých obyvatel suburbii rozvrženy v průběhu všedního dne. Na ose x je stejně jako v předchozích grafech vyznačen čas od 4:00 do 23:00, na ose y počet respondentů. Aktivita nově přistěhovalých obyvatel je velmi podobná aktivitě „starousedlíků“. Osmdesát procent nově přistěhovalých respondentů vstává mezi 5. a 7. ráno. Následujících 30 až 60 minut po probuzení věnují ranním zvyklostem. Delší dobu ranním zvyklostem věnují hlavně ženy, které tento část nevěnují pouze „zkrášlování“, ale především přípravě ostatních členů domácnosti na cestu do škol a zaměstnání. Poté následuje přesun do škol a zaměstnání. Mezi 9:00 a 10:00 se věnuje práci nebo studiu okolo 90 % respondentů. Čas polední pauzy nastává stejně jako u předešlé skupiny mezi 11:00 a 13:00. Stravování mimo své pracoviště nebo školu využívá jen 12 respondentů. Po 14. hodině počet pracujících a studujících osob prudce klesá a výrazněji začíná narůstat křivka volného času a domácích prací. Sedmdesát procent nákupů ve všední dny respondenti vykonají mezi 16. a 19. hodinou, většinou při cestě domů z práce. Po 16:00 počet pracujících a studujících klesá na minimum. U zbylých 15 % respondentů, kteří uvádějí aktivitu práce a studium po 17:00 se ze 2/3 jedná o přípravu do školy. Po 16. hodině nastává další prudký nárůst volnočasové aktivity, které se v podvečerních hodinách oddává 60 % respondentů šetřené skupiny.

Graf 5: Aktivita nově přistěhovalých ve všední dny

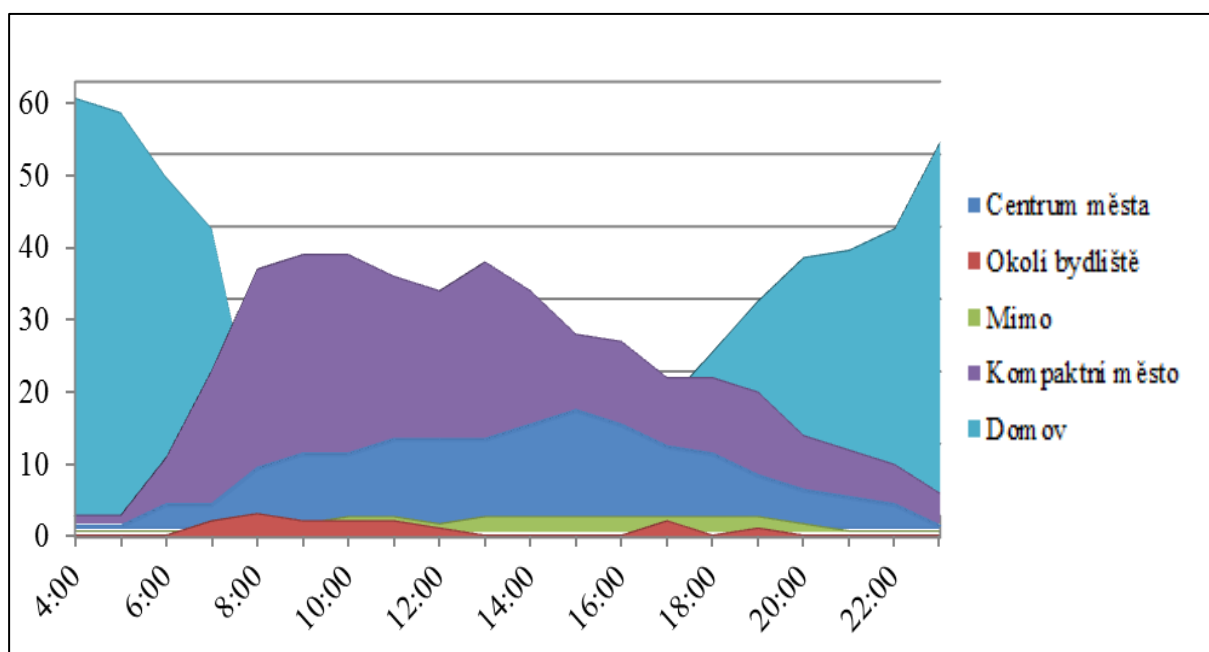


Zdroj: vlastní výpočty

Pro účely toho výzkumu je významnější lokalizace aktivit nově přistěhovaných obyvatel, kterou znázorňují grafy 6 a 7, jelikož zde jsou již patrné rozdíly v chování mezi „starousedlíky“ a nově přistěhovanými.

