

Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



Veronika Křížová

Každodenní mobilita dětí: případová studie města Stochova
Children's Daily Mobility: The Case Study of the City of Stochov

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Pavel Frydrych

Praha, 2021

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracovala samostatně a že jsem uvedla všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 3. 5. 2021

.....

Veronika Křížová

Poděkování:

Tímto bych ráda poděkovala Mgr. Pavlu Frydrychovi za nespočet cenných rad a odborné vedení této práce, za poznatky a konzultace pak RNDr. Lucii Pospíšilové Ph.D. Dále bych ráda poděkovala své rodině za veškerou podporu během studia.

ABSTRAKT

Každodenní mobilitě dětí je v posledních letech věnováno v akademické sféře více prostoru, jelikož došlo k různým transformacím, které každodenní mobilitu zásadně ovlivnily. Tyto změny s sebou nesou řadu problémů spojených s poklesem aktivních způsobů cestování u dětí a nárůstu institucionalizované dětské hry. Cílem této práce je zjistit vzorce každodenní mobility a pravidelné volnočasové aktivity dětí ve městě Stochově. Město Stochov bylo vybráno pro případovou studii, jelikož nabízí prostředí, které může nezávislou mobilitu dětí podporovat. Výzkum byl proveden formou časoprostorových deníků doplněných o zákresy do map, jejichž následnou analýzou byly objeveny souvislosti mezi jednotlivými záznamy a odhaleny vzorce každodenní mobility dětí ve městě Stochově. Teoretickým východiskem práce jsou koncepty geografie času, především pak prostor aktivit a stanice. Z výsledků studie vyplynulo, že děti ve městě Stochově mají vysokou nezávislou mobilitu a využívají zejména aktivních způsobů dopravy. Zaznamenané stanice a aktivity dětí se koncentrovaly především do stejného urbánního systému, ve kterém mají bydliště či školu a jejichž prostor aktivit nabýval průměrné velikosti 1 713 metrů. Z volnočasových aktivit se děti věnovaly především těm sportovním, zároveň však za těmito aktivitami jako jedinými dojížděly i mimo město Stochov.

Klíčová slova: každodenní mobilita, děti, geografie času, volnočasové aktivity

ABSTRACT

Currently, the academic sphere pays more attention to children's daily mobility. There have been some transformations which fundamentally influenced everyday mobility. These changes bring many issues connected with decline of active ways of children's travelling and increase institutionalised children's game. The aim of this work is to find out patterns of everyday mobility and regular children's leisure activities in the city of Stochov. For this case study the city of Stochov has been chosen because of its environment offer, capable of supporting children's daily mobility. For the research, the form of spatiotemporal diaries is used. The diaries were supplemented by drawings to the map. While analysing them, the context was discovered between the records. The patterns of children's everyday mobility in the city of Stochov were revealed as well. The theoretical aim of the thesis is time geography concepts and above all the activity space and stations. The study results show that children of the city of Stochov have high independent mobility and they mostly use active ways of transport. Recorded stations and children's activities were concentrated mostly in the same urban system in which their school and residence are located. The activity space gained average size of 1 713 metres. The most popular leisure activities were sport activities to which children have to commute outside the city of Stochov.

Key words: Everyday mobility, Children, Time geography, Leisure activities

Obsah

1 Úvod.....	9
2 Teoretická koncepce práce.....	11
2.1 Každodenní mobilita a její trendy u dětí	11
2.2 Geografie času.....	14
2.3 Volnočasové aktivity dětí.....	16
3 Metodika	18
4 Představení města Stochova.....	22
5 Každodenní mobilita a mimoškolní činnosti dětí	26
5.1 Každodenní mobilita dětí	26
5.1.1 Každodenní mobilita dětí dle délky cest	27
5.1.2 Každodenní mobilita dětí dle způsobu dopravy	30
5.1.3 Každodenní mobilita dětí dle typu doprovodu	33
5.1.4 Shrnutí každodenní mobility dětí	35
5.2 Mimoškolní činnosti dětí.....	36
6 Pravidelné volnočasové aktivity dětí	38
6.1 Volnočasové aktivity v závislosti na jejich lokaci	38
6.2 Volnočasové aktivity v závislosti na pohlaví dítěte	40
6.3 Volnočasové aktivity v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy	41
6.4 Shrnutí pravidelných volnočasových aktivit dětí.....	43
7 Diskuze výsledků v kontextu teoretických konceptů	44
7.1 Diskuze – způsoby dopravy a typy doprovodu u dětí.....	44
7.2 Diskuze – dětský prostor aktivit.....	45
7.3 Diskuze – pravidelné volnočasové aktivity dětí.....	46
8 Závěr	48
9 Seznam literatury	50
Zdroje literatury	50
Internetové zdroje.....	53
Ostatní zdroje	53

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městě Stochově mezi lety 1991 a 2019	23
Graf 2: Věková pyramida obyvatel města Stochova v roce 2019	24
Graf 3: Vývoj počtu dětí dle věkové skupiny mezi lety 1991 a 2019 ve městě Stochov	24
Graf 4: Cesty dle způsobu dopravy	31
Graf 5: Způsob dopravy v závislosti na pohlaví	32
Graf 6: Způsob dopravy v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy	32
Graf 7: Cesty dle typu doprovodu	33
Graf 8: Typ doprovodu v závislosti na pohlaví	34
Graf 9: Typ doprovodu v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy	35
Graf 10: Rozmístění volnočasových aktivit dětí	38
Graf 11: Rozdělení volnočasových aktivit dětí do kategorií	39
Graf 12: Rozdělení volnočasových aktivit dětí dle pohlaví	41
Graf 13: Rozdělení volnočasových aktivit dětí v závislosti na vzdálenosti bydliště od školy	42

Seznam tabulek

Tabulka 1: Rozdělení zaznamenaných činností do kategorií a podkategorií	20
Tabulka 2: Rozdělení zaznamenaných volnočasových aktivit do kategorií	21
Tabulka 3: Zaznamenané cesty a jejich údaje o vzdálenostech v metrech	29
Tabulka 4: Zaznamenané cesty a jejich časové údaje	29
Tabulka 5: Mimoškolní činnosti dětí zaznamenané během sledovaného dne	37

Seznam příloh

Příloha 1: Časoprostorový deník	55
Příloha 2: Mapy města Stochova a okolí pro zakreslení denních cest dětí	57
Příloha 3: Informované souhlasy s účastí na výzkumu pro rodiče a děti	58
Příloha 4: Veškeré cesty a stanice zaznamenané dětmi ve městě Stochově a okolí	60

Seznam obrázků

Obrázek 1: Poloha města Stochova a jeho členění na ZSJ	22
Obrázek 2: Zaznamenané stanice dětmi v centru města Stochova	27
Obrázek 3: Intenzita využívání centra města Stochova dětmi navštěvujícími ZŠ Stochov	30

Seznam zkratek

ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
DDM	dům dětí a mládeže
GPS	globální družicový polohový systém
ICT	informační a komunikační technologie
NNO	nestátní nezisková organizace
ORP	obec s rozšířenou působností
SO	správní obvod
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZŠ	základní škola

1 Úvod

Za posledních 50 let došlo k výrazným změnám ve vývoji každodenní mobility jedinců, kterou ovlivnily především enviromentální, sociální a kulturní transformace v průmyslových zemích. Na dětskou každodenní prostorovou mobilitu měly největší vliv faktory enviromentální, mezi kterými dominoval exponenciální nárůst městské dopravy (Alparone a Pacilli 2012). Mezi dalšími faktory ovlivňujícími dětskou mobilitu byly faktory psychosociální, z nichž měla na každodenní mobilitu dětí největší vliv změna způsobu výchovy a rodičovství, zejména pak vyšší zaměstnanost matek, která zvýšila časová omezení rodiny (Westman a kol. 2013). Ačkoliv dle Kim Kullman a Charlotte Palludan (2011) došlo díky těmto transformacím k poklesu aktivních způsobů dopravy u dětí, především těch v západních zemích, existuje dle Romany Alparone a Marie Pacilli (2012) prostředí, které naopak děti v jejich nezávislé mobilitě podporuje. Toto prostředí je tvořeno přítomností herních ploch v blízkosti bydliště dětí, nižším stupněm urbanizace a přítomností parků a zahrad, kde mohou děti trávit čas. Město Stochov bylo vybráno pro případovou studii, protože nabízí právě takové prostředí, které může nezávislou mobilitu dětí podporovat.

Díky výše zmíněným transformacím došlo ke změně nejen u každodenní dětské mobility, ale i u dětské hry, která se v posledních letech stala více institucionalizovanou (Holloway a Pimlott-Wilson 2018). Zatímco se dříve děti zapojovaly především do venkovní hry, kterou iniciovaly samy, v dnešní době jsou dětské hry vedeny zejména pod dohledem dospělých či organizací (Nordbakke 2018). Bakalářská práce se tedy v souladu s teoretickou koncepcí práce zabývá především každodenní mobilitou dětí a jejich pravidelnými volnočasovými aktivitami.

Cílem práce je zjistit, jaké vzorce každodenní mobility mají děti ve městě Stochově a jakým pravidelným volnočasovým aktivitám se věnují. K objasnění těchto cílů práce byly stanoveny následující výzkumné otázky:

- Jaký je prostor aktivit dětské populace ve městě Stochově?
- Jakým způsobem a s kým se děti pohybují mezi aktivitami?
- Kterých pravidelných volnočasových aktivit se děti účastní?

Bakalářská práce je členěna do osmi hlavních kapitol. Po úvodní kapitole, ve které jsou představeny především cíle práce a výzkumné otázky následuje kapitola druhá, která nastiňuje teoretickou koncepci práce a je členěna do tří podkapitol. První podkapitola se zabývá každodenní mobilitou a jejími trendy u dětí, s kterou úzce souvisí geografie času, která je představena v podkapitole druhé. Ve třetí podkapitole nalezneme teoretické zarámování volnočasových aktivit. Třetí kapitola představuje metodiku práce, konkrétně jak výzkum probíhal, jaké byly využity metody a jakým způsobem byl vybrán vzorek dětí. Dále v kapitole nalezneme detailní popis použitých časoprostorových deníků a mapových podkladů ke sběru dat, jejich zpracování a rozdělení do kategorií dle teoretického zarámování. Představení města Stochova nalezneme ve čtvrté kapitole, ve které je stručně uveden jeho historický vývoj, vývoj celkového počtu obyvatel a v neposlední řadě dětské populace. Nalezneme zde také informace o současné mobilitě obyvatel a vybavenosti města se zaměřením na dětskou populaci. Empirickou část nalezneme v kapitolách pět a šest, které jsou následně děleny do podkapitol, ve kterých nalezneme analyzovaná data nejprve dle obecných kritérií, následně dle pohlaví a vzdálenosti bydliště dítěte od školy. První část je věnovaná výsledkům každodenní mobility dětí a jejich mimoškolním činnostem, druhá část pak jejich pravidelným volnočasovým aktivitám. V sedmé kapitole nalezneme diskuzi výsledků v kontextu teoretických konceptů, přičemž je rozdělena do tří podkapitol dle tématiky výzkumných otázek. Závěr nalezneme v kapitole osmé a jsou v něm představeny zásadní výsledky práce.

2 Teoretická koncepce práce

V následující kapitole jsou představeny vybrané teoretické koncepty, vztahující se ke stanoveným cílům práce. V první části je představena každodenní mobilita a její trendy u dětí, s kterou úzce souvisí geografie času, která je představena v části druhé. Třetí část se zabývá pravidelnými volnočasovými aktivitami dětí.

2.1 Každodenní mobilita a její trendy u dětí

Mobilitu můžeme dle Kellermana (2012) rozdělit do dvou hlavních typů, a to sociální a prostorové mobility. Pod sociální mobilitou rozumíme změnu statusu jednotlivce nebo skupiny ve společenských vrstvách, oproti tomu je prostorová mobilita považována za pohyb lidí, předmětů a informací, přičemž jsou obě tyto mobility vzájemně propojeny a lze je popsat pomocí prostoru a času. Prostorová mobilita se stala nedílnou součástí dnešních životů a můžeme ji rozdělit na fyzickou a virtuální (Kellerman 2012). Pro účely této bakalářské práce se zaměřuji především na fyzickou prostorovou mobilitu, která je označována jako schopnost pohybu lidí mezi různými místy činnosti, ať už se jedná o pohyb mezi městy nebo pár centimetrů od sebe (Cresswell 2006). Prostorovou mobilitu lze rozlišit dle pravidelnosti, frekvence a délky trvání (Zelinsky 1971). Každodenní pohyb zahrnuje dojížděku za prací a do škol, nakupování, sociální interakci, procházky a další činnosti, které jsou často prováděné. Jejich opakování má dopad na prostor aktivit jedince (Temelová a kol. 2011). Ten je definován v kapitole o geografii času (viz kapitola 2.2).

Od 19. století se vlivem globalizace prodlužují vzdálenosti mezi místy, kde jsou činnosti jedince vykonávány, a tak může docházet k prodlužování času stráveného na cestě (Kraft 2014). K tomuto trendu dochází zejména ve vyspělých zemích, kde také můžeme pozorovat rostoucí možnosti ve výběru způsobu dopravy (McDonald 2007). Oproti tomu se velká část denní prostorové mobility odehrává virtuálně, díky využívání telefonů či internetu. Tradiční rozdíl mezi domovem a prací, dvěma nejzákladnějšími denními pevnými body jednotlivců se postupně stírá, přičemž jsou domácí aktivity často přerušovány pracovními a naopak (Kellerman 2012).

Mezi hlavní způsoby fyzické prostorové mobility řadíme veřejnou dopravu, chůzi, řízení automobilu a jízdu na kole. Hromadná doprava zahrnuje autobusy, trolejbusy, metro, vlaky a taxíky. Individuální doprava zahrnuje chůzi ve městech, jízdu na motocyklu, jízdu

na kole nebo řízení automobilu (Urry 2000). Preference mobilit záleží dle Krafta (2014) především na vzdálenostech při dojíždění, pohlaví a ekonomické situaci v rodině. U mobility lidí pozorujeme preferenci individuálního pohybu (zejména ve využívání automobilů), zatímco u hromadného přesouvání objektů dochází ke stále větší organizaci (Kraft 2014). Obecně lze říct, že trasy a jízdní řády hromadné dopravy mohou často odrážet vzorce dojíždění a zároveň umožňují širší škálu aktivit na cestách, jako je například čtení, přemýšlení či práce, což je u individuální dopravy nemožné (Kellerman 2012). Ze způsobů mobilit bych ráda zmínila především tu individuální, a to chůzi a jízdu automobilem. Z hlediska historie pohybu je chůze nejvýznamnější formou mobility a stále tvoří součást téměř všech ostatních způsobů pohybu. Počet cest jedinců (nejenom během dne) sice stále narůstá, avšak chůze jakožto způsob využití prudce klesá. Výjimku tvoří rušná města, kde větší část cest tvoří chůze (Urry 2000). John Urry (2000) a John Wylie (2007) uvádějí, že opakovaná chůze známými ulicemi a cestami navozuje pocit sounáležitosti a rozvíjí úvahy o výběru trasy, vzhledem k časovým možnostem jednice a pocitu bezpečí. Ve srovnání s automobilem je chůze pomalá a omezenější ve svém prostorovém rozsahu, můžeme ji však jakožto veřejnou sféru využívat zdarma, na rozdíl od autobusů a silniční infrastruktury, kde musíme platit jízdenky a poplatky. Zvyšováním vzdáleností mezi každodenními aktivitami narůstá využívání osobních automobilů a ve vyspělých zemích se jedná o nejvyužívanější způsob individuální dopravy. Automobily sice usnadnily suburbanizaci, ale jejich využívání má negativní dopady na životní prostředí, přičemž řidiči vlastníci automobil již nedávají přednost hromadné dopravě (Cresswell 2006, Urry 2000). Jelikož se v práci zabývám především dětmi, představíme si nyní trendy v prostorové mobilitě u dětí.

Enviromentální, sociální a kulturní transformace v průmyslových zemích, ke kterým v posledních několika letech došlo, zhoršily vztah dětí k městskému prostoru. Důsledkem je, že v současné době dospělí často vnímají město jako nebezpečné místo, a proto výrazně zvyšují svou starost o děti. Studie provedené ve Velké Británii (O'Brien 2000), Finsku (Kytta 2004), Švédsku (Johansson 2006) nebo Austrálii (Timpero 2004) potvrdily, že děti mají čím dál tím méně svobody, co se pohybu týče, přitom právě pohyb má pozitivní vliv na vývoj a psychickou pohodu dětí (Alparone a Pacilli 2012). V článku od Kim Kullman a Charlotte Palludan (2011) je uvedeno, že dochází k poklesu aktivních režimů cestování u dětí (především jízdy na kole a chůze), a tak narůstá podíl dětí cestujících do školy autem společně s dětskou obezitou a imobilitou (Kullman

a Palludan 2011). Tento trend se jeví jako obecný problém v západních zemích, kde preference automobilové dopravy převažuje nad jinými alternativami a zároveň rodiče spolu s dětmi tráví mnohem více času, než kdykoliv předtím (Nordbakke 2018). Hlavními důvody k využívání automobilové dopravy z pohledu rodičů jsou bezpečnost, možné obtěžování, únos, dopravní nehody, vzdálenost a infrastruktura. Na celosvětové úrovni byly rostoucí cesty dětí autem vysvětleny změnou způsobu výchovy a rodičovství, zejména pak vyšší zaměstnaností matek, která zvyšuje časová omezení rodiny. Děti, které využívají aktivních režimů cestování jsou fyzicky aktivnější a nezávislejší, zároveň mají více možností se socializovat, což má pozitivní vliv na jejich kognitivní vývoj (Westman a kol. 2013).

