



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Soběslav: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmínek

Vypracoval: Markéta Davidová
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2015

Prohlášení:

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

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

V Českých Budějovicích dne: _____

...í í í í í

Podkování:

Tímto bych ráda podkovala vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho čas, cenné rady, odborný dohled a vstřícnost při spolupráci. Podkování patří také mému rodiči za v-estrannou podporu. Děkuji i respondentům za účast ve výzkumu a lidem, kteří m jakýmkoliv způsobem podpořili v průběhu práce.

DAVIDOVÁ, M. (2015): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Sob slav: analýza vybraných procesů a jejich geografických podmínek. Bakalářská práce, Jiho česká univerzita v českých Bud jovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, české Bud jovice, 65 s.

Abstrakt:

Obsahem bakalářské práce je výzkum každodenní prostorové mobility obyvatel v regionu Sob slav. Nejprve proběhlo anonymní dotazníkové šetření, prostřednictvím kterého byla získána potřebná data. Údaje poskytovaly obecné informace o základních domácnostech, vybrané osobní údaje jejich členů a zápisy jejich denních cest v pracovních dnech (pondělí, úterý, středa, sobota). Samotná analýza se zaměřila na rozbor vybraných procesů a jejich podmínek, přičemž výsledky byly také porovnány s jinými českými i zahraničními studii provedenými na podobném principu. Vlastnosti každodenní prostorové mobility ve vybraném regionu vycházely z dopravního chování respondentů rozdělených podle stanovených kritérií (pohlaví, věk, ekonomická aktivity). Každá kategorie se pohybuje v prostoru jinak. Pozornost byla věnována hledání odlišností prostorové mobility v časovém pojetí. Konkrétně mezi pracovní a víkendovou. Úplně hlavní zaměření výzkumu směřovalo ke každodenní prostorové mobilitě z hlediska užívání automobilu. Z výsledků je zřejmé, že domácnost na venkově se jen těžko obejde bez vlastnictví automobilu. Výsledek také ukázal, že respondenti používají pravidelných cestách, konkrétně při dojíždění do práce, upřednostňují osobní automobil před veřejnou dopravou. Zároveň byla veřejná doprava při pravidelných cestách využívána více než při nepravidelných. Dále je možné sledovat, že muži jsou častěji uživateli automobilu než ženy. Zároveň využívají každodennímu cestování více času a pohybují se na delší vzdálenosti od domova. Pracující skupina obyvatel má nejvíce potřebnost obstarat každodenní základní nákup pomocí automobilu vzhledem k jejich vysoké mobilitě. Nejtypičtějším dnem pro realizaci nákup s užitím automobilu byla vždy sobota. Výsledky jsou doprovázeny grafickými výstupy a tabulkami.

Klíčová slova:

Prostorová mobilita, ORP Sob slav, formulář, užívání automobilu, volba dopravního prostředku, město a venkov, pracovní den a víkend

DAVIDOVÁ, M. (2015): Daily spatial mobility of the inhabitants of the Sob slav region: analysis of selected processes and their geographic conditionality. Bachelor's thesis, University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 65 p.

Abstract:

This Bachelor's thesis deals with research on the daily spatial mobility of the inhabitants of the Sob slav region. First, necessary data was acquired using an anonymous questionnaire survey. The data provided general information about the participating households, selected personal data of their members, and records of their travels during reference days (Monday, Wednesday, Saturday). The analysis itself focused on the analysis of selected processes and their conditionality, and the results were also compared with other Czech and foreign studies conducted on a similar principle. The characteristics of daily spatial mobility in the selected region are based on the transport behaviour of the respondents divided according to established criteria of gender, age, economic activity. Each category moves through the area differently. Attention was also focused on finding differences in spatial mobility in terms of time; specifically, the working days of the week and the weekend. The primary focus of the research was aimed at daily spatial mobility in terms of the use of a car. It is evident from the results that it is difficult for a household in a rural area to do without owning a car. The result also showed that respondents during their regular trips, specifically travelling to work, preferred travelling by car rather than by public transport. Simultaneously, public transport was used more frequently during regular trips than during irregular trips. Furthermore, it can be seen that men are the more frequent users of a car than women. Simultaneously, they spend more time on their daily travels and travel a greater distance from home. The working group of the inhabitants has the greatest opportunities to carry out basic shopping using a car due to their high mobility. However, the most typical day for going shopping using a car was Saturday. The results are accompanied by graphs and tables.

Key words:

Spatial mobility, ORP Sob slav (Sob slav, municipality with extended powers), form, use of a car, choice of means of transport, urban and rural, working day and weekend

Obsah

1	Úvod a cíle práce	8
2	Teoretická východiska práce	9
2.1	Geografie dopravy	9
2.2	Prostorová mobilita	12
2.3	Geografie času (time geography).....	17
2.4	Geografie venkova.....	20
2.4.1	Vymezení venkovského prostoru	20
2.5	Specifika dopravy a prostorové mobility obyvatel ve venkovském prostoru	22
2.5.1	Doprava na venkov před rokem 1989	22
2.5.2	Doprava na venkov po roce 1989 do současnosti.....	23
2.5.3	Automobilizace společnosti	24
3	Poloha ORP Soběslav v Jihozápadním území, charakteristika oblasti.....	26
4	Metodika sběru a analýzy dat dotazníkového šetření	28
4.1	Postup dotazníkového šetření.....	28
4.2	Formulace úloh šetření.....	30
4.3	Proces sběru a zpracování dat.....	31
5	Stanovené hypotézy	33
6	Analýza získaných dat a jejich výsledky	35
6.1	Charakteristika domácností.....	35
6.1.1	Vlastnictví automobilu ve srovnání měst a venkov	37
6.2	Prostorová mobilita dle aktivit v pracovních dnech a o víkendu	39
6.3	Volba dopravního prostředku v závislosti na aktivitách.....	41
6.3.1	Volba dopravního prostředku při pravidelných cestách	41
6.3.2	Volba dopravního prostředku při nepravidelných cestách.....	43
6.4	Užívání automobilu ve srovnání mužů a žen	45
6.5	Užívání automobilu dle věku	49
6.6	Užívání automobilu dle ekonomické aktivity a příjmu	51
7	Závěr	55
	Seznam použité literatury.....	59
	Seznam map.....	64
	Seznam obrázků	64
	Seznam tabulek.....	64

Seznam graf	64
Seznam p íloh.....	65

1 Úvod a cíle práce

Každý jedinec hraje ve svém životě několik sociálních rolí, při kterých plní svá poslání. Pohyb a přeprava je proto neodmyslitelnou součástí našeho bytí, neboť nám umožňují tyto úkoly vykonávat a uspokojovat tak naše potřeby. Každodenní prostorová mobilita je důležitá, který se podílí na utváření našeho života, aniž bychom si to plně uvědomovali. Její míra je však individuální. Existují mezi námi jedinci, kteří jsou velice aktivní a neustále se přesouvají z místa na místo. Na druhou stranu jsou lidé, kteří neprokazují vysokou míru mobility a podnikají pouze jen nezbytné cesty. Věnují se odvíjí od možností volného času a existenčních podmínek, ve kterých se nachází.

S vyššími životními nároky se prostorová mobilita stává čím dál více nutností, protože například, pro které se cestuje, je bohatá (například rozdílné nabídky volnočasových aktivit). Volnost se stává národním především v postupu vyřešení záležitostí v průběhu dne v co nejkratším čase. Vlivem toho se prohlubují možnosti dopravy a odvíjí preference dopravních prostředků. V neposlední řadě svou roli hraje zlepšování úrovně dopravní infrastruktury a celkové podmínky pro cestování. Prostorová mobilita je zkrátka spjata s mnoha faktory, které jsou vzájemně provázány. V dnešní době je dosti aktuálním tématem. Je mnoho věcí, které se dají kolem této problematiky sledovat a zkoumat. Z tohoto důvodu jsem si prostorovou mobilitu vybrala jako téma své bakalářské práce. Výzkum jsem zaměřila na region ORP Soběslav, protože odtud pocházím. Tímto jsem měla možnost se seznámit se zdejšími trendy v rámci každodenní prostorové mobility obyvatel a připsat svými zjištěnými výsledky do sbírky geografických výzkumů na této bázi.

Cíl práce byl směřován k analýze každodenní prostorové mobility obyvatel v ORP Soběslav. V procesu analýzy bylo pracováno s daty, která byla sebrána prostřednictvím poměrně náročné dotazníkové šetření, které však nezahrnovalo celou populaci, ale pouze vzorek. Postup práce postupně plnil dílejší cíle:

- Analyzovat každodenní prostorovou mobilitu dopravního chování respondentů bez ohledu na jejich rozdělení dle určitého kritéria.
- Analyzovat každodenní prostorovou mobilitu dopravního chování respondentů se zaměřením na využití automobilu z hlediska jejich rozdělení do skupin dle vybraných znaků (například mužů a žen).
- Výsledky průběžně porovnávat s jinými dostupnými studiemi, českými i zahraničními, za účelem odhalení společných i naopak odlišných znaků každodenní prostorové mobility.

2 Teoretická východiska práce

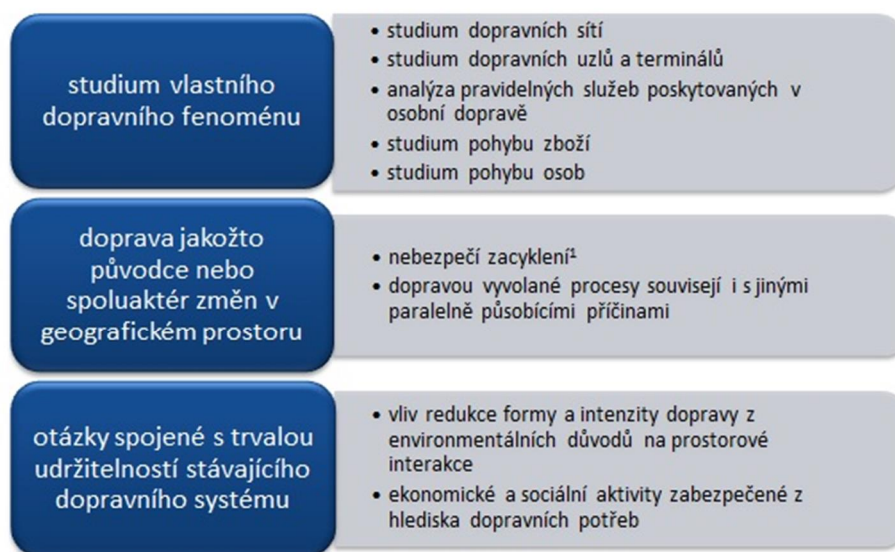
Následující řádky jsou vnovány teorii, která je úzce spjata s tématem této bakalářské práce. Přiblíží souvislosti s předem tím výzkumu a zároveň uvádí jména na kterých představitel vybraných geografických disciplín, subdisciplín a přístup .

2.1 Geografie dopravy

Zakomponovat tuto disciplínu do teoretické části práce je velice podstatné. Doprava je výrazným prvkem ve výzkumu, nebo je na ní celý postaven. Úkolem bylo zjistit, kdy a jakým prostředkem se respondenti dopravují a pokusit se výsledek zdůvodnit. Podkapitola nás seznámí s tím, co je obsahem geografie dopravy, jak tato disciplína vznikla a jak se vyvíjí.

Geografie dopravy je v dnešní disciplína, která se začínala rozvíjet již od konce 19. století. Po ústku 20. století se geografie dopravy stala součástí tzv. geografie obce, která se zaměřovala především na zákonitosti kolem dopravy a obce. Studium bylo zaměřeno na změny v pohybech nejen osob, ale i nákladů v prostoru a také se zabývala rozptýlením dopravních sítí v krajině. Postupně se studium zaměřovalo podrobněji na různé druhy dopravy a dopravní zařízení. Poté se geografie dopravy vyvíjela a stala se samostatnou v dnešní disciplínou (2. polovina 20. století), která začala užívat kvantitativní metody, a koliv byly zpochybnovány, protože zamezovaly teoretickému pojetí této disciplíny. Jevy této disciplíny byly interpretovány především z matematického hlediska prostřednictvím vzorců nebo analýz. *šGeografii dopravy můžeme definovat jako část geografické disciplíny, která se zabývá pohybem nákladů, osob a informací, a to v širokém společenském i fyzicko-geografickém kontextu* (Seidenglanz 2008, s. 232). Pokud chceme specifikovat předmět, kterým se geografie dopravy zabývá, lze vycházet ze tří hlavních proudů výzkumu, které uvádí následující schéma (viz *Obrázek 1*):

Obr. 1: Tři hlavní směry studia geografie dopravy



¹ Nebezpečí tautologie (zacyklení) – rozvoj dopravy totiž může sice na jedné straně vést k procesu urbanizace a hospodářského rozvoje, nicméně příčinná vazba může být i opačná: procesy urbanizace a hospodářského rozvoje mohou být primární příčinou rozvoje dopravy

Zdroj: Seidenglanz 2008, vlastní schéma

V souvislosti s geografíí dopravy se poufívají dva podstatné pojmy, které se na sebe úzce váží – akcesibilita, tedy dostupnost a mobilita, tedy pohyb i p emítitelnost. Jelikož ú elem dopravy je p emítit subjekt z místa na místo v rámci n jakého prostoru, tyto dva elementy ji v podstat utvá í. Abychom se n kam dopravili, musíme být mobilní, a ufl samovoln nebo pomocí n kterého z dopravních prost edk . A samoz ejm místo, kam sm ujeme, musí být z p vodního místa dostupné v závislosti na n jakém asovém úseku. Jako p íklad si lze uvést kolik erpacích stanic je k dispozici v jedné hodin jízdě ve vymezeném prostoru.

V pr b hu historie význam dopravy stále roste a hraje zde roli široké spektrum ú el , pro které je doprava vyufívána. V sou asné době je doprava velice d leflitá pro uspokojování našich pot eb a je široce vyufívána, nebo nám umořuje p ekonat bariéru prostoru pom rn komfortním zp sobem. Díky tomu, fle je ím dál snaz-í zdolat leckterou vzdálenost, prostor se pro nás jeví stále men-í, smr- uje se (Kraft 2008).

Doprava je jedním z faktor , díky kterému vznikají v prostoru vazby. Tedy provázanost mezi tém kterýmikoliv místy v rámci celé zem koule. Doprava má totiž svým zp sobem vliv na rozmíst ní sídel, hospodá ství a koncentraci ve-kerých lidských aktivit po celém sv t . Od toho se odvíjí vznik dal-ích fenomén . Jedním z nich je tzv. komplementarita. V tomto p ípad doprava plní p epravující funkci, protofle chybí-li v dané lokalit ur itý statek (zbořlí, služba), je dopraven z jiné lokality, kde je konkrétního statku nadbytek a dochází tak ke kompenzaci. Na

komplementaritu se váše transferabilita. Transferabilita znamená, jak obtížné bude p epravit statek z výchozího místa do cíle s ohledem na to, zda se taková p eprava vyplatí a nebrání v ní mofné obtíže (Seidenglanz 2008). V souvislosti s tímto pojmy je d ležitě zmínit i tzv. intervenující (zasahující) p íležitost. Stouffer (1940) uvádí, že po et osob jdoucích na danou vzdálenost je p ímo úm rný po tu p íležitostí v této vzdálenosti a nep ímo úm rný po tu intervenujících p íležitostí. ekn me například, že z m sta A do m sta B dojíždí určitý po et obyvatel za prací. V p ípad , že by se mezi m sty A a B objevilo jiné m sto, také atraktivní z hlediska pracovních p íležitostí, došlo by k oslabení nebo tedy narušení té p ívodní vazby mezi m stem A a B díky tomu, že se objevila alternativa, která tuto vazbu narušuje.

řelezni ní doprava je v geografii dopravy nep ehlédnutelným tématem, protože m la ufl d íve v historii d ležitě postavení, nebo byla nepostradatelná p edevším pro práci v pr mysly. řelezni ní doprava dala vznik pr myslovým centr m a ovlivnila jejich rozmíst ní. V místech, kde se utvá ela pr myslová centra, se koncentrovalo i nejvíce obyvatel. D ležitým historickým mezníkem v souvislosti s rozvojem řelezni ní dopravy byla pr myslová revoluce, zejména 2. polovina 19. století. Na druhou stranu negativn na rozvoj řeleznice doplácelo oblasti, ze kterých řeleznice napomohly v odlivu aktivit do vysp lých m st. Vlastn se i v sou asné době objevuje pozitivní i negativní náhled na rozvoj dopravní infrastruktury (Marada et al. 2006). Dnes je řelezni ní doprava d ležitým aktérem zejména v p epravování náklad a zachovává si své významné postavení. Ve prosp ch řelezni ní dopravy hovo í i její relativn vyší environmentální p íznivost ve srovnání se silni ní a leteckou dopravou. V dopravní politice Evropské unie pat í řeleznice práv z tohoto d vodu k preferovaným druh m dopravy (Seidenglanz 2008). Pokud se zam íme na osobní p epravu prost ednictvím řelezni ní dopravy, zpravidla je vyuffívána jako prost edek k výjezdu za prací. Nabídku řelezni ních spoj p í cest do práce vyuffívají nejvíce v okresech Kolín a Nymburk, což je dáno polohou. T íto regiony vedou d ležitě p ím stské řelezni ní koridory. P esto existuje fakt, že p í vyjíždě do zam stnání je ve v eech okresech vyuffití řelezni ní dopravy vřdy afl na t etím míst (Marada et al. 2006).

Silni ní doprava se adí mezi nejd ležit jší a dosti vyhledávaný způsob dopravy. Vyuffívá se k p eprav náklad i osob. Osobní doprava (motorizovaná) zahrnuje p epravu osob bu prost ednictvím vícekapacitní hromadné dopravy i prost ednictvím osobního automobilu, který se za poslední léta stává ím dál více preferovaným dopravním prost edkem. Jde p edevším o komfort, soukromí a nevázanost na asy jízdních řád . Stejn jako kařdý druh dopravy, tak i silni ní, má viditelné dopady na prost edí. Pat í mezi n ítyto zásadní dopady silni ní dopravy ó

flexibilizace pozemní dopravy (rostoucí počet dobře dopravně dostupných míst), prostorová dekoncentrace (rozložení obyvatelstva, innoostí atp.), a r st prostorové mobility obyvatelstva (Seidenglanz 2008).

2.2 Prostorová mobilita

Každý jedinec je součástí procesu pohybu obyvatelstva, a ufl jde o p irozený pohyb, sociáln -ekonomický nebo mechanický. Jak uvádí samotný název práce, prostorová mobilita utvá í její obsah, proto ji následující text blífl e p edstaví.

Prostorová mobilita je geografický fenomén, který spadá pod v dní disciplínu šgeografie obyvatelstva. V geografii se setkáváme s n kolika druhy pohyb obyvatelstva. Tyto pohybové procesy se d ílí podle toho, kde probíhají:

- p irozený pohyb ó ve vnit ní struktu e obyvatelstva (porodnost x úmrtnost)
- mechanický pohyb ó prostorový p esun obyvatelstva
- sociáln -ekonomický ó p esun obyvatelstva v rámci sociálních skupin

Charakteristika obyvatelstva je typická svou nestálostí, proto fl e v jeho struktu e a rozmíst ní dochází neustále k pohyb m (Kunc, Tou-ek 2008).

V rámci tématu této práce je nejpodstatn j-í mechanický pohyb, tedy pohyb obyvatelstva v prostoru, nebo obsahem práce je výzkum každodenní prostorové mobility obyvatel ve sledovaném území.

Prostorová mobilita se d ílí podle r zných kritérií do n kolika typ , které uvádí Mládek (1992).

Podle periodicity a délky pohybu se vy le ují dva typy pohybu:

- trvalé (migrace) ó spojené se zm nou bydli-t
- do asné ó jsou asov ohrani ené a adí se mezi n denní (p esun do -koly nebo do zam stnání), týdenní, sezónní a nepravidelné (nap . cestovní ruch, slufby)

Podle vzdálenosti pohybu, to znamená, zda je pohyb sm ován za hranici daného regionu, podle kterého se pohyb nazývá:

- vnitroregionální (vnit ní) ó v rámci regionu, nap . vnitrostátní, intrakontinentální
- meziregionální (vn j-í) ó sm ují za hranici vyhran né prostoru, nap . mezikontinentální, mezistátní

Podle směru pohybu š jedná se o pohyb mezi dvěma prvky š msto a venkov, které mají rozdílnou ekonomickou a kulturní úroveň :

- venkov š msto
- msto š venkov
- venkov š venkov
- msto š msto

Podle organizace pohybu se rozlišuje typ flivelný (neřízený), plánovaný, dobrovolný, nucený, legální a nelegální

Podle příiny a motivace:

- ekonomické š vznikají za účelem zlepšení ekonomických podmínek
- mimoekonomické š vznikají za jinými účely neř ekonomickými, např. z rodinných důvodů, nábořenských atd.

Podle etnosti skupin š obyvatelé se mohou pohybovat individuálně, ve skupinách nebo masově

Podle prostorového průběhu vzniká pšimý typ pohybu nebo typ pohybu, který probíhá po etapách

Podle strukturních znaků cestník š jde tedy o rozlišení cestník podle vybraného druhu charakteristických znaků (např. jazykové, národnostní)

Jiné členění prostorových pohybů uvádí znovu Mládek (1992) a stejně tak Kunc, Toušek (2008):

1. migrace (střhování) š dochází ke změně trvalého bydliště, tudíž jde o jednorázový pohyb
2. dočasné změny pobytu š přizměně bydliště na určitou dobu (např. odchod daleko za práci po dobu jedné sezóny)
3. pravidelné pohyby š patří sem dojížděka do zaměstnání a dořkol, která je charakteristická rozdílným umístěním místa pracovištěřkoly a bydliště a je konána pravidelně, z čehož navíc vyplývá, řelov k konání této cesty zpravidla pokračuje pravidelně (stejná trasa, vzdálenost, atd.)
4. nepravidelné dočasné pohyby obyvatelstva š vyznačují se nepravidelností ve všech ohledech (v trase, dopravním prostředku, vzdálenosti a čase) a jejich účelem je zpravidla nákup, rekreace a další volnořasové aktivity

Migrace je považována za nejvýznamnější prvek prostorových pohybů obyvatelstva. Díky ní dochází k trvalým změnám v prostorovém rozložení obyvatelstva, což do značné míry

ovlivňuje jeho složení z demografického, sociálního a ekonomického hlediska (Kunc, Toušek 2008).

Při dojíždění do zaměstnání a do školy se u cestujícího projevuje jakási pravidelnost i ve volbě dopravního prostředku.

Arský (2007) rozebírá podíl jednotlivých druhů dopravy při pravidelných cestách, při čemž roli hraje několik faktorů. Populační velikost obce prozradí její velikost a význam (např. malá obec x město), to znamená, zda je potřeba vyjíždět za prací a do školy mimo ni a popřít jak daleko. Od vzdálenosti se odvíjí výběr vhodného druhu dopravního prostředku. Chůze je nejprosaženější způsob dopravy, avšak na krátké vzdálenosti. V největší míře se vyskytuje v malých městech (5 000-20 000 obyvatel), nejvíce na trasách do 2 km. Bydliště a pracoviště/kola se nachází v jedné obci a vzdálenost se dá překonat pěšky. Zároveň slouží jako doplňková varianta jízdního kola, které je praktické zejména na cesty od 1 do 6 km. Ve městech (zpravidla se jedná o větší města, kde je zaveden systém MHD) se při docházení do institucí komplikuje jejich vzdáleností, proto přebírá roli MHD. Její dopravní vzdálenost je omezena územím města, avšak preferována je na cestách do 12 km. Na delších cestách, které vedou mimo hranice města a obcí, nabírá významu meziměstská autobusová doprava, která svádí občany do přilehlých měst. Další možností dopravy poskytuje železniční doprava, která nachází uplatnění především při dojíždění na dlouhé vzdálenosti (přes 30 km). Její spoje jsou využívány obvykle u obcí s počtem obyvatel 20 000 a méně, nebo je zde nezbytné vyjíždět za prací a do školy mimo obec. Určitě je důležité, aby v místě vyjížďky a dojížďky existovala přilehlá fungující železniční trať. V případě individuální automobilové dopravy hraje délka cesty nejmenší roli. Objevuje se na trasách na krátké i dlouhé vzdálenosti. Například na cestách dlouhých nad 10 km se její podíl pohybuje kolem 30-40 %. Velké uplatnění nachází hlavně v malých obcích. Jednak se zužuje škála možností dopravy a jednak je potřeba automobil alespoň k dopravě na nejbližší autobusovou nebo vlakovou stanici.

Každodenní prostorová mobilita je jev, který zasluhuje pravidelné sledování vzhledem k tomu, že obyvatelstvo neustále v pohybu. Přemisťuje se z místa na místo, přičemž úhel, za kterými se vydává, by se dalo najít nepřeberné množství. Mobilita obyvatel je zároveň ovlivněna mnoha faktory, díky kterým tak projevuje rozličné vlastnosti, což bylo v podstatě popsáno výše. Přesto, že jsou některé formy prostorové mobility sledovány, není to postačující a chybí tak dostatek údajů. Jednou z možností, které napomáhají k získání těchto potřebných dat, jsou výzkumy prováděné na mikroregionální úrovni pomocí různých dotazníků, které jsou poté

zpracovány. Jejich výsledky mohou být interpretovány prostřednictvím studií, jakou je třeba tato bakalářská práce.

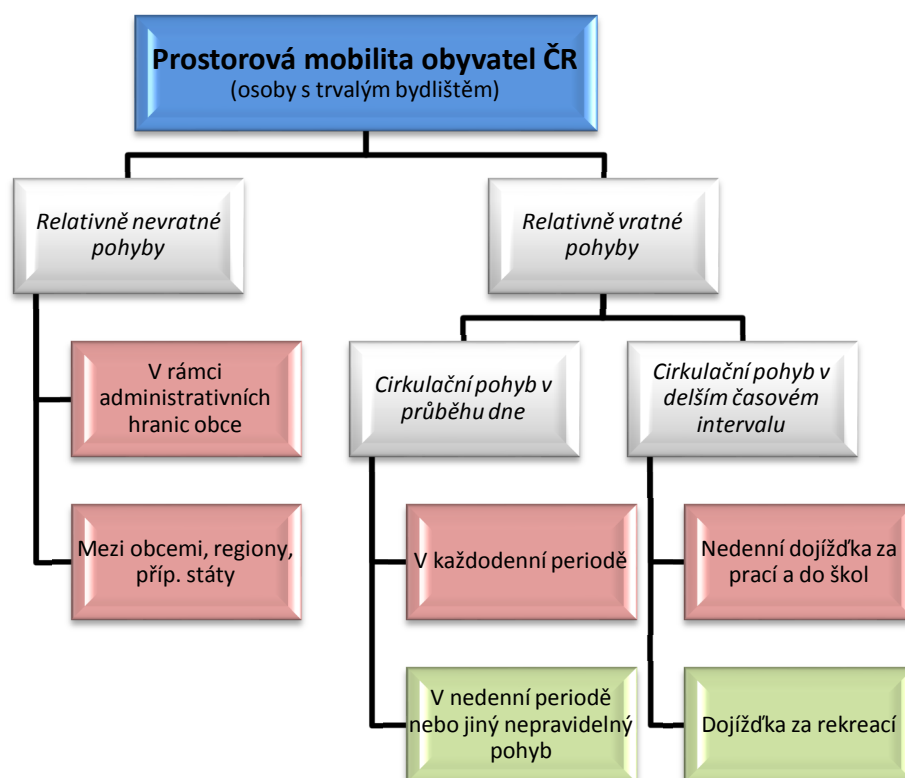
Následující obrázek (viz *Obrázek 2*) uvádí schéma rozdělení prostorové mobility podle českého statistického úřadu s tím, že byly provedeny některé vlastní úpravy.

Prostorová mobilita je rozdělena na dvě základní formy. Jsou to relativně nevrátelné pohyby, které souvisí se změnou trvalého bydliště a relativně vratné pohyby, při kterých ke změně trvalého bydliště nedochází. Obě formy prostorové mobility se dále dělí (pro přehled slouží barevná rozlišení).

První zelená pole zahrnují typy prostorové mobility, které lze pravidelně statisticky podchytit. To znamená, že data získaná v rámci daného pohybu jsou pravidelně celostátně evidována. Konkrétně se jedná o relativně nevrátelné pohyby (uvnitř města nebo obce a mezi nimi, také zahraniční) a patří sem tedy migrace. Ta je zjišťována pomocí podání přihlášek o stěhování a probíhá každé čtvrtletí. V rámci relativně vratných pohybů jde o každodenní pohyb za účelem dojíždění do práce a do škol a také o tento typ dojíždění v nedenním režimu (dojíždění za prací a do škol spojena s pravidelným ubytováním). Tyto údaje jsou získávány prostřednictvím Sčítání lidu, domů a bytů každých deset let.

Zelená pole se vztahují k prostorové mobilitě, která není pravidelně celostátně evidována. Spadá sem pohyb za účelem služeb, kde se však neprojevuje každodenní pravidelný režim těchto cest (dojíždění za nákupy, kulturou, návštěva lékaře atp.). Kromě toho se také pravidelně neeviduje dojíždění za rekreací, která by byla spojena s pravidelným ubytováním (SÚ 2004).

Obr. 2: Zjednodušené členění základních forem prostorové mobility obyvatelstva R



Zdroj: SÚ 2004, vlastní úprava

Poznámka: červená pole označují typy prostorové mobility, které jsou pravidelně statisticky evidovány. Zelená pole označují typy prostorové mobility, které nejsou pravidelně statisticky evidovány.

V dnešní době není problém dopravovat se za prací, službami a volnoasovými aktivitami téměř kamkoliv. Velkou roli však hraje dostupnost služeb a pracovních příležitostí v lokalitách bez ohledu, zda se jedná o venkov nebo město. Dohromady tvoří komplex, který utváří celkovou charakteristiku dané lokality a vypovídá o kvalitě života v ní. (Temelová et al. 2011).

Prostorová mobilita prokazuje odlišné vlastnosti u různých skupin lidí. Rozdíly lze sledovat například u dojížděcí za prací mezi skupinou mužů a žen. Až u žen se jedná o nedenní nebo denní dojížděcí do zaměstnání, muži dojíždějí zpravidla na delší vzdálenosti než ženy. Z hlediska vzdáleností, delší vzdálenosti v dojížděcí byly zaznamenány u osob s vyšším vzděláním. Z hlediska vku dojíždějí na větší vzdálenosti mladší osoby (v produktivním věku). Ve velké míře také záleží, do které skupiny podle ekonomického postavení se obyvatelé řadí. Pracující a studenti jsou poměrně dosti mobilní skupinou, která používá na cestách především automobil a hromadnou dopravu. Studenti jsou však více závislí na hromadné dopravě. Protipólem je skupina obyvatel v důchodu, která představuje velmi slabou mobilní kategorii. Když vyrazí na cestu, vydají spíše na

krátké vzdálenosti pěšky nebo na kole. V případě potřeby se dopravují automobilem (Temelová et al. 2011).

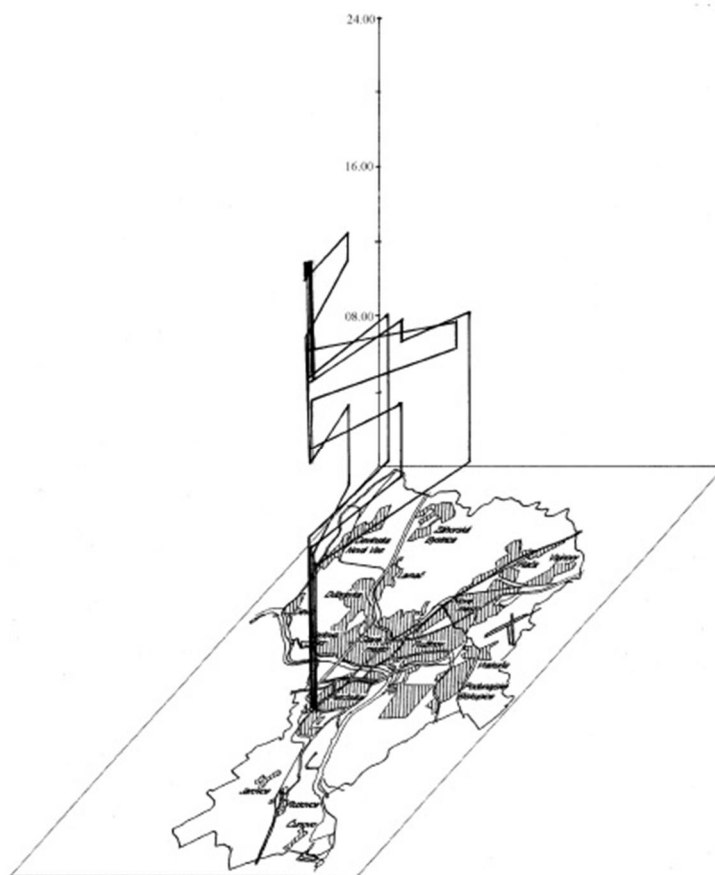
2.3 Geografie času (time geography)

Š Geografie času (time geography) je v dnešní době disciplínou, která do geografického bádání přinesla sofistikované přístupy poskytující systematický konceptuální rámec umožňující zachytit, analyzovat a reprezentovat aktivity jednotlivců ve složitém komplexu sociálních a prostorových interakcí (Madajová et al. 2013, s. 179).

Věc, co se odehrává kolem nás v prostoru, si uvědomujeme, ale teorie geografie času byla vyvozena právě proto, protože se uvědomit, že dění pouze v prostoru bez pojetí času jakoby neexistovalo. S uvědoměním si dalšího rozměru, tedy časového, věc dostává smysl. Geografie času pomáhá zkoumat každodenní existenci a pohyb. Čas a prostor mají vzájemnou úzkou vazbu a jejich spojením vzniká časoprostorová síť pro dokonalejší vyjádření každodenního chování (pohyb, události), což by finální mapa nedokázala, protože jí chybí právě časový rozměr (Ira 2001). Na základě toho jsme schopni si odpovědět, proč je poznání geografie času důležité pro bádání každodenní prostorové mobility obyvatel. Díky ní si lze uvědomit, že v geografii existují tyto dva prvky – čas a prostor, které jsou klíčovými komponenty pohybu v prostoru.

Následný obrázek (viz *Obrázek 3*) je ukázkou časoprostorové mapy, kdy je pohyb vyjádřen nejen z hlediska prostoru, ale i času.

Obr. 3: asoprosstorové schéma pohybu ty len bratislavské domácnosti b hem pracovního dne v roce 2000



Zdroj: Ira 2001

Novák (2004, s. 14) uvádí Hägerstandovy předpoklady pro lidské bytí, ze kterých vyplývá, že existence člověka je omezena z hlediska času i prostoru. Jedná se o následující:

- Nedělitelnost lidského bytí a mnoha dalších objektů reálného světa. Existují fyzikální omezení ovlivňující lidskou existenci.
- Lidské bytí je časově omezeno podobně jako existence ostatních objektů reálného světa.
- Schopnost participovat na více než jedné činnosti současně je omezena.
- Věchny činnosti spotřebovávají čas. Tzn. jakákoliv činnost snižuje (spotřebovává) omezený časový kapitál jedince, a z pohledu běžného dne i celého života.
- Podobně jako v předchozím bodě i pohyb v prostoru spotřebovává čas.
- Prostor má omezenou absorpční kapacitu událostí, protože dva fyzické objekty nemohou existovat ve stejném čase na stejném místě. Každý objekt je omezen svými fyzickými rozměry.

- Každý fyzický objekt má svoji historii. Mnoho materiálních objektů je dostatečně definováno právě svojí minulostí. Lidé mají schopnost plánovat a ovlivňovat svoji budoucnost na základě osobních rozhodnutí a minulých zkušeností.

O geografii dříve existovaly zmínky zakomponované ve studiích ve 40. letech 20. století spojených s populací, ale v 60. letech 20. století začala být studována v širším měřítku a postupně se rozvíjela. Geografii dříve se v nově Torsten Hägerstrand, geograf působící na Lundské univerzitě ve Švédsku. Jakýmsi předchůzím významným přínem podílejícím se na rozvoji časoprostorového přístupu byly studie týkající se migrace, ve kterých se objevil graf vyjadřující pohybové trajektorie migrantů, jež procházely časoprostorem (Ira 2001).

Právě na počátku svého vývoje se vstala do kladného uznání, ale zároveň vzdorovala kritice. Jednak proto, že v ní byl spatřován především přirododějný charakter a také proto, že chyběla vysvětlění, která by zdůvodňovala procesy odehrávající se ve společnosti. Důvodem byl nedostatek zakomponování do systému geografického zájmu a unikání v této pozornosti. Projevila se tedy snaha geografii dříve zaměřit více humanistickým směrem, to znamená nevnímat čas a prostor čistě fyzicky. Parkes a Thrift se snažili uchopit čas a prostor i jinak než fyzicky, užívali pro to přesněji pojem šchronogeografie. Geografie dříve se začala zaměřovat sociálně-behaviorálním směrem, přičemž úkolem bylo vysledovat individuální mobilitu a analyzovat, jak domácnosti využívají čas (Madajová et al. 2013).

Postupně se nové teorie geografie dříve šířily a přebírali je další autoři. Co se týče české a slovenské literatury, předkopníkem geografie dříve byl především Vladimír Ira (1986, 1989, 2001). Dalšími geografy pracujícími s geografii dříve byl například Dušan Drbohlav (1990) nebo Alena Dubcová (1994). Poznatky geografie dříve byly využívány například v rámci vládního plánování nebo organizace přemyslové výroby. V 90. letech 20. století se geografie dříve začala geografie dříve spolupracovat s geografickými informačními systémy (Madajová et al. 2013).

Rozvoj technického světa ovlivnil koncepty geografie dříve. Výrazně začal hrát roli virtuální prostor díky rozmachu a výsklaskosti informačních a komunikačních technologií. Klasický prostor, kterým se dříve pohyboval především fyzicky, začal být nahrazován virtuálním prostorem, ve kterém se dříve nemusí aktivně fyzicky zúčastňovat a může je vykonávat na dálku. Úroveň a rostoucí význam informačních a komunikačních technologií umožňují efektivně realizovat mnoho druhů aktivit bez fyzické účasti v prostoru, který nás obklopuje. Patří sem například vzájemná komunikace pomocí telekomunikačních zařízení, nákupy přes internet nebo vzdělávání se přes internet. Madajová et al. (2013) také uvádí teorii druhů mobility ve vztahu

k prostoru, kterou tak rozdělil Vilhelmsen a Thulin. Jedná se fyzickou mobilitu (např. přeprava z místa na místo automobilem), virtuální (např. komunikace skrze telefon) a mediální (přesun informací prostřednictvím masmédií). Je-li člověk v jednom momentě konatelem více mobilit najednou, stává se tzv. hypermobilním. Rostoucí význam virtuálního světa vede geografii k novému uvážení jejích teoretických konceptů. Zároveň se zlepšuje kvalita metod týkajících se získávání a zpracování údajů o chování lidí v čase a prostoru (Madajová et al. 2013).

2.4 Geografie venkova

Podle této podkapitoly je charakteristika venkovské oblasti a její vymezení na základě různých teorií. Plní zde svou roli vzhledem k tomu, že výzkum, který je součástí této bakalářské práce, se odehrál v oblasti, které lze přisoudit venkovský charakter.

Geografie venkova, jinými slovy rurální geografie, je přístup, který se zaměřuje na studium venkovské oblasti. Podle této studie je nejen venkovský prostor, jeho depopulace, plánování a organizace, ale i lidské aktivity, které se v jeho rámci objevují. Největším poskytovatelem pracovních příležitostí pro obyvatele je zemědělství. Jeho provozování zároveň napomáhá k udržení krajiny. Přístup se zaměřuje i na sociální a demografické dopady ve spojitosti se změnami probíhajícími ve struktuře zemědělství. Kromě toho i na dopady spojené s jeho zprůměrněním, čímž se podle Svobodové et al. (2014) zabývá de Souza (1990). Velice významnou venkovskou aktivitou je také agroturistika (venkovská turistika a rekreace) a druhé bydlení (Svobodová et al. 2014).

Venkov jako podle této studie se objevuje i v jiných oborech – například v ekologii, environmentalistice nebo sociologii. Existuje několik přístupů, které se uplatní při výzkumu venkova, přičemž každý se zaměřuje na něco jiného:

Tab. 1: Přístupy uplatňované při studiu venkovské oblasti

kulturně antropologický	historické a srovnávací metody hodnocení
funkčně-strukturální neboli systémový	vnitřní struktura a funkce sociálního systému venkovského společenství
ekologický	lidská adaptace na vnější prostředí, vztah mezi člověkem a přírodou
typologický	vymezování (typologie) venkova

Zdroj: Svobodová et al. 2014

2.4.1 Vymezení venkovského prostoru

Venkov, venkovský prostor. Na první pohled se zdá, že formulovat tento pojem je snadné a lze jej jednoznačně určit, ale není to tak. Nad danou problematikou se stává několik názorů

a pohled , které nejsou sjednoceny a zaznamenávají určité rozdíly. Jiná kritéria platí pro vymezení venkovské oblasti v rámci České republiky, jiná v rámci Evropy. Její vymezení se dělí z různých hledisek.

Pro správné pochopení toho, co je venkov, je třeba nejprve diferencovat jevy užívané v souvislosti s venkovem. Konkrétně se jedná o rozdíl mezi obcí a sídlem. Obec je administrativně vymezené území, není územně samosprávním celem, kde funguje správa a je právotvořitel sídly. Sídlu je vymezeno prostorově, tvořeno shlukem domů. Jeho funkce je nejen obytná, ale i rekreační a dělí se na různé typy obcí vesnice, měst, městysů.

Venkov jako prostor lze potom vysvětlit takto: *„Vymezení venkova je možné bu pozitivně - „toto je venkov“, nebo negativně - „toto není v žádném případě venkov, to je městské, urbánní“. V druhém případě tak vymezujeme venkov jako doplněk k urbánnímu, venkov je to, co zbude, odečteme-li městské struktury“* (Perlín 2003, s. 2). Rozlišení urbánní a rurální území není jednoduché, nebo sociálně ekonomické vazby mezi vesnicí a městem se stávají složitější a provázanější. Venkov představuje prostor, kterému náleží nezastavěná plocha, tedy krajina a zastavěná plocha, kterou tvoří vesnice, což jsou malá sídla. V těchto sídlech se uplatňuje menší síla sociálně ekonomických kontaktů. Typický ukazatel, podle kterého se vymezuje venkov v případě států Evropské unie, je hustota zalidnění. Státy Evropské unie používají pro vymezení venkova hodnotu nižší než 100 obyvl./km². Nastává zde však problém s velikostí územní jednotky, kterou chceme vymezit, protože může dojít k nepřesnému určení. V případě malých územních jednotek se lze setkat s vyšší hustotou zalidnění než je hodnota do 100 obyvl./km². U větších územních jednotek (okresy, kraje) může být hustota menší než daná hodnota a budou tak považovány za venkovské (př. Jihočeský kraj je klasifikován jako venkovská oblast). Česká republika používá k vymezení venkova jiný ukazatel. Určuje venkov podle počtu obyvatel. Obec je venkovským sídlem a má počet obyvatel do 2000. I v tomto případě se setkáváme s problémem vymezení. Můžeme se setkat se sídly, která sice mají počet obyvatel vyšší než 2000 a byla by považována za městská, ale jejich charakteristika je venkovská. Nastává i opačný jev. Sídla mohou mít počet obyvatel pod hranici 2000, ale vyznačují se městskými vlastnostmi (architektura, ekonomická aktivita atp.). U sídel s počtem obyvatel mezi 2000 a 10 000 je vymezení, zda jsou venkovská nebo městská, nejednoznačné (Perlín, 2003). Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích však udává hranici venkovské obce do 3000 obyvatel. Existují sídla, jejichž označení jsou dána historicky bez ohledu na populační velikost. Zajímavým příkladem z oblasti Jihočeského kraje, kdy nekoresponduje počet obyvatel a označení typu sídla, je město Rudolfovo u Českých Budějovic. Jeho počet obyvatel se pohybuje kolem 2500, mělo by se tedy jednat

o venkovské sídlo, ale přesto Rudolfov nese titul města, nebo je mu udělen z historických důvodů. Dalším takovým příkladem je město Přebuz (okres Sokolov), kde se počet obyvatel pohybuje kolem 80, přesto se jedná o město, dokonce nejmenší v České republice. O udělování titulů obcím a o jejich postavení pojednává zákon č. 128/2000 Sb., o obcích.

Sídla, kde však počet obyvatel přesáhne 10 000, jedná se jednoznačně o město. Roli hraje také subjektivní posouzení sídla obyvatelem. *„Zeptáte-li se obyvatel na jakého sídla, jak se jmenuje skupina panelových domů na okraji a jak se jmenuje centrální prostor ve středě sídla, odpoví, že se jedná buď o bytovky a náves nebo sídliště a náměstí. V prvním případě jste nepochybně na vesnici, ve druhém případě jste nepochybně ve městě“* (Perlín 2003, s. 4).

Jiným vymezením venkovského prostoru se zabývá Vobecká (2009). Definovala jej v závislosti na intenzitě vyjíždění zaměstnaných obyvatel za prací do města, která odlišila velikost podle množství nabízených pracovních příležitostí (tzv. vztahový funkční koncept). Nejvýznamnější jsou primární centra a kolem nich vznikají i suburbánní zóny (vnitřní pás zázemí, vnější pás zázemí, polycentrické zázemí). Dále následují sekundární centra, jejich zázemí a nakonec venkovská obec. Primární centrum (obec + aglomerace) nabízí více než 5000 pracovních příležitostí. Prokazuje tak vliv na okolní obce, především na nejbližší vnitřní pás zázemí. Se vzdáleností od primárního centra síla jeho vlivu slábne. V polycentrickém zázemí uflí přebírá roli více primárních center, kam zaměstnaní obyvatelé dojíždí za prací. Sekundární centrum poskytuje méně pracovních příležitostí než centrum primární. Intenzita jeho vlivu na své zázemí je slabší (zázemí je tvořeno obcemi, ze kterých nejméně třetina obyvatel vyjíždí za prací do sekundárního centra). V poslední řadě stojí venkovská obec, kde se podíl zaměstnaných obyvatel vyjíždějících za prací do center vyskytuje méně než třetina a neprojevuje zde vliv města ani jeho zázemí.

2.5 Specifika dopravy a prostorové mobility obyvatel ve venkovském prostoru

Úroveň dopravy na venkov se v průběhu historie změnila. Zde se konkrétně jedná o období před rokem 1989 a období po jeho přechodu. Pro obě éry jsou z pohledu venkovské dopravy specifické jiné vlastnosti. Blíže jsou popsány v následujících podkapitolách.

2.5.1 Doprava na venkov před rokem 1989

Veřejná doprava prošla velkou změnou, zásadní období bylo po roce 1990. Přechod, který se ve veřejné dopravě odehrál, postihl zejména autobusovou dopravu. Do tohoto zmíněného období byl zajištěn každodenní spoj mezi okresním městem a venkovem, především prostřednictvím autobusové dopravy. Dopravit se bylo možné téměř poád. Spoje fungovaly od

5:00 do 24:00 hodin, každý den v týdnu, o víkendech i o svátcích. Intenzita spoj byla tehdy mezi 5-10 denními. Po finanční stránce měly spoje také výhodu, protože cena jízdného nebyla odvozena z nákladů na provoz a navíc bylo možné vyútlívat slevy v podobě členských a dělnických jízdenek. Autobusové linky směřovaly z okresního města do krajních lokalit okresu v rámci smyčky (paprskovitý model síť). Málodky na která linka fungovala přes hranici okresu (Perlín 2003).

2.5.2 Doprava na venkov po roce 1989 do současnosti

V současné době se setkáváme spíše s opakem výše zmíněné charakteristiky tehdejší autobusové dopravy. V podstatě dnes funguje velice omezeně (ráno jede pouze jeden brzký okružní autobus, odpoledne je autobus vypravován v úseku 14:30-15:00, aby byl pokud možno v souladu s koncem ranní pracovní směny). Vzhledem k různým formám pracovní doby a jejich nepravidelných délkách se dnes nelze spoléhat na jeden spoj. Z toho vyplývá, že jsou lidé nuceni hledat jiné alternativy, aby se dopravili denně do práce, okružně atp. Absenci spojů nahrazují používáním individuální dopravy, což má za následek další úbytek zákazníků, menší obsazenost spojů a to vede k jejich další redukci. Negativní vliv na vyútlívání spojů mají i rostoucí ceny jízdného (Perlín 2003). V této souvislosti lze zmínit tzv. bludný kruh ve venkovské dopravě, který v podstatě vyjadřuje totéž. V důsledku růstu vlastnictví a užívaní automobilu klesá ze strany uživatelů zájem o využití autobusových spojů. Tím nastává redukce spojů a jejich zdražení, což odráží další uživatele, kteří tak raději vyútlíjí k dopravě automobil (Nutley, 1998).

Volbu dopravního prostředku na venkov studuje i Marada et al. (2010a). Řadí sem objektivní faktory (např. populační velikost obcí, sídelní struktura) a subjektivní faktory (např. individuální volba dopravního prostředku), které výběr ovlivňují.

Dopravou ve venkovských oblastech se zabývá taktéž Seidenglanz (2007). Ve vybraných obvodech obcí s různou působností, které zvolil podle odlišných typů venkovské oblasti, se snaží analyzovat dopravní dostupnost a obsluhovat hromadnou dopravou. V analýze hrají roli dva faktory – poloha obcí a obsluhovat autobusovou a železniční dopravou. Z hlediska polohy byly vybrány venkovské obce dobře, průměrně a špatně dostupné. Ve vztahu k městu byly rozděleny do dvou oblastí - samotná města a obce v jejich zázemí. Tato území byla –etena po stránce kvality dopravní obsluhovat autobusovou a železniční dopravou ve vybraných úsecích (ranní –píková a prázdninových pracovních dních, ve večerních pracovních dních, soboty) a navíc byl brán v potaz i komfort zákazníků (příjemný spoj, přístup, návaznost). Výsledky jeho analýzy vypovídají přesně o tom, že venkov je po stránce dopravy velice zranitelný.

Ovlivňuje její poloha obce v síťových dopravních trasách a jejich významnost. Homogenitu obcí nezaznamenal jen na stupni ORP, ale především i uvnitř těchto ORP. Co se týče času spojů, nejlepší dopravní obsluhu zaznamenal v ranním páse v pracovních dnech (bez rozdílu, zda jsou prázdniny nebo ne). Dále byla zjištěna slabá časová souinnost vlaků a autobusů. Nejlepší je na území, kde funguje integrovaný dopravní systém (např. Tišnovsko). Lze však sledovat nejasnosti ohledně hranice ORP přes hranici kraje. Lokální spoje přes hranice jezdí přesto, ale každý kraj má ve své kompetenci dopravní obsluhu na svém území.

2.5.3 Automobilizace společnosti

Dnešní moderní doba si klade rychlé tempo, flexibilitu a nezávislost. Mnozí nechtějí ztrácet čas zbytečným zdržováním se mezi výchozím bodem a cílem. Hledají rychlé a pohodlné dopravní spojení prostřednictvím automobilové dopravy. Vlastnictví osobního automobilu tedy není v dnešní době nijak zvláštní fenomén, naopak míra automobilizace se zvyšuje. Preference nejen časového komfortu, ale i komfortu z hlediska soukromí a individuality, není jediný faktor, který ovlivňuje gradaci užívání osobních automobilů.

Zlomové bylo období, jak už bylo zmíněno v kapitole výše, po roce 1989, kdy začala redukce mnoha spojů hromadné dopravy vlivem změn, které probíhaly v organizaci veřejné správy. Postupná reorganizace měla za následek vytvoření rozdílů ohledně úrovně obsluhy regionů veřejnou hromadnou dopravou a tím pádem nevyrovnanost míry automobilizace mezi regiony na území státu. To se dnes projevuje značným rozdílem mezi západní a východní částí České republiky. Západní část území je typická vyšší mírou automobilizace ve srovnání s východní. Je to dáno několika faktory. Prvním z nich je hustota železniční sítě, která je na východě území hustší než na západě. A právě tam, kde se nachází hustší síť, lidé mají na výběr z více spojů v různých pásech. Nejsou tak silně odkázáni na individuální dopravu. V této souvislosti si drží dobře postavení také autobusová doprava. Oblasti charakteristické vysokou mírou vyjížďky autobusem (na Moravě např. Hodonínsko, Vyškov) se vyznačují zároveň nízkou mírou automobilizace. Dalším faktorem je sídelní struktura, protože v regionech s rozdrobenou sídelní strukturou nejsou velké dispozice pro kvalitní zajištění dopravní obsluhy, což samozřejmě nutí zákazníky k přistoupení na vlastní dopravu. Vysoká míra automobilizace se také objevuje ve velkých centrech (např. Praha, Brno), kde pohyb obyvatel po městě zabezpečuje MHD. Pracovní přetíženosti ačkoli nachází lidé především v obcích, tudíž je z takovýchto sídel malá vyjížďka. Není potřeba napojení na mnoho spojů, což tedy směřuje v případě potřeby k zajištění individuální dopravy (Kvatoň 2011).

Všeobecné tedy lze říci, že se úroveň automobilizace odvíjí do značné míry od kvality nabídky veřejné dopravy. Roli hraje nejen schopnost jejího financování ze strany zprostředkovatele (kraj), ale také populační velikost obsluhovaných sídel (v populačně malých sídlech není ekonomicky dostatečně efektivní) a jejich dopravní poloha (Marada et al. 2010a). Marada et al. (2010a) zároveň ve své práci zmiňuje i vodní studii Marada et al. (2008) a potvrzuje teorii. *„Lze tedy tvrdit, že úroveň automobilizace se ve venkovských obcích stále zvyšuje, což je důsledek na jedné straně zvyšující se životní úrovně a určitého životního stylu a na straně druhé je to reakce na nedostatečnou nabídku veřejné dopravy v regionech s nízkou hustotou zalidnění a fragmentovanou sídelní strukturou“* (Marada et al. 2010a, s. 32, 33).

3 Poloha ORP Sob slav v Jiho eském kraji, charakteristika oblasti

Obec s rozí enou p sobností Sob slav je jednou ze 17 obcí s rozí enou p sobností nacházejících se v Jiho eském kraji. Konkrétn je situována v severovýchodní ásti Jiho eského kraje mezi obcemi s rozí enou p sobností Tábor, Jind ich v Hradec, T ebo , eské Bud jovice a Týn nad Vltavou. Do kompetence obce s rozí enou p sobností Sob slav spadá celkem 31 obcí (viz *Mapa 1*).

Hustota zalidn ní Jiho eského kraje je nejmení ze v ech kraj eské republiky. Hustota zalidn ní iní 63 obyv./km². Hustota zalidn ní ORP Sob slav je 68 obyv./km² a pat í mezi pátou nejvyší v rámci v ech obcí s rozí enou p sobností nacházejících se v Jiho eském kraji. Je srovnatelná s hustotou zalidn ní ORP Písek, kde iní 70 obyv./km² (Regionální Informa ní Servis 1. 1. 2014).

Obec s rozí enou p sobností Sob slav pat í v kraji mezi správní obvody, ve kterých je po et osob vyjížd jících do zam stnání mimo ORP vyší nejl po et osob dojížd jících za prací do ORP. Na území totiž chybí významná pracovi tní centra, která by tvo ila funk n urbanizované území. Saldo mezi dojížd jícími a vyjížd jícími dosahuje -1502. Podobn je na tom nap . ORP eský Krumlov. Pouze v ORP eské Bud jovice a Týn nad Vltavou je dojížd ka do ORP vyší nejl vyjížd ka (Jiho eský koordinátor dopravy 2013).

Jiho eský kraj se vyzna uje rozdrobenou sídelní strukturou. Nachází se zde velký po et malých obcí, nejv tím centrem je krajské m sto eské Bud jovice. Kraj je vzhledem k jeho charakteristice sídelní struktury, historického vývoje a hospodá ské zam enosti považován za spí-e venkovskou oblast.

ORP Sob slav náleží okresu Tábor, p í emfl okresní m sto tedy p edstavuje pro mnoho obcí ORP Sob slav hlavní spádové centrum. D leflitou roli v dojížd ce ve sledovaném regionu p edstavuje i m sto eské Bud jovice a Praha (Marada et al. 2010b). M sta Veselí nad Lufnicí a Sob slav nabízí sice pracovní p íleflitost, ale jsou to pom rn malá m sta. Mezi nejvýznamn jší podniky poskytující pracovní p íleflitost na území správního obvodu obce s rozí enou p sobností Sob slav pat í například spole nost JITONA a.s. (Sob slav), MOTOR JIKOV Strojírenská, a.s. (Sob slav), BOHEMIA ASFALT, s.r.o. (Sob slav), ESKÉ HOUBY, a.s. (Sob slav), FONTEA, a.s. (Veselí nad Lufnicí), GRENA, a.s. (Veselí nad Lufnicí), MABA Prefa spol. s r.o. (Veselí nad Lufnicí), Spilka a íha (Sob slav), Teufelberger, spol. s r.o. (Veselí nad Lufnicí), Partner in Pet Food CZ s.r.o. - Propesko (Veselí nad Lufnicí), MADETA, a.s. (ípec).

Jiho český kraj je oblast známá především pro svou dlouholetou rybníkářskou tradici, která se zde stala výraznou složkou zemědělství. Území pokrývá velké množství rybníků. Svůj význam má i lesní hospodářství díky velkému podílu lesních ploch. Zemědělství celkově v Jiho českém kraji sehrává významnou roli. Jižní výroba dominuje nad rostlinnou, neboť ve zdejších zemědělských podnikách fondu pastviny nad ornou půdou.

Malý význam průmyslové sféry v Jiho českém kraji je zakotven v historii. Z důvodu nízké industrializace území v období průmyslové revoluce, kdy byl Jiho český kraj spíše periferní oblastí, dnes nemá významnou průmyslovou tradici. Kromě toho v oblasti chybí značné zdroje nerostných surovin. V rámci kraje zaujímá největší podíl energetický průmysl (JE Temelín), textilní, dřevařské (např. JITONA Soběslav), potravinářský (např. Maso Planá), strojírenský (např. Robert Bosch české Budějovice).

V současné době se projevuje snaha o zlepšení dopravní infrastruktury v kraji na mezinárodní úrovni. Realizují se zde nové projekty jako například výstavba dálnice D3 a obnova IV. tranzitního železničního koridoru mezi Prahou a českými Budějovicemi. Železniční síť v Jiho českém kraji zprostředkovává dobré dopravní spojení jižních měst s dalšími významnými dopravními proudy celorepublikovými, ale i mezinárodními. Na území správního obvodu obce s rozšířenou působností Soběslav je umístěn významný železniční uzel. Jedná se o železniční uzel ve Veselí nad Lužnicí. Rychlíková doprava je odtud řízena ve směrech české Budějovice, Jihlava a Praha. Dále jsou z Veselí nad Lužnicí vypravovány osobní vlaky jedoucí přes Tábor do českých Velenic. Jak již bylo výše uvedeno, nyní je ve výstavbě dálnice D3 ležící na evropské silnici E55. Vede z Prahy přes Tábor do Veselí nad Lužnicí a do českých Budějovic, dále na státní hranice české republiky s Rakouskem. Na území Jiho českého kraje je zatím v provozu pouze úsek mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí. Jelikož Jiho český kraj sousedí na jihu s Rakouskem a Spolkovou republikou Německo, nabízí se zde přeshraniční spolupráce na projektech spojených například se zdokonalováním dopravní infrastruktury nebo ochrany životního prostředí. Budované projekty by měly v budoucnu zajistit komfortnější dopravování.

4 Metodika sběru a analýzy dat dotazníkového –et ení

Kapitola *Metodika sběru a analýzy dat dotazníkového –et ení* pojednává o přesném postupu, kterým byla získána a přepravována data pro výzkum. Popsán je ve třech krocích. První hovoří o postupu dotazníkového –et ení. Ve druhém, jaké formuláře byly upraveny k –et ení a naposled proces sběru a zpracování dat.

4.1 Postup dotazníkového –et ení

Účelem dotazníkového –et ení bylo analyzovat prostorovou mobilitu obyvatel na území ORP Soběslav prostřednictvím rozdaných formulářů do jednotlivých domácností. Na úplném začátku bylo nutné vyselektovat obce, které spadají do přesobnosti ORP Soběslav a počet obyvatel každé z nich, přičemž k dispozici byla data z SÚ (31. 12. 2013). Zjištěné údaje byly dlefité pro sestavení tabulky, pomocí které se podařilo rozadit jednotlivé obce podle jejich počtu obyvatel do velikostních intervalů, které byly předem stanovené. Přechodí kroky tak vedly k vytvoření, kolik domácností v každé kategorii bude osloveno k účasti na výzkumu. Jinými slovy, kolik domácností v každé kategorii bude potřeba. Podrobný přehled uvádí následující tabulka (viz *Tabulka 2*). V průběhu dalšího kroku bylo nezbytné zjistit, kolik domácností spadá do ORP Soběslav, přičemž reprezentativní vzorek domácností musí tvořit přinejmenším 1 %. Velikost vzorku vychází z práce Richardson et al. (1995). Na základě této práce a dat zjištěných opět z SÚ (2013) bylo určeno provést výzkum v 81 domácnostech.

Podle zdroje SÚ fiilo k roku 2013 na území ORP Soběslav dohromady 22 058 obyvatel. Do přesobnosti ORP Soběslav spadá celkem 31 obcí. Obec s nejníšším počtem obyvatel je Katov. Počet obyvatel činil 74 (2013). Protože patří do kategorie, která zahrnuje pouze dvě obce a jejímu intervalu náleží nejníšší počet obyvatel ze všech intervalů, bude zde také nejníšší počet oslovených domácností. Území zahrnuje dvě msta ó Veselí nad Lufnicí s počtem obyvatel 6 473 (2013) a samotnou Soběslav s počtem obyvatel 7 195 (2013). Opět se nacházíme v kategorii, kam spadají sice pouze dvě obce, ale ve srovnání s předchozím případem se jedná o třídus nejvyšším počtem obyvatel v intervalu, tudíž v tomto případě bude osloven nejvyšší počet domácností ze všech kategorií.

Tab. 2: Počet oslovených domácností v jednotlivých kategoriích ve výzkumu na území ORP Soběslav k roku 2014 a 2015

Kategorie s počtem obyvatel	Název obce	Počet oslovených domácností
0 - 99	Katov	1
	Třebějice	
100 - 199	Mezná	3
	Komárov	
	Chotěmice	
	Mažice	
	Sedlečko u Soběslavi	
	Vlkov	
	Drahov	
200 - 499	Žišov	20
	Borkovice	
	Dráčov	
	Val	
	Zlukov	
	Zálší	
	Vesce	
	Vlastiboř	
	Řípec	
	Sviny	
	Přehořov	
	Hlavatce	
	Myslkovice	
	Zvěrotice	
	Budislav	
	Dírná	
Skalice		
500 - 999	Roudná	7
	Klenovice	
	Tučapy	
3000 - 9999	Veselí nad Lužnicí	50

Výzkum byl proveden v 15 obcích:

Třebějice, Mažice, Drahov, Vlčkov, Borkovice, Dráčov, Zlukov, Řípec, Sviny, Budislav, Dírná, Klenovice, Tučapy, Veselí nad Lužnicí, Soběslav.

Uskutečnil se ve dvou časových etapách - v první části v průběhu listopadu (začátkem 28. 11. 2014) a prosince 2014, menší část je-t v průběhu ledna a února 2015.

Zdroj: SÚ 31. 12. 2013, vlastní zpracování

4.2 Formuláře ufité k –et ení

Dalším úkolem, který následoval po ur ení velikosti reprezentativního vzorku pro výzkum a rozd lení obcí podle kategorií, bylo sestavení formuláře a zavedení systému, který by byl pro respondenty srozumitelný a zároveň pomohl získat co nejvíce informací potřebných pro následné zpracování.

Jakýmsi úvodem do dotazníkového –et ení byl **pr vodní dopis**, který obdržela každá oslovená domácnost. Prostřednictvím pr vodního dopisu bylo respondentům blíže představené téma daného výzkumu. To znamená, že se do etli, co přesně výzkumný projekt obnáší, jaký je jeho účel, jak bude nakládáno se zjištěnými daty. Zároveň pr vodní dopis sloužil jako forma vyjádření fládosti a podkování za účast na dotazníkovém –et ení. Součástí dopisu byl i kontakt na vedoucího výzkumné práce.

Vedle pr vodního dopisu byl součástí dokumentu pro provedení výzkumu také formulář A, formulář B a předvyplněný formulář B, sloužící jako vzor.

- **Formulář A** ó každé domácnosti náležel pouze jeden, protože sloužil pro souhrn informací týkajících se všech členů dané domácnosti. V záhlaví listu byl nadepsán kód (každé domácnosti byl přidán jeden kód, který napomáhal k odlišení členů domácnosti, nebo po celou dobu vystupovali anonymně). Pod přidávaným kódem byl nadepsán název obce, ve které zrovna probíhalo –et ení. Dále následovaly jednotlivé otázky:

- Počet osob v domácnosti starších 12 let
- Celkový čistý měsíční příjem domácnosti
- Počet osobních automobilů v domácnosti

Pod otázkami byla umístěna tabulka, určená pro zkoumané členy domácnosti. Každému z nich byl přidán š kód respondenta a dále vyplnili své atributy ó pohlaví, věková kategorie, postavení v domácnosti a ekonomická aktivita.

- **Formulář B** ó sloužil k zápisu cest respondenta ve těchto dnech (pondělí, středa, sobota) v rámci jednoho týdne, proto obdržel každý respondent tento formulář 3krát. Blanket obsahoval kód domácnosti, kód respondenta, datum zápisu cest a informace o jednotlivých vykonaných cestách ó čas a místo zahájení i konce cesty, její trasa, zvolený dopravní prostředek, účel a periodicita cesty. Na konci každého řádku se nacházelo políčko pro zápis vzdálenosti, kterou respondent urazil, a její čas. Vyplnění vzdálenosti a času však nebylo určeno pro respondenty.

- **Vzorový formulář B** sloužil respondentům pro ukázkou správného záznamu cest.

4.3 Proces sběru a zpracování dat

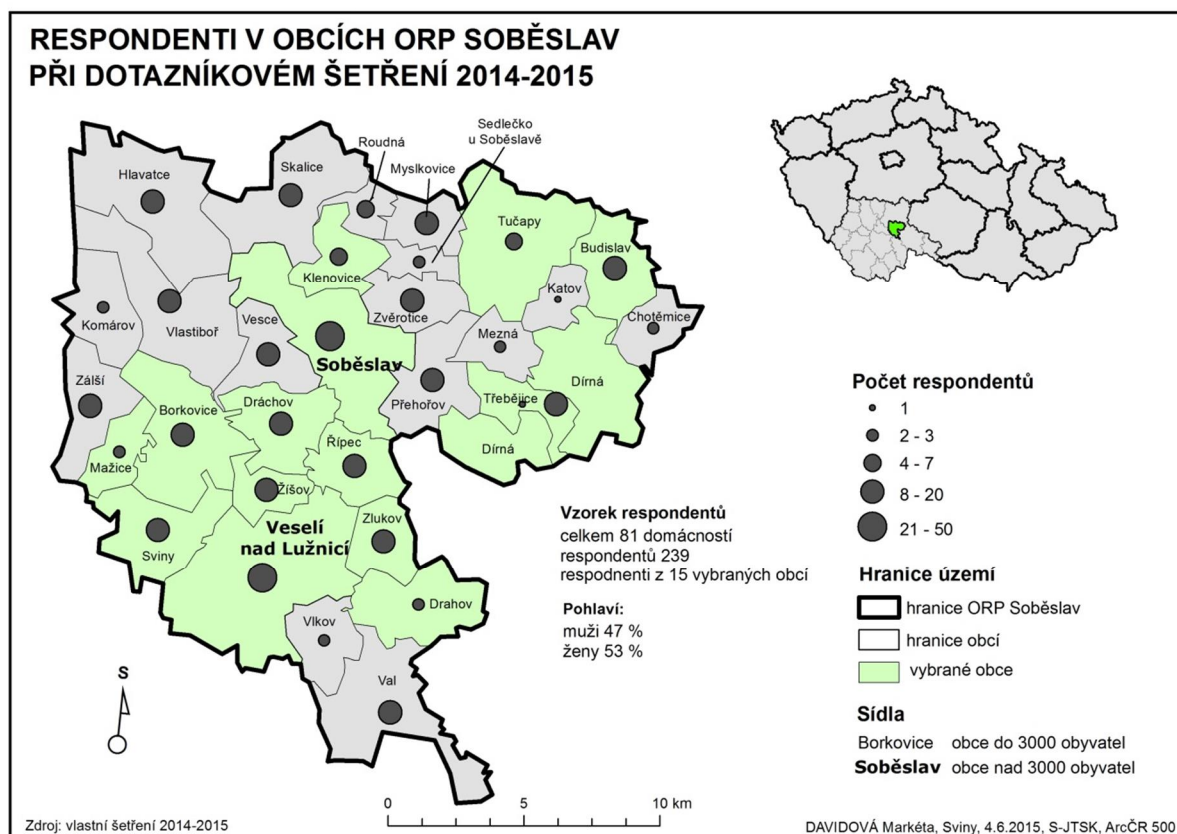
Po přípravě všech potřebných dokumentů bylo možné zahájit dotazníkové šetření. Domácnosti byly v této době osloveny a informovány o výzkumu. Pokud vyjádřily svůj souhlas, došlo k osobnímu setkání, při kterém byli respondenti s výzkumem blíže obeznámeni, osobně jim byl vysvětlen postup práce. Nejvíce domácností připadlo na město Veselí nad Lužnicí a Soběslav, část domácností byla tedy oslovena prostřednictvím studentů na soběslavském gymnáziu. Oproti proběhlo seznámení studentů s projektem a poté obdrželi všechny potřebné dokumenty pro vyplnění. Vyplněné postupně navraceli zpět do školy.

Šetření se mohla zúčastnit každá domácnost, kde žili nejméně tři členové starší 12 let v současnosti bydlící ve sledované obci. Jak už bylo výše zmíněno, šetření se uskutečnilo v 15 obcích, v období listopad-prosinec, leden-únor. Délka výzkumu se odvíjela v závislosti na ochotě a časových možnostech respondentů.

Ve fázi zpracování dat, jež následovala po ukončení šetření, bylo hlavním úkolem přetřansformovat data do elektronické podoby pomocí programu Microsoft Excel 2010. V této fázi došlo k využití políček pro zápis vzdáleností a času (viz *Formulář B*). Každá podniknutá cesta každého respondenta byla vyhledána a změna prostřednictvím internetových portálů www.google.cz/maps/ a www.mapy.cz. Výsledky z každé domácnosti a z každého dne (každý sledovaný den se v programu Microsoft Excel sepisoval na jeden list) byly rozepsány do políček podle nadepsaných sloupců Region, Obec, číslo domácnosti, Počet osob v domácnosti, Příjem domácnosti, Počet automobilů, číslo respondenta, Pohlaví, Věková kategorie, Postavení v domácnosti, Ekonomická aktivita, číslo cesty, Dopravní prostředek, Úhel cesty, Periodicita cesty, Vzdálenost (km), čas (min) a každý den byl rozkouskovan do časových intervalů (př. 4:00-4:29, 4:30-4:59, 5:00-5:29 atd.). Záleželo, do kterého časového intervalu konkrétní cesta spadala a podle toho byl interval v políčku označen.

Po zpracování dat zprůsobem, který uvádí předchozí řádky, bylo možné začít s daty pracovat a znázorňovat výsledky různými grafickými výstupy.

Mapa 1: Respondenti v obcích ORP Soběslav při dotazníkovém šetření 2014-2015



Zdroj: vlastní mapa

5 Stanovené hypotézy

- Při dopravování v rámci pravidelných cest roste význam osobního automobilu. Lze tak usoudit i na základě výzkumu Pavlíkové (2013) ve Zruji nad Sázavou, kdy při pravidelném dojíždění respondenti preferovali jednodušší automobil. Zároveň se však pro ně které jedince jevila jako velice důležitá veřejná doprava, nebo představuje stálost a jistotu při přepravě do práce a do školy (není nutno se obávat například onemocnění dítěte při spolujžděcích apod.). Pro srovnání si lze uvést také například výsledky zjištěné ve městě Wellington a jeho regionu podle australského demografického informačního portálu profile.id (2013), kde také obyvatelé z větší části dávali přednost automobilové dopravě před veřejnou. Můžeme očekávat, že stejně tak ve sledovaném vzorku ORP Soběslav budou respondenti při pravidelných cestách volit preferovat automobil. Součástí porovnání pravidelných a nepravidelných cest lze předpokládat, že veřejná doprava se bude více nalézat v rámci pravidelných cest.
- Braun Kohlová (2010) uvádí, že pohlaví je jedním z faktorů při volbě dopravního prostředku, přičemž muži preferují řízení automobilu i když jeví ženy. Genderovým srovnáním v dopravním chování se v české literatuře zabýval také Kraft (2014) v regionu Písek a Bystřice nad Pernštejnem, kde se ve výsledku projevilo, že ženy při každodenní prostorové mobilitě urazí v větší počet cest než muži. Ve výsledku je také ale podstatné, že muži se pohybují na větší vzdálenosti od domova a tráví na cestách více času ve srovnání se ženami. V zahraniční literatuře se genderovým srovnáním v rámci dopravního chování zabývali například Moya et al. (2012) při svém výzkumu v Madridu. Ve výsledku se projevila shodnost s výše zmíněnými výzkumy. Ženy podniknou za den více cest, ale nevzdalují se natolik jako muži, kteří zdolávají delší vzdálenosti a k tomu upřednostňují individuální dopravu, tedy osobní automobil. Toto chování je dáno tím, že ženy plní zpravidla více úkolů spojených s péčí o domácnost a děti, proto jsou do větší míry fixovány na domov a muži, kteří představují hlavní finanční příjmy do domácnosti, jsou ochotni podstupovat delší cesty za prací. Podobné výsledky lze očekávat i při výzkumu každodenní prostorové mobility obyvatel v ORP Soběslav při užívání automobilu.
- Podle Temelové et. al. (2011) nachází nejvíce preferencí alespoň k základnímu nákupu v průběhu týdne pracující skupina obyvatel díky jejich vysoké mobilitě v souvislosti s vykonáváním pracovních povinností. O víkendu se vydávají na velké nákupy, při jejichž realizaci volí jako dopravní prostředek osobní automobil. Na základě poznatk

z výzkumu Temelové et. al. (2011) můžeme předpokládat dvojí výsledek. Pracující skupina obyvatel ve výzkumu každodenní prostorové mobility obyvatel v ORP Soběslav bude realizovat své nákupy ve všech referenčních dnech (buďme v potaz cestu pomocí automobilu, nebo je tento výzkum zaměřen především na užívání automobilu). Dále se lze domnívat, že budeme-li brát v potaz všechny respondenty, bez ohledu na ekonomickou aktivitu, nejvíce cest na nákup automobilem bude realizováno v sobotu.

6 Analýza získaných dat a jejich výsledky

Analytická část bakalářské práce představí výsledky zpracovaných dat doplněné grafickými výstupy. Součástí je také porovnání s výsledky předchozích výzkumů.

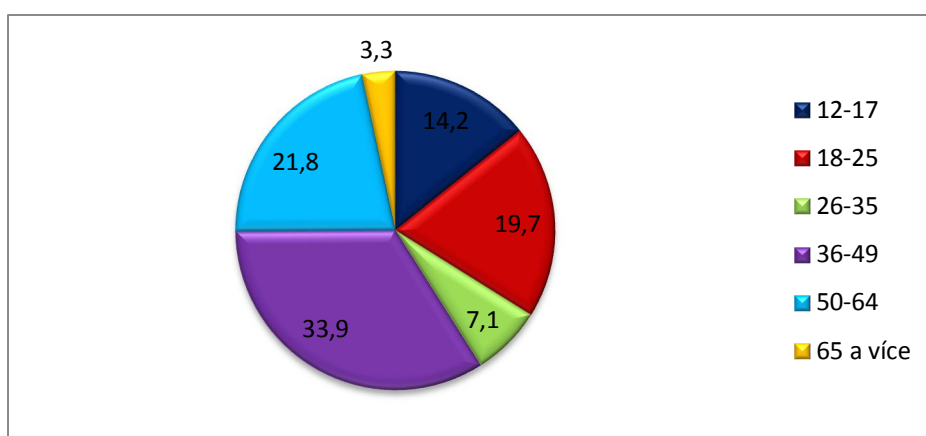
6.1 Charakteristika domácností

Zkoumaný vzorek na území OPR Soběslav se skládal z počtu 81 domácností, které dohromady tvořilo 239 osob. Respondenti strávili na cestách v průměru 43,1 km, strávili při nich průměrně 71,7 minut a 3,7 tvořil jejich průměrný počet cest. Kapitola blíže představí zastoupení pohlaví ve vzorku, velikost zastoupení jednotlivých věkových kategorií, zastoupení podle postavení v domácnosti a ekonomické aktivity.

Na velikosti vzorku se z celkového počtu osob podílelo 112 mužů a 127 žen. Získel je zřejmě, že počet žen převážoval. Muži tedy zaujímali 47 % a ženy 53 % velikosti vzorku.

Graf 1 vyjadřuje věkové složení obyvatel, kteří se stali účastníky provedeného výzkumu. Největší procento tvoří lidé ve věku 36-49 let a 50-64 let. Kategorie 18-25 let je další z nejvíce zastoupených kategorií a následuje skupina 12-17 let. Takové složení je způsobeno tím, že nejčastějšími respondenty byly rodiny skládající se z rodičů a dětí, žijící v jedné domácnosti. Kdyby setrval trend, kdy domácnost kromě rodičů a dětí tvořili i prarodiče, jako tomu bývalo dříve, určitě by se v kategorii 65 a více let objevilo vyšší procento zastoupení.

Graf 1: Zastoupení v věkových kategoriích ve výzkumu 2014-2015 (v %)

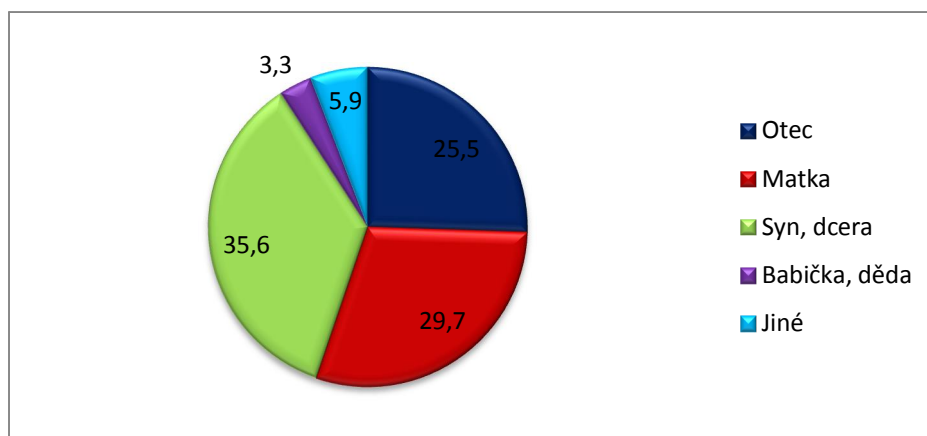


Zdroj: vlastní zpráva

V grafu 1 a v grafu 2 se promítá věková provázanost s postavením v domácnosti. Přes polovinu (55 %) tvoří dohromady lidé s postavením šoteců a šmatkařů, stejný podíl tvoří osoby

ve věku 36-64 let. Podíl necelých 36 % zaujímají osoby v postavení šynů nebo šdceraů, podobn ě i respondenti ve věku 12-25 let (v potaz je brána hranice 25 let, kdy studující ěasto setrvávají je-t ě u rodi ě, ve vy-ším věku pomalu odchází a sami se stávají rodi ěi). Lidé v postavení šbabi kaů nebo šd daů zaujímají nejmen-í ást, stejn ě jako lidé ve věku 65 a více let. Z výsledku plyne, že nejv ět-í ást vzorku tvo ěily domácnosti složené z rodi ěa jejich d ětí do 25 let.

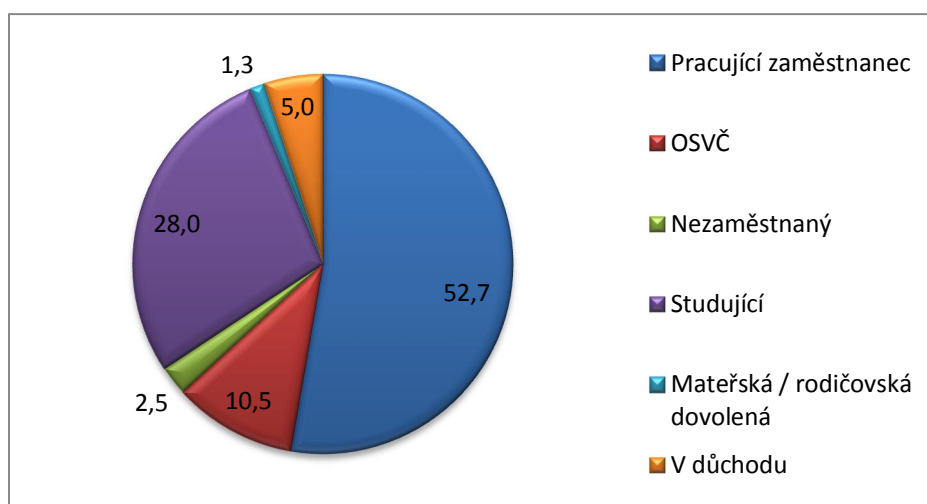
Graf 2: Postavení respondent ě v domácnosti ve výzkumu 2014-2015 (v %)



Zdroj: vlastní ěet ěn ě

Protože v ět-ěinu respondent ě tvo ěily osoby v roli rodi ě nad 35 let a studenti, v grafu 3 tud ěil p ěvládá slofka pracujících zam stnanc ě, OSV ě a student ě. Nezam stnan ě tvo ěí 2,5 % v-ech ú astník ě ve výzkumu. Podle MPSV tvo ěí podíl nezam stnaných osob lidé ve věku 15-64 let, kte ěí spl ěují podmínky pro nástup do práce, pokud by se jim naskytla pracovní pozice. Respondenti tedy mohou být osoby, které z n ějakého d ěvodu p ěi-ly o své pracovní místo a v dob ě výzkumu tedy nepracovaly nebo se m ěly jednat o studenty s ukon ěným vzd ělán ěm, hledající práci. V ORP Sob slav byl v roce 2014 podíl nezam stnaných uchaze ě 7,7 %. Správní obvod se tak nacházel na 4. míst ě s nejv-ším podílem nezam stnaných osob ze v-ech ORP v rámci Jiho eského kraje. Vy-í podíl nezam stnaných osob m ěla nap ě. ORP eský Krumlov (MPSV 2014). Osob v d ěchodu je podle grafu 4 více neř osob ve věku 65 a více let (viz Graf 1). Patrn ě hraje roli doba odchodu do d ěchodu, která se postupn ě prodluřuje, coř je v sou asné dob ě ěasto diskutovaným tématem. Ve výsledku by tedy byli zapo ětáni lidé, kte ěí ode-řli do d ěchodu, kdyř byla d ěchodová v ková hranice níř neř p ěbl ěřn ě p ěd rokem 2012. Kdyby výzkum prob ěhl za pár let, pravd ě podobn ě by bylo procento osob v d ěchodu men-í. Dále podíl mohly tvo ěit osoby, které ode-řly do p ěd asného ěi invalidního d ěchodu.

Graf 3: Rozdělení respondentů podle ekonomické aktivity ve výzkumu 2014-2015 (v %)



Zdroj: vlastní –et ení

6.1.1 Vlastnictví automobilu ve srovnání města a venkov

Jelikož se výzkumu zúčastnili respondenti z typicky venkovských sídel a zároveň ze dvou městských sídel, a kolik se jednalo o malá města, lze očekávat, že nastanou jisté rozdíly ve vlastnictví automobilu mezi oběma rozlišenými typy sídel, přičemž pí ní podrobně rozebírá kapitola *Automobilizace společnosti* v teoretické části.

Ve sledovaném vzorku venkovská sídla zastupovalo méně domácností než města. Pro město počet automobilů připadající na domácnost při srovnání vyšel vyšší v případě venkovských sídel, tedy v populaci menších obcích (viz *Tabulka 3*), kde se zároveň odrazila například absence veřejné dopravy, která se nachází pouze ve sledovaných městech. Venkovská sídla jsou podle vyjádřených úhel poměrů více odkázána na individuální dopravu. Ve výzkumu se tudíž neprojevila odchylka, která by byla v rozporu s popsanou studií v již zmíněné kapitole.

Tab. 3: Pro město počet automobilů v domácnosti ve městě a na venkov ve výzkumu 2014-2015

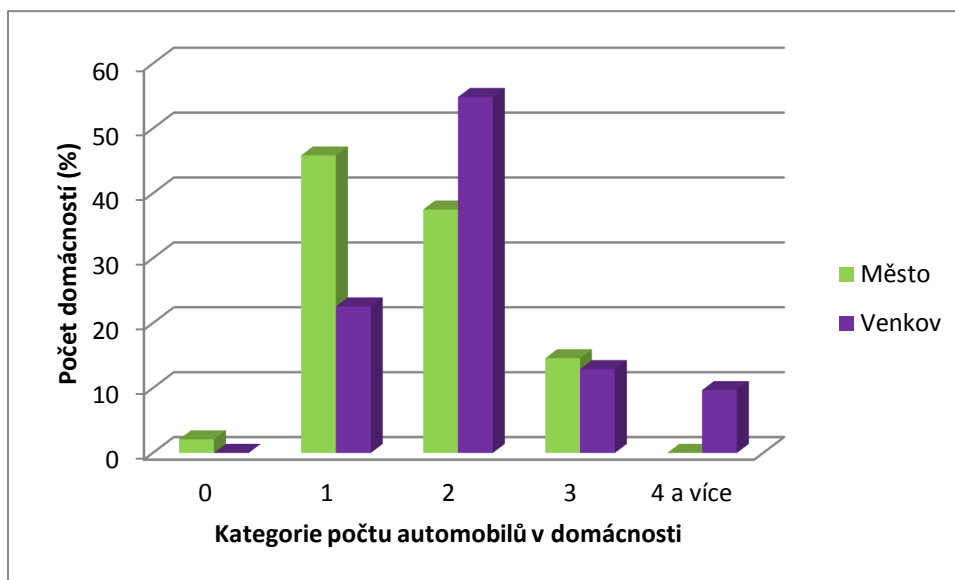
Město	Venkov	Celkem
1,65	2,10	1,82

Zdroj: vlastní –et ení

Pro přesnější srovnání by byla potřeba stejná velikost vzorku ve městě i na venkově, ale i při porovnání dat, které jsou k dispozici, se objevuje vzorec týkající se automobilizace domácností i v následujícím grafu (viz *Graf 4*). Ze sebraných dat vyšlo, že 46 % ze všech domácností žijících ve městě vlastní 1 automobil, což je také největší podíl. O trochu menší podíl

tvorí domácnosti se 2 automobily. V méně případech má domácnost 3 automobily a dokonce se objevilo nepatrné množství domácností, které si vystačí bez automobilu.

Graf 4: Rozdíl v počtu automobilů v domácnostech ve výzkumu k roku 2014-2015



Zdroj: vlastní měření

Co se týče venkovských sídel, graf 4 vyjadřuje, že na venkov se nejčastěji objevovaly domácnosti, které vlastní 2 automobily. Přesněji, 55 % všech domácností říjících ve venkovských sídlech vlastní 2 automobily. Objevilo se méně domácností, které vlastní 1 automobil a o něco méně domácností je se 3 automobily. Lze pozorovat kontrast v kategoriích š0 a š4 a více automobilů. Jak už bylo zmíněno výše, ve městě se vyskytují domácnosti, které nevlastní žádný automobil, ale 4 a více automobilů nemá v tomto případě žádná z domácností. Na venkov nastal opačný jev. Není tam žádná domácnost, která by se obešla bez automobilu, naopak ve vzorku figurují domácnosti, které vlastní 4 a více automobilů.

Na venkov lze pozorovat silnější vazbu na osobní automobil v porovnání s městem. Podle výsledků jsou domácnosti ve venkovské oblasti odkázány alespoň na jeden automobil, kdežto ve městě, jak již bylo zmíněno, jsou domácnosti bez automobilu.

Stejněho výsledku se dopracovali také Pyddoke et al. (2014), kteří zkoumali vlastnictví automobilu v domácnostech ve venkovských a městských oblastech ve Velké Británii mezi lety 1999-2008. Úkolem bylo srovnání vlastnictví automobilu z různých aspektů (např. vliv změny ceny pohonných hmot, vliv ekonomické situace domácnosti), tedy co je ovlivňuje. Ve výsledku se projevila vztahová závislost na automobilu v domácnostech ve venkovských oblastech, které jsou ve Velké Británii typické nízkou hustotou osídlení. Ty, které v době výzkumu nevlastnily žádný

automobil nebo vlastnily jeden, projevíly ve srovnání s mstem v t-í pravd podobnost, fle vlastnictví je-t roz-í í.

6.2 Prostorová mobilita dle aktivit v pracovních dnech a o víkendu

Ú el cesty je samoz ejm klí ovým prvkem prostorové mobility, protofle ur uje, kam daná cesta sm uje. Sd luje nám cíl. Následující kapitoly se v nují oblíbenosti dopravních prost edk p i výkonu konkrétních aktivit, které byly rozd leny podle pravidelnosti a nepravidelnosti. Podstatné je také to, kdy jsou tyto aktivity ve sledovaném regionu realizované a v jaké mí e. Ur it záleží na tom, jaký mají lidé v daném míst asový rozvrh v pr b hu dne a co se jim pro volný as nabízí. N kdo je nucen dojíft t do práce komplikovaným zp sobem, mnohdy i daleko a stráví tak mnoho asu na cest mezi prací a domovem. V t-inu jiných inností tím odkládá na víkend. N kdo naopak najde více volného asu na pln ní aktivit po pracovní i vyu ovací dob . Problém tedy iní z velké ásti lokalizace bydli-t v i dal-ím cíl m, cofl je potífl zejména v malých obcích, ze kterých musí lidé za mnoha ú ely vycestovat mimo obec. To je ve srovnání s mstem, kde je, ekn me, v-e po ruce, asová i finan ní nevýhoda. Ve výsledku se tedy ukáffe, jaké innosti jsou záleflitostí pracovního dne a jaké jsou p esouvány p eváfln na víkend.

P i provád ní -et ení kařdodenní prostorové mobility v ORP Sob slav mohli respondenti vybrat ú el cesty z nabídky, která inila osm r zných cíl cesty. V n kterých situacích mohlo dojít ke spornému e-ení p i výb ru, protofle ú el jedné cesty mohl klidn náleřet do více kategorií. Velmi tedy záleřelo na tom, jak danou situaci sám respondent vyhodnotí. Následující výstup má za úkol srovnání cest respondent z pohledu rozd lení dle ú elu, nebo chceme-li aktivit, do celého týdne s rozdílem pracovní etapy a víkendové.

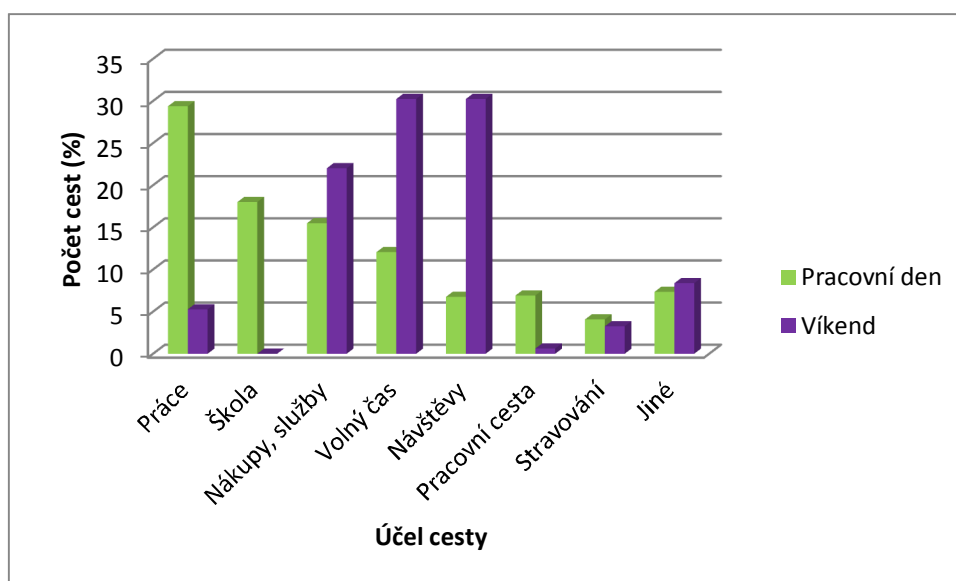
Graf (viz Graf 5) tedy porovnává vykonané cesty v pracovní den (pond lí, st eda) a víkendový den (sobota) dle jejich ú elu, s tím, fle výsledky vyjad ují procentuální zastoupení. Vychází z celkového po tu urařlených cest v daném dni, p i emfl pond lí a st eda, jako dny zastupující pracovní den, jsou po ítány dohromady. V pond lí a ve st edu tvo il celkový po et cest íslo 1866. Z grafu je na první pohled z etelné, fle práce a -kola mají dominantní postavení v rámci pracovních dní, cofl je obvyklé. Z celkového po tu cest tvo í 29 % cest do práce a 18 % cest do -koly. Ostatní aktivity jsou v týdnu vykonávány mén , jak je vid t podle klesajících hodnot. Lidé vykonají základní nákup, po práci nebo po -kole stráví sv j volný as, který ve zbytku dne najdou. P ípadn podniknou náv-t vu u svých známých, kte í bydlí nep íli-daleko. Tyto aktivity p ebírají dominantní postavení o víkendu, kdy se stávají naopak d leřitou náplní dne, nebo si pro n lidé vyhradí as a prostor. O víkendu, v sobotu, byl po et urařlených cest

645. Z toho 30 % tvoří cesty v rámci trávení volného času a dalších 30 % cest bylo namířeno za účelem návštěvy přátel a rodiny. Je to zastoupení mezi aktivitami a také nákup. O víkendu se mezi úřely objevuje i práce a pracovní cesta, ale spíše jen sporadicky.

Při studiu každodenní prostorové mobility ve městě Strakonice, které se vnoval ve své práci Pojsl (2014), bylo zastoupení cest v týdnu (v pondělí a středu společně) za účelem práce a koly velice podobné jako v ORP Soběslav. Ve Strakonici do práce směřovalo v pracovních dnech 30 % cest a do koly 19 %, což je v porovnání s výsledky ORP Soběslav téměř totožné. Rozložení ostatních aktivit bylo trochu rozlišené. Podíl cest na nákup mírně převyšuje v ORP Soběslav než ve Strakonici, kde mají naopak v této postavení cesty v rámci volného času a návštěv. Ve Strakonici volný čas dokonce převyšoval cesty na nákup, kdežto v ORP Soběslav volný čas v týdnu zůstává ve srovnání s nákupy v pozadí. Srovnáme-li víkendový den, ve výsledku obou území značně vyvíjejí volnočasové aktivity, návštěvy a o něco méně nákupy. V práci Tkaný (2014), který se zabýval každodenní prostorovou mobilitou v ORP Moravský Krumlov, se také objevují podobné výsledky jako v ORP Soběslav. Kromě klasického dominujícího podílu cest do práce a do koly, zde, na rozdíl od Strakonice, v pracovních dnech nákupy svým podílem stály nad cestami za účelem volného času, jako tomu je v ORP Soběslav. O víkendu se obě ORP shodovaly ve vedoucím podílu cest za účelem volného času, návštěv, nákup. Akorát v ORP Soběslav byl podíl z těchto cest za účelem nákupu nejmenší, v ORP Moravský Krumlov byl nejmenší za účelem návštěv.

Srovnaná území jsou populačně i blíže stejné veliká, rozdíl nacházíme v typu území ORP a města. Shodnost výsledků z pracovní části týdne můžeme vidět především v ORP Soběslav a ORP Moravský Krumlov, které jsou si charakteristicky velice podobné. Zde se prokázalo vedoucí postavení cest za účelem nákup a méně cest za účelem volného času. Ve městě se tato skutečnost jevila opačně. Pravděpodobně proto, že právě tam je stále více příležitostí z hlediska času a nabídky pro volnočasové aktivity a příležitosti k nákupům jsou téměř stejně a možná rovnoměrně rozložené během celého týdne.

Graf 5: Porovnání cest dle jejich účelu v ORP Soběslav k roku 2014-2015



Zdroj: vlastní zpráva

6.3 Volba dopravního prostředku v závislosti na aktivitách

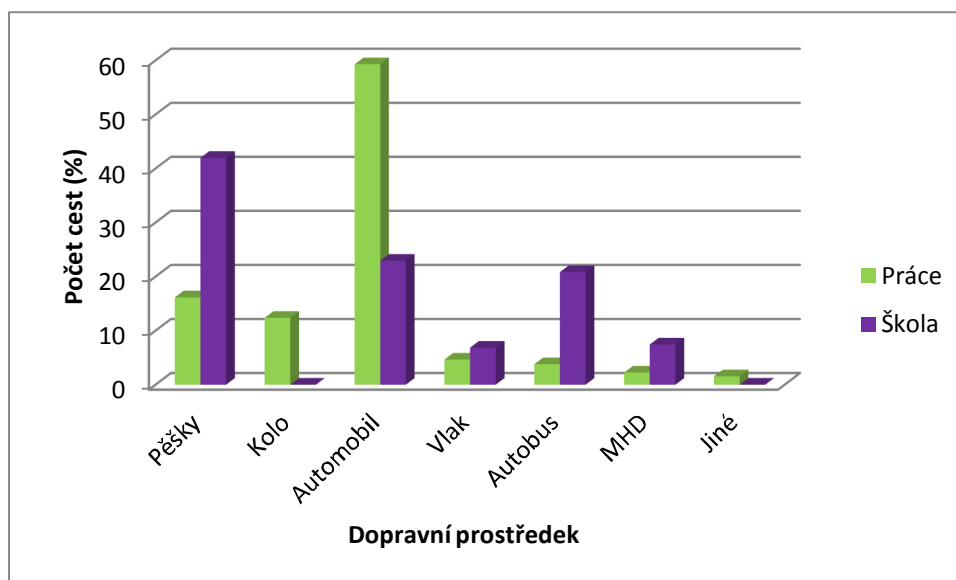
Každý člověk, který v průběhu dne vykonává prostorovou mobilitu, ať už podniká krátké cesty nebo dlouhé, velké množství cest nebo malé, volí dopravní prostředek. Volba dopravního prostředku je individuální záležitost, kterou ovlivují různé okolnosti. Finanční, časové a lákadlo komfortu. Silné postavení ve volbě může mít také prostá zkušenost s daným dopravním prostředkem nebo s dopravní společností zprostředkávající hledané spojení. Kromě toho i skromná nabídka spojů, vzniklá vlivem mnohých faktorů (úroveň dopravní infrastruktury v regionu, struktura sídelního systému). V takovém případě, kdy se některé dopravní možnosti pro člověka uzavírají, nezůstává, nýbrž vymýšlet jiné alternativy a často snížit své nároky. Podkapitoly níže mají za úkol představit ryze preferenci dopravních prostředků, je-li respondenti pouštěli v závislosti na jejich aktivitách (s rozdělením dle pravidelných a nepravidelných cest), avšak s upuštěním od subjektivní stránky, nebo takovému vyjádření není výzkum upřesněn.

6.3.1 Volba dopravního prostředku při pravidelných cestách

V úvodu podkapitoly je potřeba nejprve vymezit pravidelné cesty. Ve výzkumu se objevilo mnoho druhů cest, které by se daly považovat za pravidelné. Kromě cest do práce a do školy bychom mohli brát v potaz například i cesty vykonané při pravidelných návštěvách rodinných příslušníků nebo cesty, které vykonávají sportovní zaloučeni jedinci v pravidelný den a čas při návštěvách sportovních zařízení. V rámci této práce však byly brány jako pravidelné cesty právě ty, které směřovaly do zaměstnání nebo do školy, protože se jedná o trasy, které jsou

nevyhnutelné, zásadní a vlivy s opakujícími se atributy. Takovým cestám bývají p izp sobené zastávky a asy hromadné dopravy (nap . –kolní autobusové linky, odpolední linky v ase konce pracovní doby). Jejich bliř–í specifikace je rozebrána v teoretické ásti.

Graf 6: Volba dopravního prost edku p i pravidelných cestách ve výzkumu 2014-2015



Zdroj: vlastní –et ení

Grafické vyjád ení výsledku vychází z celkového po tu urařených cest do práce a z celkového po tu cest namí ených do –koly, p i emfl z každé sledované kategorie (práce, –kola) jsou procentuáln vyjád eny cesty urařené jednotlivými dopravními prost edky.

ORP Sob slav tvo í p eváfln malé obce do 500 obyvatel. Dv nejv t–í st ediska jsou p iblfln 7tisícová m sta (podrobn ji viz Tabulka 2). Respondenti na svých cestách do práce nej ast ji pouflívají automobil, nebo se zde odráflí sídelní a dopravní charakteristika regionu. P íkladem je hor–í dopravní obsluřnost autobusovou dopravou v popula n malých obcích, p i emfl v obcích do 500 obyvatel je pr m rn nejníř–í nabídka autobusových spoj (Marada et al. 2011). Dal–ími nejvíce uřlivanými prost edky je p –í doprava a cyklistická. Ob sledovaná m sta pat í ohledn po tu obyvatel do intervalu mezi obce, ve kterých bývá p i cest do práce nejvíce oblíbeným druhem dopravy ch ze a jízdní kolo, cofl by se dalo s odkazem na studii arský (2007) potvrdit. Jindrová (2012) ve své práci prost ednictvím grafu uvádí, fl se pracující zam stnanci v POÚ Písek pohybovali v týdnu nej ast ji p –ky a automobilem. Sice porovnávala podle jiných kritérií, ale jistá souvislost se zde nachází, uřl jen proto, fl v t–ina cest pracujících zam stnanc vede v týdnu do/z práce. Dalo by se íci, fl v obou výsledcích cesty do práce, jinak tedy cesty pracujících zam stnanc , byly nej ast ji p –í nebo automobilem. Dále v ORP

Sob slav byla vyufflita i flelezni ní a autobusová doprava. flelezni ní doprava v–ak nepatrn p evafluje, nebo ob ma m sty vede významná flelezni ní tepna. Autobusová doprava zde slouffí v etn automobilu k vyjífí ce z malých obcí do spádových m st na území ORP i mimo ní. MHD se v grafu projevilo velice nízkou hodnotou, protofle ob m sta touto dopravou nedisponují. Respondenti ji vyuffili p i svém cestování za prací pouze v jiných, v t–ích m stech.

Na cestách do –koly dominovala mezi studenty p –í doprava. Jednak mají studenti –kolu p ímo v míst bydlit– a snadno se dopraví p –ky (základní –koly a st ední –koly ó Veselí nad Lufnicí, Sob slav), jednak je p –í doprava navazující fází po p eprav n kterým dopravním prost edkem do jiného m sta. Dal–ím nejvíce zastoupeným dopravním prost edkem mezi studenty byl automobil. Ur it je to projev nepostradatelného postavení automobilu p i cestování v rámci malých obcí. Studenti ve v ku od 12 do 17 let mohli jet pouze jako spolujezdci nap . s rodi i p i cest do práce nebo se star–ími studenty. Studenti ve srovnání s pracujícími více volili autobusovou dopravu nefli flelezni ní. Práv proto, fle autobusy sváffí z malých okolních obcí studenty do nejbliff–ích –kol, pracující lidé a vysoko–koláci pak cestují i na v t–í vzdálenosti automobilem nebo na nejbliff–í vlakovou zastávku a pokračují v jízd vlakem. MDH vyufflivali studenti, kte í dojíffí za studiem do v t–ích m st, kde se pohybují touto dopravou. Jindrová (2012) taktéff uvádí, fle studenti v POÚ Písek se v pond lí a ve st edu, kdy jejich cesty sm ůjí p edev–ím do –koly, nej ast ji dopravovali p –ky, automobilem, autobusem a MHD.

6.3.2 Volba dopravního prost edku p i nepravidelných cestách

Nepřavidelné cesty zahrnují v–echny cesty mimo t ch, které vedou do práce nebo do –koly. Z celkového po tu cest za kafdým jednotlivým ú elem byly procentuáln vyjád eny cesty danými dopravními prost edky.

Graf 7 vypovídá, fle p i výzkumu kafdodenní prostorové mobility v ORP Sob slav je v rámci cest za ú elem nákup a slufleb v nejv t–í mí e, která p ekro ila 62 %, uffit osobní automobil. Ch ze v tomto p ípad stojí za osobním automobilem, p i emffí zaujímá tém 25 % t chto cest. Tkaný (2014) ve své práci uvádí, fle se ve výzkumu v regionu Moravský Krumlov respondenti za tímto ú elem z tém 50 % pesouvali p –ky, osobní automobil p etrvával za ch zí. Rozdíl se projevil také v dal–ích dopravních variantách. V ORP Sob slav se skoro z 8 % vyskytuje jízdní kolo, kdeffto ve výsledném grafu regionu Moravský Krumlov se neobjevilo. Naopak se tam ve v t–í mí e nefl v ORP Sob slav vyskytla forma MHD.

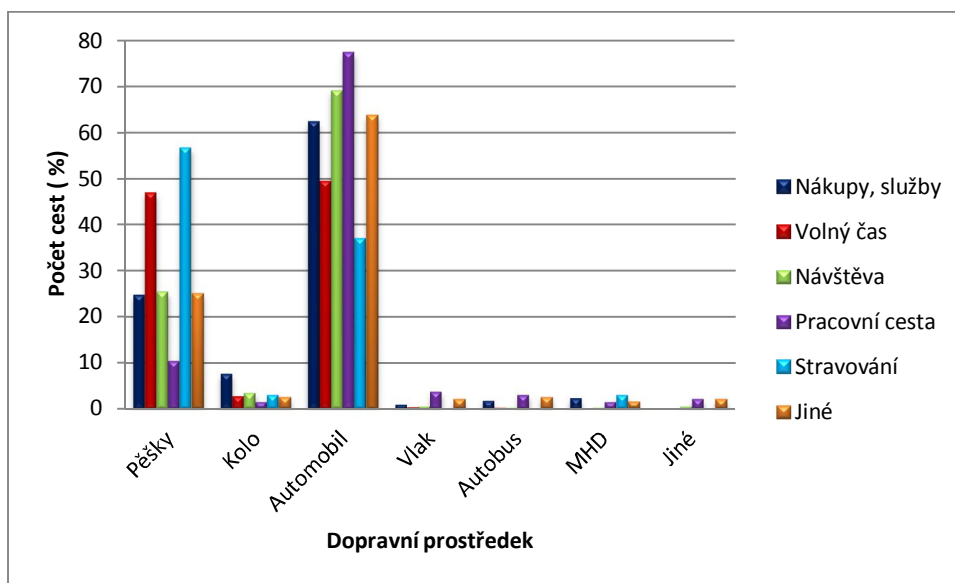
Respondenti v obou sledovaných oblastech vyjád ili rozdílné dopravní chování i v rámci volného asu. V ORP Sob slav v nejv t–í a zároveň skoro stejné mí e respondenti volili ch zi i automobil. V regionu Moravský Krumlov zna n dominovala ch ze. Rozdíl vznikl

pravd podobn proto, že respondenti ve výzkumu ORP Sob slav trávili část j i volný čas v místech ve v t-í vzdálenosti od domova, proto byli více fixováni na dopravu automobilem.

V obou regionech p i cestách spojených s aktivitami jako jsou náv-t va p átel i rodiny a pracovní cesta byl automobil dominujícím prostředkem. Tyto typy cest vykazují výrazn j-í známky individuality a asové flexibility. Oba výzkumy prokázaly, že kolem 70 % cest spojených s náv-t vou p átel a rodiny bylo urařeno prostřednictvím automobilu a kolem 80 % pracovních cest taktéř automobilem.

A koliv by se zdálo, že ch ze bude jednozna nou dopravní variantou v záležitosti stravování, není tomu tak zcela úpln ve výzkumu v ORP Sob slav. Ch ze dominuje (cca 57 %), protože se zpravidla jedná o stravování v pr b hu pauzy v pracovní době nebo ve vyu ování, kdy lidé dochází do nejbliř-ích stravovacích zařízení. P ípadn se ve v t-ím m st p esnou m stskou hromadnou dopravou, která podle grafu slouří v nejv t-í mí e práv p i cestách za ú elem stravování. Na druhou stranu se v-ak p ibliřn s mírou 37 % ukázal i automobil. V regionu Moravský Krumlov cesty za stravováním automobilem zaujímaly necelých 10 %.

Graf 7: Volba dopravního prostředku p i nepravidelných cestách ve výzkumu 2014-2015



Zdroj: vlastní -et ení

Tab. 4: Průměrná vzdálenost a průměrný čas nepravidelných cest jednotlivými dopravními prostředky ve výzkumu 2014-2015

PRŮMĚRNÁ VZDÁLENOST							
	Pěšky	Kolo	Automobil	Vlak	Autobus	MHD	Jiné
Nákupy, služby	1,2	1,6	22,9	117,3	59,6	21,3	x
Volný čas	2,0	6,1	38,5	78,0	15,0	x	x
Návštěva	1,1	4,7	28,2	104,0	8,0	2,0	19,0
Pracovní cesta	1,7	0,3	91,0	163,0	27,5	14,0	59,6
Stravování	0,8	13,1	17,4	x	x	2,3	x
Jiné	1,3	1,2	21,9	66,0	28,3	3,5	8,4
PRŮMĚRNÝ ČAS							
	Pěšky	Kolo	Automobil	Vlak	Autobus	MHD	Jiné
Nákupy, služby	21,2	12,6	32,4	109,3	75,4	87,3	x
Volný čas	34,9	52,0	46,0	73,0	40,0	x	x
Návštěva	19,3	28,7	39,3	131,0	10,0	15,0	20,0
Pracovní cesta	21,3	5,0	101,2	174,7	51,0	45,0	69,0
Stravování	14,4	40,5	25,6	x	x	11,3	x
Jiné	24,1	13,3	30,7	79,5	43,7	13,5	50,0

Zdroj: vlastní –et ení

Pomocí tabulky umístěné níže pod grafem lze zjistit volbu prostředku v závislosti na vzdálenosti cesty, od níž se odvíjí také čas. Grafické vyjádření výše ukazuje, že se projevila výrazné zastoupení, nebo patřila mezi nejvíce užívané způsoby dopravy, ale pouze na krátké vzdálenosti, které navíc nepohltily příliš mnoho času. Nejdelší cestou byla v průměru 2 km a její průměrný čas trval 34,88 minut. Jízdní kolo a MHD se objevily ve srovnání s chůzí podstatně méněkrát, ale taktéž sloužily při cestách na krátké, časově nenáročné, vzdálenosti. Autobus patřil mezi dopravní prostředky s preferencí na kratší i delší vzdálenosti, avšak průměrná vzdálenost sahala nejvýše do 60 km. Volba osobního automobilu sice dominovala, ale průměrná vzdálenost cesty nepesaáhla 100 km. Jisté specifikum se projevilo v případě vlaku. Cest ujetých tímto dopravním prostředkem se prokázalo poměrně málo, ale zato se jednalo převážně o cesty v průměru nad 100 km, s průměrným časem nad 100 minut.

6.4 Užívání automobilu ve srovnání mužů a žen

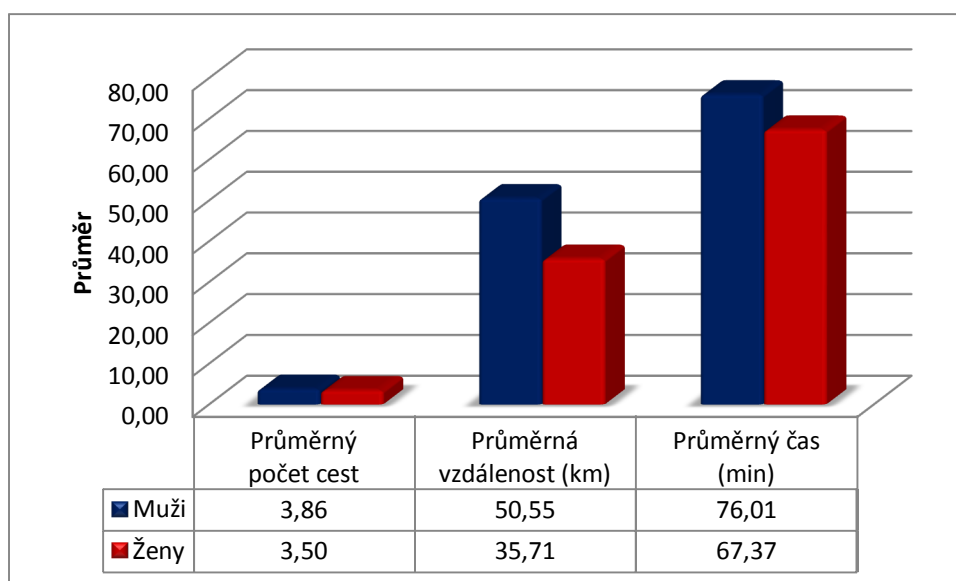
Kapitola srovnává dopravní chování kategorie mužů a kategorie žen. Pojednává o genderovém srovnání právě proto, že obě skupiny v dopravním chování vykazují rozdíly. Nejprve předkládá grafický výsledek srovnání cest (průměrný počet, vzdálenost a čas / den) a poté srovnání cest uskutečněných pouze prostřednictvím automobilu (bez ohledu na pravidelnost).

Pro ženy je typické, že v průběhu dne podniknou více cest vzhledem k jejich úloze v domácnosti (práce, nákupy, péče o děti). Jsou tak více vázány na domov a péči o rodinný krb. Z toho i vyplývá, že účely jejich cest jsou také více různorodé než u mužů. Zároveň se ženy snaží pohybovat co nejbližší k domovu a strávit pohybem mimo domov co nejméně času. Muži pro rozšíření přijímají roli hlavičky rodiny. Jejich úkolem je především zabezpečit rodinu, proto hledají práci s menším ohledem na vzdálenost od domova a jsou ochotni podstoupit delší cestování s větší zátěží (Moya et al. 2012). Preston et al. (1993) ve svém výzkumu vychází z Hanson, Pratt (1991) a zmiňuje, že ženy na rozdíl od mužů se zpravidla snaží najít práci poblíž svého bydliště s menším ohledem na platové ohodnocení.

Problematikou týkající se rozdílů v dojíždění mezi muži a ženami se zabývá několik studií, přičemž hledají důvody vzniku těchto rozdílů. Považují za klíčové sociální a regionální faktory, vlivem kterých tyto diference vznikají. Kawase (2004) se zabývá změnami v dojíždění v oblasti přední metropole Tokio a sleduje regionální faktory. Konkrétně byly do výzkumu zahrnuty tři rozdílné zóny: nová obytná čtvrť, starší zastavěná čtvrť a venkovská oblast pod menším vlivem urbanizace. Sledován byl dojížděkový čas, rozmístění pracovních míst a z toho vycházející odchylky v dopravním chování při dojíždění mužů a žen. Průměrný dojížděkový čas se u mužů ve všech typech zón projevil delší. Rozdíl si můžeme uvést na příkladu nové obytné čtvrti, kde se průměrný dojížděkový čas mužů vyplhal na 78 minut a u žen na 33 minut. Pracovní místa mužů se zpravidla nacházela ve větší vzdálenosti od sledované zóny. Dojížděkový čas svobodných žen byl delší než svobodných mužů, protože zde hrály roli také jiné faktory (svobodní muži se na rozdíl od žen dříve osamostatnili, tzn., po dokončení studia začali žít poblíž svého pracoviště). Všeobecně ženy, na které se ukládá povinnost pečovat o vlastní domov a rodinu, investují do dojíždění méně času než jejich muži a uráží také kratší vzdálenosti.

Níže umístěný graf (viz Graf 8) vyjadřuje srovnání cest podle sledovaných vlastností.

Graf 8: Srovnání vlastností uražených cest mufl a flen ve výzkumu 2014-2015



Zdroj: vlastní –et ení

Co se tý e průměrného počtu provedených cest, u mufl i flen byly výsledky podobné, ale muflí byli p ece jen o tro-ku více mobilní nefl fleny. Rozdíl je v-ak nepatrný. Výrazn j-í propast se objevila v průměrné vzdálenosti a v průměrném ásu. Muflí zdolávali del-í vzdálenosti. V průměru ujeli o 15 km více nefl fleny. Také strávili na cestách patrn více ásu nefl fleny, p i emfl rozdíl iní v průměru p iblifln 9 minut.

Pro srovnání m fleme uvést výsledky, ke kterým do-el Kv to (2014) p i svém výzkumu v ORP Blatná. V ORP Blatná byly nepatrn více mobilní fleny nefl muflí. Muflí v-ak ujeli v průměru o 20,2 km více a na cest strávili v průměru o 6,3 minut více nefl fleny.

Průměrný počet cest mufl vy-el vy-í v ORP Sob slav (ORP Blatná uvádí 3,6). U flen vy-el výsledek vy-í na území ORP Blatná (3,7). P ejdeme-li k výsledk m týkajících se průměrné vzdálenosti a ásu, muflí na území ORP Blatná cestovali dále nefl muflí na území ORP Sob slav v průměru o 1,95 km a zároveň strávili na cest více ásu s rozdílem 8,1 minuty. Naopak fleny na území ORP Blatná cestovaly v průměru na krat-í vzdálenosti nefl fleny na území ORP Sob slav s rozdílem 3,4 km, ale naopak strávily na cest v průměru o 10,4 minut více ásu nefl fleny v ORP Sob slav.

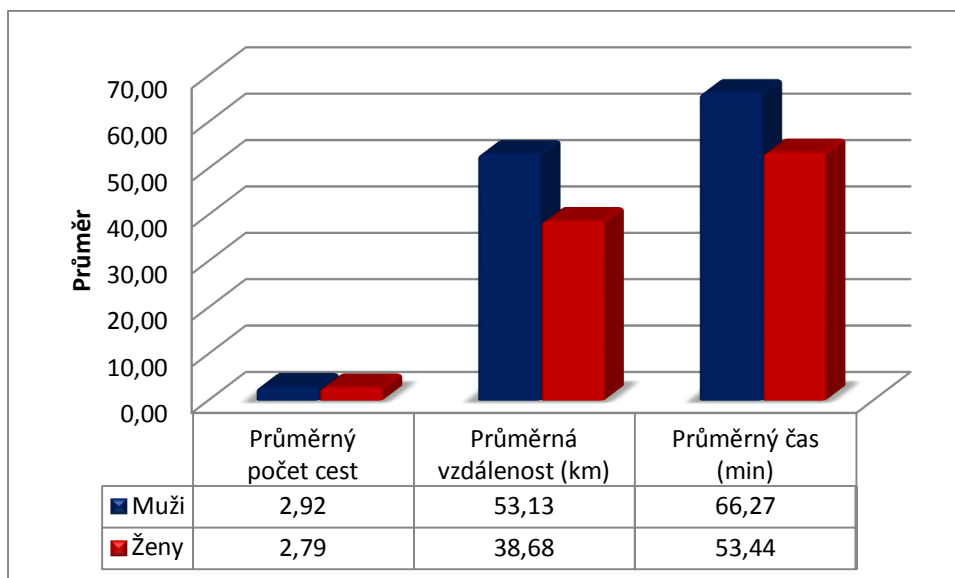
V dne-ní dob je pouflívání automobilu obvyklou záleflitostí. Av-ak s p edpokladem, fle ast j-ími uflivateli (i vlastníky) automobilu jsou muflí vzhledem k tomu, fle ve v t-í mí e cestují a hlavn na del-í vzdálenosti. Z toho lze také usoudit, fle mezi muflí je více aktivních idi nefl mezi flenami. Nap íklad Pavlí- (2013) uvádí, fle ve výzkumu volby dopravního prost edku p i pravidelném dojífd ní ve Zru i nad Sázavou bylo z 81 aktivních idi 62 mufl a 19 flen. V této

práci z celkového počtu 239 respondentů, z nichž 127 v období měření používalo automobil. Z toho 64 muži, 63 ženy.

I zde (viz Graf 9), stejně jako v první části podkapitoly, se v dopravním chování z hlediska genderového rozdělení objevují určité odlišnosti. Zde se také výsledek průměrného počtu cest pohyboval výš u mužů, u žen byl o trošku nižší. Viditelný rozdíl se opět objevuje v průměrné vzdálenosti, kdy tyto hodnoty převyšují u mužů v průměru skoro o 15 km. U nich se také projevila delší vzdálenost uražených cest, je-li doprovází zároveň delší čas, který překonal čas v případě žen skoro o 13 minut. Tento výsledek lze zdůvodnit tím, že ženy více preferují chůzi nebo hromadnou dopravu a automobil je více typickým prostředkem mužů vzhledem k jejich zaměstnání, kam mnohdy dojíždí dále (Moya et al. 2012). Automobil jim pomůže ušetřit čas a usnadní cestu, která by prostřednictvím hromadné dopravy byla nejspíše docela komplikovaná.

Kwan et al. (2014) zkoumali dojížděkový čas z genderového hlediska v Sofii v Bulharsku. Z 80 respondentů bylo 41 respondentů, kteří používali při dojíždění automobil (z toho bylo 26 mužů a 15 žen). Průměrný dojížděkový čas mužů se pohyboval na 57 minutách a průměrný dojížděkový čas žen na 56 minutách.

Graf 9: Srovnání vlastností uražených cest mužů a žen automobilem ve výzkumu 2014-2015



Zdroj: vlastní měření

Determinace dopravního chování mužů a žen se ve výsledku (viz Graf 8 a Graf 9) ověřila. Ženy se pohybovaly více v blízkém okruhu svého bydliště než muži, tudíž pokud opustily bydliště, bylo to na poměrně kratší vzdálenosti.

Co se týče používání osobního automobilu, ženy ho používaly po etn skoro stejn jako muži, ale podle grafu se projevilo, že muži auto volili na vzdálenostní úseky delší cesty než ženy. Protože ve sledovaném regionu není žádné centrum velkého významu, určit tento fakt podporuje tamější muže vyjíždět dál. Muži, kteří pracují přímo v místě bydliště (nejlépe v Soběslavi, Veselí nad Lužnicí) do zaměstnání mohou dorazit pěšky nebo na kole.

6.5 Užívání automobilu dle věku

Z věkového hlediska dnes není cestování automobilem nijak zvláště komplikovaná záležitost. Jeho služeb využívají všechny generace, od nejmladších jedinců po nejstarší. Ovšem, pro některou generaci je užívání automobilu typické více, pro některou méně.

Tab. 5: Cesty automobilem podle věkových kategorií v ORP Soběslav 2014-2015

Věková kategorie	Počet cest celkem	Počet cest automobilem	Počet cest automobilem (v %)
12-17	351	108	31
18-25	563	268	48
26-35	160	125	78
36-49	858	553	64
50-64	516	316	61
65 a více	63	12	19

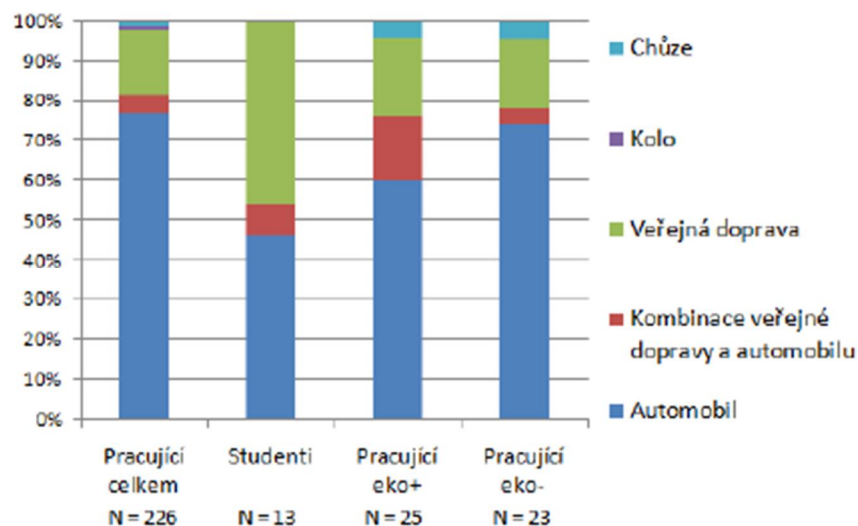
Zdroj: vlastní šetření

Výzkum nebyl uspořádán tak, aby bylo možné zjistit, kolik respondentů využívalo osobní automobil jako aktivní řidiče a kolik respondentů upřednostnilo jízdu automobilem jako spolujezdec před jinými dopravními prostředky. Hodnoty ukazují, kolik cest bylo realizováno prostřednictvím osobního automobilu v dané věkové kategorii, což odhalí, které věkové kategorie tíhnou k jízdám osobním automobilem více, které méně.

Jen v první skupině 12-17 let máme s jistotou říci, že se nejednalo o řidiče, ale pouze o spolujezdce, nebo respondenti v této věkové kategorii nejsou ještě držitelé řidičského průkazu. Jde o studenty základních a středních škol a účastnit se mohli tedy pouze jako spolujezdci, kdy se předpokládá nejlépe doprovod rodičů. Protože jízda automobilem není pro tuto věkovou kategorii srozumitelná, z celkového počtu cest této skupiny tvořily cesty automobilem jen 30 % ve srovnání s výzkumem oblasti západní Prahy, kde Pergl (2012) bral v potaz jiný věkový interval (15-24 let). Študenti trpící omezenými možnostmi dopravy, vlastnictvím řidičského průkazu nebo přístupem k automobilu, jsou nejvíce nuceni využívat veškerou dopravu. V důsledku toho jsou študenti nejvíce majiteli osobních jízdenek než ostatní skupiny obyvatel. Pouze veškerou dopravou se do Prahy dostává necelá polovina respondentů-študentů. Necelých 10 % jich

kombinuje ve stejnou dopravu a automobil. Pravděpodobně se jedná o částečnou spolujízdu s rodiči (Pergl 2012, s. 51, 52).

Obr. 4: Vyuffívání různých druhů dopravy na cestu do práce a do školy v zájmu Prahy k roku 2012



Zdroj: Pergl 2012

Výsledek hovoří o tom, že studenti na trase do školy vyuffívají vzhledem ke svému věku typicky jízdu ve stejnou dopravu. Přes 40 % se zde objevil automobil (viz Obrázek 4), ale jak již bylo zmíněno, byla zohledněna vyuffívání v kové hranice. Ve výzkumu ORP Soběslav cesty studenty automobilem nezahrnují pouze cesty do školy, ale všechny, kterých se respondenti v tomto věkovém intervalu zúčastnili a dopravovali se právě tímto prostředkem.

Druhá skupina 18-25 let byla více mobilní než předtím a v poslední době cest automobilem více hojná. Pravděpodobně proto, že zde se ufl nejedná jen o spolujezdce, ale jedná se o kombinaci starších studentů a mladých pracujících lidí, mezi nimiž jsou i nezávislé osoby, které se automobilem dopravují buď samy nebo v jízdách ve skupině. Navíc, automobil byl jeden z nejvíce upotřeběných dopravních prostředků při cestách do školy a na cestách do práce dominoval (viz Graf 6). V Jesenici u Prahy činil podíl cest do práce automobilem 70 % a 40 % studentů vyuffívalo automobilem, jak uvádí Pergl et al. (2010). Studenti se mimo jiné zúčastní cest na nákupy osobním automobilem (blíže navazující kapitola), což odpovídá k hodnotám v tabulce.

V kové skupině 26-35 let se ze 78 % dopravovala automobilem. Zajímavé je, že počet cest ve srovnání s jinými věkovými skupinami nebyl tak velký, ale přes 3/4 cest bylo uskutečněno automobilem. Na druhou stranu tuto věkovou skupinu tvořilo pouhých 7 % respondentů. V této skupině se nachází především pracující, kteří na mateřské dovolené nebo momentálně nezaměstnaní lidé. Z výsledků Jindrové (2013) ve vyuffívání dopravních prostředků v této věkové

skupin vylo naopak najve, fe respondenti vyuffivali ve v t-í mí e ch zi nefl osobní automobil (krom soboty).

Naproti tomu skupina ve v ku 36-49 let se ze v-ech ostatních skupin projevila jako nejmobiln j-í, p i emfl cesty automobilem tvo ily 64 %. Jedná se o kategorii, která se zpravidla skládá z velmi aktivních jedinc (zam stnanci, podnikatelé, rodi eí) a pot ebují se neustále pesouvat z místa na místo (nap . pracovní cesty, odvoz d tí na zájmové krouflky, nákup atp.). Op t ve srovnání s prací Jindrové (2013) m fleme íci, fe byl osobní automobil charakteristickým dopravním prost edkem této v kové kategorie, projev il se výrazn ji nefl v p edchozí v kové kategorii.

Kategorie 50-64 let byla t etí nejsiln ji mobilní ve sledovaném regionu. Je to dáno patrn tím, fe na jednu stranu se skládá ze stejn aktivních jednotlivc jako p edchozí, ale na druhou stranu se zde mohou vyskytovat ufl mén aktivní jedinci (nap . v d chodu nebo ufl jim odpadla pé e o d tí a nejsou do takové míry vázáni na aktivity svých d tí). Protikladem je ORP Blatná, kde realizoval sv j výzkum Kv to (2014). Tam nálefla tato v ková kategorie celkov mezi skupiny s nejnifl-ím pr m rným po tem cest na osobu (2. nejnifl-í s íslem 3,25). Na stejné p í ce se umístila i v p ípad výzkumu regionu Písek, kterým se zabývala znovu zmín ná Jindrová (2012). Zárove uvádí, fe v ková kategorie 50-64 let nejvíce preferovala osobní automobil. Ve výzkumu ORP Sob slav tvo ily cesty automobilem v této kategorii 61 % v-ech cest, ale nelze íci, fe by tato skupina nejvíce preferovala osobní automobil, jako tomu bylo v p ípad Písecka.

Pro respondenty v poslední skupin , ve v ku 65 a více let, byly cesty automobilem nejmén obvyklé. Jde o skupinu lidí, kte í jsou mobiln v útlumu, protofe ufl neabsolvují pravidelné cesty do práce, ale v nují se spí-e vlastním aktivitám v blízkosti domova. Pro kategorii je tedy charakteristický malý po et zdolaných cest. Procentuální zastoupení cest uraflných automobilem nedosahuje zdaleka ani poloviny. V práci Jindrové (2012) v této v kové kategorii tvo il automobil nejvíce cest (p edev-ím v sobotu).

6.6 Uffívání automobilu dle ekonomické aktivity ó p íklad nákup

Nákup je specifickou inností, kterou lidé vykonávají v podstat kterýkoliv v-ední den a p ítom se zde vyskytují rozdílné trendy. Navíc, je to jedna z inností, u které byl (krom pracovních aktivit) zastoupen jako dopravní prost edek nejvíce automobil. Intenzita konání nákup je nejednozna ná záleflitost, protofe je závislá na n kolika podmínkách. Proudysm ující do nákupních st edisek jsou jinak silné v r zných denních hodinách a p edev-ím v pracovní a víkendové dny. D leflitým ukazatelem je, zda se jedná o nákupy v jádrových

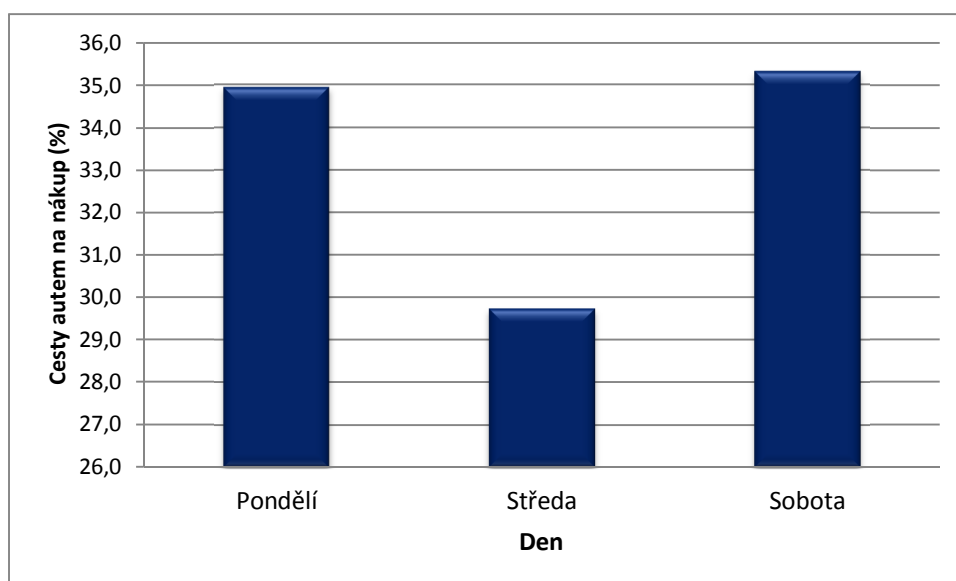
lokality, kde je k dispozici širší sortiment a není velkým problémem nedostupnost nákupních středisků, i v okrajových. Okrajové oblasti v této ohledem trpí nedostatkem nákupních příležitostí.

Dostupností služeb a podmínkami plnění každodenních aktivit ve venkovských oblastech se v současnosti zabývá Temelová et al., (2011) v svém článku *Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách. Široká část populace proto v místních potravinách nakupuje jen nejnужnější zboží denní spotřeby (peřivo, noviny aj.), zatímco týdenní nákupy obstarává auty v supermarketech ve městech, kde jsou nižší ceny, v městě výběr a pracovní hodiny* (Temelová et al. 2011, s. 846).

Zkoumáním dopravního chování v rámci nákupů se také zabýval Pergl (2012). Uvádí, že v 99 % sledovaných případů respondenti cestují na velký nákup automobilem. Na malý nákup (v místě bydliště) se preferují dopraví pěšky nebo na kole. Převažující způsob je charakteristický například pro respondenty v důchodu nebo pro matky na rodičovské dovolené. Pracující realizují malý nákup spíše pomocí automobilu, nebo se jim tato příležitost nabízí při cestě z práce, odkud jedou autem (všeobecně, bez ohledu na autorovo rozdělení pracujících dle vztahu k životnímu prostředí).

Podle National Travel Survey (2014) činil nejvyšší podíl ze všech cest, které vykonali obyvatelé Anglie k roku 2013, nákup, a to 20 % (ve výzkumu ORP Slovensko činil 17 %). 66 % cest na nákup bylo podniknuto prostřednictvím automobilu, pěšky 21 %, naopak nejméně vlakem, což bylo 1 % (ve výzkumu ORP Slovenska se míra v případě automobilu pohybovala na 62 %, pěšky skoro 25 % a vlakem necelých 1 %). Nejvyšší počet cest za účelem nákupu na den proběhl v sobotu. V této práci je uveden výsledek podílu cest za účelem nákupu ve sledovaných dnech (viz Graf 10), ale pouze uskutečněných prostřednictvím osobního automobilu, nebo je zde role osobního automobilu na cestách za nákupem hlavní myšlenkou. Průměrná vzdálenost cest automobilem, které vedly za nákupy a službami, se zde pohybovala na 22,91 km. Pro srovnání lze uvést, že za tímto účelem byla nejvyšší průměrná vzdálenost ujeta vlakem a to 117,33 km (podrobněji viz kapitola *Volba dopravního prostředku při nepravidelných cestách*).

Graf 10: Cesty automobilem na nákup ve sledovaných dnech ve výzkumu 2014-2015



Zdroj: vlastní -et ení

Z grafu (viz Graf 10) je z etelné, že nejvíce nákup realizovaných s pomocí automobilu se odehrálo v sobotu. Velmi podobný výsledek se projevil i na začátku týdne v pondělí a nejmén se uskutečnilo ve středu.

Pro podrobnější přiblížení slouží následující graf (viz Graf 11), kde jsou nákupy rozděleny nejen podle dne, ale i podle ekonomické aktivity, na čemž vyplývá, kdy které skupiny respondentů upřednostňují nakupování a použily k tomu automobil.

Pondělí, na začátku týdne, cestovali na nákup automobilem především respondenti, kteří nechodí do práce. V největší míře se to projevilo v případě mateřské dovolené, odchodu a nezaměstnaných respondentů. Nejmén se na cestách automobilem na nákup podíleli studující respondenti. Pondělí je vstup do nového týdne, což znamená pro lidi, kteří nechodí do práce a tráví více času doma, návštěvu města. V rámci této cesty vyřizují úřední záležitosti, návštěvu lékaře a samozřejmě po víkendu nákupy na příchodí nový týden. Zaměstnané osoby nebo podnikající zde byly zastoupeny méně. Pravděpodobně proto, že jsou v průběhu celého týdne mobilní a nákupy si přiležitostně vyřizují v průběhu týdne.

Ve středu se na nákupech vykonaných prostřednictvím automobilu podílelo nejvíce pracujících zaměstnanců, dále OSV a studující respondenti. Naopak skupiny, které přežily v pondělí, v tomto případě se podílely nejméně. Zde se projevuje právě to, že zaměstnaní obstarávají nákupy v průběhu týdne i svých cestách, proto se ve výsledku v rámci středy objevili nejvíce. Studující zde figurují výrazně také. Mělo se jednat o studenty, kteří jsou držitelé řidičského průkazu a zabezpečí nákup v rámci výpomoci v domácnosti nebo se mohou

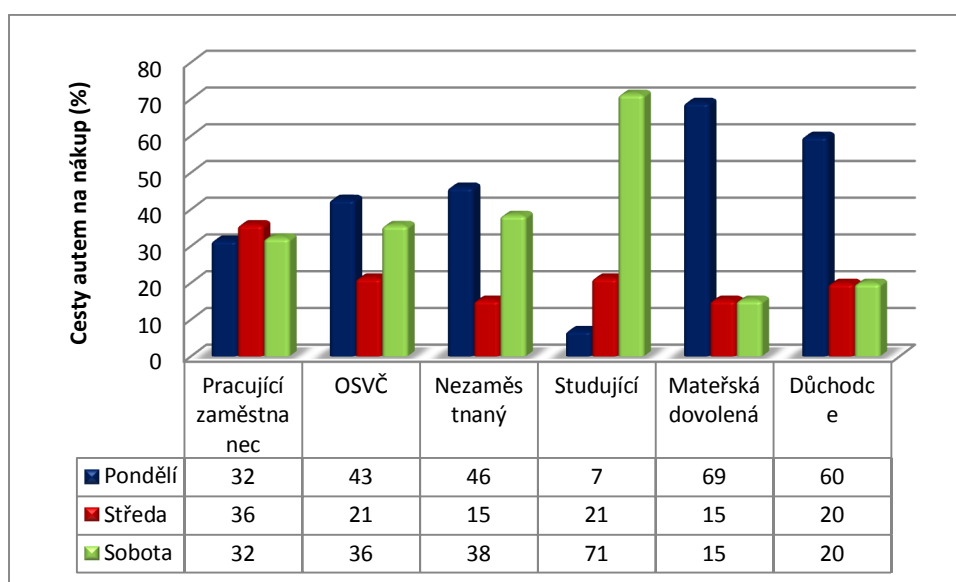
jednat o studenty, kteří doprovází na nákupu své rodiče (např. při společné cestě z práce a ze školy).

Na sobotních nákupech, na které vyrazili respondenti automobilem, se nejvíce podíleli studující. Opět se mohlo jednat o výpomoc v domácnosti nebo doprovod. V této roli zde hráli i nezaměstnaní a také pracující a osoby, které podnikají. Sobota se tedy projevila, co se týče skupin podle ekonomické aktivity, více roznorodá než ostatní dny.

Na začátku týdne figurovaly převážně nepracující osoby, ve středu osoby, které jsou mobilní celý týden a o víkendu se skupiny obyvatel mísily.

Nejrovnomernější rozložení cest na nákup automobilem se projevilo ve skupině špracujících zaměstnanců.

Graf 11: Cesty automobilem na nákup podle ekonomické aktivity ve výzkumu 2014-2015



Zdroj: vlastní měření

7 Závěr

Podmínkou této bakalářské práce je, jak uvádí sám název, každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Soběslav. Jedná se o geografický proces, který utváří život každého jedince. K jeho existenci už neodmyslitelně patří. Spojením prostoru a času jsme schopni plánovat pohyb a utváříme si vlastní individuální denní režim. Právní výzkumem bylo možné si prohlédnout trendy každodenní prostorové mobility obyvatel v zmiňovaném regionu.

Na samém začátku bylo provedeno dotazníkové šetření, které poskytlo potřebná data pro vytvoření výsledků. Rozbor se v první řadě zaměřil obecně na prostorovou mobilitu respondentů v pracovní a víkendové části týdne. To znamená, které aktivity jsou pro respondenty v obou etapách týdne prioritní a také, v jaké míře se objevují. Rozdíly byly hledány i po stránce pravidelného a nepravidelného cestování. Úkolem práce bylo rovněž sledování každodenní prostorové mobility obyvatel se zaměřením na užívání osobního automobilu. V dnešní době je osobní automobil znamením komfortu, luxusu, rychlosti a soukromí. Není proto divu, že rozhlédneme-li se kolem sebe, automobil je součástí mnoha domácností. Dříve sklízel údiv ten, kdo vlastnil automobil. Dnes je naopak absence automobilu méně obvyklá. Výzkum potvrdil trendy v používání automobilu z hlediska genderového porovnání a věkového. Poslední kapitola se zabírala vztahem mezi užíváním automobilu a ekonomické aktivity respondentů při nákupu. Nákup byl vybrán proto, že jde o specifickou činnost, která je v našem životě nutná a mezi každodenními cestami častá. Jednotlivé skupiny lidí v jejím rámci vykazují jiné chování. Zajímavé by jistě bylo výzkum zaměřit také na užívání a vlastnictví automobilu podle platové kategorie. Nastal však problém, že se nepodařilo získat dostatečné množství dat týkajících se celkového příjmu domácností. V této otázce respondent tuto otázku ve formuláři vyhodnotila jako choulostivou a odmítlo odpovídat i přesto, že bylo šetření anonymní.

Následná část závěru bude věnována vyhodnocení výsledků stanovených hypotéz, které na základě toho lze potvrdit či vyvrátit. Stanovené hypotézy byly tři.

První hypotéza se zabývala preferencí dopravního prostředku při pravidelných cestách. Jinými slovy řečeno, jaký dopravní prostředek respondenti nejčastěji volili při dojíždění do práce a do školy. Předpokladem bylo, že budou dávat přednost osobnímu vozu před veškerou dopravou. Součástí ale i tomto typu cest ve veřejné dopravě neztratí své důležitosti postavení. Bude se tudíž výrazněji objevovat při pravidelných cestách a při nepravidelných méně. Domněnka vznikla na základě práce Pavlíkové (2013), kdy dojíždějící při pravidelném cestování preferovali automobil, ale pro tu, která byla naopak veřejná doprava nepostradatelná. Podle informací

australského demografického informačního portálu profile.id (2013) dojíždící ve městě Wellington a jeho regionu také vyhledávali při dojíždění více soukromý v z. Ve výzkumu každodenní prostorové mobility Slováci respondenti při pendlování za prací jeli v 59 % automobilem. Podíl cest ve veřejnou dopravou (vlak, autobus, MHD) tvořil celkem 11 %. Na cestách do školy se objevil automobil ve 23 % (kde dominovala, její podíl byl 42 %). V tomto případě ve veřejná doprava zabírala větší podíl, který se pohyboval na 35 %. Tyto poměry si lze vysvětlit tím, že řada studentů není držitelem individuálního vozidla nebo nemá k dispozici odvoz do školy autem. Cestuje tedy hromadnou dopravou. Další důvodem může být škola v místě bydliště. To by vysvětlovalo nejvyšší procento cest pěšky. Druhá část hypotézy vnesla otázku, zda bude hromadná doprava typičtější pro pravidelné cesty. Z celkového počtu cest za prací a do školy tvořil podíl zmiňované dopravy 19,6 %. Účely nepravidelných cest jsou rozmanité. Podniká každý, ať je pracující nebo student. Objevují se po celý týden. Podíl hromadné dopravy zde zaujímal jen 3,5 %. Na závěr můžeme hypotézu potvrdit. Individuální automobilová doprava dominovala při pravidelných cestách, i když cesty studentů do školy tvořily výjimku. Hromadná doprava hrála významnější roli v rámci pravidelného dojíždění.

Druhá hypotéza pojednávala o pohlaví jako o determinantu výběru dopravního prostředku. Jak bylo již dříve zmíněno, touto problematikou se v českém prostředí zabývali například Braun Kohlová (2010), Kraft (2014), v zahraničí Moya et al. (2012). Ve výsledcích se opakoval stejný vzorec. Muži preferují automobil, protože vzhledem k tomu, že podnikají spíše delší cesty, je pro ně praktičtější. Ženy urazí denně více cest, pro které je typické větší zručnost u dětí. Pohybují se převážně na krátké vzdálenosti a ušetří tak čas, který potřebují investovat do péče o domácnost. Otázka zněla, zda se stejný vzorec chování objeví i ve vybraném regionu a jakým způsobem se projeví pouze v závislosti na automobilu. Celkově muži vykonali denně v průměru více cest než ženy, ale rozdíl nebyl nijak výrazný (muži 3,86 a ženy 3,50). U mužů se především ukázaly v průměru o 15 km delší a o 9 minut delší čas strávený na cestách. Stejně tak se u nich vyskytl i větší počet cest autem (muži 2,92 a ženy 2,79). V průměru opět ujeli o 15 km více a čas v nově cestování přesáhl čas žen v průměru o 13 minut. U obou pohlaví se také objevilo, že uvažovaná průměrná vzdálenost automobilem byla delší než v městských dopravních prostředcích. Stejně lze odhalit přesný důvod, proč ženy vykonaly méně cest. Příčiny mohou být různé (více žen zůstalo v domácnosti a neopouští přídomov nebo stanovení rodinné tradice, kdy se rodiče stávají v péči o domácnost - vyzvedávání dětí ze školy a institucí, nákup). V dalších atributech cest se předpoklady potvrdily. Muži mají větší akční rádius. Jako

hlavní flivitelé rodiny jsou asto z dvodu svého zam stnání ochotni podrobit se v t-ím vzdálenostem. fieny naopak. Své kařdodenní úkoly se snaří plnit spí-e poblíř domovu a rodin .

T etí hypotéza se vztahuje k realizaci nákup v pr b hu celého týdne. Jak uvádí Temelová et al. (2011), nejvíce p íleřitostí, kdy obstarat nákup, nachází pracující lidé díky vysoké mobilit . Protoře jsou obvykle b hem dne asov vytířeni, obstarají alespo základní pot eby. O víkendu, kdy neprořívají pracovní shon, vyrazí autem na velký nákup. Polořená otázka zn la, zda pracující respondenti v ORP Sob slav budou provád t zmi ovanou innost automobilem ve v-ech referen ních dnech. Jednak nejvíce uřívají automobil, jednak je tento dopravní prost edek v rámci práce sledován. Protoře je automobil nejp íhodn j-ím dopravním prost edkem p i cestách na nákupy (a to p edev-ím jedná-li se o velké nákupy), objeví se, bez ohledu na ekonomickou aktivitu respondent , nej etn ji v sobotu. Co se tý e kategorií respondent podle ekonomické aktivity, kařdá se zú astnila nakupování ve v-ech referen ních dnech. Hodnoty podílu v-ak kolísaly v jednotlivých skupinách tak, ře se rozdřily v grafu výrazn projevíly. Pouze v kategorii řpracující zam stnanecõ se odhalilo tak ka rovnom rné rozloření t chto cest v pr b hu celého týdne (nejvíce jich bylo ve st edu). V dob -et ení byl nákup t etí nejvíce konanou aktivitou ve víkendovém dni. Zaujímá 22 % z celkového po tu sobotních cest. V týdnu, kdy byli celkov respondenti mobiln j-í, tato innost tvo řila podíl 15 %. Automobil se objevil v 62,4 % z celkového po tu cest, které sm ovaly pouze za nákupy. Ze v-ech cest, které respondenti p i výzkumu urazili, zaujímá sledovaný ú el 17 %. Nejvíce cest na nákup pomocí automobilu se uskute nilo v sobotu (35,3 %). V souhrnu m řeme tedy íci, ře pracující skupina obyvatel realizovala nákupy prost ednictvím automobilu v pr b hu celého týdne. Ve výsledku se projevíla jistá pravidelnost. To znamená, ře v souvislosti s danou aktivitou řádný z referen ních dn pro n nebyl st řejním. Na druhou ást hypotézy jilř bylo vý-e jednozna n odpov zenó. Auto p i nákupu respondenti pouřili p evářn v sobotu.

V úplném záv ru práce je mořné íci, ře nelze p ímo p edpov d t vlastnosti prostorové mobility obyvatel v konkrétním míst . M řeme mít ale ur itý p edpoklad vycházející z výsledk r zných studií o této problematice. Existují zařřité vzorce na-eho chování v prostoru, ale vřdy se m ře objevit faktor, který jej naru-í a t eba i nepatr n pozm ní. Kařdodenní prostorová mobilita je jev, o kterém u nás nemáme k dispozici dostatek dat, jeř by dokázala je-t více p íblířit rysy kařdodenního pohybu díř ích skupin lidí. Jednak je ovlivn na mnoha faktory, jako nap íklad fyzicko-geografickými podmínkami v daném míst i ekonomickou situací lov ka, jednak se lení do n kolika typ . Nelze proto tvrdit, ře platí striktní pravidla, která by

se v každodenním dopravním chování uplatňují stejně. Pravidelně můžeme získávat údaje o dojížděcí době za prací a do škol (SLDB každých 10 let), což ale nepodává aktuální informace. Další typy prostorové mobility nejsou takto hlídány. Problém spoívá pravd podobn v náročnosti a nákladnosti těchto měření. Vzhledem k neustálému pohybu a cestování lidí je také poměrně náročné tyto cesty podrobně zaznamenávat. S dobou se zlepšuje úroveň technologií a lidstvo tak mění své návyky, proto nelze v současnosti přesně predikovat trendy prostorové mobility. Předeevším proto by si zasluhovala hlubší probádání. V této práci byly vlastnosti každodenní prostorové mobility v ORP Sobslav zkoumány jen z několika vybraných aspektů, protože se jedná o velice obsáhlé téma, které je možné uchopit mnoha způsoby.

Seznam použité literatury

BRAUN KOHLOVÁ, M. (2010): Město a pohyb v něm o otázka racionality volby dopravního prostředku. Dizertační práce. Institut sociologických studií FSV UK, Praha, 234 s.

ARSKÝ, J. (2007): Doba přepravní práce při pravidelných cestách do zaměstnání a do škol. <http://www.czrso.cz/file/uvod-cyklisticka-doprava-1478/>

IRA, V. (2001): Geografia času: Prístup, základné koncepty a aplikácie. Geografický časopis, 53, ročník 3, s. 231-246.

JINDROVÁ, V. (2012): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Písek: Analýza vybraných procesů a geografických podmínek. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 80 s.

KAWASE, M. (2004): Regional differences in commuting activities of inhabitants in the Tokyo metropolitan suburb. *Dela*, 21, 557-566.

KRAFT, S. (2008): Štíhle dostupnost a deformace prostoru generované dopravou. *Miscellanea Geographica*, 14, s. 77-84.

KRAFT, S. (2014): Daily spatial mobility and transport behaviour in the Czech Republic: pilot study in the Písek and Bystrice and Písek regions. *Human Geographies and Journal of Studies and Research in Human Geography*, 8, ročník 2, s. 51-67.

KUNC, J., TOUŠEK, V. (2008): Geografie obyvatelstva. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., *Ekonomická a sociální geografie*. Vydavatelství a nakladatelství Alenka, Plzeň, s. 41-96.

KVTOŠ, V. (2011): Vyjížďka ve veřejnou a individuální dopravou v Česku a její regionální specifika. http://kreg.vse.cz/wp-content/uploads/2011/04/SEG_reg_specifika-vyjizdka-v-CR2.pdf

KVTOŠ, T. (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu ORP Blatná: vzorce individuální mobility a jejich studium pomocí moderních geoinformačních technologií. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Katedra geografie, České Budějovice, 86 s.

KWAN, M., KOTSEV, A. (2015): Gender differences in commute time and accessibility in Sofia, Bulgaria: a study using 3D geovisualisation. *The Geographical Journal*, 181, ročník 1, s. 83-96.

MADAJOVÁ, M., TĚVEDA, M. (2013): Geografia času pod vplyvom informačných technológií. *Geografie a Sborník GŠ*, 118, ročník 2, s. 179-203.

MARADA, M., KVTOŠ, V., VONDRÁKOVÁ, V. (2006): Rychlá doprava jako faktor regionálního rozvoje. *Národohospodářský obzor*, ročník 4, s. 51-60.

- MARADA, M., KVĚTOVÁ, V. (2010a): Diferenciace nabídky dopravních preferencí v českých obcích a sociogeografických mikroregionech. *Geografie* a Sborník GS, 115, č. 1, s. 21-43.
- MARADA, M., KVĚTOVÁ, V., VONDRÁKOVÁ, V. (2010b): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. *Česká geografická společnost*, Praha, 165 s.
- MARADA, M., KVĚTOVÁ, V. (2011): Rozdíly v dopravní obslužitelnosti v regionech českého venkova. <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=6470710>
- MLÁDEK, J. (1992): *Základy geografie obyvatelstva*. Bratislava, 230 s.
- MOYA, J., PALOMARES, J. (2012): Gender diversity in daily mobility in the community of Madrid. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 58, s. 453-457.
- NOVÁK, J. (2004): *Asoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti*. Magisterská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje P F UK, Praha, 94 s.
- NUTLEY, S. (1998): Rural Areas: The Accessibility Problem. In: Hoyle, B., Knowles, R., eds.: *Modern Transport Geography*. John Wiley and Sons, Chichester, s. 185-215.
- PAVLÍČEK, P. (2013): *Aspekty ovlivňující volbu dopravního prostředí při pravidelném dojíždění do škol a zaměstnání ze Zruče nad Sázavou*. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje P F UK, Praha, 73 s.
- PERGL, O., NOVÁK, J. (2010): *Dopravní chování obyvatel suburbii o případová studie Jesenice*. http://www.suburbanizace.cz/analyzy/3_Pergl,_O.,_Novak,_J._%282010%29_Dopravni_chovani_obyvatel_suburbii_pripadova_studie_Jesenice.pdf
- PERGL, O. (2012): *Dopravní chování obyvatel obcí zázemí Prahy*. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje P F UK, Praha, 77 s.
- PERLÍN, R. (1999): Venkov, typologie venkovského prostoru. In: Malý, F., Viktoriová, B. (eds.): *Česká etnoekologie*. Praha, Cargo Publishers, s. 87-106.
- POJSL, L. (2014): *Kafldodenní prostorová mobilita obyvatel ve městě Strakonice: vzorce individuální mobility a jejich studium pomocí moderních geoinformačních technologií*. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 53 s.
- PRESTON, V., McLAFFERTY, S. (1993): Gender Differences in Commuting at Suburban and Central Locations. *Canadian Journal of Regional Science*, XVI:2, s. 237-259.
- PYDDOKE, R., CREUTZER, CH. (2014): Household car ownership in urban and rural areas in Sweden 1999-2008. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:759518/FULLTEXT01.pdf>
- RICHARDSON, A., AMPT, E., MEYBURG, A. (1995): *Survey Methods for Transport Planning*. Eucalyptus Press. Melbourne, 459 s.

SEIDENGLANZ, D. (2007): Doprava ve venkovském prostoru. In: Kraft, S., Mišková, K., Rýpl, J., Těpec, P., Vančura, M. (eds.): Česká geografie v evropském prostoru, sekce 1: sociogeografické procesy. České Budějovice, Česká geografická společnost JČU, s. 227-234.

SEIDENGLANZ, D. (2008): Geografie dopravy. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J., a kol., Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Alenka, Plzeň, s. 231-269.

STOUFFER, S. A. (1940): Intervening Opportunities: A Theory Relating Mobility and Distance. American Sociological Review, 5, . 6, s. 845-867.

SVOBODOVÁ, H., VĚNÍK, A. (2014): Úvod do geografie venkova. http://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/js14/g_venkov/web/skripta/geografie-venkova-skripta.pdf

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

TKANÝ, P. (2014): Každodenní prostorová mobilita obyvatel v regionu Moravský Krumlov: Analýza vybraných procesů a geografických podmínek. Bakalářská práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 58 s.

TOMAN, M. (2009): Možnost využití železniční dopravy v Jihočeském kraji. Diplomová práce. Katedra technologie a řízení dopravy DF JP, Pardubice, 91 s.

VOBECKÁ, J. (2009): Dojížděkový přístup k vymezení městského, příměstského a venkovského obyvatelstva v České republice. Demografie, 51, . 1, s. 14-22.

Internetové zdroje

SÚ (2004): Dojíždění za prací a dojíždění v Jiho českém kraji (na základě výsledků SLDB) o 2001, https://www.czso.cz/csu/czso/13-3133-04-1__vyvoj_dojizdky_jako_formy_prostorove_mobility_v_cr (5. 7. 2015).

SÚ (2014): Vybrané demografické ukazatele o ORP Soběslav k 31. 12. 2013, https://www.czso.cz/csu/xc/orp_sobeslav (5. 7. 2015)

SÚ (2015): Charakteristika kraje, https://www.czso.cz/csu/xc/charakteristika_kraje (5. 7. 2015).

DÁLNIČNICE D3 (2012): Mapa úseku dálnice D3, <http://www.dalnice-d3.cz/domu> (5. 7. 2015).

DEPARTMENT FOR TRANSPORT. National Travel Survey (2014): England 2013, https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/342160/nts2013-01.pdf (5. 7. 2015).

GOOGLE MAPS, <https://www.google.cz/maps/@49.8037633,15.4749126,7z?hl=cs> (5. 7. 2015).

JIHO ČESKÝ KOORDINÁTOR DOPRAVY (2013): Plán dopravní obsluhovatelnosti území na léta 2012-2016 Jiho český kraj, http://www.jikord.cz/prezentace/plugins/tiny_mce/jscripts/tiny_mce/plugins/Archiv/php/upload/Dopravni%20plan/PL%C3%81N%20DOPRAVN%C3%8D%20OBSLU%C5%BDNOSTI%20C3%9AZEM%C3%8D%202013%2020p%C5%99%C3%ADlohy.pdf (5. 7. 2015).

JIHO ČESKÝ KRAJ. Investujte v Jiho českém kraji (2010): Dopravní dostupnost Jiho českého kraje, <http://invest.kraj-jihocesky.cz/cz/page/dopravni-dostupnost-jihoceskeho-kraje> (5. 7. 2015).

MAPY. CZ, <http://www.mapy.cz/zakladni?x=15.6252330&y=49.8022514&z=8> (5. 7. 2015).

Masarykova univerzita (2014): Úvod do geografie venkova, http://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pdf/js14/g_venkov/web/pages/01-uvod.html (5. 7. 2015).

MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ (2014): Statistika nezaměstnanosti z územního hlediska, https://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/uzem?stat=2000000000112&obdobi=L&rok=2014&uzemi=35&send=send&_piref37_240429_37_240428_240428.pohled=1&_piref37_240429_37_240428_240428.xslselect=nazev&_piref37_240429_37_240428_240428.xslorder=1&_piref37_240429_37_240428_240428.xslmapatag=okresy&_piref37_240429_37_240428_240428.xslmapasloupec=&_piref37_240429_37_240428_240428.usr1=1 (5. 7. 2015).

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Ústav územního rozvoje (2012): Soběslav, <http://www.uur.cz/default.asp?ID=4523> (5. 7. 2015).

PROFILE.ID (2013): Wellington City Method of travel to work, <http://profile.idnz.co.nz/wellington/travel-to-work> (5. 7. 2015).

REGIONÁLNÍ INFORMAČNÍ SERVIS (2014): Správní obvody obcí s rozšířenou působností,
<http://www.risy.cz/cs/krajske-ris/jihocesky-kraj/obce-s-rozsir-pusobnosti/> (5. 7. 2015).

ŽELEZNIČNÍ MAPA ČESKÉ REPUBLIKY (2015): Příloha k Jízdnímu řádu 2015,
<http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-mapa-ceske-republiky-2015> (5. 7. 2015).

Seznam map

Mapa 1: Respondenti v obcích ORP Sob slav p i dotazníkovém –et ení 2014-2015

Seznam obrázk

Obr. 1: T i hlavní sm ry studia geografie dopravy

Obr. 2: Zjednodu–ené len ní základních forem prostorové mobility obyvatelstva R

Obr. 3: asoprostorové schéma pohybu ty len bratislavské domácnosti b hem pracovního dne v roce 2000

Obr. 4: Vyuffívání r zných druh dopravy na cest do práce a do –koly v zázemí Prahy k roku 2012

Seznam tabulek

Tab. 1: P ístupny uflívané p i studiu venkovské oblasti

Tab. 2: Po et oslovených domácností v jednotlivých kategoriích ve výzkumu na území ORP Sob slav k roku 2014-2015

Tab. 3: Pr m rný po et automobil v domácnosti ve m st a na venkov ve výzkumu 2014-2015

Tab. 4: Pr m rná vzdálenost a pr m rný as nepravidelných cest jednotlivými dopravními prost edky ve výzkumu 2014-2015

Tab. 5: Cesty automobilem podle v kových kategorií v ORP Sob slav 2014-2015

Seznam graf

Graf 1: Zastoupení v kových kategorií ve výzkumu 2014-2015 (v %)

Graf 2: Postavení respondent v domácnosti ve výzkumu 2014-2015 (v %)

Graf 3: Rozd lení respondent podle ekonomické aktivity ve výzkumu 2014-2015 (v %)

Graf 4: Rozdíl po tu automobil v domácnostech ve výzkumu k roku 2014-2015

Graf 5: Porovnání cest dle jejich ú elu v ORP Sob slav k roku 2014-2015

Graf 6: Volba dopravního prostředku při pravidelných cestách ve výzkumu 2014-2015

Graf 7: Volba dopravního prostředku při nepravidelných cestách ve výzkumu 2014-2015

Graf 8: Srovnání vlastností uražených cest mufl a fien ve výzkumu 2014-2015

Graf 9: Srovnání vlastností uražených cest mufl a fien automobilem ve výzkumu 2014-2015

Graf 10: Cesty automobilem na nákup ve sledovaných dnech ve výzkumu 2014-2015

Graf 11: Cesty automobilem na nákup podle ekonomické aktivity ve výzkumu 2014-2015

Seznam příloh

Příloha 1: Ukázka dat přenesených do programu Microsoft Excel

Příloha 2: Formule A, B

Příloha 3: Vyplněné formule A

P ílohy

P íloha 1:

	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
1	Číslo domácnosti	Počet osob v domácnosti	Příjem domácnosti	Počet automobilů	Číslo respondentů	Pohlaví	Věková kategorie	Postavení v domácnosti	Ekonomická aktivita	Číslo cesty	Dopravní prostředek	Účel cesty	Periodičita cesty	Vzdálenost (km)	Čas (min)	4:00 - 4:29	4:30 - 4:59	5:00 - 5:29	5:30 - 5:59
577	SO 034	4	6	1	SO 0344	1	3	3	1	2	3	4	3	2,1	15				
578	SO 034	4	6	1	SO 0344	1	3	3	1	3	3	1	2	2,4	20				
579	SO 034	4	6	1	SO 0344	1	3	3	1	3	3	1	2	50,1	60				
580	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	1	3	1	2	30,5	20				
581	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	2	3	6	4	8	15				
582	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	3	3	6	4	5,7	10				
583	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	3	3	6	4	4,3	10				
584	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	5	3	7	5	2,1	10				
585	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	6	3	7	5	2,1	10				
586	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	7	3	6	4	5	10				
587	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	8	3	6	4	5	15				
588	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	9	3	1	2	30,9	20				
589	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	10	1	8	6	0,6	10				
590	SO 035	4	N	3	SO 0351	1	2	3	1	10	1	8	6	0,6	10				
591	SO 035	4	N	3	SO 0352	1	5	1	1	1	3	1	2	2,6	5				
592	SO 035	4	N	3	SO 0352	1	5	1	1	2	3	8	6	38,3	45				
593	SO 035	4	N	3	SO 0352	1	5	1	1	3	3	8	6	34,3	30				
594	SO 035	4	N	3	SO 0352	1	5	1	1	3	3	8	6	2,6	5				
595	SO 035	4	N	3	SO 0352	1	5	1	1	5	3	1	2	2,6	5				
596	SO 035	4	N	3	SO 0352	1	5	1	1	5	3	1	2	80,4	90				
597	SO 035	4	N	3	SO 0353	2	5	2	1	1	3	1	2	2,8	5				
598	SO 035	4	N	3	SO 0353	2	5	2	1	2	3	1	2	2,8	5				
599	SO 035	4	N	3	SO 0353	2	5	2	1	3	1	5	3	0,28	5				
600	SO 035	4	N	3	SO 0353	2	5	2	1	4	1	5	3	0,28	5				
601	SO 035	4	N	3	SO 0353	2	5	2	1	4	1	5	3	6,16	20				
602	SO 035	4	N	3	SO 0354	2	6	4	6	1	1	4	1	0,55	15				
603	SO 035	4	N	3	SO 0354	2	6	4	6	2	1	4	1	0,55	15				

