JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
KATEDRA GEOGRAFIE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Timing-space: časoprostorová strukturace každodenních aktivit postproduktivního obyvatelstva v urbánním systému města Českých Budějovic

Autor práce: Lenka Křiklánová, učitelství pro 2. stupeň ZŠ/Z – TV
Vedoucí práce: Mgr. Michal Vančura, Ph.D.

České Budějovice, 2011

Bibliografická identifikace

Název diplomové práce: Timing-space: časoprostorová strukturace každodenních aktivit postproduktivního obyvatelstva v urbánním systému města Českých Budějovic

Jméno a příjmení autora: Lenka Křiklánová

Studijní obor: Zeměpis – tělesná výchova pro 2. stupeň ZŠ

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Michal Vančura, Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2011

Klíčová slova: Časování prostoru, časo-prostorová geografie, České Budějovice, postproduktivní obyvatelstvo, pohybové trajektorie, každodenní aktivity.

Key words: Timing-space, time-space geography, České Budějovice, postproductive population, motion trajectories, everyday´s activities.

Anotace: Diplomová práce se zabývá analýzou pohybových trajektorií vybraného populačního segmentu (postproduktivní obyvatelstvo) v rámci urbánního systému města České Budějovice. Analýza je založena na sběru primárních dat z prováděných longitudinálních dotazníkových šetření s cílem nalezení a zobecnění určitých opakujících se vzorců prostorového chování vybrané skupiny obyvatel v různých časových obdobích, identifikace typických sociálních situací a strukturálních charakteristik urbánního systému Českých Budějovic.

Anotation: This thesis deals with the analysis of motion trajectories on the selected segment of population within the urban system of the town České Budějovice. The analysis is based on collecting primary data from longitudial survey carried out in order to find and to generalize some repetitive patterns of spatial behavior of selected population in different periods. Other aims are to indentify their typical social situations and to structure characteristics in the urban system of the town České Budějovice.

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně, pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích Podpis studenta

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé diplomové práce, panu Mgr. Michalu Vančurovi, Ph.D., za odborné rady a veškerou pomoc při zpracovávání. Dále děkuji spoluřešitelce Barboře Dolákové a hlavně všem, kdo se zúčastnil výzkumu, bez nichž by tato práce nemohla vzniknout.

Obsah

1. ÚVOD 6
2. CÍLE PRÁCE 8
3. BEHAVIORÁLNÍ GEOGRAFIE 10
3.1 Současný stav behaviorální geografie v české literatuře 13
4. GEOGRAFIE ČASU (TIME-SPACE GEOGRAPHY) 14
4.1 Principy geografie času 14
4.2 Strukturační teorie 18
4.3 Vysvětlení souvisejících pojmů geografie času 18
4.4 Současný stav výzkumů v geografii času v České republice 26
5. VÝZKUM PROSTOROVÉHO CHOVÁNÍ POSTPRODUKTIVNÍCH OBYVATEL 28
5.1 Sběr dat pro výzkum každodenních aktivit 30
5.1.1 Podmínky a výběr respondentů 31
5.1.2 Dotazníkové šetření 32
5.2 Zpracování dat, problémy při šetření a návrhy na zlepšení 34
6. ANALÝZA DAT 36
6.1 Stanice míst podle voleb respondentů 36
6.2 Analýza vybraného pracovního dne podle rozložení každodenních aktivit (středa) 41
6.3 Analýza vybraného dne podle rozložení víkendových aktivit (sobota) 41
6.4 Návštěvnost stanic během březnové středy 42
6.5 Návštěvnost stanic během prosincové soboty 44
6.6 Analýza rozložení pohybových aktivit v časových intervalech 45
6.7 Analýza pohybových trajektorií podle využití prostředku přepravy 46
6.8 Počet pohybových trajektorií podle období 48
6.9 Rozložení nejvyhledávanějších stanic 51
6.10 „Typický“ postproduktivní obyvatel Českých Budějovic 52
7. ZÁVĚR 54
ZDROJE 57
SEZNAM PŘÍLOH 60
PŘÍLOHY 61

1. ÚVOD

Čas, jenž je dán každému jedinci, dává velký prostor k využití různým způsobem. Na jedné straně můžeme identifikovat v jeho využití řadu pravidelností jako každodenní povinnosti, časté zvyky, zájmy, opakované mobility a používání oblíbených dopravních prostředků, na druhé straně existují nahodilé události, nečekané komplikace nebo jedinečné příležitosti.

Tyto aktivity jsou odlišné ve věkové struktuře a jsou ohraničeny od narození přes průběh života až do smrti. Můžeme se tedy zaměřit na skupinu, která má tytéž charakteristické znaky, a tu blíže zkoumat. Jiné trajektorie budou mít maminky s malými dětmi, školáci i studenti a úplně jinak vypadá typický denní program produktivního nebo postproduktivního obyvatelstva. Zaznamenáním, zpracováním a znázorněním se získá prostorová představa o mobilitách, pravidelnostech a možné propojování s ostatními lidmi. Pohyb člověka lze tak díky konceptu cesty převést pomocí záznamů, vložit je do algoritmů a pomocí počítačových programů znázornit do trojrozměrného diagramu nebo časoprostorové mapy. Výsledek je individuální a existuje jen velmi malá pravděpodobnost shody s jinou osobou.

Již mnohem dříve lidé nepřímo zapisovali své cesty i zdolané cíle, odkud kam se přepravovali, jaké dopravní prostředky kombinovali, co na svých cestách prožívali a s kým se setkávali. Nejjasnější příklady mohou být zápisky z objevitelských a dobyvatelských výprav, deníky námořních kapitánů či vojenských vůdců nebo vyprávění psané formou cestopisů. Napadnou nás i další dokumenty, např. plány cest, topografické a chronologické přípravy průvodců nebo i rozpisy pracovních a služebních výjezdů, apod.

Studium vztahu člověk-prostředí je dlouhodobým předmětem zájmu vědců a až přibližně od poloviny dvacátého století začal být v tomto zkoumání zahrnován i časový aspekt. Model, který poprvé systematicky začal zkoumat švédský geograf Torsten Hägerstrand, je velice dobře možné použít pro další účely a výzkumy, např. dopravní, sociologické, statistické, marketingové, psychologické aj. Čas se stává významným geografickým tématem. Získaná data, nejčastěji z primárního sběru, lze sekundárně zpracovat pro další studie, např. senzitivní vnímání každodenních aktivit u dané skupiny nebo využívání jednotlivých dopravních prostředků, zjišťování nejoblíbenějších lokalit ve městech.

R. Sennett je známý díky práci věnované sociálním vazbám v městském prostředí a dopadům moderního městského života na jednotlivce. Je profesorem na London School of Economics, profesorem humanitních věd na New York University [1] a také autorem citátu:

„Čas je jediný zdroj k dispozici volně všem.“ [2]

[1] Informace převzaty z http://citaty.yin.cz/r/richard-sennett, dostupné dne 15. 9. 2011

[2] Informace převzaty z http://www.blisty.cz/aut/3225/bio.html, dostupné dne 15. 9. 2011

2. CÍLE PRÁCE

Práce je rozdělena na dvě části. V teoretické části práce je přiblížen koncept behaviorální geografie, datován její vznik, filosofické přístupy i přínos. Jsou definovány charakteristické pojmy geografie času (užívaný je i termín *časo-prostorová geografie*), hlavní koncepty a je shrnut také současný stav behaviorální geografie i geografie času.

Cílem praktické části je věcné seznámení s postupem a podrobnostmi výzkumu časoprostorových aktivit na příkladu postproduktivního obyvatelstva v Českých Budějovicích.

Postupné kroky jsou:

- popis průběhu výzkumu a popis longitudinálního dotazníkového šetření (části, slabá místa, návrhy na zlepšení)
- výběr a základní charakteristika požadavků pro výběr respondentů (pohlaví, věk, pobyt v daném místě)

Hlavním cílem praktické části je získaná data analyzovat, tedy roztřídit, strukturovat podle daných hledisek a zpracovat ve výstupní materiál pomocí počítačových programů. Výzkum má spíše charakter úvodní sondy, kde je prioritou zjistit hlavní znaky skupiny důchodců a zjistit počáteční chování respondentů v přirozeném prostředí během dne z hlediska každodenních aktivit i mobilit.

Analýzy se zaměřují na:

- rozložení pohybových trajektorií i každodenních aktivit během dne
- zjištění preferencí ve výběru prostředků dopravy i celkového počtu mobilit
- srovnání jednotlivých období mezi sebou podle využití prostředků přepravy
- hodnocení vybraných dní u postproduktivních obyvatel z hlediska rozložení každodenních aktivit a pohybových trajektorií během dne

Další důležité výstupy analýz jsou např.:

- rozmístění stanic s obytnou funkcí sloužící jako domov respondentů
- rozložení návštěvnosti stanic ve vybraných dnech v časových intervalech
- vývoj návštěvnosti stanic během dne
- stanovení „typického“ postproduktivního obyvatele
- zjištění nejvyhledávanějších stanic i konkrétních lokalit

Pro výzkum byly stanoveny následující hypotézy:

Hypotéza č. 1

Postproduktivní obyvatelstvo je, vzhledem ke svému pokročilému věku a zdravotnímu stavu méně mobilní, proto velkou část svých aktivit realizuje v přirozeném okruhu svého bydliště. Pohybují se hlavně pěšky, avšak na větší vzdálenosti využívají jiné prostředky dopravy.

Hypotéza č. 2

Nejvyhledávanějším typem stanice postproduktivních obyvatel budou, kromě stanic s obytnou funkcí (sloužící jako domov), ty s obchodní funkcí a to hlavně v dopoledních hodinách, kdy většina ostatních skupin obyvatel provozuje jiné aktivity, např. jsou v zaměstnání nebo ve škole.

3. BEHAVIORÁLNÍ GEOGRAFIE

Podle *Encyklopedického slovníku (1993)* je **geografie** *soubor vědních disciplín zabývajících se krajinnou sférou, vztahy mezi systémem přírodního prostředí a systémem lidské společnosti v prostoru a čase, jejich složkami a jejich geosystémy. Objasňuje pravidelnosti a zákonitosti v rozmístění kvalitativně různých jevů se zaměřením na vzájemné působení společnosti a přírodního prostředí. Geografie je komplexní geovědou na pomezí věd přírodních, společenských a technických.* Z této základní definice vychází členění geografie na fyzickou geografii, socioekonomickou geografii a regionální geografii. Jednou ze součástí socioekonomické geografie je právě behaviorální geografie.

Anglický termín *behavioral geography* se v české literatuře nahrazuje pojmem geografie chování nebo je používána i behaviorální geografie. Tento obor socioekonomické geografie můžeme pojmout několika způsoby, např. filosoficky, psychologicky, sociologicky nebo ekonomicky.

Teoretický přístup diplomové práce vychází z pojetí Dušana Drbohlava. Jak uvádí právě Drbohlav, *behaviorální geografové studují jednotlivce především v jeho konkrétní situaci v mikroprostorovém průmětu*. Její různorodost je dána díky rozdílným přístupům, metodologiím, sporům a kritice. Tyto přístupy se buď potvrzují a vychází ze společných myšlenek nebo se vzájemně popírají či odmítají, záleží na pojetí. Behaviorální geografie *se věnuje vnímání (percepci), vytváření postojů, učení, uchovávání a vyvolávání vzpomínek, nebo využívání prostorové představivosti ve snaze vysvětlit lidské chování v různém prostředí.* (*Drbohlav 1993)*

Podle *D. Drbohlava (1993)* vychází behaviorální geografie a je filosoficky odvozena jednak z termínů **behaviorismu** (soustřeďující se na kognitivní procesy, kde jednotlivci reagují na prostředí, které je obklopuje) a **behavioralismu** (směr ve společenských vědách snažící se nahradit limitované teorie novými, uznávajícími složitost lidského chování). A také ze vzájemného ovlivňování dalších filosofických východisek, např. konstruktivismu, pozitivismu, naturalismu nebo fenomenologie.

J. R. Gold (1980) uvedl, že v behaviorální geografii spíše *dominují přístupy pozitivismu a neo-pozitivismu* (tzn. že vychází jen z ověřených faktů, vyhýbá se spekulacím). Sociální teoretici a filosofové, přiklonění k marxismu, *Colledge a Stimson (1987)* poznamenávají, že *odklon od pozitivismu neznamená příklon*

k humanistickým alternativám (postoje a směry zaměřené na člověka nebo lidstvo). Kritizují tento přístup, protože *„nepřihlíží k významu sociálních a institucionálních bariér" na lidské chování*. Pozitivistický přístup se snaží identifikovat reakce jedinců v čase, buduje modely předpovídající vliv určitých podnětů. Fenomenologický přístup vidí člověka jako jedince, který je v neustálém kontaktu s prostředím, kde mění sebe atmosféru tohoto mikroprostředí.

Dále *Drbohlav (1993)* uvádí, že se zde klade důraz na vzájemnou provázanost objektivních a subjektivních komponent lidského bytí a bez těchto komponent nelze porozumět prostoru. Hlavním úkolem je snaha porozumět a psychosociálně vysvětlit prostorové chování lidí jako subjektů. Behaviorální geografové studují jednotlivce v jejich vlastním prostředí, ale zkoumají je jako určité, charakteristické skupiny a to v různých úrovních, např. nejbližší mikroprostředí, město, kraj, region nebo globálně. Rychle se rozvíjela studie na témata - prostorové chování dětí, chování člověka v kritických situacích ohrožení přírodními jevy *(natural hazards)* a práce v time-geography nebo time-space geography. Jako stěžejní vidí rozvoj výzkumu problematiky prostorového chování okrajových skupin, např. nejstarší občané, handicapovaní, děti a teenageři. Připomíná důležitost nalezení „ideálu" při zkoumání preferencí obyvatelstva k významným plánovacím účelům. K tomuto „ideálu" by bylo poté možno přizpůsobovat konkrétní objektivní realitu. Bylo by potřeba se *více zaměřit na procesy spjaté s migrací, rozhodováním a výběrem*. *Pro hodnocení a plánování by bylo vhodné nalézt jakýsi „ideál", se kterým by se objektivně srovnávaly výsledky z výzkumů*.

Mezi první kritiky jasně formulující postoje proti „ekonomicky a racionálně smýšlejícímu člověku" patří také J. Wolpert a jeho studie z konce šedesátých let dvacátého století. Studie z roku 1964 se zabývala otázkami, zda se skutečně švédští farmáři snaží o maximální užitek a zda znají všechny dostupné ekonomické příležitosti. *(Ley 2000 podle Osman 2010)*

Gold a Goodey (1983) vyslovili víru, že tato část socioekonomické geografie bude mít stále větší přínos do praxe, proto by bylo vhodné, aby se výsledky zahrnovaly a počítalo se s nimi do dalších plánovacích praktik. *Drbohlav (1993)* zdůrazňuje i další možnosti od *R. G. Golledge a R. J. Stimsona (1987)*, které se jeví jako stěžejní z hlediska rozvoje behaviorálních směrů a vidí alternativy:

a) v „praktické“ rovině – věnovat pozornost okrajovým skupinám obyvatelstva (např. handicapovaným, dětem, teenagerům nebo nejstarším obyvatelům)
b) v rovině „metodologicko-metodicko-filosofické“ – prostudovat vlivy omezující faktory jednání, vylepšovat metody sběru dat, použít teoretická modely v praxi, apod.

Behaviorální geografie využívá v rámci studia modelu prostorového rozhodování postupně vztahů akce-reakce, teorii her, teorii rozhodování, teorii uspokojení potřeb, teorii minimalizace rizik, teorii minimalizace zklamání, teorii ohraničené racionality nebo teorii adrenalinového chování. *(Golledge 1997 podle Osman 2010)*

Do oblasti studia behaviorální geografie patří i mentální mapy. Lidským vnímáním a poznáváním se zabývá psychologie a pojem mentální mapa souhrnně označuje představy lidí o určitém prostoru nebo znalostech jeho povědomí o prostoru. Představy se mnohdy velice liší od skutečnosti a lze v nich vidět různé preference obyvatel. *Výstupy jsou kartograficky zpracovány do kartogramů, izolinií nebo anamorfovaných map a dají se použít například pro ekonomické nebo marketingové účely. (Osman 2010)*

Kevin Lynch používal kognitivní mapy při studiu percepce města. *(Daněk 2008).* I *Drbohlav (1993)* vyzdvihuje přínos práce Lynche, který shrnul poznatky z výzkumů představ obyvatel o městech (Boston, New Jersey, Los Angeles). Formulace pěti základních prvků mentálních představ jsou hlavními přínosy Lynchovy práce a *Lynch 1960 podle Osman 2010* je blíže popsal: *(uvedeno i s anglickými ekvivalenty)*

1. **dráhy - cesty** *(paths)* – liniové cesty, dráhy, ulice, železnice, kanály
2. **hranice - bariéry** *(edges)* – nejsou přímo využívány, ale představují určité přelomy, které narušují volný prostor - břehy, železniční náspy, hranice zástavby, řeky, zdi, ploty
3. **oblasti** *(areas, districts)* – nevelké části měst, které je člověk mentálně schopen pojmout
4. **ohniska - uzly** *(nodes)* – body nebo významná místa, kde jedinec může vstoupit – křižovatky, ohniska aktivit, místa střetávání
5. **význačné orientační body** *(landmarks)* – unikátní a snadno rozlišitelné body – budovy, stromy, obchody

3.1. Současný stav behaviorální geografie v české literatuře

Do roku 1993 se v československé literatuře na toto téma neobjevovalo mnoho informací. Dříve byl výzkum bohatý na nejrůznější koncepce a převažovala spíše popisující složka. Bohužel s tehdejšími technologickými možnostmi nemohlo být vše dostatečně ošetřeno jako dnes. Výzkum je více směřován na zodpovězení důležitých otázek Proč? nebo Jak? a hledání „vyšších cílů". Aplikuje se množství metod a přímo behaviorální geografové využívají široké nabídky metod užívaných v socioekonomické geografii, sociologii nebo psychologii a výstupy bývají doplněny grafickým či kartografickým znázorněním. *(Drbohlav 1993)*

Daněk (2008) uvedl, že humanističtí geografové naopak zdůrazňovali roli lidské aktivity, schopnosti jedinců jednat nezávisle a svobodně se rozhodovat.

Za významného českého behaviorálního geografa lze považovat *Drbohlava (1989, 1990, 1991)*, který se věnoval sídelním preferencím obyvatelstva a vnitroměstskou denní mobilitou na příkladu pražských středoškoláků, které vedli také do tvorby některých kognitivních map. Důležitým přínosem je jeho práce *Behaviorální geografie aneb snaha více poznat a porozumět chování člověka v prostoru a čase (1995).*

Mentálními mapami se zabývali *Hynek, Hynková (1979)*, používali ke sběru primárních dat pro výzkum zaměřený na hodnocení vnímání skupin žáků základní školy, studentů gymnázia a dospělých občanů pro oblast Boskovic a okolí. Prostorovými představami se zabýval *Siwek (1988)* z Ostravské univerzity např. v článku *Území Československa očima studentů geografie*. Ovlivňováním tvorby mentálních map občanů se zabýval *Voženílek (1997)*. Z olomoucké univerzity jsou to geografové Halás, M., jež se ve svém výzkumu zabývá především prostorovou organizací, např. prostorovými modely a interakcemi, řízením a plánováním prostoru. Andráško, I. se věnuje regionální a sociální geografii, konkrétně behaviorální geografii a kvalitě života. *Ira, Andráško (2007)* spolupracovali na příspěvku *Kvalita života z pohľadu humánnej geografie*. Dále se Osman věnuje ve svém výzkumu geografii města a sídelních systémů, behaviorální geografii a také geografii času. [3] Pod vedením těchto geografů vznikla řada bakalářských či diplomových prací zabývajících se právě oblastmi studia behaviorální geografie.

