



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Pedagogická fakulta

Katedra geografie

Bakalářská práce

KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA
OBYVATEL V REGIONU KOUŘIM:
ANALÝZA VYBRANÝCH PROCESŮ A
JEJICH GEOGRAFICKÝCH
PODMÍNĚNOSTÍ

Vypracoval: Filip Tomíček

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

České Budějovice 2014

Prohlášení:

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

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

V Českých Budějovicích dne

.....
Filip Tomíček

Poděkování:

Tímto bych rád poděkoval především vedoucímu bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za vedení bakalářské práce, cenné rady, potřebné materiály a zejména za shovívavost a trpělivost. Poděkování pak patří také všem respondentům, kteří se zúčastnili šetření, mé rodině a přítelkyni.

TOMÍČEK, F. (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Kouřim: Analýza vybraných procesů a geografických podmínek. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 51 s.

Abstrakt:

Bakalářská práce je zaměřena na téma každodenní prostorové mobility obyvatelstva na území POÚ Kouřim. Průzkum byl prováděn metodou dotazníkového šetření ve vybraných domácnostech v obcích POÚ Kouřim. Teoretická část nás seznámí se základními pojmy – mobilita a geografie času. Seznámíme se s problematikou transformace dopravy v České republice po roce 1989, stručnou charakteristikou území a s metodologickými východisky práce. Výsledky průzkumu byly použity na porovnání dopravního chování mužů a žen v POÚ Kouřim. Dalším zkoumaným tématem bylo využití dopravních prostředků v POÚ Kouřim. Obě tato témata byla porovnána s dostupnými výzkumy. V závěru práce jsou shrnuty výsledky zkoumaných témat.

Klíčová slova:

prostorová mobilita, POÚ Kouřim, obyvatelstvo, venkov, geografie času

TOMÍČEK, F. (2014): Everyday spatial mobility of population in the region Kouřim: Analysis of selected processes and geographic conditionalities. Bachelor's thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 51 p.

Abstract:

This bachelor thesis is focused on the everyday spatial mobility of population in POU Kouřim region. Survey was conducted by questionnaire method in chosen households over the POU Kouřim region. The theoretical part of the thesis introduces us terms – mobility and time-geography. We are introduced with issues of transformation of transport in Czech Republic after year 1989, with basic information about POU Kouřim region and with methodological bases. Results of survey were used to comparison between men's and women's transport behavior. Another researched issue was usage of means of transport in POU Kouřim area. Results of both these issues were compared with other available researches. In conclusion of thesis there are summarized results of focused issues.

Keywords:

Spatial mobility, POU Kouřim, inhabitants, countryside, time geography

OBSAH

1. Úvod a cíle práce.....	7
2. Teoretická část	8
2.1 Mobilita	8
2.2 Geografie času	10
3. Transformace dopravy po roce 1989	13
3.1 Železniční doprava:	13
3.2 Silniční doprava:.....	14
4. Charakteristika POU Kouřim.....	16
5. Metodika sběru a analýzy dat.....	19
5.1 Příprava dotazníkového šetření	19
6. Hypotézy	21
7. Analytická část – Vyhodnocení získaných dat	22
7.1 Základní a obecné výsledky	22
7.1.1 Charakteristika respondentů a domácností.....	22
7.1.2 Základní výsledky prostorové mobility.....	24
7.2 Genderové rozdíly	25
7.2.1 Rozdíly ve využití dopravních prostředků.....	28
7.2.2 Rozdíly v účelech cest.....	32
7.3 Využití dopravních prostředků v POÚ Kouřim.....	36
8. Závěr	46
9. Seznam použité literatury:	47
10. Seznam internetových zdrojů:	49
11. Seznam obrázků:	50
12. Seznam map:	50
13. Seznam tabulek:	50
14. Seznam grafů:.....	50
15. Seznam příloh.....	51

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Každodenní prostorová mobilita je aktivita, které se zúčastní – až na výjimky – všichni lidé. Každodenní cesty nám zaberou velkou část dne a jsou nedílnou součástí našich životů. Téma se opírá o geografii času (Hägerstrand 1970) a snaží se popsat a ukázat každodenní cesty obyvatelstva. Skladba těchto cest je jedinečným obrazem každodenního života jednotlivců i domácností. V českém prostředí nejde o moc běžné badatelské téma a to zejména kvůli neexistenci statistických dat. Statistická data existují pouze pro dojížďku do zaměstnání a do škol, jelikož jsou tyto cesty zaznamenávány do sčítání lidu, domů a bytů, které provádí Český statistický úřad každých 10 let. Toto byl jeden z důvodů, proč jsem si vybral pro svou práci téma každodenní prostorové mobility. Oblast Kouřimska byla pro průzkum vybrána mimo jiné z důvodu, že i když leží v poměrně obydlené oblasti mezi Prahou a Kolínem, vykazuje některé z vlastností vnitřních periférií (Musil 2006), což mi pro šetření přišlo zajímavé. Navíc se jedná kraj, který znám a trávím zde určitý čas svého života.

Hlavním cílem práce bylo sledovat a zaznamenávat veškeré cesty vybraných obyvatel POÚ Kouřim během stanovených dnů a následně je vyhodnotit. Zejména kvůli obsáhlosti tématu a množství získaných dat byly vybrány dva dílčí cíle.

První dílčí cíl se zaměřil na rozdíly v dopravním chování mužů a žen v POÚ Kouřim. Na základě výsledků šetření porovnat skladbu cest, využívané dopravní prostředky a účely cest a popsat další specifika, ve kterých se obě pohlaví liší. Výsledky porovnat s jinými pracemi a hledat rozdílnosti a podobnosti mezi dopravním chováním na rozdílném území.

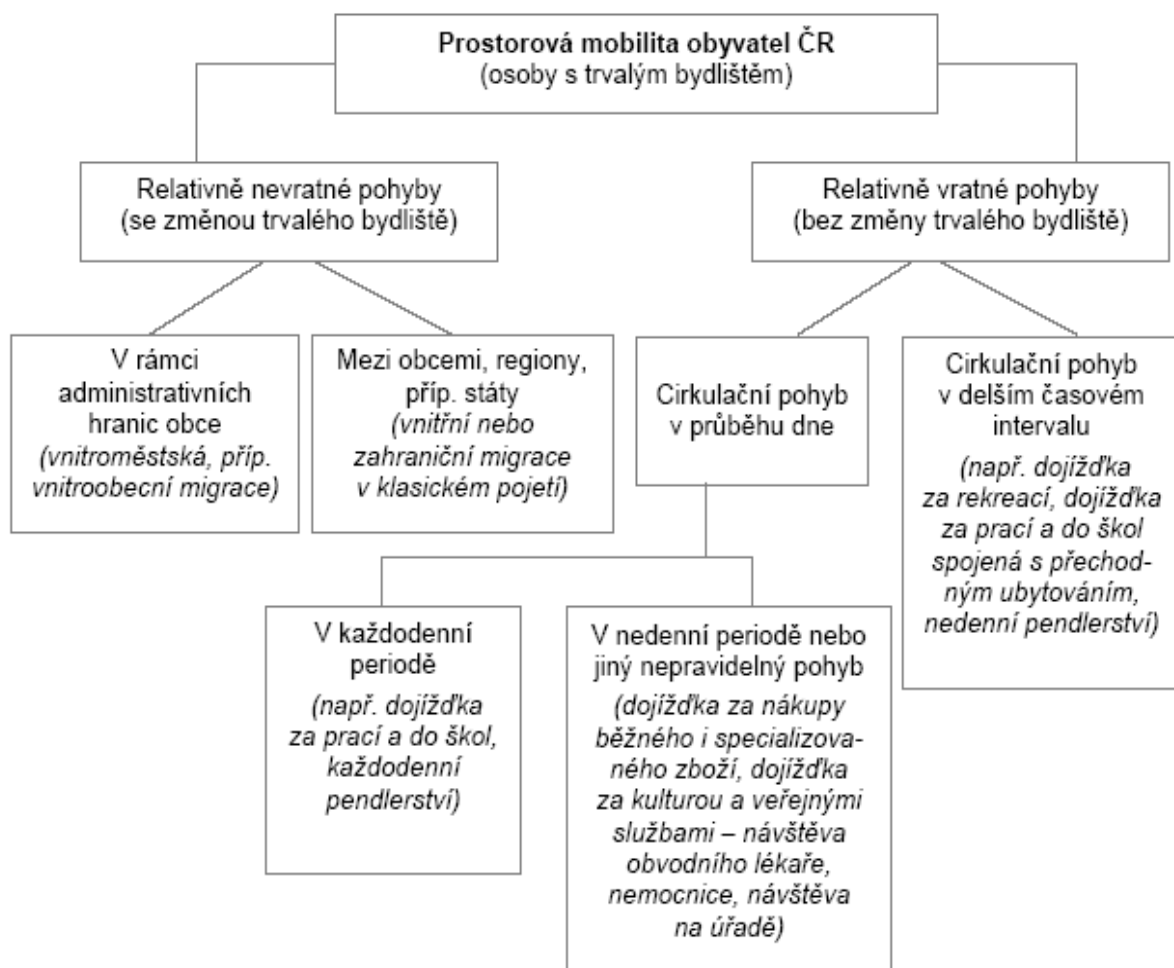
Druhý dílčí cíl práce se věnoval využití dopravních prostředků v POÚ Kouřim. Cílem bylo zaměřit se na skladbu dopravních prostředků použitých k cestám v průběhu šetření v POÚ Kouřim. Pozorovat a popsat využití jednotlivých druhů dopravních prostředků. Získaná data, stejně jako v případě prvního dílčího cíle, porovnat s jinými pracemi.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1 MOBILITA

Pojem mobilita v obecném pojetí chápeme jako schopnost měnit své postavení v určitém systému, proto se můžeme setkávat s tímto pojmem například v ekonomii, sociologii a dalších vědeckých disciplínách. Pokud tímto systémem rozumíme geografický prostor, jedná se o prostorovou mobilitu. Geografické (prostorová) mobilita často souvisí s mobilitou sociální nebo ekonomickou. (Seidenglandz 2007).

Obr.1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva



Zdroj: http://www.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-1127-04-sldb_2001-1_vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr

Na základě periodicity a délky lze pohyby obyvatelstva rozlišovat na:

- Cyklické pohyby

Cyklické pohyby charakterizujeme jako pravidelné cesty, které zpravidla začínají a končí v místě bydliště. Mezi cyklické pohyby patří zejména dojíždka do zaměstnání a škol a jiné pravidelné cesty.

- Periodické pohyby

Tyto pohyby se konají při dlouhodobějších pobytech mimo trvalé bydliště. Příkladem jsou zejména pobyty studentů na vysokých školách, kdy jsou během školního roku v místě školy a během prázdnin v místě svého trvalého bydliště.

- Migrace

Migrace jsou spojené se stálou změnou bydliště obyvatele.

Pohyby také rozlišujeme podle jejich vzdálenosti. Většinou tuto vzdálenost vztahujeme k hranici určitého území. Takto můžeme rozlišovat pohyby vnitřní a vnější. Vnitřní pohyby se konají uvnitř daného území (vnitrokontinentální, vnitrostátní, vnitrokrajské,...). Vnější pohyby se konají mimo hranice těchto území (mezikontinentální, mezistátní, mezikrajské,...). Můžeme rozlišovat mezi pohyby individuálními, skupinovými nebo masovými. Dále pak sledujeme pohyby dobrovolné, nebo nucené (či dokonce násilné). Z hlediska motivace rozdělujeme zejména na pohyby s ekonomickou motivací a pohyby s neekonomickou motivací.

Dle rozdělení Maryáše a Vystoupila (2004) pozorujeme tyto druhy mechanických pohybů obyvatelstva:

- Migrace

Jedná se o pohyby, při kterých se mění trvalý pobyt. Nejsou vymezeny vzdáleností, ale jsou statisticky zjistitelné, pouze pokud jedinec migruje mimo administrativní hranice daného území.

- Dočasné změny pobytu

Jedná se o dočasné (sezonní, víkendové) změny bydliště, konané zejména na určitý časový interval. Při těchto pohybech se nemění trvalé bydliště.

- Dojíždka

Dojíždku lze definovat jako pravidelné pohyby mezi místem bydliště a určitým místem. Nazýváme je též kyvadlové, cyklické nebo cirkulační. Nejčastěji mluvíme o dojíždce do zaměstnání a do škol, jelikož tyto pohyby jsou zaznamenávány při pravidelných sčítáních

lidu, domů a bytů, prováděných Českým statistickým úřadem. Existuje však i dojíždka za službami, o které však neexistují statistické údaje.

- Nepravidelné dočasné pohyby

Tyto pohyby mají nejrůznější účely. Jsou nepravidelné, co se týče četnosti, ale i směru, vzdálenosti i doby trvání. Přesto, že se jedná o nejčastější druhy cest, neexistují o nich zevrubná statistická data. V poslední době se však zejména tyto cesty dostávají do zájmů geografů, kteří provádí šetření, jako je například toto.

2.2 GEOGRAFIE ČASU

Ideálním základem pro práci s denní dojíždkou je geografie času. Time-geography vznikla v 60. letech 20. století zejména díky kvantitativní revoluci v geografii, která ukončila popisnou úlohu geografie, spojila ji s matematikou, fyzikou a statistikou, čímž geografii posunula a změnila její objekt studia (Roubalíková 2009). Jejím průkopníkem byl švédský geograf Torsten Hägerstrand, který se snažil ve svém výzkumu zohlednit čas, lidský faktor, konečnost a limitovanost (Buttimer 1976). Jeho články o migracích na jihu Švédska z roku 1963 již obsahovaly první mapy znázorňující trajektorie denních cest. Projekt, vypracovaný pod záštitou univerzity v Lundu, „Využití času a ekologická organizace“ měl tyto faktory zohlednit v geografickém výzkumu, což znamenalo faktický vznik geografie času (Ira 2001). Jak již název projektu napovídá, Hägerstrand se snažil povýšit geografii času na „situační ekologii“. Člověk byl chápán jako nositel informace a základní prvek geografie času. (Roubalíková 2009).

Geografie času pracuje s 11 základními pojmy (koncepty) (Ira 2001), kterými jsou:

- Populace:

Dle Iry (2001) je populace tvořena několika jedinci na specifickém místě v daný okamžik. Může jít o populace lidské, biologické i populace člověkem vyrobených věcí.

- Cesty:

Jedinec jako nedělitelný prvek nemůže být v jeden okamžik na více místech. Jelikož je život kontinuálním procesem (Ira 2001), lze o cestách uvažovat jako o životních trajektoriích, které započaly vznikem a skončily zánikem konkrétních jedinců.

- Stanice:
Ira (2001) stanice vnímá jako místa, kde jedinci tráví svůj čas, pohybují se mezi nimi a vyměňují mezi nimi informace. Bydliště, zaměstnání, škola, obchody a další patří mezi základní stanice. Jsou stanice, které existují pouze po nějakou část dne (např. obchody s omezenou prodejní dobou) nebo mají sezonní charakter (zimní střediska, letní plovárny).
- Kontexty
Ira (2001) ve svém článku uvádí, že kontexty jsou tvořeny různými činnostmi konanými souběžně v každodenním životě jedince. Dále pak používá Ellegårdovu (1991) typologii kontextů. Projektový, či programový kontext shrnuje činnosti vedoucí k dlouhodobému cíli. Tyto aktivity můžou být i přerušovány. Každodenní kontext je souborem činností konaných během jednoho dne. Obsahuje i činnosti obsažené v projektových kontextech. Interakce mezi ostatními jedinci s námi jsou vnímány jako sociální kontexty. Jelikož se všechny činnosti odehrávají v geografickém prostoru, lze pomocí geografického kontextu určit vztahy mezi místem, činností a pohybem jednotlivců.
- Svazky
Svazky nastávají v situacích, kdy se 2 a více drah jednotlivců střetá a po nějakém čase se zase rozdělí. Domácnost může být brána jako jistý základní svazek, jelikož se jedná o stanici, ve které tráví noc příslušníci jedné rodiny. (Ira 2001, Roubalíková 2009)
- Oblast místního pořádku
Tento koncept se vztahuje k určitému místu, času a sociální organizaci. Ira (2001) uvádí, že se jedná o místa, kde určitá sociální organizace sleduje a jedná podle pravidel, která jsou výsledkem konsensu lidí vyskytujících se na tomto místě v určitý čas. Na základě neshod a sociálního napětí může dojít k úpravám těchto pravidel.
- Prizma
Prizma ukazuje na budoucí výskyt jedince na základě jeho současné polohy v časoprostoru, rychlosti a struktury prostoru, v kterém se nachází.
- Činnosti
Veškeré lidské činnosti se odehrávají v časoprostoru. Ira (2001) uvádí Ellegardovo (1996) rozdělení podle rozdílných forem sociální formy. Do první skupiny patří činnosti vykonávané v absolutní izolaci (sociální, prostorové i časové). Druhou

skupinu tvoří činnosti, při nichž jsme v sociální izolaci. Třetí skupina je charakterizována činnostmi konanými společně s jinými jedinci.