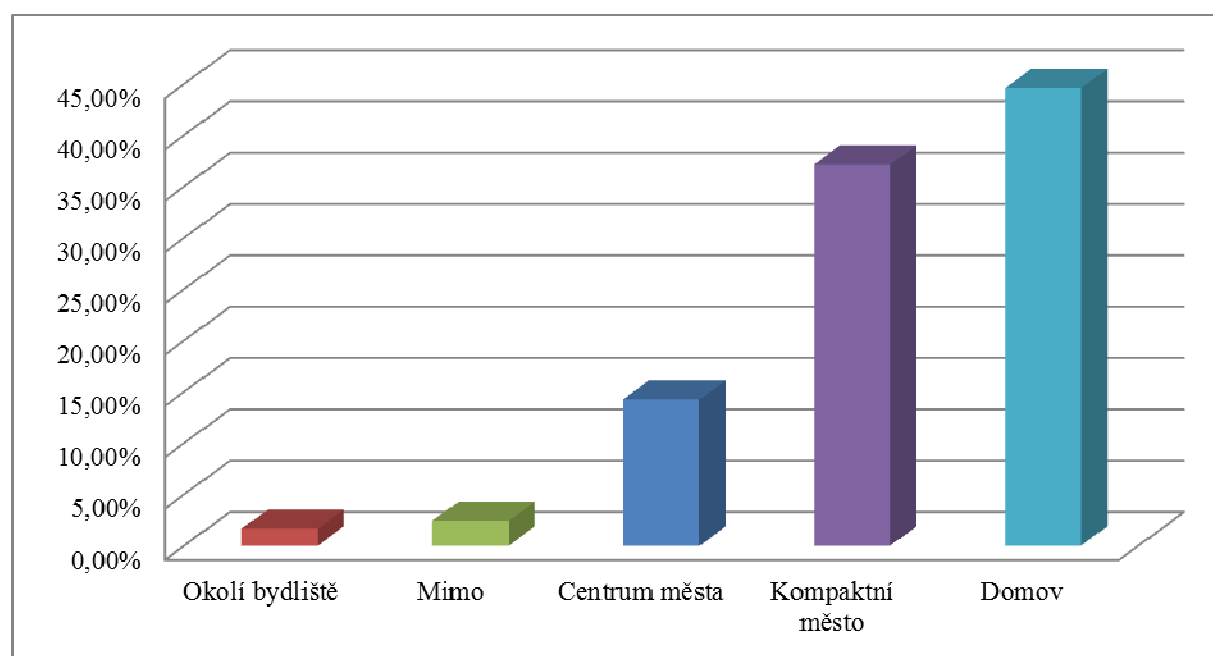
Nejvíce aktivity vyvíjejí nově přistěhovaní stejně jako „starousedlíci“ v místě svého domova. Na 44 % zastoupení lokality domov se podílí především spánek, domácí práce a volný čas. Volnočasové aktivity ve všední dny tráví nově přistěhovaní na rozdíl od „starousedlíků“ pouze v 48 % doma, druhou významnou volnočasovou lokalitou je kompaktní město, kde tráví 30 % respondentů svůj volný čas, tedy o 10 % víc než u „starousedlíků“. Od 6. hodin ráno výrazně narůstá křivka kompaktního města, kde se nachází místa zaměstnání a studia 64 % respondentů. Třicet procent pracuje v centru města, což je o 27 % více než u předešlé sledované skupiny. Mezi 15. a 19. hodinou se v kompaktním městě uskuteční také nadpoloviční většina všech nákupů zboží a služeb, které jsou ve všední dny respondenty vykonány. Lokalita centra města je pro nově přistěhované také významnější z hlediska volných aktivit, které zde uskutečňuje 14 % respondentů. Minimální zastoupení mají ve všední den lokality okolí domova a mimo, kde respondenti uskutečnili nákup zboží a služeb nebo si zde ve volném čase zařizovali své záležitosti. Celkový podíl jednotlivých lokalit na aktivitách nově přistěhovaných v průběhu všedního dne vyjadřuje graf 7. Na ose x jsou vyznačeny kategorie místa a na ose y procentuálně vyjádřeno prostorové rozložení aktivity nově přistěhovaných v jednotlivých lokalitách.

Graf 6: Prostorová mobilita nově přistěhovalých ve všední dny



Zdroj: vlastní výpočty

Graf 7: Procentuální vyjádření prostorové mobility nově přistěhovalých ve všední dny



Zdroj: vlastní výpočty

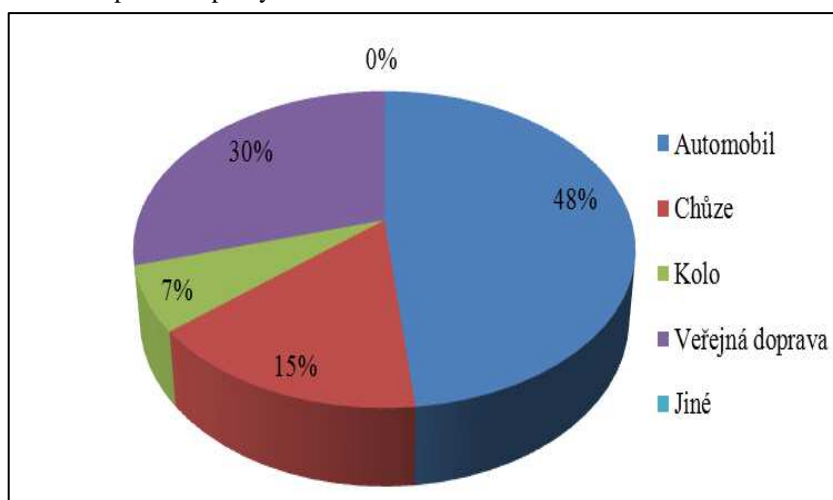
7 Doprava

Při analýze dopravy bylo dotazníkovým šetřením zachyceno celkem 457 cest, které vykonalo v průběhu 3 dnů 62 osob.

Obecně známá závislost obyvatel suburbií na individuální automobilové dopravě byla sice potvrzena, avšak nepodílela se na způsobu dopravy takovou mírou, jakou tomu bylo v jiných výzkumech zabývajících se touto problematikou - např. Novák (2007), Gondová (2004). Dle těchto autorů využívá automobil k přepravě přibližně 75 % obyvatel suburbií.