[3] Informace převzaty z http://geoinovace.geogr.muni.cz/tym, dostupné dne 13. 10. 2011

4. GEOGRAFIE ČASU (TIME-SPACE GEOGRAPHY)

Geografie času spolu s behaviorální geografií neodmyslitelně souvisí. Časo-prostorová geografie je českým ekvivalentem z anglického „time-geography“ či „time-space geography“. Známá zahraniční jména související přímo s touto problematikou jsou Torsten Hägerstrand, Walter Benjamin, George Simmel, Allan Richard Pred, Bo Lenntorp, Kajsa Ellegårdová, Nigel Thrift, Don Parkes nebo Tommy Carlstein. V souvislosti s vývojem geografie, moderní vědecké disciplíny, která přibrala do svého oboru při studiu vztahů *člověk-prostor* také další aspekt – *čas* a ten dal geografii ještě další rozměr.

Geografie času je přístup, který chápe čas a prostor jako zdroje, které jsou přímou součástí utváření společenského života. *Zdůrazňuje kontinuitu a propojenost událostí, které se odehrávají v situacích ohraničených časem a prostorem a jejichž výsledky se tak vzájemně ovlivňují svou časo-prostorovou blízkostí*, uvedl *Daněk (2008)*.

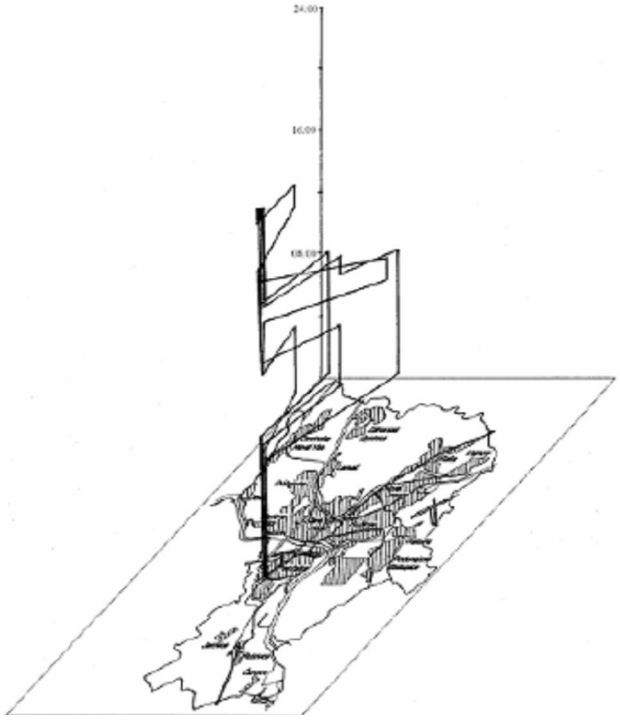
Geografie času se snaží posunout disciplínu humánní geografie směrem ke kontextuálnímu přístupu, jež klade důraz na vztahy a asociace v prostoru a čase, čímž se liší od přístupu složkového. (*Klapka, Kunc 2006*). S rozvojem ostatních společenských věd, vzájemným propojováním a působením, se nejen geografové, sociologové, ekonomové nebo psychologové podílejí na stále rostoucím rozkvětu tohoto oboru. Primární data pro potřeby zkoumání časo-prostorové geografie lze získat např. terénním šetřením v určitém prostředí (řízenými rozhovory nebo dotazníkovou metodou).

Termín *timing-space*, neboli „časování prostoru“, začali používat *Parkes, Thrift (1975)* v souvislosti s rozvojem geografie času. Důvod použití je určen chronologickým přístupem k výběru a určení rozměrů času, které jsou důležité pro popisování a vysvětlování daných procesů ve městě. Časování prostoru je tedy neoddělitelnou součástí myšlenky časování prostoru. Související je další pojem *spacing time,* „vzdálenost času“. Oba pojmy jsou si podobné a souřadné, lze to dokázat na základních procesech, které probíhají v každodenním městském chování lidí a jsou tedy účelně shrnuty tím, čím nazýváme harmonický efekt.

4.1 Principy geografie času

Geografie nejčastěji používá k zobrazení daných jevů mapy, které zachycují prostor či k určitému okamžiku, stejně tak i geografie času. Pro postihnutí určitého prostorového vývoje je proto nutné použít několik map pro stejné území v různých časových okamžicích. Nám jde hlavně o průběh a vývoj v daných časových intervalech mezi nimi a ten z klasické mapy bohužel nezjistíme. V mapách používaných v geografii času můžeme sledovat pohyb každého jedince v určitém prostoru i čase, protože tento pohyb je zobrazen ve čtyřrozměrném prostoru jako trajektorie. Pohyb jedince tak lze promítnout ve formě spojité čáry s počátkem v místě narození a koncem v místě úmrtí. Tyto trajektorie můžeme pozorovat také za jinak dlouhé období, např. o jednodenních, celoročních nebo tedy celoživotních drahách. V geografii času byl zahrnut do běžného trojrozměrného prostoru rozměr další - čas. Toho bylo dosaženo redukcí původního trojrozměrného prostoru na dvourozměrný a přidáním časového rozměru *(Ira 2001 podle Roubalíková 2009)*. Obr. č. 1 ukazuje příklad časo-prostorové mapy používané v geografii času, kterou vytvořil *Ira (2001)*.

Obr. č. 1 Časo-prostorové schéma pohybu členů čtyřčlenné bratislavské domácnosti během pracovního dne v roce 2000



zdroj: Ira 2001

The Dictionary Of Human Geography (2004) vykládá pojem **Time-space geography**:

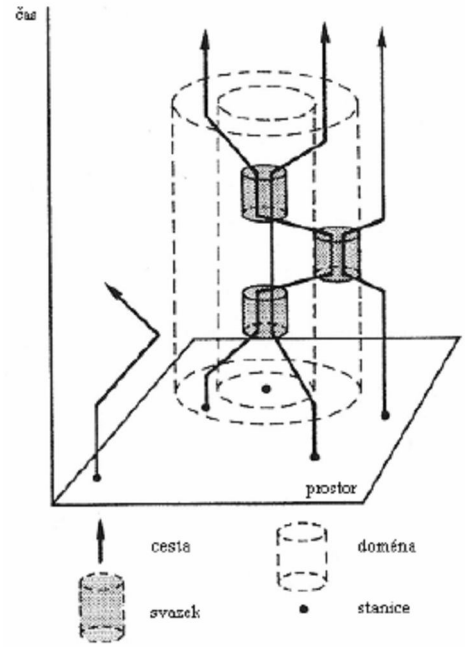
Základní myšlenky vytvořil švédský geograf Stig Torsten Erik Hägerstrand (1916-2004) a jeho kolegové na Lundské univerzitě v šedesátých, sedmdesátých a raných osmdesátých letech devatenáctého století. Hägerstrand ji označoval jako „time-geography" a zaměřil se a zkoumal nejdříve *tok informací*. Čas vyzdvihl na úroveň rovnou prostoru. Vytvořil soubor nástrojů popisující časoprostor, zabýval se migrační studií, teorií o šíření inovací nebo prognózou časového chování budoucí generace. Hägerstrandovy myšlenky zdůrazňovaly kontinuitu a propojenost sekvencí událostí, které se konaly v situacích, ohraničené v čase a prostoru a jejichž výsledky jsou tak vzájemně upraveny společnou lokalizací (Hägerstrand 1976, 1984). Ačkoli se první formální zmínky o time-geography objevily v roce 1960, původně pocházely z dřívějších šetření zvaných „populační" nebo „lidská archeologie" v jižním Švédsku, ve městě Åsby. Hägerstrand se raději obrátil na zkoumání všeobecných sociálních sítí, protože nebyl schopen popsat složitosti („les") časoprostorových cest. Domníval se, že jsou znázorněny jednotlivé popisy cest v čase a prostoru. Šetření vyvrcholilo v modelech pohybujících se v prostoru (Gregory 1985).

Hlavní rámec může být podle Hägerstranda reprezentován 4 základními podmínkami:

1) Prostor a čas jsou zdroje, kdy jednotlivci uskutečňují své plány.
2) Realizace plánů je omezena:
    a) vlastními fyzickými schopnostmi nebo zařízeními, kdy jsou uskutečňovány
    b) propojení definující otázky kde, kdy a na jak dlouho se musí jednotlivec prolnout s ostatními v určitých činnostech
    c) ukládáním podmínek k přístupu a způsobům chování v určitém časoprostoru.
3) Překážky definují a vymezují vzájemnou kombinaci v řadách možností. Tyto hranice jsou v souladu s logikou a strukturou. Jde o koncept přesnosti a zveřejnění překážek vyjadřuje způsob, jak se časoprostor rozkládá.
4) Hlavním problémem analýzy, v předem určených šablonách, jsou navzájem konkurující projekty volných drah a otevřeného časoprostoru. (Hägerstrand 1973, 1975).

Hägerstrand popisuje realizaci projektů s přesvědčivou originalitou, ale říká málo o svém ústavu či úspěchu svých znalostí a popisovaných subjektech. (Bultimer 1976). Kritici si všimli, že většina empirických prací, která byla provedena pod záštitou time-geografie, byla omezena na malé měřítko, krátkodobě a v podstatě na úrovni jednotlivců, které se zaměřují na časoprostorové křižovatky jednotlivých cest a institucionální projekty, s malým ohledem na měnící se strukturální šablony a konfigurace stanice, které je dělají možnými. Identifikaci podstatného rozdílu mezi teoretickou a empirickou ambicí úspěchu uvedli Hoppe a Langton (1988, 1994).

Obr. č. 2 Hägerstrandův síťový model



zdroj: Robinson, 1998

Další autoři měli představu o geografii času jako o celkovém uspořádání složitých systémů a o vztazích mezi nimi. Lišili se výčtem možností časo-prostorových cest a konkrétním uspořádání trajektorií realizovaných v rámci těchto strukturálních šablon.

Uvedeny jsou základní prvky mentálních představ, tzv. mentálních map. Vyzdvihován je přínos prvních systematických zmínek o geografii času T. Hägerstranda a také odkaz na přínos A. Giddense a jeho strukturační teorii.

Nejen geografové, ale i sociologové se zabývali otázkou času. *Šubrt (2000)* v knize *Problém času v sociologické teorii* uvádí nejen sociologické myslitele, kteří se zabývali pojetím času. Byla to pojetí např. E. Durkheima, G. Simmela, G. H. Meada, P. A. Sorokina, A. Schütze, G. Gurvirtha, filosofy H. Bergsona, E. Husserla,

M. Heideggera nebo N. Whiteheada. Dále také práce fyzika A. Einsteina zaměřená na teorii relativity. Dříve byla tato otázka času jako téma okrajová. Poté se začalo nahlížet na čas jako na problém sám o sobě. Sociologové se shodují hlavně na tom, že čas nebyl dosud uspokojivě prostudován. Dále se zde pojednává o různém pojetí a vysvětlení času, chápání času během historie a rozdílech v pojetí času (*chronos* versus *kairos*).
G. Dux nebo G. H. Mead se zabývali časem a lidským jednání. Také zde je zmiňován A. Giddens, když po 2. světové válce upozorňoval na opomíjení problematiky času. W. E. Moor uvedl předměty časové struktury různých oblastí života soudobé společnosti v oblastech práce, volného času, individuálního života, rodiny, hospodářství atd. Spojoval podstatu času s rytmem a opakováním.
V závěru knihy shrnuje, že s jistotou a bez pochybností je vidět, že pokusy o řešení času jsou velmi rozmanité a rozdílné. Vyjadřuje čas mnoha definicemi a nesouměřitelnými představami.

4.2 Strukturační teorie

Tato teorie společenských struktur se snaží najít kompromis mezi přístupy **marxistickými** a **humanistickými**. Více lze nalézt v práci *A. Giddense (1984*).

V teorii strukturalismu jde o pokus o překonání tradičního dělení dvou částí, objektivismu a subjektivismu. Píše, že tyto části se nerozdělují, jsou právě vzájemně nerozlučitelná a spolusouvisející. Podle Giddense struktura na jedné straně omezuje jednání a na druhé straně ho umožňuje, existuje uvnitř, je tvořena pravidly a má zdroje. Hlavním cílem této teorie je pojetí struktury a jejího vztahu k individuálnímu subjektu. *Struktura sociálního systému je prostředí, ve kterém se odehrávají lidské akce a zároveň je lidskými akcemi vytvářena, přetvářena a reprodukována.* Lidské akce tvoří strukturu prostředí, tam se zároveň odehrává, jsou tam lidské akce ovlivňovány, jde o dvojí funkci struktury. *Společenská struktura není pevným a rigidním souborem pravidel a norem, ale spíše proměnlivým nositelem zevšeobecnělé sociální praxe. K reprodukci ustálených forem jednání dochází pomocí jejich neustálého opakování (routines). Struktura je tak pevně zakotvena v prostoru a čase.* Pro geografy z důrazu strukturační teorie vyplývá význam prostoru pro každodenní reprodukci sociálních vztahů. Autor tvrdí, že prostor, stejně jako čas, není vnější arénou, kde se odehrávají vztahy, ale spíše produktem vztahů, tzn. společenskou konstrukcí. Právě naše pravidelnosti a rutinní činnosti jsou zdrojem strukturování. (*Novák 2004*)

4.3 Vysvětlení souvisejících pojmů geografie času

Nejen pojmy časoprostorová komprese, ale i časoprostorové sbíhání a časoprostorové oddělení vysvětluje *The Dictionary Of Human Geography (2004)*, uvedeny jsou i autoři myšlenek dle slovníku:

Je nesmírně důležité pochopit, ze se jedná o sugestivní tvrzení a Harvey vidí časo-prostorovou kompresi jako podíl na více než akademickou diskusi: ale také jako politický konstrukt, jehož důsledky daleko přesahují radikální kritiku postmodernismu a postmoderna v sérii problémech o politický boj a politickou organizaci tváří v tvář s využíváním a útiskem současné kapitalistické globalizace (Harvey 1995).

Mezi hlavní zásady patří **časoprostorové komprese:**

1) časo-prostorovou kompresi nelze redukovat pouze na logiku akumulace kapitálu a peněžního oběhu
2) Doreen Massey (1993) trvala na tom, že skupiny a jednotlivci jsou umístěny diferencovaně ve vztahu k tokům a cirkulacím: někteří lidé jsou schopni zasáhnout do procesu komprese a tak ovlivnit tvar jeho směru a jeho intenzitu, zatímco jiní jsou osamoceni a dokonce i vyloučeni. Massey uznala význam vztahu subjekt-pozice a reprezentuje je prostřednictvím třídních vztahů, v souladu s důrazem na Harveyho teoretizování, ale upozornila na způsoby, jimiž vztah subjekt-pozice byli také představováni přes vzájemné vztahy obou pohlaví, sexuality a rasy.
3) Thrift úspěšně prokázal, že nové formy elektronického oddělení přinesly nové formy sociálního zapojení, a že současné procesy časo-prostorové komprese stále závisí na intimitě mezilidského kontaktu. (Thrift, 1997)
4) Časo-prostorová komprese upravuje místo jako pasivní: fyzická metafora tematizuje místa jako ohraničené lokality, jejichž „základní identita“ je rozdrcena a „vyhloubena“ mocnými časo-prostorovými kompresemi. (Thrift, 1997)

Časoprostorové sbíhání, konvergence

První byla formulace od D. Janelle (1968), který definoval rychlost sbíhání mezi dvěma místy jako průměrné tempo, v kterém je čas k cestě mezi nimi potřebný a časem se snižuje. Opatření by měla být matematicko-analogická jako rychlost definovaná

fyzikem. V následné, rozsáhlejší eseji, Janelle (1969) přidělil konvergenci technické změny - v důsledku dopravní inovace se místy blíží k vzájemnému časo-prostoru.
Forer (1974) poznamenal, že časo-prostorové sbíhání je částečně funkci hierarchické struktury osídlení. Janelleův model (1969) prostorové reorganizace sebou nese cyklické kauzality, v kterých místa definuje na prostory a prostory zase progresivně postupně předefinovává na místa.

Dále jsou zde uváděny na příkladech konvergence z Edinburgu do Londýna nebo na cenové konvergenci – poštovní sazby ve Velké Británii.

Časoprostorové oddělení

Termín navrhovaný britským sociologem A. Giddensem, ten ho popisoval jako „roztahování sociálních systémů" v čase a prostoru. Termín je používán v jeho strukturační teorii k popisu, co nazýval „systémovou integrací a interakcí s lidmi nepřítomnými v čase nebo prostoru". To i historicky způsobilo rozšíření působení v prostoru a jeho kontrakce v průběhu času. (Giddens, 1981, 1984).
Společnosti jsou koherentní a ohraničené systémy a modely sociální změny. Ty předpokládají, že základní stavební rozměry společností jsou endogenní k těmto systémům. Giddens odmítá tyto návrhy – spojitost vztahů politických, ekonomických nebo vojenských, ve kterých existuje společnost s ostatními obvykle jako nedílná součást samotné povahy této společnosti, a opravdu, do jaké společnosti jsou tak koncipovány. Na druhé straně Giddens používá tento pojem k nabídce přehledného nástinu historické trajektorie časo-prostorového oddělení, což je také analytická mapa různých společností.

Koncepty v geografii času

Kritici geografie času se domnívají, že tento přístup nebere v úvahu sociální faktory jako určující síly pro sociální změny. Geografie času jasně nevysvětluje, proč se některé jevy uskutečňují, a tak se některým společensko-vědním orientovaným autorem jeví jen jako prostředek opisu. Geografie času však jde hlouběji jako deskriptivní nástroje a je schopná odhalit faktory vysvětlující analyzované situace. Geografie času, společně s dalšími disciplínami, je schopna obohatit analýzu života v prostředí. Usiluje se o popis a analýzu lidského života v kontextu s fyzikálním prostředím. *(Daněk 2008)*

Podle *Ellegårdové (1996)* není možné vysvětlit sociální změny bez zřetelného označení vztahů mezi lidským životem (individuálním i společenským), prostředím (přírodním i člověkem vytvořeným) a jeho organizací. Každé místo, kde se odehrává lidská činnost, je jedinečné. Geografie času T.Hägerstranda se pokusila propojit jedinečnost místa, resp. regionů s jedinečností časového okamžiku. V geografii času existuje podle Lenntorpa (1999) 52 důležitých a často používaných konceptů, které jsou důležité pro pochopení projevu určitých událostí a sociálních interakcí, *Ira (2001)*.