- Projekty

Ira (2001) definuje projekty jako souhrny činností vedoucí k určitým cílům. Existují krátkodobé (např. vaření jídla), či dlouhodobé (vzdělávání dětí) projekty. Činnosti v těchto projektech na sebe nemusí zcela navazovat a zejména u dlouhodobých projektů se činnosti mění s přibývajícím časem a úrovní. Mohou se týkat jednotlivců i skupin.

- Pravidelné postupy

Jsou to rutinní činnosti, které jedinci opakuji v určitých pravidelných periodách (denní, týdenní, měsíční,...). Tyto činnosti se stávají automatizovanými a stává se z nich zvyk. K jejich vykonávání není potřeba skoro žádná příprava.

- Omezení

Jako omezení vnímá Ira (2001) jakoukoliv těžkost nebo problém bránící uskutečnění cíle. Ira (2001) dále uvádí rozdělení omezení podle Hägerstranda (1970). Omezení dané schopnostmi (způsobilostí, či výkoností) můžeme chápat jako soubor omezení daných fyziologií člověka (potřeby – spánek, jídlo, pití, fyzické možnosti), jeho způsobilostí (např. schopnost řídit automobil – vlastnictví řidičského průkazu) a různá omezení – kapacity nástrojů, které může člověk využívat (maximální nosnost a rychlost vozidla, rychlost připojení k internetu).

Omezení koordinace dané vazbou je založeno na skutečnosti, že jedinci, nástroje i materiály jsou různě rozmístěné v prostoru. K jejich vzájemné interakci je potřeba zajištění přítomnosti daných jedinců, nástrojů či materiálu v jeden okamžik na jednom místě. Toto vyžaduje dobré schopnosti organizátora a ochotu jedinců. Mezi další omezení patřící do této skupiny patří i kapacita daných prostor, kde dochází k interakcím, omezení spojená se sociální rolí a pracovní činností (Roubalíková 2009). Omezení mocenského charakteru zahrnuje psaná i nepsaná pravidla daná společností. Patří sem například zákony, různé řády a vyhlášky. Jedincům může být takto už předem zabráněno být v určitý čas na určitém místě.

3. TRANSFORMACE DOPRAVY PO ROCE 1989

V roce 1989 došlo v České, resp. Československé republice, k politicko-ekonomickým změnám, které se razantně dotkly i dopravy a dopravního chování obyvatelstva. Tyto změny zapříčinily zejména nárůst mobility a flexibility jednotlivců. Česká republika dle Brinkeho (1999) patří společně s dalšími vyspělejšími „západními“ (tj. středoevropskými) post-socialistickými státy do tzv. Čtvrtého typu dopravních systémů. Mezi tyto státy patří mimo České republiky také Maďarsko, Polsko, Slovensko a Slovinsko. Tento dopravní typ se vyznačuje změnou postavení individuální dopravy, která byla dříve plánovaným hospodářstvím znevýhodňována podporovanou hromadnou dopravou.

3.1 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA:

Železnice na našem území byla jedním z produktů industrializace v první polovině 19. století. Dalším z produktů industrializace byla mimo jiné i industriální urbanizace (Horská, Maur, Musil 2002). Železnice však primárně sloužila k přepravě nákladu, přeprava osob byla až jejím sekundárním úkolem. Přestože železnice byla z počátku koncentračním činitelem obyvatelstva s jejím dalším rozvojem – vznik lokálních tratí mezi městem a sídly v jeho okolí, tzv. intenzifikace - se však stala činitelem dekoncentračním. Díky těmto novým tratím se zvětšila oblast dojížděky za prací do měst (Macka, Králova 1984). Její dekoncentrační účinek však pro nízkou akcesibilitu nebyl tak velký jako účinek silniční dopravy a hlavně účinek rozvoje individuálního automobilismu v pozdější době (Mumford 1961, Horská, Maur, Musil 2002).

V období socialismu měla železniční doprava dominantní postavení v nákladní dopravě, kdy zajišťovala přepravu více než $\frac{3}{4}$ veškeré váhy nákladu. V oblasti přepravy osob byl podíl 30-50%, zejména díky dobré dostupnosti autobusové dopravy, která zajišťovala dopravu zbytku přepravených osob (Komárek 2007).

Po roce 1989 se české hospodářství začalo odvíjet jiným než dosavadním směrem. V oblasti průmyslu přechod od těžkého průmyslu k průmyslu lehkému, privatizace, vznik menších firem a továren, napojení na západní trhy, vytvoření konkurence – to všechno mělo dopad na železniční dopravu. Během 90. let se otočil poměr v přepravě nákladu ve prospěch silniční dopravy. Silniční doprava zajišťovala až 70% přepravních výkonů. V oblasti přepravy osob ještě radikálněji klesl význam železnice (Komárek 2007). Napojením do evropské

železniční síť se projevily nedostatky a zastaralost českých tratí. Většina spojů i po „páteřních“ tratích trvala stejnou (ne-li delší) dobu jako v 1. polovině 20. století. Toto měla vyřešit přestavba některých tratí a vytvoření mezinárodních železničních koridorů, kde byla plánována rychlost až 160 km/h. V 90. letech prošly české železnice také fází selekce, kdy byly málo využívané a nepotřebné tratě zrušeny. I přes to máme v Evropě jednu z nejhustších železničních sítí.

3.2 SILNIČNÍ DOPRAVA:

V období socialismu se rozvíjela silniční doprava zejména v oblastech, které neměly dostatečnou železniční síť, venkovských a příměstských oblastech. Nákladní automobilová doprava byla využívána na kratší vzdálenosti a přepravovala menší náklad, což mělo za důsledek nižší přepravní výkonnosti než u dopravy železniční (viz dříve). Autobusová doprava byla v neželezničních oblastech skoro jedinou možností přepravy obyvatelstva. Úspěšnost veřejné hromadné dopravy spočívala mimo jiné v omezení procesu automobilizace a existencí středisek (např. velké průmyslové podniky), které koncentrovaly dojížděku velkého počtu obyvatel na jedno místo a zjednodušovaly tak dopravní organizaci území (Seidenglanz 2007).

O individuální automobilizaci na českém území můžeme mluvit už od roku 1897. Tento rok byl sestrojen na našem území první automobil (Blaťák 2011). Nejednalo se však o masový nástup automobilismu. Tento nástup nenastal ani v období 1. republiky, kdy se výrobou automobilů zabývalo na našem území několik továren. Zájem široké veřejnosti o osobní automobily lze sledovat od 60. let 20. století. K hlavnímu nárůstu individuální automobilizace došlo v návaznosti na politicko-ekonomické změny v roce 1989.

Mezi hlavní příčiny tohoto růstu můžeme zařadit zejména otevření trhu zahraničním („západním“) výrobcům osobních automobilů. V období socialismu byly k dostání pouze domácí automobily a automobily ze spřátelených států RVHP. Tyto automobily však byly nedostatkové a prodávaly se podle pořadníků. Dalším důvodem byla privatizace autobusové dopravy, která společně se zrušením dělnických slev v hromadné dopravě (Kraft 2011) a dalšími dále zmíněnými důvody znamenala zvýšení zájmu obyvatelstva o individuální dopravu na úkor dopravy hromadné. Zejména autobusová doprava byla poznamenána reorganizací průmyslových podniků v průběhu 90. let. Zánik (popř. reorganizace) velkých

firem těžkého průmyslu a vznik menších a středních firem rozbil dosavadní dopravní strukturu a pro spoustu obyvatel se stalo cestování hromadnou dopravou obtížné (Kraft 2011). Otevření trhu práce a prohloubení socio-ekonomických rozdílů mezi jednotlivými regiony zapříčinilo růst dojížděky za prací na delší vzdálenosti. Tyto vzdálenosti byly díky nové infrastruktuře a osobním automobilům zvládnuty lépe. Obyvatelstvo v post-socialistickém státě potřebovalo uspokojit svoji náhlou potřebu po mobilitě a rozvoj automobilové dopravy ji uspokojil.

Vysoký nárůst počtu automobilů ukázal nedostatky dosavadní infrastruktury. Přestože výstavba dálnic a rychlostních silnic započala již v 70. letech 20. století (Blaťák 2011) jejich délka a kvalita byla nedostačující. Po roce 1989 se pokračovalo v budování sítě dálnic a rychlostních silnic. Došlo zejména k napojení na evropskou silniční síť. Nadměrná doprava ve městech zapříčinila a zapříčiňuje časté dopravní zácpy, zhoršení ovzduší a kvality života. Řešením těchto problémů je stavba obchvatů, které odkloní projíždějící vozidla, či podpora městské hromadné dopravy nebo alternativních druhů dopravy, které ulehčí městům (podpora cyklistů, car-sharing atp.) (Blaťák 2011).

Česká republika se pyšní hustou silniční sítí, bohužel většina silnic je nižších tříd. V délce i kvalitě dálnic a rychlostních silnic silně zaostáváme za západní Evropou a vzhledem k plánům, které jsou připraveny, se situace v brzké době nezmění.

4. CHARAKTERISTIKA POÚ KOUŘIM

Obce spravované POÚ Kouřim se nacházejí přibližně ve středu bývalého okresu Kolín a v současné době administrativně spadají pod ORP Kolín a Středočeský kraj (viz *Mapa 1*). POÚ Kouřim bylo ustanoveno nařízením vlády ke dni 2. listopadu 1990

Mapa 1: Administrativní členění Středočeského kraje



TOMÍČEK Filip, 15.1.2014, Kolín, S-JTSK, ArcČR 500

Zdroj: Vlastní, ArcČR 500

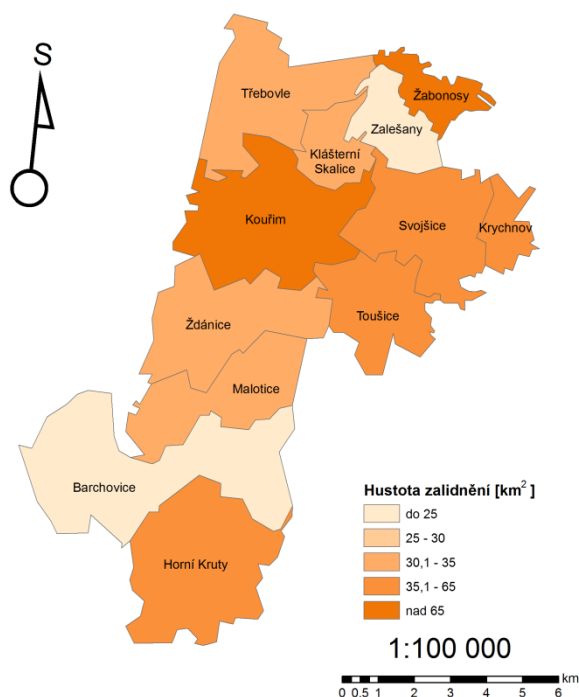
Pod POÚ Kouřim je začleněno 12 obcí včetně samotného města Kouřim. Dle výsledků sčítání lidu, domů a bytů 2001 (dále SLDB 2001) žilo v těchto obcích dohromady 4 791 obyvatel. Podle dat ČSU žilo k 31. 12. 2012 na stejném území 5 201 obyvatel. Tento nárůst je zapříčiněn hlavně migračním přírůstkem (ČSU, 2013). Ve městě Kouřim žilo k 1. 3. 2001 1 786 obyvatel (SLDB, 2001). Jejich počet se navýšil k 31. 12. 2012 na 1 859 (ČSU, 2013).

Katastrální území POÚ Kouřim činí zhruba 107,12 km². Hustota obyvatelstva tedy k poslednímu dni roku 2012 činila přibližně 48,55 obyvatel na kilometr čtvereční. Což je oproti celorepublikovému zalidnění (133,34 ob./km²) i zalidnění Středočeského kraje (116,1

ob./km²) poměrně nízká hodnota, která ukazuje na venkovský ráz oblasti. Tento fakt podporuje i to, že je zde městská populace zastoupena pouze z 35,7%.

Mapa 2: Hustota zalidnění obcí POÚ Kouřim

HUSTOTA ZALIDNĚNÍ V POÚ KOUŘIM V roce 2012



TOMÍČEK Filip, 15.1.2014, Kolín,S-JTSK, ArcČR 500
Data: czso.cz

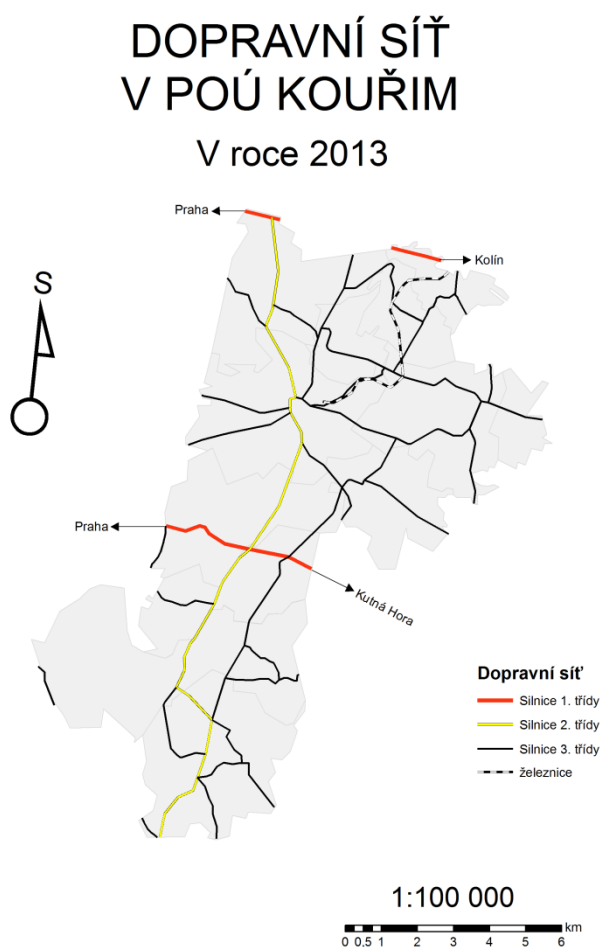
Zdroj: Vlastní, ArcČR 500

Přes katastrální území obce Třebovle a Žabonosy probíhá silnice I/12 z Prahy do Kolína, tato silnice neprotíná žádnou z obcí, ale jsou s ní propojeny silnicemi nižších tříd. Obce Ždánice a Malotice leží na silnici I/2 spojující Prahu přes Kutnou Horu s Pardubicemi. Severojižním směrem protíná oblast POÚ silnice II/334 (Sadská – Kouřim – II/335 – Horní Kruty). Tato silnice zajišťuje napojení Kouřimi na silnici I/12 i I/2 a je proto důležitou cestou. Ostatní silniční infrastruktura je zajišťována silnicemi 3. a nižších tříd, které jsou však v dobrém stavu.

Železniční doprava je zde zastoupena částí tratě 012 vedoucí z Peček přes Radim, Plaňany a Bošice do Kouřimi. V červnu 2013 však při povodni na říčce Výrovce došlo

k podemletí a narušení mostů a některých částí tratě. Z tohoto důvodu byla železniční doprava nahrazena náhradní autobusovou dopravou. 28. 6. 2014 byla trať slavnostně znovuotevřena. Tato výluka a oprava trati byla spojena s renovací a úpravou zastávek (např.: transformace bývalého čtyř kolejového nákladního nádraží v Plaňanech na dvou kolejové pro osobní přepravu). Nachází se zde i trať 013 spojující Bošice s Bečváry. Tato železnice byla velice málo využívána a od roku 2006 jsou zde soukromým dopravcem o letních víkendech zařizovány pouze jízdy tzv. Podlipanského motoráčku. Vlaková zastávka se nachází v obcích Žabonosy, Zalešany, Bošice (část obce Svojsice) a Kouřim.

Mapa 3: Dopravní síť na území POÚ Kouřim



TOMÍČEK Filip, 15.1.2014, Kolín, S-JTSK, ArcČR 500
data: CENIA

Zdroj: Vlastní, ArcČR 500

5. METODIKA SBĚRU A ANALÝZY DAT

5.1 PŘÍPRAVA DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Prvním krokem před začátkem dotazníkového šetření bylo určení reprezentativního vzorku obyvatelstva v POÚ Kouřim. Na základě znalosti počtu obyvatelstva byl tento vzorek určen na minimální počet 36 domácností, které se měly do výzkumu zapojit. Další fází přípravy bylo vytvoření jednoduché sídelní analýzy území. Na základě výsledků SLDB 2001 byly obce rozděleny do kategorií podle počtu obyvatel. Dle výpočtu byl pak jednotlivým kategoriím přiřazen určitý počet požadovaných dotazníkových sad (viz Tabulka 1).