Procentuální zastoupení jednotlivých způsobů dopravy je vyjádřeno grafem 8. Jak již bylo výše zmíněno, nejvýznamnějším způsobem dopravy je auto, které se na celkové dopravě podílí 48 %. Druhým nejvyužívanějším způsobem dopravy je veřejná doprava, která se podílela na 30 % cest. Poměrně vysoké procento veřejné dopravy je přisuzováno dobré dopravní obslužností ve většině zkoumaných lokalit a vysokému počtu autobusových spojů v průběhu všedního dne. Nevýhodou místní hromadné dopravy, je absence vlakového spojení mezi suburbii a městem, jako je tomu například v Brně. Třetím významným způsobem dopravy je chůze podílející se na přesunech 15 %. Pěší způsob dopravy byl respondenty využíván hlavně v centru města a jeho okolí, především kvůli velké koncentraci služeb a častým dopravním špičkám v okolí centra, díky kterým bývá chůze efektivnějším a rychlejším způsobem dopravy. Posledním, méně významným dopravním prostředkem bylo kolo, které bylo k dopravě využito při 30 cestách, podílelo se tedy jen 7 %.

Graf 8: Způsob dopravy



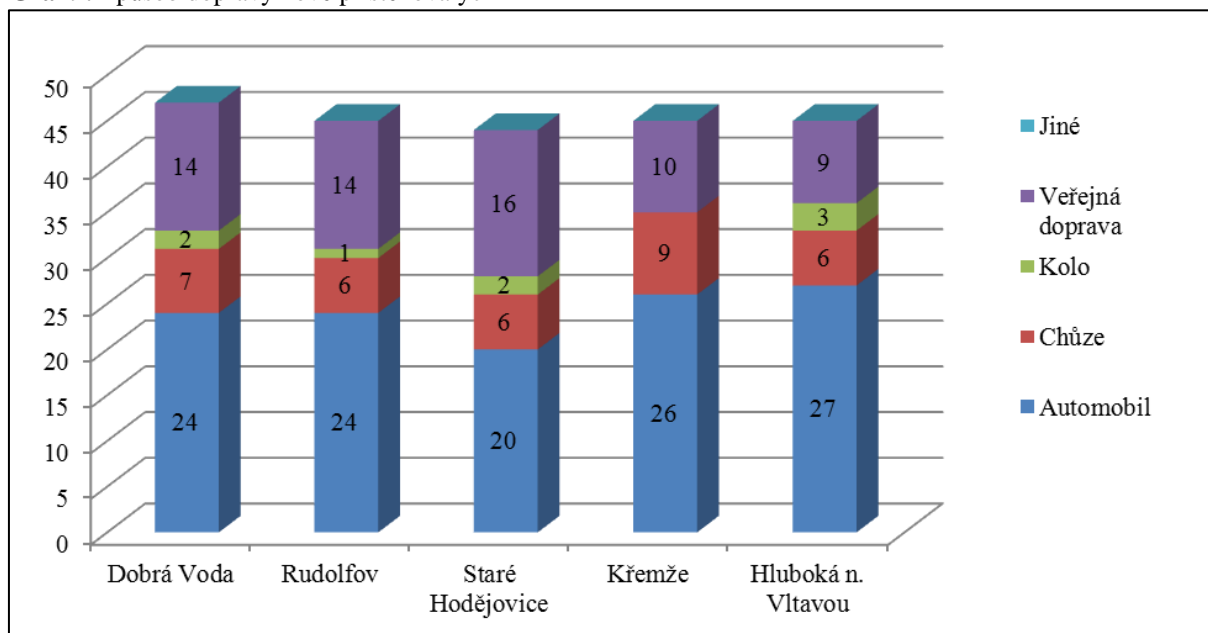
Zdroj: vlastní výpočty

7.1 Způsob dopravy nově přistěhovalých a „starousedlíků“

Celkové zastoupení jednotlivých způsobů dopravy nově přistěhovalých a „starousedlíků“ je vyjádřeno v grafu 9 a 10.