Obr. č. 3 52 důležitých konceptů času

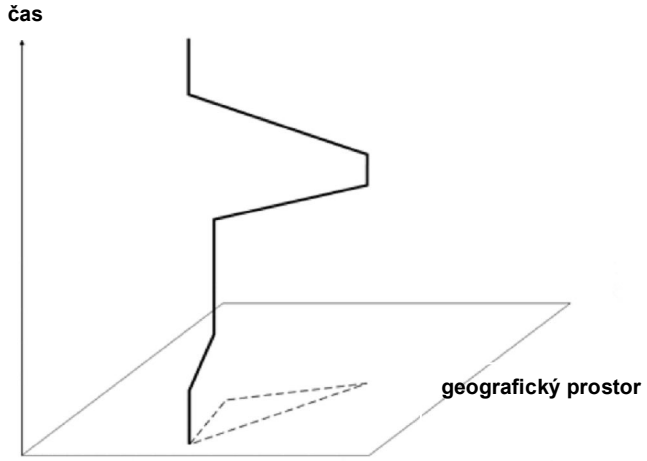
aquarium biography budgeting
boundle capability cells coexistence
choreography collision constraint
context contiguity continuous
corporeality coupling creation
crowding elementary event everyday life
diorama domain fabric
fibre finitude friction grain
structure individual indivisible
landscape life-path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

zdroj: Lenntorp 1999

Podle *Osmana 2010* jsou uvedeny a vysvětleny hlavní koncepty geografie času, pojmy jako populace, cesty, stanice, kontexty, svazky, oblast místního pořádku, prisma, svazky, pravidelné činnosti, svazky, omezení, uvedeno s anglickými ekvivalenty.

a) **cesta (path)** - nástroj cesty je založený na průchodu jedince životem, každý okamžik jeho dráhy se odehrává v určitém prostoru
   - životní čas je kontinuální a z podstaty života nedělitelný
   - tento průchod lze popsat jedinou spojitou cestu prostorem cesta životní, týdenní, denní *(Hägerstrand 1970; Thrift 1977; Golledge, Stimson 1997; Ira 2001 podle Osmana 2010)*

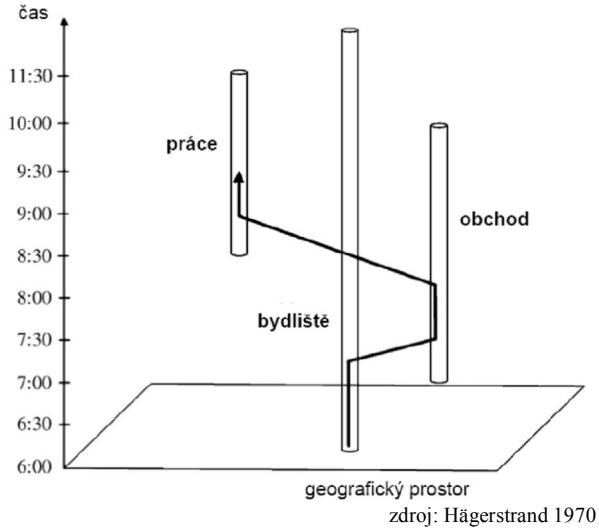
Obr. č. 4 Časo-prostorové vyjádření cesty



zdroj: Miller 2005

b) **stanice (station)** – někdy také tuby nebo pilíře, stanice jsou určitá konkrétní místa, lokality, jakákoliv místa, kde se člověk zastaví, př. trvalé bydliště, zastávka MHD, obchody, restaurace
   - dochází nich k realizaci určitých aktivit, prochází skrze ně časoprostorová trajektorie, cesta
   - příchodem respondenta se místo stává stanicí, při setrvání jí zůstává a opuštěním individua jí přestává být cesta je ve stanicích vždy jen cestou časem, nikdy ne prostorem *(Thrift, 1977; Golledge, Stimson, 1997 podle Osmana 2010)*

Obr. č. 5 Časo-prostorové vyjádření stanice



zdroj: Hägerstrand 1970

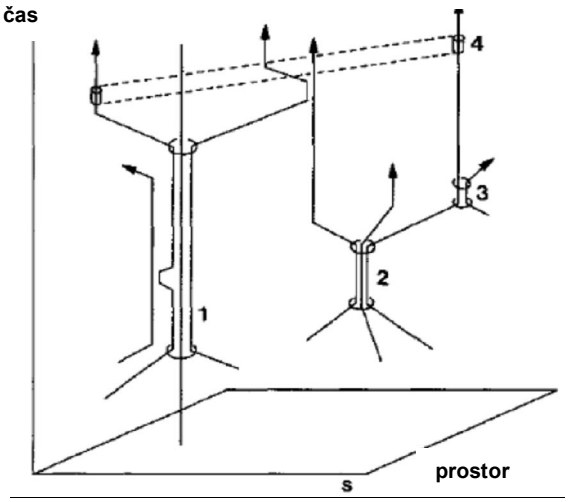
c) **omezení (constraints)** - na jedincovo chování působí řada omezení, tato omezení lze vyjádřit na základě fyzikálních termínů

- 3 základní typy omezení:
    - Fyziologická omezení - jsou odvozena z biologické konstrukce každého jedince a jeho potřeb, př. minimální délka spánku, množství, frekvence a délky příjmu potravy, hygieny, využitelná část dne
    - Styková omezení - jedinec potřebuje k většině výkonů svých aktivit i jiné osoby, nástroje, infrastrukturu či prostory - kde, kdy a na jak dlouho se jedinec smí, popřípadě musí, setkat s jinými osobami či objekty, nemůže však být vždy a všude se všemi
    - Mocenská omezení - hranice mocenského systému společenstva, legislativní pravidla, ekonomické bariéry nebo nastavení individuálních vazeb a vztahů, jedinec smí nebo je schopen provozovat určité aktivity v určitém čase na určitém místě *(Hägerstrand 1970 podle Osmana 2010)*

d) svazek (bundle) – svazek je ta část časoprostoru, v kterém se v jedné stanici setkávají dvě a více cest jedinců, objektů, informací

- jde tedy o místa, kde se setkávají jednotlivé cesty
- v průběhu všedního dne tak většina lidí prochází dvěma nejvýraznějšími svazky, což jsou bydliště a pracoviště *(Hägerstrand 1970 podle Osman 2010)*

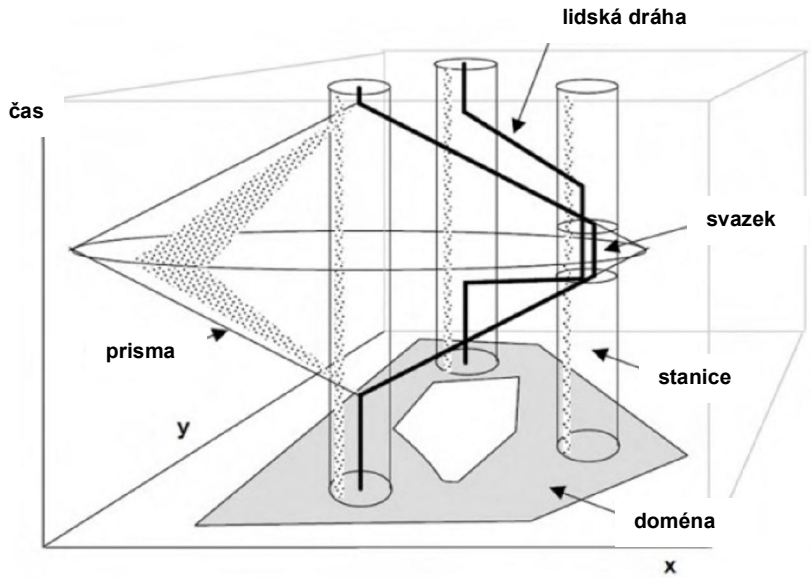
Obr. č. 6 Časo-prostorové vyjádření svazku



zdroj: Hägerstrand 1970

e) **projekt (project)** - jedinci mají své cíle a jejich chování je dlouhodobě cíleně orientované
   - projekt je soubor aktivit, které vedou ke stanovenému cíli, musí být logicky a záměrně provázán
   - projekt skrze své aktivity podléhá základním časoprostorovým podmínkám a omezením
   - tyto aktivity na sebe nemusí nutně časově a prostorově navazovat a projektů může mít každý jedinec celou řadu, mohou být součástí dvou a více projektů zároveň
   - mohou být krátkodobějšího nebo dlouhodobějšího charakteru *(Hägerstrand 1970 podle Osmana 2010)*

Obr. č. 7 Časo-prostorové vyjádření projektu

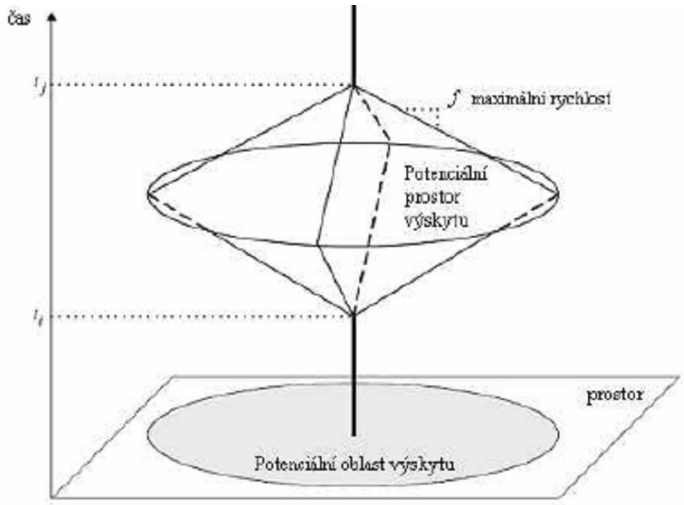


zdroj: http://carlhaggerty.wordpress.com/2009/08/18/time-geography-social-media-andsocial-exclusion

f) **prisma (prism)** - prisma je definováno jako část časoprostoru, která je pro jedince vyznačená jeho dosažitelným prostorem v určitém časovém intervalu (ostrov dosažitelnosti hodiny, dne, týdne atd.) a otevírá se při každém přechodu z jedné stanice do jiné
   - základní organizační časoprostorovou jednotkou lidského života je den a základním principem chování jedince v této jednotce je návrat

- jedinec může během dne dosáhnout jen takového prostoru, z kterého se je schopen vrátit do výchozího bodu dne
    - celodenní prisma lze dále rozložit na několik menších, kde je však princip návratu nahrazen principem danosti výchozího a cílového bodu
    - dílčí prismata se jedinci otevírají například v průběhu polední přestávky, přesunu do zaměstnání, přesunu zpátky do výchozího bodu dne atd. *(Thrift 1977 podle Osmana 2010)*

Obr. č. 8 Časo-prostorové vyjádření prisma



zdroj: Miller 2005 podle Roubalíková 2009

g) **podmínky (conditions) –** tvoří je nedělitelnost lidské bytosti a mnoha dalších objektů reálného světa
    - časová ohraničenost lidského života, omezená schopnost participovat na více než jedné aktivitě současně
    - spotřeba určitého času, a to při jakékoliv aktivitě a při pohybu prostorem
    - omezená schopnost lokalizovat se dle vlastních fyzických rozměrů do okolního prostředí a omezenost absorpční kapacity, a to jakéhokoliv prostoru
    - zakotvenost každé situace v situacích minulých *(Hägerstrand 1970 podle Osmana 2010)*

h) **rytmizátor (pacemakers) -** principem rytmizátorů je pravidelné, periodické opakování stejných či obdobných jevů v časové nebo prostorové následnosti, pohyb či děj, charakteristický opakující se strukturou, popřípadě jako zdroj a projev členění takového pohybu nebo děje. *(Lefebvre 1977 podle Osmana 2010)*

Také *Ira (2001)* čerpal z Lenntorpa a popsal nejdůležitější koncepty pro správné pochopení projevu určitých událostí a sociálních interakcí. Popsal koncepty – populace, cesty, stanice, kontexty, svazky, oblast místního pořádku, prisma, činnosti, aktivity, projekty, pravidelné postupy a omezení. Dále shrnul aplikace geografie času, které jsou několika oblastech. Aplikace zaměřená na životní historii jedinců ve vztahu k jejich prostředí, aplikace zaměřená na městskou dopravu a využití času během dne v domácnostech nebo aplikace hodnocení využití času v domácnostech a omezení těchto domácností v prostředí, aj.

4.4 Současný stav výzkumů geografie času v České republice

Důležité je shrnutí současného stavu geografie času se zaměřením na výzkum mezi obyvateli. Významně se touto oblastí zabývali Ira nebo Hynek. Podobným tématem, nýbrž se zaměřením na jinou cílovou skupinu psali *Frantál, Kunc (2010)* a zabývali se strukturací, organizací a percepcí každodenních aktivit žen v prostoru a čase mateřské dovolené. *Drbohlav (1990)* se ve své studii zabýval vnitroměstskou denní mobilitou obyvatelstva na příkladu pražských středoškoláků.

Pavel Klapka je od roku 2007 odborným asistentem na Katedře geografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Palackého v Olomouci. Zabývá se kulturní krajinou a prostorovou organizací (časoprostorovými aspekty, regionální taxonomií, inovacemi v prostoru a čase, geografií času). Byl vedoucím bakalářských prací zaměřených na geografii času, např. *Roubalíkové (2009)* nebo *Junáška (2011)*.

Hana Roubalíková**,** absolventka Univerzity Palackého Přírodovědecké fakulty v Olomouci na Katedře geografie. V bakalářské práci *Geografie času: přístupy, metody, techniky (2009)* se zaměřila na monitorování časoprostorové geografie jako geografického směru, zmapovala současné možnosti praktického využití, pokusila se aplikovat vybrané metody a techniky na případové studii, kde použila vlastní dotazník.

Tomáš Junášek, absolvent také Univerzity Palackého v Olomouci, Přírodovědecké fakulty na katedře geografie. V bakalářské práci *Volnočasové aktivity pohledem geografie času (2011)* se zabýval vznikem a vývojem tohoto oboru nebo pojmy souvisejících s volným časem. Výzkum se týkal právě volnočasových aktivit jedinců na území města Olomouce.

Jakub Novák je absolvent Univerzity Karlovy Přírodovědecké fakulty Katedry sociální geografie a regionálního rozvoje. Shrnul a představil teoretické přístupy geografii času, ověřoval a zkoušel možnosti či efektivnosti sběru dat v magisterské práci *Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti (2004)* pod vedením Luďka Sýkory. Zde se snažil zachytit odlišnosti časo-prostorové mobility jedince v závislosti na jeho sociální roli (muž, žena, matka, student) a na základě individuální mobility obyvatel analyzoval pohyb a strategie jedinců v metropolitním prostoru.

Robert Osman**,** se ve své rigorózní práci *Behaviorální a humanistická konceptualizace lidské teritoriality (2010)*, která měla za cíl vytvořit dva alternativní koncepty lidské teritoriality a navrhnout metodiky jejich následného studia. Velmi podrobně zabýval behaviorální a humanistickou geografií, geografií času, mentálními mapami, koncepty kombinující čas a prostor a také teritorialitou. V projektu geografické výzkumu zkoumal podobu a funkce teritoriálního chování městského člověka na počátku 21. století v České republice a to konkrétně na příkladu města Brna.

Grantový úkol GAČR 403/09/0885 nazvaný **Prostorové modely chování v měnícím se urbánním prostředí z pohledu geografie času**, je zároveň hlavním cílem této diplomové práce. Shrnutí výsledků výzkumu, provedeného v rámci grantového úkolu ve městech České Budějovice, Ostrava, Olomouc a Brno. Výzkum byl rozdělen do 3 částí a to podle segmentu vybrané skupiny. Více o projektu v kap. 5.

Slovenský geograf Vladimír Ira zabývající se behaviorální geografií, a jeho přínosem je přiblížení, vysvětlení pojmů a uvedení příkladu pohybu na časoprostorovém schématu čtyřčlenné bratislavské domácnosti po dobu pracovního dne v roce 2000. Přínosné jsou jeho odborné překlady zahraničních zdrojů a přednášky na českých univerzitách.

5. VÝZKUM PROSTOROVÉHO CHOVÁNÍ POSTPRODUKTIVNÍCH OBYVATEL

Tento výzkum byl proveden v rámci **grantového úkolu GAČR 403/09/0885** nazvaný **Prostorové modely chování v měnícím se urbánním prostředí z pohledu geografie času**. Projekt je v základu založen na sociologických a geografických přístupech uplatňovaných v geografii času, jež je metodicky inspirována teorií difúze inovací. Prostorový aspekt projektu zahrnuje komparaci vybraných modelových území na základě identifikovaných difúzních procesů.

Hlavním cílem celého projektu je ověřit, zda jednotlivé fáze difúzního inovačního procesu vytvářejí odlišné prostorové modely chování vybraných segmentů populace či nikoliv, tzn. identifikovat, analyzovat a zobecnit tyto modely chování v závislosti na proměnách urbánního prostředí. Za dílčí cíle, které povedou k naplnění cíle hlavního lze označit: [4]

1) Analýza časo-prostorových cest vybraných segmentů městské populace
2) Lokalizace polohy klíčových stanic jako prostorových základen pro aktivity a interakce různých skupin populace
3) Vymezení a analýza hlavních forem denních činností v závislosti na jejich kontextu
4) Specifikace pravidelných postupů chování, jak individuálního tak sociálního charakteru
5) Identifikace a vymezení hlavních typů omezení aktivit (fyzická, sociální, ekonomická, atd.)
6) Analýza subjektivního hodnocení a pocitů (afektivní složka) aktérů
7) Komparace modelových území, syntéza a kvantifikace výsledků

Jak už z názvu diplomové práce vyplývá, jde o stukturaci každodenních aktivit postproduktivního obyvatelstva v předem určených dnech ve třech obdobích roku 2009. Kromě této skupiny důchodců (30 respondentů) se dále sbírala data pro časování prostoru studentů vysokých škol (50 respondentů) a maminek/tatínků na mateřské dovolené (25 respondentů). Vše jak v rámci urbánního systému města České Budějovice, tak v ostatních městech zapojených do projektu.

[4] Informace jsou převzaty z http://geography-projects.econ.muni.cz/cz/anotace2.php, dostupné dne 16. 12. 2011

Výzkum proběhl v Českých Budějovicích, v Brně, Ostravě a Olomouci pod záštitou jednotlivých univerzit a v Ústavu geoniky Akademie věd ČR v Brně.

Pro následné analýzy dat je zařazena vstupní charakteristika Českých Budějovic a vybrány potencionální oblasti činností pro konání každodenních aktivit vhodnou pro skupinu důchodců.

Vstupní charakteristika města

České Budějovice, největší město Jihočeského kraje, 7. největší v České republice, ležící na soutoku řek Malše a Vltavy, je přirozeným spádovým centrem regionu NUTS III. Vlastní i jiné přívlastky, např. statutární město, krajské město nebo obec s rozšířenou působností. Teritorium města tvoří 11 katastrálních území (České Budějovice 1-7, České Vrbné, Haklovy Dvory, Třebotovice a Kaliště u Českých Budějovic). Rozloha města činí 5 560 hektarů. [5]

V tabulce č. 1 je uveden celkový počet obyvatel k 31. 12. 2009 na území statutárního města České Budějovice.

Tabulka č. 1 Celkový počet obyvatel statutárního města k 31. 12. 2009 [6]

0-14 let	12 497
15-64	67 044
65+	15 324
CELKEM	94 865

zdroj: www.czso.cb.cz

Co se týče občanské vybavenosti pro vybranou skupinu důchodců, patří sem dobře dostupné zdravotnické, kulturní nebo sportovní možnosti. Služby veřejné správy i úřední služby jsou hojně zastoupeny, obchody zajišťují pro občany i nepřetržitý provoz.

Zdravotní péči poskytují např. krajská nemocnice, vojenská nemocnice, polikliniky, pohotovostní služba, zdravotnická záchranná služba Jihočeského kraje, praktičtí lékaři, stomatologů a mnoho lékáren.

Kulturní vyžití nabízí divadla, kina (i letní), galerie, výstavní prostory nebo kulturní domy, kde se koná mnoho atraktivních akcí právě pro skupinu seniorů.

5 Informace dostupné z http://www.c-budejovice.cz/cz/mesto/o-meste/stranky/o-meste.aspx, dostupné dne 17. 11. 2011

6 Informace dostupné z http://www.cbudejovice.czso.cz, dostupné dne 17. 11. 2011

Bohaté sportovní zázemí nabízí možnosti návštěv sportovních utkání, ale také i sportovní aktivity, i když je již skupina důchodců nevyužívá v takové míře, jako např. jiné skupiny obyvatel. Patří sem např. zimní stadion, plavecký stadion s venkovním koupalištěm, sportovní hala, fotbalový stadion i další fotbalová hřiště, hřiště na volejbal či jiné míčové hry.