Tab. 1: Kategorizace obcí POÚ Kouřim

Kategorie [Počet obyvatel]	Počet dotazníkových sad	Obce
100 - 199	4	Barchovice, Klášterní Skalice, Krychnov, Zalešany
200 - 499	11	Malotice, Toušice, Třebovle, Žabonosy, Ždánice
500 - 999	8	Horní Kruty, Svojšice
1000 - 2999	13	Kouřim

Zdroj: SLDB 2001, vlastní zpracování

Následné rozdělení bylo již zcela volné, byla zde však snaha obstarat výsledky z celého zkoumaného území a spravedlivě rozdělit přidělené dotazníkové sady mezi všechny obce v jednotlivých kategoriích.

Šetření se mohli zúčastnit osoby starší 12 let žijící na území zkoumané obce.

Dotazníky

Dotazníky vznikly v rámci spolupráce kolektivu (Jindrová, Sabová, Vícha, Tomíček) a vedoucího práce. V dotaznících byly využity otevřené i uzavřené otázky. Kompletní sada obsahovala:

- Průvodní dopis

Průvodní dopis oslovoval respondenty, vysvětloval jim důvod a účel výzkumu a nabízel kontakty na vedoucího práce a autora.

- Formulář A

Tento arch zaznamenával základní informace o zkoumané domácnosti. Otázky se týkaly počtu osob starších 12 let a osobních automobilů. Respondenti měli také zařadit do škály čistý měsíční příjem domácnosti. Jednotlivý členové domácností byli zařazeni do věkových kategorií a bylo u nich určeno pohlaví, postavení v domácnosti a ekonomická aktivita.

- Formulář B

Formulář B sloužil k samotnému záznamu cest během daného dne. Respondent musel mimo času a místa zahájení a zakončení cesty uvést trasu cesty, která dopomohla k snadnějšímu vypočtení uražené vzdálenosti, dále vybral z možností dopravní prostředek, který byl použit, účel a periodicitu cesty. Tento formulář obdržel každý člen domácnosti starší 12 let 3x.

- Vzor vyplněného formuláře B

Pro lepší pochopení formuláře B byl přiložen i předvyplněný vzor.

Vytištěné dotazníky byly distribuovány do vybraných domácností, kde mimo jiné proběhla instruktáž a společné vyplnění formuláře A. Domácnostem, které byly vybaveny počítačem a připojením k internetu, byla nabídnuta i možnost vyplnění dotazníků v elektronické podobě, což posléze usnadnilo i práci se sběrem a prepisem hotových dotazníků na konci šetření.

Průběh dotazníkového šetření a vyhodnocení dat.

Celkově bylo k šetření vybráno 40 domácností, tedy pouze o 4 více než byl minimální počet. Ta pouze cca 10% rezerva byla vybrána z důvodu, že respondenti do šetření šli s vědomím, co dané šetření obnáší a měli přibližně dva měsíce času (Respondenti byli oslovováni na přelomu července a srpna.), aby se rozhodli, zda se vážně chtějí zúčastnit.

Za sledované dny byly určeny následující: pondělí 24. září 2012, sobota 29. září 2012 a středa 3. října 2012. Během těchto dní měli respondenti zaznamenávat všechny své cesty do formulářů B. Následný týden byl zahájen sběr tištěných dotazníků. Dotazníky v elektronické podobě byly sbírány při e-mailové komunikaci s konkrétními respondenty.

Po obdržení všech vyplněných dotazníků nastala fáze zpracování dat, které začalo převedením tištěných dotazníků do elektronické podoby. V tabulkovém editoru byly výsledky šetření upraveny dle potřeby. Pomocí různých funkcí a filtrů bylo dosaženo potřebných výsledků a byly vytvořeny tabulky a grafy použité v práci.

6. HYPOTÉZY

Na základě práce Temelové, Nováka, Pospíšilové a Dvořákové (2011) lze usoudit, že výsledky získané v městských (resp. příměstských) oblastech, kde byly situovány výzkumy Moyi a Palomarese (2012), Jindrové (2013), či Pergla a Nováka (2010) nebudou zcela odpovídat venkovským oblastem. Lze očekávat, že ženy se budou pohybovat pěšky více než muži, ale tyto cesty nebudou dominantní na celkovém počtu jejich cest. Dále můžeme počítat s tím, že rozdíly ve vzdálenosti dojížděky za prací budou u obou pohlaví vyrovnané z důvodu malého počtu pracovních míst na území POÚ Kouřim a nutnosti dojížděky za prací zejména do okresního města.

Marada a Květoň (2010) oblast Kolínska zařazují do kategorie „Velkých železničních center“, kde se očekává zvýšený podíl železniční dopravy. Mým předpokladem však je, že se toto týká zejména těch oblastí okresu Kolín, které leží v blízkosti železničního koridoru. Vzhledem k venkovskému typu osídlení lze u POÚ Kouřim očekávat závěry podobné těm, které získali ve svém šetření na Rakovnicku Temelová, Novák, Pospíšilová a Dvořáková (2011), a v některých ohledech se budou výsledky šetření shodovat s výsledky z bakalářské práce zaměřené na každodenní prostorovou mobilitu v ORP Blatná (Květoň 2014). Můžeme očekávat velkou roli osobních automobilů a autobusové dopravy a oproti tomu nižší využití peších cest, které jsou typické spíše v městských oblastech (Jindrová 2013; Moya, Palomares 2012).

7. ANALYTICKÁ ČÁST – VYHODNOCENÍ ZÍSKANÝCH DAT

7.1 ZÁKLADNÍ A OBECNÉ VÝSLEDKY

7.1.1 CHARAKTERISTIKA RESPONDENTŮ A DOMÁCNOSTÍ

Průzkumu, který se týkal každodenní prostorové mobility, se v POÚ Kouřim zúčastnilo dohromady 97 platných respondentů z 37 domácností. Průměrná domácnost zapojená do průzkumu se tedy skládala z 2,6 členů starších 12 let. V šetření se objevily 3 jednočlenné (vdova – důchodkyně, mladý podnikatel a pracující matka – samoživitelka), 15 dvoučlenných, 12 tříčlenných a 7 čtyřčlenných domácností (viz Tabulka 2). Reálný počet členů výše uvedených domácností však v některých případech liší, jelikož se do dotazníkového šetření zapojili pouze osoby po dosažení 12. roku života.

V šetření se objevila jedna nízko příjmová (do 10 tisíc Kč) a dvě vysoko příjmové (nad 60 tisíc Kč) domácnosti. Nejvíce rodin (17) zvolilo kategorii 20 – 30 tisíc Kč v otázce výše čistého měsíčního příjmu. To koresponduje s průměrným čistým příjmem domácností v ČR, který v roce 2012 dle Ministerstva práce a sociálních věcí ČR činil 28 670 Kč. (dále viz Tabulka 2)

Z Tabulky 2 je patrné, že 3 domácnosti nevlastní osobní automobil a jsou tak v dopravě na delší vzdálenost zcela odkázány na hromadnou dopravu nebo pomoc druhých. Nejběžněji (22) domácnosti vlastní jeden automobil. Dva osobní automobily najdeme u 9 a tři automobily u 2 domácností. V šetření se vyskytla domácnost (otec a syn provozují autodílnu), která uvedla vlastnictví 4 a více automobilů (ve skutečnosti 5). V součtu disponovalo 96 respondentů 51 osobními automobily, čímž získáme počet 1,9 člověka na 1 osobní automobil (popř. 0,53 osobního vozidla na jednoho člověka). Na základě informací z Centrálního registru vozidel ČR a Českého statistického úřadu můžeme zjistit, že ke konci roku 2012 bylo v ORP Kolín (kam POÚ Kouřim spadá) průměrně 2,31 lidí na jeden automobil. Ze získaného výsledku však nemůžeme dělat žádné ukvapené závěry, jelikož výše zmiňovaná rodina s 5 vozy značně ovlivnila výši tohoto výsledku. I při ignorování této tříčlenné rodiny získáme výsledek 2,02, což je počet, který se přibližuje průměru západních zemí.

Počet mužů i žen byl vyrovnaný. Muži vyplnili 49 dotazníků a ženy 48. Nejvíce zastoupenou věkovou kategorií je 36-49 let. Tento údaj plně koresponduje s průměrným věkem v ČR. Nejvíce zastoupenou funkcí v rodině je postavení matky následované pozicí

otce. Pracující zaměstnanci samozřejmě obsadili první příčku v počtu zástupců (47). Další nejpočetnější skupinou jsou studenti (22). Důchodci a podnikatelé (OSVČ) jsou zastoupeni přibližně stejně. Do šetření se také zapojili 3 nezaměstnaní. (Dále tabulka 3)

Tab. 2: Obecné výsledky o domácnostech

Dle počtu osob:	
Počet členů	Počet domácností
1	3
2	15
3	12
4	7
5	0
6 a více	0
Dle příjmu:	
Příjem (v tisících Kč)	Počet domácností:
do 10	1
10 - 20	6
20 - 30	17
30 - 40	6
50 - 60	5
nad 60	2
Dle počtu osobních automobilů:	
Počet os.aut.:	Počet domácností:
0	3
1	22
2	9
3	2
4 a více	1

Zdroj: vlastní šetření

Tab. 3: Obecné výsledky o respondentech

Dle pohlaví:	
Pohlaví:	Počet členů:
Muž	49
Žena	48
Dle věku:	
Věková kategorie:	Počet členů:
12 - 17	16
18 - 25	13
26 - 35	17
36 - 49	27
50 - 64	15
65 a více	9
Dle postavení v domácnosti:	
Postavení v domácnosti:	Počet členů:
Otec	28
Matka	31
Syn / Dcera	27
Dědeček / Babička	0
Strýc / Teta	0
Jiné	11
Dle ekonomické aktivity:	
Ekonomická aktivita:	Počet členů:
Pracující zaměstnanec	47
OSVČ	10
Nezaměstnaný	3
Studující	22
Rodičovská dovolená	4
V důchodu	11

Zdroj: vlastní šetření

7.1.2 ZÁKLADNÍ VÝSLEDKY PROSTOROVÉ MOBILITY

Během šetření respondenti urazili při 765 cestách celkem 7 992,3 kilometrů. Na cestách strávili 16 134 minut, což je přibližně 269 hodin nebo 11 a čtvrt dne. Denně průměrně urazil jednotlivec 27,46 kilometru, vykonal 2,63 cesty a těmito cestami strávil 55,44 minuty. Při porovnání s kolegy, kteří se zabývali stejným tématem v POÚ Písek (Jindrová 2012) a ORP Blatná (Květoň 2014) si můžeme všimnout, že respondenti z POÚ Kouřim průměrně cestovali více, déle i na delší vzdálenost než respondenti z POÚ Písek (Jindrová 2012). V žádném případě se však nemohli rovnat s obyvateli ORP Blatná (Květoň 2014), kteří je poměrně přesvědčivě „přecestovali“ ve všech ohledech (viz tabulka 4).

Tab. 4: Porovnání průměrných hodnot

Průměr na os./den	POÚ Kouřim	POÚ Písek	ORP Blatná
Počet cest	2,63	2,19	3,68
Vzdálenost [km]	27,46	21,23	52,5
Čas [min]	55,44	44,36	84,1

Zdroj: Vlastní šetření, Jindrová (2013), Květoň (2014)

Z tabulky 5 je zjevné, že středa 3. října 2012 byla neaktivnějším dnem. Během tohoto dne proběhlo 316 cest (41,3% z celku). Respondenti urazili 3 144,9 kilometrů (39%) a strávili 6 598 minut (40,9%) cestováním. V rámci pondělí 24. září se uskutečnilo 276 cest (36,1%) o celkové délce 2 669,8 kilometrů (33,4%), které účastníkům šetření zabraly 5 266 minut (32,6%). Sobota stejně jako v šetření kolegů Jindrové (2013) a Květoně (2014) byla nejméně aktivním dnem. 4 270 (26,5%) zabralo 173 cest (22,6%) o celkové vzdálenosti 2 207,6 kilometrů (27,6%). Nízký počet cest u víkendového dne je jasně spojený s absencí školy a nižší dojížděnkou za prací. Tento den je většinou využíván k volnočasovým aktivitám, návštěvám přátel a příbuzných a v posledních letech k „obchodním výletům“, které můžeme charakterizovat jako celodenní výlety do větších měst resp. jejich nákupních center.

Tab. 5: Celkové výsledky šetření v POÚ Kouřim

	den			Celkem	Průměr		
	24.9	29.9	3.10		Na den	Na osobu	Na Os./den
Počet cest	276	173	316	765	255	7,89	2,63
Vzdálenost [km]	2 669,8	2 207,6	3 114,9	7 992,3	2 664,10	82,39	27,46
Čas [min]	5 266	4 270	6 598	16 134	5 378,00	166,33	55,44

Zdroj: Vlastní šetření

Jednoduchým výpočtem jsem zjistil jakou vzdálenost a jak dlouho trvala jedna průměrná cesta. Průměrná pondělní (24. 9. 2012) cesta bez ohledu na dopravní prostředek

měřila přibližně 9,67 kilometru a trvala přibližně 19 minut. Ve středu 3. října byla vzdálenost na jednu cestu o něco delší (cca 9,86 km) a i čas se prodloužil na necelých 21 minut. Sobota (29. 9. 2012), byť byla nejméně aktivní, co se týče počtu cest, měla nejvyšší hodnoty průměrné cesty. Průměrná cesta v sobotu trvala více než 24 a půl minuty a uražená vzdálenost měřila okolo 12,76 kilometru. Je patrné, že během víkendu cestovali rodiny společně na delší vzdálenosti (např. výlety, rodinné „velké“ nákupy). Tohoto jevu si všimli ve svých pracích i Jindrová (2013) a Květoň (2014).

V Tabulce 6 si můžeme všimnout porovnání dojížděky do zaměstnání a do škol, což jsou druhy cest zkoumané při pravidelných sčítáních lidu, domů a bytů, s ostatními cestami. Už prostřednictvím této tabulky je patrné, že tzv. každodenní cirkulační pohyby (resp. dojížděka do zaměstnání, škol) tvoří přibližně 50% cest, uražených vzdáleností i času stráveného na cestách.

Tab. 6: Porovnání dojížděky za prací a do škol s ostatními cestami

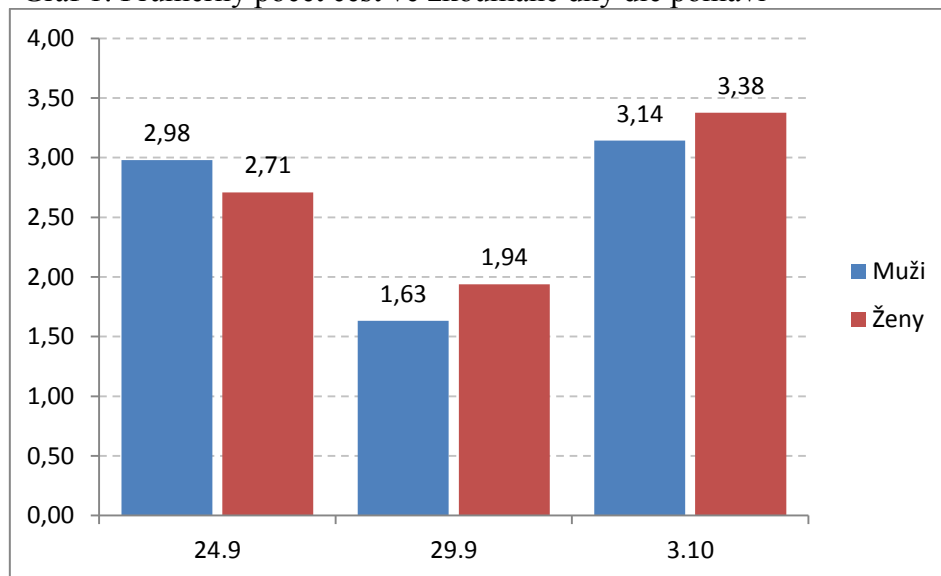
	Zjišťované	Nezjišťované	Zjišťované [%]	Nezjišťované [%]
Počet cest	395	370	51,6	48,4
Vzdálenost [km]	3 628,8	4 363,5	45,4	54,6
Čas [min]	7 161	8 973	44,4	55,6

Zdroj: vlastní šetření

7.2 GENDEROVÉ ROZDÍLY

Následující kapitola se bude zabývat rozdíly mezi dopravním chováním mužů a žen na základě výsledků získaných při dotazníkovém šetření v POÚ Kouřim v roce 2012. Tímto tématem se zabývala zejména Jindrová (2013), ale Květoň (2014) se mu ve své práci také – byť okrajově – věnoval.