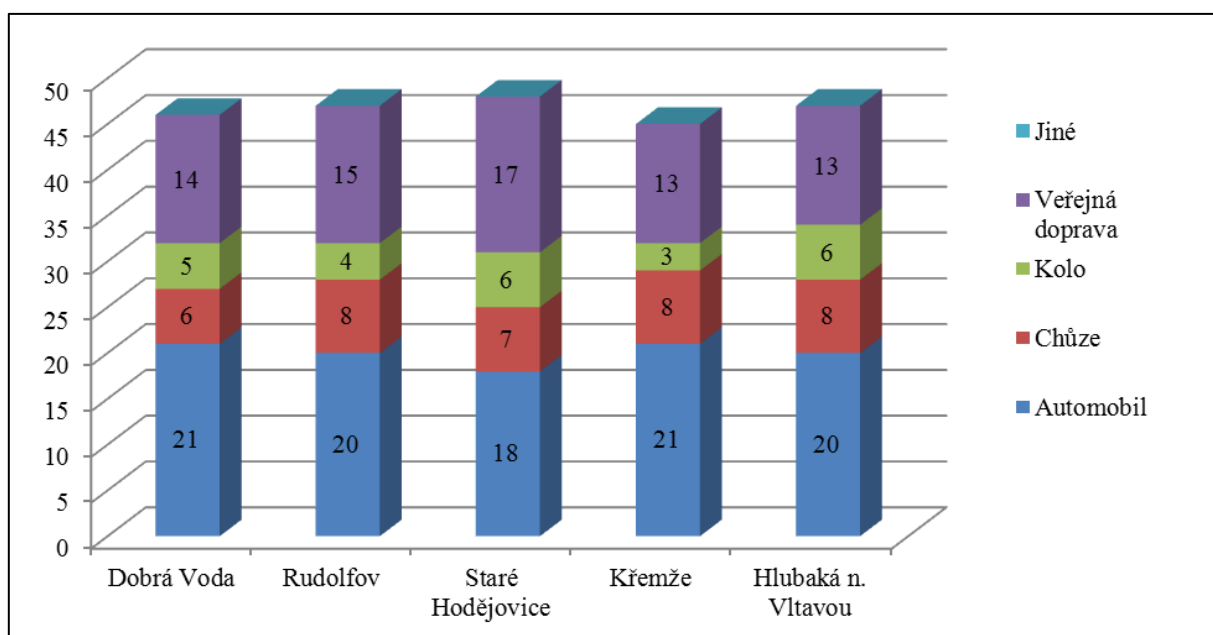
Zastoupení jednotlivých způsobů dopravy je u obou skupin velmi podobné. Nepatrné rozdíly můžeme pozorovat pouze v celkovém počtu cest vykonaných jednotlivými dopravními prostředky. Například více cest autem podniknou nově přistěhovalí obyvatelé, oproti tomu veřejnou dopravu používají více „starousedlíci“. Avšak rozdíly mezi absolutními čísly jsou tak nepatrné, že je nelze považovat za zcela průkazné. Jak již bylo zmíněno, obyvatelé suburbií využívají ke své dopravě nejvíce osobní automobil. Jak u „starousedlíků“, tak u nově přistěhovalých obyvatel je automobil více používán ve vzdálenějších suburbiích s malou možností nebo zcela bez možnosti využít městskou hromadnou dopravu. Takovým suburbiem jsou například Křemže a Hluboká nad Vltavou. Způsob dopravy je velmi závislý na lokalitě. Pokud je v místě fungující systém veřejné dopravy s četnými autobusovými spoji, je veřejná doprava velmi frekventovaným dopravním prostředkem a to u obou zkoumaných skupin. Nejčastěji je městská hromadná doprava používána v obci Staré Hodějovice, kam dojíždí autobusová linka č. 11. V ranních a odpoledních špičkách dojíždí autobus do obce v 10minutových intervalech. Možnost přemístění se mezi jednotlivými stanicemi pěší chůzí je u obou skupin využívána zcela stejně. Průměrně byla v průběhu šetření použita nově přistěhovalými i „starousedlíky“ 7krát. Rozdíly můžeme pozorovat ve využívání dalšího dopravního prostředku, kola. Výrazněji vyšší zastoupení je patrné u „starousedlíků“, kteří vzhledem k znalosti místního terénu, cyklostezek a dopravní situace využívají kolo častěji než nově přistěhovalí.

Graf 9: Způsob dopravy nově přistěhovalých



Zdroj: vlastní výpočty

Graf 10: Způsob dopravy „starousedlíků“



Zdroj: vlastní výpočty

8 Závěr

Okolí města Českých Budějovic si prošlo v posledních letech mnoha změnami. Proces suburbanizace není zdaleka ukončen a zájem o parcely či domy na klíč v okolních města je stále značný. Hlavním cílem bakalářské práce byla analýza časoprostorového chování obyvatel českobudějovických suburbií z pohledu nově přistěhovalých a „starousedlíku“. Výsledky získané touto analýzou nelze brát jako model chování, aplikovatelný na všechny občany žijící v suburbiích. Jedná se spíše o sondu do života šetřených respondentů.

Jedním ze závěrů, ke kterým práce došla, je dominantní postavení kompaktního města oproti ostatním lokalitám. Kompaktní město převládá především díky velké nabídce pracovních příležitostí. Své zaměstnání zde má 70 % všech respondentů.

Součástí bakalářské práce bylo i stanovení hypotéz. První hypotéza předpokládala, že nově přistěhovalí obyvatelé budou více vázat své aktivity na centrum a kompaktní město, než na okolí svého bydliště, zatímco obyvatelé žijící v suburbiu už delší dobu budou své činnosti směřovat do okolí bydliště. Tato hypotéza se zcela průkazně nepotvrdila. Jsou sice zřetelné jisté tendence lokalizace aktivit tohoto rázu a to na grafech 3 a 6, kde můžeme pozorovat rozdílnou návaznost aktivit „starousedlíků“ a nově příchozích na centrum města. Avšak rozdíly v lokalitě okolí bydliště jsou minimální. Obě skupiny netráví v okolí svého domova více než 3 % své každodenní aktivity. Tato skutečnost svědčí o slabém zapojení suburbií do okolního prostředí.

Druhá hypotéza předpokládala vyšší závislost individuální automobilové dopravy u nově přistěhovalých, než obyvatel žijících v suburbiu delší dobu. Ani tato hypotéza se nepotvrdila. Využívání osobních automobilů bylo u obou skupin téměř totožné. Příčinou takového výsledku může být nedostatečný vzorek respondentů, nebo jejich špatný výběr. Tyto příčiny jsou předpokládány, především kvůli srovnání s jinými pracemi, které byly na podobné téma napsány, například Novák (2004). Ten ve své magisterské práci naopak dochází k závěru jasně dominantního postavení osobního automobilu.

Námětem na vylepšení deníkových záznamů, které by zvýšilo i jejich celkovou využitelnost je zaznamenávání prostorové dimenze každodenní aktivity pomocí GPS

přístrojů, které v dnešní době vlastní téměř každá rodina a které dokážou téměř přesně zaznamenat výchozí bod i cíl, trasu a délku cesty.

Námětem na další rozšiřování této práce by mohlo být rozšíření výzkumu do dalších suburbií Českých Budějovic za účelem získání reprezentativnějšího vzorku respondentů. Následně by mohla být tato data srovnána se stejnými daty z výzkumů jiného města, jejichž výsledkem by mohl být dokument charakterizující současné tendence časoprostorové mobility obyvatel v českých suburbiích.