Veřejná správa poskytuje veřejné služby (městský úřad, finanční úřad i finanční ředitelství, stanice technické kontroly, úřad práce, správa sociálního zabezpečení, policejní instituce, atd.), kam patří i úřady (banky, pojišťovny, pošty, aj.). Tyto služby se nacházejí převážně v centru města.

Obchodní služby zajišťují velká obchodní a nákupní centra, sítě hypermarketů, supermarketů a nabídku dotvářejí střední, menší a malí soukromí prodejci nejrůznějšího sortimentu.

Městskou hromadnou dopravu (MHD) zajišťuje Dopravní podnik města České Budějovice a umožňuje přepravu trolejbusy nebo autobusy. Z nemotorových forem dopravy mohou respondenti využívat síť cyklostezek, ta má vhodné předpoklady díky rovinatému terénu ve městě i jeho okolí a mnoho důchodců tyto možnosti využívá.

Charakteristika respondentů

Do výzkumu bylo zařazeno 15 mužů a 15 žen, věk u žen se pohyboval v rozpětí 59 – 81 let, u mužů 59 – 86 let. Průměrný věk respondentů zapojených do výzkumu celkem je 68,6 let, z toho průměrný věk žen je tedy 66,9 let a průměrný věk mužů 70,4 let. V místě bydliště průměrně pobývají více než 35 let.

5.1 Sběr dat pro výzkum každodenních aktivit

Počet osob, které měli být zařazeni do výzkumu, byl stanoven na 30, nicméně bylo počítáno s rezervou. Z tohoto důvodu bylo osloveno 40 vhodných a potencionálních respondentů. Někteří museli být vyřazeni již v počátku, v průběhu nebo až na konci výzkumu. Postupným sběrem kontaktů (na doporučení přátel, ze sportovního oddílu, od spolužáků) byla utvořena skupina důchodců.

Vzájemná důvěra byla velice důležitá, protože v dnešní době zejména starší občané nechtějí svěřovat své osobní informace cizím lidem. Bylo nutné citlivě vysvětlit hlavní význam projektu, jednoduchost při vyplňování a dále významný přínos při

zpracování diplomové práce. Tento postup se ukázal jako nejvhodnější, protože zajistil relativní věrohodnost dat a také jistou vyšší zpětnou návratnost. I velký podíl do zapojení do výzkumu hrála finanční odměna, která byla respondentům vyplacena po skončení celého šetření i z důvodu motivační vytrvalosti do posledního období.

Výzkum proběhl v roce 2009 ve třech obdobích. Termíny šetření byly předem určeny a vždy se jednalo o stejné dny v týdnu - pondělí, středa, sobota:

- 8., 10. a 13. března 2009
- 14., 16. a 19. června 2009
- 13., 15. a 18. prosince 2009

Úkolem každého respondenta bylo vyplnit v určené dni dvě tabulky. Podrobnější popis *Záznamníku denních činností* viz kapitola 5.1.2 Dotazníkové šetření. Ukázky konkrétních záznamníků jsou v přílohách č. 3 a č. 4.

5.1.1 Podmínky a výběr respondentů

Výběrový vzorek byl vybírán podle těchto kritérií:

a. *status důchodce* (t.č. byl/a v předčasném starobním důchodu nebo již dosáhl/a důchodového věku)
b. *věková rozmanitost v rámci skupiny postproduktivního obyvatelstva*
c. *prostorové rozmístění pobytu v daném místě respondentů pokud možno v rámci celého města* (ne všichni z jednoho sídliště)
d. *duševní, tělesná a psychická aktivita* (př. pracovní úvazky ne vyšší než 50%, ne dlouhodobé pobyty ve zdravotních zařízeních, apod.)
e. *prostorová pestrost pohybu ve městě* (předejít tak opakovaným a jednosměrným mobilitám)
f. m*ísto „běžného pobytu“ v administrativních hranicích daného města* (s tolerancí cca 3 výjezdů mimo tyto hranice za celé období)

Respondenti většinou ochotně souhlasili a po celou dobu trvání výzkumu spolupracovali. Nevyskytla se vyloženě negativní reakce na žádost o zařazení do výzkumu. Někteří důchodci měli spíše obavu o správné vyplnění záznamníku denních činností, vzhledem ke svému pokročilému věku.

5.1.2 Dotazníkové šetření

Před prvním šetřením byly společně vyplněny fiktivní tabulky, aby byl sjednocen způsob zaznamenávání a předešlo se případným nejasnostem v během výzkumu. Po ukončení 1. termínu a sběru záznamníků byla odstraněna slabá místa, upřesněno vše potřebné pro další šetření. Vzhledem k dlouhému trvání šetření musela být vždy po každém období provedena kontrola a doplnění chybějících informací.
Po získání kontaktu a souhlasu se zapojením do výzkumu respondenti obdrželi veškeré podklady:

1) instrukce k vyplnění záznamníku (viz příloha č. 2)
2) tabulka č. 1 (viz příloha č. 3)
3) tabulka č. 2 (viz příloha č. 4)

Instrukce k záznamníku obsahovaly:

a) poděkování za účast při výzkumu
b) stručné seznámení s průběhem
c) popis částí záznamníku
d) popis jednotlivých položek, tabulek
e) vysvětlivky

V záznamníku denních činností byly vždy totožné údaje, sloužící k bližší identifikaci, o věku, pohlaví a délce pobytu na daném místě. Tabulky bylo nutné vyplnit buď vlastní psanou odpovědí nebo pouze výběrem vhodného čísla na požadovanou otázku z nabídnutých odpovědí.

Tabulka č. 1, zaměřená na činnosti, měla tyto náležitosti:

⇒ **Čas** – interval od-do - trvání činností zaokrouhlené na 5 minut
⇒ **Místo** – kde se respondent nachází – přesný popis místa s názvem a číslem ulice, např. *Domov – Riegrova ulice 43*
⇒ **Činnost** – konkrétně a stručně určit
- *popis činnosti* respondenta, např. spánek, domácí práce, návštěva lékaře, nákup, úřední záležitosti, apod.

- *s kým je činnost provozována* – pod čísly 1-5 vybrat - se členy domácnosti; s kolegy; s přáteli a známými; sami; s někým jiným (kým?)
- *míra povinnosti* - číslem 1-3 vybrat možnosti - bezpodmínečně musím dělat; musím, i když bych chtěl(a) dělat něco jiného; chci dělat
- *míra opakování činnosti* – číslem 1-3 vybrat – častěji; méně často; vůbec
- *vnímání činnosti* – číslem 1-2 vybrat – to to ale trvá!; to to ale uteklo!

Tabulka č. 2 obsahovala konkrétní trasy a cíle svých mobilit:

⇒ **Počátek a konec cesty** – u obou upřesnění času a místa (opět s názvem a číslem ulice)

⇒ **Trasa cesty** – kudy a přes co, vypsat ulice po trase, při jízdě MHD uvést číslo dopravního prostředku, např. *Z Poliklinika Sever bus č. 2 do Nemocnice, pak pěšky přes L. B. Schneidera, B. Němcové.*

⇒ **Způsob dopravy –** vybrat z čísel 1-5 možnosti – pěšky; kolo; veřejná doprava (bus, tramvaj, apod.); auto; jiné

⇒ **Míra opakování tímto způsobem dopravy –** opět vybrat z čísel 1-3 - častěji; méně často; vůbec

⇒ **Způsob vnímání dopravy –** rozhodnout se a vyjádřit čísly 1 nebo 2 - to to ale trvá!; to to ale uteklo!

Návratnost dotazníků byla přibližně 80%. Zaznamenáno bylo i několik pozitivních ohlasů od respondentů, např. jedna důchodkyně si uvědomila, jak tráví svůj čas, že velice pracuje a vzhledem ke svému věku málo odpočívá. Nebo naopak jeden respondent se zamyslel nad svou jednotvárnou denní činností a rozhodl se provést změnu.

5.2 Zpracování dat, problémy při šetření a návrhy na zlepšení

Po ukončení šetření byly vybrány všechny záznamníky a proveden výběr těch osob, kteří mohli být zařazeni do dalšího zpracování. V průběhu výzkumu bylo provedeno ještě dodatečné šetření, které zpřesňovalo vlastní šetření.

Použitelný materiál, jako hlavní podklady pro další práci, bylo nutné pečlivě pročíst, po další konzultaci s respondentem doopravit případné nesrovnalosti a hlavně vše zadat do počítačového programu Microsoft Excel. Každé jednotlivé místo nebo cíl mělo svůj vlastní číselný kód, stejně tak i jednotlivé trasy pro každého člověka. Při sběru a kontrole dat či pro upřesnění adres, čísel a názvů lokalit byly využity internetové vyhledávače *www.seznam.cz/mapy* [7] nebo dopravní vyhledávač MHD pro České Budějovice *www.idos.cz.* [8]

Důvody, které zapříčinily vyřazení respondenta:

- pobyty hlavně v jiné lokalitě, než bydliště v Českých Budějovicích
- nesplnění kritéria více mobilit za den (např. pro vysoký věk nebo z jiného důvodu pobývali výhradně a pouze v místě svého trvalého bydliště, neměli tedy žádné mobility)
- nenávratnost záznamníků, neúplnost, nepropojenost i nesmyslnost dat
- neochota spolupracovat po celou dobu trvání výzkumu

Konkrétní praktické nesrovnalosti, které se vyskytly:

- rozepisování mnoha podobných a spolu souvisejících činností v jednom místě do více řádků (např. doma – spánek, hygiena, snídaně), pro sjednocení a zjednodušení byly tyto ranní činnosti spojeny
- zjednodušování popisu cest (neuvedení důležitých ulic i tras, chybějící popisná čísla domů)
- u MHD chybějící čísla dopravního prostředku, názvy počátečních či koncových zastávek
- časová nesouslednost a nenávaznost
- vpisování vlastních (většinou negativních a nežádoucích) komentářů k zadaným otázkám

Pro budoucí výzkumy časoprostorové strukturace skupin lze na základě provedeného šetření doporučeno zjednodušit, lépe a estetičtěji propracovat celý dotazník na jediný list velikosti A4. Záznamník denních činností může respondenty odradit již na první pohled celkovým počtem stran.

Výtky jsou u otázek typu:

- zjišťování subjektivního vnímání činností (nabídnuty 3 odpovědi – *častěji; méně často; vůbec*)
- při hodnocení míry povinnosti (možnost výběru z možností – *bezpodmínečně musím dělat; musím, i když bych chtěl(a) dělat něco jiného; chci dělat.při konání činnosti*).

Respondenti nechápali, proč na tyto každodenní a často automatické činnosti musí tímto způsobem odpovídat. Př. při ranní hygieně a spánku museli vybrat jak vnímají tuto činnost chtějí dělat nebo jak hodnotí míru povinnosti.

- návrhem může být další nabídnutá odpověď - jde o *rutinní činnost*.

6. ANALÝZA DAT

Analýzy řeší nejdříve stanovení stanic podle funkce s počtem návštěv a rozložení stanic s obytnou funkcí na území statutárního města. Další analýzy časují prostor a strukturují počty pohybových trajektorií i rozložení každodenních aktivit respondentů v časových intervalech během vybraného pracovního dne a vybraného víkendového dne. Následně jsou hodnoceny všechny pohybové trajektorie z hlediska využití prostředků přepravy. Využití je hodnoceno za všechna tři období, dále zvlášť za jednotlivá období i podle dnů v týdnu. Vybrané dni, rozdělené do 6 časových intervalů, jsou sledovány z důvodu zjištění vývoje návštěvnosti skupiny důchodců ve zvolených stanicích. Každodenní aktivity, které lze považovat za „typické“, se nachází v oddíle 6.10 „Typický“ postproduktivní obyvatel Českých Budějovic.

Pro analýzy byly vybrány jako charakteristické dny středa 10. března 2009 a sobota 18. prosince 2009. První období bylo takto zvoleno, protože v tomto období se uskutečnilo nejvíce tras a středa z důvodu průměrného počtu uskutečněných mobilit (pondělí, ve stejném období, je den s nejvíce trajektoriemi), což vyplynulo z celého šetření. Pro srovnání byla vybrána sobota v zimním období, tedy 18. prosince 2009. Třetí období je charakteristické jako průměrné v počtu všech uskutečněných trajektorií a toto období může být dále použito pro další, např. marketingové účely, vzhledem k blízkosti vánočního období.

6.1 Stanice podle voleb respondentů

Podle definování stanic v praktické části práce, o konceptech v geografii času, jsou stanice kategorizovány a identifikovány.

Pro strukturaci a následné analýzy bylo nutné si vymezit stanice s jejich funkcemi. Jde tedy o 12 stanic, které se vyznačují podobnými nebo příbuznými charakteristickými znaky. Graf č. 1 zobrazuje rozdělení stanic podle funkce s počtem všech lokalit ve stanicích. V příloze č. 1 se nachází seznam těchto stanic rozdělených podle charakteristické funkce, jednotlivé stanice jsou řazeny sestupně podle celkového počtu návštěvnosti.

Skupina důchodců souhrnně uvedla za všechna období celkem 171 lokalit, která byla alespoň jedenkrát navštívena.

Funkce stanic s počtem návštěv:

- Návštěvní – sem patří na 27 objektů přátel, známých nebo příbuzných všech respondentů, kde se společně setkávali. Tyto stanice byly navštíveny 53krát.
- Obytná – do těchto stanic patří vlastní byty účastníků výzkumu, celkem 25 z 30 všech možných, což znamená, že někteří respondenti žijí ve společné domácnosti, což bylo vybráno záměrně. Jsou zde zahrnuty i 2 chaty, tedy charakteristický typ bydlení („druhé bydlení“) pro tuto věkovou skupinu. Tyto stanice byly navštíveny 1 066krát.
- Obchodní – respondenti souhrnně uvedli 25 různých obchodů, obchůdků, nákupních center, hypermarketů, velkoobchodů apod. Uskutečňuje se zde hlavní činnost – nákup. Patří sem již však víceúčelové (multifunkční) lokality, které se využívají i k dalším činnostem, např. bankovní služby, poštovní služby. Jde však o vedlejší činnosti. Jsou to tedy nákupní centra, dále náměstí Přemysla Otakara II. (multifunkční) a také celá ulice Lannova nebo ul. Krajinská. Lékárny jsou zahrnuty ve skupině Zdravotnická zařízení. Celkem byly navštíveny 113krát.
- Sportovní – do skupiny patří 17 lokalit nebo ploch, formy odpočinkových aktivit mimo své trvalé bydliště, např. sportovní areály (cyklostezka podél řeky Vltavy, tenisová a jiná hřiště, plavecký bazén). Procházky, většinou se psem, se dají považovat za jistý druh odpočinku, proto sem patří. Tyto aktivity patří mezi oblíbené a byly uskutečněny 95krát.
- Úřední – banky, pojišťovny, pošty, finanční úřad aj. Celkem tedy je uvedeno 16 objektů tohoto druhu, které byly navštíveny 29krát.
- Restaurační – jde o 13 institucí podávajících jídlo a/nebo pití, jde spíše o odpočinkovou aktivitu konanou s přáteli či známými, avšak na jiném místě, než je vlastníkovo bydlení nebo bydlení přátel a známých. Tyto stanice byly navštíveny 27krát.
- Odjezdy – skupina 13 položek tvořená jinými městy, než je město České Budějovice. Respondenti sem jezdili za různými účely (výlety, odjezdy na chatu, dovolená, atd.). Celkem byla skupina využita 25krát.
- Zdravotnická - 11 vybraných institucí se staralo o veřejné zdraví, jsou sem zahrnuty i lékárny, které jsou často součástí těchto zdravotnických zařízení a respondenti to tedy nemuseli rozdělovat. Bylo zjištěno využití 28krát.

- Pracovní – někteří z dotázaných také ještě pracují nebo si alespoň částečně přivydělávají, např. úklidem, výukou nebo prodejem. Respondenti vybrali 10 lokalit a stanici využili 39krát.
- Kulturní – skupina 6 míst zahrnující více druhů kulturního vyžití, jde o kulturní domy, divadla, kina nebo knihovny s 15 návštěvami.
- Služby – do zde 6 uvedených služeb patří např. kadeřnické, masérské a rehabilitační služby, opravny kol a aut a také sběrné suroviny. Tyto stanice byly navštíveny 8krát.
- Hřbitov – sice tato skupina má pouze 2 položky, je však zařazena samostatně, protože se svou povahou nepodobá jiné skupině a skupina důchodců stanici 12krát.

Jak již bylo uvedeno výše, některé lokality jsou multifunkční a vyskytují se ve více stanicích, v tabulce č. 2 i v příloze č. 1 jsou však rozděleny podle počtu návštěv jednotlivě a ne dohromady. Jde o Náměstí Přemysla Otakara II. s obchodní, pracovní, úřední a restaurační funkcí. Nákupní centrum IGY má obchodní a pracovní funkci, Restaurace U Zelené ratolesti restaurační a pracovní. Hluboká nad Vltavou je ve stanicích zařazena jako odjezdy a také sportovní – z důvodu cyklostezky. Letiště Hosín jsou označeny ve stanicích s funkcí úřední a služby. Osobní byty v ulici Reinerova 4 a ulici Dukelská 12 mají shodně obytnou a návštěvní funkci

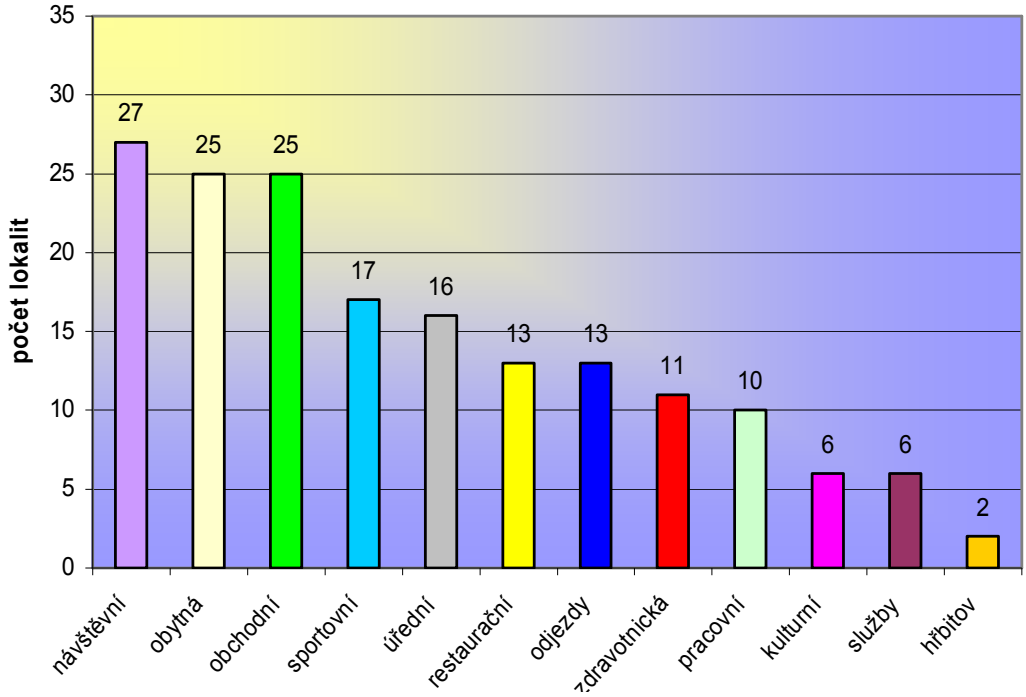
Tab. č. 2 Celkový počet návštěv podle voleb respondentů

Pořadí	Funkce stanice	Počet návštěv
1.	obytná	1049
2.	obchodní	113
3.	sportovní	95
4.	návštěvní	46
5.	pracovní	37
6.	úřední	25
7.	zdravotnická	28
8.	restaurační	33
9.	odjezdy	27
10.	kulturní	15
11.	hřbitov	12
12.	služby	17
	CELKEM NÁVŠTĚV	**1497**

zdroj: výzkum

.