Graf 1: Průměrný počet cest ve zkoumané dny dle pohlaví

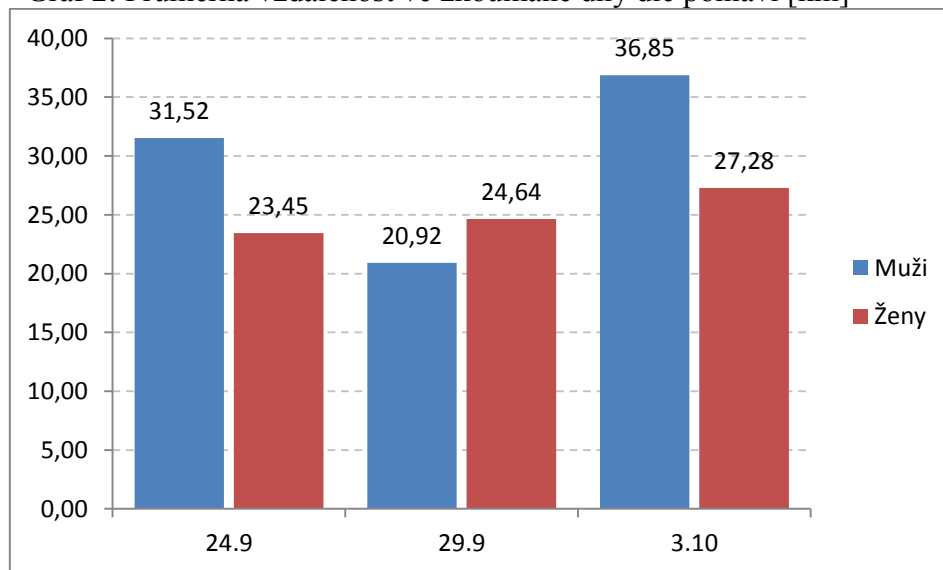


Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 1 je patrné, že na rozdíl od kolegů (Jindrová 2013, Květoň 2014) ženy provedly více cest ve středu a v sobotu (namísto pondělí a soboty). Muži vykonali v oba pracovní dny podobný počet cest. Rozdíl mezi pondělím (146 cest) a středou (154 cest) byl pouze 6 cest ve prospěch středy. Zcela jiná situace byla u žen. Ty v pondělí vykonaly 146 cest a ve středu cest 162. Tého rozdílu způsobila zejména více volnočasových aktivit a cesty za nákupy. Zejména ženy samostatně výdělečně činné, které byly v pondělí 29. září poměrně neaktivní, se 3. října zasloužily o tento nárůst. Celkově ženy provedly 385 cest, což je skoro stejně jako u mužů, jejichž počet je 380.

Hodnoty z Grafu 2 ukazují průměrnou vzdálenost. V pracovních dnech muži urazí větší počet kilometrů než ženy. Tento rozdíl však není tak markantní jako u Jindrové (2013), či Květoně (2014). U obou kolegů lze u žen pozorovat přibližně poloviční hodnoty než u mužů. V případě POÚ Kouřim toto nezjišťujeme. Průměrné „mužské“ vzdálenosti se mohou rovnat s počtem kilometrů mužů v POÚ Písek (Jindrová 2013). Ženské hodnoty se však spíše shodují s hodnotami zjištěnými v ORP Blatná (Květoň 2014). Důvody lze mimo jiné hledat v rozdílných polohách zkoumaných oblastí.

Graf 2: Průměrná vzdálenost ve zkoumané dny dle pohlaví [km]



Zdroj: vlastní šetření

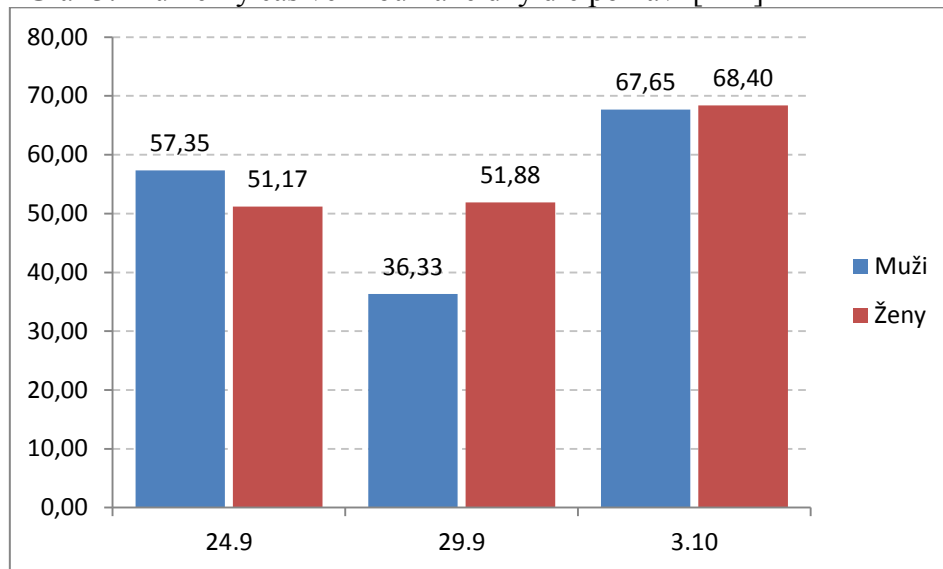
POÚ Kouřim je spádově nehomogenní venkovskou oblastí s poměrně nevýznamným – zejména ze socioekonomického hlediska - střediskem ve městě Kouřim. Jednotlivé obce patří spíše pod vliv Kolína, Prahy, Peček, Českého Brodu, či dokonce Sázavy a Kutné Hory (zejména Ždánice, Malotice, Barchovice, Horní Kruty). Většina služeb (v Kouřimi se například nachází pouze samoobsluha), veškeré sekundární vzdělání i většina pracovních příležitostí se nachází mimo území POÚ avšak v zdánlivě blízké vzdálenosti. Oproti tomu POÚ Písek je zázemím bývalého okresního města Písek a lidé tak nemusí urazit takové vzdálenosti za prací, vzděláním, či službami. ORP Blatná je prostorově rozsáhlejším územím a proto se dají očekávat delší uražené vzdálenosti. Dalším faktorem je větší vzdálenost k bývalému okresnímu městu Strakonice, či městu Písek (a jiným), kde jsou zajištěny pracovní příležitosti, služby a vzdělání pro oblast ORP Blatná.

Výsledky víkendového dne jsou podobné spíše výsledkům Jindrové (2013). Lze však obecně říci, že stejně jako v případech kolegů byly zaznamenány nižší hodnoty než po oba pracovní dny a ženy urazily více kilometrů. V porovnání s ORP Blatná se však u POÚ Kouřim jednalo o přibližně poloviční hodnoty. Celkově muži ujeli 4 374,8 kilometru oproti 3 617,5 kilometrům žen.

Graficky zobrazené hodnoty času (Graf 3), získané při šetření, spíše než grafu vzdáleností (Graf 2) odpovídají trendu grafu počtu cest (Graf 1). Tato situace je dána zejména tím, že muži se dopravují více osobními automobily, které jsou nejrychlejším způsobem cestování. Proti tomu ženy využívaly nejčastěji chůzi a hromadné dopravní prostředky. Muži

tímto způsobem urazí větší vzdálenosti než ženy za podobný časový úsek. Nejmarkantněji je toto možné pozorovat v případě středy 3. 10. 2012. Přestože průměrně strávili na cestách skoro stejný čas, muž urazil více kilometrů. Jeho průměrná rychlost byla přibližně 32,7 kilometrů za hodinu. Žena se však průměrně pohybovala pouze 23,9 kilometrovou rychlostí.

Graf 3: Průměrný čas ve zkoumané dny dle pohlaví [min]



Zdroj: Vlastní šetření

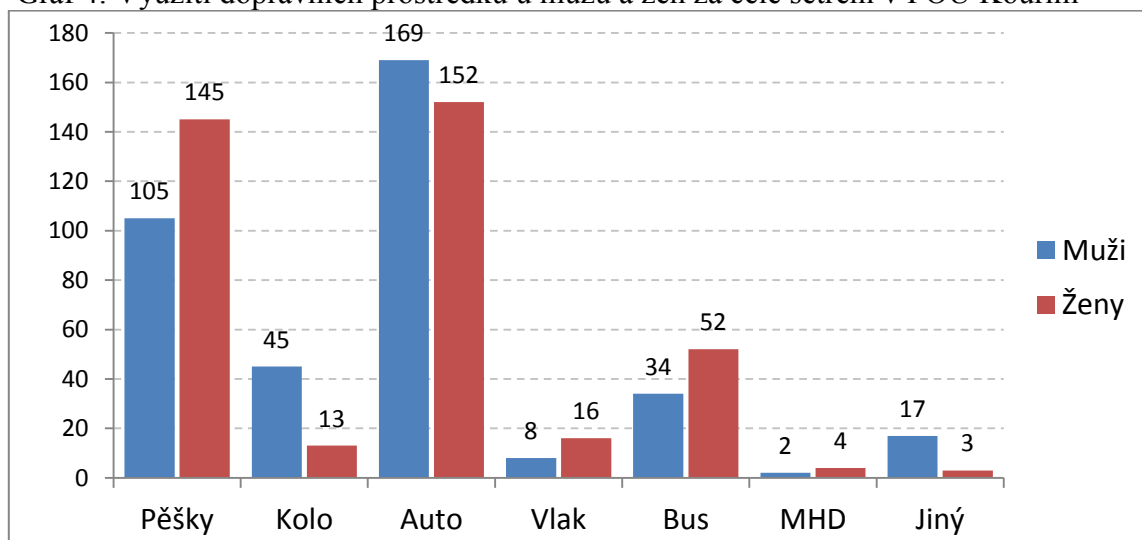
7.2.1 Rozdíly ve využití dopravních prostředků

Tématu využití dopravních prostředků se budu věnovat dále ve své práci, proto se zaměřím pouze na popis rozdílů mezi muži a ženami. Ženy, jak víme například z prací zahraničních geografů Moyi a Palomarese (2012), Layose (2007) nebo českých geografů a geografek Ivana a Tvrdeho (2006), či Pergla a Nováka (2010) se pohybují na krátké vzdálenosti převážně pěšky a využívají hromadné způsoby dopravy více než muži. Zejména v domácnostech s jedním automobilem jsou jeho výhradním uživatelem muži.

Tento trend se potvrdil i v případě POÚ Kouřim. Na grafu 4 si můžeme povšimnout, že ženy za celkové období vykonaly pěšky o 40 cest více než muži. Ženy také více využívaly všechny druhy veřejné hromadné dopravy. Veřejnou dopravu využily k 72 cestám. Muži využili vlak, autobus nebo prostředek MHD pouze v 44 případech. Ve 169 případech se však při svých cestách přepravovali osobním automobilem. U využití osobního automobilu však mezi pohlavími nesledujeme takový znatelný rozdíl jako například v práci Pergla a Nováka (2010), která se zabývala dopravním chováním obyvatel suburbií Prahy – konkrétně Jesenice.

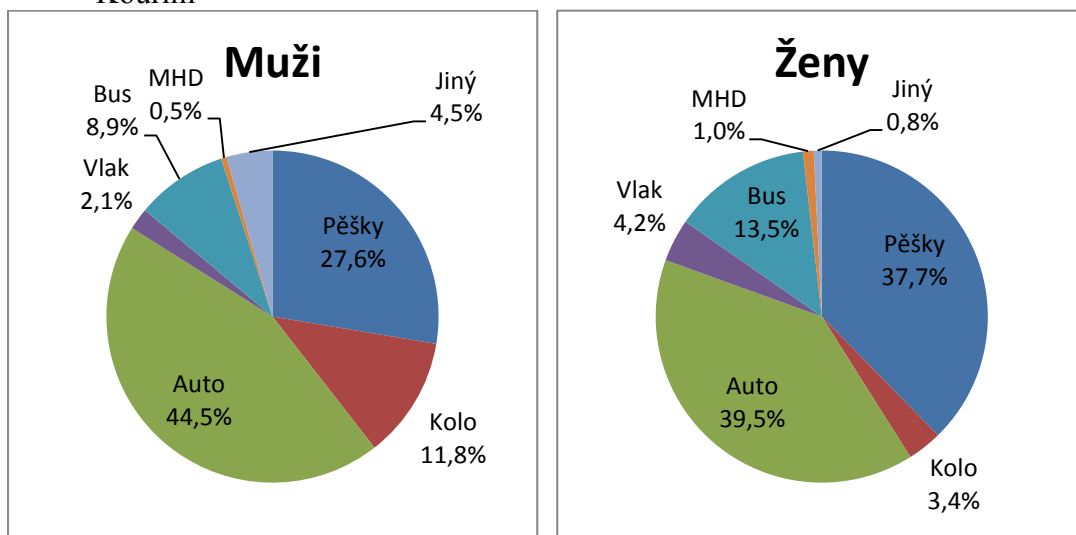
Na Grafech 5 a 6 můžeme srovnat podíl jednotlivých dopravních prostředků u mužů i žen v POÚ Kouřim a POÚ Písek (Jindrová 2013). Na první pohled je zřejmé, že obyvatelé POÚ Kouřim se pohybují méně (resp. tyto cesty mají nižší podíl na celku) pěšky než obyvatelé Písecka. Toto je způsobeno zejména rozdílnou povahou oblasti (město a zázemí x venkov), což jsem zmiňoval již dříve.

Graf 4: Využití dopravních prostředků u mužů a žen za celé šetření v POÚ Kouřim



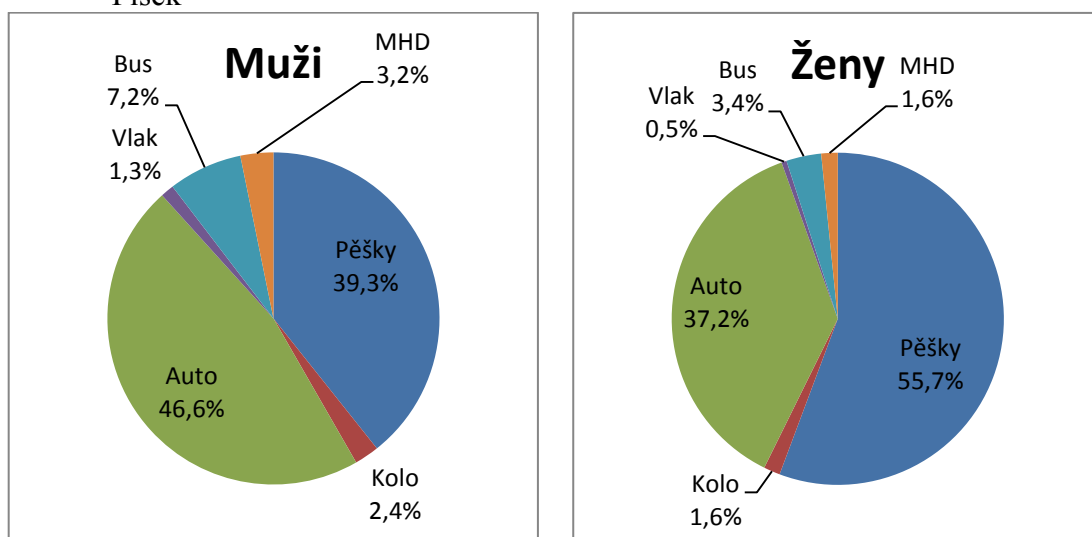
Zdroj: Vlastní šetření

Graf 5: Podíl dopravních prostředků na počtu cest u mužů a žen za celé šetření v POÚ Kouřim