9 Přehled literatury

BALDASSARE, M. (1992): Suburban Communities. Annual Revue Sociological 18: 477. California: University of California.

ELLEGARD, K. (1999): A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals – a challenge of complexity. *GeoJournal* 48, s. 167-175.

GONDOVÁ, G. (2004): Životný štýl obyvateľov v suburbánnej zóne Prahy. Magisterská práca. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Praha, s. 86-105.

HÄGERSTRAND, T. (1973): The domain of human geography. In R. J. Chorey, ed., *Directions in geography*. Methuen, London, s. 67 – 87.

HÄGERSTRAND, T. (1975): Space, time and human conditions. In A. Karlquist, ed., *Dynamic allocation of urban space*. Saxon House, Lexington, s. 3 – 14.

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

IRA, V. (2006): Každodenné aktivity človeka z pohľadu geografie času. *Acta Geographica Universitatis Comenianae* 47, s. 57 – 66.

JOHNSTON, R. J., GREGORY, D., PRATT, G., WATTS, M., eds. (2000): *The Dictionary of Human Geography*. Blackwell, Oxford, s. 830-833.

LENNTORP, B. (2003) The drama of real-life in a time-geographic disguise. In Sixth Theo Quant Meeting, Besancon, France, February.

LENNTORP, B. (1999): Time-geography – at the end of its beginning. *GeoJournal*., 48, s. 155-158.

KOSTELECKÝ, T., ČERMÁK, D. (2004): *Metropolitan Areas in the Czech Republic*. Praha: SoÚ AVČR.

- KUBEŠ, J. (2009): Poloha, struktura, infrastruktura a obraz Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace. In: Kubeš, J. a kol.: „Urbánní geografie Českých Budějovic a Českobudějovické aglomerace I.“, Ústav vědy a výzkumu Univerzity Mateje Bela v Banské Bystrici, s. 84–86.
- NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti, Magisterská práce, Praha, s. 20-31, 43-46, 53-75.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., s. 39-50.
- PERLÍN, R. (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., s. 54-78.
- PTÁČEK, P. (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., s. 141-155.
- ROUBALÍKOVÁ, H. (2009): Geografie času: Přístupy, metody, techniky, Bakalářská práce, Olomouc, s. 11-33.
- SÝKORA, L. (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, o.p.s., s. 9-19.
- TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie. Aleš Čeněk, Plzeň, s. 23-32.

10 Seznam tabulkových a grafických příloh

Seznam tabulek

Tabulka 1: Úspěšnost šetření

Tabulka 2: Příklad tabulkového zpracování dat v Microsoft Excel

Tabulka 3: Základní charakteristika obcí

Tabulka 4: Věkové složení respondentů

Tabulka 5: Ekonomická aktivita respondentů

Seznam grafů

Graf 1: Věková struktura respondentů

Graf 2: Aktivita „starousedlíků“ ve všední dny

Graf 3: Prostorová mobilita „starousedlíků“ ve všední dny

Graf 4: Procentuální vyjádření prostorové mobility „starousedlíků“ ve všední dny

Graf 5: Aktivita nově přistěhovalých ve všední dny

Graf 6: Prostorová mobilita nově přistěhovalých ve všední dny

Graf 7: Procentuální vyjádření prostorové mobility nově přistěhovalých ve všední dny

Seznam obrázků

Obrázek 1: Hägerstrandův síťový model

Obrázek 2: 52 konceptů geografie času dle Lenntorpa

Obrázek 3: Jednoduchá trajektorie v prostoru a čase

Obrázek 4: Časoprostorové schéma pohybu čtyřčlenné bratislavské domácnosti během pracovního dne v roce 2000

Seznam příloh

Příloha 1: Úvodní dopis

Příloha 2: Vysvětlivky k vyplňování dotazníku

Příloha 3: Záznamník denní aktivity

Příloha 4: Mapový záznam suburbií příměstské krajiny českobudějovické aglomerace

Příloha 5: Mapový záznam druhý pro vzdálenější obce českobudějovické aglomerace

Příloha 6: Příklad vyplněných záznamníků

11 Přílohy

Příloha 1: Úvodní dopis

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
katedra geografie
rok 2012

Časoprostorová aktivita obyvatel suburbií Českých Budějovic

Dobrý den, dovoluji mi, abych Vás seznámila s výběrovým šetřením obyvatel, které provádím v rámci své Bakalářské práce na Katedře geografie Pedagogické fakulty Jihočeské Univerzity.

Veškeré informace získané za pomoci dotazníků jsou zcela anonymní a budou využity pouze pro účely bakalářské práce.

Tímto úvodním dopisem bych ráda Vás i celou Vaší rodinu požádala o pečlivé vyplnění dotazníků.

Účelem dotazníkového šetření je zmapovat každodenní aktivitu obyvatel vybraných českobudějovických suburbií. V dotazníkovém šetření zkoumám jak aktivitu, tak pohyb i způsob dopravy obyvatel vybraných lokalit. Cílem dotazníků je zkoumání časoprostorové mobility jedince i celé jeho domácnosti. Proto prosím o vyplnění všechny členy domácnosti. Šetření bude probíhat tři dny (dva pracovní dny a jeden den víkendový). Jedná se o výzkum časově nenáročný a nevyžadující po respondentovi jakékoliv vědomosti. V den výzkumu vyplňte prosím dva dotazníkové formuláře (dotazník denních činností a dotazník dopravy). Jako příklad správně vyplněného dotazníku přikládám i vzorově vyplněný dotazníkový formulář.

Závěrem bych Vám ráda poděkovala za ochotu a trpělivost při vyplňování dotazníků. Jakékoliv problémy či dotazy Vám ochotně zodpovím na telefonním čísle 733 225 783, na mailu martinkazezulova@seznam.cz, popř. při osobní konzultaci.