Graf č. 1 Stanice podle funkce s počtem lokalit

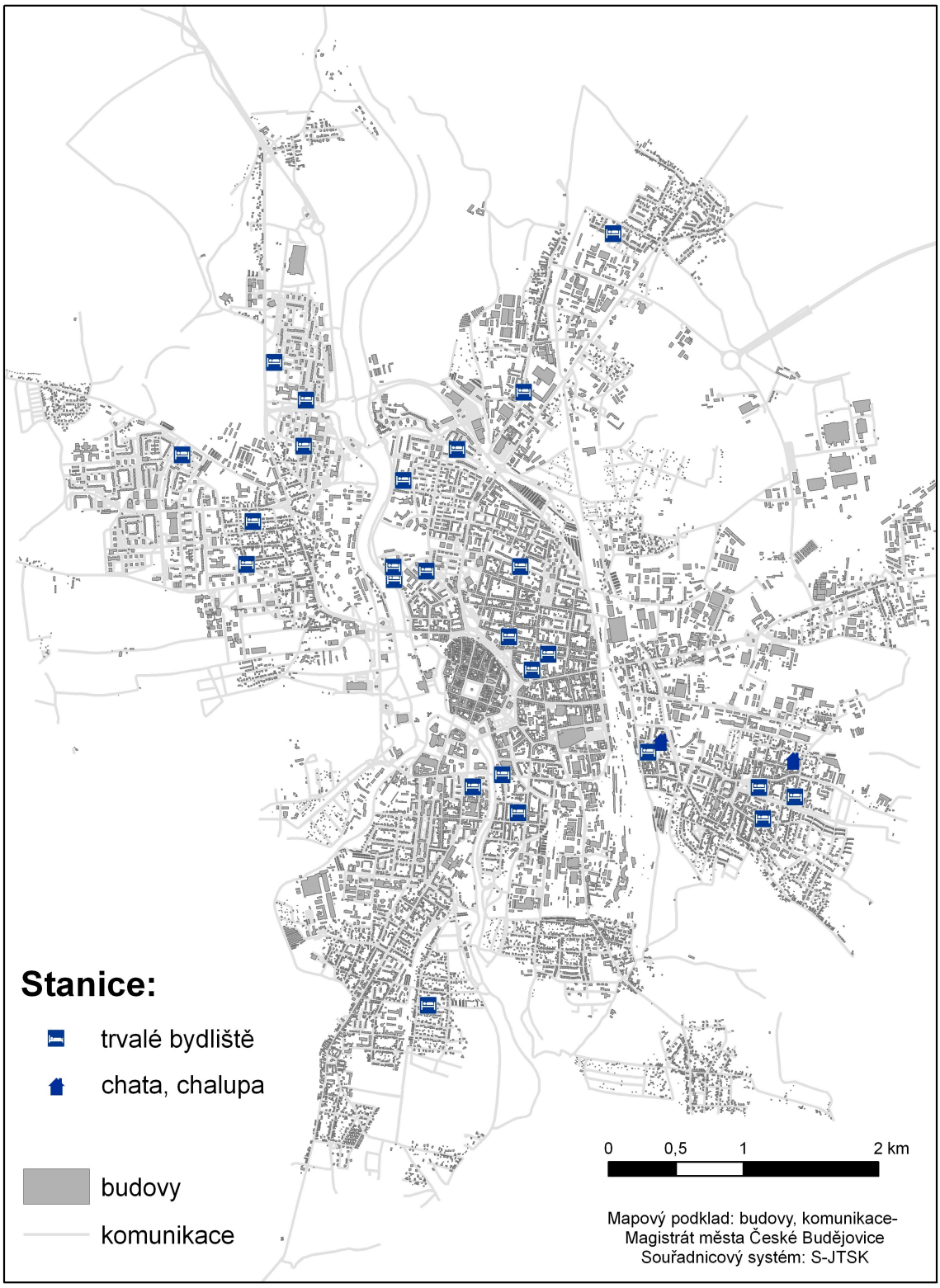


zdroj: výzkum

Jak již bylo uvedeno, respondentů bylo 30, ale stanic s obytnou funkcí je pouze 25, tento typ byl vybrán záměrně a je dán soužitím respondentů v jednom místě bydliště.

Na mapě č. 1 je znázorněna lokalizace trvalých bydlišť respondentů a také objekty *(chaty, chalupy)*, tzv. „druhého bydlení“. Tyto dva druhy bydlení jsou odlišeny příslušnou kartografickou značkou. Rovnoměrné rozmístění respondentů sahá i do okrajových částí města, není tedy výrazná koncentrace respondentů pouze do několika lokalit ve městě. Při užití většího počtu respondentů by bylo možné pozorovat jiné rozmístění postproduktivních obyvatel ve městě, např. do oblasti sídlišť či starší bytové zástavby, záleží na vzorku respondentů.

Mapa č. 1 Rozmístění stanic s obytnou funkcí



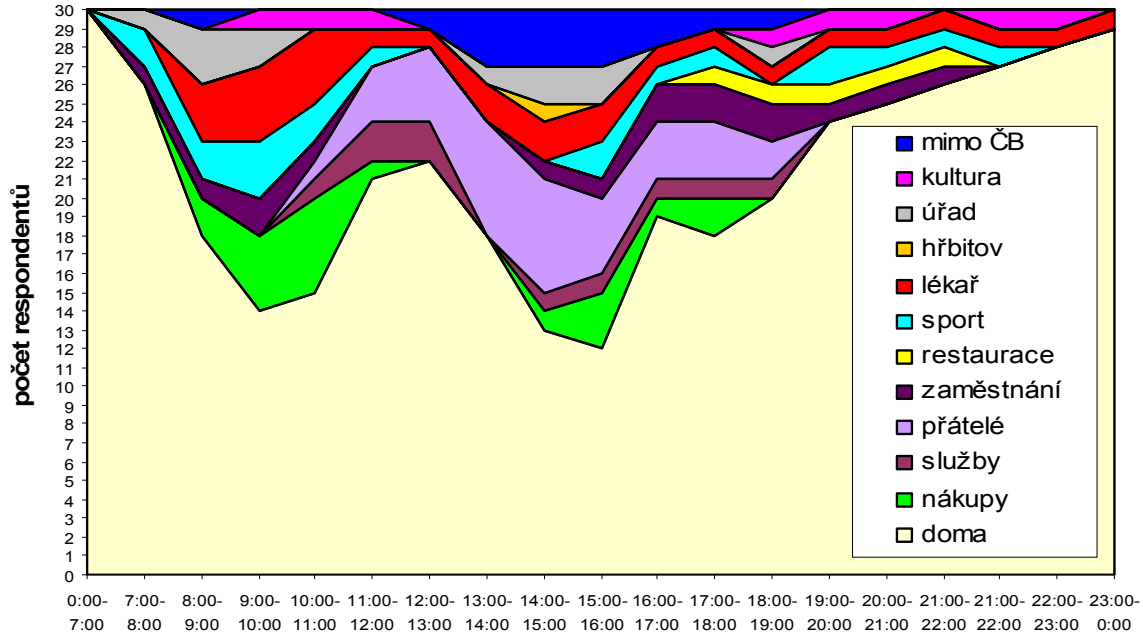
zdroj: výzkum

6.2 Analýza vybraného pracovního dne podle rozložení každodenních aktivit (středa)

Pro hodnocení byla vybrána data všech respondentů, někteří však během tohoto dne odjeli mimo České Budějovice. Při pohledu na graf č. 2, na ose *x* jsou uvedeny časové intervaly po jedné hodině. Výjimkou je pouze první interval v době od 0:00 - 7:00, který je spojen, v této době jsou všichni respondenti ve svých domovech, spí, snídají a konají ranní hygienu. Na ose *y* je počet respondentů.

Stanice, které skupina důchodců navštíví po spánku, snídani a hygieně jsou zejména obchodní, úřední, zdravotní nebo sportovní. Tyto stanice navštíví také odpoledne, ale v menší míře. V poledních hodinách jsou převážně doma, věnují se úklidu, čtení novin nebo přípravě oběda. Návštěvy příbuzných či přátel se projevují také poledních, ale spíše v odpoledních hodinách. Všechny ostatní každodenní aktivity se jeví stabilně, pouze snad stanice s restaurační zařízení jsou navštíveny ve večerních hodinách.

Graf č. 2 Rozložení aktivit během březnové středy



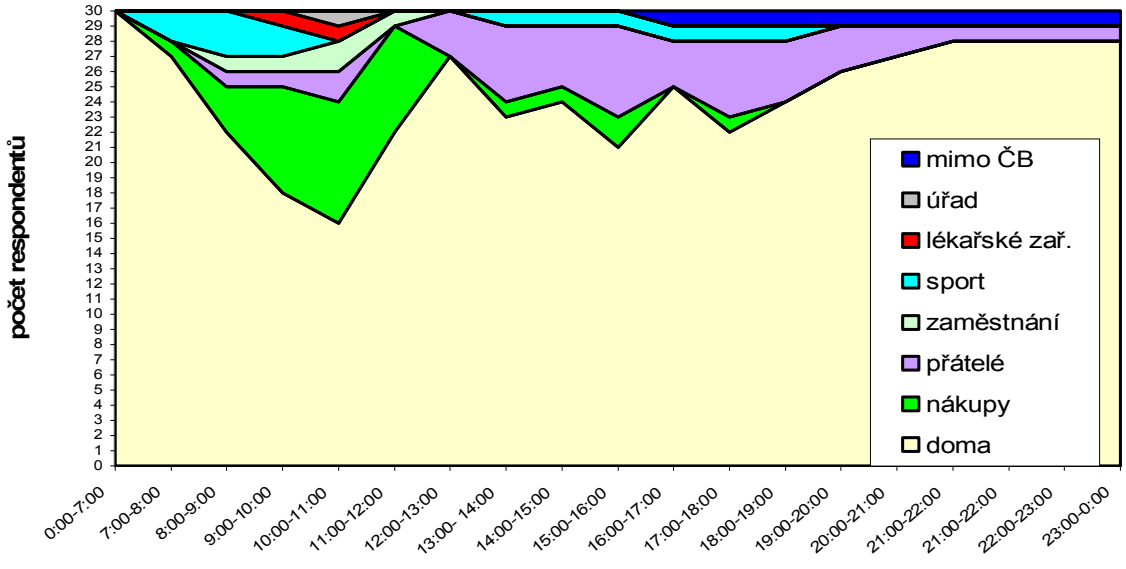
zdroj: výzkum

6.3 Analýza vybraného dne podle rozložení víkendových aktivit (sobota)

V analýze jsou hodnoceni opět všichni respondenti, pouze jeden během dne odjel zcela mimo město. Jinak by jistě vypadalo rozložení aktivit během II. období, a to jak z hlediska každodenních aktivit, tak i z hlediska časových intervalů.

Typické pro vybranou skupinu respondentů je doba strávená doma, která zabírá většinu dne. Respondenti v prvním víkendovém dni vůbec nenavštívili některé stanice s kulturní, restaurační nebo obslužnou funkcí, proto v grafu nejsou ani uvedeny. Tento den konají 8 typů aktivit, kdežto v pracovní den jich bylo využito 12. Nejčastější dopolední aktivitou byl nákup, sportovní činnost (procházka) nebo vyřízení úředních záležitostí. Nejvíce se pohybovali v okolí domova v porovnání se všedním dnem. Co se týče odpoledních hodin, tam se jedná o 5 typů aktivit.

Graf č. 3 Rozložení aktivit během prosincové soboty



zdroj: výzkum

6.4 Návštěvnost stanic během březnové středy

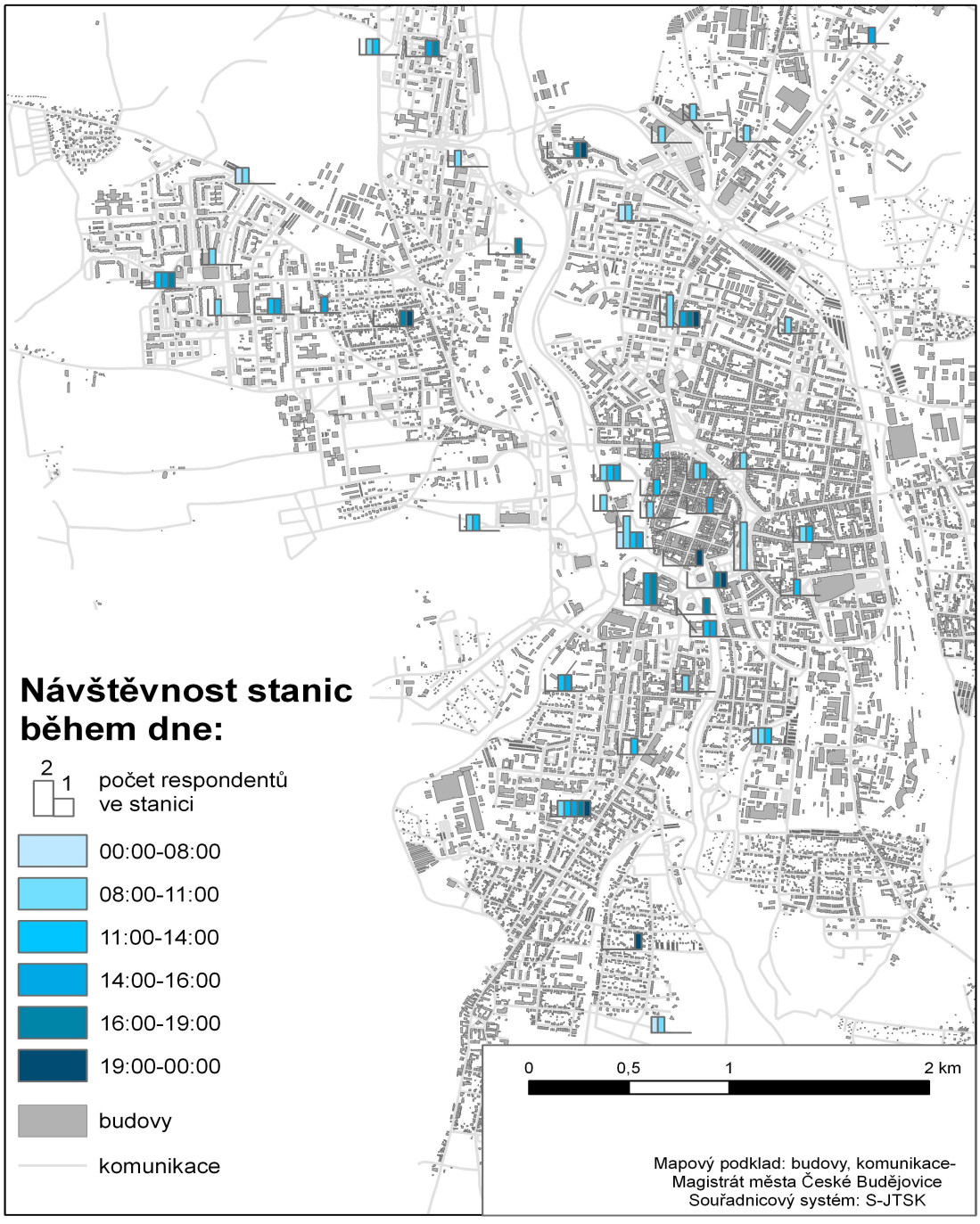
Jako charakteristické vzorky byly opět použity stejné dni ze stejných důvodů jako v předchozích dvou analýzách. Pro každou navštívenou stanici (kromě stanice s obytnou funkcí), kterých bylo v tento den navštíveno celkem 47, je přiřazen vývoj její návštěvnosti během dne. Každá stanice je rozdělena do těchto šesti časových intervalů:

1) 00:00-8:00
2) 8:00-11:00
3) 11:00-14:00
4) 14:00-16:00
5) 16:00-19:00
6) 19:00-00:00

Podle rozmístění jednotlivých stanic v mapě č. 3 můžeme určit koncentrovanou návštěvnost stanic v historickém centru města České Budějovice a dále pak ve stanicích

s návštěvní a obchodní funkcí. Stanice s obchodní funkcí jsou nejvíce navštívené v dopoledních hodinách, dále pak v intervalu 14:00-16:00. Stanice s návštěvní funkcí jsou nejvíce vyhledávány v intervalech od 11:00-19:00. Stanice se zdravotní funkcí jsou hlavně vytíženy v intervalu od 8:00-11:00. V intervalu od 16:00-19:00 jsou navštívena hlavně restaurační zařízení v centu města nebo stanice s návštěvní funkcí.

Mapa č. 3 Návštěvnost stanic během všedního dne podle voleb důchodců



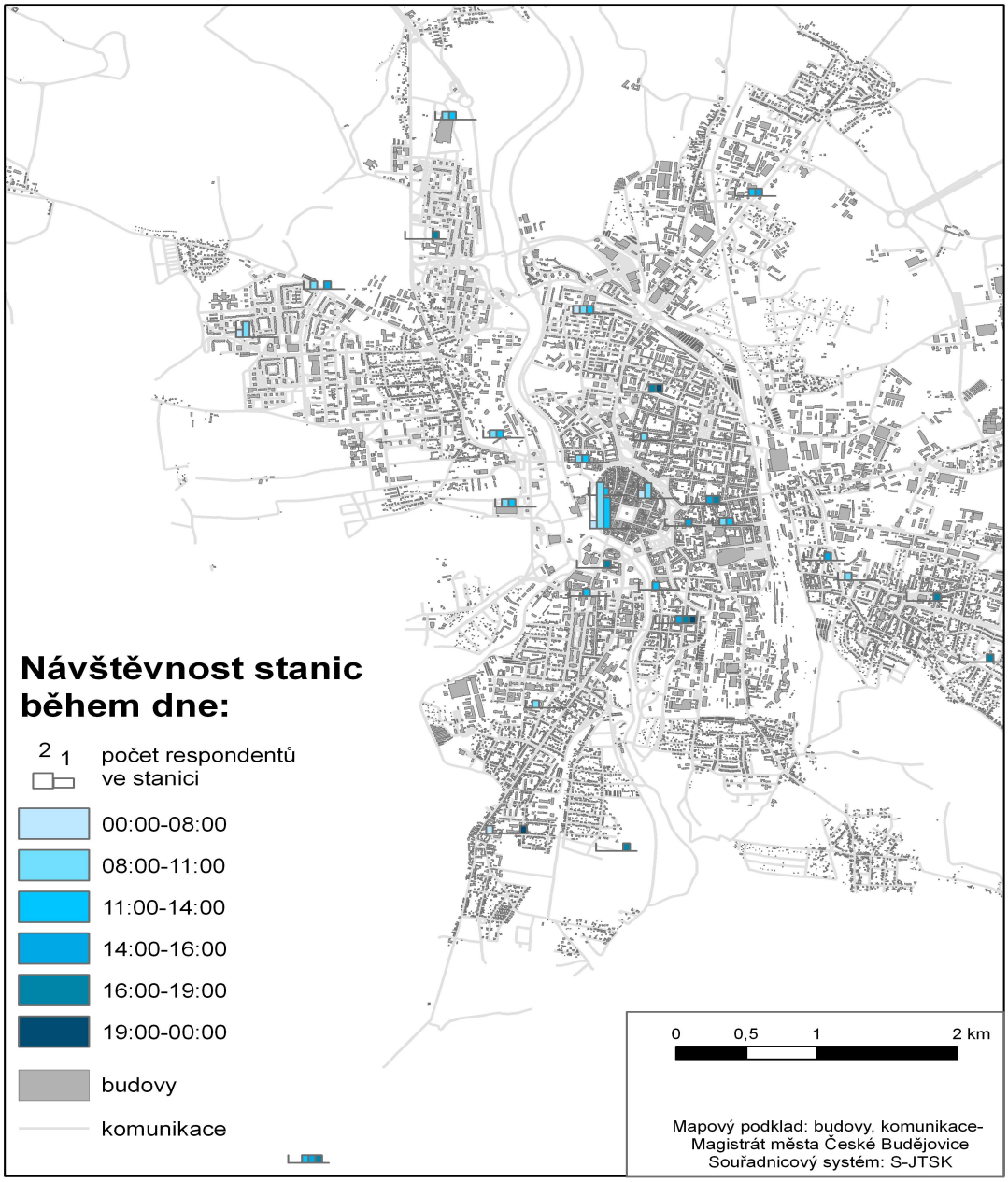
zdroj: výzkum

6.5 Návštěvnost stanic během prosincové soboty

Sobota byla také rozdělena na stejné časové intervaly, ale stanic bylo navštíveno celkem 33. Na mapě č. 3 lze vidět jejich prostorové rozmístění a vývoj návštěvnosti během dne.

Podle rozmístění jednotlivých stanic můžeme pouze určit výraznou koncentrovanou návštěvnost stanic v historickém centru města v časových intervalech od 08:00-14:00 nebo stanic s návštěvní funkcí v intervalech od 11:00-19:00.

Mapa č. 3 Návštěvnost stanic během víkendového dne podle voleb důchodců



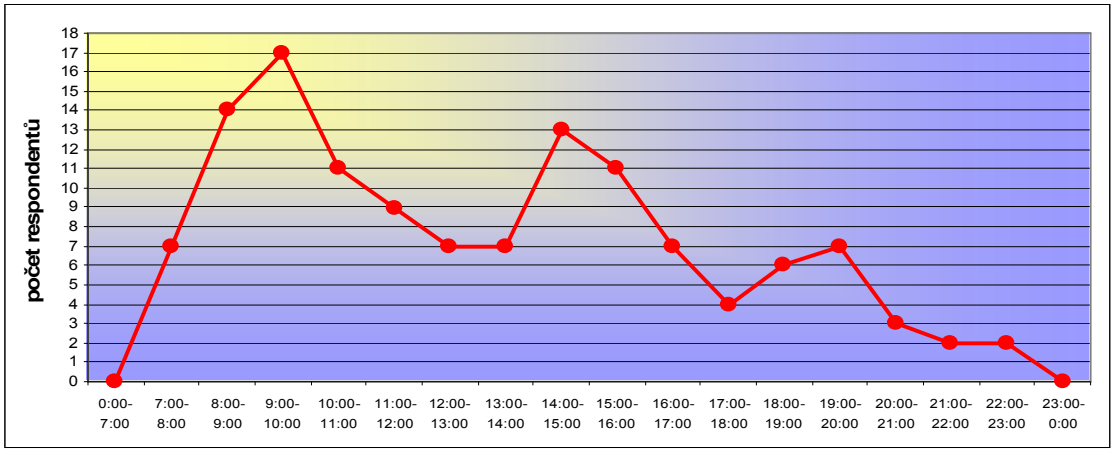
zdroj: výzkum

6.6 Analýza rozložení pohybových trajektorií v časových intervalech

Abychom zjistili rozložení pohybových trajektorií během dne, museli jsme rozdělit den na časové intervaly po hodinách. První interval 0:00-7:00 je spojen z důvodu doby spánku, kdy se nepředpokládá žádná trajektorie. Rozhodujícím faktorem pro zařazení do intervalu byla započatá cesta v danou hodinu u každého respondenta. I když respondent uskutečnil více cest ve stejnou hodinu, není to již zde podruhé zohledněno, protože hlavním cílem bylo zjistit, zda byla nějaká cesta u každého respondenta ve vybraný den vůbec uskutečněna či nikoliv. Všechny trajektorie jsou uvedeny a zohledněny v oddíle 6.7 Analýza pohybových trajektorií podle využití prostředků přepravy. Maximální počet započatých pohybových trajektorií v jeden časový interval mohl být 30, stejně jako počet všech respondentů.

Na grafu č. 4 lze vidět křivku s klesající tendencí s třemi vrcholy, které značí hlavní časové intervaly pohybových trajektorií skupiny důchodců. Více než polovina respondentů (17) uskutečňuje své trajektorie v časových intervalech od 8:00-10:00, kdy se pohybovali mimo své bydliště a většina z nich se postupně vracela domů. Další vrchol je v časovém intervalu 14:00-16:00. Jde o období dalšího pohybu mimo bydliště do dalších stanic po době strávené doma v čase oběda a odpočinku. Po tomto vrcholu následuje v intervalu 17:00-18:00 hluboký pokles mobilit, kdy se většina respondentů vrací a zůstává doma. Poslední výraznější vrchol je mezi 19:00-20:00, což lze vysvětlit návštěvou kulturních a restauračních zařízení s přáteli nebo procházkou spojenou s venčením psa.

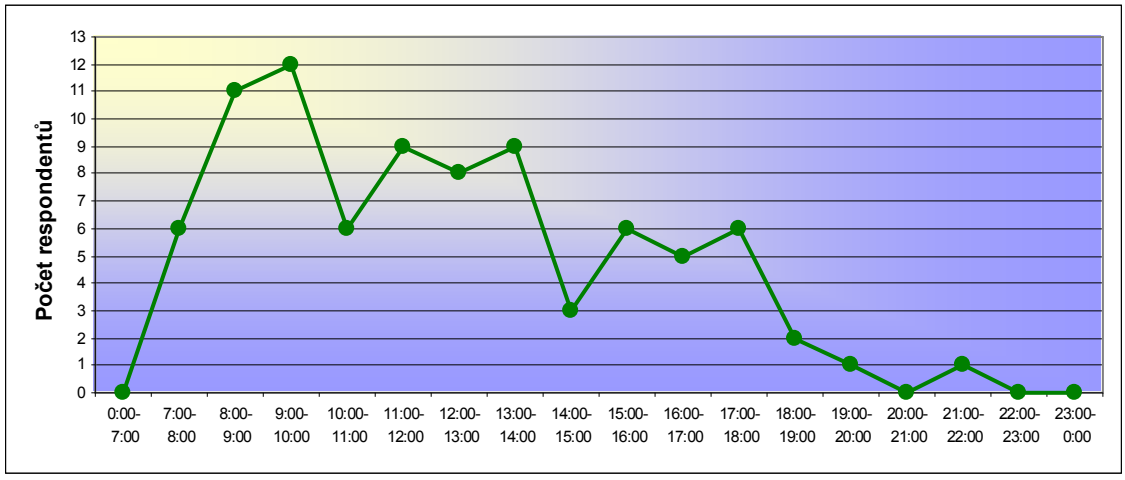
Graf č. 4 Počet pohybových trajektorií v časových intervalech březnové středy



zdroj: výzkum

Graf č. 5 zobrazuje sobotu 18. prosince 2009 a její víkendové trajektorie v časových intervalech v posledním III. období. Víkendový den má rozkolísanou křivku pohybové trajektorie s celkovým poklesem mobilit, i když se jedná o rozdíl 1 respondenta. Více než polovina respondentů však neuskutečňuje žádné cesty ve městě, zůstává doma nebo jsou mimo Č. Budějovice, pouze 12 z nich se pohybuje na území města. Nejvyšší vrcholy jsou obdobné jako u předešlého grafu, liší se pouze počtem respondentů, kteří uskutečnili cestu, cíle jsou také stejné (procházka, nákupy, návštěva hřbitova). V časovém intervalu od 11:00-14:00 je na cestách 9 z 30 respondentů stále za nákupy, návštěvou příbuzných a známých nebo na procházce, poté se opět většina vrací domů. Poslední pohybové trajektorie se uskutečňují v intervalech od 15:00-18:00 cestou domů od příbuzných a známých nebo z procházek. Ve zbytku víkendového dne se již žádné výrazné pohybové trajektorie nekonají, což je rozdíl oproti pracovnímu dni, kde nechyběla návštěva stanic s restaurační funkcí většinou lokalizovanou v centru města.

Graf č. 5 Počet pohybových trajektorií v časových intervalech prosincové soboty



zdroj: výzkum

6.7 Analýza pohybových trajektorií podle využití prostředků přepravy

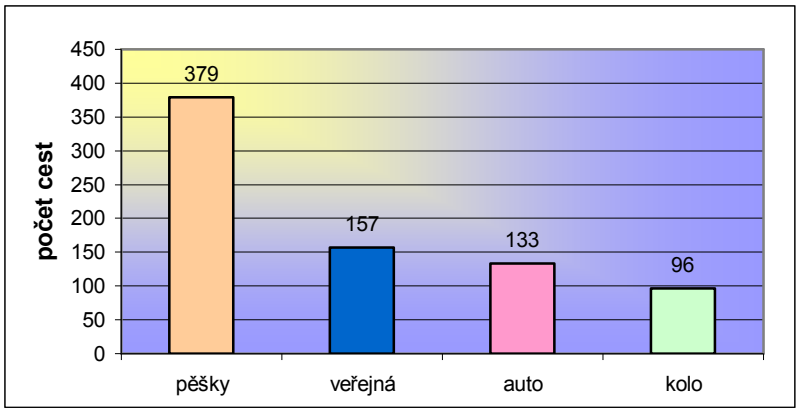
V této analýze je cílem strukturovat všechny uskutečněné pohybové trajektorie respondentů podle použitých prostředků přepravy. Z výsledků vyplynulo, že se doprava jiným, než uvedeným způsobem dopravy, neobjevila, proto není tento způsob do analýz dále zahrnován. Respondenti nevyužili přepravu např. autostopem, která by byla možná, i když nepravděpodobná u této skupiny obyvatel. Jiné ostatních skupin respondentů by

se mohly využívat i jiné způsoby, např. jízda na koloběžce, in-line bruslích nebo autostop aj.

Byly sečteny všechny uskutečněné trasy v jednotlivých dnech u každého respondenta a rozděleny podle použitého prostředku přepravy. Za celé šetření postproduktivní obyvatelstvo uskutečnilo celkem 765 pohybových trajektorií, tzn. průměrně 25,5 pohybových trajektorií na 1 respondenta za všechna tři uskutečněná období. V jednom období průměrně připadá 8,5 cesty pro každého respondenta. Přehled všech pohybových trajektorií podle použití prostředků přepravy u každého důchodce, pro každý den i za celé období viz příloha č. 5.

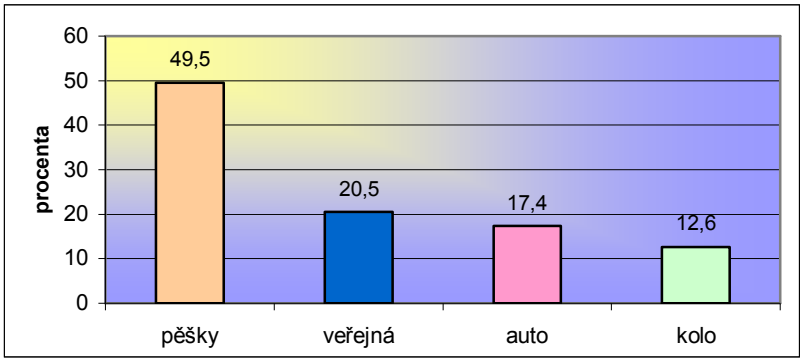
Trasy rozdělené podle jednotlivých druhů přepravy ukázaly výsledky jasně preferující dopravu pěšky s počtem 379 pohybových trajektorií. Veřejná doprava, která zahrnuje v Českých Budějovicích přepravu autobusem nebo trolejbusem, byla využita celkem 157krát a přeprava autem byla celkem využita 133krát. Přepravu na kole respondenti využili celkem 96krát, viz graf č. 6. Pro další přehled je zpracováno procentuální vyjádření viz graf č. 7.

Graf č. 6 Počet pohybových trajektorií podle typu přepravy



zdroj: výzkum

Graf č. 7 Využití prostředků přepravy za všechna období v procentech



zdroj: výzkum

Přepravu pěšky použilo 29 z celkem 30 respondentů alespoň jedenkrát, jediný respondent využíval jako prostředek dopravy *do a z* lokalit hlavně kolo. Veřejnou dopravu využilo 23 respondentů, což znamená, že pro respondenty je stěžejní a jistým dopravním prostředkem právě městská hromadná doprava. Dopravu automobilem si vybralo při cestách jako svůj dopravní prostředek celkem 20 respondentů ze všech 30 dotázaných. Kolo využilo alespoň jedenkrát celkem 12 respondentů. Můžeme tedy říci, že ve skupině respondentů byli stále aktivní důchodci, využívají tedy příznivé podmínky pro cykloturistiku ve městě. Toto číslo jistě zaslouží větší pozornost při budování nových komunikací, při opravách stávajících a rozšiřování cyklostezek.

I. období se vyznačuje jako období s celkově nejvyšším počtem pohybových trajektorií. Období s nejméně cestami je II., tedy letní období a ze šetření vyplynulo, že respondenti jezdí více na výlety a dovolené právě v tomto období, mimo město České Budějovice. Jako další důvod méně mobilit může vysvětlit vyšší možné zdravotní riziko ve velice slunných dnech. Kolo respondenti využívali nejvíce v letním období. III. období se logicky jeví jako část roku s nejmenší přepravou na kole.

6.8 Počet pohybových trajektorií podle období

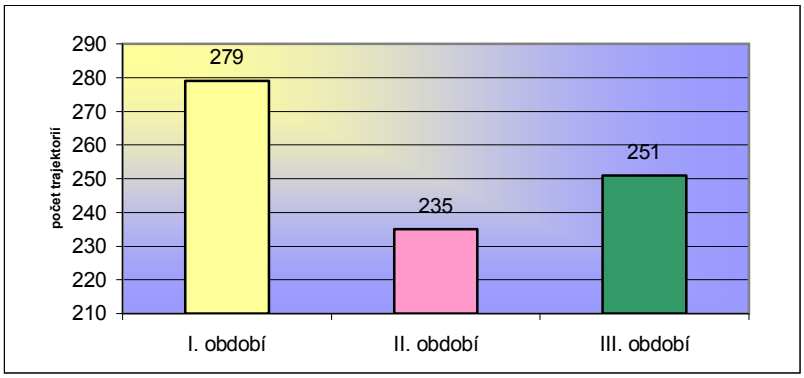
Důchodci své pohybové trajektorie konali velice individuálně a ve větší míře nebyla nalezena téměř žádná shoda s ostatními respondenty. Šlo jen o respondenty žijící ve stejné domácnosti, kdy trajektorie konaly společně. Je do dáno nepravidelnou denní náplní skupiny, nemají totiž charakteristické pravidelné povinnosti, např. chození do zaměstnání nebo do školy, jako např. u produktivního obyvatelstva nebo u žáků a studentů.

Podle hodnot zjištěných z výzkumu můžeme celkově vyhodnotit pondělí jako den, kdy se uskutečňuje nejvíce tras za jednotlivá i v porovnání mezi obdobími, celkem 280 cest. Těsně následuje středa s 276 trasami. Pracovní dny jsou charakteristické u dané skupiny hlavně pro uskutečňování nákupů, návštěvy přátel a užití stanic se zdravotní a úřední funkcí. Sobota, s 209 pohybovými trajektoriemi, je z hlediska všech cest nejslabší. V sobotu důchodci uskutečňují své trasy nejčastěji za účelem nákupů, návštěvou přátel, hřbitovů nebo odjezdů mimo domov.

Součet všech uskutečněných pohybových trajektorií a rozdělení za jednotlivá období, bez ohledu na použití dopravního prostředku, lze shlédnout v grafu č. 6. Nejvíce se respondenti pohybovali v jarním, tedy I. období - 8., 10. a 13. března 2009,

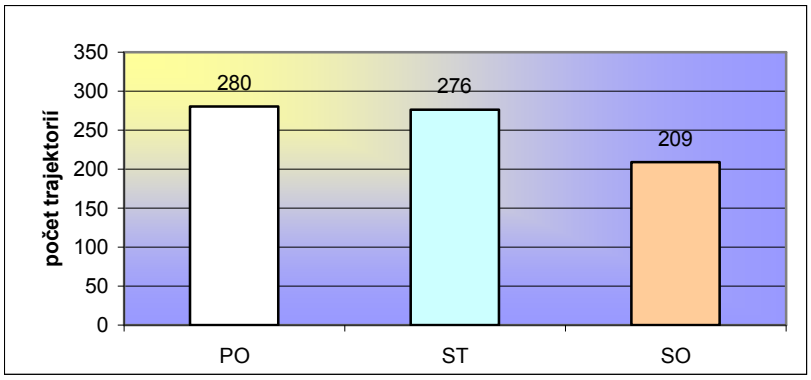
uskutečnili celkem 279 cest. Za III. období, konkrétně 13., 15. a 18. prosince uskutečnili 251 cest. Důležitým faktorem je vánoční období a uskutečňování předvánočních nákupů. Ve II. období, určené na dny 14., 16. a 19. června to bylo celkem 235 tras.

Graf č. 8 Počet pohybových trajektorií podle jednotlivých období



zdroj: výzkum

Graf č. 9 Počet pohybových trajektorií podle dnů v týdnu za všechna období

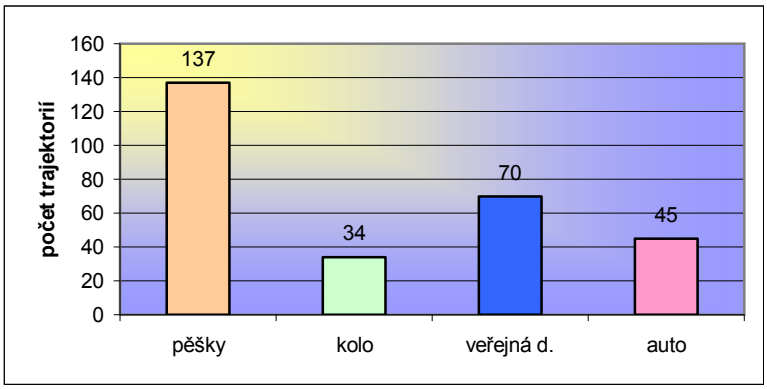


zdroj: výzkum

Analýza I. období

Období na pomezí zimy a jara se jeví jako nejaktivnější z hlediska počtu trajektorií. Zde převládá doprava pěšky, byla použita u 137 pohybových trajektorií z celkem 279 a je celkově nejčastější přepravou respondentů. Veřejná doprava se 70 trasami se v jarním období, s výraznou převahou, využívá nad dopravou autem. Kolo s 34 pohybovými trajektoriemi zůstává poslední použitou možností.

Graf č. 10 Podíl použití dopravních prostředků za I. období

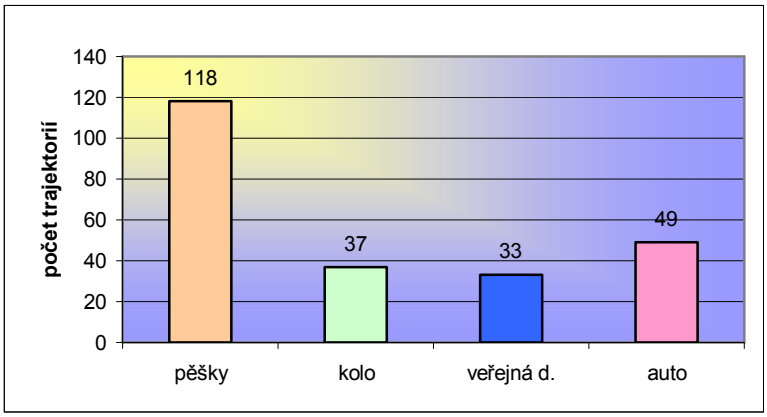


zdroj: výzkum

Analýza II. období

Z celkem 233 pohybových trajektorií připadá skoro polovina na přepravu pěšky. Přeprava autem je opět důležitým prostředkem přepravy, ale pouze 49krát byla použita. Veřejná doprava se poprvé za všechna období použila nejméně, vzhledem k předchozímu období je to téměř o polovinu. V tomto letním období respondenti využívali kolo ze všech období nejvíce.

Graf č. 11 Využití prostředků dopravy za II. období



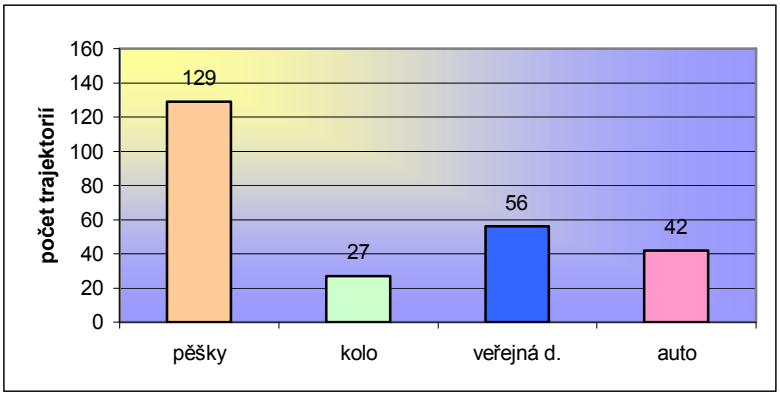
zdroj: výzkum

Analýza III. období

V prosincovém období bylo uskutečněno 253 pohybových trajektorií. Narostla přeprava pěšky o 11 tras. Vysvětlením může být předvánoční období, kdy respondenti nakupují nebo navštěvují své známé. Poklesla přeprava autem vzhledem k předchozímu druhému období. Vyšší nárůst, vzhledem k předchozímu období, je ve veřejné dopravě

a to o 23 cest. V zimním období se logicky kolo používá nejméně. Přeprava autem se jeví jako stabilní ve všech obdobích.

Graf č. 12 Využití prostředků přepravy za III. období



zdroj: výzkum

6.9 Rozložení nejvyhledávanějších stanic

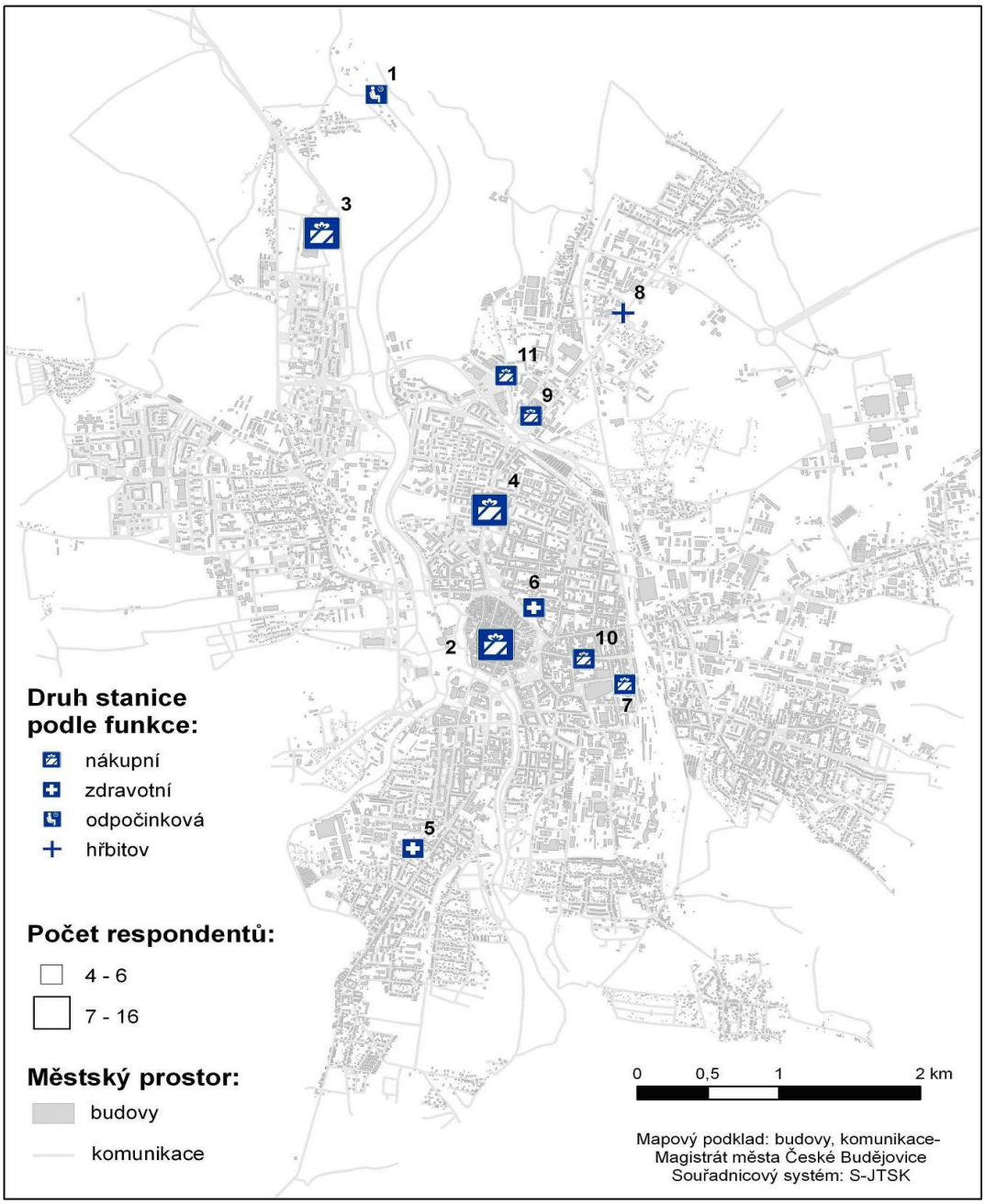
Hlavním kritériem pro výběr nejfrekventovanějších stanic podle důchodců byla návštěva alespoň 1krát za celé období. Počet respondentů, kteří lokalitu navštívili je uveden vedle funkce a návštěvy stanic s multifunkční funkcí byly spočteny souhrnně. Těchto 11 nejnavštěvovanějších lokalit je uveden v tabulce č. 3. Index u názvu lokality znamená pozici na mapě č. 4. Funkce konkrétní stanice je znázorněna příslušnou kartografickou značkou.

Tab. č. 3 Pořadí nejvyhledávanějších stanic podle voleb důchodců i s funkcí

Náměstí Přemysla Otakara II. [2]	multifunkční	16
Globus, České Vrbné 2327 [3]	obchodní	7
Nákupní centrum IGY, Pražská 1274/24 [4]	multifunkční	7
OC Mercury, Nádražní 1579 [7]	obchodní	6
Hřbitov sv. Otýlie, Pražská 110 [8]	hřbitov	6
Krajská nemocnice, B. Němcové 585/54 [5]	zdravotnická	6
Prior, Lannova 1461/22 [10]	obchodní	5
OD Terno, Suchomelská 2 [11]	obchodní	4
Poliklinika Sever, Na Sadech 23 [6]	zdravotnická	4
Vltavské nábřeží, cyklostezka [1]	sportovní	4
OBI, Pražská 2540 [9]	obchodní	4

zdroj: výzkum

Mapa č. 4 Nejnavštěvovanější stanice sledované skupiny důchodců



zdroj: výzkum

6.10 „Typický“ postproduktivní obyvatel Českých Budějovic

Jak uvedl *Drbohlav (1993)*, vzhledem k potřebám plánování, je důležité stanovit „ideál“ při výzkumech preferencí obyvatelstva, ke kterému pak bude přizpůsobována objektivní realita. Z proběhlého výzkumu vzešly informace, z nichž můžeme detailněji charakterizovat „typického“ důchodce.

Průměrný věk „typického“ důchodce je 69 let, v místě bydliště žije přes 35 let a jeho denní režim všedního dne vypadá následovně:

Doma pobývá do 8:00, poté odchází na nákup, k lékaři, zařizuje úřední záležitosti nebo jde na procházku se psem. Před polednem se vrací domů, tam obědvá a do 14:00 se zabývá činnostmi související s chodem domácnosti nebo relaxuje. Odpoledne rád navštěvuje příbuzné, přátele nebo známé, občas popřípadě uskuteční výlet, kde je přibližně 3-4 hodiny. Do 17:00 bývá už však většinou doma, popř. do té doby pracuje, využívá služby, chodí na procházku nebo opět nakupuje a to až do 19:00. Od 19:00 tráví svůj čas doma, občas se sejde s přáteli v restauračním zařízení nebo navštíví nějakou kulturní akci, snaží se ale být do 22:00 opět v místě svého bydliště.

Pohybuje se hlavně pěšky a jako dopravní prostředek nejraději využije veřejnou dopravu. Nejvíce cestuje dopoledne mezi 9:00-10:00, dále cestuje odpoledne mezi 14:00-15:00 a občas v podvečer mezi 19:00-20:00.

Víkendový den vypadá jinak. Doma pobývá ve větší části dne. Když je potřeba, tak jeho aktivity mimo domov začínají v 9:00, to opět chodí na procházku se psem nebo nákupy, to i do 12:00. V čase oběda je doma a po 13:00 navštěvuje známé nebo přátele, klidně i do podvečerních hodin. Kolem 19:00 se vrací domů, kde zůstává do konce dne. Nebo volí jiný program a odjíždí mimo České Budějovice.

Víkendové trasy se liší od všedního dne tím, že nejsou tak četné a nejsou vyhraněné pro určitou hodinu. Když cestuje, tak mezi 8:00-10:00, poté se vrací opět domů. Cestuje buď před polednem nebo po poledni do 14:00. Dalším časovým intervalem pohybu mimo domov je od 15:00-18:00.

7. ZÁVĚR

Diplomová práce se v teoretické části věnovala popisu a vysvětlením behaviorální geografie a geografie času, která má široký rozměr i velký potenciál a pod určitým úhlem se prolíná do všech činností člověka. Dále byly vysvětleny důležité pojmy i koncepty. Zkoumáním určitých pravidelností je možné skupiny charakterizovat a díky časování prostoru lze určit rozložení každodenních aktivit během dne nebo vyvrátit určité domněnky o této skupině obyvatel. Je to umožněno díky zapojení času do vztahu člověk-prostředí a můžeme využít širokou nabídku využití tohoto přístupu.

Cíle praktické části měly za úkol popsat postup i podrobnosti dotazníkového šetření z proběhlého výzkumu, který měl charakter vstupní výzkumné sondy. V hlavní části byl podle hlavních cílů časován prostor do jednotlivých hodin i do časových intervalů, analyzovány pohybové trajektorie i rozložení každodenních aktivit během vybraných dní v týdnu. Byla potvrzena první hypotéza o preferenci při volbě prostředků přepravy podle výsledků analýzy všech pohybových trajektorií, a to v oddíle 6.7 Analýza pohybových trajektorií podle využití prostředků přepravy. Byla zjištěna preference respondentů při přepravě pěšky s velkým náskokem od dalšího zvoleného typu přepravy - veřejnou dopravou. Přeprava pěšky byla využita 379krát ze všech 765 uskutečněných pohybových trajektorií, což činí téměř polovinu všech cest. Z toho vyplývá i splnění dalšího cíle o porovnání všech období podle použitého prostředku přepravování a zjištění celkového objemu mobilit. Možná překvapující podíl mobilit má letní období, které je vyhodnoceno jako období s nejméně pohybovými trajektoriemi. Postproduktivní obyvatelstvo toto období využívá jinak, pobývá více doma nebo zcela odjíždí mimo město. Byla také potvrzena i druhá hypotéza o oblíbenosti stanic s obchodní funkcí před ostatními. Z výsledků z výzkumu sice vyplynulo, že postproduktivní obyvatelstvo označilo 27 stanic s návštěvní funkcí, což bylo nejvíce ze všech, avšak podle analýzy nejvyhledávanějších stanic v oddíle 6.9 se ukázalo, že se tyto stanice s obchodní funkcí objevují sedmkrát z 11 nejvyhledávanějších lokalit. Tyto stanice skupina důchodců navštívila 113krát. Po stanici s obytnou funkcí, která slouží jako domov, byly obchodní stanice celkově nejvíce navštíveny. Následovaly nejvyhledávanější stanice se sportovní funkcí, kde nejvíce uskutečňovali procházky s 95-ti návštěvami. Poté již následuje stanice s návštěvní funkcí s 46-ti návštěvami.

Díky zjištění oblíbenosti stanice (viz tab. č. 2) s obchodní funkcí lze usoudit preference obyvatel, se kterou souvisí přeprava do těchto zařízení během dne i do

vzdálenějších částí města, kde jsou tato velká obchodní centra lokalizována. Skupině důchodců nevadí využít svůj čas na delší cestování za stanicemi s obchodní funkcí, obětují určité pohodlí a možnost nákupu blízko bydliště za uspokojení potřeb nákupu ve velkých nákupních centrech. I když stanice s funkcí hřbitov s 12-ti návštěvami je považována za předposlední, v možném porovnání s ostatními skupinami zapojených do výzkumu, dá se předpokládat nejvyšší počet návštěv právě u skupiny důchodců. Naopak stanice s funkcí služby se umístila jako poslední podle nejvyhledávanějších voleb, která se jistě umístí ve vyšším pořadí nejvyhledávanějších stanic, stejně jako restaurační a kulturní stanice.

Do výstupních materiálů vytvořených z analýz lze zařadit vytvořené mapy s rozmístěním stanic s obytnou funkcí, prostorového rozmístění nejvyhledávanějších lokalit nebo vývoj a rozmístění návštěvnosti stanic během vybraných dní. Jako použitelný výstup pro další výzkumy v geografii času je možno použít základní charakteristiku či identifikaci „typického" českobudějovického důchodce.

Z hlediska metodologického diplomová práce dokázala přínos provedeného výzkumu v rámci grantového projektu u dané skupiny důchodců. Po analyzování dat z ostatních skupin, kterých se projekt týkal, by bylo možné a žádoucí porovnání a zjištění odlišností, tedy naplnění dalších cílů v rámci celého Grantového projektu. Při souhrnném a konečném vyhodnocení a komparaci s ostatními zapojenými městy dostaneme konkrétní diferenciace ve skupinách, kdy právě rozdílná poloha na území České republiky může ovlivňovat preference skupin obyvatel a identifikovat tak omezení aktivit. Na důvody a rozhodující preference při využívání prostředků přepravy nebo při konání každodenních aktivit lze nahlížet z psychologického nebo sociologického hlediska, blízce totiž souvisí s těmito koncepty behaviorální geografie a geografie času.

Podrobná analýza časoprostorového chování postproduktivního obyvatelstva v Českých Budějovicích může vycházet z poznatků vstupní výzkumné analýzy provedené v této diplomové práci. Základním předpokladem dobré analýzy, která by mohla sloužit územně-plánovací praxi, případně marketingovým účelům, je zejména rozšíření vzorku respondentů tak, aby byl dostatečně reprezentativní a bylo možné získat validní přehled o časoprostorovém chování postproduktivních obyvatel Českých Budějovic. Podle agentury *STEM (Středisko empirických výzkumů)* [9] a podle *Čihovského (2006)* by se velikost takového vzorku měla pohybovat mezi 800 – 1500. Rozhodující je zachovat ve výběrovém souboru stejné poměrné zastoupení všech vybraných

charakteristik, jako je v celé populaci. Slabá místa dotazníku, připomínky a návrhy na zlepšení jsou již uvedeny v kap. 5.1.2 Dotazníkové šetření a při budoucím šetření je možno brát na zřetel výsledky, které ukázaly, že nejsou příliš velké rozdíly mezi jednotlivými ročními obdobími. Pro detailní šetření by plně postačovaly dva termíny, a to v letním a zimním půlroce.

[9] Informace převzaty z http://www.stem.cz/pages/faq.php, dostupné dne 22. 12. 2011

ZDROJE

- Čihovský, J., Sociologický výzkum, Studijní text pro posluchače FTK UP Olomouc, Olomouc 2006
- Daněk, P., Kap. 1.6 Humanistická geografie v Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol., Ekonomická a sociální geografie, Plzeň 2008
- Drbohlav, D., Behaviorální geografie aneb snaha více poznat a porozumět chování člověka v prostoru a čase, In Gardavský, V., ed. Otázky geografie 3., Česká geografická společnost, Praha 1995
- Drbohlav, D., Mentální mapa ČSFR - Definici, aplikace, podmíněnost – Sborník ČGS No. 3, 1991
- Drbohlav, D., Migrační motivace, regionální a sídelní preference obyvatelstva, Univerzita Karlova, Praha 1989
- Drbohlav, D., Vnitroměstská denní mobilita obyvatelstva (na příkladu pražských vysokoškoláků), Zprávy GGÚ ČSAV, 27, č. 3, 1990
- Drbohlav, D., Kap. 4, Behaviorální přístup v geografii, v Sýkora, L., Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii, Univerzita Karlova, Praha 1993
- Ellegård, K., Reflection over routines in time and space – actor's interaction and control in work place context. Őesterreichische Zeitschrift für Soziologie, 1996
- Gold, J. R., An Introduction to Behavioural Geography, Oxford University Press, New York 1980
- Gold, J. R., Goodey, B., Behavioral and Perceptual Geography, Progres in Human Geography, 7, č. 4, 1983
- Golledge, R. G., Stimson, R. J., Analytical Behavioural Geography, Cromm Helm Ltd., New York 1987
- Golledge, R., Stimson, R., Spatial behavior: a geographic perspective New York, Guilford Press, 1997
- Hägerstrand, T., Human Interaction and Spatial Mobility: Retrospect and Prospect., In: Nijkapm, P., Reichman, S., Transportation Planning in a Changing World. Gower in association with the European Science Foundation, 1987
- Hägerstrand, T., Space, time and human conditions, in A. Karquist, ed. Dynamic allocation of urban space, Saxon House, Lexingtown 1975

- Hägerstrand, T., What about people in regional science?, Papers of the Regional Science Association, 1970
- Haggerty, C., Time Geography, Social Media and Social Exclusion, 2009 dostupné dne 12. 11. 2011 na http://carlhaggerty.wordpress.com/2009/08/18/
- Hynek, A., Hynková, J., Prostorová percepce životního prostředí města Boskovice a okolí ve výchově k péči o životní prostředí, Sborník ČSGS, 1979
- Ira, V., Geografia času: Prístup, základné koncepty a aplikácie, Geografický časopis 53, 3, 2001
- Ira, V., Vnútromestský pohyb človeka v čase a priestore (na príklade Bratislavy), Urbánne a krajinné štúdie. Filozofická fakulta Prešovskej univerzity, Prešov 1999
- Ira, V., Andráško, I., Kvalita života z pohľadu humánnej geografie, Geografický časopis, Geografický ústav SAV, roč. 59, č. 2, Bratislava 2007
- Johnston, R. J., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M.: The Dictionary Of Human Geography, Blackwell Publishing Ltd, 2000
- Junášek, T., Volnočasové aktivity pohledem geografie času, Bakalářská práce, Olomouc 2011
- Klapka, P., Kunc, J., Inovace v prostoru a čase, In: Sborník z IX. Mezinárodního kolokvia o regionálních vědách, ESF MU, Brno 2006
- Kolektiv autorů, Encyklopedický slovník, Odeon, Praha 1993
- Lenntorp, B., Time-geography – at the end of its beginning, GeoJournal, 48, 1999
- Ley, D., In Johnston, R. J. et al., The Dictionary of Human Geography - „behavioural geography", Blackwell Publisher, Malden 2000
- Lynch, K., The Image Of The City, Mass Press, Cambridge 1960
- Miller, H. J., A Measurement Theory for Time Geography, Geographical Analysis 37, 2005
- Novák, J., Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti, Magisterská práce, Praha 2004
- Osman, R., Behaviorální a humanistická konceptualizace lidské teritoriality, Rigorózní práce, Brno 2010
- Parkes, D., N., Thrift, N., J, Times, Spaces and Places, John Wiley & Sons Ltd., Brisbane 1980

- Parkes, D. N., Thrift N., "Timing space and spacing time", Environment and Planning A, 1975
- Phillips, M., Contested worlds: an introduction to human geography, Aldershot, Ashgate 2005
- Robinson, G. M., Methods and Techniques in Human Geography, Wiley and sons, Chichester 1998
- Roubalíková, H., Geografie času: Přístupy, metody, techniky, Bakalářská práce, Olomouc 2009
- Siwek, T., Území Československa očima studentů geografie, Sborník ČSGS č. 1, 1988
- Šubrt, J., Problém času v sociologické teorii, Karolinum, Praha 2000
- Voženílek, V., Mentální mapa a mentální prostorové představy, Geodetický a kartografický obzor, 1997

Internetové zdroje

1 http://citaty.yin.cz/r/richard-sennett

2 http://www.blisty.cz/aut/3225/bio.html

3 http://geoinovace.geogr.muni.cz/tym

4 http://geography-projects.econ.muni.cz/cz/anotace2.php

5 http://www.c-budejovice.cz/cz/mesto/o-meste/stranky/o-meste.aspx

6 http://www.cbudejovice.czso.cz

7 http://www.seznam.cz/mapy

8 http://www.idos.cz

9 http://www.stem.cz/pages/faq.php

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 Funkce stanic s počtem návštěv

Příloha č. 2 Vysvětlivky k Záznamníku denních činností

Příloha č. 3 Záznamník denních činností, tabulka č. 1

Příloha č. 4 Záznamník denních činností, tabulka č. 2

Příloha č. 5 Rozdělení přepravy respondentů podle použitého dopravního prostředku za všechna období

PŘÍLOHY

Příloha č. 1 Funkce stanic s počtem návštěv

Název stanice	Funkce	Počet	Název stanice	Funkce	Počet
Náměstí Přemysla Otakara II.	obchodní	16	Náměstí Přemysla Otakara II.	úřední	8
Nákupní centrum IGY, Pražská 1274/24	obchodní	11	Česká pošta, Senovážné náměstí 1	úřední	3
Billa, Mánesova 1948	obchodní	9	Česká pošta, Fr. Ondříčka 1243/46	úřední	2
Globus, České Vrbné 2327	obchodní	8	Česká pošta, Nádražní 118/6	úřední	2
NC Čtyři Dvory, M. Horákové 1498	obchodní	8	ČSOB, Lannova tř. 3	úřední	2
OC Mercury, Nádražní 1579	obchodní	8	Pojišťovna Generali, Klaricova 867/19	úřední	2
Albert, Suchovrbenské nám. 708/2	obchodní	6	Česká pošta, K. Šafáře 887/64	úřední	1
Billa, Jeronýmova 19	obchodní	6	Česká spořitelna, U Černé věže 69/1	úřední	1
OD Terno, Suchomelská 2	obchodní	6	Finanční ředitelství, Mánesova 1803/3a	úřední	1
Prior, Lannova 1461/22	obchodní	5	Finanční úřad, F. A. Gerstnera 5/1	úřední	1
OBI, Pražská 2540	obchodní	4	Letiště Hosín	úřední	1
Kaufland, Na Sádkách 1444	obchodní	3	Novohradská 42, Dopravní podnik ČB	úřední	1
Lidl, ul. Písecká 1500	obchodní	3	Pneuservis, M. Vydrové 598/20	úřední	1
Penny market, Milady Horákové 1583	obchodní	3	Správa domů s.r.o., Čéčova 44	úřední	1
Interspar, Strakonická 1272	obchodní	2	Střední škola obchodní, Husova 9	úřední	1
Lannova třída	obchodní	2	Techem, Plzeňská 2311/2a	úřední	1
Řeznictví Dědouch, Lannova tř. 16/13	obchodní	2	Restaurace Bernard, Kostelní 1228/34	restaurační	4
TESCO, Boreckého 1590	obchodní	2	Cukrárna U Kostela, Piaristická 18/3	restaurační	3
Tesco, Dobrovodská 2009/50	obchodní	2	Hotel Budweis, Mlýnská 6	restaurační	3
Ul. Krajinská	obchodní	2	Restaurace Beseda, Na Sadech 2036/18	restaurační	3
Billa, Jana Opletala 926/20	obchodní	1	Restaurace Honner, Lidická tř. 445/64	restaurační	3
Elektro Melodie, Husova 10	obchodní	1	Náměstí Přemysla Otakara II.	restaurační	2
Makro, Hrdějovice 396	obchodní	1	Restaurace Gerbera, Mánesova 24/3	restaurační	2
Obchod Trefa, Lidická 156	obchodní	1	Restaurace Sokolovna, Sokolská 133/17	restaurační	2
Prodejna potravin, Jírovcova 4	obchodní	1	Bowling Jiskra Jana Opletala 971/33	restaurační	1
Procházka v okolí ul. Průběžná	sportovní	22	Pizzerie Giovanni, B. Smetany 1464/27	restaurační	1
Děkanská pole, Rožnov	sportovní	12	Restaurace Juvel, Průběžná 2125/6	restaurační	1
Procházka, Netolická 7, louky	sportovní	11	Restaurace Macelis, Pražská tř. 571/115	restaurační	1
Vltavské nábřeží, cyklostezka	sportovní	8	Restaurace U Zelené Ratolesti, Husova 7	restaurační	1
Procházka v okolí v Suchém Vrbném	sportovní	7	V. Volfa 41	návštěvní	8
Rožnov - louky	sportovní	7	Dlouhá 450, Včelná	návštěvní	5
Procházka kolem Vltavy u Lidické	sportovní	6	J. Bendy 12	návštěvní	5
Sportovní areál, U Malého jezu	sportovní	5	Evžena Rošického 8	návštěvní	4
Plavecký bazén, Sokolský ostrov	sportovní	4	Plachého 21	návštěvní	4
Procházka - ul. Písecká	sportovní	4	Jaroslava Ježka 25	návštěvní	3
Procházka - sídliště Máj	sportovní	2	E. Pittera 18	návštěvní	2
SK Lokomotiva, Suché Vrbné	sportovní	2	Otavská 10	návštěvní	2
Nemanice, procházka	sportovní	1	Skuherského 13	návštěvní	2
Park Stromovka	sportovní	1	Domov důchodců, Větrná 13	návštěvní	1
Pocházka po Dobré Vodě	sportovní	1	Dukelská 12	návštěvní	1
Procházka - les Branišov	sportovní	1	E. Pittera 15	návštěvní	1
Procházka, rybníky sídl. Vltava	sportovní	1	Hluboká nad Vltavou	návštěvní	1
Zimní stadion, ul. U Zimního stadionu	pracovní	12	Hrdějovice 57	návštěvní	1
Čechova 59	pracovní	7	J. Roháče 15	návštěvní	1
Katedra TVS, Na Sádkách 2/1	pracovní	4	Jírovcova 73	návštěvní	1
Náměstí Přemysla Otakara II.	pracovní	4	Klaricova 22	návštěvní	1
České reálné gymnázium, Pražská 492/54	pracovní	3	Mikuláše z Husi 6	návštěvní	1
Výstaviště, Husova 523/30	pracovní	3	Na Sadech 2018/14	návštěvní	1
Nákupní centrum IGY, Pražská 1274/24	pracovní	2	Nová ul. 11	návštěvní	1
Restaurace U Zelené Ratolesti, Husova 7	pracovní	2	Plzeňská 66	návštěvní	1
Vysokoškolské koleje, Branišovská 1160/31	pracovní	1	Rabštejnská věž, Husova 1	návštěvní	1
Základní škola, Gründwaldova 13	pracovní	1	Reinerova 4	návštěvní	1
Zahradní 26	obytná	143	Rudolfovská 14	návštěvní	1
Kubatova 5	obytná	127	Střední a Vyšší odb škola, Puklicova 994/3	návštěvní	1
Fr. Ondříčka 977/4	obytná	76	ul. Fráni Šrámka 4	návštěvní	1

Jiráskovo nábřeží 17	obytná	71	ul. Hroznová 5	návštěvní	1
Otakarova 5	obytná	62	Knihovna v Domově pro seniory, U Hvízdala 1327/6	kulturní	5
Čéčova 56	obytná	60	KD Metropol, Senovážné náměstí 2	kulturní	3
Průbežná 26	obytná	54	Kulturní dům Vltava, Františka Ondříčka 1243/46	kulturní	3
Suchovrbenské nám. 3	obytná	53	Jihočeská vědecká knihovna, Lidická 1	kulturní	2
Dukelská 12	obytná	30	Jihočeské divadlo, Dr. Stejskala 424/19	kulturní	1
Reinerova 4	obytná	30	Kino Kotva, Lidická 100/24	kulturní	1
Bezdrevského 8	obytná	29	Tourov	odjezdy	5
Netolická 7	obytná	29	Český Krumlov	odjezdy	4
Lidická 7	obytná	27	Hluboká nad Vltavou	odjezdy	3
Dobrovodská 38	obytná	26	Horní Stropnice	odjezdy	2
Pekárenská ul. 37	obytná	26	Strakonice	odjezdy	2
J. Lomského 29	obytná	24	Vyšší Brod	odjezdy	2
Jaroslava Ježka 23	obytná	24	Březí, obec Trhové Sviny	odjezdy	1
Jírovcova 4	obytná	24	Konopiště, zámek	odjezdy	1
Jižní 45	obytná	23	Koroseky	odjezdy	1
Písecká 2	obytná	23	Nová Bystřice	odjezdy	1
Budivojova 17	obytná	22	Praha	odjezdy	1
Knežskodvorská 31	obytná	22	Spolí, u Třeboně	odjezdy	1
Macharova 6	obytná	22	Zátoň	odjezdy	1
Nová ul. 21	obytná	21	Krajská nemocnice, B. Němcové 585/54	zdravotnická	7
E. Destinové 40	obytná	18	Lékařský dům, Senovážné nám. 248/2	zdravotnická	4
Kadeřnictví, Plachého 25	služby	2	Poliklinika Jih - Medipoint, Matice Školské 17	zdravotnická	4
Rehabilitační stř. M. Kotrbová, Kněžskodvorská 24	služby	2	Poliklinika Sever, Na Sadech 23	zdravotnická	4
Dvojkola, opravna kol, Aloise Kříže 300/40	služby	1	Praktický lékař, Karla Šafáře 887/64	zdravotnická	2
Masážní salón I. Píhová, Žižkova třída 309/12	služby	1	Zubní lékař, Třeboňská 10/9	zdravotnická	2
ODVA, K. Šafáře 56, svoz odpadu	služby	1	Lékárna, Holečkova 2628/3A	zdravotnická	1
Planá 59, Letiště, oprava auta	služby	1	Lékárna, Lannova tř. 87/43	zdravotnická	1
Hřbitov sv. Otýlie, Pražská 110	hřbitov	11	Poliklinika Pražská, Pražská 71	zdravotnická	1
Hřbitov, Mladé 10	hřbitov	1	Soukromý lékař, Na Sadech 1864/23	zdravotnická	1
			Zubní ordinace, Pražská tř. 2239/16	zdravotnická	1

Děkujeme Vám za účast ve výzkumu časoprostorových aktivit! Přečtěte si, prosím, nejdříve instrukce k záznamníku, který budete vyplňovat ve dnech 8. března, 10. března a 13. března 2010. Nejjednodušším způsobem jeho vyplnění je nosit záznamník u sebe a zaznamenávat místa svého pobytu a činnosti průběžně během dne. Záznamník má dvě tabulkové části, z nichž první je zaměřena na místa a činnosti a druhá na dopravu. Zaznamenána by měla být všechna během dne navštívená místa (včetně tras cest) a jednotlivé činnosti, které vykonáváte podle následujícího návodu.

INSTRUKCE K VYPLNĚNÍ „ZÁZNAMNÍKU DENNÍCH ČINNOSTÍ“

Popis jednotlivých položek záznamníku

Vysvětlivky k tabulce č. 1:

Čas - Od-do (přesná hodina a minuta)? - *Uveďte přesné časové rozpětí trvání činnosti (např. 10:30-11:45, časové údaje zaokrouhlete na 5 minut)*

Místo - Kde se přitom nacházíte? - *Popište místo, kde se právě nacházíte a jeho přesné určení [např. domov – ulice Riegrova 43; škola – ulice Jeronýmova 10; restaurace „Modré dveře“ Biskupská; Pošta – Senovážné náměstí; obchod Billa – Jeronýmova 19, apod.]*

Činnost - Co konkrétně děláte? - *Co nejpřesněji a nejstručněji popište Vaši činnost (např. nakupování, sport, kino, studium, odpočinek, vaření, spánek, péče o ostatní, zaměstnání, domácí práce apod.)*

Činnost – S kým činnost děláte? - *Uveďte jednu z možností (za člena domácnosti se považují nejen rodinní příslušníci ale i ostatní osoby, se kterými sdílíte domácnost; za kolegy považujte spolupracovníky, spolužáky apod.) (číslem)*

Činnost – Míra povinnosti - *Uveďte jednu z možností (číslem)*

Tuto činnost bych rád(a) dělal(a): - *Uveďte jednu z možností (číslem)*

Tuto činnosti vnímá takto: - *Uveďte jednu z možností (číslem)*

Vysvětlivky k tabulce č. 2:

Počátek cesty (čas a místo) - *Uveďte přesnou dobu a místo počátku cesty (např. 8:20, Domov – Riegrova 43)*

Konec cesty (čas a místo) - *Uveďte přesnou dobu a místo konce cesty (např. 9:00, obchod Billa – Jeronýmova 19)*

Trasa cesty - *Popište přesně vaší cestu - hlavní ulice na trase, v případě jízdy veřejnou dopravou konkrétní číslo dopravního prostředku (např.* pěšky po Otakarově ulici přes Rudolfovskou třídu,dále po Jeronýmově ulici ke škole, apod.)

Způsob dopravy - *Uveďte jednu z možností, jak jste cestovali (pěšky, kolo, veřejná doprava, auto, jiné) (číslem)*

Tímto způsobem bych cestoval(a) - *Uveďte jednu z možností (číslem)*

Tento způsob dopravy vnímám takto - *Uveďte jednu z možností (číslem)*

Výzkum je realizován ve spolupráci Masarykovy univerzity v Brně, Ústavu geoniky Akademie věd v Brně, Univerzity Palackého v Olomouci, Jihočeské univerzity v Č.Budějovicích a Ostravské univerzity v Ostravě; v rámci projektu „Prostorové modely chování v měnícím se urbánním prostředí z pohledu geografie času“ (GA403/09/0885).

ZÁZNAMNÍK DENNÍCH ČINNOSTÍ

dne: _____

muž / žena **věk:** _____

jak dlouho v místě bydlíte: _____

Tabulka č. 1

Čas (Hod:min) *(od - do)*	**Místo, kde se nacházíte** *(určení místa, ulice, číslo)*	**Činnost** *(Co konkrétně děláte?)*	**Činnost** *(s kým činnost děláte?)* **1 -se členy domácnosti 2 - s kolegy 3 -s přáteli a známými 4 - sami 5 - s někým jiným (kým?) ……**	**Činnost** *(míra povinnosti)* **1 - bezpodmínečně musím dělat 2 - musím, i když bych chtěl(a) dělat něco jiného 3 - chci dělat**	**Tuto činnost bych rád(a) dělal(a):** *(vnímání činnosti)* **1 - častěji 2 - méně často 3 - vůbec**	**Tuto činnost vnímám takto: 1 -to to ale trvá! 2 -to to ale uteklo!**

ZÁZNAMNÍK DENNÍCH ČINNOSTÍ

dne: _____

muž / žena **věk:** _____

jak dlouho v místě bydlíte: _____

Tabulka č. 2

Počátek cesty		**Konec cesty**		**Trasa cesty** *kudy ? přes co ?*	**Způsob dopravy**	**Tímto způsobem bych cestoval(a)**	**Tento způsob dopravy vnímám takto:** *(vnímání činnosti)*
Čas *Hod:min*	**Místo** *(určení místa, ulice, číslo)*	**Čas** *Hod:min*	**Místo** *(určení místa, ulice, číslo)*	**Vypsat hlavní ulice na trase cesty V příp. veřejné dopravy číslo doprav. prostředku**	**1 - pěšky 2- kolo 3 - veřejná doprava (bus, tramvaj, apod.) 4 - auto 5 - jiné**	**1 - častěji 2 - méně často 3 - vůbec**	**1 - to to ale trvá! 2 - to to ale uteklo!**

Příloha č. 5 Rozdělení přepravy respondentů podle použitého dopravního prostředku za všechna období

číslo respondenta	celkem trajektorií	způsob dopravy BŘEZEN						způsob dopravy ČERVEN						způsob dopravy PROSINEC					
		1	2	3	4	5	CELKEM	1	2	3	4	5	CELKEM	1	2	3	4	5	CELKEM
1	10			2			2	2	2		2		6			2			2
2	10		2	4			6	2					2			2			2
3	12	2		2			4		4				4			2	2		4
4	37	5		9			14	11		2			13	7		3			10
5	36	4		1	8		13	4	4		4		12	3			8		11
6	40	8	4	1	4		17	9	3				12	5		1	5		11
7	22	2	2		3		7	1			3		4	2	8		1		11
8	33	1	9				10		10		1		11		10		2		12
9	19	9					9	1		2			3	7					7
10	9	1	2				3		2				2	4					4
11	35	5	1	5			11	2	6		2		10	11		2	1		14
12	38	4		10			14	4		7			11	5		8			13
13	26	8			2		10	2	1		5		8	8					8
14	33	6		7	2		15	4		2	2		8	9			1		10
15	26	3		6	2		11	4		5			9			4	2		6
16	23		8				8		4		2		6		7		2		9
17	25	3			6		9	2			6		8	2			6		8
18	40	11		3			14	8		2	1		11	12		3			15
19	31	2	4		9		15	2			4		6	2		4	4		10
20	34	6		5			11	8		4			12	9		2			11
21	20	2			2		4	1		3	6		10	2			4		6
22	20	2		4	1		7	7					7	6					6
23	26	6		2			8	10					10	2		6			8
24	26	9			1		10	7			1		8	4		2	2		8
25	25	6	2		3		11	5			4		9	1		4			5
26	27	2		4			6	6	1	2			9	6		6			12
27	29	12		2			14	3		1			4	7		4			11
28	22	4					4	6			2		8	8		2			10
29	19	5			3		8	3		3			6	3			2		5
30	12	4					4	4					4	4					4
CELKEM	765	132	34	67	46	0	279	118	37	33	45	0	233	129	25	57	42	0	253
		pěšky	kolo	veřejná	auto	jiná	celkem	pěšky	kolo	veřejná	auto	jiná	celkem	pěšky	kolo	veřejná	auto	jiná	celkem