Význam sociální interakce v městské krajinné sféře byl dokumentován v řadě studiích o prostorové mobilitě (Nansen a kol. 2015, Mikkelsen a Christensen 2009). Bourke (2016) zkoumala, jak děti interagovaly s veřejnou sférou, skrze kterou se pohybovaly. Analýza poznatků z procházek naznačuje, že je lze popsat jako pohyb po městské krajině, který zahrnuje čtyři sféry, a to sociální, smyslovou, pragmatickou a imaginární. Pro děti se ukázalo velmi důležité potkávat se s lidmi a vytvářet si s nimi pouto, jelikož přívětivost dospělých v nich vytváří pocit sounáležitosti. Dětské obavy naopak vyplývají především z dětských knih, seriálů, či filmů, mezi něž můžeme zařadit strašidelné a opuštěné budovy, psy a další (Bourke 2016).

Ke zkoumání každodenního života dětí dynamičtější a otevřenější formou se stále více využívá pojem afektu. Zatímco emoce jsou často považovány za duševní stav člověka, afekty jsou brány v širším smyslu jako intenzity a energie, které se objevují a cirkulují mezi osobami, materiály a prostory (Kullman a Palludan 2011). Tomuto způsobu se věnovali Jessica Westman a kol. (2013), kteří zjišťovali, zda se afektivní zkušenost dětí s každodenním cestováním liší v závislosti na cestovním režimu a cíli cesty. Děti zaznamenávaly cesty do deníku a letecké mapy během školního týdne, spolu se záznamem o cestovním režimu, zážitky z každodenních cest a aktivitami na cestě. Výsledky ukázaly, že průměrná valence (míra pocitu) a aktivace (míra vzrušení) byly při cestování do školy výrazně nižší než při cestování do jiných destinací. Zde se setkáváme s několika vysvětleními, za nejdůležitější se dá považovat brzká hodina vstávání a pocit dětí z dopravy do školy jakožto rutinní činností. Míra aktivace během školního dne byla výrazně nižší, pokud děti cestovaly autem než u dětí, které jely na kole či šly pěšky. Jessica Westman a kol. (2013) učinili závěr, že afektivní zážitky dětí se liší podle toho,

jakým způsobem a kam se dopravují, dále také výzkum odhalil, že chlapci jsou obecně fyzicky aktivnější než dívky.

Lia Karsten a Naomi Felder (2015) dospěly ve své studii v Nizozemsku k závěru, že rodiny s vyšším vzděláním a příjmem jsou schopnější překonat prostorová omezení, ve srovnání s nižší třídou (Nordbakke 2018). Výzkum z Velké Británie naopak ukazuje, že v chudších sousedstvích mají děti často lepší prostorové vnímání, než děti ve čtvrtích s vyššími příjmy, přičemž je tento fenomén označován jako „paradoxní chudoba“ (Holloway a Pimlott-Wilson 2018). Pro správné pochopení prostorové mobility a její následný popis pomocí prostoru a času je v další kapitole přiblížena geografie času.

2.2 Geografie času

Vhodné nástroje pro studium každodenní mobility nabízí geografie času, která může sloužit jako základ pro studium komplexní rozmanitosti činností jednotlivce v každodenním životě a ve společnosti, jelikož jsou čas i prostor kvantifikovatelnými veličinami (Frantál 2012). Věnuje se studiu lidských činností každodenního života a zkoumá, jak jsou jedinci zapojeni do sociálních vztahů a vykonávání činností v reálném prostředí (Ellegård 1999). Od poloviny 60. let se Torsten Hägerstrand zabýval prostorovou teorií, která měla svoje kořeny v populačních studiích ze 40. let. Přejdem mezi dřívější a pozdější formou prostorové teorie byly články o migracích, ve kterých byl zobrazen jeden z prvních grafů charakterizující jednotlivce jako dráhy nebo trajektorie procházející časoprostorem (Carlstein 1985). Dřívější prostorové teorie nekladly důraz na zohlednění úvah o čase, lidech, konečnosti a limitovanosti (Buttimer 1976). Výraznější rozvoj celého přístupu se váže na rok 1966 a působení Torstena Hägerstranda na univerzitě v jihošvédském městě Lund (tzv. Lundská škola). Teoretický rámec geografie času vymezil v roce 1970, upozornil tak na soubor základních podmínek, které ovlivňují lidský život a současně vytváří limity, mezi něž patří například ohraničená velikost prostoru nebo skutečnost, že pohyb mezi body v prostoru spotřebovává čas (Hägerstrand 1970, Frantál 2012). K interpretaci každodenního života probíhajícího v rámci těchto limitů jsou využívány teoretické koncepty, kterých je dnes již velké množství a jsou rozvíjeny dalšími autory (např. Horton a Reynolds 1971, Dijst 1999, Gren 2001, Gotved 2006, Klapka a Roubalíková 2010). Pro bakalářskou práci jsou důležité především koncepty stanic, prostoru aktivit a kontextů.

Stanicí nazýváme jakékoliv místo, ve kterém jedinec vykonává aktivitu. Ve stanicích jedinec především žije, pracuje, vzdělává se, nakupuje a setkává se s přáteli, jedná se tedy o místa v časoprostoru, která vytváří prostorové základny pro aktivity a interakce. Stanice se objevují v různém počtu s různými vzdálenostmi a vytváří tak geografické struktury, přičemž města mívají větší koncentraci stanic než venkov (Ira 2001, Frantál 2012). Města jsou také prostorem, ve kterém se nachází další stanice, avšak záleží na úhlu pohledu. Z celoživotního hlediska může být město jednou ze stanic, ale z krátkodobého hlediska se stává město doménou, která obsahuje další stanice (Pred 1977). Stanice v čase také vznikají a zanikají, příkladem stanice, která přes noc zaniká, může být škola (Frantál 2012). Právě školu můžeme zařadit společně s domovem a centry volnočasových aktivit mezi typické stanice dětí (Pospíšilová 2012). V dnešní době se za stanice začíná považovat i ICT, tudíž dochází k dynamičtějším pojetí a oproštění se od stabilních míst v časoprostoru (Šveda a Madajová 2012).

Prostor aktivit či činností (activities) je tvořen všemi místy, okolo nichž se člověk během dne pohybuje, ať už prostorově nebo virtuálně. Vytváří se postupně okolo stanic, kde se stává stabilním v čase díky rutinám a jedinec na těchto místech vykonává především úkony, které pro něj mají význam (Ellegård 1999, Pospíšilová 2012). Tyto úkony mohou být fyziologické (spánek) nebo fakultativní (doprava do školy, koukání z okna), vždy jsou však spojeny s lidskou činností (Ira 2001). Samotnou podobou prostoru aktivit se zabýval Martin Dijst (1999), přičemž stanovil, že prostor aktivit nabývá různých tvarů (kruh, elipsa a linie) a velikostí. Prostor aktivit kruhového či elipsového tvaru značí, že jedinec mající bydliště a školu ve stejném urbánním systému do něj následně koncentruje i své další aktivity. Velikostí prostoru aktivit se zabývali ve své studii Jakub Novák a Jana Temelová (2012), prostoru aktivit u dětí se věnovali ve svých studiích Karen Villanueva a kol. (2012), Janet Loebach a Jason Gilliland (2014) nebo Courtney Babb a kol. (2017).

V každodenním životě jedince probíhají různé činnosti souvisle a společně vytvářejí důležité kontexty, které jsou aplikovatelné v časoprostorovém přístupu. Pomocí těchto kontextů můžeme popisovat a analyzovat vztahy mezi činnostmi, místy a pohyby jedinců (Ira 2001). Ellegård (1999) vymezuje čtyři typy kontextů (projektový, každodenní, sociální a geografický), které jsou spojené se stanicemi a aktivitami. Projektový kontext se týká činností, které se uskutečňují za účelem dosáhnout krátkodobého či dlouhodobého cíle a nemusí mít časovou posloupnost. Každodenní kontext se týká činností, které jsou kontinuální a mají časovou posloupnost, většinou 24 hodin. Má svojí každodenní

strukturu, která je dána rytmem fyziologicky podmíněných činností jednotlivce (spánek) a omezeními času (škola, otevírací doba v obchodě). Sociální kontext se týká vzájemných interakcí mezi ostatními jednotlivci a námi zkoumaným jedincem při specifické činnosti (Frantál 2012). Geografický kontext se zabývá interpretací každodenních činností pomocí prostoru (stanic), ve kterém se výše zmíněné koncepty odehrávají. Jedná se tedy o konkrétní prostor, ve kterém se objevuje vzorec rytmu jednotlivce, kdy má hlavní roli místo bydliště, práce, školy, obchodu či služby. Pomocí těchto kontextů můžeme systematicky zkoumat aktivity jedinců, k jejichž ilustraci používáme individuální dráhy. Individuální dráhy znázorňují, jak se jedinec pohybuje v prostoru a čase, ukazují trvání pobytu a přepravy mezi místy a odhalují, jaká aktivita se uskutečnila na různých místech (Ira 2001).

2.3 Volnočasové aktivity dětí

Dle Jany Duffkové, Lukáše Urbana a Josefa Dubského (2008) můžeme volnočasové aktivity rozdělit do několika skupin, a to kulturních, sportovních, společenských, vzdělávacích a hobby a manuálních. Kulturní aktivity přináší člověku kulturní hodnotu, přičemž ji sám vytváří nebo přijímá (sledování TV). Při sportovních aktivitách vykonává fyzickou aktivitu (fotbal) a při společenských aktivitách rozvíjí či buduje sociální vazby (návštěva kamarádů). Pomocí vzdělávacích aktivit vykonává aktivity individuální (čtení knihy) i společné (zájmové kroužky). Hobby a manuální aktivity člověk vykonává dle svého specifického zájmu, přičemž při nich rozvíjí zejména svou zručnost (Duffková, Urban a Dubský 2008). Volnočasové aktivity mohou být také organizované nebo neorganizované. Organizované aktivity jedinec nemusí vykonávat z vlastní vůle, nejsou spontánní a jsou prováděné pod vedením, ať už se jedná o trenéra, pedagoga nebo rodiče. Neorganizované aktivity jedinec vykonává zejména z vlastní vůle, jsou spontánní a záleží na jeho náladě a zájmu o danou aktivitu (Slepičková 2005, Pávková 2008).

V dětské hře došlo během tohoto století k několika zásadním změnám. Díky kvalitativní studii napříč západními zeměmi bylo zjištěno, že došlo k posunu od venkovní hry, kterou dítě iniciovalo samo, ke hře pod dohledem dospělého či organizace (Nordbakke 2018). Obecně by se dalo říct, že se dětská hra stala více institucionalizovanou, přičemž hlavní hnací silou byl vstup žen na pracovní trh. Existuje několik faktorů, které snižují míru zapojení dítěte do venkovního prostředí, ať už se jedná o obavy rodičů či transformace, které byly již výše zmíněné (Holloway a Pimlott-Wilson 2018). Lia Karsten (2005)

poukázala na to, že v předchozích generacích nebylo otázkou volby dětí, zda budou trávit čas venku, zato dnes jim je poskytnut velký prostor v interiérech (Nordbakke 2018). Rodiče často vnímají aktivity organizované dospělými jako smysluplnější a lepší pro rozvoj dítěte, zároveň pohlíží na volný čas jako na dobu učení, během níž mohou děti získat dovednosti, a tak často oprostují děti od domácích prací a fungují jako jejich řidiči. Výzkum z Velké Británie a Německa ukazuje, že procento dětí doprovázených na volnočasové aktivity se stále zvyšuje, ačkoliv k největšímu nárůstu došlo před rokem 1990. V souladu s ideologií intenzivního rodičovství sledují studie rostoucí snahu rodičů vytvářet společně strávený čas s rodinou prostřednictvím dopravy a rodinných výletů, např. shromažďování rodiny na dětských zápasech během víkendu, nebo společné prozkoumávání města (Holloway a Pimlott-Wilson 2018).

3 Metodika

Výzkum každodenní mobility dětí ve městě Stochově proběhl metodou časoprostorového deníkového záznamu, doplněným zakreslováním cest do mapy. Podobu časoprostorového deníku a map nalezneme v příloze 1 a 2. Před samotným výzkumem bylo nezbytné získat informovaný souhlas od rodičů a zapojených dětí, ve kterém jim byla vysvětlena podoba a účel výzkumu. Podobu informovaných souhlasů pro rodiče a děti nalezneme v příloze 3. Časoprostorové deníky, mapy a informované souhlasy pro rodiče s dětmi byly distribuovány 14.12.2020 veškerým dětem v 5. třídách ze ZŠ Stochov, přičemž dle Bourke (2016) je právě školní prostředí vhodné pro výzkum, vzhledem k náboru účastníků. Děti z 5. tříd byly vybrány na základě předpokladu, že v tomto věku začínají více cestovat samy. Vzhledem k pandemické situaci však nebyl umožněn přístup do ZŠ Stochov, a tak byly pro děti vyplněny vzorové časoprostorové deníky a mapy s podrobnou písemnou instrukcí. Následná distribuce materiálů probíhala pouze přes třídní učitelky 5. tříd, přičemž děti vyplňovaly časoprostorové deníky a mapy 15.12.2020. V den šetření bylo počasí jasné a denní teploty se pohybovaly okolo 5 stupňů. Účelem časoprostorového deníkového záznamu a mapy bylo zjistit vzorce každodenní mobility dětí, jaký je jejich prostor aktivit, jakým způsobem a s kým se mezi nimi pohybují a jakým volnočasovým aktivitám se pravidelně věnují.

Časoprostorový deníkový záznam byl rozdělen do dvou částí. V první části děti vyplňovaly za jeden školní den názvy aktivit, časové údaje o jejich začátku a konci, díky nimž byly u jednotlivých aktivit vypočítávány doby trvání a místa výkonu aktivity. Pokud se jednalo o cestu, vyplňovaly také způsob dopravy, doprovod a číslo cesty, které připisovaly k zakreslené cestě v mapě. Tuto část děti vyplňovaly poctivě, což mohlo být způsobeno tím, že každé dítě, které odevzdalo vyplněné materiály, dostalo jedničku za práci v hodině a bonbony. Zároveň zde však mohlo dojít k ovlivnění záznamů dětí pomocí vyplněných vzorových materiálů. V druhé části děti vyplňovaly název pravidelné volnočasové aktivity, den jejího výkonu, časové údaje o jejím začátku a konci, místo výkonu, způsob dopravy a zda se jedná o organizovanou či neorganizovanou aktivitu. V této části děti téměř vůbec nevyplnily způsob dopravy, což mohlo být způsobeno tím, že se na volnočasovou aktivitu dopravovaly více způsoby a nevěděly jaký způsob dopravy uvést. V kolonce o dni výkonu aktivity pak děti opět žádnou odpověď neuvěděly či uváděly kromě dne v týdnu odpovědi typu dle počasí nebo jak se mi chce, což se při

vyhodnocování ukázalo jako komplikace. Jessica Westman a kol. (2013) použili k zaznamenávání cest leteckou mapu, která však pro děti a zpracování dat není přehledná, proto byla v šetření pro lepší orientaci použita základní mapa Stochova a okolí z webových stránek Mapy.cz (2021). Před samotným šetřením byl proveden pilotní výzkum, jehož účelem bylo eliminovat chyby a zapracovat připomínky čtyř zkušebních respondentů. Po pilotáži byly detailněji popsány instrukce k vyplňování deníků, rozšířeny kolonky pro vpisování aktivit a změněno měřítko mapy.

Z 51 distribuovaných časoprostorových deníků a map se jich navrátilo 30, z čehož plyne, že návratnost činí 58,8 %. Ve vzorku převažují dívky s 21 (70 %) vyplněnými časoprostorovými deníky a mapami, chlapců bylo pouze 9 (30 %). Celkově žije ve Stochově dle údajů ČSÚ (2019a) v tomto věku 57 dětí, konkrétně 23 chlapců a 34 dívek. Pro potřeby vyhodnocení šetření a lepší přehlednost byly zaznamenané aktivity během sledovaného dne nazvány činnostmi. Veškeré zaznamenané činnosti byly rozděleny do kategorií a podkategorií, které nalezneme v tabulce 1. Zaznamenané doprovody byly rozděleny do čtyř kategorií, a to na doprovod žádný, u kterého děti uváděly, že aktivitu či cestu vykonávaly samy, na doprovod s rodinným příslušníkem, kde děti uváděly mámu, tátu, rodiče, sestru, bratra, babičku, dědu nebo tetu. Doprovod s kamarádem či kamarádkou, u kterého byli zmiňováni i kamarádi, spolužáci, spolužáka, spolužačka, či parta a v neposlední řadě byl doprovodem pes. Zaznamenané způsoby dopravy byly rozděleny do kategorií chůze, auto, kolo a autobus.

V rámci šetření každodenní mobility dětí zakreslovaly cesty do map, které byly následně zvektorizovány pomocí programu ArcMap a v němž byly výsledné mapy vytvořeny. Pro zjištění vzdáleností bydliště dítěte od školy byla použita funkce *Measure*, která změřila vzdálenost v metrech a údaje o vzdálenostech veškerých zakreslených cest poskytla kolonka *Shape_Length* v atributové tabulce. Pomocí hodnot z atributové tabulky byly následně zjištěny velikosti prostoru aktivit, přičemž byly vyhodnocovány pomocí maximálních zaznamenaných vzdáleností od bydliště dítěte. V empirické části bylo využito u map základní nabízené symbologie či kategorie *Quantities* a *Graduated colors*. Vzdálenost bydliště dětí od školy byla rozdělena do tří kategorií, které odpovídají přibližným hranicím ZSJ, a to vzdálenostem 64-520, 760-850 a 1 105-2 041 metrů. Veškeré hodnocení časových a vzdálenostních údajů proběhlo v programu Excel pomocí statistických funkcí.

Tabulka 1: Rozdělení zaznamenaných činností do kategorií a podkategorií

Kategorie	Podkategorie	Zaznamenané činnosti
Domácí	činnosti spojené s jídlem	snídaně, oběd, svačina, večeře, vaření večeře s mamkou
	spánek a hygiena	ranní hygiena, vstávání, večerní hygiena, spánek
	ICT a sledování TV	sledování filmu, koukání na televizi, koukání na Pó, hraní počítačových her, hraní videoher, sledování YouTube, hra na mobilu, telefonování s dědou
	vzdělávací a kreativní činnosti	psaní domácích úkolů, příprava do školy, učení, hra s králíkem, koupání psa, hra na kytaru, hra na flétnu, zdobení perníčků, vyrábění z papíru, čtení knížky, hra s plyšáky
	jiné činnosti	odpočinek, úklid pokoje, zábava s kamarádkami, příchod rodičů, balení si věcí na hory
Venkovní	cesty do školy	
	cesty ze školy	
	cesty jiné	procházka, venčení psa, venku s partou, zábava s kamarádkou venku, cesta domů, cesta k tátovi, cesta za kamarády, cesta na hřiště, cesta od kamaráda, cesta za dědou, cesta do knihovny, cesta na nákupy
Školní	školní docházka	
	oběd ve školní jídelně	
Jiné		sport, hraní PC her u kamaráda, sledování televize u kamaráda, večeře u kamaráda

Zdroj dat: vlastní šetření

Pravidelné volnočasové aktivity byly rozděleny do kategorií dle Jany Duffkové, Lukáše Urbana a Josefa Dubského (2008), které byly představeny v teoretické části a které jsou znázorněny v tabulce 2. Výsledky však mohou být poznamenány současnou pandemickou situací, jelikož se nemohou konat organizované aktivity, a proto nebyly v první části časoprostorového deníku zaznamenány žádné organizované volnočasové aktivity dětí během sledovaného dne. Vzhledem k pandemické situaci a následnému uzavření škol také nebylo možné distribuovat materiály v dalších třídách, dle původního plánu. Získaná data nelze považovat za reprezentativní, vzhledem k nízkému počtu respondentů, nalezneme v nich však určité trendy.

Tabulka 2: Rozdělení zaznamenaných volnočasových aktivit do kategorií

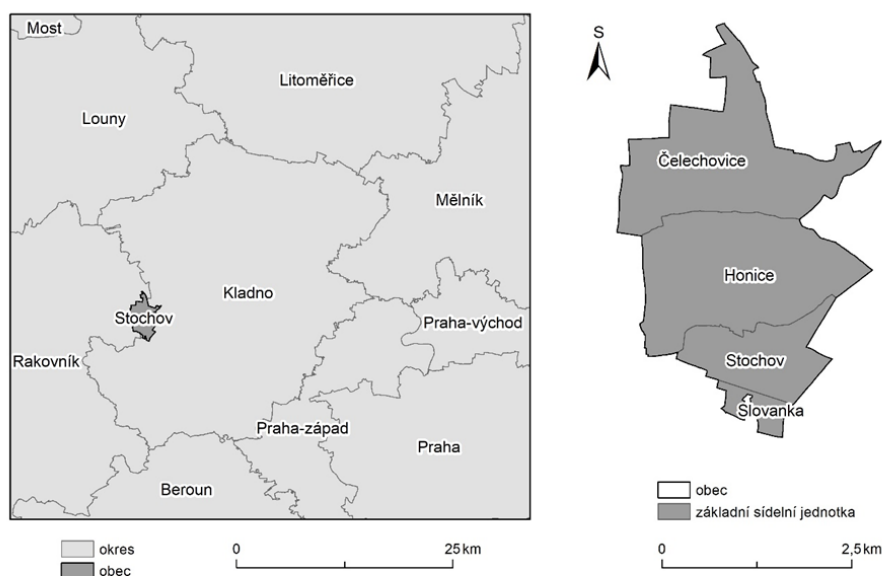
Kategorie	Zaznamenané volnočasové aktivity
Kulturní	sledování televize, sledování videí na tabletu, kreslení, hra na kytaru, hra na klávesy, hra na flétnu, orchestr, dramata
Vzdělávací	výtvarná výchova, doučování, nauka, čtení knížky, čtení Byla jednou jedna koťátka, kroužek kamarádi, hudební nauka
Sportovní	fotbal, florbal, atletika, plavání, hasiči, Allkampf-jitsu, běhání venku, procházka, jízda na kole, tanec na hudbu, venčení psa, jóga, aerobik, venkovní aktivity
Společenská	pečení cukroví s maminkou, hrát si se sestřičkou, venku s kamarádkou, volání s kamarády, chození ven s partou, hraní her s rodiči
Hobby a manuální	rukodělná práce, kroužek šikovné ručičky, starání se o zvířátka, hraní videoher, hraní her na telefonu, točení Tik Toku do konceptu, příprava tašky do školy, úklid bytu

Zdroj dat: vlastní šetření

4 Představení města Stochova

Město Stochov se nachází přibližně 30 kilometrů západně od Prahy na hranici okresů Kladno a Rakovník, spadá pod SO ORP Kladno a má rozlohu 9,5 km². Sestavuje se ze čtyř základních sídelních jednotek, a to Čelechovic, Honic, Stochova a Slovanky, viz obr.1. Na území dnešního Stochova se dříve nacházely vsi Stochov, Honice a Holubín, dále také osada Slovanka. V roce 1967 byla obec povýšena na město a v současnosti zde k 31.12.2019 žije 5 392 obyvatel s mírnou převahou žen (ČSÚ 2020a, Město Stochov 2019). Území se rozkládá v nadmořské výšce 384-468 metrů a z geomorfologického hlediska je součástí Českého masivu (Místopisy 2020).

Obrázek 1: Poloha města Stochova a jeho členění na ZSJ



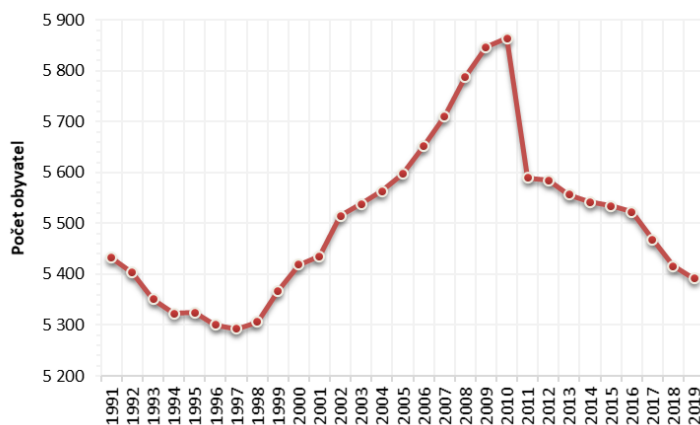
Zdroj: Arcdata Praha 2015, vlastní zpracování

Z hlediska mobility obyvatel je důležitá především geografická poloha města. Nachází se zde dálnice D6, která prochází katastrálním územím Čelechovic a Honic, zároveň propojuje Prahu a Nové Strašecí. Samotné město leží kilometr od nájezdů na dálnici, a tak cesta autem do centra Prahy trvá 35 minut. Silnice II. třídy č.236 propojuje sjezdy z dálnice se Slovankou, která zprostředkovává hlavní autobusové spoje mezi Stochovem a Kladnem či Prahou, konkrétně Zličínem, Motolem a Hradčany. Nejrychlejší spoj mezi Slovankou a Zličínem trvá 27 minut. Komplikace nastávají při dopravě z centra města, kde žije většina obyvatel v bytových domech, na Slovanku, která je od centra vzdálená 2 kilometry a spoje mezi místy jezdí střídavě. Mezi centrem města a Slovankou

nalezneme také železniční dopravu spojující Stochov s Prahou a Kladnem. Obyvatelé tak často k železniční stanici a autobusové zastávce, kde až donedávna nebylo vybudované dostatečné parkoviště, dojíždí autem. Nedostatek parkovacích míst, cyklostezek, přechodů a chodníků ztěžuje mobilitu obyvatel mezi částmi města. Silnice III. třídy č.2326 propojuje Slovanu s Čelechovicemi a prochází všemi částmi města (Dálnice-Silnice 2019, IDOS 2021). Doba vyjížděky do zaměstnání a škol z obce se pohybuje nejvíce okolo 15-29 minut a 30-44 minut. Nejčastěji dojíždí dospělí za prací a děti za studiem do Kladna, Prahy či Nového Strašecí (ČSÚ 2011a).

Na vývoj počtu obyvatel ve městě měl zásadní vliv velký rozmach výstavby v 50. letech 20. století, který byl spjat s těžbou v nedalekém dolu u Tuchlovic. Mezi lety 1920-1970 bylo vystavěno 1 913 bytů a domů a město v této době dosáhlo nejvyššího počtu obyvatel ve své historii, a to 6 500 (ČSÚ 2011b, Město Stochov 2021). Vývoj počtu obyvatel ve městě mezi lety 1991 a 2019 nalezneme v grafu 1. Významnými změnami v počtu obyvatel prošlo město po revoluci, kdy na začátku 90. let docházelo k úbytku obyvatelstva, přičemž tento pokles pozorujeme do roku 1997 a následně nárůst do roku 2010. Mezi lety 2010 a 2011 pozorujeme úbytek téměř o 300 obyvatel, který je způsobený tím, že došlo ke změně metodiky ve sčítání lidí (Český statistický úřad nemá k dispozici žádnou evidenci obyvatel, z níž by bylo možné získat údaje o počtu obyvatel, a proto je využívána tzv. metoda demografické bilance). Nejedná se tedy o územní změnu, migraci či demografické změny, ale pouze o tzv. nedopočet obyvatel (ČSÚ 2020b). Od roku 2015 pozorujeme záporný migrační i přirozený přírůstek, který způsobuje celkový úbytek obyvatel až po současnost (ČSÚ 2019b).

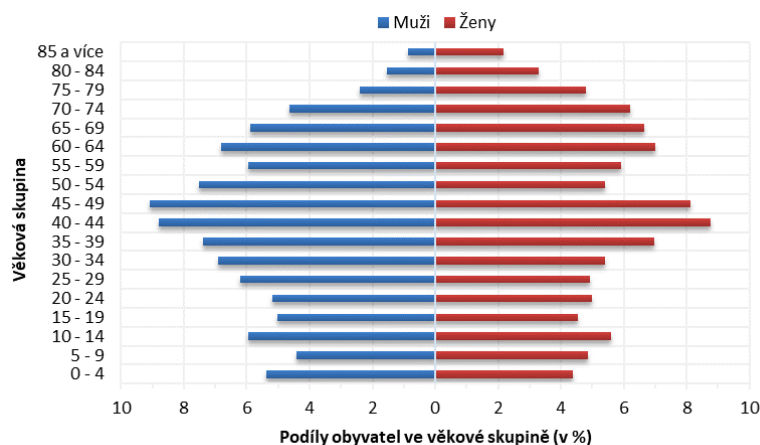
Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městě Stochově mezi lety 1991 a 2019



Zdroj: ČSÚ 2019a, vlastní zpracování

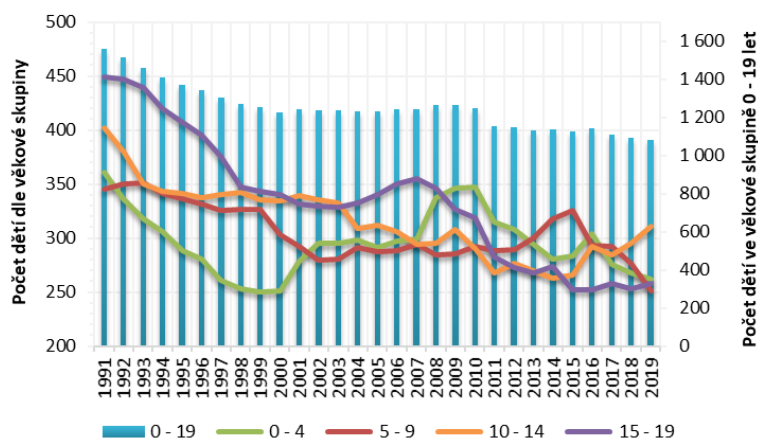
V současnosti zde k 31.12.2019 žije 5 392 obyvatel a hustota zalidnění činí 567,6 obyv./km². Mezi 0-14 lety se zde nachází 824 obyvatel, mezi 15-64 lety 3 526 obyvatel a v letech 65 a více 1 042 obyvatel. Od roku 2000 pozorujeme trend stárnutí obyvatelstva, a to z průměrného věku 38,4 na 42,7 let, současně s tím dochází k poklesu počtu obyvatel ve věku 0-14 let a nárůstu počtu obyvatel ve věku 65 a více let. Nejvíce zastoupené věkové skupiny nalezneme v grafu 2, přičemž se u mužů i u žen jedná o věk v rozmezí 40-49 let. Vývoj počtu dětí nalezneme v grafu 3 a můžeme zde opět pozorovat pokles mezi roky 2010 a 2011, vzhledem ke změně metodiky sčítání lidí. V současnosti je u dětí nejvíce zastoupená věková skupina 10-14 let. Obecně lze předpokládat, že bude obyvatel ve městě do budoucna ubývat, ať už z důvodu výše zmíněného trendu stárnutí obyvatel nebo ekonomické neatraktivnosti obce (ČSÚ 2019a).

Graf 2: Věková pyramida obyvatel města Stochova v roce 2019



Zdroj: ČSÚ 2019a, vlastní zpracování

Graf 3: Vývoj počtu dětí dle věkové skupiny mezi lety 1991 a 2019 ve městě Stochov



Zdroj: ČSÚ 2019a, vlastní zpracování

Ve městě panují dobré podmínky pro rodiny s dětmi, jelikož se zde nachází dětská i sportovní hřiště a aktivně fungující nestátní neziskové organizace, jako je například spolek Kamarádi, který rodiny s dětmi sdružuje a nabízí širokou škálu volnočasových aktivit a akcí. Z aktivních zájmových organizací ve městě můžeme zmínit především divadlo, klub stolního hokeje, šachový oddíl, hokejbal, fotbalový, tenisový a florbalový klub. Taneční kroužky zde kromě tanečního oboru v ZUŠ Stochov nejsou a jsou zaštiťovány DDM v Novém Strašecí. Město disponuje šesti školami čtyř typů, kinem, knihovnou a kulturním zařízením s pravidelnými kulturními akcemi. Nachází se zde dvě mateřské školy, dvě základní školy, z nichž je jedna soukromá, pomáhá mentálně postiženým jedincům a následně na ni navazuje střední škola. Střední škola řemesel a služeb nabízí obědy pro veřejnost, přičemž nedaleko této školy nalezneme základní uměleckou školu, ve které se vyučují hudební, výtvarné, taneční a literárně dramatické obory. Nejbližší gymnázium nalezneme v Novém Strašecí a Kladně. Mezi žáky se poslední dobou projevuje čím dál tím častější záškoláctví a alkoholismus, zároveň se veškeré školy nachází v centru města, kde dochází k častému výskytu bezdomovců, což může u dětí vyvolávat nejistý pocit bezpečí (Strategický plán rozvoje města Stochov 2020).

5 Každodenní mobilita a mimoškolní činnosti dětí

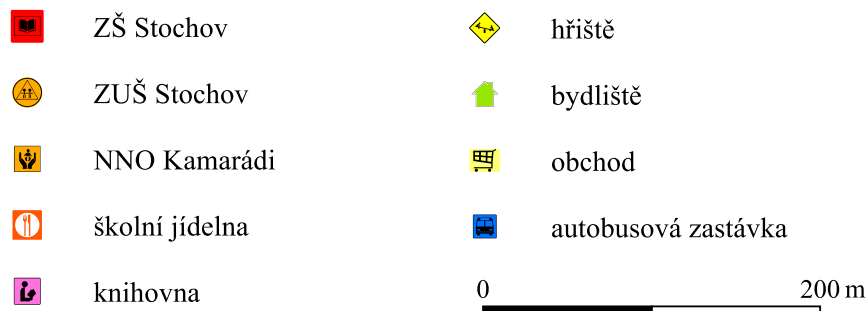
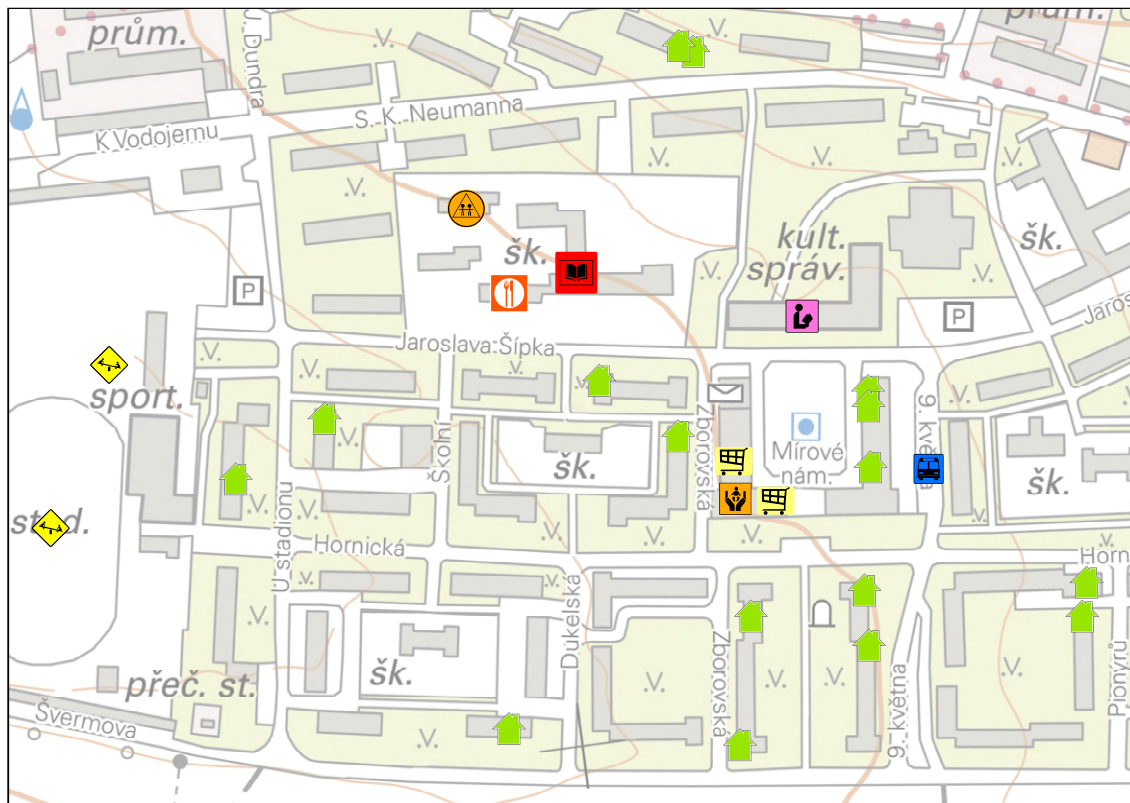
V následující kapitole jsou představeny výsledky první části časoprostorového deníku, která se týkala každodenní mobility dětí a byla vyhodnocena na základě vyplněných map. V rámci deníkového šetření bylo zaznamenáno 294 činností 30 dětmi během jednoho školního dne, přičemž mezi zaznamenanými činnostmi převažovaly činnosti domácí s 52,7 %. Venkovních činností odehrávajících se na území města bylo zaznamenáno 30,6 % a činností vykonávaných ve školním zařízení 15 %. Zbylé činnosti se s 1,7 % odehrávaly u kamarádů nebo mimo město Stochov. Rozdělení zaznamenaných činností nalezneme v tabulce 1 v metodologické části. Pomocí vyplněných map byly vyhodnocovány zaznamenané cesty, kterých bylo 89 a nalezneme je v příloze 4. Minimální vzdálenost cesty byla 64 metrů a maximální vzdálenost 7 112 metrů. Následně byl pomocí zjištěných maximálních vzdáleností zaznamenan prostor aktivit dětí, který se vytvářel během sledovaného dne okolo zjištěných stanic a jehož průměrná velikost činila 1 713 metrů. Díky časoprostorovému deníku byly u cest vyhodnocovány také způsoby dopravy a typy doprovodu, přičemž nejčastějším doprovodem dětí byl kamarád či kamarádka a nejčastěji absolvovaly cesty pěšky.

5.1 Každodenní mobilita dětí

Ze zaznamenaných činností vyplývá, že během dne vzniklo 95 stanic, z nichž jich bylo 89 prostorově zaznamenáno. Z těchto prostorově zaznamenaných stanic byly nejčastěji zmiňovanými stanicemi bydliště dětí (34 %) a školní zařízení (34 %), které zmínily všechny děti účastníci se šetření. Zbylých 32 % stanic tvořila školní jídelna (28 %), obchody (3 %) a knihovna (1 %). Většina stanic zmíněných během šetření byla koncentrována v centru města a nalezneme je znázorněné na obrázku 2. Obrázek 2 znázorňuje, že se bydliště 53 % dětí nachází ve vzdálenosti 64-520 metrů od školy, přičemž se jedná o centrum města. Bydliště 17 % dětí se nachází ve vzdálenosti 760-850 metrů od školy a jedná se o rezidenční část města. Bydliště 30 % dětí se nachází v periferních částech města, ve vzdálenostech 1 105-2 041 metrů od školy. Lokace bydliště dětí není rovnoměrně rozmístěna a tyto rozdíly můžeme pozorovat i dle pohlaví. Zatímco dívky žijí z 62 % v centru města, v rezidenční části a v periferních částech žijí se stejným procentuálním zastoupením, a to z 19 %. U chlapců pozorujeme převažující lokaci bydliště v periferních částech města s 56 %, v centru města žije 33 %

chlapců a v rezidenční části 11 %. Medián všech vzdáleností bydlíště od školy je 465 metrů a směrodatná odchylka činí 561 metrů.

Obrázek 2: Zaznamenané stanice dětmi v centru města Stochova



Zdroj dat: ČÚZK 2019, vlastní zpracování

5.1.1 Každodenní mobilita dětí dle délky cest

Celkově bylo zaznamenáno 89 cest, jejichž údaje o času nalezneme v tabulce 4, přičemž 82 z nich bylo zaznamenáno prostorově a jejich údaje o vzdálenostech nalezneme v tabulce 3. Z výsledků vyplývá, že jedno dítě během sledovaného dne absolvovalo v průměru 2,21 cesty, přičemž můžeme pozorovat rozdíly dle pohlaví. Chlapci absolvovali v průměru 2,45 cesty, zatímco u dívek pozorujeme průměr nižší, a to 2,08 cesty. Rozdíly v průměru absolvovaných cest na jedno dítě během sledovaného dne

pozorujeme i v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy. Děti bydlící v centru města absolvovaly v průměru 2,21 cesty, děti bydlící v rezidenční části 1,64 cesty a děti bydlící v periferiích města 2,45 cesty za sledovaný den. Maximální počet cest na jedno dítě byl zaznamenán u chlapce bydlícího v periférii města, konkrétně v ulici Marie Pujmanové, který během sledovaného dne absolvoval šest cest. Minimální počet cest na jedno dítě byl zaznamenán u dívky bydlící v centru města, která absolvovala pouze jednu cestu, a to cestu do školy. Cestu ze školy již do časoprostorového deníku neuvedla, lze však předpokládat, že ji následně absolvovala. Pomocí maximálních vzdáleností byl vyhodnocen prostor aktivit, který se vytvářel během dne okolo zjištěných stanic. Průměrná velikost prostoru aktivit činila 1 713 metrů, přičemž byla u dívek s 1 767 metry o něco větší, než u chlapců s 1 404 metry. Průměrná velikost prostoru aktivit u dětí bydlících v centru města činila 1 713 metrů. Podobně tomu tak bylo i u dětí bydlících v periferiích města, jejichž velikost prostoru aktivit činila 2 397 metrů. Rozdílné hodnoty pozorujeme u dětí bydlících v rezidenční části města, jejichž velikost prostoru aktivit nabývala 818 metrů.

Pomocí časoprostorového deníku a map bylo zjištěno, že celkově cesty do školy byly oproti cestám ze školy o něco delší, co se vzdálenosti týče, časově cesty ze školy však trvaly déle a zároveň měly větší směrodatnou odchylku. Časové a vzdálenostní údaje můžeme rozlišit také dle pohlaví, zatímco dívkám trvaly cesty do školy v průměru 11 minut, chlapcům 10 minut. Cesty do školy byly u dívek v průměru 752 metrů dlouhé, zatímco u chlapců můžeme pozorovat průměr větší, a to 1 055 metrů. Tento rozdíl může být způsoben vzdálenostmi bydliště dětí od školy, které nemají obě pohlaví rovnoměrně rozloženy. Cesty ze školy trvaly dívkám v průměru 17 minut a chlapcům 19 minut. Zatímco u dívek pozorujeme u cest ze školy oproti cestám do školy vzdálenostní průměr menší s 630 metry, u chlapců se vzdálenost při cestě ze školy prodloužila na 1 085 metrů. Cesty jiné měly u časových i vzdálenostních údajů vyšší průměr, medián i směrodatnou odchylku oproti cestám ostatním, jelikož se jednalo především o procházky nebo cesty za někým či někam. Dívky při těchto cestách absolvovaly v průměru 1 958 metrů a chlapci 1 603 metrů. Cesty jiné trvaly dívkám v průměru 1 hodinu a 9 minut, zatímco chlapcům 55 minut, což může být způsobeno především tím, že dívky absolvovaly oproti chlapcům častěji procházky nebo cesty za někým či někam. Vzdálenostní a časové údaje cest se liší i dle vzdálenosti bydliště dětí od školy.

Děti bydlící v centru města absolvovaly v průměru 872 metrů za sledovaný den a strávily na cestách 38 minut. Děti bydlící v rezidenční části města absolvovaly v průměru 800 metrů a za sledovaný den strávily na cestách v průměru 15 minut. Děti bydlící v periférii města na cestách strávily v průměru 29 minut, avšak absolvovaly oproti ostatním dětem v průměru nejdelší vzdálenosti cest, a to 1 652 metrů. Tyto údaje mohou souviset se způsobem dopravy dětí, který nalezneme v podkapitole 5.1.2.

Tabulka 3: Zaznamenané cesty a jejich údaje o vzdálenostech v metrech

	Cesty			
	veškeré	do školy	ze školy	jiné
Počet cest	82	30	28	24
Minimální vzdálenost	64	65	64	160
Maximální vzdálenost	7112	2667	2914	7112
Průměr	1112	843	777	1840
Medián	727	491	456	1605
Směrodatná odchylka	1140	708	693	1583
Celková vzdálenost	91191	25289	21745	44158

Zdroj dat: vlastní šetření

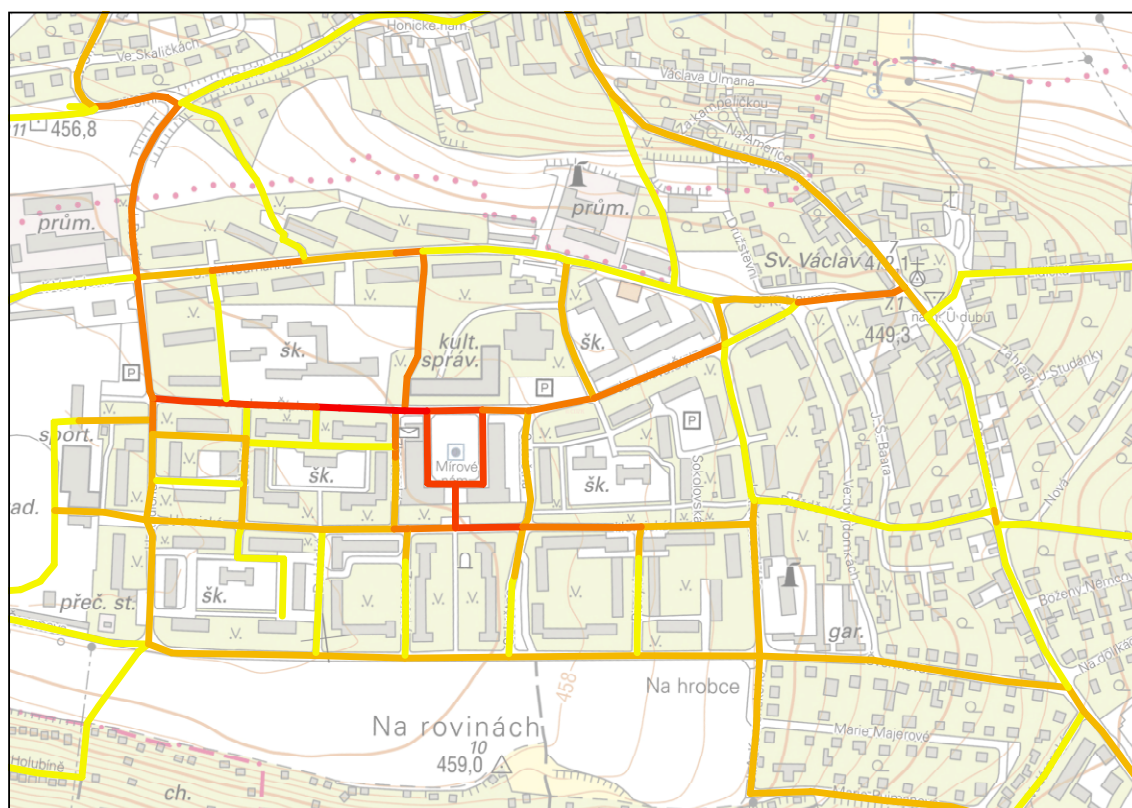
Tabulka 4: Zaznamenané cesty a jejich časové údaje

	Cesty			
	veškeré	do školy	ze školy	jiné
Počet cest	89	30	28	31
Minimální doba trvání	0:02:00	0:05:00	0:05:00	0:02:00
Maximální doba trvání	2:45:00	0:25:00	0:55:00	2:45:00
Průměr	0:32:13	0:10:42	0:18:02	1:05:52
Medián	0:15:00	0:10:00	0:15:00	1:00:00
Směrodatná odchylka	0:43:12	0:05:13	0:12:28	0:58:33
Celkový čas	47:48:00	5:21:00	8:25:00	34:02:00

Zdroj dat: vlastní šetření

S koncentrací stanic v centru města souvisí intenzita využívání ulic dětmi, kterou nalezneme znázorněnou na obrázku 3 a z něhož je patrné, že maximální počet dětských cest byl zaznamenan v ulici Jaroslava Šípka. Touto ulicí vedlo během sledovaného dne 49 % zaznamenaných dětských cest, přičemž se jednalo především o úsek mezi ZŠ Stochov a Mírovým náměstím, které se stalo druhým nejfrekventovanějším místem ve městě a vedlo přes něj 42 % dětských cest. Třetí nejfrekventovanější ulicí se stala ulice Hornická, kterou za sledovaný den vedlo 19 % dětských cest. Další poměrně frekventované části ulic nalezneme s 16 % v ulici U Stadionu a s 11 % v ulicích S. K. Neumanna a Zborovská.

Obrázek 3: Intenzita využívání centra města Stochova dětmi navštěvujícími ZŠ Stochov



Intenzita využívání ulic

počet dětských cest během sledovaného dne

- 1 - 3
- 4 - 8
- 9 - 14
- 15 - 20
- 21 - 44

0 300 m

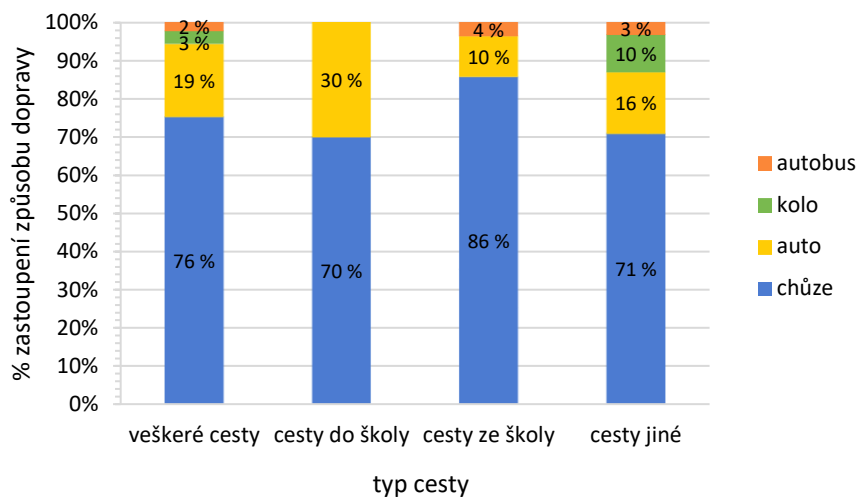
Zdroj dat: ČÚZK 2019, vlastní zpracování

5.1.2 Každodenní mobilita dětí dle způsobu dopravy

U veškerých zaznamenaných cest mezi vykonávanými činnostmi byl uváděn způsob dopravy, který nalezneme znázorněný v grafu 4. Nejčastějším způsobem dopravy u veškerých cest byla chůze (76 %), následovaná autem (19 %), kolem (3 %) a autobusem (2 %). Chůze byla nejvíce využívána u cest ze školy, následně u cest jiných, jelikož se jednalo o procházky, venčení psa a cesty za někým či někam, nejméně pak byla využívána u cest do školy. Autem se děti dopravovaly nejvíce při cestách do školy, následně při cestách jiných a nejméně byly vozeny u cest ze školy. Kolo používaly děti pouze u cest jiných a jednalo se především o dopravní prostředek při cestě za kamarády. Při cestách

ze školy a cestách jiných se děti dopravovaly autobusem. Využití způsobů dopravy může souviset s typem doprovodu, který nalezneme v podkapitole 5.1.3.

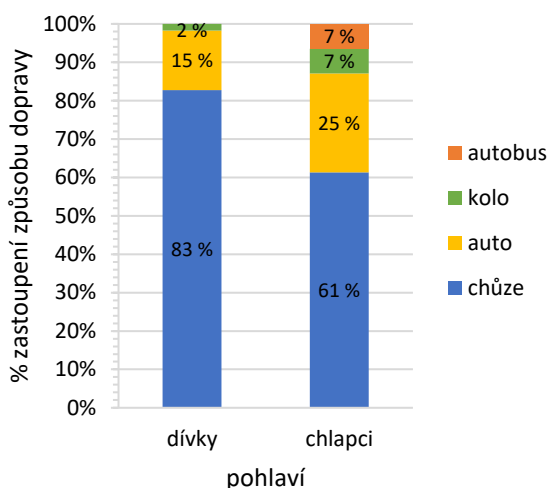
Graf 4: Cesty dle způsobu dopravy



Zdroj dat: vlastní šetření

Využívání způsobů dopravy v závislosti na pohlaví nalezneme v grafu 5. Zatímco u chlapců můžeme pozorovat pestřejší využití způsobů dopravy, u dívek ze způsobů dopravy výrazně dominovala chůze (83 %) a ani jednou neabsolvovaly cestu autobusem. Dále byly dívky vozeny autem (15 %), případně absolvovaly cestu na kole (2 %). Chlapci byli oproti dívkám častěji vozeni autem (25 %) a méně využívali chůzi (61 %). Tento trend však může být způsoben vzdáleností bydliště dětí od školy, které nemají obě pohlaví rovnoměrně rozloženy, jelikož většina chlapců ze vzorku žije v periferiích města. Chlapci pak také absolvovali cesty autobusem a na kole se stejným procentuálním zastoupením (7 %). U cest do školy mezi dívkami i chlapci dominovala chůze, následně doprava autem, přičemž chlapci byli oproti dívkám častěji vozeni a u cest ze školy již takový rozdíl mezi pohlavími a způsoby dopravy nalezen nebyl. Zatímco u ostatních cest chlapci využili veškerých zmíněných způsobů dopravy, a poměrně vyváženě, dívky uváděly především chůzi, případně se dopravovaly autem. Z výsledků tedy plyne, že dívky využívaly aktivnějších způsobů dopravy oproti chlapcům a chlapci zase využívali více způsobů dopravy oproti dívkám.

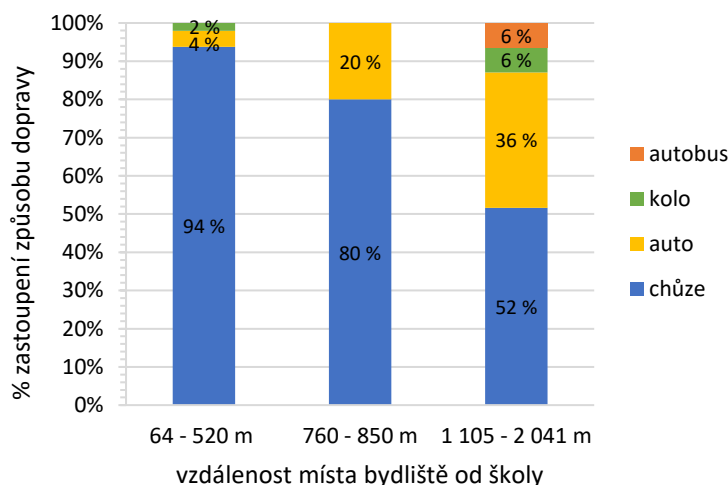
Graf 5: Způsob dopravy v závislosti na pohlaví



Zdroj dat: vlastní šetření

Děti bydlící v centru města využívaly ze způsobů dopravy nejčastěji chůzi (94 %). Z ostatních dopravních prostředků se autem dopravovala pouze jedna dívka ke svému tátovi a zpět domů (4 %) a další dívka použila kolo při cestě na dětské hřiště (2 %). Děti bydlící v rezidenční části města, konkrétně v ulicích U Topolu a V Srní, využívaly méně způsobů dopravy oproti dětem ostatním (graf 6), avšak také u nich dominovala chůze (80 %). Z ostatních dopravních prostředků se dopravovaly autem při cestách do školy i ze školy, jedna dívka pak při cestě za dědou (20 %).

Graf 6: Způsob dopravy v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy



Zdroj dat: vlastní šetření

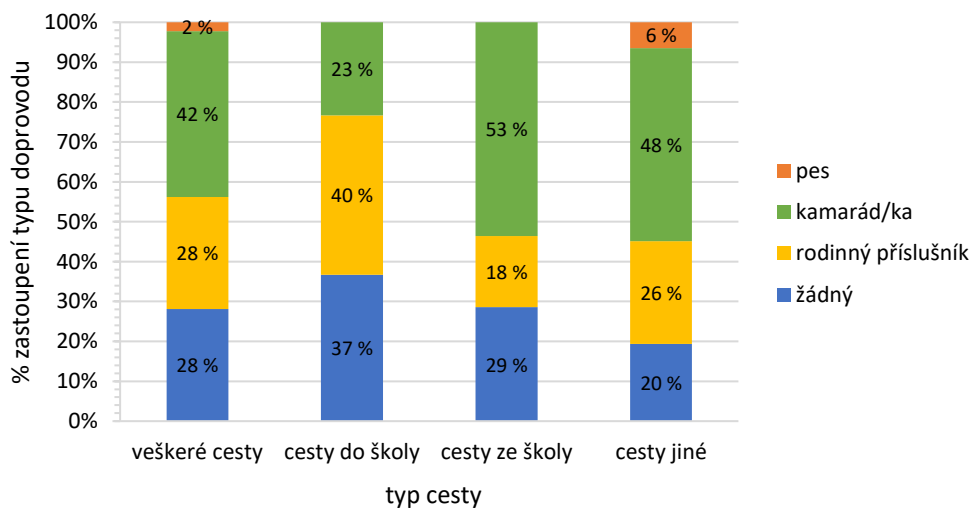
Děti bydlící v periferiích města, konkrétně v Honicích a na Slovance, měly nejpestřejší zastoupení způsobů dopravy (graf 6). Po nejčastěji zmiňované chůzi (52 %) následovala

doprava autem, kterým se děti dopravovaly při cestách do školy i ze školy (36 %). Z ostatních dopravních prostředků využil autobus jeden chlapec při cestě ze školy a následně při cestě za kamarády (6 %) a další chlapec zase kolo při cestě na dětské hřiště a zpět domů (6 %). Z výsledků je tedy zřejmé, že s narůstající vzdáleností bydliště dítěte od školy klesala chůze jakožto způsob dopravy, a naopak dopravování se autem při cestách vzrůstalo (graf 6).

5.1.3 Každodenní mobilita dětí dle typu doprovodu

U veškerých zaznamenaných cest mezi vykonávanými činnostmi byl uváděn typ doprovodu, který nalezneme znázorněný v grafu 7. Nejčastějším typem doprovodu u veškerých cest byl kamarád či kamarádka (42 %). Cesty, které děti absolvovaly samy či s rodinným příslušníkem, mají stejné procentuální zastoupení (28 %) a nejméně cest děti absolvovaly se psem (2 %). Mezi cestami absolvovanými s doprovodem kamaráda či kamarádky dominovaly cesty ze školy, následované cestami jinými, jelikož se jednalo především o společné procházky. S rodinným příslušníkem či samy děti nejčastěji absolvovaly cesty do školy a se psem pak cesty jiné, které zahrnovaly venčení psů. Typ doprovodu může souviset se způsobem dopravy, který nalezneme v podkapitole 5.1.2.

Graf 7: Cesty dle typu doprovodu

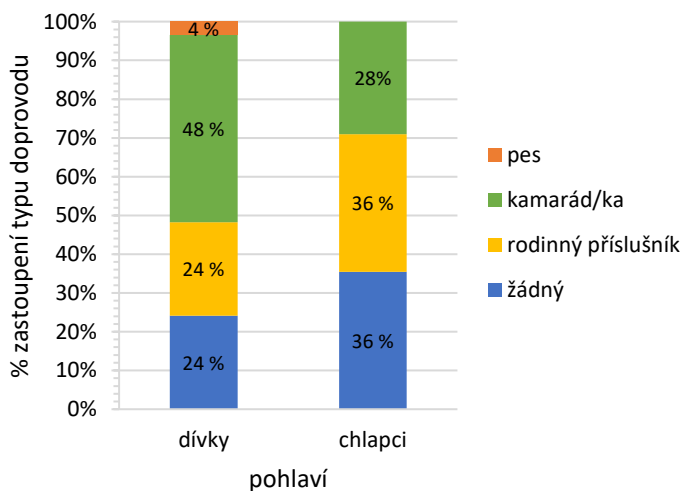


Zdroj dat: vlastní šetření

Využívání typů doprovodu v závislosti na pohlaví nalezneme v grafu 8. U dívek můžeme pozorovat pestré zastoupení typů doprovodu, přičemž jejich nejčastějším doprovodem byl kamarád či kamarádka (48 %). S kamarádem či kamarádkou nejčastěji absolvovaly cesty ze školy a cesty jiné, u kterých se jednalo o společné procházky. Dívky absolvovaly

cesty samy nebo s rodinným příslušníkem se stejným procentuálním zastoupením (24 %). S rodinným příslušníkem nejčastěji absolvovaly cesty do školy a následně cesty jiné, kdy se jednalo ve dvou případech o společnou procházku, v jednom případě o cestu za dědou a v dalším o cestu za tátou. Dívky absolvovaly samy nejčastěji cesty do školy, které byly následované cestami ze školy a v jednom případě se jednalo o procházku. Nejméně byly zaznamenány cesty v doprovodu psa (4 %), kdy se o procházku jednalo ve dvou případech. Chlapci nejčastěji absolvovali cesty sami či s rodinným příslušníkem (36 %). Sami nejčastěji absolvovali cesty jiné, u kterých se jednalo především o cesty za kamarády nebo na dětské hřiště. V doprovodu rodinného příslušníka absolvovali nejčastěji cesty do školy a s kamarádem či kamarádkou (28 %) zase cesty ze školy a cesty jiné, kdy se jednalo o společné procházky či cestu na hřiště. U chlapců nebyla zaznamenána žádná cesta v doprovodu psa. Z výsledků tedy plyne, že dívky nejčastěji absolvovaly cesty v doprovodu kamaráda či kamarádky, zatímco chlapci absolvovali nejčastěji cesty sami nebo s rodinným příslušníkem.

Graf 8: Typ doprovodu v závislosti na pohlaví

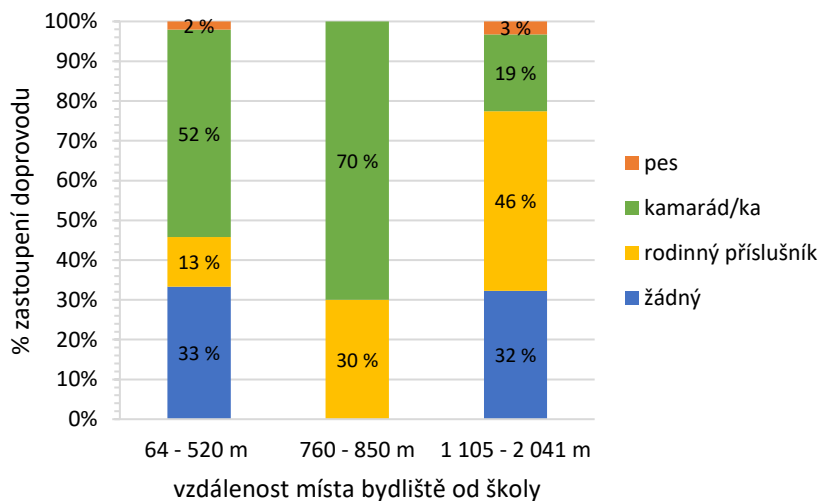


Zdroj dat: vlastní šetření

Děti bydlící v centru města absolvovaly nejčastěji cesty v doprovodu kamaráda či kamarádky (52 %), následně je absolvovaly samy (33 %) a v doprovodu rodinného příslušníka (13 %), nejméně pak v doprovodu psa (2 %), viz graf 9. Děti bydlící v rezidenční části města, konkrétně v ulicích U Topolu a V Srní, absolvovaly nejčastěji cesty také v doprovodu kamaráda či kamarádky (70 %), posléze v doprovodu rodinného příslušníka (30 %), neabsolvovaly však během sledovaného dne ani jednu cestu samy bez doprovodu. Děti bydlící v perifériích města, konkrétně v Honicích a na Slovance,

absolvovaly nejčastěji cesty v doprovodu rodinného příslušníka (46 %), následně samy (32 %) a nejméně v doprovodu kamaráda či kamarádky (19 %) a psa (3 %). Z výsledků vyplývá, že s narůstající vzdáleností bydliště dítěte od školy narůstal doprovod rodinných příslušníků a že děti v centru města měly nejvíce nezávislé mobility (graf 9).

Graf 9: Typ doprovodu v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy



Zdroj dat: vlastní šetření

5.1.4 Shrnutí každodenní mobility dětí

Z výsledků vyplývá, že bylo dětmi během sledovaného dne zaznamenáno 95 stanic, které se koncentrovaly především v centru města a převládalo mezi nimi bydliště dětí. Zatímco ve vzorku byly u dívek vzdálenosti bydliště od školy rovnoměrně zastoupeny, u chlapců převládalo bydliště v periferních částech města, což mohlo ovlivnit následující výsledky. Během sledovaného dne bylo v průměru na jedno dítě zaznamenáno 2,21 cesty, přičemž chlapci oproti dívkám absolvovali v daný den cest více a bylo mezi nimi zaznamenáno s šesti cestami denní maximum. Pomocí maximálních vzdáleností byl zaznamenán prostor aktivit, jehož průměrná velikost činila 1 713 metrů a dívky jej měly oproti chlapcům o 363 metrů větší. Největší prostor aktivit byl zaznamenán u dětí bydlících v periferních částech města, naopak nejmenší prostor aktivit měly děti bydlící v jeho rezidenční části. U veškerých cest byl zaznamenán způsob dopravy a doprovodu, přičemž bylo zjištěno, že nejčastějším způsobem dopravy byla chůze, následovaná autem, kolem a autobusem. Dívky využívaly aktivnějších způsobů dopravy oproti chlapcům a chlapci oproti dívkám zase více způsobů dopravy. S narůstající vzdáleností bydliště dítěte od školy klesalo využívání chůze a doprava autem vzrůstala. Nejčastějším typem

doprovodu byl kamarád či kamarádka, následně děti absolvovaly se stejným procentuálním zastoupením cesty samy nebo s rodinným příslušníkem a nejméně pak se psem. Dívky nejčastěji absolvovaly cesty v doprovodu kamaráda či kamarádky a chlapci sami nebo s rodinným příslušníkem. S narůstající vzdáleností bydliště dítěte od školy narůstal doprovod rodinných příslušníků a děti v centru města měly nejvíce nezávislé mobility. Pomocí časoprostorových deníků a mapových podkladů bylo také zjištěno, že cesty do školy byly oproti cestám ze školy o něco delší, co se vzdálenosti týče, avšak časově cesty ze školy trvaly dětem déle. S koncentrací stanic v centru města souvisela intenzita využívání ulic dětmi, kdy bylo zjištěno, že ulicí Jaroslava Šípka vedlo 49 % veškerých zaznamenaných cest během školního dne, a tak se stala dětmi nejfrekventovanější.

5.2 Mimoškolní činnosti dětí

Jak již bylo v úvodu kapitoly napsáno, celkově bylo během sledovaného dne zaznamenáno 294 činností, z nichž byly domácí činnosti zastoupeny 155 záznamy (52,7 %). Domácí činnosti byly tvořeny činnostmi spojenými s jídlem (34 %), spánkem a hygienou (25 %), s ICT a sledováním televize (20 %), se vzdělávací a kreativní tematikou (18 %) a jinými činnostmi (3 %). Školní činnosti byly zastoupeny 45 záznamy (15 %) a byly tvořeny školní docházkou (59 %) a obědem ve školní jídelně (41 %). Venkovní činnosti byly zastoupeny 89 záznamy (30,6 %) přičemž byly tvořeny cestami. Cesty do školy byly zastoupeny z 33 % a cesty ze školy z 31 %, což je způsobeno tím, že jedna dívka v časoprostorovém deníku uvedla pouze cestu do školy, nikoliv i ze školy. Cesty jiné byly tvořeny procházkami (22 %), cestami za někým (11 %), cestami za nákupem (2 %) a cestou do knihovny (1 %). Časové údaje venkovních činností nalezneme v tabulce 4. Zbylé činnosti byly zastoupeny 5 záznamy (1,7 %) přičemž se jednalo o činnosti probíhající na návštěvě u kamaráda a sport. Vybrané činnosti, jejich dělení dle pohlaví a časové údaje nalezneme v tabulce 5. Rozdělení zaznamenaných činností nalezneme v metodologické části v tabulce 1.

Činnosti spojené s jídlem trvaly dětem během sledovaného dne v průměru 26 minut a spánku věnovaly v průměru 9 hodin a 10 minut. Sledováním televize a činnostmi spojenými s ICT trávily děti během sledovaného dne v průměru 1 hodinu a 7 minut, vzdělávacím a kreativním činnostem pak věnovaly 27 minut. Děti strávily ve škole během dne v průměru 4 hodiny a 41 minut. Činnosti dle časových údajů můžeme rozdělit také

dle pohlaví. Chlapci se věnovali činnostem spojenými s jídlem v průměru 28 minut, dívky minut 25. Spánek trval chlapcům v průměru 9 hodin a 26 minut, oproti nim byl u dívek kratší, a to s 9 hodinami a 2 minutami. Sledováním televize chlapci trávili v průměru 1 hodinu a 9 minut, u dívek byl zaznamenán velmi podobný čas, a to 1 hodina a 7 minut. Činnostem spojenými s ICT věnovali chlapci v průměru 1 hodinu a 34 minut, oproti nim dívky trávily činnostmi spojenými s ICT méně času, konkrétně v průměru 53 minut. Činnostem spojenými se vzdělávací či kreativní tematikou věnovali chlapci s 30 minutami o trochu více času, než dívky s 26 minutami. Procházky zabraly chlapcům během sledovaného dne v průměru 1 hodinu a 40 minut, zatímco dívkám 1 hodinu a 25 minut. Největší zaznamenané časové rozdíly mezi pohlavími můžeme pozorovat u činností spojenými s ICT a u procházek. Časové údaje činností můžeme porovnat také dle vzdáleností bydliště dětí od školy. Vzhledem k velikosti vzorku však byly činnosti spojené s ICT a sledování televize hodnoceny společně. Činnostem spojenými s ICT a sledováním televize trávily nejvíce času děti z periferních částí. Vzdělávacími a kreativními činnostmi strávily nejvíce času děti z rezidenční části města a činnostmi spojenými s jídlem zase nejvíce děti z periferních částí města. Procházkám věnovaly o pár vteřin více času děti z centra města, oproti dětem z periferních částí města.

Tabulka 5: Mimoškolní činnosti dětí zaznamenané během sledovaného dne

	Pohlaví	Počet záznamů	Průměr	Medián	Směrodatná odchylka	Celkový čas
Činnosti spojené s ICT	dívky	12	0:53:20	0:57:30	0:30:01	10:40:00
	chlapci	6	1:34:10	0:55:00	1:12:49	9:25:00
Sledování televize	dívky	10	1:07:06	1:07:30	0:34:32	11:11:00
	chlapci	4	1:08:45	1:12:30	0:45:20	4:35:00
Vzdělávací a kreativní činnosti	dívky	22	0:26:11	0:20:00	0:15:59	9:36:00
	chlapci	6	0:30:00	0:25:00	0:16:50	3:00:00
Činnosti spojené s jídlem	dívky	37	0:20:58	0:20:00	0:10:00	12:56:00
	chlapci	10	0:20:24	0:20:00	0:07:23	0:07:23
Procházka	dívky	15	1:24:32	1:10:00	0:54:15	21:08:00
	chlapci	4	1:40:00	1:50:00	1:00:56	6:40:00

Zdroj dat: vlastní šetření

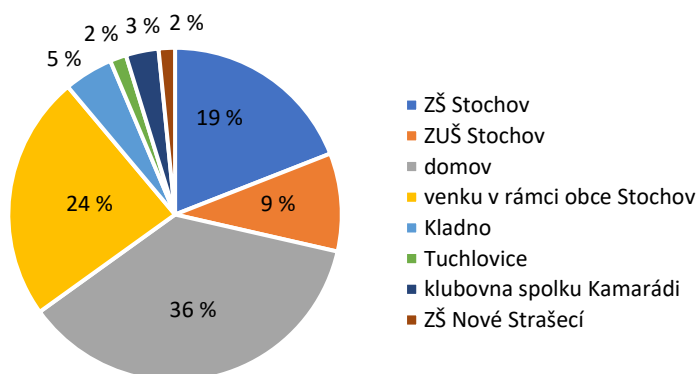
6 Pravidelné volnočasové aktivity dětí

V rámci šetření byly zjišťovány volnočasové aktivity, kterým se děti pravidelně věnují a které uváděly v druhé části časoprostorového deníku. Pravidelným volnočasovým aktivitám se věnovalo 22 dětí a bylo jich jimi zaznamenáno 63, z nichž bylo 50 aktivit zaznamenáno dívkami a 13 chlapci. Z těchto zaznamenaných aktivit bylo 73 % aktivit vnitřních a 27 % venkovních, přičemž se jednalo ze 49 % o aktivity organizované a z 51 % o aktivity neorganizované. Průměrně dětem veškeré volnočasové aktivity trvaly 1 hodinu a 2 minuty a na jedno dítě připadlo v průměru 2,6 aktivity. Jejich rozmístění nalezneme v grafu 10.

6.1 Volnočasové aktivity v závislosti na jejich lokaci

Veškerých 63 volnočasových aktivit bylo prostorově zaznamenáno, přičemž bylo ze záznamů zjištěno, že děti vykonávaly volnočasové aktivity v 51 stanicích, případně na území města Stochova a jeho blízkém okolí. Nejčastěji uváděnou stanicí bylo z 45 % bydliště dítěte, následované 23 % ZŠ Stochov, 12 % ZUŠ Stochov, 6 % dětským hřištěm a 4 % klubovnou spolku Kamarádi. Veškeré volnočasové stanice na území města, kromě bydliště dětí, byly rozmístěné v rozmezí 450 metrů a nacházely se v jeho centru. Ostatní stanice se z 10 % nacházely mimo město Stochov, konkrétně tři stanice v Kladně (vzdálené 12 kilometrů) a po jedné stanici v ZŠ Nové Strašecí (vzdálená 7 kilometrů) a v Tuchlovicích (vzdálené 3 kilometry). V závislosti na lokaci stanic volnočasových aktivit se rozrůstal dětem během týdne i jejich prostor aktivit.

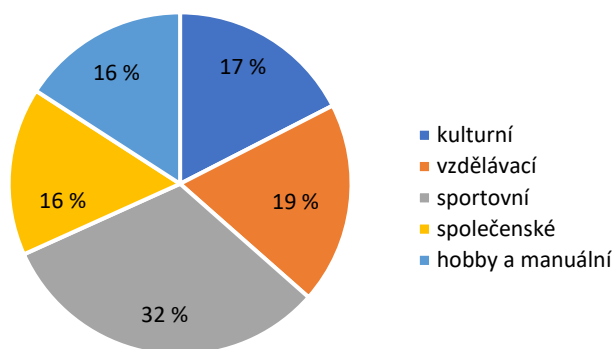
Graf 10: Rozmístění volnočasových aktivit dětí



Zdroj dat: vlastní šetření

Jakým volnočasovým aktivitám se děti věnovaly nalezneme v grafu 11, který znázorňuje jejich rozdělení do kategorií. Nejčastěji zastoupenou kategorií byly aktivity sportovní (32 %), následované aktivitami vzdělávacími (19 %), kulturními (17 %), společenskými (16 %) a hobby a manuálními (16 %). Rozdělení zaznamenaných volnočasových aktivit do kategorií nalezneme v metodologické části v tabulce 2. Žádná z výše zmíněných kategorií nebyla zaznamenána u všech dětí, nejvíce se přiblížily aktivity sportovní s 20 záznamy, přičemž právě mezi nimi byly nalezeny stanice volnočasových aktivit mimo město, za kterými děti dojíždějí. Děti dojížděly do Kladna za plaváním, aerobikem a jógou, do ZŠ Nové Strašecí za bojovým uměním Allkampf-jitsu, jelikož tyto volnočasové aktivity nejsou v rámci města nabízeny či to zázemí neumožňuje. Další sportovní aktivitou, za kterou dítě dojíždělo, byl fotbal v Tuchlovicích, ačkoliv je tato aktivita nabízena i přímo ve městě Stochově. Mezi aktivitami vykonávanými na sportovním hřišti ve městě byl zaznamenán fotbal a atletika, nedaleko hřiště na hasičské stanici kroužek hasiči a jediným sportovním kroužkem vykonávaným v ZŠ Stochov byl florbal. Další zaznamenané aktivity se odehrávaly na území města či jeho blízkém okolí a byly mezi nimi uváděny procházky s kamarády či se psem, venkovní aktivity, běh nebo jízda na kole. Sportovní aktivity vykonávané doma uváděly pouze dívky a jednalo se o tanec na hudbu.

Graf 11: Rozdělení volnočasových aktivit dětí do kategorií



Zdroj dat: vlastní šetření

Vzdělávací aktivity byly vykonávány v ZŠ a ZUŠ Stochov, kde se děti účastnily výtvarné výchovy a hudební nauky. V ZŠ Stochov navíc uváděly doučování, jakožto pravidelnou volnočasovou aktivitu. Vzdělávací aktivity byly dále vykonávány v klubovně spolku Kamarádi, kde se jednalo o kroužek Kamarádi, a doma, kde byla zmiňována především

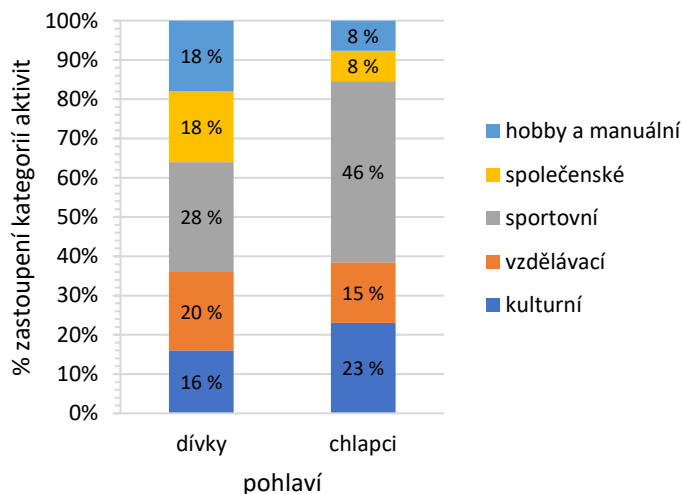
četba knížek. Se vzdělávacími aktivitami souvisí aktivity kulturní, které byly také vykonávány v ZŠ a ZUŠ Stochov. V ZŠ Stochov se děti účastnily hry na flétnu a na kytaru, dramatického kroužku a orchestru. V ZUŠ Stochov se děti účastnily hry na flétnu a na klávesy a doma se věnovaly kreslení, sledování videí na tabletu a sledování televize. Společenským aktivitám se děti věnovaly doma nebo na území města a jeho blízkém okolí, jednalo se především o chození ven či volání si s kamarády, následované hrou s rodiči a se sourozenci, případně pečení cukroví s maminkou. Hobby a manuální aktivity vykonávaly děti doma a pouze v jednom případě v klubovně spolku Kamarádi, kde se jednalo o kroužek šikovní ručičky. Mezi hobby a manuálními aktivitami vykonávanými doma byla zmiňována hra na telefonu, hra videoher, točení Tik Toku do konceptu, starání se o zvířátka, rukodělná práce, příprava tašky do školy a úklid bytu.

6.2 Volnočasové aktivity v závislosti na pohlaví dítěte

Jak již bylo výše zmíněno, v průměru připadlo na jedno dítě 2,6 aktivity, přičemž můžeme pozorovat rozdíly dle pohlaví. Na dívky připadlo v průměru 2,8 aktivity, zatímco u chlapců byl průměr nižší, a to 2,1 aktivity. Minimálně byla na jedno dítě zaznamenána jedna volnočasová aktivita a maximálně jich bylo zaznamenáno sedm, přičemž bylo toto maximum zaznamenáno u dvou dívek, a tak mohlo ovlivnit zmiňované průměry aktivit. Rozdělení volnočasových aktivit dětí dle pohlaví je znázorněno v grafu 12. Zatímco dívky měly rozdělení volnočasových aktivit poměrně vyvážené, u chlapců dominovaly aktivity sportovní. Dívky mimo klasické dívčí sportovní aktivity jako je aerobik, tanec a jóga zmiňovaly například i plavání, fotbal a bojové umění Allkampf-jitsu. Právě dívky měly tedy již zmiňované stanice volnočasových aktivit mimo město Stochov. U chlapců výrazně dominoval ve sportovních aktivitách fotbal, následovaný atletikou, hasiči a florbalem. U dívek pak oproti chlapcům dominovaly venkovní aktivity na území obce, mezi něž můžeme zařadit venčení psa, běhání či jízdu na kole. Ze sportovních domácích aktivit pak dívky zmiňovaly tanec na hudbu. Ze vzdělávacích aktivit se dívky účastnily především výtvarné výchovy, která byla zmíněná v pěti případech, následně se věnovaly doučování a kroužku Kamarádi. Hudební nauce a čtení knížek se věnovala obě pohlaví. Kulturní aktivity byly u dívek pestré, zmiňovaly mezi nimi hru na klávesy, dramatický kroužek, kreslení, sledování televize a sledování videí na tabletu. Společnou kulturní aktivitou u chlapců i dívek byla hra na flétnu a orchestr, kromě nichž se chlapci věnovali i hře na kytaru. Ze společenských aktivit u dívek dominovalo volání či chození ven s kamarády a jedna dívka dokonce zmínila pečení cukroví s maminkou. Chlapci i dívky

se věnovali hraní her, ať už o samotě či s rodinnými příslušníky. U hobby a manuálních aktivit u dívek převažovaly hry na mobilu, stejně tomu tak bylo i u chlapců, u kterých se ale jednalo o hraní videoher. Mezi dalšími hobby a manuálními aktivitami dívky zmiňovaly rukodělnou práci, kroužek šikovné ručičky, starání se o zvířátka, točení Tik Toku do konceptu, přípravu tašky do školy či úklid bytu.

Graf 12: Rozdělení volnočasových aktivit dětí dle pohlaví



Zdroj dat: vlastní šetření

6.3 Volnočasové aktivity v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy

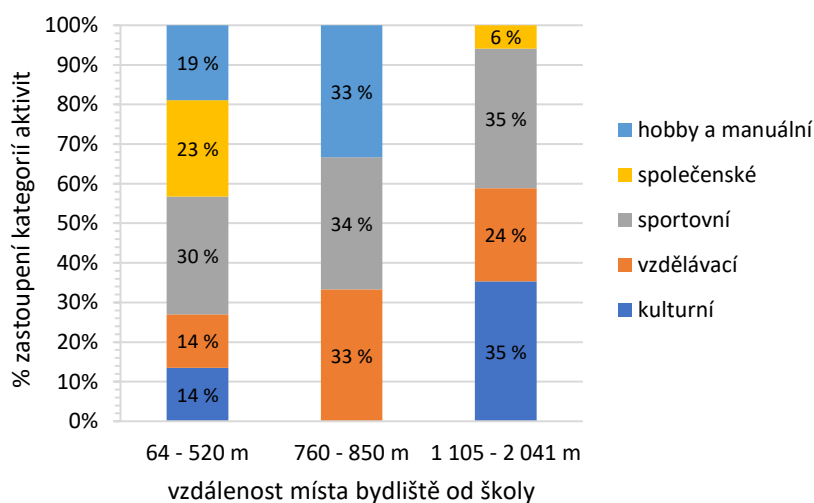
Volnočasové aktivity dětí v závislosti na vzdálenosti jejich bydliště od školy nalezneme v grafu 13. Děti bydlící v centru města měly nejpestřejší rozdělení volnočasových aktivit do kategorií, což může být ovlivněno jejich větším zastoupením ve vzorku. Nejvíce se věnovaly aktivitám sportovním, přičemž se jednalo především o aktivity neorganizované (venčení psa, procházka, běh, jízda na kole, tanec na hudbu) a všechny je vykonávaly na území města či blízkém okolí. Ze sportovních aktivit organizovaných se děti věnovaly fotbalu, florbalu, plavání a Allkampf-jitsu, přičemž poslední dvě zmiňované aktivity byly vykonávány mimo město Stochov. Po sportovních aktivitách se nejvíce věnovaly aktivitám společenským, mezi nimiž výrazně dominovalo chození ven s kamarády, případně volání si s nimi, dále pak hraní her s rodinnými příslušníky. Hobby a manuální aktivity byly třetími nejčastějšími aktivitami u dětí bydlících v centru města, přičemž mezi nimi uváděly hraní her na telefonu, točení Tik Toku do konceptu, kroužek šikovné ručičky, starání se o zvířátka, přípravu tašky do školy nebo úklid bytu. Nejméně zastoupenými volnočasovými aktivitami pak u nich byly aktivity vzdělávací (čtení knížek,

kroužek Kamarádi, výtvarná výchova, hudební nauka) a kulturní (dramatický kroužek, hra na flétnu, orchestr, sledování videí na tabletu).

U dětí bydlících v rezidenční části města bylo zaznamenáno nejméně kategorií volnočasových aktivit. Nejvíce se děti věnovaly aktivitám sportovním, mezi nimiž zmiňovaly venkovní aktivity, jógu a fotbal, přičemž posledním dvěma aktivitám se věnovaly dívky a dojížděly za těmito sportovními aktivitami mimo město Stochov. Vzdělávací aktivity byly zastoupeny pouze výtvarnou výchovou, zato však hned ve čtyřech případech z šesti zaznamenaných. Hobby a manuální aktivity byly zastoupeny rukodělnou prací, hrou na telefonu a hrou videoher. Kulturní a společenské aktivity nebyly u dětí bydlících v rezidenční části města zaznamenány.

Děti bydlící v periferiích města měly pestré rozdělení volnočasových aktivit do kategorií, avšak oproti dětem bydlícím v centru města již neměly procentuální zastoupení tak vyvážené a nebyla u nich zaznamenána žádná hobby a manuální aktivita. Nejvíce zastoupené byly aktivity sportovní a kulturní. Ze sportovních aktivit se děti věnovaly fotbalu, atletice, hasičům, tanci a aerobiku, který byl vykonáván mimo město Stochov. Kulturní aktivity byly zastoupeny hrou na flétnu, hrou na klávesy, hrou na kytaru, orchestrem, kreslením a sledováním televize. Po sportovních a kulturních aktivitách se děti nejvíce věnovaly aktivitám vzdělávacím, z nichž se věnovaly výtvarné výchově, hudební nauce, doučování a čtení knih. Nejméně zastoupenými byly aktivity společenské, u nichž se děti věnovaly hře s rodinnými příslušníky.

Graf 13: Rozdělení volnočasových aktivit dětí v závislosti na vzdálenosti bydliště od školy



Zdroj dat: vlastní šetření

6.4 Shrnutí pravidelných volnočasových aktivit dětí

Z výsledků vyplývá, že děti nejčastěji vykonávaly pravidelné volnočasové aktivity v místě svého bydliště či venku na území města Stochova, přičemž z prostorově zaznamenaných stanic převládalo bydliště dětí, následované ZŠ Stochov. Průměrně dětem veškeré volnočasové aktivity trvaly 1 hodinu a 2 minuty a na jedno dítě připadlo v průměru 2,6 aktivity, přičemž můžeme pozorovat rozdíly dle pohlaví. Mezi celkově zaznamenanými pravidelnými volnočasovými aktivitami převládaly aktivity sportovní a veškeré zaznamenané stanice mimo město Stochov spadaly do této kategorie. Největší prostor aktivit měly tři dívky, které dojížděly za plaváním, jógou a aerobikem do Kladna. Zatímco u dívek pozorujeme rovnoměrnější zastoupení kategorií volnočasových aktivit, s převahou aktivit sportovních, které byly následovány aktivitami vzdělávacími, u chlapců výrazně dominovaly aktivity sportovní a byly následovány aktivitami kulturními. Nejpestřejší zastoupení kategorií volnočasových aktivit pozorujeme u dětí bydlících v centru města, naopak nejméně jich bylo zaznamenáno u dětí bydlících v rezidenční části.

7 Diskuze výsledků v kontextu teoretických konceptů

V následující kapitole je rozdělena diskuze výsledků v kontextu teoretických konceptů do jednotlivých podkapitol. V první podkapitole nalezneme diskuzi výsledků ohledně způsobů dopravy a typů doprovodu u zaznamenaných dětských cest. Druhá podkapitola se věnuje jejich prostoru aktivit a třetí pravidelným volnočasovým aktivitám, kterých se děti účastní.

7.1 Diskuze – způsoby dopravy a typy doprovodu u dětí

U veškerých cest byla nejčastějším způsobem dopravy chůze se 76% zastoupením, přičemž ve studii od Courtney Babb a kol. (2017) s velmi podobným vzorkem dětí ve stejném věku z Perthu, byla chůze u veškerých cest zastoupená pouze z 27 %, což může být způsobeno rozdílnou dopravní obslužností měst. Právě pohyb má však dle Romany Alparone a Marie Pacilli (2012) pozitivní vliv na fyzickou stránku dítěte. Nejčastějším doprovodem dětí u veškerých cest byl kamarád či kamarádka, přičemž vzájemná sociální interakce má dle Jackie Bourke (2016) zase pozitivní vliv na jejich kognitivní vývoj. Ačkoliv můžeme ve studiích ze západních zemí, zabývajících se určitým způsobem dětskou mobilitou, pozorovat trend preference automobilové dopravy nad jinými alternativami (Kullman a Palludan 2011, Westman a kol. 2013, Norbakke 2018), u dětí ve městě Stochově byla zaznamenána vyšší doprava automobilem mezi veškerými cestami pouze u cest do školy. U cest do školy byl díky tomuto vyššímu zastoupení automobilové dopravy oproti ostatním cestám zaznamenán nejčastější doprovod rodinných příslušníků. Cesty ze školy trvaly dětem v průměru o něco déle než cesty do školy, ačkoliv se vzdálenostní mediány téměř nelišily, což může souviset s nejčastějším doprovodem u cest ze školy, kterým byl kamarád či kamarádka a výše zmíněnou vyšší automobilovou dopravou u cest do školy. V závislosti na pohlaví dítěte pozorujeme, že dívky využívaly oproti chlapcům aktivnějších způsobů dopravy. Chlapci využívali oproti dívkám zase více způsobů dopravy, což může být způsobeno jejich zastoupením ve vzorku, především pak tím, že většina z chlapců bydlí v periferních částech města.

V závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy pozorujeme, že docházelo k poklesu aktivních způsobů dopravy, především chůze, za to však děti bydlící v periferních částech města využívaly nejvíce způsobů dopravy. U dětí z periferních částí města pozorujeme také vyšší využívání automobilové dopravy, oproti ostatním dětem, a to z 36 % jejich

denních cest. Dle Tima Cresswella (2006) může být tento trend způsoben překonáváním větších vzdáleností. Poměrně časté využívání automobilové dopravy pozorujeme také u dětí bydlících v rezidenční části města, konkrétně v ulicích U Topolu a V Srní, ačkoliv se centrum města nachází v blízkosti, což může být způsobeno tím, že jejich primární sociální skupina má vyšší sociální status. Zároveň tyto děti využívaly nejméně způsobů dopravy a doprovodu a ani jednou během dne neabsolvovaly cestu samy, zato nejčastěji s kamarádem či kamarádkou. Děti bydlící v centru města měly nejvyšší nezávislou mobilitu, jelikož se veškeré základní služby nachází právě v centru města a nehrozí zde nebezpečí z dopravy, protože se automobily v rámci centra pohybují pomalou rychlostí. Vzhledem k jejich lokaci bydliště mohly také cesty do školy a ze školy absolvovat společně, což může souviset s tím, že jejich nejčastějším doprovodem byl kamarád či kamarádka. Janet E. Loebach a Jason A. Gilliland (2014) došli ve své studii ke stejnému závěru, tedy, že kratší vzdálenosti mezi bydlištěm dítěte a školou vedou k aktivnějším způsobům dopravy.

7.2 Diskuze – dětský prostor aktivit

Dle Vladimíra Iry (2001) mívají stanice větší koncentraci ve městech, což můžeme pozorovat i u města Stochov. Veškeré stanice během školního dne byly zaznamenané na území města a koncentrovaly se především v jeho centru, ve kterém nalezneme většinu služeb. Prostor aktivit dětí nabýval během sledovaného dne průměrné velikosti 1 713 metrů a z velké části byl tvořen aktivními způsoby dopravy, což můžeme přisuzovat pandemickému stavu, díky kterému nebyla během sledovaného dne zaznamenána žádná organizovaná volnočasová aktivita, a tak polovina dětí ze vzorku během dne absolvovala minimálně jednu procházku. Prostor aktivit u dětí z Perthu ve studii Courtney Babb a kol. (2017) nabýval velikostí od 18 do 2 908 metrů s průměrnou velikostí 431 metrů, přičemž cesty dětem trvaly od 5 do 32 minut a větší prostor aktivit měli chlapci. U dětí ze Stochova se velikost prostoru aktivit pohybovala od 214 do 7 112 metrů s průměrnou velikostí 1 713 metrů, přičemž cesty dětem trvaly od 2 minut do 2 hodin a 45 minut, větší prostor aktivit měly dívky. Velikost prostoru aktivit dívek je oproti velikosti prostoru aktivit chlapců více vypovídající vůči celé populaci takto starých dětí ve městě Stochově, vzhledem k jejich zastoupení ve vzorku. Dívky zároveň chodily více na procházky, zatímco chlapci oproti nim trávili více času činnostmi spojenými s ICT. Kromě prostorové mobility můžeme u dětí pozorovat i rozvoj mobility virtuální, přičemž děti během školního dne strávily v průměru 2 hodiny a 7 minut sledováním

televize a činnostmi spojenými s ICT. Ačkoliv by se dalo očekávat, že děti bydlící ve Stochově budou mít menší prostor aktivit oproti dětem z Perthu, vzhledem k počtu obyvatel, dopravní obslužnosti a vzdálenostnímu rozpětí území, pozorujeme opak. Zaznamenaný větší prostor aktivit u dětí ve městě Stochově vůči velikosti území může být způsobený právě pandemickou situací, díky které se sice děti nemohou účastnit organizovaných volnočasových aktivit, avšak rozvíjí svoji nezávislou mobilitu a sociální interakci skrz společné procházky a strávený čas venku, což je považováno za pozitivní jev. Z výsledků tedy vyplývá, že děti koncentrují své aktivity do stejného místa, ve kterém mají bydliště a navštěvují školu, k tomuto tvrzení došel ve své studii také Martin Dijst (1999).

7.3 Diskuze – pravidelné volnočasové aktivity dětí

V kvalitativních studiích ze západních zemí bylo zjištěno, že došlo k posunu od venkovní hry, kterou dítě iniciovalo samo, ke hře pod dohledem dospělého či organizace (Nordbakke 2018). U dětí ve městě Stochově můžeme pozorovat rovnoměrné zastoupení aktivit organizovaných i neorganizovaných, z čehož vyplývá, že u dětí ve městě Stochově k tomuto trendu zásadně nedošlo. Nejvíce děti pravidelné volnočasové aktivity koncentrovaly do svých domovů, čemuž odpovídá tvrzení Susanne Nordbakke (2018), že je dětem v dnešní době poskytnut velký prostor pro hru v interiérech. Snižování míry zapojení dítěte do venkovního prostředí zkoumaly ve své studii Sarah Holloway a Helena Pimlott-Wilson (2018), přičemž došly k závěru, že je způsoben především obavami rodičů či transformacemi. Vzhledem ke vzdálenosti bydliště dítěte od školy můžeme pozorovat určité trendy v zapojení se dětí do kategorií volnočasových aktivit dle Jany Duffkové, Lukáše Urbana a Josefa Dubského (2008), představených v teoretické části. U dětí bydlících v periferních částech města chyběly aktivity hobby a manuální, přičemž by se vzhledem k tomu, že bydlí v rodinných domech dalo očekávat, že budou mít k manuálním činnostem větší sklony. Děti bydlící v rezidenční části města se oproti ostatním dětem věnovaly nejvíce aktivitám vzdělávacím a hobby a manuálním, naopak se vůbec nevěnovaly aktivitám kulturním a společenským, což může být způsobeno ambicióznějšími a vytíženějšími rodiči. Děti bydlící v centru města, především v obecních bytech, se naopak často věnovaly aktivitám společenským, které zahrnovaly aktivity s rodinou. Toto větší zastoupení společenských aktivit může být způsobeno tím, že rodiče nemusí platit vysoké náklady za bydlení, a tak mají více času na děti. Zároveň

děti bydlící v centru obce měly nejpestřejší zastoupení volnočasových aktivit, jelikož se volnočasová centra nachází v jejich blízkosti.

8 Závěr

Cílem této práce bylo zjistit, jaké vzorce každodenní mobility mají děti ve městě Stochově a jakým pravidelným volnočasovým aktivitám se věnují. K naplnění těchto cílů bylo nejprve nutné nastínit v teoretické koncepci práce vývoj a současné trendy u každodenní mobility dětí, geografie času a volnočasových aktivit. Na základě představené teoretické koncepce práce byly zvoleny teoretické koncepty odpovídající potřebám tohoto výzkumu, především dětí, jelikož se jedná o případovou studii dětské populace ve městě Stochově, tedy koncepty prostoru aktivit a stanic (Ira 2001). Z výzkumných metod byly použity časoprostorové deníky a mapy, pomocí nichž byla získaná data analyzována s cílem nalezení souvislostí mezi jednotlivými záznamy.

Prostor aktivit dětí nabýval průměrné velikosti 1 713 metrů, přičemž se jeho velikost lišila zejména dle pohlaví a byla zaznamenána větší u dívek. Zatímco u dětí bydlících v periferních částech města byl zaznamenán prostor aktivit největší, u dětí z rezidenční části naopak nejmenší. Pomocí časoprostorových deníků a map bylo také zjištěno, že ze zaznamenaných činností převládaly činnosti domácí, následované činnostmi venkovními a školními. Ze záznamů vyplývá, že většina vzniklých stanic během sledovaného dne byla koncentrována v centru města, s čímž souvisela i intenzita využívání ulic dětmi, kdy bylo zjištěno, že ulice Jaroslava Šípka byla nejfrekventovanější ulicí ve městě.

Během sledovaného dne byl u veškerých cest zkoumán také způsob dopravy a typ doprovodu, přičemž bylo zjištěno, že nejčastějším způsobem dopravy byla chůze, následovaná autem, kolem a autobusem. Zatímco dívky využívaly aktivnějších způsobů dopravy, chlapci oproti nim během sledovaného dne absolvovali cest více a využívali více způsobů dopravy. Při výběru způsobu dopravy v závislosti na vzdálenosti bydliště dítěte od školy byl zjištěn určitý trend, kdy s narůstající vzdáleností klesalo využívání chůze a doprava autem vzrůstala. Z veškerých zaznamenaných typů doprovodu u dětských cest dominoval doprovod kamaráda či kamarádky, následně děti se stejným procentuálním zastoupením absolvovaly cesty samy či v doprovodu rodinného příslušníka, nejméně cest pak absolvovaly se psem. Zatímco dívky absolvovaly nejčastěji cesty v doprovodu kamaráda či kamarádky, chlapci nejčastěji absolvovali cesty sami nebo s rodinným příslušníkem. V souvislosti se vzdáleností bydliště dítěte od školy a způsobem dopravy děti s narůstající vzdáleností absolvovaly cesty častěji v doprovodu

rodinných příslušníků, zatímco děti bydlící v centru města měly nejvíce nezávislé mobility.

Pravidelné volnočasové aktivity děti vykonávaly zejména v místě svého bydliště, či venku na území města Stochova a nejvíce se věnovaly volnočasovým aktivitám sportovním. Z celkově zaznamenaných pravidelných volnočasových aktivit spadaly veškeré zjištěné stanice mimo město Stochov do této kategorie a byly zaznamenány u dívek. Dívky měly oproti chlapcům rozdělení volnočasových aktivit do kategorií více vyvážené a zároveň u nich byl zaznamenán díky stanicím mimo město Stochov největší prostor aktivit. U chlapců výrazně převládaly aktivity sportovní oproti ostatním kategoriím. Z hlediska vzdálenosti bydliště dítěte od školy měly děti bydlící v centru města nejpestřejší zastoupení volnočasových aktivit, naopak nejméně jich pak bylo zaznamenáno u dětí z rezidenční části města.

Tato práce může sloužit jako vstupní studie zjišťující současný stav a trendy u každodenní mobility dětí a jejich volnočasových aktivit v malém městě. Ačkoliv se v průběhu výzkumu vyskytly díky pandemické situaci problémy a nebylo možné získat větší vzorek respondentů, můžeme u dětí i tak pozorovat určité trendy. Díky studii bylo zjištěno, že děti ve městě Stochově mají oproti studiím ze západních zemí představených v teoretické části vysokou nezávislou mobilitu a využívají zejména aktivních způsobů dopravy. Jelikož město dětem umožňuje navštěvovat širokou škálu volnočasových aktivit, dojíždí pouze za speciálními aktivitami, které zde nejsou nabízeny. Vzhledem k použitým metodám by se dalo do budoucna zkoumat, co konkrétně ovlivňuje výběr způsobu dopravy u dětí a jaké jsou jejich pocity ve chvíli, kdy interagují s městským prostředím. Z hlediska zaznamenávání cest do mapy by se v budoucnu dala využít modernější metoda záznamu, a to sledování polohy dětí pomocí GPS.

9 Seznam literatury

Zdroje literatury

- ALPARONE, F. R., PACILLI, M. G. (2012): On children's independent mobility: the interplay of demographic, environmental, and psychosocial factors. *Children's Geographies*, 10, 1, 109–122.
- BABB, C., OLARU, D., CURTIS, C., ROBERTSON, D. (2017): Children's active travel, local activity spaces and wellbeing: A case study in Perth, WA. *Travel Behaviour and Society*, 9, 1, 81–94.
- BOURKE, J. (2016): Children's experiences of their everyday walks through a complex urban landscape of belonging. *Children's Geographies*, 15, 1, 93–106.
- BUTTNER, A. (1976): Grasping the dynamism of lifeworld. *Annals of the Association of American Geographers*, 66, 2, 277–292.
- CARLSTEIN, T. (1985): *Time Resources, Society and Ecology*. Routledge, New York.
- CRESSWELL, T. (2006): *On the move – Mobility in the modern western world*. Routledge, New York.
- DIJST, M. (1999): Two-earner families and their action spaces: A case study of two dutch communities. *GeoJournal*, 48, 3, 195–206.
- DUFFKOVÁ, J., URBAN, L., DUBSKÝ, J. (2008): *Sociologie životního stylu*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., Plzeň.
- ELLEGÅRD, K. (1999): A time-geographical approach to the study of everyday life of individuals – a challenge of complexity. *GeoJournal*, 48, 3, 167–175.
- FRANTÁL, B., KLAPKA, P., SIWEK, T. (2012): Lidské chování v prostoru a čase: teoreticko-metodologická východiska. *Sociologický časopis*, 48, 5, 833–857.
- GOTVED, S. (2006): Time and space in cyber social reality. *New Media & Society*, 8, 3, 467–486.
- GREN, M. (2001): Time-geography matters. In: May, J., Thrift, N. (ed.): *Timespace: Geographies of Temporality*. Routledge, London, New York, 208–225.

- HÄGERSTRAND, T. (1970): What about people in Regional Science? Papers of the Regional Science Association, 24, 1, 6–21.
- HOLLOWAY, S., PIMLOTT-WILSON H. (2018): Reconceptualising play: balancing childcare, extra-curricular activities and free play in contemporary childhoods. Transactions of the Institute of British Geographers, 43, 3, 420–434.
- HORTON, F. E., REYNOLDS, D. R. (1971): Effects of urban spatial structure on individual behavior. Economic Geography, 47, 1, 36–48.
- IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. Geografický časopis, 53, 3, 231–246.
- KELLERMAN, A. (2012): Daily Spatial Mobilities – Physical and Virtual. Ashgate Publishing Limited, England.
- KLAPKA, P., ROUBALÍKOVÁ, H. (2010): Places and students in urban environment: A time-geographical perspective. Geografický časopis, 62, 1, 33–47.
- KRAFT, S. (2014): Daily spatial mobility and transport behaviour in the Czech Republic: Pilot study in the Písek and Bystrice and Pernštejnem regions. Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography, 8, 2, 51–67.
- KULLMAN, K., PALLUDAN, CH. (2011): Rhythmanalytical sketches: agencies, school journeys, temporalities. Children's Geographies, 9, 3, 347–369.
- LOEBACH, J. E., GILLILAND, J. A. (2014): Free Range Kids? Using GPS-Derived Activity Spaces to Examine Children's Neighborhood Activity and Mobility. Environment and Behavior, 48, 3, 421–453.
- MCDONALD, N. C. (2007): Active Transportation to School: Trends Among U.S. Schoolchildren. American Journal of Preventive Medicine, 32, 6, 509–516.
- MIKKELSEN, M. R., CHRISTENSEN, P. (2009): Is Children's Independent Mobility Really Independent? A Study of Children's Mobility Combining Ethnography and GPS/Mobile Phone Technologies. Mobilities, 4, 1, 37–58.
- NANSEN, B., GIBBS, L., MACDOUGALL, C., VETERE, F., ROSS, N. J., MCKENDRICK, J. (2015): Children's interdependent mobility: compositions, collaborations and compromises. Children's Geographies, 13, 4, 467–481.

NORDBAKKE, S. (2018): Children's out-of-home leisure activities: changes during the last decade in Norway. *Children's Geographies*, 17, 3, 347–360.

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

PÁVKOVÁ, J. (2008): Pedagogika volného času: teorie, praxe a perspektivy výchovy mimo vyučování a zařízení volného času. Portál, Praha.

POSPÍŠILOVÁ, L. (2012): Prostorové aspekty každodenního života. Disertační práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha.

PRED, A. (1977): The Choreography of Existence: Comments on Hägerstrand's Time-Geography and Its Usefulness. *Economic geography*, 53, 2, 207–221.

SLEPIČKOVÁ, I. (2005): Sport a volný čas. Karolinum, Praha.

ŠVEDA, M., MADAJOVÁ, M. (2012): Changing concepts of time geography in the era of information and communication technologies. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis – Geographica*, 43, 1, 15–30.

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

URRY, J. (2000): *Sociology Beyond Societies – Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge, London.

VILLANUEVA, K., GILES-CORTI, B., BULSARA, M., MCCORMACK, G. R., TIMPERIO, A., MIDDLETON, N., BEESLEY, B., TRAPP, G. (2012): How far do children travel from their homes? Exploring children's activity spaces in their neighborhood. *Health & Place*, 18, 2, 263–273.

WESTMAN, J., JOHANSSON, M., OLSSON, E. L., MÅRTENSSON, F., FRIMAN, M. (2013): Children's affective experience of every-day travel. *Journal of Transport Geography*, 29, 1, 95–102.

WYLIE, J. (2007): *Landscape*. Routledge, New York.

ZELINSKY, W. (1971): The Hypothesis of the Mobility Transition. *American Geographical Society*, 61, 2, 219–249.

Internetové zdroje

DÁLNIČNICE-SILNIČNICE (2019): Silnice, dostupné z: <http://www.dalnice-silnice.cz/> (cit. 22. 3. 2021)

IDOS (2021): Jízdní řády, dostupné z: <https://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/> (cit. 5. 3. 2021)

MĚSTO STOCHOV (2019): Základní informace o městě Stochově, dostupné z: <https://www.stochov.cz/mesto/o-stochove/zakladni-informace/> (cit. 29. 3. 2021)

MĚSTO STOCHOV (2021): Historie města Stochova, dostupné z: <https://www.stochov.cz/mesto/o-stochove/historie/> (cit. 24. 3. 2021)

MÍSTOPISNÝ PRŮVODCE (2020): Obec Stochov, dostupné z: <https://www.mistopisy.cz/pruvodce/obec/5161/stochov/> (cit. 22. 3. 2021)

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA STOCHOV (2020): Swot analýzy, dostupné z: https://www.stochov.cz/e_download.php?file=data/editor/mini9cs_3.pdf&original=Strategicky_plan_rozvoje_mesta_Stochov_2020-2035.pdf (cit. 18. 3. 2021)

Ostatní zdroje

ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2015): ArcČR 500 - digitální geografická databáze, verze 3.2. www.arcdata.cz (cit. 15. 4. 2021).

ČSÚ (2011a): Vyjždějíci do zaměstnání a škol v obci – k 26. 3. 2011, Český statistický úřad, Praha, www.czso.cz (cit. 29. 3. 2021)

ČSÚ (2011b): Obydlené byty podle období výstavby nebo rekonstrukce a podle druhu domu a typu bytu v obci – k 26. 3. 2011, Český statistický úřad, Praha, www.czso.cz (cit. 18. 4. 2021)

ČSÚ (2019a): Časové řady věkového složení obyvatel za vybraná města Středočeského kraje, Český statistický úřad, Praha, www.czso.cz (cit. 29. 3. 2021)

ČSÚ (2019b): Vybrané ukazatele pro územně analytické podklady za obec, Český statistický úřad, Praha, www.czso.cz (cit. 17. 3. 2021)

ČSÚ (2020a): Charakteristika okresu Kladno, Český statistický úřad, Praha, www.czso.cz (cit. 3. 3. 2021)

ČSÚ (2020b): Počet obyvatel – metodika, Český statistický úřad, Praha, www.czso.cz (cit. 11. 4. 2021)

ČÚZK (2019): Základní mapa ČR 1:10 000 barevná bežešvá (ZM 10). Mapový podklad © Český úřad zeměměřický a katastrální. www.cuzk.cz (cit. 27. 3. 2021)

MAPY.CZ (2021): [Mapy.cz](https://mapy.cz/), dostupné z: <https://mapy.cz/> (cit. 5. 3. 2021)

Příloha 1: Časoprostorový deník

POKYNY K VYPLNĚNÍ DENÍKU A ZAZNAMENÁVÁNÍ CEST DO MAPY

Do tabulky zaznamenej všechny aktivity, které děláš v průběhu jednoho dne (škola, volnočasové aktivity, cesty, hraní her a další). Zaměř se především na své cesty/přesuny, které zaznamenej i do přiložené mapy.

Do tabulky za každou aktivitu vyplň:

- 1) název aktivity (např. cesta do školy, hraní her na PC, keramika)
- 2) kdy tato aktivita začala a kdy skončila
- 3) kde se odehrávala (město, ulice, domov...)
- 4) způsob dopravy (autobus, pěšky, na kole, autem s rodiči...)
- 5) s kým jsi tuto aktivitu vykonával/a (sám/a, s rodiči, s kamarády...)

První tabulku vyplň za následující školní den.

Do druhé tabulky vyplň všechny své aktivity, které vykonáváš pravidelně (např. fotbal, malování, hra na flétnu). Připiš, zda se jedná o organizovanou či neorganizovanou aktivitu – kolonka „O/N“. Organizovanou aktivitou je myšlena taková aktivita, která se odehrává pod určitým vedením. Neorganizovaná aktivita je taková aktivita, kterou děláš sám/a od sebe.

Zaznamenej do přiložené mapy všechny své cesty/přesuny během následujícího školního dne, nejlépe odlišnými barvami. Ke každé cestě zaznamenané v mapě připiš číslo (např. 1,2,3), které připiš i do tabulky - kolonka „číslo cesty“. V případě, že cesta přesahuje mimo zobrazené území na mapě, připiš pod první tabulku do poznámky, kam vedla.

Školní den

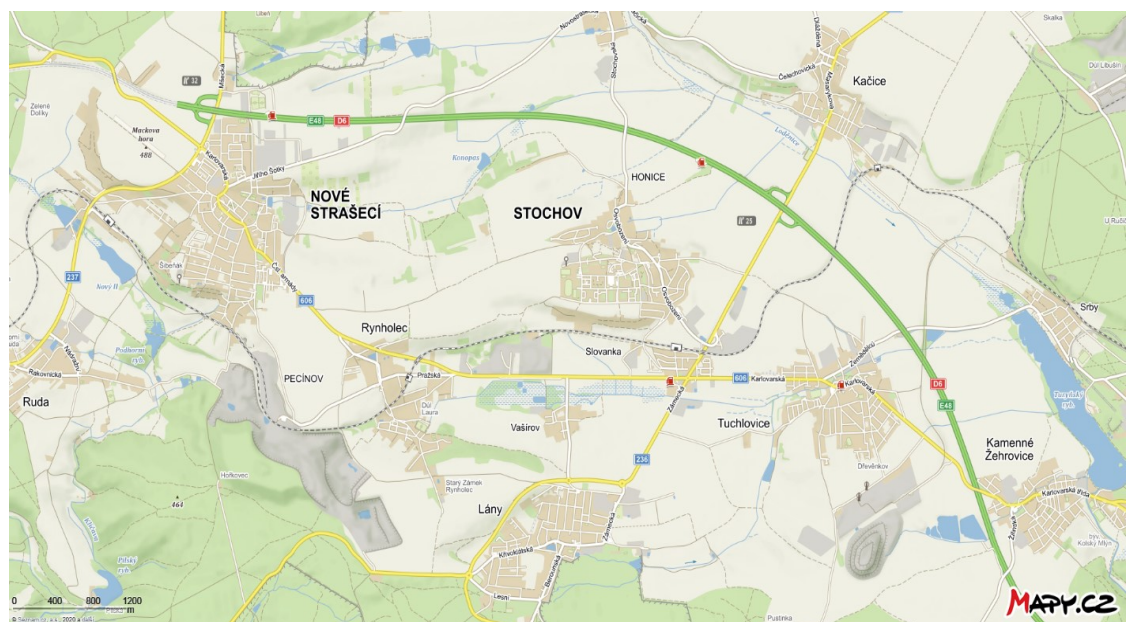
	název aktivity	začátek aktivity	konec aktivity	místo výkonu aktivity	způsob dopravy	doprovod	číslo cesty
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							

10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							

Tabulka pro pravidelné volnočasové aktivity

	název volnočasové aktivity	den	začátek aktivity	konec aktivity	místo	způsob dopravy	O/N
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							

Příloha 2: Mapy města Stochova a okolí pro zakreslení denních cest dětí



Příloha 3: Informované souhlasy s účastí na výzkumu pro rodiče a děti



PŘÍRODOVĚDECKÁ
FAKULTA
Univerzita Karlova

Vážení rodiče,

ráda bych Vás touto cestou informovala o výzkumném šetření každodenní mobility dětí, které je součástí bakalářské práce, kterou zpracovávám v rámci studijního oboru Geografie a kartografie na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy.

Výzkum bude probíhat formou individuálního vyplňování časových deníků a zakreslování cest do mapy. Všechny výstupy budou **anonymní**. S daty budu pracovat pouze já a vedoucí mé práce Mgr. Pavel Frydrych. Výsledky poslouží pouze k vědeckým účelům.

Účast na výzkumu je zcela dobrovolná. Před zahájením šetření Vaše dítě dostane informovaný souhlas, ve kterém mu bude stručně představen výzkum, včetně jeho účelu, a bude zde informováno o svém právu se výzkumu nezúčastnit.

V případě zájmu Vám mohu jakýkoliv výstup, který vznikne z těchto dat, poslat před jeho uveřejněním.

Děkuji Vám za spolupráci

Veronika Křížová

krizovaver@natur.cuni.cz

605 425 735

Mgr. Pavel Frydrych

pavel.frydrych@natur.cuni.cz

Souhlasím s účastí své dcery/synave zmíněném
výzkumném šetření.

Datum Podpis zákonného zástupce



PŘÍRODOVĚDECKÁ
FAKULTA
Univerzita Karlova

INFORMOVANÝ SOUHLAS S ÚČASTÍ NA VÝZKUMU

Milé děti,

v rámci mé bakalářské práce na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy, Vás žádám touto formou o vyplnění časového deníku a zakreslení cest do mapy. Výzkum je zcela anonymní, dobrovolný a bude použit pouze pro vědecké účely.

Samotný výzkum se zabývá každodenní mobilitou dětí, konkrétně ve městě Stochov a obsahuje 2 části. V první části Vás čeká vyplnění tabulky o aktivitách v průběhu Vašeho školního dne, dále také vyplnění tabulky ohledně pravidelných volnočasových aktivitách. V druhé části budete zakreslovat cesty v průběhu školního dne do mapy. V každé třídě budete mít k dispozici vzor.

Účast na výzkumu je zcela dobrovolná, tudíž pokud se nechcete zúčastnit, nemusíte.

Účastníci, kteří tabulky i mapu vyplní a odevzdají, čeká odměna.

Děkuji Vám za spolupráci

Veronika Křížová

Příloha 4: Veškeré cesty a stanice zaznamenané dětmi ve městě Stochově a okolí

VEŠKERÉ CESTY A STANICE ZAZNAMENANÉ DĚTMI
ve městě Stochově a okolí