Ještě jednou děkuji.

Martina Zezulová
zpracovatel

RNDr. Stanislav Kraft Ph.D.
vedoucí bakalářské práce

Příloha 2: Vysvětlivky k vyplňování dotazníku

Jak vyplnit dotazník?

Nejprve vyplňte hlavičku dotazníků. Do prázdných kolonek doplňte požadované údaje. V kolonkách s možnostmi, nehodící se škrtněte. Poté přistupte k vyplnění samotného dotazníku.

Záznamník denních činností

U dotazníku činnosti vyplňte jednotlivé aktivity, které jste během dne uskutečnili. Do kolonky čas, uveďte časový interval, v kterém jste danou činnost vykonávali. Poté vyplňte kolonku místo, kde uvedete, kde jste činnost konali. Není zapotřebí přesný údaj, proto stačí pouze písmena vyjadřující lokalitu místa činnosti. V případě, že si nejste jistí, v jaké kategorii se nalézáte, napište do kolonky jméno ulice a já si kategorii při vyhodnocování přiřadím (ujasnit si co je centrum města a co kompaktní město můžete za pomoci mapy na druhé straně). Do třetí kolonky vyplňte činnost, kterou jste daný čas konali. Není nutná přesná aktivita, pouze její zařazení do kategorie. V případě, že Vám přijde zařazení aktivity do kategorie sporné, či si nejste jistí, napište do kolonky tuto aktivitu a já si kategorii při vyhodnocování přiřadím (např. ranní hygiena a ostatní domácí činnosti před odjezdem do práce či školy, budou zařazeny do D - domácnost / domácí práce. Plavání, sporty nebo zájmové kroužky budou zařazeny do V – volný čas / zábava). Dotazník je pojímán jako volný. Je tedy na Vás a Vašem uvážení, které aktivity a jak podrobně do dotazníku uvedete. Do čtvrté kolonky vyplňte, s kým jste činnost konali. Po vyplnění předního listu, list otočte a na druhé straně znázorněte svůj celodenní pohyb na mapě. K jednoduššímu znázornění slouží kód činnosti na předním listu. Např. váš první záznam byl doma v Rudolfově, poté jste se vydali do práce na Lannovu třídu, z práce jste šli do banky na náměstí a poté nakoupit do Globusu a zpět domů. Tudíž jste za celý den vykonali 5 hlavních činností, kterým je přiděleno 5 kódů od 1 do 5. V mapě bude znázornění vaší činnosti vypadat tak, že do Rudolfova napíšete 1, na Lannovu třídu umístíte 2, na náměstí 3, v blízkosti sídliště Vltava 4 a 5 opět do Rudolfova. Umístění čísel je pouze přibližné a není zapotřebí jejich úplná přesnost (v případě,

že se nalézáte mimo město a dané místo se nenalézá na mapě, nakreslete číslo oné činnosti kdekoliv mimo mapu).

Záznamník dopravy

U dotazníku dopravy vyplňte přepravu, kterou jste během dne uskutečnili. Do první kolonky čas uveďte časový interval, v kterém jste daný pohyb započali. Poté vyplňte kolonku místo, kde uvedete, kde jste pohyb začali. Opět není zapotřebí přesný údaj, proto stačí pouze písmena vyjadřující lokalitu. Do druhé kolonky čas vyplňte časový interval, v kterém jste daný pohyb skončili a dále vyplňte kolonku místo, kde uvedete, kde jste pohyb skončili. Na závěr vyplňte kolonku způsob dopravy, do které pomocí písmen vyjadřujících dopravní prostředek uvedete, jaký dopravní prostředek jste ke svému pohybu použili.

