

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2016

Lenka Košková

Univerzita Hradec Králové
Filozofická fakulta
Katedra sociologie

Mobilita mládeže ve venkovských obcích
Bakalářská práce

Autor: Lenka Košková
Studijní program: B6703 Sociologie
Studijní obor: Sociologie obecná a empirická
Vedoucí práce: Mgr. Bernard Josef Ph.D.

Hradec Králové, 2016

Zadání bakalářské práce

Autor:	Lenka Košková
Studium:	F13365
Studijní program:	B6703 Sociologie
Studijní obor:	Sociologie obecná a empirická
Název bakalářské práce:	Mobilita mládeže ve venkovských obcích
Název bakalářské práce AJ:	Mobility of young people in rural areas

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se zaměřuje na každodenní horizontální sociální mobilitu způsobenou životem na perifernějším venkově v porovnání s životem ve městě. V práci jsou popsány rozdíly mezi životními etapami mládím a dospělostí, zejména s ohledem na každodenní školní, resp. pracovní dojížděku. Empiricky bude práce založena na kombinaci sekundární analýzy kvantitativních dat ze SLDB a kvalitativní případové studie ve zvolené obci.

DEJ M., GUZIK R., The rural challenge: Spatial accessibility to secondary education in Poland. Nudapest, Geographical Research Institute, Hungarian Academy of Sciences, 65-74. 2011 IRA, Vladimír. Geografia času: Prístup a základné koncepty a aplikácie. Geografický časopis, 53, 2001
KUČEROVÁ, S., MATTERN, T., ŠTYCH, P., KUČERA, Z.: Změny dostupnosti základních škol v Česku jako faktor znevýhodnění regionů a lokalit. Geografie, 116, 2011
POSPÍŠILOVÁ, Lucie. Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta, Univerzita Karlova v Praze
SHUCKSMITH, Mark. Young People and Social Exclusion in Rural Areas. Sociologia Ruralis, Vol 44, Number 1, January 2004. Sociologia ruralis. ISSN 0038-0199

Garantující pracoviště:	Katedra sociologie, Filozofická fakulta
Vedoucí práce:	Mgr. Josef Bernard, Ph.D.
Oponent:	PhDr. Michal Tošner, Ph.D.
Datum zadání závěrečné práce:	22.12.2014

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením
vedoucího práce a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne 5. 5. 2016

.....

Lenka Košková

Anotace

KOŠKOVÁ, Lenka. 2016. *Mobilita mládeže ve venkovských obcích*. Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 69 s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce je zaměřená na každodenní dojížděku ve vybrané obci Jesenný. Teoretická část obsahuje popis základních problémů spojených s periferní oblastí. Konkrétněji nutnost každodenní mobility, omezené možnosti služeb, dopravní dostupnost. Dále jsou zde popsány dvě etapy - mládí a dospělost. V teoretické části jsou zobrazeny výzkumy spojené s podobnými tématy každodenní dojížděky, časoprostorové chování lidí, možnosti vzdělání obyvatel periferních lokalit. Praktická část bakalářské práce spočívá v porovnávání subjektivního hodnocení problematiky u dvou zmíněných skupin: mládí a dospělost. Výzkum je proveden kvalitativní formou. Poslední bodem bakalářské práce jsou návrhy témat k rozšíření zkoumané problematiky.

Klíčová slova: periferní oblast, horizontální mobilita, sociální skupiny

Annotation

KOSKOVA, Lenka. 2016. *Mobility of young people in rural areas*. Hradec Králové: Faculty of Arts, University of Hradec Králové, 69 pp. Bachelor Degree Thesis.

The Bachelor Thesis is focused on the everyday commuting of the people from the selected village of Jesenný. The theoretical part describes the basic problems connected with the peripheral area, namely the need of everyday mobility, the limited possibilities of services and traffic availability. It describes two stages – youth and adulthood. Further it displays researches connected to similar topics of everyday commuting, the behaviour of people and educational opportunities for the population of the peripheral areas. In practise, the research deals with the comparison of the perspective of the two mentioned groups – youth and adulthood. The research is conducted by the qualitative form. The last chapter of this Bachelor Thesis describes the proposals to expand the topics of the examined issues.

Key words: peripheral area, horizontal mobility, social groups

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu práce Mgr. Josefu Bernardovi Ph.D. za cenné rady a jeho ochotě udělat si na mě čas. Dále děkuji všem respondentům, kteří mi poskytli rozhovor.

Obsah

Úvod	- 8 -
1. Stav dosavadního poznání	- 10 -
1.1 Časoprostorové chování lidí	- 10 -
1.2 Znevýhodněné oblasti	- 13 -
2. Základní teoretická východiska.....	- 19 -
2.1 Teorie každodenní mobility	- 19 -
2.2 Teorie životních etap	- 21 -
2.3 Teorie geografie času.....	- 24 -
2.4 Výzkumná obec	- 26 -
2.4.1 Základní charakteristika	- 26 -
2.4.2 Jesenný zastávka ČD	- 27 -
2.4.3 Porovnání spojů	- 27 -
3. Postup a výzkumné metody.....	- 29 -
3.1 Cíl a výzkumné otázky	- 29 -
3.2 Metoda a technika sběru dat	- 29 -
3.3 Cílová skupina a vzorek respondentů	- 32 -
3.4 Sběr dat	- 32 -
3.5 Zpracování dat	- 33 -
4. Výsledky.....	- 34 -
4.1 Popis a výpovědi respondentů	- 34 -
4.1.1 Deskripce rozhovoru starosta	- 34 -
4.1.2 Deskripce rozhovorů skupina mládež.....	- 35 -
4.1.3 Deskripce rozhovorů skupina dospělí.....	- 39 -
4.2 Analýza výsledků.....	- 44 -
Závěr.....	- 57 -
Použitá literatura.....	- 59 -
Internetové zdroje a články.....	- 61 -
Seznam příloh.....	- 62 -
Přílohy	- 1 -
Příloha 1: Obrázky	- 1 -
Příloha 2: Tabulky	- 2 -

Příloha 3: Scénář rozhovoru starosty výzkumné obce	- 3 -
Příloha 4: Scénář rozhovoru pro sociální skupiny	- 5 -
Příloha 5: Ukázka kódování.....	- 7 -

Úvod

Vzhledem k rozšiřující se mobilitě obyvatel a stále větší vzdálenosti dojížděky je na místě zkoumat, jak se jednotlivé skupiny vyrovnávají s každodenní mobilitou.

Lidé se denně potýkají s časovou ztrátou v dopravních prostředcích. Zajímavou otázkou celé bakalářské práce bylo zjistit, jak se jednotlivé skupiny vyrovnávají s touto ztrátou, a jsou schopni ji aktivně využít. Téma periferních oblastí přináší problémy spojené s omezenými možnostmi vzdělání, volnočasových aktivit, služeb, dopravní obslužností a mnoho dalších. Cílem bakalářské práce bylo zjistit, zda se obyvatelé periferních oblastí cítí omezeni a jestli jsou ochotni při nedostatku služeb dojíždět do vzdálenějších míst.

Účelem této bakalářské práce je zmapovat jednotlivě i komplexně životy občanů žijících ve výzkumné obci a porovnat dvě skupiny z hlediska hodnocení každodenní dojížděky. Dalším úkolem je zjistit, jak respondenti sami hodnotí nutnost každodenní mobility, zda jim to přináší problémy, nebo jim naopak připadá takováto situace prospěšná - například k využití nákupu v místě dojížděky.

Lokalita zkoumaná v bakalářské práci je obec, která se nachází nedaleko Železného Brodu. Tato lokalita byla zvolena v okolí místa mého bydliště. Konkrétní obec pak byla vybrána s ohledem na malou dopravní dostupnost do těchto míst.

Hlavním cílem práce bylo zjistit:

1. Existuje v obci dostatečné množství dopravních příležitostí s ohledem na nutnost dojížděky jednotlivých sociálních skupin, a jakým způsobem se vyjednává o obsluze obce veřejnou dopravou?
2. Jakým způsobem tráví čas sociální skupiny v dopravním prostředku?
3. Jak hodnotí obyvatelé obce nutnost dojíždění ve vztahu s kvalitou života na venkově?

Tato bakalářská práce je členěna do dvou úseků, prvním z nich je teoretická část, ve které jsou objasněny některé pojmy a předvedeny výzkumy, které se danou problematikou zabývají.

V druhé části práce jsou popsány jednotlivé kroky výzkumu - jaké byly zvoleny výzkumné otázky, které metody byly použity. Dále je zde uvedena kapitola týkající se vybraných cílových skupin. V příloze můžeme vidět scénáře rozhovoru jednotlivých výzkumných skupin. Nedílnou součástí bakalářské práce je sběr dat a odpovědi na výzkumné otázky.

Další část práce je rozdělena na výzkum dvou subjektů:

1. skupina mládež - lidé do osmnácti let studující na středních školách,
2. skupina dospělí - lidé, kteří jsou zaměstnaní v různých místech v okolí vybrané výzkumné obce. Celý tento výzkum je doplněn o rozhovor se starostou obce, který některé domněnky vyvrátil nebo potvrdil.

Bakalářská práce měla být původně rozšířena o porovnání života občanů z periferních oblastí s občany žijícími ve městě. Tento předpoklad byl při zadávání práce ambiciózní. Není však vyloučen při pokračování v navazující další práci a jejím rozšíření.

V závěru práce jsou uvedena dostupná shrnutí výsledků. Poslední částí v kapitole závěr je zhodnocení samotného výzkumu. Důraz je zde kladen na další zkoumání této problematiky a možnosti rozšíření zkoumaného tématu této bakalářské práce.

1. Stav dosavadního poznání

1.1 Časoprostorové chování lidí

Každý den můžeme okolo sebe vidět mnoho lidí pohybujících se a vykonávajících určitou činnost. Tito lidé se pohybují v prostoru. Zkoumání vztahů v prostoru je považováno za doménu geografie, zatímco sociologie se vždycky zabývala vztahy mezi společnostmi a jejími aktéry. Prostor a čas byly vždy opomíjené dimenze sociální reality [Frantál 2012: 834]. V dnešní době můžeme pozorovat rostoucí zájem o propojování těchto disciplín, kdy samotné výzkumy získávají časoprostorové rozměry. V této kapitole je zmíněn výzkum spojený s migrací. Jako příklad můžeme uvést i další disciplíny, které využívají kombinaci času a další veličiny: rurální sociologie, sociologie každodennosti, výzkumy zabývající se mobilitou.

Jedním z témat, kterým se současná sociologie a geografie zabývá, je např. charakteristika podoby každodenního života ukrajinských migrantů v České republice. Hlavním cílem výzkumu bylo zjistit, jak vypadá každodenní život migranta - jeho hospodaření s časem, jak jej dělí mezi práci a volný čas a v jakém prostoru se tyto aktivity odehrávají. Dalšími tématy byla interakce s rodinou, s jinými migranty a majoritní populací včetně organizace delších časových úseků. Ve vybraných časových průřezích zaznamenávali výzkumníci činnosti, které v daný moment migranti vykonávali. Jednalo se o pět časů, ve kterých byly provedeny záznamy. V šest hodin, deset hodin, ve dvě hodiny odpoledne, v pět hodin odpoledne a poslední v devět hodin večer. Popis aktivit byl stručný: například spánek, procházka a další.

Data byla vyhodnocena kvalitativně, dále na ně navazovalo grafické znázornění pohybu respondenta v čase a prostoru. Zkoumaný vzorek obsahoval 24 respondentů. Pro celkový ucelený pohled se vedl také detailní deníkový záznam. Pro doplnění výzkumu byly provedeny hloubkové rozhovory s jejich rodinou na Ukrajině.

Závěr výzkumu ukazuje na časoprostorové chování zanesené do kontextu každodenního života. Společným projektem byla práce, která představovala hlavní aktivitu denního i týdenního rytmu migrantů. Modelem každodenního života migrantů

byla jeho rutinnost, neplatilo pro ně pravidlo, že by všední den byl naplněn prací a o víkendu by tomu bylo naopak. V mnoha případech se totiž stávalo, že migranti pracovali i o víkendech. Migranti měli nízkou každodenní mobilitu v prostoru - mezi prací a domovem měli jenom málo stanic, kde například realizovali své nákupy [Drbohlav 2015: 69-97].

Ve výzkumu můžeme vidět určitou analogii s výzkumem v praktické části práce. Respondenti, kteří se zúčastnili výzkumu, byli znevýhodněni z hlediska jejich pohybu v prostoru, svůj volný čas rozdělovali mezi práci a volnočasové aktivity.

Další výzkum, který zkoumá časoprostorové chování lidí, je zaměřen na rozdíl života lidí, kteří jsou delší dobu stávajícími obyvateli v určité oblasti a lidmi, kteří se nově přistěhovali do stejné lokality. Studie se nazývá *Změny sociálního prostředí v zázemí Prahy jako důsledek procesu suburbanizace*. Autory této studie jsou Ouředníček, Puldová. V dnešní době je zvýšená mobilita lidí. Lidé mají možnost komunikovat telefonem, emailem nebo prostřednictvím internetu, snižuje se tedy koncentrace kontaktů na lokální úrovni. Důsledkem toho může být slábnoucí soudržnost uvnitř lokálních komunit. Vznikají tedy velké rozdíly mezi lidmi, kteří žijí déle v dané lokalitě a lidmi, kteří se přistěhovali. Noví rezidenti mají více kontaktů mimo obec, kam se přistěhovali a jsou většinou mnohem mobilnější. Závěr knihy uvádí, že ačkoliv je řada kontaktů mezi novými obyvateli a starousedlíky vynucena rutinními každodenními činnostmi, je možné zaznamenat i řadu aktivit, kterých se dobrovolně účastní obyvatelé obou skupin v obci [Ouředníček 2006: 128-143].

Můžeme tedy předpokládat, že ve vybrané obci v praktické části bakalářské práce nalezneme obyvatele, kteří sice nežijí v obci dlouho, ale i přesto se zapojují do aktivit, které jsou pořádané obcí.

Samotným podtématem časoprostorového chování lidí je horizontální mobilita. Pohyb jednotlivých lidí v prostoru - odněkud někam. Tento odstavec je zaměřen na alternativní způsoby mapování trajektorií lidí. Jedná se o studii, kdy autory jsou Novák, Temelová *Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů*. V této studii bylo využito lokalizačních údajů z mobilních telefonů.

Cílem tohoto výzkumu bylo navrhnout pilotní studii a prověřit metodický postup, jenž umožňuje dlouhodobý záznam prostorových trajektorií. Studie je výjimečná svými minimálními nároky ze strany účastníků samotného výzkumu. Dalším významným faktorem celé studie je hlubší poznání a možná interpretace chování jednotlivců s ohledem na jejich každodennost. Jako alternativa sběru dat – oproti běžným deníkovým záznamům nebo zařízení GPS - je výzkum založen na pohybu mobilního telefonu v kombinaci s hloubkovými řízenými rozhovory.

Při výzkumu, kdy je zapotřebí aktivního zapojení respondenta, vznikají dvě zásadní omezení. Jednak se jedná o časové a prostorové určení činností a pohybů (což může způsobovat rozdíly v přesnosti), dále také nižší ochota účasti respondenta a vyšší finanční náročnost.

Existují dvě základní formy lokalizačních dat telefonů a jim odpovídající postupy pořízení. První jsou pasivní lokalizační údaje (passive tracking) a druhé jsou aktivní lokalizační údaje (active tracking).

V prvním případě jsou již využity existující lokalizační údaje, které jsou součástí platebních záznamů jednotlivců (volání, další služby). Jedná se o údaje, kdy respondent aktivně využívá mobilní telefon. Tyto údaje však nejsou rovnoměrně rozmístěné v čase a prostoru a nejsou proto vhodná pro individuální časoprostorové chování. Můžeme je ale využít k obecnější charakteristice celé populace (prostorová mobilita).

V druhém případě můžeme přesně zachytit konkrétní trajektorii pohybů konkrétního uživatele telefonu. Aktivní data představují vhodnou metodu pro studium každodenních aktivit a prostorové mobility.

Cílem výzkumu bylo skloubit pozitiva obou metodických přístupů (řízených rozhovorů a přesných záznamů časoprostorových trajektorií). Pro ucelenou podobu mobility respondenta v čase byla využita aktivní lokalizace jeho telefonu. Celý výzkum probíhal v období jednoho týdne, kdy se zaznamenávala trajektorie denního pohybu respondenta. Z každého dne byly vytaženy informace o počtu navštívených stanic - jak dlouho daný respondent na stanicích zůstal, jak dlouho mu

trvaly jednotlivé přesuny mezi stanicemi, jaká byla vzdálenost mezi primární stanicí a kolik času bylo rozděleno mezi jednotlivé stanice - proč například na jedné zůstával déle než na jiné atp.

Studie přispěla k poznání charakteru a vzorců denní prostorové mobility mladých městských lidí. Dále studie poukázala na nutnost zahrnutí dalších aspektů prostorové mobility, především počtu stanic, rutinnosti činností a přesunů. Většina účastníků koncentruje denní činnosti do poměrně omezeného počtu stanic v relativně malé vzdálenosti od domova. Vzorce prostorového chování jsou dominantně určeny lokalizací práce a bydliště. Na druhé straně se ale odděluje méně početná skupina, která má odlišné prostorové chování založené na velkém množství stanic a rozlehlém prostoru aktivit a značné variabilitě realizovaných činností. Jako determinantem zmiňovaných stylů lze uvažovat především fáze životního cyklu a životní styl jedinců [Novák, Temelová 2012: 912-934].

1.2 Znevýhodněné oblasti

V této kapitole budou stručně shrnuty výsledky výzkumů, které se zabývají znevýhodněnými oblastmi nejen v České republice, ale i v zahraničí. Studie jsou zaměřené na periferní oblasti a jejich prostorovou dostupnost.

Pojem, který je použit v praktické části práce a čteně se zmiňuje i ve výzkumech v dílčích částech práce je pojem periferní oblasti.

Definice, kterou ve svém díle uvádějí Müller a Musil:

„Vnitřní periferie interpretujeme sociologicky, to jest jako území s takovými sociálními znaky jejich obyvatelstva a jejich sídel, které signalizují, že jde o území, jehož obyvatelé nemohou participovat na obvyklých aktivitách, k nimž by je jejich občanství opravňovalo a na něž aspirují. Jde často o omezení, která se týkají práce, zdravotní péče, školství, sociálních služeb, ale také občanských aktivit“ [Musil, Müller 2008: 5].

Lidé žijící v této oblasti jsou omezováni polohou místa. Jejich aktivity se odvíjejí pouze z možností, které jim daný prostor nabízí. S tímto místem se pojí využití volného času. Měl by to být čas, který využíváme k činnostem, které vykonáváme

dobrovolně. O volném čase můžeme mluvit i v souvislosti využitím času stráveného například v dopravním prostředku cestou do školy/zaměstnání.

Musíme si však uvědomit, že vymezení určité periferní oblasti není snadný úkol. K vymezení takového území je nutno využít mnoho ukazatelů - jedná se například o hustotu zalidnění, index vzdělanosti a mnoho dalších. Ve výzkumu od autora Čermáka můžeme vidět hlavní myšlenku ověření předpokladu, zda území, které je hodnoceno ve výzkumu jako periferní oblast, se shoduje s územím, které je dopravně odlehle v České republice. Tuto počáteční myšlenku výzkumu můžeme přijmout, existuje zde statistická závislost [Čermák 2005: 45-51].

Podle dalšího autora Jana Pilečka si ukážeme základní metodiku vymezení periferních oblastí: hustota zalidnění, index stáří, index vzdělanosti, míra nezaměstnanosti, míra podnikatelské aktivity, časová dostupnost, lesnatost [Pileček 2005: 87-88]. Příspěvek v knížce obsahuje i další ukazatele pro vymezení periferní oblasti. Tento příspěvek měl zjišťovat vhodnost zmiňovaných ukazatelů a metod. Nedílnou součástí podle autora je samotný pocit obyvatel a starostů jednotlivých obcí, jak oni sami vnímají svoji perifernost.

S pojmem periferní oblasti se pojí i různé problémy. Jedná se především o samotné dostávání se do těchto oblastí, které je často obtížné. Na předních příčkách problémů se tedy objevuje dostupnost do oblastí. Definice dostupnosti je uvedena v následující kapitole.

Dalším problémem periferních oblastí je venkovský maloobchod, kdy obchod na venkově plní nenahraditelnou sociální funkci. Vznikají různé pilotní projekty, které podporují rozvoj venkovského obchodu. V knize *Problémy periferních oblastí* je uvedeno: „*Existují totiž přímé důkazy o narůstajících ekonomických a sociálních problémech venkova v souvislosti se ztrátou obchodní funkce*“ [Szczyrba 2005: 59-60].

Známý autor Musil uvádí další problémy spojené s periferními oblastmi: „*omezování veřejné dopravy, služeb pošty, trvalých i mobilních prodejen, uzavírání malotřídních škol, mizení venkovských hospod, zanikání sportovních klubů (nedostatečná populační základna), spolků, sdružení apod. Je také zřejmé, že část populace žijící v periferiích*

trpí sociální izolací“ [Musil 2008: 35]. Autor Musil nám objasnil základní problémy periferních oblastí. Nyní si předvedeme výzkumy, které jsou zaměřeny na periferní oblasti. Konkrétně je zde předveden výzkum zabývající se obecně životem v periferních oblastech. Jedná se o základní obstarávání, nákupů, zdravotní péče a vzdělání. Výzkum je založen na studii třech obcí na pomezí Ústeckého, Plzeňského a Středočeského kraje. Tyto kraje jsou uvedeny jako případy znevýhodněných regionů se zhoršenou dostupností - práce, škol, zdravotních a kulturních zařízení a obchodů. Celý příspěvek je zaměřen na hodnocení denní mobility obyvatel. Prvním cílem je identifikovat hlavní problémy a bariéry, které přináší nutnost dojížděky v každodenním životě z pohledu obyvatel žijících v daném území. Druhým cílem je zjistit, jak vypadá život jedince s ohledem na jeho obstarávání běžných služeb. Poslední cíl hodnotí každodenní strategie, které jedinci využívají k běžnému životu a přemísťování mezi domovem a místem pracovní nebo obslužní funkce. Případová studie představuje hloubkovou sondu do každodenní praxe obyvatel dané oblasti také tím, že zjišťuje, jaké využívají adaptační strategie překonání všech výše zmíněných problémů. Výzkumné aktivity jsou rozděleny do třech bodů:

Prvním je analýza dosud dostupných zdrojů (migrace, dojížděka), dalším bodem je terénní šetření a poslední bod je zaměřen na řízené polostrukturované rozhovory. Celkem bylo provedeno patnáct rozhovorů.

Výzkumem bylo zjištěno, že mezi největší omezení v běžném životě patří omezená nabídka práce, místní vybavenost s ohledem na služby a dostupnost veřejné dopravy. Tyto uvedené skutečnosti jsou nejčastějším ze zmiňovaných komplexů každodenního života.

Nejradikálnější strategií, jak se vypořádat s výše uvedenými bariérami, je odchod z lokality. Strategie migrace představuje, slovy Jarvise *„jednorázové významné životní rozhodnutí směřující k zásadní změně infrastruktury každodenního života, které využívají především mladí lidé*“ [Jarvis 2005 citováno in Temelová 2011: 852]. Odchod mladých lidí z oblasti je brán z pohledu starších obyvatel jako negativní. V lokalitě zůstávají jenom lidé staršího věku a lidé s nižším vzděláním. Klíčovým výsledkem, který studie ukázala, byla nutnost automobilu nebo dobře koordinovaná veřejná doprava [Temelová 2011: 931-855].

Další výzkum, který se odehrává na českém území, je publikace: *Život a nakládání s omezenými příležitostmi: Sociální znevýhodnění a strategie zvládnání ve venkovských periferiích*. Jedná se o studii zabývající se znevýhodněnými lidmi na venkově. Studie je zaměřená na kvalitativní rozhovory s lidmi, kteří jsou určitým způsobem klasifikováni jako znevýhodněné obyvatelstvo.

Lidé jsou omezení z důvodu prostorové mobility a časové flexibility. Ve výzkumu se jednalo o tři regiony: Žihle, Hanušovice a region Brumov-Bylnice. Celkem bylo provedeno 19 rozhovorů (9 osob byli nezaměstnaní, 4 byli senioři v důchodu, 11 respondentů nemělo přístup k automobilu nebo nevlastnili řidičský průkaz, 5 respondentů byly matky na mateřské dovolené, 6 respondentů mělo vážné zdravotní problémy nebo se starali o členy v domácnosti se zdravotními problémy). Analýza odhaduje, jaký postoj obyvatelé zaujímají vzhledem k jejich životním zkušenostem a jak vnímají jejich znevýhodnění. Dalším aspektem byly strategie, které zaujímají k přizpůsobení se dané situaci a nutnosti překonat tuto situaci nebo toto znevýhodnění.

Regiony byly vybrány z důvodu nadprůměrné nezaměstnanosti v oblasti. Dále zde byl zaznamenán úbytek obyvatelstva, omezené vzdělání, převaha pracovníků s nízkou kvalifikací a omezení dostupnosti ekonomicky životaschopných měst. Většina lidí uvedla, že by se nepřestěhovali, protože vidí mnoho výhod venkovského života - klid, bezpečnost, dobré vztahy se sousedy, atp. Mezi věci, které komplikují jejich život, patří srovnatelně větší úsilí k získání příjmu a potravin, zdravotní péče a vzdělávání, sociální participace a volnočasových aktivit.

Závěr výzkumu ukazuje různé formy znevýhodnění obyvatel ve venkovských oblastech. Lidé jsou znevýhodněni z hlediska chudoby, úrovně vzdělání, nezaměstnanosti, zdravotnické péče. V publikaci je uveden zásadní problém: omezené možnosti příležitostí. Například omezená nabídka práce, s tím spojená každodenní dojíždka, nejisté pracovní podmínky. Nedílnou součástí těchto lokalit je absence služeb. Lidé jsou nuceni za službami dojíždět.

Závěrem můžeme říci, že uvedené znevýhodnění může způsobovat obyvatelstvu špatné uspokojování jejich potřeb z důvodu lokality, ve které žije.

Ve výsledku zvládnání takové situace jsou nuceni zvýšit prostorovou mobilitu. Pokud nejsou schopni podrobit se takové situaci, jsou nuceni využít alternativních místních zdrojů [Bernard 2016: 1-19].

Na začátku kapitoly byl uveden problém dostupnosti do periferních oblastí. Nyní si vše ukážeme na zahraničním příkladu výzkumu v Severním Irsku. Výzkumu se zúčastnilo 157 osob a sledovala se plnost jejich aktivit (fullness of activity) ve všední dny a o víkendech. Studie probíhala po dobu jednoho týdne. Byly vytvořeny také čtyři fokusní skupiny, aby triangulovaly kvantitativní nálezy. Tyto skupiny měly vysvětlit rozdíly mezi různými sociálně - prostorovými skupinami.

Z výsledků výzkumu vyplývá, že třebaže mají skupiny menší možnost činností na malém prostoru, jednotlivci nebyli znevýhodněni, protože byli schopni se dopravit tam, kde chtěli danou činnost vykonávat. Důležitým prvkem ve venkovských oblastech je nutné vlastnictví auta. Z hlediska určité časové periodiky, data ukázala, že znevýhodněné dopravní situace platí pouze o víkendech. Jedná se o menší dopravní obslužnost periferních oblastí. Výběr příležitostí aktivit musí respondent směřovat podél dopravních koridorů. Ve všední dny bylo prokázáno, že lidé, kteří se chtěli zúčastnit aktivit a nevlastnili auto, se mohli podílet na aktivitách, jako lidé, kteří byli z opačné skupiny a auto vlastnili.

Dále data ukazují, že vlastnictví auta je důležitou složkou k utváření určitého životního stylu na venkově. Při stejných podmínkách - velikost prostoru, plnost aktivit jedinců s nízkým nebo vysokým příjmem, bylo prokázáno, že prováděné aktivity jsou významně nižší u jedinců s nižším příjmem než u respondentů s vyšším příjmem.

Dalším důležitým rozdílem byl rozdíl mezi ženami a muži. Chování žen v prostoru může být zkresleno. Ženy uskutečňují méně výletů do vzdálených míst ve večerních hodinách i o víkendech - tím můžeme u žen vidět určité omezení.

Z hlediska hlavního cíle výzkumu, tedy zda rozsah činností v prostoru koresponduje s těmi, kteří jsou znevýhodněni z hlediska venkovského prostoru, nebyl potvrzen tento vztah. Výzkum ukázal, že respondenti, kteří byli v menším prostoru, kde mohli vykonávat pouze určité činnosti a měli menší dostupnost zboží a služeb, byli schopni se podílet na aktivitách, jaké oni sami chtěli [Kamruzzaman 2012: 3-17].

Na začátku kapitoly jsme si uvedli základní problémy těchto oblastí. Nedílnou součástí je problém se vzděláváním. Výzkum, který se zaměřuje na periferní oblasti a je zaměřen na dostupnost lidí do školy s ohledem na jejich možnost vzdělání. Tento výzkum není proveden na Českém území. Autoři Dej M., Guzik R. ve výzkumu mají položenou klíčovou otázku, která zněla: Jak deregulace ovlivňuje dostupnost vzdělání ve venkovských obcích? Cíle celého výzkumu jsou stanoveny dva: prvním cílem je zjištění dostupnosti středních škol ve venkovských oblastech Małopolskie vojvodství. Druhým cílem je poukázat na směr a pohyb změn ve vzdělávací reformě školství a dopravy. Celý výzkum byl prováděn ve třech časových intervalech. Byly vybrány čtyři kraje, ve kterých se nachází 295 venkovských lokalit. Prostorová dostupnost je uvedena ve výzkumu jako potenciální dostupnost k určité funkci – v tomto případě vzdělávání. Autoři se zaměřují na časovou vzdálenost a vymezují:

- a) Odchylky v místě, kde je výzkum prováděn. Jsou určeny body v každé lokalitě - ulice, základní služby jako je kostel, zastávky veřejné dopravy.
- b) Místo určení - škola - rozdělené do tří skupin: gymnázia, střední odborné školy a základní školy.
- c) Způsob cestování - nejdůležitější složka.

Časová vzdálenost, kdy představovala pěší chůzi z domu na zastávku (uvádí se zde jeden kilometr za patnáct minut.), čas strávený ve veřejné dopravě a čekací doba, kdy respondent přijel do spádové oblasti a než mu začalo vyučování.

Závěr výzkumu ukazuje, že prostorová dostupnost školy závisí na uspořádání školské sítě a na veřejné dopravě. Ve svém důsledku soukromý dopravce nastupuje na tratě, které vynechává národní autobusový dopravce. Nedostatek dostupnosti nebo špatná kvalita vzdělávání má za následek nízkou úroveň vzdělávání obyvatel. Vzhledem k přiloženým výsledkům se nejedná o krátkodobý jev a je tudíž nutná veřejná intervence [Dej, Guzik 2011: 65-74].

2. Základní teoretická východiska

2.1 Teorie každodenní mobility

Pojem mobilita, který vytvořil P.A. Sorokin již ve dvacátých letech 20. století se úspěšně ujal v množstvích studií o sociální a pracovní mobilitě, migraci mezi venkovem a městem, městem a suburbii či mezinárodní migraci a tedy jevech dlouhodobých. Studie o každodenní prostorové mobilitě jsou poměrně nové [Braun Kohlová 2012: 20].

Každodenní mobilita se stala nutností dnešní moderní doby, proto se náš každodenní pohyb mezi určitými činnostmi stal rutinní záležitostí. Pohyb, který je vykonáván v prostoru, ovlivňuje naše další činnosti. Mezi tyto činnosti můžeme zařadit například volnočasové aktivity, nákupy v místě bydliště nebo v místě pracoviště, návštěva kulturních zařízení a mnoho dalších.

Téma, které by nemělo být opomíjeno je: jaký vliv má bydliště obyvatel na jejich každodenní prostorovou mobilitu. Zda je mobilita potřebná či dokonce nutná. Celý proces se neodehrává jenom na konkrétním místě bydliště člověka, ale odehrávání prostorové mobility můžeme sledovat na velkém území. Je možné sledovat jednotlivá místa z pohledu času, v kolik hodin se objevují první lidé, kdy je jejich koncentrace největší [Nemeškal 2014: 1].

Základní otázka vzniká, čím je toto téma atraktivní pro sociologický výzkum. Jeden z mnoha příkladů můžeme vidět v knize *Cesty městem* od autorky Markéty Braun Kohlové. Ve zmiňované knize je na počátku ukázán jednoduchý příklad, jak se v dnešní době stala mobilita rutinní záležitostí každého dne. Pro ilustraci všední situace je uveden příklad: „*Občas jedu autobusem. Je to docela odpočinek. Zítra ale jedu zase na stavbu, tak budu muset vzít auto*“ [Braun Kohlová 2012: 13].

Důvodem zkoumání, který je v knize uveden, je výzkum každodenní mobility z důvodu velkého času stráveného v dopravním prostředku. Celkový objem času vynaloženého na cestování se za posledních 30 let výrazně nezměnil. Nepočítáme-li osm hodin průměrně strávených spánkem, jedná se o přibližně 6 až 8 procent aktivně

vynaloženého času [Braun Kohlová 2012: 14-15]. Tento výpočet, který je v knize uveden, se vztahuje na města. Nemůžeme však říci, že dojíždění by nebylo součástí i obyvatel periferních oblastí. S ohledem na výzkumné otázky, které byly položeny v praktické části práce, je zajímavé zkoumat, jak se daný jedinec dokáže vyrovnat s časovou ztrátou, kterou mu každodenní cestování přináší. Zda je schopen využít čas strávený v dopravním prostředku a především jakým způsobem. Nedílnou součástí se stává ovlivňování nutnosti dojížděky při zajišťování hospodářských i volno-časových aktivit.

Je na místě zde definovat další pojem, který byl zmiňován ve výše uvedených výzkumech. Tento pojem je dostupnost. Pojem dostupnost území je možné popsat několika způsoby, kdy záleží na subjektivním pohledu autora, jaké charakteristiky pro její určení zvolí. Převažujícím kritériem je „tvrdá“ kilometrická vzdálenost [Čermák 2005: 45]. Jedná se tedy o kilometrovou vzdálenost ve sledovaném území. Můžeme dále využít měření vzdušnou čarou nebo časové vzdálenosti.

Autor Čermák ve své studii *Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území* rozděluje dopravní dostupnost do dvou složek. První složku označuje jako časovou dostupnost do zkoumaného území. Druhou potom je frekvence spojů veřejné dopravy [Čermák 2005: 46].

V praktické části práce je na dostupnost nahlíženo z časového hlediska. Jedná o dojezdové vzdálenosti do jednotlivých lokalit, kam respondenti chodí do školy či zaměstnání.

S ohledem na každodenní mobilitu můžeme také považovat za významný faktor dopravní obslužnost zkoumaných míst. Konkrétněji ve venkovských oblastech se jedná o hromadnou dopravu, která napomáhá trvalé udržitelnosti venkovského prostoru a zabezpečuje tak dostupnost služeb. Tyto služby jsou často lokalizované ve městě [Seidenglanz 2007: 23-24].

Podle výzkumů zmiňovaných v první části bakalářské práce jsou lidé v periferních oblastech často odkázáni na hromadnou dopravu. V určitých případech je tato doprava nepostradatelná.

V dnešní době mají lidé obecně snahu zlepšit svoji dostupnost ke službám. Ačkoliv se obecně zvýšila mobilita, pro určité skupiny lidí (bez přístupu k autu a při omezení veřejné dopravy) se dostupnost mohla snížit. Avšak na druhé straně může být zpětně opět obstarána pomocí mobility jednotlivých služeb- například pojízdné knihovny, pošty [Hudeček 2010: 16].

Dalším pojmem z oblasti obslužnosti a dostupnosti jedinců k jednotlivým službám jsou preference.

Preferencemi je v obecném sociologickém smyslu myšleno samo chování, které podle určitých kritérií a z určitých důvodů zvýhodňuje některé alternativy před jinými, kterými mohou být osoby, objekty nebo jednání [Braun Kohlová 2012: 173].

Preference vyjadřují určitou posloupnost, tedy v jakém pořadí si daný jedinec zvolí variantu nebo její alternativu. Jedná se o volbu bydliště, jeho umístění a možnost volby dojíždění do většího města a tudíž bydlení v periferních oblastech. Daný jedinec musí předpokládat finanční zátěž, kterou daná volba přináší. Život na perifernějším venkově je složitější z hlediska obslužnosti a tudíž větší finanční zátěži pro člověka s potřebou každodenní mobility.

2.2 Teorie životních etap

Na začátku kapitoly bude stručně shrnuta charakteristika etap mládí a dospělosti s ohledem na dojížděku do škol nebo do zaměstnání.

Pro výzkumnou práci je využito rozdělení skupin mládí a dospělost z hlediska navštěvování škol a zaměstnání.

První skupina mládí je charakterizována žáky středních škol. Výzkumy jsou nejčastěji prováděny ve školství, a to na středoškolském vzdělávání, kdy největší vliv na studenty a jejich následující kariéru má výběr oboru vzdělání. Je to dáno tím, že základní školy jsou dostupné všem žákům. Základní vzdělávání poskytuje skoro každá malá či větší venkovská lokalita a má svoji základní školu. Středoškolské vzdělávání je spojeno s každodenní dojížděkou do větších měst. Na druhé straně vysokoškolské vzdělávání není většinou již spojeno s denním dojížděním [Dej, Guzik 2011: 2].

Druhá zkoumaná skupina je nazvána dospělost. Zásadní otázka vzniká, kdy se člověk stává dospělým. Ve výzkumu European Social Survey 2006 byla respondentům a respondentkám nejdříve položena otázka, v jakém věku se muž/žena stává dospělým/dospělou a poté série navazujících otázek. Nakolik jsou jednotlivé dílčí přechody, které jsou součástí přechodu do dospělosti v rámci normativní životní dráhy, důležité k tomu, aby byl muž považován za dospělého a žena za dospělou. Byly sledovány čtyři dílčí tranzice:

- 1) odchod od rodičů,
- 2) získání práce na plný úvazek,
- 3) soužití s partnerem (kou),
- 4) narození prvního dítěte.

Data výzkumu ukazují, že věk vstupu do dospělosti je kladen přibližně období mezi 15,6-21 let věku. Tento věk se jeví jako poměrně nízký, uvážíme-li, že k většině výše sledovaných dílčích přechodů dochází v průměru ve věku o něco vyšším. V tomto ohledu se proto zdá, že respondenti spojovali ve svých odpovědích věk dosažení dospělosti spíše s normálními věkovými normami, jako je věk dosažení zletilosti nebo věk právní zodpovědnosti, než se širším sociálním vymezením dospělosti [Hamplová, Chaloupková 2010: 30].

Dalším autorem zabývajícím se věkovými tranzicemi, které jsou tradičně spojeny s dosažením sociální dospělosti je Modell, který uvádí ve svém díle pět základních sociálních tranzic:

- 1) ukončení studia,
- 2) vstup do pracovní síly,
- 3) odstěhování od rodičů,
- 4) vstup do manželství,
- 5) založení rodiny [Modell et al. 1976 citováno in Hamplová 2010: 25].

Tranzice nemůžou být chápány univerzálně pro každého jedince. Můžeme tedy předpokládat, že člověk se stává dospělým i za předpokladu, že v jeho životní dráze určitá tranzice chybí nebo je přeskočena. Dnešní model individuálních drah se mění.

Jako příklad můžeme uvést prodlužování délky studia, zvyšující se věk při vstupu do manželství, dále také zvyšující se věk při založení rodiny.

Vzhledem k orientaci celé práce - tedy prostorové mobility - je důležitá věková hranice osmnácti let. V tomto věku si daný jedinec může pořídit řidičský průkaz a změnit tak svoje každodenní využití veřejné dopravy na dopravu vlastním dopravním prostředkem.

S takovýmto průlomem v životní dráze se mění i kvalita života. Jedinec s vlastním automobilem je schopen změnit svůj dosavadní způsob života. Volnočasové aktivity se stávají dostupnější.

Na pojem kvalita života je proto nutné nahlížet i z pohledu lidí žijících v periferních oblastech. Je potřeba zjistit, jak subjektivně hodnotí svůj život. Každý má totiž své nepostradatelné hodnoty a každý jim dává různou důležitost.

Problematika kvality života je z terminologického hlediska velmi komplikovaná a nejednotná. Základní ekvivalenty, které se používají ve spojení s kvalitou života, jsou:

- zdraví (health),
- obyvatelnost (liveability, livability),
- blaho (well-being),
- kvalita městského prostředí (urban environmental quality),
- udržitelnost (sustainability),
- spokojenost se životem (satisfaction),
- štěstí (happiness),
- kvalita místa (quality of place),
- životní úroveň (standard of living) [Ira 2007: 161-162].

Kvalita života v dnešní době je zkoumána na mezinárodní úrovni. Pro tuto práci je však klíčová individuální kvalita života jedince na konkrétním místě.

„Vynořuje se obecná otázka civilizační kvality života v různých typech prostředí a praktická otázka o zajištění elementárního civilizačního standardu lidí žijících v

perifériích, nebo obecně ve venkovském prostoru s řídkou sítí center vybavenosti“
[Musil 2008: 35].

Pro určité komplexní pochopení života jedince, především s ohledem na jeho kvality života, je nutné se zaměřit na všechny zmiňované ekvivalenty. Na místě je také nutné se zaměřit podle autora Musila na vybavenost. Výzkum, který je proveden v praktické části práce, se snaží kvalitativními rozhovory dospět k závěru, který pojme celkový způsob života jedince.

2.3 Teorie geografie času

Geografie času se snaží nejen popsat jednotlivé děje v prostoru, ale zohlednit zde i časové hledisko. Můžeme předpokládat, že spojení těchto dvou atributů se vzájemně ovlivňuje. Pokud bude člověk bydlet v periferní oblasti a muset každé ráno dojíždět do práce, bude se jeho časový rozvrh sestavovat jinak než časový rozvrh člověka, který bydlí v centru města a do práce chodí pěšky deset minut. Tato časová dotace nutná k cestě do práce ovlivní prostorové chování jedince a celkově jeho rozložení času přes den.

První, kdo se zabýval otázkou času z pohledu geografie, byl Törsten Hägerstrand, který ve svém díle - Čas, prostor a lidské podmínky- uvedl soubor základních podmínek, které ovlivňují lidský život. Jednalo se o tyto podmínky: nedělitelnost lidské bytosti, ohraničená délka každého lidského života, omezená schopnost lidské bytosti, každá úloha má svoje trvání, pohyb mezi body v prostoru spotřebovává čas, ohraničená schopnost vměstnat se do prostoru, ohraničená velikost prostoru, skutečnost, že každá situace je nevyhnutelně zakořeněná v minulých situacích [Ira 2001: 232].

Z hlediska pojmů geografie času využívá Hägerstrandův síťový graf časoprostorových drah jedinců, ve kterém se prvně objevuje koncept stanice. Stanice (station) jsou prostředí, lokality, ve kterých dochází k realizaci určitých aktivit, a jsou definované relativní prostorovou stabilitou a současně časovou nestálostí [Osman 2010: 36].

Dalším důležitým pojmem se kterým se setkáváme v této disciplíně je projekt.

Definice pojmu projekt: „soubor aktivit, které vedou, respektive je o nich předpokládáno, že by měli vést, ke stanovenému cíli. Tento soubor aktivit směřujících k jednomu určitému cíli musí být logicky a záměrně provázán, což však neznamená, že tyto aktivity na sebe musí nutně časově a prostorově navazovat. Projekt samozřejmě skrze své aktivity nutně podléhá základním časoprostorovým podmínkám (conditions) a omezením (constraints)“ [Osman 2010: 42].

Základní princip geografie času můžeme přiblížit na příkladu mapy. Mapa obecně v geografii zachycuje určitou strukturu krajiny či nějaké oblasti v jednom okamžiku. Jedná se tedy o určitý časový bod. Pro nastínění určitého vývoje je potřeba několik map pro stejné území v různých časových okamžicích. Komplexní informace, ale nezískáme. Známe pouze několik konkrétních okamžiků v čase, to jak vypadal vývoj mezi jednotlivými okamžiky, nevíme. Oproti tomu časově-prostorová mapa může vysledovat pohyb jedince v prostoru a čase. Jeho pohyb je zaznamenán a do mapy se promítne jako trajektorie v čtyřrozměrném prostoru. Klasická geografie využívá maximálně trojrozměrného prostoru. Pro potřeby geografie času bylo nutné zařadit čtvrtý rozměr a to čas. Ve výsledku pak na jedné straně stojí klasická mapa, která zachycuje danou oblast v jednom časovém bodě a časoprostorová mapa, která je podkladem pro síťový model, kdy jedinec je reprezentován jako celistvá dráha [Roubalíková 2009: 19-21].

Geografie času hraje svou významnou úlohu v této bakalářské práci.

Ve výzkumu bakalářské práce se zaměřujeme na člověka, který se pohybuje v čase a prostoru. Otázky, které se v samotném výzkumu objevují, jsou zaměřeny například na denní návyky, kolik času tráví na určitých místech, jak daleko musí dojíždět. Jedná se tedy o konkrétní stanice, které využívá geografie času - jak se jednotlivý člověk dlouho zdržuje na určitých místech, za jakých cílem (projektem) využívá navštívení jednotlivých míst. K pochopení jednotlivých dějů je nutno zacílit a zohlednit nejenom prostorovou mobilitu, ale využít i časové hledisko.

Můžeme zmínit autora Mulíčka, který ve svém díle - Prostorové vzorce postindustriálního Brna – uvádí důležitost časového faktoru na příkladu při transformaci města. Každé místo se neustále vyvíjí nejen v prostoru, ale i čase. Znamý

autor Harvey (1994) vycházející z práce M. Foucalta tvrdí, že soustředění se na prostor bez vztahu k času způsobuje, že prostor se jeví jako něco mrtvé, fixní, nedělitelné, nemobilní [Ira 2001: 231].

Každodenní pohyb jedince je ovlivňován v jakém prostředí se nachází, zda se jedná o městský prostor či periferní oblast. Můžeme tedy předpokládat, že každý pohyb, který uskutečňujeme, je nejen ohraničený délkou svého trvání, ale je také ohraničen prostorem, ve kterém probíhá.

2.4 Výzkumná obec

2.4.1 Základní charakteristika

Obec, která byla vybrána do praktické části práce, byla zvolena záměrně. Převážně z hlediska její geografické polohy, kdy dostupnost do této obce je obtížná. Obec Jesenný se nachází v Libereckém kraji v okrese Semily. Podrobněji se nachází na Jesenickém potoce nad levým břehem řeky Kamenice. Z geografického hlediska leží na rozhraní Českého ráje a Podkrkonoší. Atraktivní zajímavostí je zatopený vápencový lom, který je známý a hojně navštěvovaný potápěčskou lokalitou [David, Soukup 2008: 109]. Větší města, která se nachází v okolí Jesenného, jsou: Semily, Vysoké nad Jizerou, Železný Brod (Obrázek č. 1).

Obec získala svůj název podle zdejšího bohatého výskytu jasanů. Dříve, zde býval zámek a pivovar, dnes již tyto budovy dávno neslouží svému účelu. Samotná obec Jesenný není pro turisty oblíbená. Nejbližší lákavou turistickou zajímavostí, výletníky hojně navštěvovanou, jsou Bozkovské dolomitové jeskyně, které jsou vzdálené asi 2 km od obce [Möller, Šturm 2015: 195].

V obci Jesenný ke dni 1. 1. 2015 žilo 479 obyvatel. Z toho 247 bylo mužů a 232 žen (Tabulka č. 1). S ohledem na vyjížďku do zaměstnání a do škol bylo zjištěno Český statistickým úřadem, ke dni 26. 3. 2011, že vyjíždí z obce Jesenný 94 obyvatel. Z toho 63 obyvatel vyjíždí do zaměstnání a druhou skupinou jsou žáci, studenti a učni, kteří tvoří složku 31 osob (Tabulka č. 2). Nejvíce zastoupena je obec dojížďky Semily a Vysoké nad Jizerou u obou zkoumaných skupin.

2.4.2 Jesenný zastávka ČD

Vlaková zastávka Jesenný leží na železniční trati Železný Brod - Tanvald. Do provozu byla uvedena již v roce 1875, kdy byla první zastávkou vlaků jedoucích ze Železného Brodu do Tanvaldu. Leží v nadmořské výšce 323 m v osadě nazývané Bohuňovsko. Zmiňovaná osada se nachází zhruba 2 km od obce Jesenný (Obrázek č. 2). Vlaková zastávka se nachází v údolí a je obklopena kopci a hlubokými lesy. Řeka, kterou můžeme vidět na obrázku dvě, je nazývána Kamenice [Möller, Šturm 2015: 64]. Během 140 let se postupně měnil název vlakového nádraží. Od různých názvů jako byl Engenthal, Jesenný nad Kamenicí, Jesenný - Bozkov získal roku 1961 již dnešní název Jesenný [Möller, Šturm 2015: 64].

2.4.3 Porovnání spojů

Do obce Jesenný se můžeme vydat vlakovým či autobusovým spojem. Tabulka 3. zobrazuje spoje na trase Jesenný- Semily. Podle Českého statistického úřadu je právě obec Semily nejčastější dojezdovou obcí obyvatel Jesenného. Zastávka vlaku není přímo v obci, proto je na místě připočítat zhruba 30 minut pěší chůze na vlakovou zastávku. Cena jízdy v dopravních prostředcích, ať se jedná o první dopravní prostředek vlak nebo druhý dopravní prostředek autobus, je v podstatě totožná. Na trase Jesenný- Semily jezdí ve všední dny třináct vlakových spojů a jedenáct autobusových spojů. V opačném směru se pak jedná ve všední dny o jedenáct vlakových spojů a deset autobusových [Idos, únor 2016].

V tabulce 4. je ukázána trasa Jesenný- Vysoké nad Jizerou. Vysoké nad Jizerou je druhá nejčastější obec dojížděky. Vlakový spoj, zde nejede. Je tedy možné se dostat do tohoto místa pouze autobusovým spojem. Ve všední dny jezdí na trase Jesenný- Vysoké nad Jizerou, deset autobusových spojů a v opačném směru osm spojů [Idos, únor 2016]. Vysoké nad Jizerou je vzhledem k dojezdové vzdálenosti bližší než obec Semily.

Vzhledem k porovnání variant spojů můžeme vyvodit závěr, který ukazuje na obec Semily jako dostupnější z hlediska možností dopravy. Obec Vysoké nad Jizerou je blíže položeno k obci Jesenný, ale vzhledem k absenci vlakové dopravy je tato obec hůře dostupná. Můžeme, ale říci, že vzhledem k četným časovým spojům by neměl být problém se za určitými službami do zmiňovaných měst dostat. Vzhledem ke kratší

dojezdové vzdálenosti do Vysokého nad Jizerou je jízdenka levnější než do obce Semily.

3. Postup a výzkumné metody

3.1 Cíl a výzkumné otázky

Hlavním cílem práce bylo zjistit hodnocení nutnosti každodenní dojížděky a možnosti využití času stráveného v dopravním prostředku. Dalším cílem práce bylo najít souvislost mezi nutností dojíždět a očekáváním od obce, ve které bydlí.

V rámci projektu byla vybrána obec Jesenný z důvodu vysoké míry každodenní mobility občanů. Konkrétně jsou v práci stanovené cíle, které jsou zkoumány komparativně u dvou sociálních skupin. První skupinou je mládež, která je nucena dojíždět do školy. Druhá zkoumaná skupina jsou dospělí, kteří dojíždí do zaměstnání.

Byly formulovány tři základní výzkumné otázky:

- 1) Existuje v obci dostatečné množství dopravních příležitostí s ohledem na nutnost dojížděky jednotlivých sociálních skupin, a jakým způsobem se vyjednává o obsluze obce veřejnou dopravou?
- 2) Jakým způsobem tráví čas sociální skupiny v dopravním prostředku?
- 3) Jak hodnotí obyvatelé obce nutnost dojíždění ve vztahu s kvalitou života na venkově?

3.2 Metoda a technika sběru dat

V teoretické části bakalářské práce jsem uvedla některé výzkumy, které se zabývají podobnou tematikou a tedy horizontální mobilitou vybraných sociálních skupin. Tyto výzkumy byly provedeny různými způsoby. Můžeme, ale říci, že převážná většina byla provedena kvalitativními rozhovory s možností dalšího grafického zpracování.

Při výzkumu v praktické části bakalářské práce jsem zvolila metodu kvalitativního výzkumu.

Kvalitativní výzkum se provádí pomocí delšího a intenzivního kontaktu s terénem nebo situací jedince či skupiny jedinců. Tyto situace jsou obvykle banální nebo normální, reflektující každodennost jedinců, skupin, společností nebo organizací [Hendl 2005: 51].

V samotném výzkumu jsem se snažila poznat obec a všechny její stránky. Navštívila jsem obchod, který se v obci nachází. Dále jsem se zúčastnila pravidelné akce a navštívila koupaliště, které v těchto ročních měsících je uzavřené.

Samotné dotazování probíhalo v podobě polostrukturovaného rozhovoru. Tento rozhovor se vyznačuje definovaným účelem, určitou osnovou a velkou pružností celého procesu získávání informací [Hendl 2005: 164]. V průběhu rozhovoru jsem otázky různě formulovala a snažila se přizpůsobit vše aktuální situaci. Tyto rozhovory byly nahrány na mobilní telefon a následně přepsány v programu F4. Doba sběru dat byla 2 měsíce. Konkrétně se jednalo o měsíce únor a březen.

Rozhovory byly prováděny na různých místech. Snažila jsem se provést rozhovory v prostředí, které bylo pro respondenta pohodlné a známé. Všechny rozhovory se odehrávaly ve vybrané výzkumné obci. Nejčastějším prostředím provedení rozhovoru byl domov respondenta. Další méně časté místo bylo venku na lavičce u koupaliště nebo v sokolovně. V rozhovoru byly položeny otázky, které nutí respondenta přemýšlet o dané problematice. Bylo mu proto nutné při těchto otázkách nechat dostatek času k promyšlení dané situace.

Během celého rozhovoru jsem se snažila dělat si krátké poznámky. Tyto poznámky mi sloužily k lepší orientaci v rozhovoru a ke komplexnímu pohledu na život respondenta.

Tvorba scénáře:

Pro samotný výzkum byly vytvořeny dva scénáře. První scénář byl určen starostovi obce. Druhý scénář byl potom zaměřen na sociální skupiny ve vybrané obci. Scénář pro pana starostu obsahoval pět oblastí:

- 1) představení obce,
- 2) spolupráce s krajem,
- 3) občané a doprava,
- 4) služby obce,
- 5) volný čas v obci (Příloha 3).

Hlavním cílem scénáře starosty bylo zjištění kvality dopravní obslužnosti obce. Dalším tématem bylo zjištění možností a kroků, které obec provádí na zlepšení kvality dopravní obslužnosti. Na druhé straně, zda se občané zajímají o problémy spojené s dopravou a jestli od nich vychází iniciativa na zlepšení.

Scénář pro sociální skupiny byl rozdělen do 5 zkoumaných oblastí:

- 1) seznámení s respondentem,
- 2) mobilita,
- 3) kvalita cestování,
- 4) denní rytmus,
- 5) služby obce (Příloha 4).

Každé téma bylo zastoupeno čtyřmi až pěti otázkami. Oblasti, který byly zkoumány pomocí scénáře byly zvoleny záměrně. Hlavním důvodem bylo komplexní pochopení života respondenta - jeho denní návyky, nejčastější důvody cestování, spokojenost v oblasti služeb. Všechny otázky byly otevřené, tudíž se respondent mohl zamyslet a odpovědět podle svého názoru.

Scénář pro sociální skupiny byl utvořen ve dvou verzích z důvodů následné komparace sociálních skupin. Obě verze jsou však svými částmi totožné. Výsledky tudíž bude možné porovnávat.

3.3 Cílová skupina a vzorek respondentů

Cílová skupina byla rozdělena do dvou skupin. Prvním subjektem je mládež a druhým jsou dospělí. Nejvýraznějším aspektem pro rozdělení na tyto dva subjekty je absence řidičského průkazu u sociální skupiny mládež.

První skupina - mládež, tedy respondenti ve věku 15-18 let – členové skupiny jsou ve většině případů závislí na veřejné dopravě.

Druhá skupina - dospělí ve věku nad 25 let – členové v této skupině nejsou závislí na veřejné dopravě, mají ovšem zhoršenou dostupnost do práce a využívají v převážné většině případů osobní automobil.

3.4 Sběr dat

Při hledání respondentů do výzkumné práce jsem využila svých vlastních kontaktů. Další, kdo mi pomohl při hledání vhodných respondentů, byl starosta obce. Starosta obce mi také doporučil některé respondenty. Ostatní respondenti mi byli doporučení respondenty z již uskutečněných rozhovorů. Po získání kontaktu na tyto osoby, mě žádný z dotázaných respondentů neodmítl.

Jedna z těžších částí výzkumu bylo dostat se do obce veřejnou dopravou. Vzhledem k absenci vlastního auta bylo těžké vymyslet čas, který se hodil respondentovi i mně. Jeden rozhovor se uskutečnil při cestě z vlakového nádraží, kdy nám cesta trvala třicet minut. Respondenta jsem oslovila při výstupu z vlaku. Nebylo těžké získat důvěru a svolení k rozhovoru.

Většina rozhovorů proběhla v klidném prostředí. V některých případech se stalo, že musel být rozhovor pozastaven z důvodu vyrušení. Nebyl však narušen průběh rozhovoru. Často byly respondenti na začátku rozhovoru v rozpacích. Vysvětlila jsem jim, že chci slyšet především jejich subjektivní názor. Jak oni sami danou situaci vnímají.

Všichni respondenti žijící v obci, daného věkového rozpětí, jsou nuceni někam dojíždět. Nestalo se proto, že by získaný kontakt nebyl využit pro rozhovor. Při pilotním rozhovoru jsem si všimla několika chyb, které jsem ve scénáři musela následně opravit. V průběhu samotných rozhovorů jsem si neuvědomila, že na jednu

otázku někteří respondenti neznají odpověď. Jednalo se o otázku „*Domníváte se, že dojíždění z venkova do města je levnější než doprava po městě?*“ (scénář rozhovoru). Bylo tedy nutné danou problematiku respondentovi osvětlit a uvést příklad, který následně respondentovi pomohl vše pochopit. Nakonec byl schopen na otázku sám odpovědět.

Celková délka rozhovorů byla různá. Práce s lidmi mladšího věku byla náročnější, než s dospělými respondenty. Rozhovory s mladší skupinou byly často kratší než s druhou skupinou. Starší respondenti byli mnohem více otevření a nebáli se mluvit.

3.5 Zpracování dat

Celkem jsem provedla třináct rozhovorů o různé délce. Rozhodla jsem se využít programu MAXQDA, který mi přišel nejpřehlednější. Do programu jsem nahrála postupně přepsané rozhovory. Dále jsem rozhovory kódovala. Nejprve jsem zakódovala vše v pracovní verzi, kdy jsem si vytvořila několik základních kódů.

Poté jsem hledala souvislosti mezi jednotlivými kódy. Příklad kódování je umístěn v přílohách (Příloha 5).

4. Výsledky

4.1 Popis a výpovědi respondentů

Nyní následuje kapitola, kdy budou jednotlivé rozhovory popsány. Celkem bylo provedeno třináct rozhovorů. Na začátku kapitoly je uveden rozhovor se starostou obce, dále pak deskripce první skupiny - mládeže a následně skupiny dospělí. Kvůli zachování anonymity respondentů nejsou níže uvedena jména, pro označení respondentů slouží čísla.

4.1.1 Deskripce rozhovoru starosta

Starosta obce hodnotí dopravu jako špatnou. Silniční doprava není vyhovující a vlaková doprava je vzdálená od obce. Nejčastěji jedou autobusy do Semil, kde je pracovních příležitostí málo. Vlastnictví auta je v této obci nutností. Nejčastěji lidé dojíždí do Turnova a do oblasti Maloskalska. Podle názoru starosty je nesmyslné dojíždět do Jablonecka nebo Liberecka. Názory občanů na spokojenost s místní dopravou, nejsou zjišťovány. Převážná většina se řeší místní znalostí.

Z rozhovoru se starostou je patrné, že obec Jesenný do jízdního řádu nezasahuje – jak návrh přijde, tak ho obec přijme, neuplatňuje dále žádné nároky. Dle slov starosty jsou dopady požadavků na změnu jízdního řádu minimální a ochota ze strany firmy, která jízdní řády navrhuje, chybí. Požadavky od občanů na určité změny spojů v minulosti starosta nezaznamenal. Co se týče příspěvků, platí obec pouze fixní částku za jednoho občana krajskému úřadu.

Z rozhovoru se starostou obce vyplývá, že v obci žijí převážně starousedlíci. Nejvíce je tedy využívána dopravní obslužnost seniory a dětmi, které dojíždí do škol. I s ohledem na všechna roční období starosta obce uvádí, že dostupnost k vlakové zastávce je dobrá.

S bezpečností v obci Jesenný problém není. Základní služby, které obec poskytuje:

- lékař - dojíždí do obce jednou týdně,
- obchod s potravinami - má otevřeno i o víkendech,
- knihovna- otevřena jednou týdně,
- pošta- otevřena každý den kromě víkendů.

Další službou, která obec poskytuje je vydávání Jesenského občasníku.

Spolky, které je možné navštěvovat, tvoří dobrovolní hasiči a myslivci. Tyto spolky čítají kolem třiceti lidí. Další spolky jsou spojeny se sousední obcí Bozkov, například spolek zahrádkářů. Akce pořádané obcí jsou většinou spojené se spoluprací určitého spolku.

4.1.2 Deskripce rozhovorů skupina mládež

Respondent 1

muž, 17 let, základní vzdělání, studuje střední školu

Respondent má dva sourozence, chodí do školy do Semil. Matka je na mateřské dovolené, otec pracuje v Mnichově Hradišti, kam dojíždí vlakem. Auto doma nemají.

Respondent každý den dojíždí do Semil autobusem nebo vlakem. Cesta mu trvá půl hodiny autobusem, od doby kdy nastoupí na zastávku v obci. Cesta vlakem je pro něj náročnější z důvodu jednoho přestupu v Železném Brodě. Tato cesta vlakem mu trvá čtyřicet pět minut.

Dojíždění do školy mu nevádí. Cestu od zvoleného dopravního prostředku využívá k nákupu potravin. Ve zvoleném dopravním prostředku se buď učí, nebo se baví s kamarády. Za volnočasovými aktivitami musí dojíždět do Bozkova a do Semil.

Volnočasové aktivity v obci Jesenný nenavštěvuje, není členem žádného spolku v obci. Jediné, co v obci využívá je koupaliště. Nejvíce mu v obci chybí fotbalové hřiště. S ostatními službami je spokojen.

Respondent 2

žena, 18 let, základní vzdělání, studuje na gymnáziu

Respondentka se do obce Jesenný přistěhovala v jedenácti letech. V dětství do obce dojížděla každý víkend za babičkou. První stupeň základní školy absolvovala v Jablonci nad Nisou. Druhý stupeň základní školy navštěvovala ve Vysokém nad Jizerou, z důvodu lepší dopravní dostupnosti autobusem z Jesenného.

Z jejího pohledu je zdejší škola kvalitnější než škola v Semilech. Žije v rodinném domě spolu s rodiči dvěma bratry a přítelem. V osmnácti letech vlastní auto, které zdělila po matce.

V současnosti navštěvuje každý den gymnázium v Semilech. Kombinuje cestu autobusem a vlastním automobilem. Při volbě jízdy vlastním autem do školy vozí dva spolužáky, kteří jí platí každou jízdu. Cenu jízdy autem stanovila pro spolužáky menší, než je cena jízdenky v autobuse.

Cesta do Semil do školy jí trvá půl hodiny autobusem. Po dovršení osmnácti let a zdělení automobilu, jí cesta do školy trvá dvacet minut. Cesta do školy při využití automobilu ji neomezuje. Při volbě dopravního prostředku autobus využívá cestu pro učení se. Sama, ale konstatuje, že se toho nikdy moc nenaučila.

Zájmové kroužky v Jesenném nenavštěvuje, chodí do spolku dobrovolných hasičů do Bozkova. Za dalšími aktivitami dojíždí do Semil, kde hraje na klavír. Zde navštěvuje i kino a divadlo. Pro větší nákupy a obohacení šatníku jezdí do Liberce.

S výběrem potravin v místním obchodě je spokojená. Největší výhodu spatřuje v otevírací době. Respondentka má pocit, že lidé v obci jsou pasivní a nemají zájem založit kroužek pro děti, které následně musí dojíždět jinam. Iniciativa od respondentky již vzešla, ale nesešla se s pozitivním ohlasem.

Respondent 3

muž, 17 let, základní vzdělání, studuje střední školu

V obci žije šestnáct let, přistěhovali se, když mu byl jeden rok. Přestěhovali se z bytového domu v Jesenném do rodinného domu se zahradou. Nyní bydlí v domě s dalšími třemi lidmi - rodiče a devítiletá sestra.

Základní školu začal navštěvovat v Jesenném, kde strávil jeden rok. Od druhé třídy chodil do školy ve Vysokém nad Jizerou. Od té doby také jezdil do školy sám autobusem. Zde dále začal studovat střední školu, na které studuje i nyní. K dojížděcí využívá výhradně autobus vzhledem k absenci řidičského průkazu. Každodenní cesta do školy mu trvá dvacet minut. Čas, který stráví v dopravním prostředku, se snaží využít k učení nebo k poslechu hudby. Dojížděčku hodnotí jako nutnost. V žádném

ohledu ho však neomezuje. Další možností dopravy, kterou využívá, je spolujízda na motorce. Jiné cesty podniká do Semil, kde má babičku a kamarády. Vlák nevyužívá.

Po příjezdu domů musí zatopit a postarat se o mladší sestru. Z volnočasových aktivit navštěvuje v zimě florbal a v létě chodí trénovat jako dobrovolný hasič. Pravidelně se účastní dobrovolných brigád pořádaných obcí. S místním obchodem a jeho výběrem zboží je spokojen. Po případném uzavření obchodu za dva až tři měsíce bude nucen jezdit do Vysokého nad Jizerou nebo do Bozkova. Předpokládá, že v tomto směru bude omezen.

Respondent 4

žena, 16 let, základní vzdělání, studuje střední školu

V obci Jesenný žije od narození. V jejich rodinném době bydlí spolu s rodiči a sestrou. První stupeň základní školy absolvovala v Jesenném, na druhý stupeň základní školy dojížděla autobusem do Semil. Důvodem jejího výběru základní školy v Semilech byli kamarádi.

Nyní cestuje vlakem do Nymburka, kde chodí na střední školu, navštěvuje obor asistent zubního technika. Do školy jezdí výhradně vlakem. Tuto cestu absolvuje dvakrát týdně. Přes týden bydlí v Nymburce. Cesta jí trvá hodinu a půl. Tuto dobu využívá na konverzaci s kamarádem, kterého by jinak neviděla. V neděli večer odjíždí na internát a vrací se v pátek, kdy má školu do půl jedenácté. Problém, který ji omezuje, je dlouhá cesta na vlak. Ve většině případů má větší zavazadlo, proto na vlakovou zastávku a posléze i zpět pro ni jezdí rodiče vlastním automobilem.

Akcí pořádaných obcí se účastní. O víkendech, kdy je v obci, se zapojuje i do organizace a chodí pomáhat s průběhem akcí. Dříve pomáhala i v týdnu. Do obchodu v obci chodí nakupovat. Za dalšími kroužky dojížděla do Semil, kde navštěvovala keramiku a mažoretky.

Respondent 5

muž, 17 let, základní vzdělání, studuje střední školu

V obci žije sedmnáct let, nyní studuje střední školu ve Vysokém nad Jizerou, obor opravář lesních strojů. V rodinném domě, ve kterém bydlí, žijí jeho rodiče

a jednadvacetiletá sestra. Spolu s dědou se starají o hospodářství. Otec respondenta hodně pracuje, takže starání se o hospodářství připadá na něho a jeho dědu.

Základní školu navštěvoval do páté třídy v Jesenném. Druhý stupeň absolvoval ve Vysokém nad Jizerou, kde dále pokračuje studiem střední školy. Dopravní prostředky, kterými má možnost dojíždět do školy jsou autobus, motorka nebo auto, kterým jezdí s kamarády. Vlakovou dopravu nevyužívá. Cesta do školy mu trvá dvacet minut autobusem. Při volbě spolujízdy automobilem s kamarádem deset až patnáct minut. Cesta do školy ho nyní omezuje z důvodu absence kamarádů s řidičským průkazem. Na druhé straně při volbě autobusu musí dlouho čekat po škole na spoj. Nejčastěji v autobuse spí nebo využívá mobilní telefon. Při spolujízdě automobilem nejčastěji si povídá s kamarády. Cesta do školy mu nevádí.

Při volnočasových aktivitách ho dojíždění neomezuje. V obci navštěvuje v zimě florbal a v létě chodí trénovat jako dobrovolný hasič. Po příchodu domů se musí postarat o hospodářství. Další aktivitou, za kterou musel dojíždět do Semil, bylo judo. Nyní navštěvuje volnočasové aktivity jenom v obci. Dále se v obci se účastní dobrovolných brigád, které se pravidelně konají - například v létě, kdy se stará o údržbu koupaliště. Místní obchod moc nenavštěvuje, spíš čeká, co mu rodiče nakoupí. Nikam za nákupy nedojíždí. Na placenou brigádu chodí v obci do autodopravy.

Respondent 6

žena, 16 let, základní vzdělání, studuje střední školu

Respondentka prožila dětství v Semilech, nyní žije s rodiči v rodinné chatě v Jesenném. Nemá žádného sourozence, rodiče dojíždí do dvou měst do Semil a Turnova.

Respondentka každý den dojíždí do Semil na střední školu. S ohledem na dopravní služby nejčastěji využívá spolujízdu v autě s jejím otcem, který dojíždí také do Semil. Na zpáteční cestu volí variantu autobus. Cesta jí trvá autobusem půl hodiny. Při volbě spolujízdy s otcem dvacet minut. Cestu autobusem k ničemu konkrétnímu nevyužívá. Respondentka uvedla, že nejčastěji kouká z okna. Při častějším využití spolujízdy

s otcem uvedla, že jí dojíždění neomezuje, spíše zastává názor, že jí vyhovuje. Má možnost nákupů v Semilech, zde navštěvuje i volnočasové aktivity.

V obci Jesenný se nezúčastňuje akcí, ani nenavštěvuje spolky. Největší místo koncentrace lidí v obci považuje koupaliště. Do místního obchodu chodí nakupovat, ale raději využívá služeb v Semilech. S ohledem na dění v obci konstatuje, že pro ni se zábavné akce nedějí.

4.1.3 Deskripce rozhovorů skupina dospělí

Respondent 1

žena, 43 let, vzdělání střední škola s maturitou

Respondentka a její manžel se narodili a vyrůstali v Jablonci nad Nisou, kde respondentka nyní pracuje. V obci žijí osm let. Od roku 1999 začali opravovat dům tady v obci, od roku 2008 zde žijí natrvalo. Respondentka s manželem mají tři děti ve věku deset, dvanáct a osmnáct let. Nyní jich v rodinném domě žije šest spolu s přítelem dcery. Dvě děti chodí do školy v Jesenném, třetí je samostatné.

Každé ráno dojíždí do Jablonce nad Nisou. Do práce by se jinak než autem nedostala. Celkem jí cesta do práce zabere 30 minut. V zimním období musí počítat s časovou rezervou. Silnice jsou ve špatném stavu v okolí obce, proto jí to časově omezuje. Respondentka nebere čas strávený v automobilu jako ztrátový. V rozhovoru uvedla, že je to nutnost. Někdy čas využívá k tomu, že občas telefonuje. Určitě by práci nezměnila z důvodu změny bydliště. Líbí se jí klid, který obec skýtá. Nebojí se své syny pouštět ven a nemusí se bát, že by je zajelo auto. Dojíždění respondentku limituje v aktivitách, které by chtěla vykonávat. Většinou přijíždí domu pozdě večer.

Pravidelné volnočasové aktivity vzhledem k pracovní době, která je proměnlivá, nemůže vykonávat. Její běžný den začíná přípravou svačín pro všechny členy rodiny, potom jde do práce. Při návratu z práce většinou stihne jenom úkoly s dětmi a večeři. Ráno děti chodí samy do školy, určitý pravidelný režim se vyskytuje pouze o víkendech. Vzhledem k časovým možnostem se respondentka nezapojuje do spolků v obci, ale její manžel ano. Nejraději nakupuje v místním obchodě, ale pouze základní potraviny. Pro větší nákup jezdí do Semil, kde se nachází supermarket. Služby, které

obec nabízí respondentce, stačí. S ohledem na její pracovní dobu by změnila pouze otevírací dobu pošty. Společenských akcí, které obec pořádá, se zúčastňuje. Její děti chodí na kroužek výtvarné výchovy a každou středu hrají v místní sokolovně florbal.

Respondent 2

žena, 42 let, vzdělání střední škola s maturitou

Respondentka vyrůstala v obci Jesenný. Nyní tady i pracuje. Dříve měla zaměstnání v Semilech, kam musela denně dojíždět. V její domácnosti žijí čtyři lidé. Respondentka nemá žádné děti. Dříve, když dojížděla do Semil, využívala všech tří dopravních prostředků, které obec nabízí. Preferuje autobus nebo auto, které vlastní. Vlák je podle respondentky z ruky a cesta je zbytečně dlouhá.

Při cestě autem se soustředí na řízení, ale při jízdě autobusem přemýšlí, co kde koupit nebo co je potřeba zařídit. Cesta do Semil trvá autobusem čtvrt hodiny až dvacet minut.

Silnice k vlaku je ve špatném stavu. Je to silnice třetí třídy, která není moc dostupná ani v létě. Je potřeba vyhýbat díram v silnici a v zimě auta uhladí sníh a dostat se k vlaku je také velký problém.

Podle respondentky obec poskytuje dostatek služeb. Jedině za nákupem oblečení musí vyjždět do města, ale základní služby v obci jsou.

Její běžný den začíná ráno odchodem do práce. Vrací se kolem třetí, čtvrté hodiny odpolední. Po návratu domů uklízí a dělá večeri. Pravidelnost dne je pro ni důležitá, ale většinou se u večere nesejdou všichni, pouze občas.

Žádný spolek v obci nenavštěvuje, ale ví, že v obci jsou. Za nákupy jezdí do města pouze, když potřebuje větší nákup, základní potraviny nakupuje v místním obchodě.

Respondent 3

muž 34 let, vzdělání vysokoškolské

Respondent žije v obci od narození. Bydlí v rodinném domě s rodiči a s přítelkyní. Dříve dojížděl za prací do Semil, ale od roku 2011 dojíždí každý den do obce Železný Brod. Cesta do Semil byla kratší okolo patnácti minut, nyní dojíždí okolo dvaceti minut autem. Cesta autem pro něho představuje ztrátový čas s odůvodněním, že když

člověk zvolí jiný druh dopravního prostředku, ať už vlak nebo autobus, tak si může něco přečíst. Tyto dopravní prostředky však při cestě do zaměstnání nevyužívá. V zimě musí vyhazovat sníh před garáží, to ho omezuje.

Žádné volnočasové aktivity v Jesenném nenavštěvuje, spíše dojíždí jinam. V obci se neangažuje do žádných akcí, soustřeďuje se spíše na Semily. Hlavním důvodem jsou každodenní pozdní příjezdy domů. O víkendech je mimo obec. Doma mají dvě auta. Pravidelný režim je důležitý, ale neřeší to. V místním obchodě nenakupuje, když přijede domů, je už zavřeno. Nakupuje při cestě z práce.

Za všemi službami jezdí mimo obec. V Jesenném moc času netráví, to je hlavní důvod, proč nenavštěvuje služby, které obec nabízí.

Respondent 4

žena, 40 let, středoškolské vzdělání s maturitou

Respondentka od narození vyrůstala v Jesenném. Jako dítě chodila do místní základní školy, dále se učila na druhém stupni základní školy v Semilech a střední školu absolvovala v Jablonci nad Nisou. Je zvyklá celý život dojíždět. Nyní s manželem bydlí v Jesenném, má dvě děti, které navštěvují třetí a pátou třídu. Dětství v Jesenném se jí líbí, nejvíce klid, který v místě panuje.

V dnešní době pracuje v Turnově, kam nejčastěji dojíždí autem. Další možnost, kterou využívá je autobusový spoj, kdy jede do Semil, tam přestoupí na jiný autobus směr Turnov.

Nyní jí cesta do zaměstnání trvá třicet minut při jízdě autem. Při volbě autobusu jako dopravního prostředku jí cesta trvá čtyřicet pět minut. Cestu autobusem nepovažuje za ztrátový čas. Respondentka uvedla, že pokaždé v autobuse někoho potká a může si s ním popovídat. Cestu autem využívá z důvodu vyřizování vlastních záležitostí nebo kvůli nákupu.

Dříve dojížděla do zaměstnání do Semil. Děti chodí pěšky do místní školy, tudíž je nemusí vyzvedávat. Velkou roli v jejím životě hraje babička (maminka respondentky), která se stará o děti, když jsou rodiče v zaměstnání. Babička se o děti postará, aby měla

respondentka čas na volnočasové aktivity. Respondentka chodí cvičit v Jesenném, ale má zároveň možnost navštěvovat cvičení v Semilech.

Respondentka se domnívá, že denní režim rodiny se dá naplánovat. Také uvádí, že v období, kdy jsou děti ještě malé, se daří organizaci rodiny naplánovat lépe než při jejich dospívání.

Základní potraviny nakupuje respondentka v místním obchodě. Další potřebné věci kupuje při cestě z práce v supermarketu v Semilech. Respondentka je se službami v obci spokojená. Uvádí, že službou, která chybí hlavně dětem je kino, ale využívají kino v Semilech.

Respondent 5

muž, 30 let, vzdělání: vyučen ve dvou oborech

V obci Jesenný bydlí dvacet let, dětství prožil v okolních obcích. Nyní bydlí v bytovce v obci, kde žije spolu s rodiči. Dříve s nimi bydlela sestra, ale nyní zde žijí tři.

Na základní školu chodil do Jesenného, na střední školu potom do Vysokého nad Jizerou. Na střední škole se vyučil ve dvou oborech, prvním z nich byl obor automechanik a poté se vyučil v oboru zemědělské stroje.

Jako hlavní dopravní prostředek využíval dříve autobus, později automobil v kombinaci s autobusem. Nyní pracuje v Tanvaldu a využívá vlastního auta. Vlákem se dopravuje přibližně jednou za rok. Autem mu cesta trvá dvacet minut, při cestě vlakem musí být připočtena cesta na vlakovou zastávku a zpět. Respondent spočítal, že by na cestě z práce a do práce strávil dvě hodiny. Doprava autem se mu proto zdá jednodušší a z časového i finančního hlediska úspornější. Cestu v autě využívá ke každodennímu poslechu zpráv. V obci, kde pracuje, nakupuje cestou do práce a z práce potraviny v supermarketu.

Vlakovou dopravu využíval dříve, když měl brigádu ve firmě v Železném Brodě.

V obci se zapojuje do spolku dobrovolný hasič. Spolupracuje s obcí při brigádách, které pořádá. Vymyslel pro obec občasník, ale nyní do jeho tvorby není zapojen. V občasníku je k vidění souhrn akcí, které se v obci udály, rozhovor se starostou a kvíz s fotografií.

Respondent 6

žena, 44 let, vzdělání střední odborné učiliště

Žije v obci od dvou let. Rané dětství prožila v Jablonci nad Nisou. Má dvě děti, nyní už dospělé. Synovi bude 24 let a dceři 22 let. V jejich domácnosti bydlí všichni čtyři.

Nyní dojíždí do zaměstnání na Malou Skálu spolu se sousedkou. Dříve dojížděla do dalších obcí v okolí jako například Tanvald, Proseč nad Nisou, Jablonec nad Nisou a to autobusem nebo vlakem. Cesta autem jí trvá kolem dvaceti minut s tím, že při volbě vlaku musí být připočtena jak cesta na vlakovou zastávku v obci i na Malé Skále, tak i samotná cesta do práce. Proto tuto variantu využívá minimálně.

Další možnost volby dopravního prostředku, kterou nyní respondentka využívá je kolo. Na kole jí cesta do práce trvá čtyřicet pět minut a cesta z práce jednou tolik, tedy hodinu a půl. K dopravě využívá i autobus, pokud nastane situace, že ji při spolujždě vysadí v Semilech a ona do Jesenného dojede autobusem.

Poslední možností, kterou využívá je vlastní auto, a to když je potřeba dopravit se do práce a sousedka nejede. Vlakovou dopravu v současnosti nevyužívá z důvodu dlouhé cesty z obce k vlakové zastávce a opačně od vlaku do zaměstnání na Malé Skále. Respondentka považuje cestu do zaměstnání jako nutnost.

Základní potraviny nakupuje v místním obchodě, kde se dá mnoho věcí i objednat, například na svátky. Větší nákupy nakupuje cestou z práce nejčastěji v Železném Brodě, kde jsou dva supermarkety.

Respondentka uvádí, že pro ženy v Jesenném není moc příležitostí k návštěvě spolků. Cvičení, které se nabízí v obci, nemůže kvůli nedávné operaci navštěvovat. Jiné aktivity, které v obci byly - například vánoční dílnička, již nefungují.

4.2 Analýza výsledků

V této kapitole jsou shrnuty základní výsledky. Tyto výsledky jsou porovnány z pohledu dvou zkoumaných subjektů.

Na začátku kapitoly je uveden souhrn dojezdových vzdáleností ve dvou tabulkách. V první tabulce „skupina mládež“ se jedná o dojezdové vzdálenosti do školy. Respondenti v rozhovorech uvedli, jak dlouho dojíždí do školy a jakým dopravním prostředkem. Jsou zde uvedeny i varianty spojů, zda využívají pouze vlak nebo autobus, další možností je využití spolujízdy automobilem.

Respondent číslo čtyři (skupina mládež) nedojíždí každý den, ale pouze dvakrát týdně. Jedná se o respondenta, který studuje a přes týden bydlí v jiném městě. Z tohoto hlediska mohou být dojezdové vzdálenosti zkresleny.

Skupina mládež

pořadí	pohlaví	věk	čas	jakým prostředkem	kam
1	Muž	17	30 min./45 min.	autobus/vlak	Semily
2	Žena	18	30 min./20 min.	autobus/vlastní auto	Semily
3	muž	17	20 min.	autobus	Vysoké nad Jizerou
4	žena	16	1 hod. 30 min.	vlak	Nymburk
5	muž	17	20 min./10-15 min.	autobus/spolujízda auto	Vysoké nad Jizerou
6	žena	16	30 min./20 min.	autobus/spolujízda auto	Semily

(Zdroj: Vlastní výzkum)

Skupina dospělí

pořadí	Pohlaví	věk	čas	jakým prostředkem	kam
1	žena	43	30 min.	vlastní auto	Jablonec nad Nisou
2	žena	42	10 min.	vlastní auto	Jesenný
3	muž	34	20 min.	vlastní auto	Železný Brod
4	žena	40	30 min./45 min.	auto/autobus	Turnov
5	muž	30	20 min.	vlastní auto	Tanvald
6	žena	44	20 min.	vlastní auto/spolujízda auto	Malá Skála

(Zdroj: Vlastní výzkum)

V druhé tabulce „skupina dospělí“ můžeme vidět dojezdové vzdálenosti do zaměstnání. Tyto vzdálenosti nejčastěji absolvují respondenti vlastním autem, autobusem nebo spolujízdou automobilem. Vzhledem k časové vzdálenosti se pohybuje v rozmezí od dvaceti do čtyřiceti pěti minut.

Dojezdová místa jsou velice rozdílná. Dále budou rozebrány jednotlivé výzkumné otázky.

1. Existuje v obci dostatečné množství dopravních příležitostí s ohledem na nutnost dojížděky jednotlivých sociálních skupin, a jakým způsobem se vyjednává o obsluze obce veřejnou dopravou?

Pro zjištění odpovědi na první výzkumnou otázku byly provedeny rozhovory se sociálními skupinami. Bylo zjišťováno, jak sociální skupiny subjektivně hodnotí četnost spojů s ohledem na nutnost dojížděky. Dále byla zkoumána dojezdová vzdálenost a varianty dopravních příležitostí. Druhá část výzkumné otázky byla doplněna o rozhovor se starostou výzkumné obce. Otázky byly zaměřeny na spolupráci s krajem, jaká je iniciativa od občanů, zda obec podniká finanční kroky k zajištění dopravní obslužnosti.

Dopravní příležitosti v obci

Ze všech provedených rozhovorů můžeme říci, že využívání veřejné dopravy je rozdílné, s ohledem na autobus a vlak. Autobusové spoje jsou čteně využívány, nejčastější místo dojížděky autobusem jsou Semily a Vysoké nad Jizerou. V obci se nachází čtyři autobusové zastávky. Autobusové spoje se proto stávají dostupné pro všechny věkové skladby. Na druhé straně vlakové jsou využívány méně. Nejčastějším faktorem je obtížná dostupnost k vlakové zastávce. Vlakové spoje využívají lidé, kteří jedou směrem Železný Brod nebo Tanvald.

S ohledem na dopravní dostupnost k vlaku nejsou respondenti spokojeni. Často uváděli v rozhovorech absenci některých lamp „*nevím, protože je to docela daleko a je to takový dlouhý, táhne se to docela možná se někdy bojím, protože kdyby byla fakt tma, protože vím, že tam párkrát i nesvítěj lampy a nebo blikaj*“ (respondent 4, skupina mládež).

Skupina mládež

Sociální skupina mládež nejčastěji dojíždí do Vysokého nad Jizerou nebo do Semil. Tyto dvě lokality jsou dostupné autobusem. Četnost dojížděky do těchto lokalit je z důvodu škol, které se v zde nachází. Respondenti dojíždí do základních škol nebo na střední školy.

S ohledem na varianty spojů respondenti pod osmnáct let zmiňovali „*motorku, autobusem s kámošema, autem*“ (respondent 5, skupina mládež), „*no tak vím o kamarádovi z hasičů, že je z Bozkova a jezdí na integrovku a taky s kamarádem, ale ty se zase střídají ty si to neplatěj, ale jednou vezme auto on a jednou ten druhý, že to jako maj takhlenc*“ (respondent 2, skupina mládež). Respondenti, kteří převršili věk osmnácti let volili variantu automobil.

Většina respondentů z vybrané obce popsala pozitivně každodenní dojíždění. Nevadí jim každodenní cestování, považují ho za nutnost. Jako výhodu každodenní dojížděky hodnotí možnost nakoupení věcí, které doma nejsou „*ani ne, protože doma většinou nic není k jídlu a já si aspoň něco koupím, když jdu do školy to je trochu město, ale takhle nahoru do krámu se mi nechce, takže si aspoň něco koupím v Semilech při cestě no*“ (respondent 1, skupina mládež).

Skupina mládež vlakové spoje využívá minimálně. „*hele já o tom vlaku vím, že tam jenom je, já jsem za těch sedmnáct let ten vlak nepoužil*“ (respondent 3, skupina mládež). Vzhledem k vzdálenosti vlakové zastávky od obce je vlak využíván studenty v minimálním rozsahu. „*auto, autobus, čistě teoreticky i ten vlak jako jo snad jsem do školy ještě vlakem nejela si myslím, protože to je opravdu šílený každý ráno nad půl hodiny jít pěšky, když můžeš jít deset minut vid*“ (respondent 2, skupina mládež). Možnost vlakových spojů mezi obcí Jesenný a Semily existuje.

Kvalita dopravního spojení je závislá na frekvenci spojů. V rozhovoru byla položena otázka, jak lidé hodnotí frekvenci spojů v dané obci a jejich četnost. V některých rozhovorech se objevovala situace, kdy respondenti, kteří navštěvují školu, musí čekat na dopravní prostředek „*no je to takový někdy hodinu a půl čekáme, někdy půl hodiny, jak kdy to vyjde, to je takový na prd no*“ (respondent 5, skupina mládež). Pro zjištění frekvence spojů byla též položena doplňující otázka, zda je možné stihnout

nákup ve větším městě v rozmezí dvou hodin. Na otázku bylo odpovězeno, že bez vlastnictví automobilu tato varianta není možná.

Další problém, který vzniká je časové ohraničení spojů „*no vod těch osmi hodin už nic nejede to zas až ráno, ale jinak je to dobrý*“ (respondent 3, skupina mládež). V rozhovorech se často objevovalo, že rodiče respondentů jsou nuceni dojíždět pro své děti.

Respondentka, které bylo osmnáct let, nyní kombinuje dojížděku vlastním automobilem a autobusem uvádí: „*no tak, což o to ty finance to se ještě daj to zas není tak závratná částka, ale to, že člověk dojíždí, kdybych neměla auto tak prostě sem závislá furt si hlídat čas, takže za hodinu mi to jede, co tady budu dělat ted'ka ujelo mi to, co tady budu dělat a když třeba ted' nedávno jsem auto neměla jeli jsme do divadla se školou vrátili jsme se až po půl osmý autobus už žádný nejede, vlak taky ne a už prostě člověk musí votravovat někoho jinýho třeba rodiče nebo toho přítele, kterej teda pro mě dojede a je to takový obtěžující*“ (respondent 2, skupina mládež).

Z výpovědí respondentů vyplývá, že vždy je potřeba počítat s variantou nedostačující dopravní obslužnosti obce ve večerních hodinách. Je proto na místě zajistit odvoz automobilem. Tato situace vede k značenému omezení využívání služeb mimo obec.

Skupina dospělí

Většina obyvatel z vybrané lokality vlastní řidičský průkaz. Dojezdové lokality jsou velice různé. Ve výpovědích respondentů se objevily lokality Semilsko, Turnovsko, Maloskalsko, Jablonecko. Převážná část respondentů vlastní automobil. V rodině většinou bývají automobily dva.

Nejčastějším dopravním prostředkem je automobil. Pouze ve výjimečných případech volí respondenti jiný dopravní prostředek „*využívám to z důvodu toho, že nemusím řídit ten vlak je fakt vyloženě z toho důvodu, že nemusím sedět za volantem a můžu si dát pivo, když je nějaká akce jinak ne*“ (respondent 5, skupina dospělí).

Další problém nastává v zimních měsících. Respondenti jsou v některých případech nuceni využít jiný dopravní prostředek než je automobil „*v zimě asi ten autobus jede*

jo asi takhle bych to přirovnal, když už není zbylí a prostě když jsou nějaký hluboký mrazy nebo hodně sněhu tak ten autobus vždycky pojede aspoň v uvozovkách, by měl jet jo to auto u toho není daný, že to pojede, prostě to zamrzne a může kolem toho tady člověk v pět ráno nebo ve čtyři ráno běhat a skákat tak asi ten autobus by byl výhodnější nebo ten vlak prostě překlenout nějakou tu dobu no“ (respondent 5, skupina dospělí). Ze všech provedených rozhovorů se skupinou dospělí vyplývá, že automobil je v této oblasti nutností. Pouze v jednom případě uvedl respondent, že jeho matka nevlastní řidičský průkaz. Auto je nutností pro větší nákupy, dojížděku do zaměstnání, poskytnutí služeb. Respondenti primárně volí automobil nebo spolujízdu. Při dalších možnostech autobus nebo vlak.

Častou alternativou způsobu dopravy, která byla v rozhovorech zmiňována, je spolujízda. Lidé využívají pouze jedno auto. Tato varianta je časově i finančně nejvýhodnější *„víceméně jezdí sousedka, který vlastně platíme ee s tím, že když nemůže, tak se dohodneme a vezmu třeba auto já nebo zrovna třeba, když jsem byla u kadeřnice, tak sem musela si jet sama, protože ona se vrací vlastně normálně o půl třetí a vrací se domu, no takže“ (respondent 6, skupina dospělí).*

Další příklad spolujízdy ze skupiny mládež *„no tak vím o kamarádovi z hasičů, že je z Bozkova a jezdí na integrovku a taky s kamarádem, ale ty se zase střídají, ty si to neplatěj, ale jednou vezme auto on a jednou ten druhej, že to jako maj takhlenc“ (respondent 2, skupina mládež). Z hlediska spolujízdy využívají tuto variantu obě dvě skupiny. U skupiny mladí se musí nacházet někdo s automobilem a řidičským průkazem. U skupiny dospělí vzniká odlišný problém a tedy sjednocení pracovní doby *„vím, ale vzhledem k tomu, že to je policajt takže on samozřejmě má směny úplně jinak, takže se nikdy nepotkáme, takže to jsou víceméně lidi s kterejma my co jezděj i lidi vodsad' na ten Tanvald i lidi co jezdí, ale vzhledem k tomu, že dělá v nemocnici tak zas úplně jinak směnuje než“ (respondent 5, skupina dospělí).**

Jako hlavní rozdíl ve využívání veřejné dopravy a vlastního automobilu, hodnotí respondenti samotné trvání cesty. Na jedné straně je cesta autem časově úspornější, na straně druhé, ale vidí problém s využitím času v automobilu. V dopravním prostředku, kterým může být vlak nebo autobus, se mohou respondenti věnovat činnostem, které

v autě nemohou vykonávat „*no tak to se spíš snažím soustředit na řízení*“ (respondent 2, skupina dospělí).

Cesta autem má proto menší využití činností než cesta veřejným dopravním prostředkem. Varianty placení spolujízdy jsou různé. Respondenti platí buď za jednotlivé jízdy, nebo se střídají v použití automobilu. Z výpovědí respondentů vyplývá, že zvolená varianta spolujízdy vyjde nejlevněji. Jedná se tedy o využití jednoho automobilu dvěma a více lidmi.

Starosta obce

Starosta obce v rozhovoru uvedl, že podle něho není dopravní obslužnost v obci dostačující „*no tak samozřejmě je to, jsme začátek hor tady vlastně, takže to je s dopravou tady bída, opravdu ať už silniční spojení, který je někde nevyhovující tak samozřejmě ta vlaková doprava, která je daleko zase od obce*“ (starosta obce).

Podle starosty nejsou zaznamenány návrhy na změny v oblasti dopravy. Sama obec neprovádí žádné hlubší sondování stávající spokojenosti s dopravní obslužností. S ohledem na finanční stránku starosta obce uvádí: „*finančně přispíváme vlastně v rámci, v rámci toho jednotného příspěvku, který se platí krajskému úřadu, který za to spolufinancuje autobusovou dopravu, takže tam platíme tu fixní částku za jednoho občana*“ (starosta obce).

V oblasti dopravy by mohla být větší iniciativa právě od starosty obce. Při vyptávání se v rozhovorech na práci pana starosty bylo častou odpovědí, že je pasivní a daným tématem se nezabývá, případně, že se nezajímá o názory jednotlivých občanů. Pro obec zařídil v určitých oblastech mnoho věcí, ale v dalších ohledech by se mohl o dění zajímat intenzivněji a více se angažovat ve prospěch zde žijících občanů. Jednou z otázek na respondentku bylo, zda by byl její návrh na určitou změnu v obci ze strany starosty vyslyšen. Odpověděla, že by tento návrh vyslyšen nebyl, ale ona sama nic takového nezkoušela, jedná se pouze o její domněnku. Je proto otázkou, zda zmíněná pasivita ze strany obce, respektive samotného starosty, není pouze odrazem pasivity jednotlivých občanů. Můžeme se pouze domnívat, že kdyby občané viděli jasnou aktivitu a iniciativu ze strany obce a snahu s daným problémem něco dělat, jejich

samotná aktivita by mohla být větší. Konkrétně si můžeme uvést vyjednávání o dopravě, kdy obec je pasivní a pouze přijímá daný jízdní řád.

2. Jakým způsobem tráví čas sociální skupiny v dopravním prostředku?

Na tuto výzkumnou otázku se dotazovalo pomocí základní otázky, jak využívá respondent čas v dopravním prostředku. Základním bodem bylo zjistit, jak dlouho cesta danému respondentovi trvá a zda má pocit určitých problémů spojených s každodenním cestováním nebo zda naopak vidí respondent v tomto aspektu pozitiva.

Skupina mládež

V této skupině byly odpovědi podobné. V mnoha případech respondenti uvedli, že doma nemají čas, proto využívají cestu autobusem k učení. Vzhledem k situaci, že v autobuse cestuje hodně dětí, není tato varianta moc výhodná - v autobuse je hluk. Dalším uváděným způsobem využití času v dopravním prostředku je spaní, mluvení s kamarády, poslech hudby atp.

Problémy, které respondentům dojíždění přináší jsou rozdílné „*no vobčas takhle, když se vykašlu na to učit se večer tak to zkouším dohánět takhle, což není dobrej nápad nebo bavení se právě s klukama, když nemám náladu tak si prostě strčím sluchátka do uší*“ (respondent 3, skupina mládež), dalším problémem může být ruch, který v dopravním prostředku panuje „*teda aspoň učila v tom autobuse, ačkoliv v autobuse se toho moc nenaučíš, protože kolem tebe furt někdo řve a ted' s tebou jezděj ty malý pubertáci, který se smějouvideům*“ (respondent 2, skupina mládež).

Respondenti odpověděli, jakými různými způsoby využívají čas strávený v dopravním prostředku „*spím nebo tak spíš na mobilu jak kdy*“ (respondent 5, skupina mládež).

V dnešní moderní době má každé dítě svůj mobilní telefon. Ten využívá nejen jako komunikační prostředek, ale také jako prostředek, který slouží k vyplnění času při cestě dopravním prostředkem. Je proto na místě uvést využití právě tohoto přístroje. V rozhovorech nejčastěji respondenti odpovídali, že využívají mobilní telefon k poslechu hudby. Objevila se zde také varianta respondenta, který vyhledává na mobilním telefonu jízdní řády. Nedílnou součástí dnešní doby je využívání internetu

„využívám těch dvacet minut vlastně využít, takže si popovídáme, pokavad si nepovídáme tak se třeba kouknu, já nevím na internet, pokud chytnu signál, ale jako vcelku ne“ (respondent 3, skupina mládež).

Skupina mládež je specifická účelem dojížděky. Jedná se o dojížděku za vzděláním. Ze souhrnu odpovědí respondentů vyplývá, že respondenti cestující za účelem docházky do školy, se učí, ale ne vždy pro tuto činnost mají dostatečné podmínky v dopravním prostředku.

Skupina dospělí

Respondenti ze skupiny dospělí využívají svůj čas strávený v dopravním prostředku rozdílně.

Jedná-li se o automobil, respondenti odpovídali takto. Využití času k zařizování *„tak telefonuju, vyřizuju, co potřebuju“* (respondent 1, skupina dospělí). Další respondent *„většinou poslouchám rádio, jak nad tím tak přemejšlím nebo přemejšlím, co budu dělat odpoledne, co budu dělat, až přijedu z práce, co mám, kam letět nebo to většinou jenom přemejšlím nad tím, co budu ještě schopnej stihnout udělat za nějakýho světla, co je ještě potřeba udělat nebo jestli mě čeká kanape nebo práce to jediný takhle využití“* (respondent 5, skupina dospělí).

Při využití jiného dopravního prostředku než je automobil *„jo tak to jo to už má člověk jakoby volno, že jo nemusí se věnovat řízení, takže může přemýšlet, teda nečtu, to teda ne to spíš přemejšlím, co koupit nebo co, kde musím vyřídít a takový, ale číst ne to je krátká doma to je asi čtvrt hodiny, takže to je krátká doba“* (respondent 2, skupina dospělí).

Další podotázkou bylo, zda mají respondenti pocit, že cesta do práce je ztrátový čas *„no když se jede autem tak to tak trochu ztráta času je, když se jede autobusem nebo vlakem tak se člověk může něco přečíst no“* (respondent 3, skupina dospělí). Většina respondentů, kteří používají automobil, považují cestu do práce jako ztrátový čas. Během cesty se musí věnovat pouze řízení, nemohou tak dělat jiné činnosti. Čas strávený v tomto dopravním prostředku je sice kratší, než když využijí variantu vlakem nebo autobusem, ale musí se soustředit na jízdu.

Vzhledem k nutnosti plně se věnovat řízení, většina respondentů považuje tento čas za ztrátový. Občané, kteří jezdí do práce autem, mají větší možnost využití cesty k nákupu, převozu nákladu, zařizování dalších věcí. Nejsou časově vázáni na dopravní spoje, které jezdí do obce. Nelze ale přesně definovat, zda jízda autem a tzv. ztrátový čas strávený při jízdě občanům vadí. Zda vlastní doprava ve spojení s možností, časové nezávislosti na veřejné dopravě je pro ně dostačující pro využití této varianty dopravy.

3. Jak hodnotí obyvatelé obce nutnost dojíždění ve vztahu s kvalitou života na venkově?

Dotazy na obě dvě skupiny směřovaly k zachycení jejich života komplexně. Konkrétněji jsem se dotazovala, zda mají dostatek možností využití volnočasových aktivit, zda obec zprostředkovává dostatek příležitostí pro své občany.

Zkoumaná obec nabízí příležitosti k trávení volného času - v obci se nacházejí spolky, které občané mohou navštěvovat. Jedná se například o spolek myslivců, hasičů, včelařů. Za ostatními aktivitami musí obyvatelé dojíždět, nejčastěji do Semil. Zde navštěvují Středisko volného času dětí a mládeže a Základní uměleckou školu.

Jednou ze služeb poskytovanou obci je lékařská služba, která funguje jednou týdně. Tato služba však není respondenty příliš využívána. „*služby ne vím tak je tady doktor to, ale není doktorka já mám jinou ve Vysokém doktorku, takže jako tady doktora nevyužívám, zubaře tady už taky není, takže to mám jinde, co se týče tohohle, nevyužívám krámy klasicky to mám jinde a o víc mě nejde jde tady proud, internet, televize a o víc mi nejde to je pro mě důležitý*“ (respondent 5, skupina dospělí), „*takhle my jsme vedený v Železném Brodě u doktorky tam jak je most tam jsme vedený a ta je prej schopná přijed*“ (respondent 3, skupina mládež). Většina respondentů uvedla jako důvod využití dojížděky návštěvu lékaře. Nejvíce službu lékaře využívají starší obyvatelé, kteří nemohou dojíždět do větších měst.

Obchod s potravinami má otevřeno každý den i o víkendech. V současné době budou ale probíhat organizační změny, kdy stávající obchod bude nahrazen jiným. Další službu, kterou obec nabízí, je provoz knihovny, která má otevřeno jeden den v týdnu. Dále je zde pošta.

V obci se nachází dvě hospody, z nichž ta, která je umístěna na koupališti, je nejvíce navštěvovaná v letních měsících.

Další zajímavostí je vlastní zpravodaj. Tento zpravodaj je zprostředkováván pomocí televize - vlastního kanálu „*to jsou nafoceny obrázky a pouštěj to tam jenom text většinou video ne, nebo někdy tam promítali fotky z různých akcí*“ (respondent 4, skupina mládež). Tento kanál je pouze informační - stejné informace jsou vyvěšeny na nástěnce před obecním úřadem.

Skupina mládež

Většina respondentů žije v Jesenném od narození a nedokázala by si představit život ve městě. Mezi základní důvody, proč jsou rádi, že žijí právě na venkově „*volnost po vesnici prostě čerstvej vzduch, všechno nebejt zavřej v paneláku*“ (respondent 5, skupina mládež).

Chlapci hodnotí služby v obci jako dostačující. Mohou využívat řadu sportovních i jiných aktivit v obci - například hasiče, florbal, ping pong. Dále se mohou účastnit aktivit v různých spolcích. Ženy musí využívat služeb v širším regionu. Konkrétně ve výzkumné obci mají ženy méně možností „*no tak choděj tady cvičit myslím, že cvičej jakoby něký mladší a potom teda starší takový důchodkyně tam choděj to je no, ale jinak takhle mívaj nějaký posezení, třeba tady v hospůdce si udělaj nebo to no, ale jinak jako vyloženě něký kroužky takový ženský to tu není nebo aspoň o nich nevím teda*“ (respondent 2, skupina mládež).

Mezi základní volnočasové aktivity chlapci zařadili florbal „*no v sokolovně je tam florbal*“ (respondent 2, skupina mládež). Pouze jeden respondent ze všech na florbal nechodí.

Další aktivity, které byly zmiňovány v rozhovorech „*no furt něco, nevím, jezdím na motorce chodím ke kravám na kole, počítač furt něco, vždycky se něco najde*“ (respondent 5, skupina mládež).

Vzhledem k lokalitě vybrané obce musí respondenti pomáhat doma. Jedná se například o zatápění v zimních měsících, štípání dřeva, krmení dobytka.

Obec nabízí různé možnosti trávení volného času. Někteří respondenti jsou však nespokojeni s tím, co vybraná obec nabízí „*a jako jo musel by asi bejt někdo tady je to problém, že někdo musí, jako já jsem se třeba pokoušela dát hasičský ženský a nechytlo se to je tady málo mladejch lidí, že jo a něký starší ženský já nevím čtyřicetiletý ženský ti nepůjdou běhat, že jo to je spíš pro ty mladší*“ (respondent 2, skupina mládež). Zde je uveden konkrétní příklad, který uvedla respondentka s ohledem na věkovou skladbu obce. Věková skladba obce je spíše starousedlíky, kteří nemají potřebu vymýšlet nové akce pro dospívající mládež.

Skupina dospělí

Z výpovědi respondentů vyplývá, že každodenní dojíždka se stala nutností. Jsou však schopni každý den dojíždět do zaměstnání. Na druhou stranu mají klid a můžou bydlet ve venkovské oblasti „*klid to my tady, že nemáme žádnou zástavbu v okolí, takže prostě ta volnost těch dětí tak já jednak nemám vůbec strach je vypustit, že by je někde něco přejelo nebo prostě maj tady dalece větší volnost, než v tom takhle ve městě my bydleli v paneláku ono je jiný bydlet ve městě a mít rodinej dům no takže my jsme tady spokojený*“ (respondent 1, skupina dospělí). Z výpovědi respondentky je také patrné, že nemá strach o své děti, tudíž se cítí v této oblasti bezpečně.

Každodenní dojíždka má ale i svá úskalí, kterým jsou schopni respondenti čelit „*samozřejmě dražší, bez toho auta se většinou člověk neobejde, když se do toho města musíte dostat a kór, když jsou takhle děti malý, tak si myslím, že to auto je docela potřeba*“ (respondent 4, skupina dospělí).

V obci se pořádá spousta akcí, kterých se mohou obyvatelé zúčastnit „*tak pravidelně to je teda vod toho v tom lednu to je mysliveckej ples, pak následuje maškarní ples, pak s tím spojený dětský maškarní ples no a v létě tady samozřejmě bejvá, tady je koupaliště, takže u toho koupaliště je otevřená místní tomu říkají Bumbálka, takže v létě jede tahleta hospoda nejede ta na tý obci, ale jede tahle ta a tak tam pořádaj přes to léto takový ty tancovačky, některý zábavy jsou odpolední večery pro děti a tak*“ (respondent 1, skupina dospělí).

V obci se nachází dvě hospody, kdy nejoblíbenějším místem je letní posezení Bumbálka. Každý ve svém rozhovoru zmiňoval koupaliště, které je hojně navštěvované v letních měsících. Nejčastěji se lidé setkávají právě buď v hospodě nebo na koupališti „no nebo v hospodě to taky no nebo v létě na koupališti tady je pěkný posezení, takže tam bejvá hodně lidí“ (respondent 2, skupina dospělí). Respondenti mluvili o dané lokalitě jako o koupališti. Jedná se však o vodní nádrž, kdy nemůže být vybíráno vstupné „jo se bude zas dělat ten pás nověj betonovat na koupáku a jinak, když je potřeba tak luxujem, čistíme, vypouštíme, co je potřeba“ (respondent 5, skupina mládež).

Skupina dospělí vidí problém ve stavu silnic v obci Jesenný. Tyto silnice jsou ve špatném stavu, ale bohužel s tím nejde nic udělat. Například silnice k vlaku je ve špatném stavu „no tak tam jednak ta silnice je jakoby ve špatném stavu, že jo takže eee takhle tam se špatně jede i v létě, když je silnice holá tam se kličkujete mezi těma dírama takže no, ale v zimě, když to zapadá sněhem a uhladěj to, tak to je zas je to silnice třetí třídy, takže se to moc neudrží, že jo nebo to jen propluhujou, takže jako třeba zrovna k tomu vlaku to ta silnice dobrá není tam to je špatný no“ (respondent 2, skupina dospělí). Nejedná se ovšem o jediný případ v obci, další silnice jsou v podobném stavu.

Základní služby, které obec poskytuje, jsou: kadeřnice, lékař a obchod s potravinami. Tyto služby, využívají spíše starší lidé v obci „jo chodíme no nebo takhle babička nebo příbuzní tam choděj nakupovat pořád no ty nikam nejezděj a v zimě vždycy na Vánoce se naobjednává, co chtěj na svátky, takže hodně se snažej to jako jo“ (respondent 3, skupina dospělí).

Lidé, kteří dojíždí do zaměstnání, využívají cesty do práce a z práce, k nákupu potravin. V těchto měsících by měl být obchod z důvodu změny majitelů uzavřen. Jedná se o dobu přibližně dvou měsíců. „tam akorát odcházejí současní provozovatelé do důchodu, ale už máme zase zajištěného nového, provozovatele“ (starosta obce).

Přesto bylo zajímavé pozorovat jednotlivé reakce respondentů, jak s takovou situací naloží, zda budou nakupovat jinde nebo jim tato situace přijde v pořádku. Vzhledem k tomu, že tento obchod moc nenavštěvují „já myslím, že to přežiju i dyl

vzhledem k tomu, že v Tanvaldu mám Penny market Lidl a Bilu a tyhle krámy v Tanvald, takže mě to nezajímá“ (respondent 5, skupina dospělí).

Za dalšími službami musí obyvatelé dojíždět „to si myslím, že zas ne, že jako těch služeb, že samozřejmě v dnešní době ty služby jsou potřeba různé a to není žádná obec schopná pokrýt“ (starosta obce).

Dalším problémem, který se v obci vyskytuje, je omezená perspektiva pro mladé obyvatelstvo „není to tady pro mladý, není to tady perspektivní, pokud eee takhle do Liberce se vlastně eee musí směr Železný Brod, Turnov, Liberec nebo tady do Jablonce, kam to je nějakých dvacet kilometrů autem ale přes Návarov, kde ta silnice je příšerná, v hrozném stavu jako všude tady u nás no a pak jediné, pak už ta Boleslav a dál takže tady vlastně žádná perspektiva, co se týče zaměstnání potom není žádná nebo téměř žádná“ (respondent 6, skupina dospělí).

Je proto na místě se zamyslet nad tím, zda by nebylo dobré zaměřit pozornost na mladší obyvatelstvo obce. Vzhledem k malému počtu aktivit a akcí, které obec pořádá, mladší obyvatelé vyhledávají možnosti v jiných obcích nebo městech. Zde se můžou seznámit s novými lidmi. Podle slov starosty se ve výzkumné obci připravují nové stavební parcely, které mají zacílit na nové obyvatele- mladší generaci, na občany, kteří by se do této lokality přistěhovali. Lokalita bydliště s malou vyhlídkou služeb a možností aktivit nepůsobí pro případné nově přistěhovalé obyvatele příliš přesvědčivě. Na druhé straně by nově přistěhovalí mohli mít pozitivní přínos pro obnovu aktivit a akcí pořádaných v obci. V dnešní době lidé preferují bydlení mimo město, proto by tento projekt mohl být úspěšný.

Závěr

Tato bakalářská práce obsahuje shrnutí získaných výsledků v provedeném výzkumu, ukazuje další možné rozšíření základního tématu mobility mládeže.

Cílem této práce bylo zhodnotit, jak jednotlivé skupiny sami pocítují nutnost dojížděky do zaměstnání a škol. Zda považují čas strávený v dopravním prostředku jako ztrátový nebo jsou schopni ho nějakým způsobem využít. Dílčím tématem bylo omezení obyvatelstva ve volnočasových aktivitách s ohledem na každodenní dojíždění. K dosažení tohoto cíle byly zvoleny tři výzkumné otázky. Cíl byl dosažen, všechny výzkumné otázky byly zodpovězeny.

Na práci lze nahlížet optikou dvou vybraných skupin a jejich subjektivním hodnocením.

Práce zjišťovala, zda existuje v obci dostatek dopravních příležitostí pro občany, zda se obec snaží zajistit tyto příležitosti vzhledem k situaci, že dojížděka je v této lokalitě klíčová - stala se proto nutností. Obyvatelé obce hodnotí dopravní obslužnost jako nedostačující. Při poslední změně jízdního řádu přibyly sice další spoje, nikoli však z iniciativy obce. Obec se nikterak nepodílí na sestavě jízdního řádu. Největším problémem, který omezuje obyvatele obce je časové ohraničení spojů, kdy bez vlastnosti auta není možnost navštěvovat volnočasové aktivity ve večerních hodinách v okolních obcích.

Při řešení problému dojížděky bylo vyzkoumáno, jak lidé nejčastěji využívají čas v dopravním prostředku. Využití času v dopravním prostředku je různé. Respondenti využívající autobusové nebo vlakové spoje uvedli mezi základní využití času učení se, bavení se s kamarády, poslech hudby, využití internetu na telefonu. Respondenti, kteří využívají při cestě do práce automobil tráví čas telefonováním či bavením se s lidmi, kteří s nimi jedou. V případě varianty, kdy jsou v automobilu sami využívají čas k poslechu rádia.

V závěru se práce zaměřuje na to, jak sami obyvatelé vybrané obce hodnotí kvalitu života - zda mají pocit určitého omezení z hlediska dojížděky. Respondenti jsou nejčastěji omezeni právě v jejich volnočasových aktivitách - obec neposkytuje

dostatek volnočasových aktivit a respondenti jsou proto nuceni dojíždět za aktivitami do větších měst.

V obci se nachází obchod s potravinami. Respondenti však uvedli, že převážnou většinu nákupů obstarávají při cestě do zaměstnání nebo do školy - obchod s potravinami v obci využívají pouze k nákupu základních potravin.

Ze závěrů výzkumu vyplývá, že lidé žijící v obci Jesenný výrazně nepocítují omezení. Obyvatelé obce se sami necítí jako znevýhodněné obyvatelstvo. Každodenní dojíždka se stala součástí jejich životů. Skupina mladí pocítuje určité omezení v oblasti volnočasových aktivit. Skupina dospělí žádné výrazné omezení neuvedla.

Během celého výzkumu se objevovala řada témat, která mohla přispět k dalšímu zkoumání dané problematiky.

Pro další, rozšířený výzkum by mohla být použita stejná obec - například by mohlo jít o rozšíření z hlediska míry participace občanů na dění v obci - zda jsou lidé ochotni se zapojovat do aktivit v místě, kde žijí, ale tráví zde relativně málo času kvůli nutnosti dojíždky. Dalším rozšiřujícím tématem by mohly být sociální vztahy v obci, jejich síť a propojenost.

Největší přínos ve psaní této bakalářské práce shledávám v kontaktu s jednotlivými respondenty, kdy provedení rozhovorů bylo přínosem do mé oborové praxe.

Bylo zajímavé sledovat různé projevy a vyjadřování v jednotlivých skupinách respondentů. Ve většině odpovědí, týkajících se například dopravy, obslužnosti či služeb v obci, se respondenti více či méně shodli. Můžeme tedy usuzovat, že problémy spojené s těmito otázkami vnímají všichni občané.

Otázkou zůstává, zda mají občané zájem se aktivně účastnit a změnit danou problémovou situaci nebo je jejich přístup spíše pasivní a oni pouze přijímají danou situaci.

Použitá literatura

- 1) Bernard, J., A. Decker, K. Vojtíšková, R. Mikešová. 2016. *Living Dealing with Limited Opportunities: Social Disadvantage and Coping Strategies in Rural Peripheries*. Rukopis autorského kolektivu.
- 2) Braun Kohlová, M. 2012. *Cesty městem: o racionalitě každodenního cestování*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- 3) Čermák, L. 2005. „Hodnocení vztahu dopravní dostupnosti a exponovanosti území“ Pp. 44-52 in M. Novotná. *Problémy periferních oblastí*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy
- 4) David, P., V. Soukup. 2008. *Velká turistická encyklopedie*. Praha: Knižní klub.
- 5) Dej, M., R. Guzik. 2011. *The rural challenge: Spatial accessibility to secondary education in Poland within the transformation period*. Budapest: Geographical Research Institute, Hungarian Academy of Sciences.
- 6) Drbohlav, D. 2015. *Ukrajinská pracovní migrace v Česku: migrace - remitence - (rozvoj)*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, nakladatelství Karolinum.
- 7) Frantál, B., P. Klapka, T. Siwek. 2012. „Lidské chování v prostoru a čase: teoreticko-metodologická východiska.“ *Sociologický časopis* 48 (5): 833–857.
- 8) Hamplová, D., E. Mitchell, M. Vítečková, J. Klímová, J. Chaloupková .2010. *Proměny rodinných a profesních startů*. Praha: Sociologický ústav Akademie věd České republiky.
- 9) Hendl, J. 2005. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál.
- 10) Hudeček, T. 2010. *Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol*. Praha: Česká geografická společnost.
- 11) Ira, V. 2001. „Geografie času: Prístup základné koncepty a aplikácie.“ *Geografický časopis* 53 (3).
- 12) Ira, V., I. Andráško. 2007. „Kvalita života z pohľadu humánnej geografie.“ *Geografický časopis* 59 (2): 159-179.
- 13) Kamruzzaman, M., J. Hine. 2012. „Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach.“ *Transport Policy* 19 (1): 105-120.

- 14) Möller, P., P. Šturm. 2015. *Železná dráha v údolí řeky Kamenice: Železný Brod - Tanvald 1875-2015*. Tanvald: Železniční společnost Tanvald, o.p.s.
- 15) Musil, J., J. Müller. 2008. *Vnitřní periferie České republiky, sociální soudržnost a sociální vyloučení*. Praha: Fakulta sociálních věd, Univerzita Karlova.
- 16) Nemeškal, J., P. Svoboda, M. Ouředníček. 2014. *Dojíždka ve vybraných centrech Česka*. Praha: Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze.
- 17) Novák, J., J. Temelová. 2012. „Každodenní život a prostorová mobilita mladých Pražanů: pilotní studie využití lokalizačních dat mobilních telefonů.“ *Sociologický časopis* 2012: 911-938.
- 18) Ouředníček, M. (ed.). 2006. *Sociální geografie pražského městského regionu*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze.
- 19) Pileček, J. 2005. „Příspěvek k metodice vymezení periferních oblastí: modelové území okresu Prachatice.“ Pp. 81-91 in M. Novotná. *Problémy periferních oblastí*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy
- 20) Roubalíková, H. 2009. *Geografie času: Přístupy, metody, techniky*. Olomouc. Bakalářská práce, Univerzita Palackého v Olomouci, Přírodovědecká fakulta, katedra geografie.
- 21) Seidenglanz, D. 2007. *Dopravní charakteristiky venkovského prostoru*. Brno: Masarykova univerzita v Brně, Disertační práce, Přírodovědecká fakulta.
- 22) Szczyrba, Z. 2005. „Venkovský maloobchod v Česku a jeho nová pozice: diskusní příspěvek k problematice periferních oblastí.“ Pp. 53-60 in M. Novotná. *Problémy periferních oblastí*. Praha: Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy
- 23) Temelová, J., J. Novák, et al. 2011. „Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách.“ *Sociologický časopis* 47 (4): 831–858.

Internetové zdroje a články

- 1) Idos.cz. *Jízdní řády* [online] [cit. 15.02.2016] dostupné z:
<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>.
- 2) Seznam.cz. *Mapy.cz* [online] [cit. 15.02.2016] dostupné z:
<http://mapy.cz/zakladni?x=15.3379179&y=50.6624863&z=13&source=muni&id=2716>.
- 3) Osman, R. 2010. „Behaviorální a humanistická konceptualizace lidské teritoriality.“ *Rigózní práce*, Geografický ústav, Masarykova Univerzita, Přírodovědecká fakulta [online] [cit. 03.04.2016]. Dostupné z:
https://is.muni.cz/th/80142/prif_r/Rigorozni_prace.txt.

Seznam příloh

Příloha 1: Obrázky	- 1 -
Příloha 2: Tabulky	- 1 -
Příloha 3: Scénář rozhovoru starosty výzkumné obce	- 3 -
Příloha 4: Scénář rozhovoru pro sociální skupiny	- 5 -
Příloha 5: Ukázka kódování.....	- 7 -

Přílohy

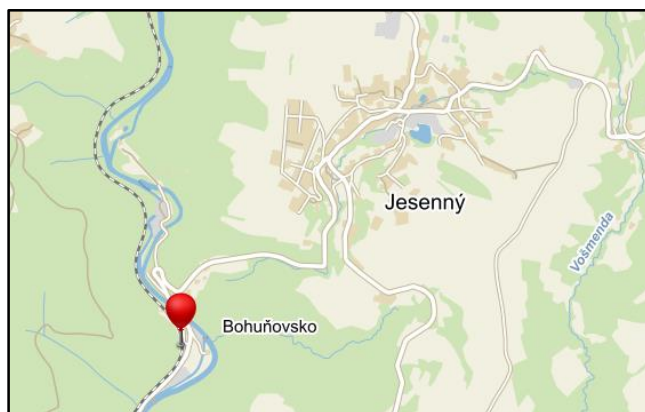
Příloha 1: Obrázky

Obrázek č. 1: Obec Jesenný



(Zdroj: Mapy.cz)

Obrázek č. 2: Poloha vlakové zastávky u obce Jesenný



(Zdroj: Mapy.cz)

Příloha 2: Tabulky

Tabulka 1.: Počet obyvatel v obcích České republiky k 1. 1. 2015

Název obce Name of municipality	Počet obyvatel Population			Průměrný věk Average age		
	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy
	Total	Males	Females	Total	Males	Females
Jesenný	479	247	232	45,2	44,1	46,3

(Zdroj: Český statistický úřad)

Tabulka 2.: Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížděky a obce dojížděky 26. 3. 2011, okres Semily)

Obec vyjížděky, obec dojížděky	Vyjíždějící celkem	Zaměstnané osoby vyjíždějící do zaměstnání									Žáci, studenti a uční vyjíždějící do školy		
		celkem	z toho ženy	v tom ve věku						nezjištěno	celkem	z toho	
				15 - 24	25 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 a více			ve věku 6 - 14 let	vyjíždí denně
Jesenný	94	63	33	4	8	27	10	10	4	-	31	13	25
vyjíždí v rámci okresu	62	42	25	1	7	16	5	9	4	-	20	12	19
vyjíždí do jiných okresů kraje	20	14	5	2	-	8	3	1	-	-	6	1	3
vyjíždí do jiných krajů	12	7	3	1	1	3	2	-	-	-	5	-	3
Obec dojížděky:													
Semily	34	26	18	1	2	8	5	7	3	-	8	4	7
Vysoké nad Jizerou	15	6	4	-	1	4	-	1	-	-	9	7	9

(Zdroj: Český statistický úřad)

Tabulka 3.: Porovnání dopravních prostředků na trase Jesenný- Semily

Semily	(trasa Jesenný- Semily)					
	varianty	čas	cena	vzdálenost	počet přestupů	
vlak	první	20 minut	25 Kč	12 km	1 (Železný Brod)	
autobus	první	30 minut	24 Kč	12 km	žádný	
	druhá	1 hodina	46 Kč	23 km	1 (Vysoké nad Jizerou)	

(Zdroj: IDOS.cz, vlastní zpracování)

Pozn. čas uvedený v tabulce je průměrný z důvodu různých typů vlakových spojů na trati

Tabulka 4.: Porovnání dopravních prostředků na trase Jesenný- Vysoké nad Jizerou

Vysoké nad Jizerou	(trasa Jesenný- Vysoké nad Jizerou)					
	varianty	čas	cena	vzdálenost	počet přestupů	
vlak	nejede	xxx	xxx	xxx	xxx	
autobus	první	20 minut	18 Kč	8 km	žádný	
	druhá	40 minut	42 Kč	19 km	1 (Semily, Cimbál)	

(Zdroj: IDOS.cz, vlastní zpracování)

Příloha 3: Scénář rozhovoru starosty výzkumné obce

Téma představení obce

1. Mohl byste mi říci na začátek, jak vnímáte dopravní obslužnost ve Vaší obci?
2. Máte jako obec přehled o tom, jaké podmínky mají občané obce v oblasti dojíždění (vlastnost auta), do jakého města nejvíce dojíždějí, z jakého důvod?
3. Jakým způsobem získáváte informace a názory od občanů, zda jsou spokojeni s místní veřejnou dopravou?
4. Jaké zkušenosti vy sám máte s veřejnou dopravou a je něco, co byste zásadně změnil, ale není to ve vašich silách?

Téma obec a kraj

1. Jak vzniká samotný jízdní řád a jaký máte pocit ze spolupráce obce s krajem?
2. Jsou v obci nějaké iniciativy občanů na změny, ať už se jedná o posunutí nebo přidání některé linky veřejného dopravního prostředku, a jakou mají odezvu?
3. Jaké děláte finanční kroky za obec, abyste zajistili některé linky veřejné dopravy?
4. Jak vnímáte dostupnost k veřejnému dopravnímu prostředku v průběhu roku a zda je to pro vás, pro obec problém, zda ano, jak to řešíte?

Téma občani a doprava

1. Myslíte si, že občanům vyhovuje současný jízdní řád a kdo nejvíce využívá veřejné dopravní prostředky? (děti, senioři)
2. Měla bych tady pro vás dva jízdní řády z vaší obce. Jeden v listopadu 2015 a další z ledna 2016, tedy po změně jízdního řádu (prosinec 2015). Mohl byste mi říci, proč byly některé spoje časově posunuty a přidány?
3. Vedete v obci diskuzi, jak třeba vnímají kvalitu přístupových cesty k veřejným dopravním prostředkům?
4. Máte nějaké zpětné vazby od občanů obce, zda jsou spokojeni s kvalitou cestování? (časy spojů, čistota autobusů)

Téma služby obce

1. Domníváte se, že obec poskytuje dostatek služeb a není proto nutné vyjíždět do větších měst?

2. Máte pocit, že obchod, který se nachází v obci, je dostatečně zásoben?
3. Máte v obci vlastní hasičský sbor a je dostatečně vybavený k případnému zásahu?
4. Jak vnímáte otázku, zda se lidé cítí bezpečně v obci? (nepřítomnost policie)
5. Vydáváte jako obec zpravodaj? Jakou vidíte roli ve vydávání vlastního zpravodaje v obci, informujete například o změnách v jízdním řádu?

Téma volný čas v obci Jesenný

1. Jak velké mají historické kořeny některé spolky v obci, kolik občanů je do nich zapojeno, a jsou některé, které využívají veřejnou dopravu?
2. Jaká činnost je nejčastější pro mládež ve volném čase v obci po návratu ze školy? Mají nějakou možnost, kam chodit do zájmových kroužků nebo organizuje obec vlastní akce?
3. Žijí v obci lidé, kteří organizují pro obec nějaké akce a zajišťují zároveň dopravu pro tyto akce?

Je něco co byste k tomu chtěl dodat? Něco na, co jsme zapomněli a mohlo by mi to pomoci.

Příloha 4: Scénář rozhovoru pro sociální skupiny

Téma seznámení s respondentem

1. Mohl/a byste se na začátek našeho rozhovoru krátce představit? (jméno, věk a vaše vzdělání)
2. Jak dlouho žijete tady v obci, prožil jste zde i své dětství?
3. Kolik lidí bydlí ve vaší domácnosti a jaké je jejich věk?
4. Máte nějaké zvíře, o které se musíte starat? (pes, slepice)

Téma mobilita

1. Do jakého města dojíždíte a mohl/a byste mi popsat, zda dojíždíte stále do stejného města nebo se to u vás změnilo, kdy a proč?
2. Jak vy sám/sama hodnotíte četnost autobusových a vlakových spojů?
3. Jak řešíte dojíždění, máte více možností dopravních prostředků při cestě do zaměstnání/školy nebo cestujete stále jedním?
4. Jaké případné problémy vám to přináší?
5. Považujete cestu do zaměstnání/školy jako ztrátový čas a jak dlouho vám cesta trvá?
6. Dokázal byste mi říct, jak využíváte čas v dopravním prostředku?
7. Když chcete udělat nákup například v Semilech, dá se vše stihnout za 2 hodiny, když byste jel vlakem nebo autobusem? Myšleno cesta tam i zpět plus rychlý nákup.

Téma kvalita cestování

1. Domníváte se, že dojíždění z venkova do města je levnější než doprava po městě?
2. Máte pocit, že v dnešní době je cestování pohodlnější, kvalitnější než dřív a liší se kvalita podle druhu dopravního prostředku?
3. Jak vnímáte dostupnost dopravních prostředků s ohledem na roční období ve vaší obci?
4. Když nastane situace a vy zaspíte je možnost se dostat do školy jenom s malým zpožděním?
5. Neomezuje vás dojíždění při volnočasových aktivitách, máte možnost je navštěvovat i mimo vaši obec?

Téma denní rytmus

1. Mohl/a byste mi popsat svůj běžný den?
2. Jak probíhá ráno u Vás doma, je hektické, stíháte, abyste byli včas v zaměstnání/škole?
3. Jak v rodině plánujete denní režim s ohledem na všechny její členy? (kroužky, škola, družina, práce)
4. Myslíte si, že určitá pravidelnost dne například večere ve stejný čas je důležitá a lze to ve vaší rodině naplánovat?
5. Zapojujete se do některých činností, které pořádá obec různé spolky, akce a do jakých?

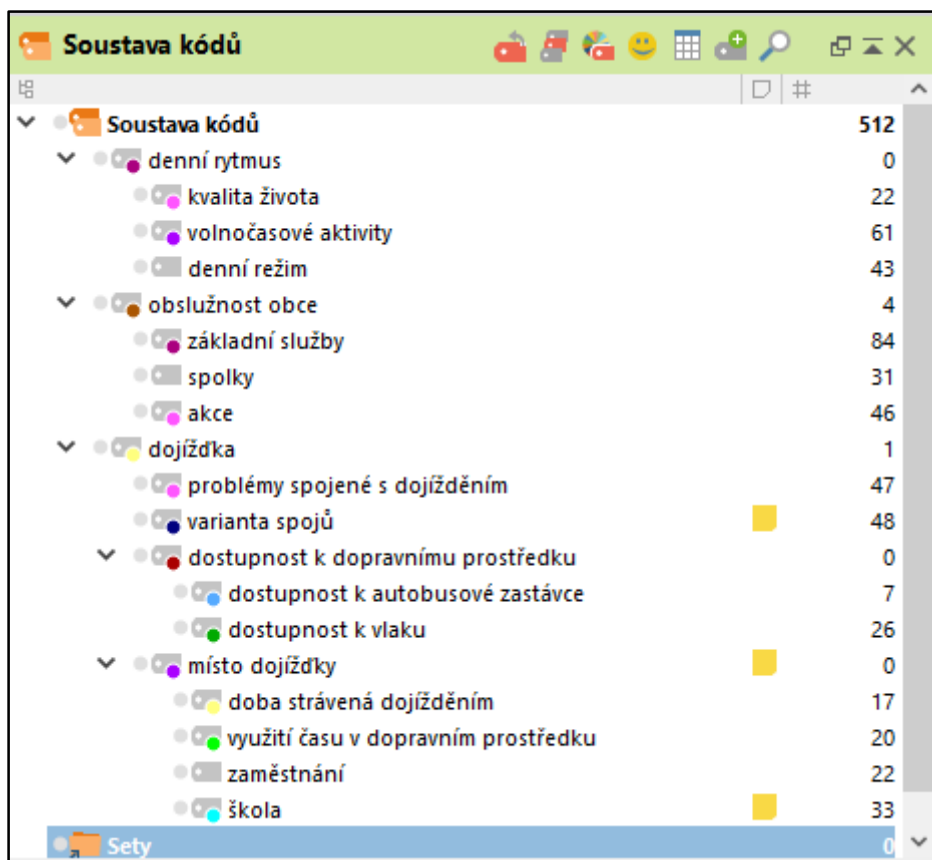
Téma služby obce

1. Nakupujete raději v místní obchodě nebo využíváte dojíždění a nakoupíte při cestě do/z práce/školy? Jste spokojeni s možností výběru potravin v místním obchodě?
2. Kde si myslíte, že se nejvíce lidé scházejí, když se chtějí s někým setkat nebo pohovořit? (místo s největší koncentrací lidí)
3. Jaké služby Vám chybí, za kterými musíte jezdit do většího města?
4. Daří se obci pořádat společenské akce, kterých se můžete zúčastnit a které to jsou?
5. Jak řešíte situaci, když potřebujete péči při zdravotních obtížích?

Je něco co byste k tomu chtěl/a dodat? Něco na, co jsme zapomněli a mohlo by mi to pomoci.

Příloha 5: Ukázka kódování

Obrázek č. 1: Ukázka kódování



Úroveň	Název	Číslo
0	Soustava kódů	512
1	denní rytmus	0
2	kvalita života	22
2	volnočasové aktivity	61
2	denní režim	43
1	obslužnost obce	4
2	základní služby	84
2	spolky	31
2	akce	46
1	dojíždka	1
2	problémy spojené s dojížděním	47
2	varianta spojů	48
1	dostupnost k dopravnímu prostředku	0
2	dostupnost k autobusové zastávce	7
2	dostupnost k vlaku	26
1	místo dojíždky	0
2	doba strávená dojížděním	17
2	využití času v dopravním prostředku	20
2	zaměstnání	22
2	škola	33
0	Sety	0

(Zdroj: Vlastní zpracování)