Zdroj: Vlastní šetření

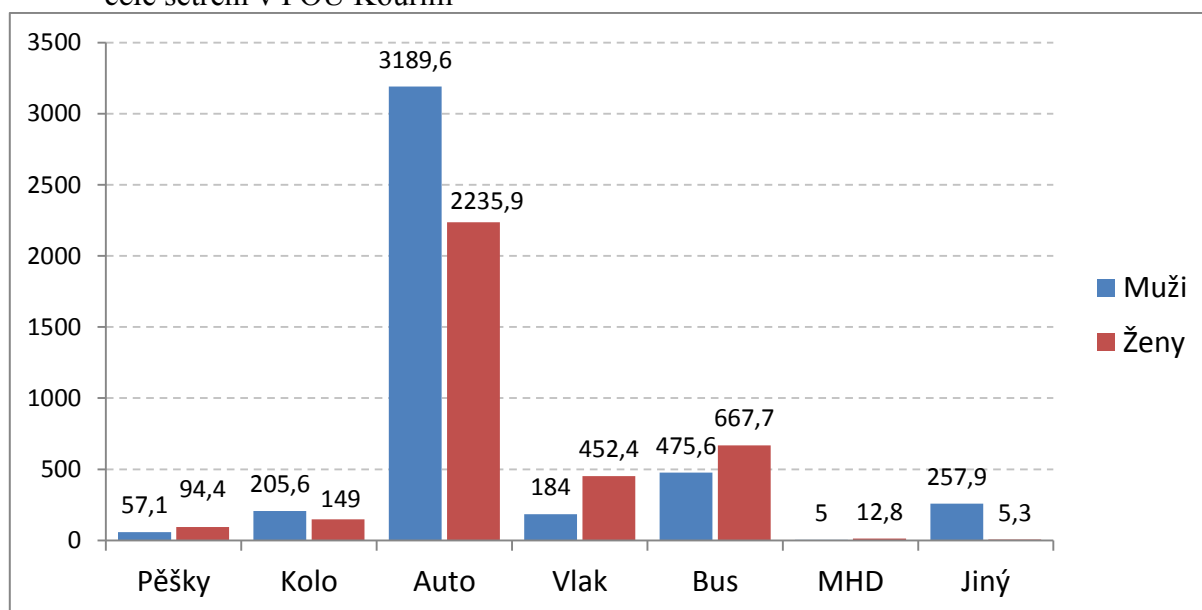
Graf 6: Podíl dopravních prostředků na počtu cest u mužů a žen za celé šetření v POÚ Písek



Zdroj: Jindrová 2013

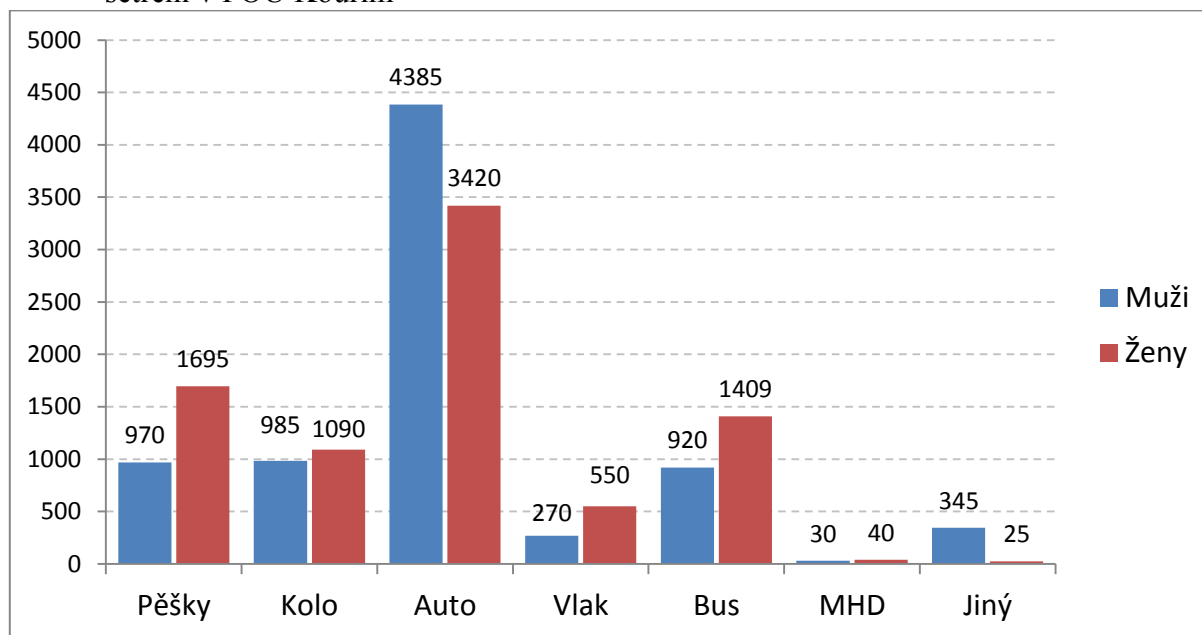
Ženy z Kouřimska dokonce využívají osobní automobil více než pěší cesty. Tento jev si lze vysvětlit zejména absencí zaměstnání a služeb v neblížší (tj. docházkové) vzdálenosti. Ženy jsou tak nuceny dojíždět do zaměstnání, do škol, či za službami. K tomu využívají právě osobní automobily (ať už jako řidičky nebo spolujezdkyně) a veřejnou hromadnou dopravu. Neměstská veřejná doprava je oproti POÚ Písek více využívána, což je zřejmě zase způsobeno jinou povahou území a složením obyvatelstva.

Graf 7: Počet kilometrů vykonaných muži a ženami jednotlivými dopravními prostředky za celé šetření v POÚ Kouřim



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 8: Počet minut vykonaných muži a ženami jednotlivými dopravními prostředky za celé šetření v POÚ Kouřim



Zdroj: Vlastní šetření

Na základě Grafů 4, 7 a 8 je možné říci, že ženy vykonávaly více delších pěších cest. Žena při průměrné cestě pěšky ušla přibližně 650 metrů za 11,7 minuty. Muž však průměrně urazil vzdálenost 544 metrů v 9,25 minutách. Jízdní kolo používali muži častěji na kratší vzdálenosti a jezdili rychlejším tempem než ženy. Muž průměrně ujel 4,57 kilometru za 22 minut. Cesta ženy na kole byla dlouhá 11,46 km a trvala 84 minut. Z toho vyplývá, že ženy na rozdíl od mužů používaly kola zejména k volnočasovým aktivitám. Přestože v počtu vykonaných cest osobním automobilem nebyl mezi pohlavími velký rozdíl graf vzdáleností a času tento rozdíl ukázal. Muži celkově automobily urazili o 953,7 kilometrů více a za volanty strávili o 16 hodin a 5 minut (965 minut) více než ženy. Průměrně však je rozdíl pouze 4,2 kilometru a 3,5 minuty ve prospěch mužů (18,9 km; 26 min). Jak jsem již zmínil dříve, ženy vykonají více cest veřejnou hromadnou dopravou než muži. Celková vzdálenost, kterou příslušnice něžného pohlaví tímto druhem dopravy vykonají, je 1 132,9 kilometrů (vlak: 452,4 km; autobus: 667,7 km; MHD: 12,8 km). Muži hromadnou dopravou ujedou pouze přibližně 58,5% vzdálenosti, co ženy. Největší podíl na celkových 664,6 kilometrech má přeprava autobusem (475,6 km) následovaná vlaky (184 km), městská hromadná doprava hraje minimální roly (5 km). U mužů si můžeme všimnout nemalého počtu kilometrů za použití dopravních prostředků z kategorie „Jiný“. Jedná se zejména o jednostopá a dvoustopá vozidla,

kteřá nejsou osobními automobily (dodávka, nákladní automobil). Muži, což je i logické, tyto dopravní prostředky využívají (pracovní i volnočasové aktivity) častěji než ženy.

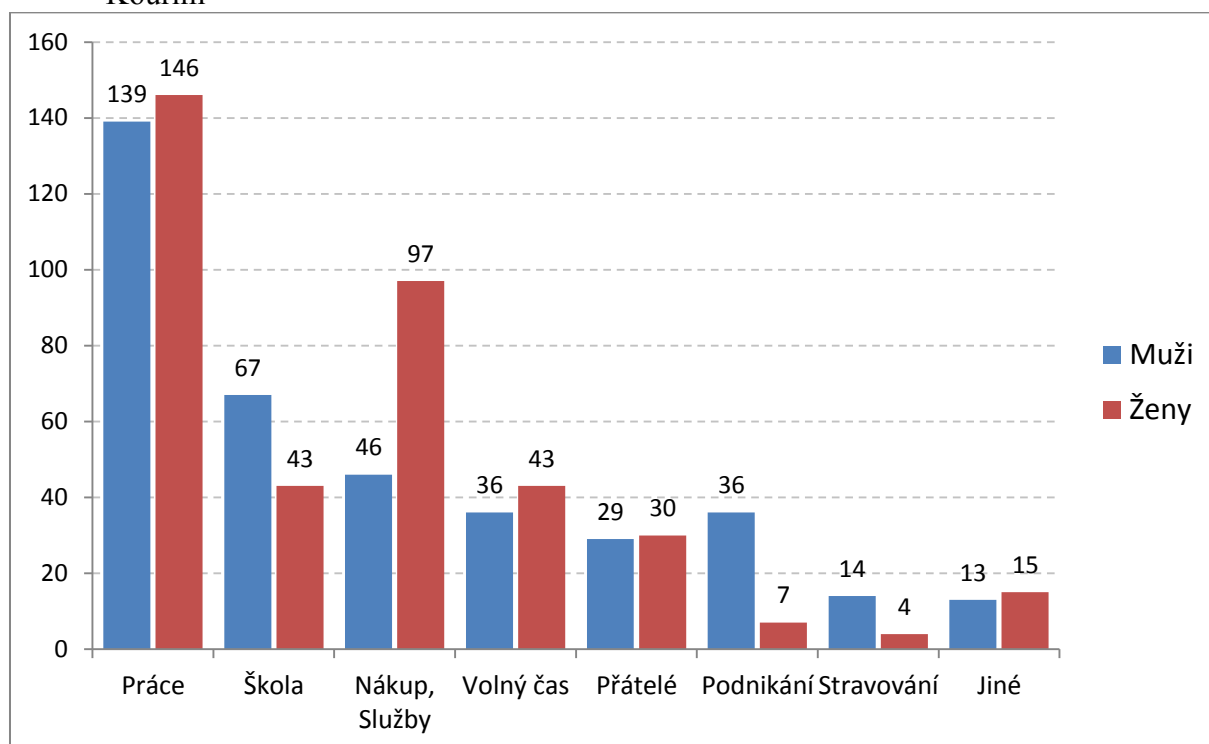
7.2.2 ROZDÍLY V ÚČELECH CEST

Stejně jako u minulé podkapitoly lze očekávat jisté podobnosti ve výsledcích s pracemi geografů, kteří se na toto téma zaměřili (např. Moya, Palomares (2012); Layos (2007), Ivan, Tvrđý (2006) a další). Lze zejména očekávat, že muži, kteří jsou standardně bráni jako živitelé rodin, budou vykonávat zejména cesty do/z práce a pracovní cesty. Ženám je běžně přiřazována úloha pečovatelek o rodinu. Z tohoto důvodu lze očekávat větší počet cest za nákupy, službami než u mužů. Ženy jsou také brány jako více společenské než muži a tak u nich lze očekávat více cest ve volnočasových kategoriích (volný čas, návštěvy rodiny a přátel).

Z Grafu 9 je patrné, že hned první předpoklad u mužů se nesplnil. Příčinu lze hledat zejména v potřebě mužů i žen dojíždět za prací mimo území obcí. Což vytváří z počtu cest nereprezentativní ukazatel a snižuje to rozdíly mezi ženami a muži. Průměrný muž, který do práce nejčastěji dojíždí osobním automobilem, zpravidla při cestě do zaměstnání vykoná (resp. zapíše) pouze jednu cestu. Z místa bydliště dojedje do místa zaměstnání. Oproti tomu průměrná žena při cestě do zaměstnání musí vykonat pěší cestu do stanice veřejné hromadné dopravy, odkud jí příslušný dopravní prostředek dopraví do jiné stanice. Z této stanice však musí nejčastěji opět dojít do místa zaměstnání. Tímto její jediná cesta do zaměstnání znamená 3 záznamy do šetření. Je tedy potřebné zohlednit i ostatní aspekty cestování, jako je například vzdálenost a čas. Na podílu mužských cest však budou mít cesty do/ze zaměstnání dominantní postavení.

Muži však vykonali více pracovních cest (podnikání) než ženy. Důvod lze spatřovat zejména v jejich počtu. OSVČ mužského pohlaví se zapojilo 8, zatímco ženy jsou samostatně výdělečně činné pouze dvě. Ženy vykonaly o více než 100% více cest za nákupy nebo službami. U volnočasových cest jsou však rozdíly mezi oběma pohlavími nepatrné.

Graf 9: Počet cest vykonaných muži a ženami za určitým účelem za celé šetření v POÚ Kouřim

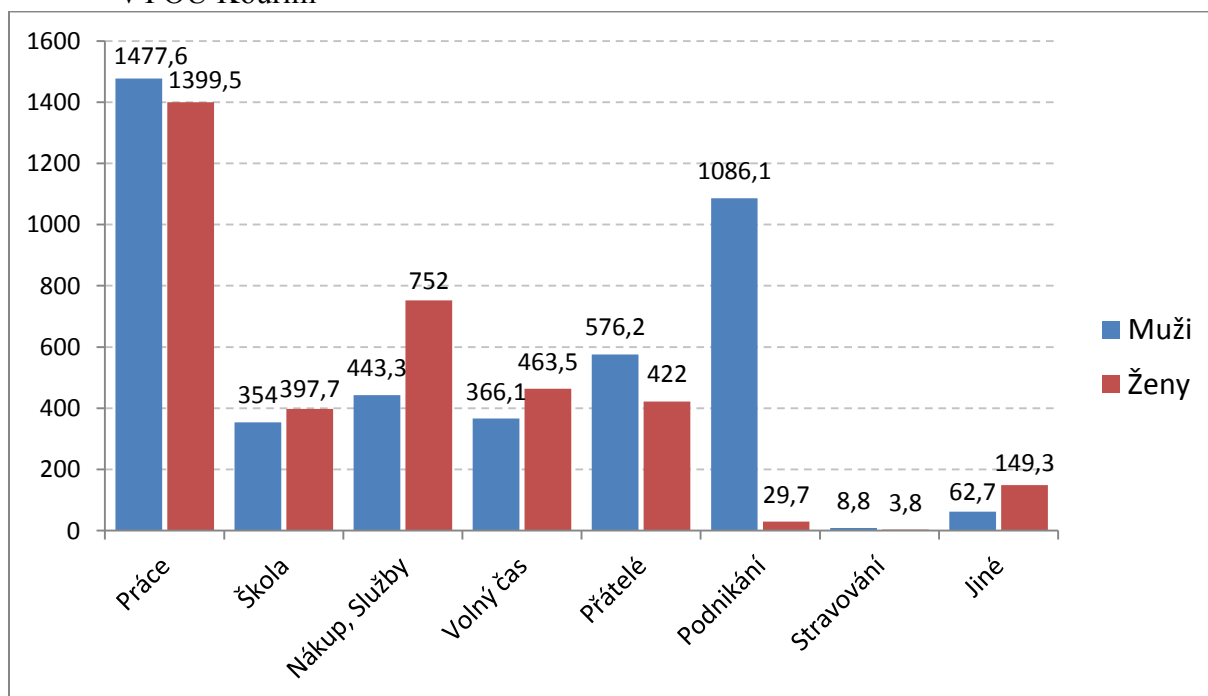


Zdroj: Vlastní šetření

Již zmíněná nutnost žen dojíždět za prací na delší vzdálenost zapříčinila, že rozdíl mezi vzdálenostmi cest „do/z práce“ je pouze 78,1 kilometrů (Graf 10) a časový rozdíl dělá pouze 20 minut (Graf 11). Pracovní cesty mužů (Podnikání) byly v průměru nejdelšími i nejdéle trvajících cestami. Průměrnou pracovní cestou muž ujel přibližně 30,2 km za 36 minut. Přesto, že se to zdá málo je nutné podotknout, že průměrná cesta muže do zaměstnání zabrala 19 minut a bylo při ní překonáno 10,6 kilometru.

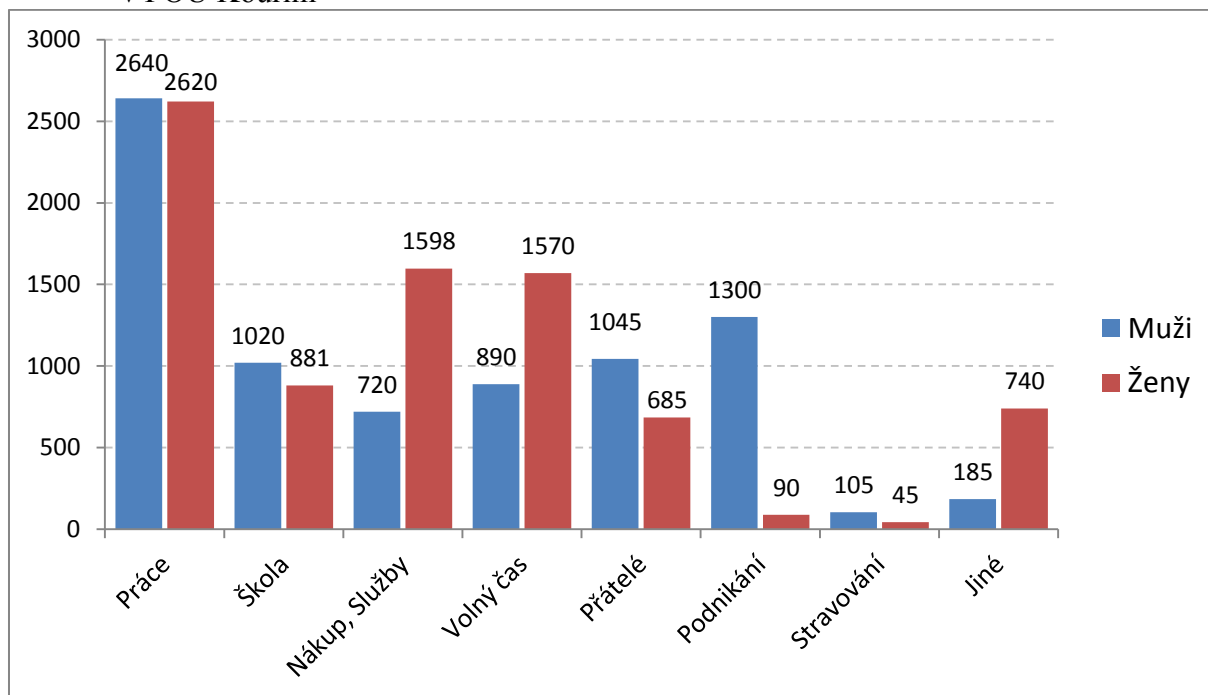
Z Grafu 10 a Grafu 11 vyplývá, že muži urazili pouze přibližně 59% vzdálenosti a 45% času žen na cestách za nákupy a službami. Muži urazili za svými přáteli a známými větší vzdálenost a na cestě strávili delší čas než ženy.

Graf 10: Počet kilometrů vykonaných muži a ženami za určitým účelem za celé šetření v POÚ Kouřim



Zdroj: Vlastní šetření

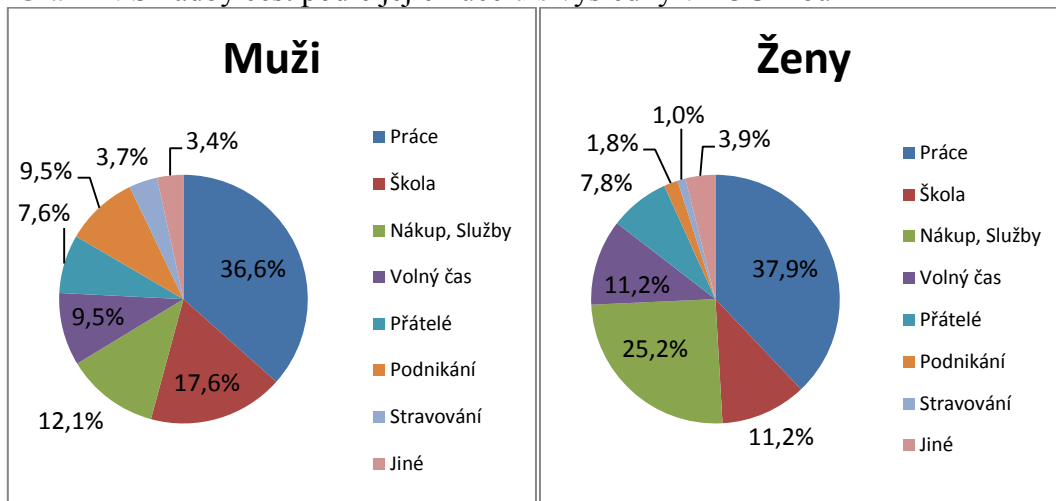
Graf 11: Počet minut vykonaných muži a ženami za určitým účelem za celé šetření v POÚ Kouřim



Zdroj: Vlastní šetření

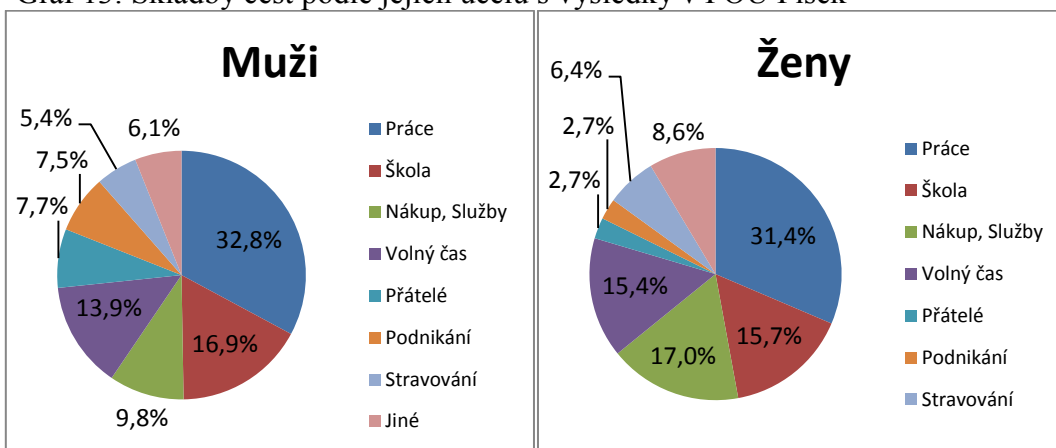
Graf 12 a Graf 13 slouží k porovnání skladby cest podle jejich účelu s výsledky v POÚ Písek (Jindrová 2013).

Graf 12: Skladby cest podle jejich účelu s výsledky v POÚ Kouřim



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 13: Skladby cest podle jejich účelu s výsledky v POÚ Písek



Zdroj: Jindrová 2013

V grafech mužů i žen z POÚ Kouřim mají větší podíl cesty za účelem pracovní činnosti (práce + podnikání) než v případě POÚ Písek. U mužů je to dohromady 46,1% a u žen 39,7% cest.

„Cesty do škol“ a „návštěvy rodiny a přátel“ jsou u obou mužských skupin vyrovnané. Ve struktuře cest mužských obyvatel POÚ Kouřim mají větší roli cesty za nákupy a službami. Oproti tomu „Písečtí“ muži více cestují za účelem stravování a své cesty více využívají k volnočasovým aktivitám.

Větší rozdíly nalezneme u žen. Obyvatelky POÚ Kouřim mají cesty zaměřené zejména na práci a na povinnosti k rodině, což se projevuje zejména 37,9% podílem cest „do/z práce“ a 25,2%, které spadají do kategorie „na/z nákupu, služby“. Oproti ženám z POÚ Písek se vyznačují větším podílem návštěv rodiny a přátel. Méně však využívají cest pro svůj volný čas a za účelem stravování se.

7.3 VYUŽITÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V POÚ KOUŘIM

Tato kapitola bude věnována problematice využití dopravních prostředků při každodenní prostorové mobilitě na základě výsledků získaných při dotazníkovém šetření v POÚ Kouřim v roce 2012.

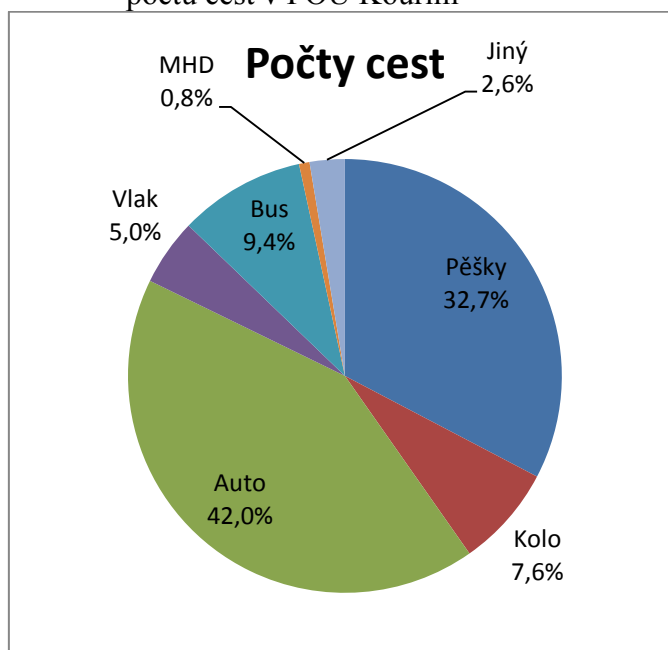
Tab. 7: Celkové výsledky dopravních prostředků v POÚ Kouřim

	Pěšky	Kolo	Auto	Vlak	Bus	MHD	Jiný	Celkem
Počet cest	250	58	321	24	72	6	20	765
Kilometry	151,5	354,6	5 425,5	678,6	1 101,1	17,8	263,2	7 992,3
Minuty	2 665	2 075	7 805	820	2 329	70	370	16 134

Zdroj: Vlastní šetření

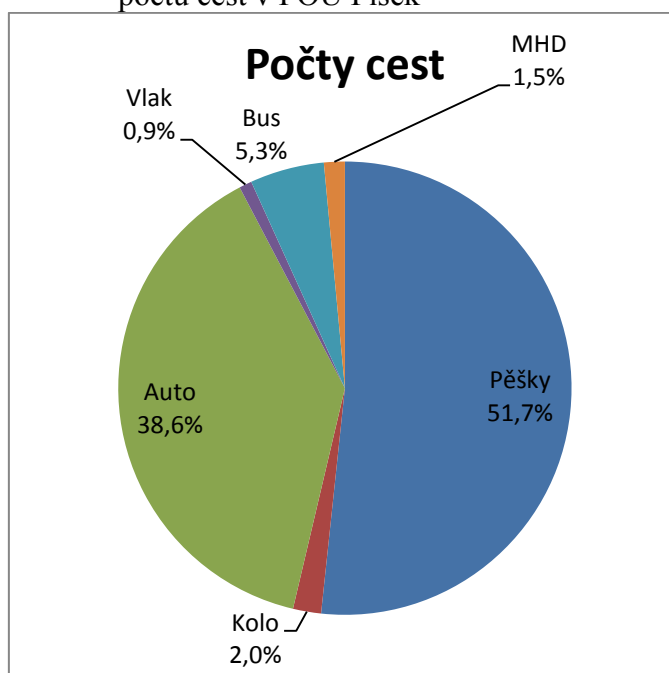
Tabulka 7 dává přehled o celkovém počtu cest, vzdálenosti a času vykonaných jednotlivými dopravními prostředky. Pro porovnání využijeme Graf 14, kde jsou zaznamenány relativní hodnoty počtů cest.

Graf 14: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest v POÚ Kouřim



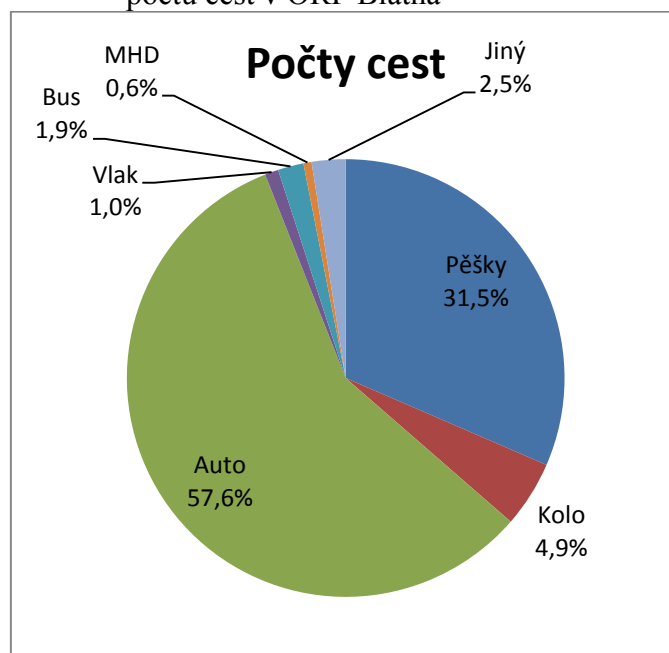
Zdroj: Vlastní šetření

Graf 15: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest v POÚ Písek



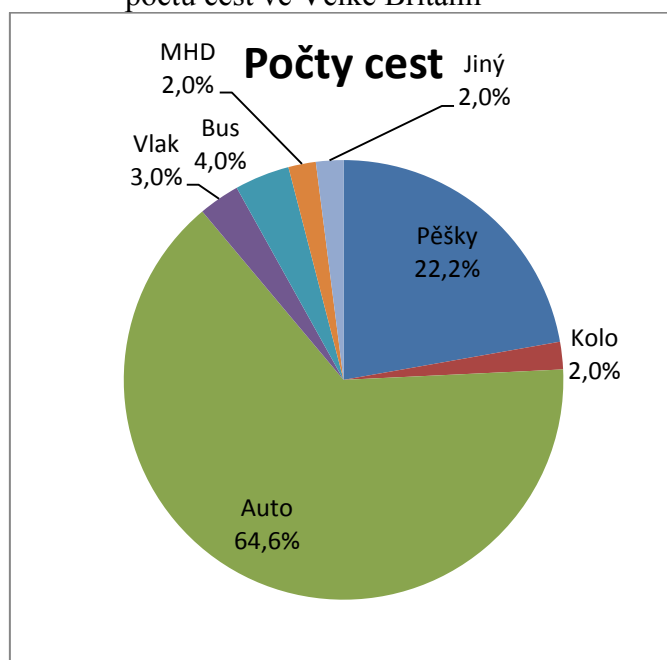
Zdroj: Jindrová 2013

Graf 16: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest v ORP Blatná



Zdroj: Květoň 2014

Graf 17: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest ve Velké Británii



Zdroj: National travel survey 2012

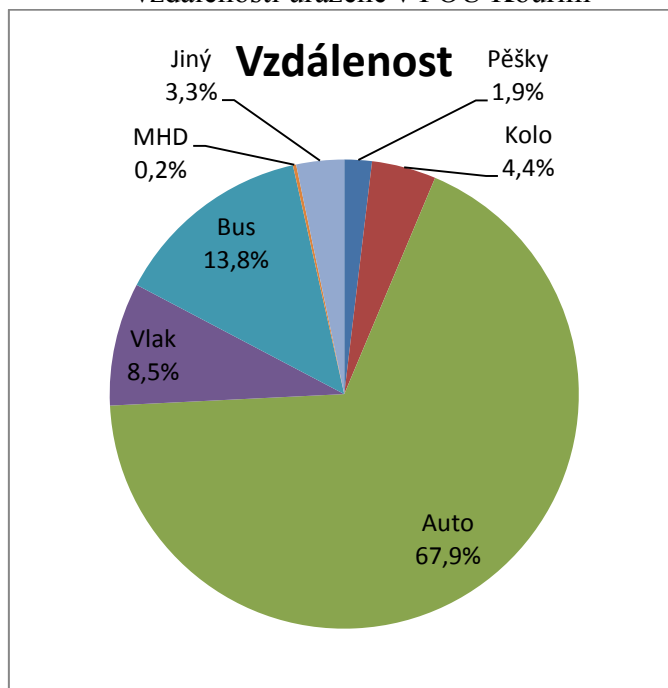
Relativní výsledky šetření v POÚ Kouřim je možné srovnat s výsledky Jindrové (2013), která zkoumala prostorovou mobilitu v POÚ Písek (Graf 15). Stejným tématem se v ORP Blatná (Graf 16) zabýval Květoň (2014). Posledním výzkumem (Graf 17) jehož výsledky zveřejňuje je National travel survey 2012 (2013), což je statistika dopravního chování britského obyvatelstva.

POÚ Kouřim má svou sídelní strukturou nejbližší k ORP Blatná, kterou se zabýval Květoň (2014). Tomu odpovídají i výsledky prostorové mobility. U obou území můžeme pozorovat velmi podobný podíl pěších cest, cest, při kterých byla použita MHD a – což je překvapivé – i jiné dopravní prostředky mají podobný podíl na vykonaných cestách. Obě území se však liší podílem individuální automobilové a veřejné hromadné dopravy. V ORP Blatná se podílí individuální automobilová doprava na 57,6% všech vykonaných cest. Hromadná doprava hraje naprosto banální funkci – autobusová doprava 1,9%, železniční doprava 1%. Oproti tomu v POÚ Kouřim má individuální doprava pouze 42% podíl. Autobusová doprava má 9,4% a osobní vlaková doprava 5% podíl na veškerých cestách.

POÚ Písek (Jindrová 2013) je hodně urbanizované území v okolí města Písek s převážně mštským obyvatelstvem. Většina cest se koná na kratší vzdálenosti, takže si můžeme všimnout většího podílu pěších cest než v případě POÚ Kouřim. Potřeba obyvatel

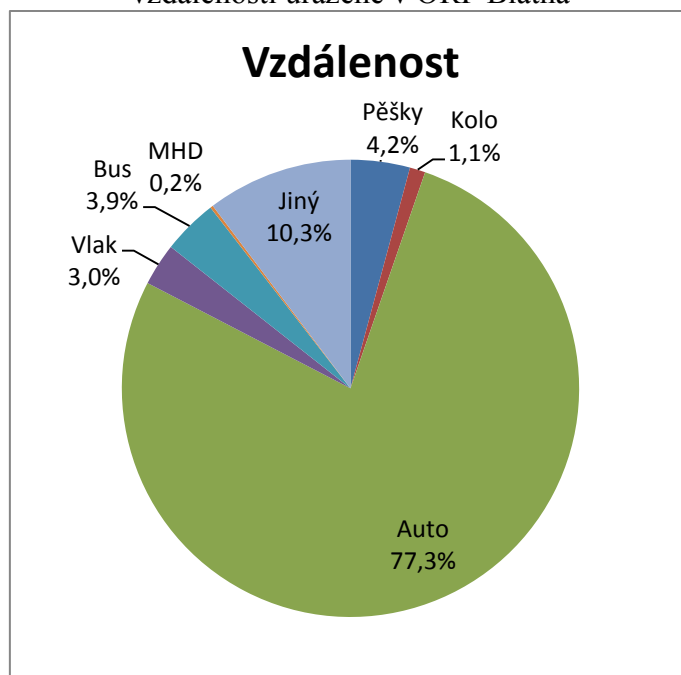
Kouřimska dojíždět za prací, vzděláním a službami zvyšuje podíl individuální i hromadné dopravy na úkor pěších cest.

Graf 18: Podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti uražené v POÚ Kouřim



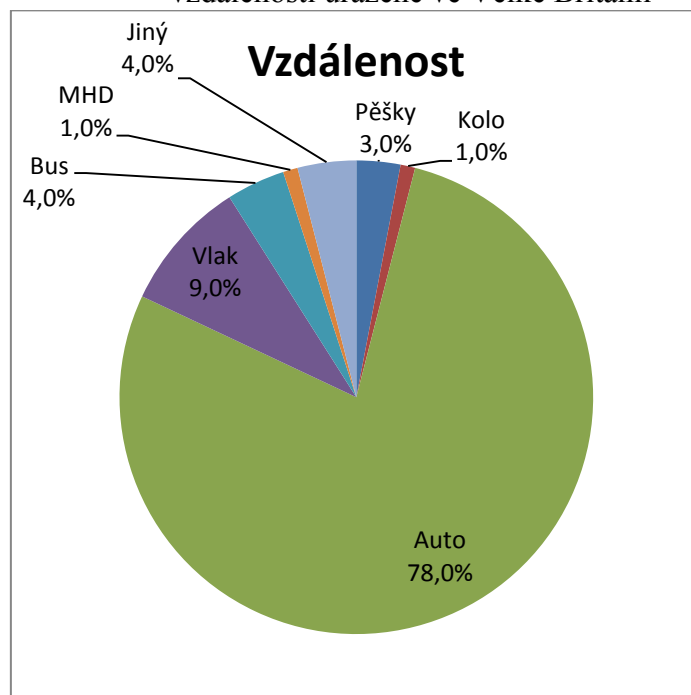
Zdroj: Vlastní šetření

Graf 19: Podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti uražené v ORP Blatná



Zdroj: Květoň 2014

Graf 20: Podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti uražené ve Velké Británii



Zdroj: National travel survey 2012

Pokud sledujeme podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti výsledky šetření v POÚ Kouřim (Graf 18) můžeme opět porovnat s výsledky v ORP Blatná (Květoň 2014) (Graf 19) a National travel survey 2012 (Graf 20). Výsledky z šetření Jindrové, které provedla v roce 2013 na území POÚ Písek, nejsou pro tento účel bohužel dostupné.

Překvapivým rozdílem mezi oběma českými územími je nižší podíl pěších cest na celkové vzdálenosti. Byť tento rozdíl tvoří z celkového hlediska pouze 2,3%, v bližším pohledu zjistíme, že obyvatelé POÚ Kouřim urazili pěšími cestami pouze přibližně 45% vzdálenosti, kterou urazili respondenti v ORP Blatná. A to i přesto, že tento druh dopravy využívali více než jihočeši.

To samé lze sledovat i u využití dopravních prostředků z kategorie „jiné“. V tomto případě však jde o to, že obyvatelé POÚ Kouřim se těmito dopravními prostředky přepravovali v průměru na kratší vzdálenosti než obyvatelé Blatenska. Rozdíl je ještě více markantní než u cest pěších. Přesto, že u těchto dopravních prostředků pozorujeme přibližně stejný podíl na celkovém počtu vykonaných cest na obou zkoumaných územích, obyvatelé ORP Blatná jimi urazily více než 3x větší vzdálenost. Lze usuzovat, že byly v ORP Blatná mimo jiné využívány i jako alternativní dopravní prostředek k automobilům, či hromadné dopravě při cestách do zaměstnání.

Ostatní změny nebyly tak překvapivé. Tyto rozdíly korespondovaly s rozdíly, které jsme zaznamenal již při porovnání počtů cest. Podíl veřejné hromadné dopravy je logicky mnohem vyšší u POÚ Kouřim. Zejména podíl železnice se dá srovnávat spíše s údaji z National travel survey 2012 (Graf 19). Osobní železniční a autobusová doprava se podílejí dohromady přibližně na 15% cest a 1/5 vzdálenosti. V tomto poznatku můžeme spatřovat existenci kvalitní infrastrukturu veřejné dopravy v POÚ Kouřim.

Tab. 8: Počty cest jednotlivých dopravních prostředků

Počty cest	Pěšky	Kolo	Auto	Vlak	Bus	MHD	Jiný
Práce	88	21	108	24	34	6	4
Škola	40	4	18	0	48	0	0
Nákup, Služby	52	8	81	0	2	0	0
Volný čas	35	8	26	0	0	0	10
Přátelé	11	6	41	0	0	0	1
Podnikání	4	1	34	0	0	0	4
Stravování	11	4	3	0	0	0	0
Jiné	9	6	10	0	2	0	1

Zdroj: Vlastní šetření

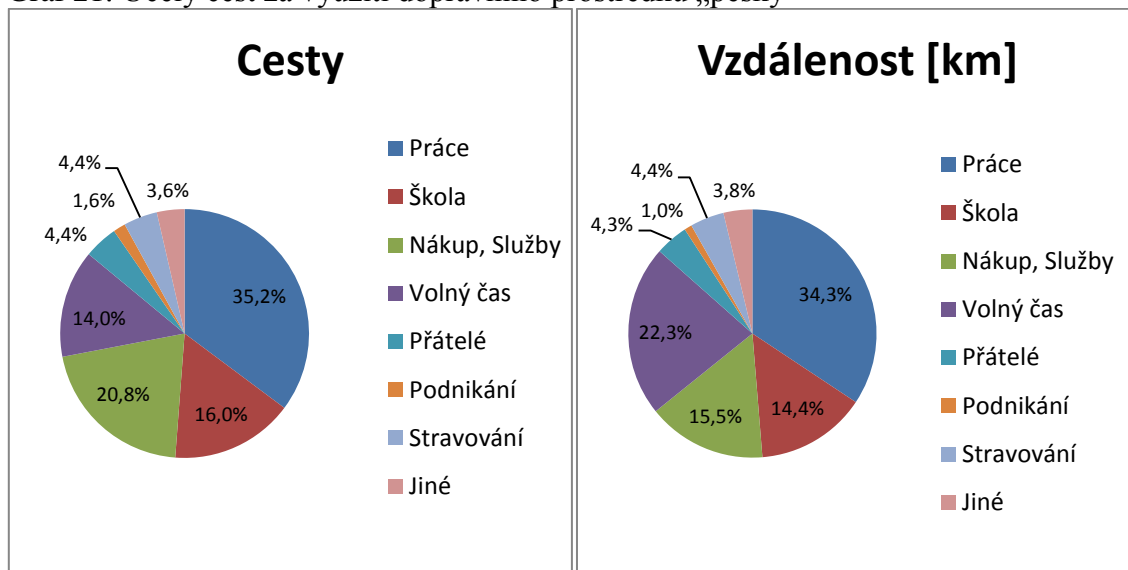
Tab. 9: Počty kilometrů jednotlivých dopravních prostředků

Kilometry	Pěšky	Kolo	Auto	Vlak	Bus	MHD	Jiný
Práce	52	64,2	1476	636,4	553,3	17,8	77,4
Škola	21,8	14,4	184,1	0	531,4	0	0
Nákup, Služby	23,5	4,4	1151	0	16,4	0	0
Volný čas	33,8	124,3	560,4	0	0	0	111,1
Přátelé	6,5	64,6	924,9	0	0	0	2,2
Podnikání	1,5	18,5	1024	0	0	0	72
Stravování	6,7	2,4	3,5	0	0	0	0
Jiné	5,7	61,8	101,8	0	42,2	0	0,5

Zdroj: Vlastní šetření

V Tabulce 8 jsou zaznamenány počty cest jednotlivých dopravních prostředků dle účelu cest. V Tabulce 9 máme uvedeny počty uražených kilometrů.

Graf 21: Účely cest za využití dopravního prostředku „pěšky“



Zdroj: Vlastní šetření

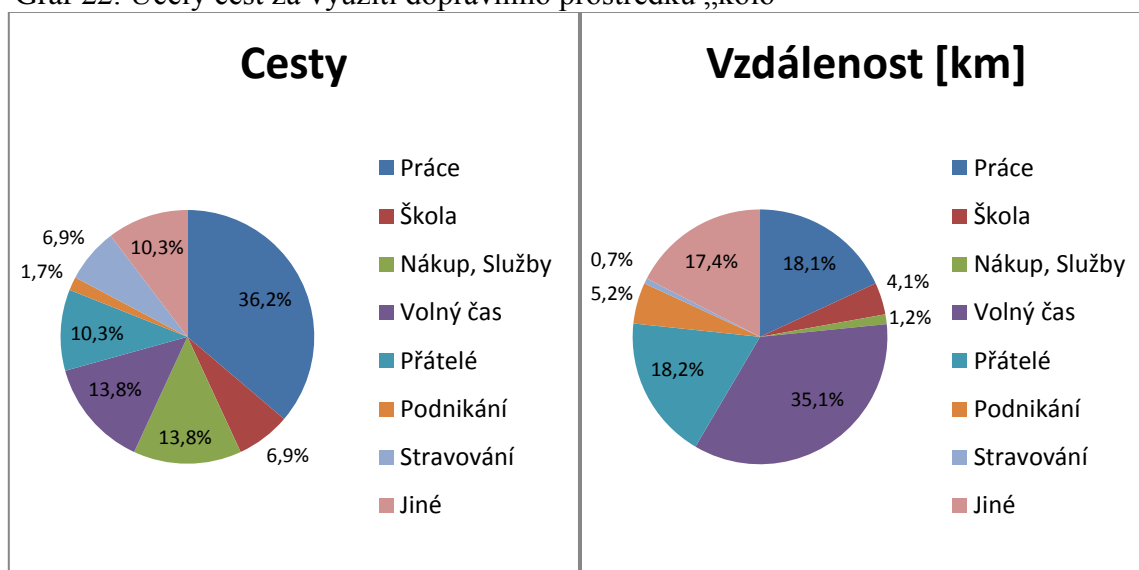
Pěšky celkově respondenti udělali 250 cest, urazili při nich 151,5 kilometru za 2 665 minut. Průměrné hodnoty pro jednoho respondenta je tedy 2,57 cesty, 1,56 kilometru a 27,47 minuty. Nejvíce (35,2%; 88 cest) pěší chůzi respondenti využívali k cestě „do/z práce“ a „na/z nákupu, služby“ (20,8%; 52 cest). Podobný podíl zaznamaly cesty „do/ze školy“ (16%; 40 cest) a v rámci volného času (14%; 35 cest) a shodný (4,4%; 11 cest) „návštěvy rodiny a přátel“ a cesty za stravováním. Zejména za účelem pracovních cest a podnikání byla chůze pouze doplňkovým prostředkem přepravy (1,6%; 4 cesty) používaná například k přesunu z parkoviště na místo určení, kam nebylo možné dojet automobilem.

Nejdelší cesty urazili obyvatelé POÚ Kouřim samozřejmě cestami do a ze zaměstnání (34,8%; 52 km). Volný čas (22,3%; 33,8 km) a cesty za nákupy a službami (15,5%; 23,5 km) si v případě počtu uražených kilometrů vyměnili svá pořadí. Vzdálenostní podíly zbylých účelů cest odpovídaly přibližně jejich podílům na počtu cest.

Kolo si jako dopravní prostředek respondenti vybrali při 58 cestách, urazili na něm 354,6 kilometrů za 2 075 minut. Strukturu cest na kole můžeme pozorovat na Grafu 21. Největší podíl počtu cest i uražené vzdálenosti mají cesty „do/z práce“ (21 cest; 64,2 km). K cestování do a ze škol byl bicykl využit pouze ve 4 případech na celkovou vzdálenost 14,4 kilometru. K cestám na nákup nebo za službami a k volnočasovým aktivitám bylo kolo využito v 8 případech, vzdálenost volnočasových cest však byla 124,3 kilometru, zatímco cesty do obchodů se udály pouze na vzdálenost 4,4 kilometrů. Další shodný počet cest (6) můžeme pozorovat u cest za přáteli a cest s jiným účelem. U této dvojice cest však není tak

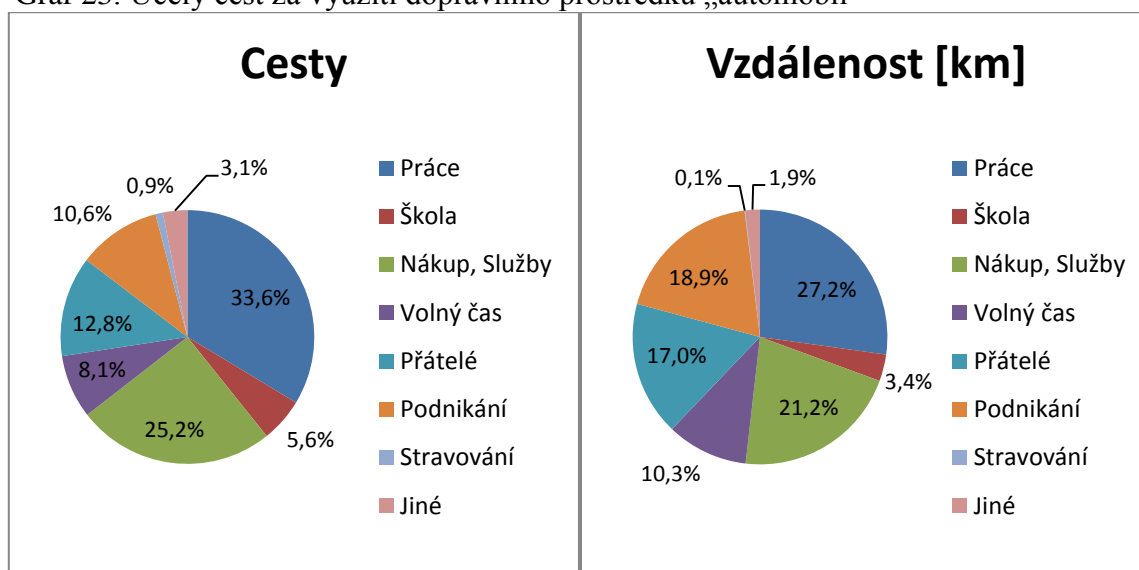
markantní rozdíl ve vzdálenosti, jako tomu bylo u předešlé dvojice. Celkem zajímavým výsledkem je existence jedné cesty za podnikáním na vzdálenost 18,5 kilometru.

Graf 22: Účely cest za využití dopravního prostředku „kolo“



Zdroj: Vlastní šetření

Graf 23: Účely cest za využití dopravního prostředku „automobil“



Zdroj: Vlastní šetření

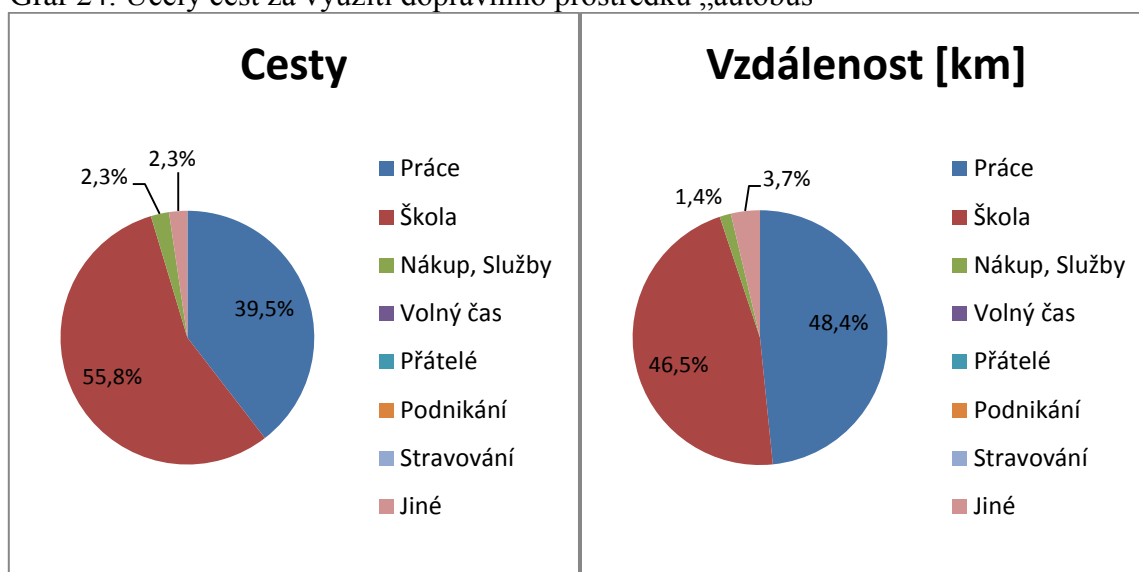
Automobil je nejpoužívanějším dopravním prostředkem. Jeho použití bylo zaznamenáno v 321 případech. Samozřejmostí je i první místo v uražené vzdálenosti (5 425,5 km) i délce procestovaného času (7 805 minut).

Automobil byl nepřekvapivě nejvíce využíván při cestách „do/z práce“ (108 cest; 1 476 kilometrů). Druhou příčku v obou zkoumaných ukazatelích zabírají cesty na nákup a za službami. Je jisté, že respondenti se automobily dopravovali zejména na větší nákupy do měst mimo území POÚ Kouřim. Návštevy přátel hrají, co se do počtu cest týče, 3. největší roli (41

cest). V počtu ujetých kilometrů jsou tyto cesty za přáteli (924,9 km) až za pracovními cestami (34 cest), při kterých respondenti urazili vzdálenost 1 024 kilometrů. Cesty „volného času“ se setkaly s poměrně nízkým zastoupením. Z celkového počtu cest automobilem byl „volný čas“ uveden jako účel cesty pouze 26 krát.

Z dopravních prostředků veřejné hromadné dopravy je nasnadě zveřejnit pouze graf autobusu (Graf 24). Grafy, zobrazující výsledky osobní vlakové dopravy a městské hromadné dopravy jsou zbytečné jelikož 100% podíl máji u obou druhů dopravních prostředků cesty „do/z práce“. Vlak byl využit při cestě do Peček a do Prahy, jelikož do obou těchto míst je vlakové spojení výhodnější než spojení autobusové. Při šetření bylo zaznamenáno 24 cest vlakem na celkovou vzdálenost 636,4 kilometrů. Během šetření bylo MHD využita v Kolíně (autobusová městská doprava) a v Praze (kombinovaná). Bylo zaznamenáno 6 cest a 17,8 kilometrů vzdálenosti.

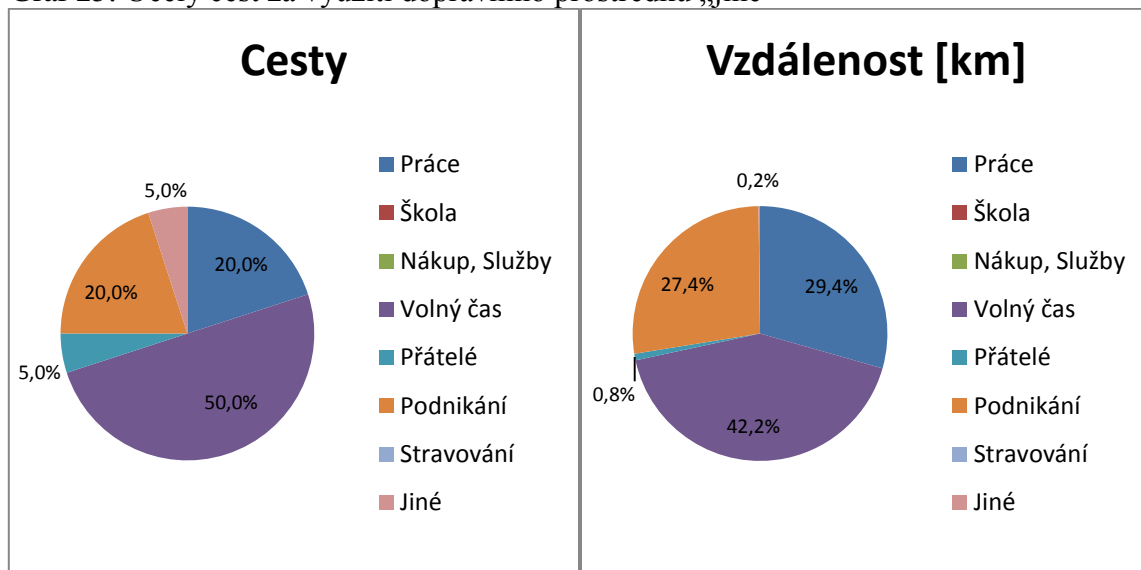
Graf 24: Účely cest za využití dopravního prostředku „autobus“



Zdroj: Vlastní šetření

Autobusy byly nejvíce (48 cest) využívány k cestě „do/ze školy“. Avšak při 34 cestách „do/z práce“ byla ujeta vzdálenost 553,3 km, což je o 21,9 km méně než u cest za účelem vzdělávání se. Z toho vyplývá, že žáci a studenti urážejí zpravidla kratší vzdálenosti než pracující, dojíždějící za prací autobusy. Tento průměr navyšují zejména studenti sekundárního stupně školství (SOU, SOŠ, gymnázia,...), jelikož se na území POÚ Kouřim se nenachází žádná škola tohoto stupně. Autobusy byly použity také k cestám za účelem nakupování (nebo jiné služby) (2 cesty; 16,4 kilometru) a za jiným účelem (2 cesty; 42,2 km).

Graf 25: Účely cest za využití dopravního prostředku „jiné“



Zdroj: Vlastní šetření

Pod dopravními prostředky z kategorie „jiné“ si lze představit ledasco. Od dopravních prostředků poháněných samotným uživatelem (koloběžky, brusle, skateboardy, lyže a další), přes jednostopá a dvoustopá motorová vozidla, která nejsou osobními automobily (babeta, motocykl, skútr, dodávka, nákladní automobil, traktor a další), živá zvířata (nejčastěji koně) až po netradiční a dopravní prostředky, které ani nelze ve výsledcích očekávat (letadlo, loď, vrtulník, velbloud, slon a jiné).

Tomuto faktu zejména odpovídá struktura účelů cest. Největší podíly počtů cest a vzdáleností mají volnočasové cesty (10 cest, 111,1 km). U těchto cest lze očekávat zejména motocykly, zvířata nebo prostředky poháněné samotným uživatelem. Cesty „do/z práce“ a pracovní cesty, podnikání mají shodný počet cest (4) a i přibližně stejnou uraženou vzdálenost (77,4 a 72 km). U těchto cest lze očekávat možnost využití dodávek, nákladních automobilů, či jiných motorových vozidel určených k pracovní činnosti (např. traktor, kombajn a jiné). U cest za zaměstnáním je také možné využívání jednostopých motorových vozidel jako jisté levnější (co se provozu týče) alternativy k osobním automobilům. Jiné dopravní prostředky byly také v jednom případě využity k návštěvě přátel a k jiným účelům. Vzdálenostní hodnoty jsou u obou případech poměrně nízké.

8. ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo zaznamenat a zhodnotit cesty vybraných obyvatel POÚ Kouřim.

První hypotéza se týkala rozdílů mezi ženami a muži a zejména porovnání s obyvateli městského (resp. příměstského) osídlení, jejichž výsledky byly zastoupeny výsledky šetření Jindrové proběhlého v roce 2013 v POÚ Písek.

První část hypotézy se potvrdila, jelikož výsledky šetření v městských oblastech se lišili od výsledků získaných v POÚ Kouřim. Rozdíl byl zejména pozorován ve skladbě, četnosti i vzdálenosti cest uražených při šetření. Tyto rozdíly se projeví více u žen než u mužů.

Ženy, jak jsem se v druhé části hypotézy domníval, cestovaly pěšky více než muži. Zároveň však jejich pěší cesty měly menší podíl na celku než cesty automobilem. Z hlediska vzdálenosti se pěší cesty podílely dokonce pouze z 2,6% na celkové ženami uražené vzdálenosti.

Třetí část první hypotézy se také potvrdila. Ženy za prací vykonaly větší počet cest. Muži sice urazili delší vzdálenost, ale v porovnání s výsledky Jindrové, byl rozdíl mezi ženami a muži v POÚ menší. Zejména nutnost dojížděky obou pohlaví se projeví jako rozhodující faktor.

Druhá hypotéza se týkala využívání dopravních prostředků. V první části jsem se snažil oponovat závěrům Marady a Květoně (2010). Tato část hypotézy byla dle mého vyvrácena. Cesty vlakem se podílely na cestách hromadnou dopravou cca z 21,5% a na počtu jetých kilometru přibližně z 35,5%.

Druhá část druhé hypotézy se potvrdila. Ve venkovském prostředí POÚ Kouřim byla pěší chůze nejčastěji používána na krátké cesty v obci a byla využívána docházce na stanici jiného způsobu dopravy. Na celkovém počtu uražených vzdáleností se pěší cesty v POÚ Kouřim podílejí pouze z necelých 2%. Oproti výsledkům z ORP Blatná (Květoň 2014) se setkáváme s větším využitím veřejné hromadné dopravy na úkor dopravy individuální. V tomto lze zejména spatřovat lepší obslužnost POÚ Kouřim veřejnou dopravou.

9. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

- BLAŽÁK, M. (2011): Transformace veřejné dopravy v České republice po roce 1989. Diplomová práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie, Olomouc, 76 s.
- BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PpF UK, Praha, 112 s.
- HÄGERSTRAND, T. (1970): What about people in regional science? Papers and Proceeding of the Regional Science Association, 24, s. 7 – 21.
- HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova, Praha, s. 147.
- IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. Geografický časopis, 53, č. 3, s. 231-246
- IRA, V. (2006): Každodenné aktivity človeka z pohľadu geografie času. Acta geographica universitatis comenianae, č. 47, s. 57-66
- IVAN, I., TVRDÝ, L. (2006): Změny v prostorovém pohybu obyvatelstva Moravskoslezského kraje, Technická univerzita Ostrava, s. 167 – 187, Ostrava, [cit. 2013-13-5]. Dostupné na:
WWW: http://knowledge.vsb.cz/sborniky/2007_09_IVAN_tvrdy_zm_prostor_chov.pdf
- JINDROVÁ, V. (2013): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Písek: Analýza vybraných procesů a geografických podmínek. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 80 s.
- KVĚTOŇ, T. (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu ORP Blatná: vzorce individuální mobility a jejich studium pomocí moderních geoinformačních technologií. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 86 s.

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

KOMÁREK, T. (2007): Dopravní politika na železnici. Bakalářská práce, Masarykova universita, Ekonomicko-správní fakulta, Brno, 53 s.

LAYOS, L. (2006): Passenger mobility in Europe, Statistics in focus, Eurostat, [cit. 2013-13-5]. Dostupné na:

WWW: http://www.eds-destatis.de/en/downloads/sif/nz_05_05.pdf

MARADA, M., KVĚTOŇ, V. (2010): Diferenciace nabídky dopravních příležitostí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. Geografie – Sborník ČGS, 115, č. 1, s. 21-43

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

MOYA, J., PALOMARES J. (2012): Gender diversity in daily mobility in the community of Madrid. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 58, Universidad Complutense de Madrid, Departamento de Geografía Humana, Madrid. pp. 453 – 457, ISSN.: 0212-9426.

MUSIL, J. (2006): Regionální a místní formy sociálního vyloučení a jak jim čelit – problém vnitřních periferií v České republice. Pp. 25–40 in: SIROVÁTKA, T.(ed.): *Sociální vyloučení a sociální politika*. Brno, Praha: Masarykova univerzita, Výzkumný ústav práce a sociálních věcí.

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

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

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

ROUBALÍKOVÁ, H. (2009): Geografie času: Přístupy, metody, techniky. Bakalářská práce, Katedra geografie, Univerzita Palackého.

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

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

10. SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ:

Centrální registr vozidel, Složení vozového parku v České republice [cit. 2013-5-20],
Dostupné na: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm#vystupy>

ČSU: Sčítání lidu, domů a bytů 2001 – okres Kolín

Dostupné na: <http://www.czso.cz/csu/2003edicniplan.nsf/krajp/13-2134-03-xs>

MINISTERSTVO DOPRAVY (2004): Ročenka dopravy České republiky, [cit. 2013-9-9]

Dostupné na: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

MINISTERSTVO DOPRAVY (2007): Ročenka dopravy České republiky, [cit. 2013-9-9]

Dostupné na: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

MINISTERSTVO DOPRAVY (2010): Ročenka dopravy České republiky, [cit. 2013-9-9]

Dostupné na: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

11. SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obr.1: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva

12. SEZNAM MAP:

Mapa 1: Administrativní členění Středočeského kraje

Mapa 2: Hustota zalidnění obcí POÚ Kouřim

Mapa 3: Dopravní síť na území POÚ Kouřim

13. SEZNAM TABULEK:

Tab. 1: Kategorizace obcí POÚ Kouřim

Tab. 2: Obecné výsledky o domácnostech

Tab. 3: Obecné výsledky o respondentech

Tab. 4: Porovnání průměrných hodnot

Tab. 5: Celkové výsledky šetření v POÚ Kouřim

Tab. 6: Porovnání dojížděky za prací a do škol s ostatními cestami

Tab. 7: Celkové výsledky dopravních prostředků v POÚ Kouřim

Tab. 8: Počty cest jednotlivých dopravních prostředků

Tab. 9: Počty kilometrů jednotlivých dopravních prostředků

14. SEZNAM GRAFŮ:

Graf 1: Průměrný počet cest ve zkoumané dny dle pohlaví

Graf 2: Průměrná vzdálenost ve zkoumané dny dle pohlaví [km]

Graf 3: Průměrný čas ve zkoumané dny dle pohlaví [min]

Graf 4: Využití dopravních prostředků u mužů a žen za celé šetření v POÚ Kouřim

Graf 5: Podíl dopravních prostředků na počtu cest u mužů a žen za celé šetření v POÚ Kouřim

Graf 6: Podíl dopravních prostředků na počtu cest u mužů a žen za celé šetření v POÚ Písek

Graf 7: Počet kilometrů vykonaných muži a ženami jednotlivými dopravními prostředky za celé šetření v POÚ Kouřim

Graf 8: Počet minut vykonaných muži a ženami jednotlivými dopravními prostředky za celé šetření v POÚ Kouřim

- Graf 9: Počet cest vykonaných muži a ženami za určitým účelem za celé šetření v POÚ Kouřim
- Graf 10: Počet kilometrů vykonaných muži a ženami za určitým účelem za celé šetření v POÚ Kouřim
- Graf 11: Počet minut vykonaných muži a ženami za určitým účelem za celé šetření v POÚ Kouřim
- Graf 12: Skladby cest podle jejich účelu s výsledky v POÚ Kouřim
- Graf 13: Skladby cest podle jejich účelu s výsledky v POÚ Písek
- Graf 14: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest v POÚ Kouřim
- Graf 15: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest v POÚ Písek
- Graf 16: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest v ORP Blatná
- Graf 17: Podíly dopravních prostředků na celkovém počtu cest ve Velké Británii
- Graf 18: Podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti uražené v POÚ Kouřim
- Graf 19: Podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti uražené v ORP Blatná
- Graf 20: Podíly dopravních prostředků na celkové vzdálenosti uražené ve Velké Británii
- Graf 21: Účely cest za využití dopravního prostředku „pěšky“
- Graf 22: Účely cest za využití dopravního prostředku „kolo“
- Graf 23: Účely cest za využití dopravního prostředku „automobil“
- Graf 24: Účely cest za využití dopravního prostředku „autobus“
- Graf 25: Účely cest za využití dopravního prostředku „jiné“

15. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha I: Formulář A

Příloha II: Formulář B

Příloha III: Průvodní dopis k šetření

Příloha III: Průvodní dopis k šetření



KAŽDODENNÍ PROSTOROVÁ MOBILITA OBYVATEL ČESKÉ REPUBLIKY

Vážená paní, vážený pane,

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

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

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

Kontakt:

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