Příloha 3: Záznamník denní aktivity

ZÁZNAMNÍK DENNÍCH ČINNOSTÍ

Číslo dotazníku: _____

Dne: _____

Muž / Žena

Věk: _____

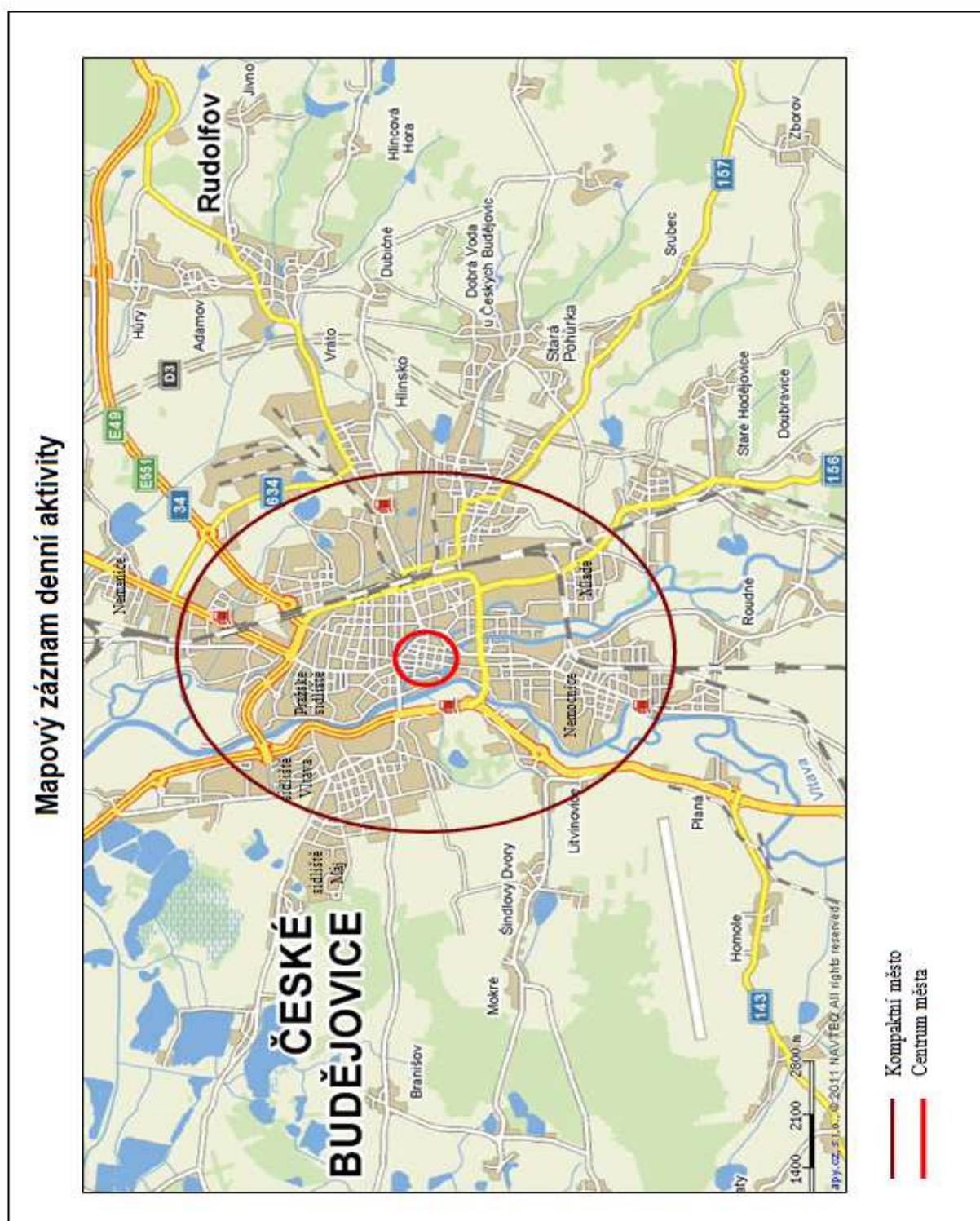
Název Obce vašeho bydliště a jak dlouho v místě bydliště bydlíte: _____

Ekonomická aktivita: ekonomicky aktivní / nezaměstnaný / student / důchodce

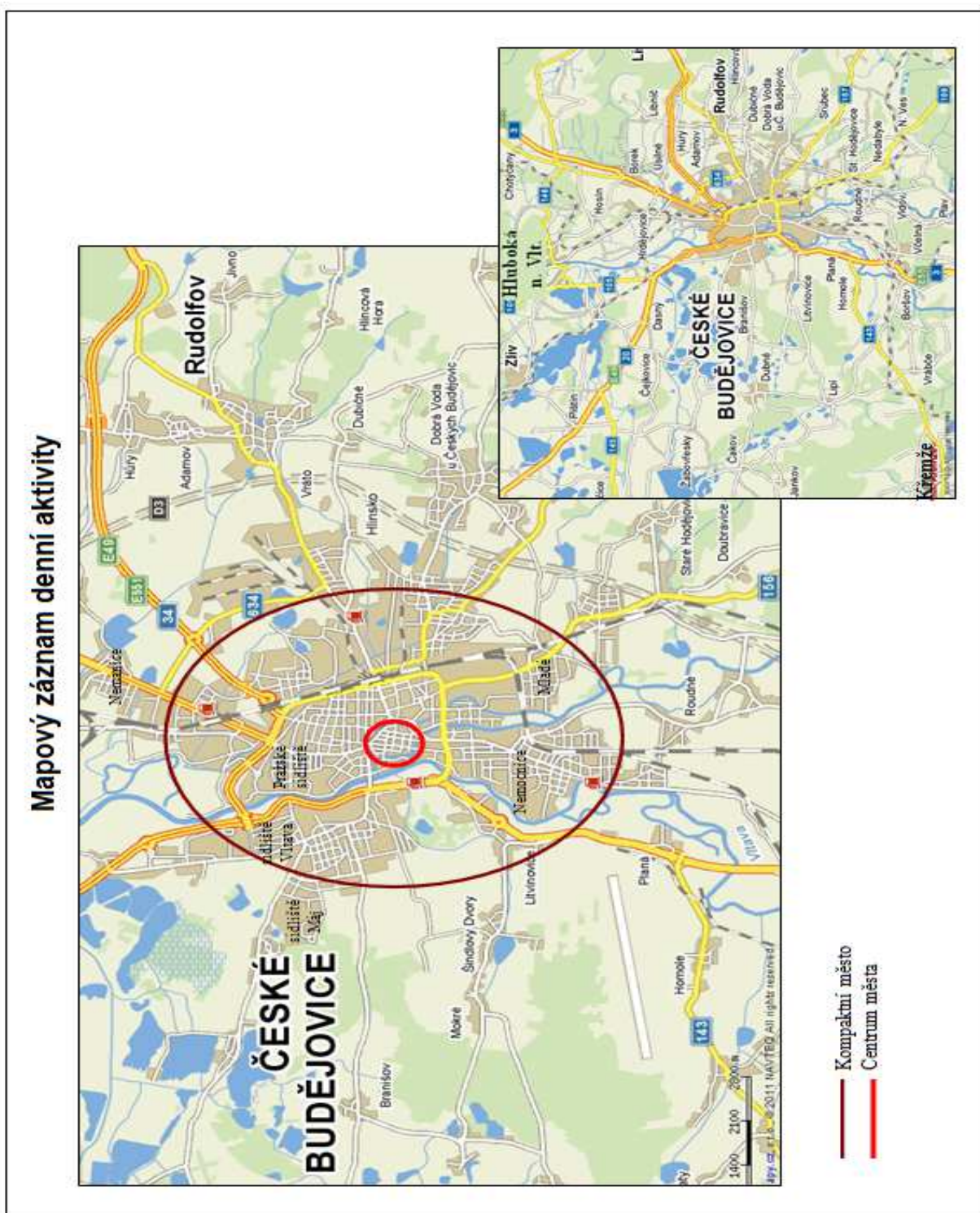
| Kód činnosti | Čas <i>Hod. min (od-do)</i> | Místo <i>(Kde se nalézáte?)</i> | Činnost <i>(Co přesně děláte?)</i> | Společnost <i>(S kým činnost děláte?)</i> |
|--------------|------------------------------------|--|--|--|
| | | <i>D - domov O - okolí bydliště K - kompaktní město C - centrum města M - mimo</i> | <i>V - volný čas / zábava P - práce / studium S - spánek N - nákup zboží či služeb D - domácnost / domácí práce J - stravování</i> | <i>S - sám D - s dětmi C - s ostatními členy domácnosti J - s jinou osobou</i> |
| 1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |
| 4 | | | | |
| 5 | | | | |
| 6 | | | | |
| 7 | | | | |
| 8 | | | | |
| 9 | | | | |
| 10 | | | | |
| 11 | | | | |
| 12 | | | | |
| 13 | | | | |
| 14 | | | | |
| 15 | | | | |

OTOČTE NA DRUHOU STRANU →

Příloha 4: Mapový záznam suburbií příměstské krajiny českobudějovické aglomerace



Příloha 5: Mapový záznam druhý pro vzdálenější obce českobudějovické aglomerace



Příloha 6: Záznamník dopravy

ZÁZNAMNÍK DOPRAVY

Číslo dotazníku: _____

Dne: _____

Muž / Žena

Věk: _____

Název Obce vašeho bydliště a jak dlouho v místě bydliště bydlíte: _____

Ekonomická aktivita: ekonomicky aktivní / nezaměstnaný / student / důchodce

| Počátek cesty | | Čas | Konec cesty | | Způsob dopravy |
|----------------|--|----------------|--|---|----------------|
| Čas | Místo | | Místo | | |
| <i>Hod:min</i> | <i>D – domov</i> <i>O – okoli bydlíště</i> <i>K – kompaktní město</i> <i>C – centrum města</i> <i>M – mimo</i> | <i>Hod:min</i> | <i>D – domov</i> <i>O – okoli bydlíště</i> <i>K – kompaktní centrum</i> <i>C – centrum města</i> <i>M – mimo</i> | <i>A – auto</i> <i>P – pěšky</i> <i>K – kolo</i> <i>V – veřejná doprava</i> <i>J – jiné</i> | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Příloha 6: Příklad vyplněných dotazníků

ZÁZNAMNÍK DENNÍCH ČINNOSTÍ

Číslo dotazníku: 112

Dne: 1.3
 Muž / Žena
 Věk: 20

Název Obce vašeho bydliště a jak dlouho v místě bydliště bydlíte: DOBŘEŠ VODA VČB, 1. měsíce
 Ekonomická aktivita: ekonomicky aktivní / student / důchodce

| Kód činnosti | Čas Hod:min (od-do) | Místo (Kde se nalézáte?) | Činnost (Co přesně děláte?) | Společnost (S kým činnost děláte?) | |
|--------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-------------|
| | | | | S - sám | D - s dětmi |
| 1 | 06:00 - 6:00 | D - domov | V - volný čas / zábava | S | |
| 2 | 6:00 - 7:00 | O - okolí bydliště | P - práce / studium | S | |
| 3 | 7:00 - 9:30 | K - kompaktní město | S - spánek | J | |
| 4 | 9:30 - 13:30 | C - centrum města | N - nákup zboží či služeb | S | |
| 5 | 13:30 - 17:00 | M - mimo | D - domácnost / domácí práce | S | |
| 6 | 17:00 - 19:00 | | | J | |
| 7 | 19:00 - 22:00 | | | J | |
| 8 | 22:00 - 00:00 | | | S | |
| 9 | | | | | |
| 10 | | | | | |
| 11 | | | | | |
| 12 | | | | | |
| 13 | | | | | |
| 14 | | | | | |
| 15 | | | | | |

OTOČTE NA DRUHOU STRANU →

Mapový záznam denní aktivity



ZÁZNAMNÍK DOPRAVY

Číslo dotazníku: D/2

Dne: 23

Muž / Žena

Věk: 20

Název Obce vašeho bydliště a jak dlouho v místě bydliště bydlíte: Dobruška v obci u EB, 2 měsíce

Ekonomická aktivita: ekonomicky aktivní / nezaměstnaný / student / důchodce

| Čas | Počátek cesty | | Čas | Konec cesty | | Způsob dopravy |
|---------|---|-------|---------|---|-------|--|
| | Místo | Místo | | Místo | Místo | |
| Hod:min | D - domov O - okoli bydliště K - kompaktní město C - centrum města M - mimo | | Hod:min | D - domov O - okoli bydliště K - kompaktní centrum C - centrum města M - mimo | | A - auto P - pěšky K - kolo V - veřejná doprava J - jiné |
| 4:00 | D | | 4:20 | K | | A |
| 9:30 | K | | 9:50 | D | | A |
| 13:15 | D | | 13:40 | C | | V |
| 17:00 | C | | 17:10 | K | | V |
| 18:30 | K | | 18:40 | C | | V |
| 22:00 | C | | 22:20 | D | | A |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |