

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Petr Dušek

**Mladí lidé v suburbii:
případová studie obce Zvole**

Young people in the suburb:
the case study of Zvole

Bakalářská práce

Praha 2010

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petra Puldová

Prohlašuji, že předkládanou práci jsem vypracoval samostatně a s použitím uvedených zdrojů a literatury.

V Praze dne

Petr Dušek

Poděkování:

Na tomto místě bych chtěl poděkovat vedoucí mé práce Mgr. Petře Puldové za věnovaný čas, poskytnutá data, cenné rady, připomínky a trpělivost při vedení mé práce. Dále své sestře za odbornou pomoc při korektuře práce a rodině za podporu.

Mladí lidé v suburbii: případová studie obce Zvole

Abstrakt

Tato bakalářská práce se zabývá dopady procesu rezidenční suburbanizace na změny v prostorové mobilitě a strukturu činností v každodenním životě mladých lidí. Cílem práce je také zhodnotit charakter některých aspektů sociálního prostředí, např. charakter vzájemných vztahů původních a nově příchozích obyvatel. Přestěhování do suburbánní oblasti mělo za následek nutnost časté dojížděky do Prahy do škol a za službami. Z výzkumu vyplynulo, že mladí lidé jsou ve svém denním pohybu limitováni veřejnou dopravou. K sociálnímu kontaktu nově příchozích a původních obyvatel dochází v omezené míře, lze však v této oblasti předpokládat pozitivní vývoj.

Klíčová slova: suburbanizace, mladí lidé, prostorová mobilita, každodenní život

Young people in the suburb: the case study of Zvole

Abstract

This thesis deals with the impact of the process of residential suburbanization on changes in mobility and spatial structure of daily activities of young people. The aim is to assess the nature of some aspects of the social environment, such as character of interactions between original inhabitants and newcomers. The move to the suburban areas resulted in the need for frequent commuting to Prague to schools and services. The research showed that young people are limited by the public transport in their daily movement. The social interactions of the newcomers and the indigenous people are limited, however, it is possible to anticipate their positive development.

Keywords: suburbanization, young people, spatial mobility, everyday life

Obsah

Seznam obrázků, tabulek, grafů	6
Seznam příloh	7
1. Úvod	8
2. Teoretický rámec práce	10
2.1 Proces suburbanizace	10
2.2 Přístup time geography.....	13
3. Metodika práce	18
4. Obecná charakteristika obce	22
4.1 Nová suburbánní výstavba	25
4.2 Charakter sociálního prostředí.....	28
5. Výběrové šetření: Prostorová mobilita mladých lidí ve Zvoli	31
6. Výběrové šetření: Každodenní život mladých lidí ve Zvoli	35
7. Závěr	40
Seznam použité literatury	43
Elektronické zdroje	45
Přílohy.....	46

Seznam obrázků, tabulek, grafů

- Obrázek 1 Znázornění studované lokality
- Obrázek 2 Příklad náčrtku schématu denního pohybu
- Obrázek 3 Znázornění lokalit nové výstavby v obci Zvole
- Obrázek 4 Pohled na Novou Zvoli
- Obrázek 5 Typické schéma pohybu původních a nových rezidentů během pracovního dne
- Tabulka 1 Věková struktura obyvatel Zvole ve věku 0-19 let mezi lety 2001 a 2007
- Tabulka 2 Četnost respondentů vystěhovalých z Prahy do obce Zvole
- Graf 1 Věková struktura respondentů
- Graf 2 Vývoj počtu obyvatel mezi lety 1971 a 2009
- Graf 3 Vývoj přirozeného přírůstku, migračního salda a celkového přírůstku v obci Zvole mezi lety 1991 a 2009
- Graf 4 Počet dokončených bytů v okrese Praha-západ mezi lety 1997 a 2007
- Graf 5 Vyjíždka do škol v roce 2001
- Graf 6 Využití hromadné dopravy původními obyvateli
- Graf 7 Využití hromadné dopravy nově příchozími obyvateli
- Graf 8 Hodnocení počtu spojů denně původními (1) a nově příchozími (2) obyvateli (N=36)
- Graf 9 Hodnocení rozložení spojů během dne původními (1) a nově příchozími (2) obyvateli (N=36)
- Graf 10 Počet stanic u původních rezidentů
- Graf 11 Počet stanic u nových rezidentů

Seznam příloh

- | | |
|-----------|---|
| Příloha 1 | Dotazník pro obyvatele obce Zvole |
| Příloha 2 | Satelitní snímek obce v roce 2002 |
| Příloha 3 | Satelitní snímek obce v roce 2006 |
| Příloha 4 | Územní plán obce Zvole (schválený 3. 5. 1996) |
| Příloha 5 | Fotodokumentace |

1. Úvod

Zhruba od 90.let 20.století můžeme v České republice výrazněji pozorovat proces suburbanizace, který se významným způsobem podílí na změnách v sociálně-prostorovém uspořádání měst a jejich zázemí. Tento jev je chápán jako vývojová fáze procesu urbanizace a je nejčastěji spojován s výstavbou rezidenčních lokalit v příměstských oblastech velkých měst (Ouředníček 2002). S tím je také spojena proměna fyzického a sociálního prostředí nejen jádrových aglomerací, které bývají často zdrojovými oblastmi suburbanizace, ale především se tato problematika týká obcí ležících za hranicí kompaktního města. Právě tam je možné sledovat různé procesy, které byly způsobeny přílivem městského obyvatelstva. Mezi dílčí procesy sociální diferenciacce patří např. omlazení věkové struktury, zvyšování prostorové mobility, změny ve vzdělanostní struktuře nebo prostorové rozmístění obyvatelstva (Ouředníček 2002, 2003; Puldová, Novák 2008, Sýkora 2003). Obecně se do satelitních městeček stěhují převážně mladí lidé, resp. rodiny s dětmi z důvodu kvalitního životního prostředí (Puldová, Novák 2008).

Tato práce se primárně zaměřuje na vliv suburbanizace na prostorovou mobilitu mladistvých, kteří se (spolu se svými rodiči) přestěhovali z center měst do příměstské zóny. Konkrétně do obce Zvole, která se nachází v zázemí Prahy. Tato obec byla vybrána zcela záměrně, neboť jsou zde kvůli její poloze a intenzitě nové výstavby očekávány výrazné dopady jevů, zkoumaných v této práci. Dále zkoumá jejich životní styl, resp. strukturu aktivit v každodenním životě. Mimo to byly také sledovány vzájemné vztahy původních rezidentů a nově příchozích obyvatel téže generace. V rámci detailnějšího výzkumu sociálního prostředí byly veškeré datové výstupy týkající se nových rezidentů porovnávány s výsledky u původních rezidentů, aby bylo možné srovnání obou skupin. Cílem práce je na základě terénního výzkumu zhodnotit prostorovou mobilitu mladých lidí a postihnout některé aspekty změn v kvalitě života, které jsou spojené s přestěhováním do suburbia. Předpokládá se také jistá míra prostorového znevýhodnění. V souladu s cílem práce bylo formulováno několik výzkumných otázek, které budou v průběhu práce zodpovězeny:

- 1) Pociťují mladí lidé problémy s dopravou či omezení v každodenním životě?
- 2) Jaká je struktura jejich denních aktivit a co ji ovlivňuje?
- 3) Jak se mladí lidé vyrovnávají s novým prostředím?

Lze očekávat, že dotázaní budou vzhledem k periferní poloze obce limitováni možnostmi dopravy, individuální i veřejné. Je také pravděpodobné, že přestěhování se do suburbia mělo vliv na strukturu každodenních činností nových rezidentů. Obecně se také předpokládá jistá míra sociální polarizace.

Vzhledem k tomu, že dostupná statistická data nejsou schopna podat podrobnější pohled do studované problematiky na lokální úrovni, bylo nutné provést vlastní terénní šetření, které probíhalo formou dotazníkového šetření, strukturovaných rozhovorů a také pozorování. Z důvodu větší názorové rozmanitosti byli osloveni jak obyvatelé nových lokalit, tak i původní obyvatelé obce.

Práce je členěna do pěti kapitol. Úvod je následován kapitolou č. 2, která se zabývá teoretickým vstupem do problematiky: vymezením základních pojmů, představením konceptu časoprostorové geografie a diskuzí vybrané literatury. Třetí část popisuje metodiku provedeného výzkumu, kde je kladen důraz na dotazníkové šetření. Poslední část se věnuje nejprve obecné charakteristice obce Zvole, dále samotnému výzkumu, který reflektuje vymezené dílčí cíle, následně jsou analyzována získaná data. V závěru práce jsou shrnuty poznatky, vyplývající z výzkumu, a odpovědi na výše zmíněné výzkumné otázky.

2. Teoretický rámec práce

Teoretická kapitola této práce je věnována vymezení základních pojmů, týkajících se studované problematiky, procesu suburbanizace a jeho vlivu na fyzické, zejména však na sociální prostředí. Jeho charakter se promítá do nejen do vzájemných vztahů mezi původními a nově příchozími rezidenty, ale také do procesu adaptace mladých lidí na nové prostředí. Dále jsou zde popsány vybrané koncepty a přístupy geografie času, které byly využity při studiu prostorové mobility obyvatel a jejich každodenních činností.

2.1 Proces suburbanizace

Pojem suburbanizace bývá často charakterizován jako prostorové rozpínání města, které je spojené s odlivem obyvatelstva a s ním spojených aktivit z jádrových center měst do příměstské zóny. Je ovšem nutné podotknout, že se jedná o specifickou formu tohoto prostorového růstu, neboť je zde potřeba od sebe odlišit procesy suburbanizace a urbanizace, které jsou ve své podstatě spolu ve vzájemné antagonii, avšak v posledních letech bylo z výzkumů pražského metropolitního regionu zjištěno, že oba procesy probíhají současně, resp. urbanizace jádrového města a suburbanizace jeho zázemí, avšak s různými dopady na míru transformace v dané územní jednotce (Horáková 2002, Sýkora, Posová 2007). S výše uvedeným je spojen pojem suburbium, kterým se rozumí sídlo (či jeho část), na jehož území lze pozorovat projevy suburbánního rozvoje, především znatelný nárůst obyvatelstva, který není způsoben přirozeným přírůstkem původních obyvatel, a výstavbu nových rodinných i bytových domů (Ouředníček 2003, Sýkora 2003). Ve Spojených státech se v minulosti vytvářela zcela nová sídla, vybudovaná na „zelené louce“, která lze též považovat za suburbia. V Evropě však vzhledem k dlouhodobě utvářeného systému osídlení nenalezneme (až na výjimky) příklad takového typu sídelní geneze. V České republice se tedy jedná spíše o transformaci stávajících sídel (Sýkora 2003). Sýkora (2003, str. 58) dále upozorňuje, že o procesu suburbanizace lze hovořit pouze v případě, kdy dochází *„k rozvoji v územích, která jsou od intravilánu města prostorově oddělená, i když s městem spjatá silnými funkčními vazbami.“*

Samotný proces suburbanizace přetváří charakter přírodní a venkovské krajiny na krajinu urbanizovanou (Sýkora, Posová 2007). Jeho dopady lze spatřit v proměně jak fyzického, tak sociálního prostředí obcí v zázemí měst. V prvním případě se konkrétně jedná o vzhled a charakter nové zástavby, její prostorová lokace uvnitř sídla a tedy i obecně morfologie sídelních jednotek. V druhém případě o příliv nového obyvatelstva, které s sebou přináší kromě odlišných rezidenčních preferencí také rozdílný životní styl a lidské aktivity. Jinými slovy šíří „*městské prvky a městský způsob života*“ do příměstského (venkovského) prostoru, což „*je někdy označováno jako nepřímá urbanizace*“ (Ouředníček 2003, str. 236). Tento jev ovšem v mnoha případech může vést k polarizaci obou skupin obyvatel. Nově příchozí se vyznačují vyšším vzděláním, vyšším ekonomickým i sociálním statusem a také vyšší prostorovou mobilitou (Puldová, Novák 2008). Kromě důrazu na úroveň a kvalitu vlastního bydlení mají také zvýšené požadavky na kvalitu místní technické i sociální infrastruktury, což se může odrážet ve vzájemných vztazích s původními rezidenty (Puldová, Novák 2008). Z dotazníkového šetření provedeného v roce 2004 v zázemí Prahy však z názorů starostů obcí vyplynulo, že „*příchod nových obyvatel vnímají spíše jako pozitivní jev, neboť často vede k zaktivizování života v obci*“ (Puldová, Novák 2008, s. 46). Původní rezidenti vnímají fakt, že obecní investice do místní infrastruktury, kvalitnější veřejná doprava a celková občanská vybavenost zvýší i jejich kvalitu života (Puldová, Novák 2008; Puldová, Ouředníček 2006). Ouředníček (2007) ve své práci rozlišuje sedm dílčích procesů suburbánního rozvoje, které společně přeměňují suburbánní oblasti Prahy: „*suburbanizaci, migraci do starých domů, migraci do domů s pečovatelskou službou, migraci do objektů druhého bydlení, migrací do vzdálených míst, tangenciální migraci a migraci na delší vzdálenosti.*“

Sýkora (2003) zmiňuje zpětný vliv nově utvářeného urbanizovaného prostředí na společenský rozvoj, resp. charakteristiky místní společnosti. Dále také varuje před nevratnými změnami ve využívání krajiny na krajinu vlivem (sub)urbanizace z důvodu „*vysoké setrvačnosti struktur osídlení*“. Negativní dopady prostorového růstu měst jsou již řadu let patrné především v metropolitních oblastech v USA a některých západoevropských městech (Ptáček 2002). Jelikož však byla sídelní struktura českých měst vlivem socialistického režimu po několik desetiletí řízena centrálním plánováním, veškeré suburbanizační tendence byly v té době zcela zastaveny mimo jiné z důvodu zavedení střediskové soustavy osídlení (Ouředníček, Posová 2006). Jejím cílem byla

koncentrace investic primárně do středisek obvodního či místního významu, čímž byl zapříčiněn postupný úpadek nestřediskových obcí, konkrétně chátrající fyzické prostředí a nepřímo také trvalé změny v demografické struktuře a sociálním statusu těchto lokalit (Ouředníček, Posová 2006).

Samotný proces suburbanizace je možné zkoumat pomocí různých statistických ukazatelů, např. pomocí dat o migraci, bytové výstavbě, velikosti populačního růstu ve zvolených sídelních jednotkách, věkové a vzdělanostní struktuře, dojížděče za prací, aj. Pokud však chceme studovat některé znaky sociálního prostředí, především životní styl nového i původního obyvatelstva a každodenní život v suburbii, nevystačíme si s daty z běžné evidence, ale bude třeba provést empirické šetření přímo v terénu (Doležalová, Ouředníček 2006). Výzkum k této práci vycházel (stejně jako v případě výzkumu Gabriely Doležalové a Martina Ouředníčka v roce 2003) z teze, že životní styl lze dobře pozorovat na základě znaků fyzického prostředí a způsobu chování specifických skupin obyvatelstva v čase a prostoru. V této práci je výzkum soustředěn na věkovou skupinu mladistvých. Tématem trávení volného času teenagerů se ve své bakalářské práci zabývala Lucie Radová (2008), kde zachytila nový fenomén „mall junkies“ – tedy mládež, trávící převážnou většinu svého volného času v prostředí velkých nákupních center. Dochází k závěru, že velká část dnešní mládeže tráví svůj volný čas především pasivně, což je podle ní způsobeno nadměrnou nabídkou volnočasových aktivit a také dostatkem finančních prostředků náctiletých. Jonesová, Davis a Eyers (2000) ve svém článku porovnávají na příkladu 349 teenagerů ve věku 13-14 let jejich přístup a vnímání rizik ve spojitosti s individuální dopravou ve třech lokalitách ve střední Anglii. Jednotlivé lokality jsou vybrány dle jejich prostorového umístění v městském, příměstském a venkovském prostředí. Rozdíly mezi lokalitami byly patrné jak ve způsobu dopravy teenagerů do školy tak i v hodnocení prostředí teenagery samotnými. V městském a příměstském prostředí chodí dívky i chlapci do školy nejčastěji pěšky, oproti tomu na venkově jezdí většina chlapců autobusem a většina dívek chodí pěšky. Ve všech lokalitách dávají chlapci i dívky cestou do školy přednost doprovodu svých vrstevníků. Prostředí města hodnotí obě pohlaví jako špinavé, nebezpečné a příliš hlučné. Příměstské prostředí bylo hodnoceno nejvíce jako přátelské, bezpečné, klidné, ale také nudné. Podobné hodnocení získalo také venkovské prostředí, avšak odpověď „nudné“ svou četností převyšovala ostatní možnosti.

2.2 Přístup time geography

V této práci bylo při výzkumu využito přístupu time geography, díky které je možné vyjádřit některé aspekty životního stylu pomocí časoprostorových trajektorií. Konkrétně se může životní styl promítat do počtu míst (stanic), kde se člověk během dne vyskytuje. Různé činnosti jednotlivce mohou náležet do různých projektů a kontextů, opakováním činností vznikají denní rytmy. Na prostorovou mobilitu mají významný vliv různé typy omezení, které budou níže popsány.

Životním stylem obyvatel suburbánní zóně Prahy se zabývá magisterská práce Gabriely Gondové (2004), ve které autorka na základě výzkumu třech lokalit v zázemí Prahy hodnotí sociální strukturu obyvatelstva a popisuje hlavní znaky způsobu života a faktory, které na něj působí. Využívá při tom kromě kvantitativních metod také přístup time geography, především při studiu každodenních činností původních i nově přistěhovalých obyvatel. Časoprostorové mobilitě a struktuře každodenních činností obyvatel v pražském metropolitním regionu se hlouběji ve své magisterské práci věnuje Jakub Novák (2004), kde na základě analýzy deníkových záznamů, potažmo lokalizace aktivit, popisuje některé aspekty strukturovaného prostředí, například prostorové funkční vazby a intenzitu závislosti suburbií na ostatních částech města. Přístupy časoprostorové geografie ve své magisterské práci použila také Lucie Pospíšilová (2007). Autorka se zde zabývá výzkumem skutečného obyvatelstva v centru Prahy a každodenním životem ve třech vybraných lokalitách.

Přístup time geography vznikl počátkem 70. let ve Švédsku na univerzitě v Lundu. Vyznačuje se přidáním časového rozměru k již existujícím prostorovým dimenzím, které jsou objektem zájmu geografických výzkumů. Time geography je „výsledkem pokusů studentů Lundské univerzity vytvořit model společnosti, ve kterém jsou omezení, mající vliv na chování (aktivity) jedince, formulovány na základě fyzikálních termínů“ (Golledge, Stimson 1997, s. 268), jako jsou „poloha v prostoru, plošné rozšíření a trvání v čase“ (Hägerstrand 1970, s.11). Pojednává o tom, jak „produkce a reprodukce společenského života závisí na učenlivých lidských subjektech, vytvářejících cesty a prostoru a čase, naplňující jednotlivé projekty, jejichž realizace jsou ohraničené určitými strukturami“ (Ira 2001). Cílem je tedy nalézt nástroje k popisu reality, ve které společnost (jedinec) vykonává své každodenní činnosti. Hägerstrand

shrnuje do několika bodů možnosti a podmínky, které ovlivňují životy lidí i celé společnosti (Hägerstrand v Ira 2001, str. 232):

- 1) Nedělitelnost lidské bytosti (a dalších živých či neživých entit).
- 2) Ohraničená délka každého lidského života (a dalších živých či neživých entit).
- 3) Omezená schopnost lidské bytosti (a dalších živých či neživých entit) účastnit se více jak jedné činnosti v čase.
- 4) Skutečnost, že každá činnost má své trvání.
- 5) Skutečnost, že pohyb mezi body v prostoru spotřebovává čas.
- 6) Omezená schopnost vměstnat se do prostoru (omezený počet lidí schopných se vměstnat do určitého prostoru).
- 7) Omezená velikost prostoru (omezený prostor disponibilní pro určité činnosti v určitém čase).
- 8) Skutečnost, že každá situace je nevyhnutelně zakořeněná v minulých situacích.

Z těchto podmínek je patrné, že např. čas strávený dojížděnkou nelze využít např. nakupováním či sledováním televize. Nově přistěhovaní obyvatelé tedy pravděpodobně budou omezeni ve svých aktivitách nutností trávit určitý čas v dopravních prostředcích ve větší míře než původní obyvatelstvo. Intenzita vlivu časové náročnosti dojížděky roste úměrně s počtem aktivit, spojených s jádrovým městem, za kterými je potřeba ze suburbia dojíždět.

Spolu s přístupem time geography bylo formulováno několik základních pojmů, resp. konceptů (viz Ira 2001). Jak již bylo řečeno, životní styl lze zkoumat pomocí časoprostorových trajektorií, neboli **cest**. Život jednotlivce je chápán jako kontinuální proces, během kterého není možné vynechat nějakou jeho část. Tento proces se skládá z různých činností, které jsou uskutečňovány v určitém pořadí. Jednotlivé činnosti však nabývají různého významu ve smyslu užitku pro jednotlivce. Činností je myšleno jakékoliv využití času od uskutečňování důležitých projektů až po „nicnedělání“.

Prostor, kde se odehrávají činnosti jednotlivců, se mimo jiné skládá ze **stanic**, které představují místa, kde se jedinec určitou dobu zdržuje. Mohou to být místa bydlení, práce, vzdělávání, nakupování, rekreace a jiných funkcí. Jednotlivci se v průběhu času pohybují mezi jednotlivými stanicemi nebo v nich naopak setrvávají. Stanice jsou umístěny v prostoru s různou mírou koncentrace, stupeň diferenciacce zde závisí na

charakteristikách určitého regionu. Během kratšího časového období (den) jsou jednotlivé stanice vnímány jako relativně stálé a neměnné, v průběhu delšího časového období (rok) se však mění velikost stanice. Některé přestanou existovat, jiné se mohou z pohledu jedince začlenit do jiného prostoru. Tento systém, resp. jeho struktura, se mění v závislosti na daném regionu i typu společnosti.

Koncept **prismy** je ovlivněn abstraktní úrovní sociálních interakcí a fyzikálním omezením možností jednotlivců vzájemně se ovlivňovat. Zároveň se zde využívá principu návratu, jakožto jednoho ze základních lidských principů využívání prostoru. Rozměr, resp. šířka prismy je dána místem, kde se člověk aktuálně nachází, rychlostí dostupných dopravních prostředků, potřebných k přemístění na jiné místo v prostoru, a nejbližší místo v prostoru, obývané v nejbližší budoucnosti. Toto místo pobytu může být stejné, jako místo předchozí, nebo se může jednat o zcela jiné místo v prostoru. Ve spojitosti s kvalitou a druhem používané dopravy lze spatřit rozdíly v šířce prismy u původních a nově přistěhovalých obyvatel.

Jednotlivci vykonávají různé **činnosti**, které mají vazbu na určitá místa a také mají pro člověka různý význam. Existují činnosti, které je jedinec nucen vykonávat; činnosti, které jedinec ani sám jako činnosti nevnímá, a činnosti závisející na vůli jednotlivce. Některé tyto aktivity probíhají samostatně, některé jsou koordinovány s aktivitami ostatních lidí. Činnosti můžeme také rozdělit podle různých úrovní abstrakce (od abstraktních potřeb až ke konkrétním, jako např. spánek nebo příprava jídla) nebo podle časové perspektivy (v závislosti na krátkodobých či dlouhodobých cílů).

Pokud jedinec některé činnosti v každodenním životě s určitou pravidelností opakuje, jedná se o **pravidelné postupy**, které mají přímou souvislost s denními rytmy daných lokalit. Ty mohou mít individuální nebo sociální charakter, pokud se lidé svými činnostmi opakovaně ovlivňují. Pravidelné postupy se někdy ztotožňují s návyky, které se vytvářejí automaticky a stávají se samozřejmými.

Činnosti, které se vztahují k určitým cílům, jsou uspořádány do **projektů**. Projekt představuje souhrn činností, kterou vedou k naplnění určitého cíle, např. získání určitého stupně vzdělání. Jednotlivé činnosti v rámci projektu na sebe nemusí nutně navazovat.

Jednotlivci jsou při dosahování cílů limitováni různými **omezeními**, které jsou dané jejich fyzickými, sociálními a duševními možnostmi. Podle charakteru omezení a

lokalizace v čase a prostoru, kde se činnost odehrává, jsou v time geography rozeznávány tři typy omezení (Hägerstrand 1970):

- 1) *omezení daná fyziologií člověka (capability constraints)* – čímž je myšlena např. potřeba spánku nebo jídla, která vyžaduje určitý čas a prostor. Člověk pracující mimo svůj domov se musí dopravovat do práce a zpátky, aby si mohl odpočinout a najíst.
- 2) *omezení daná nutností koordinace (coupling constraints)* – která vyplývají z rozmístění lidí a materiální složky v prostoru. Vzájemná koordinace lidí vyžaduje určitý čas a organizační úsilí. Omezení z toho plynoucí tedy závisí na schopnostech jedinců setkat se na určitých místech, kde dochází k interakci. V určitém prostoru se může uskutečnit pouze určitý typ činností a těch se může zúčastnit omezené množství lidí.
- 3) *omezení mocenského charakteru (authority constraints)* – jenž jsou dány určitými hranicemi ve společenském systému v souvislosti s rozložením moci ve společnosti. Jedinec nemůže být v určitý čas na určitém místě z důvodu rozhodnutí společenských autorit, majících tímto vliv na časový sousled činností člověka.

Tato omezení mají zásadní význam pro tuto práci.

Každodenní život člověka se sestává z činností, které probíhají společně a vytváří tak jejich jednotlivé **kontexty**. Ellegård v tomto smyslu definuje čtyři druhy kontextů, jenž lze aplikovat v time geography (Ellegård 1999):

- 1) *projektový (programový) kontext (project context)* – daný činnostmi uskutečněnými v rámci určitého projektu, tedy činnostmi, které vedou k naplnění určitých cílů. Tyto činnosti na sebe nemusí nutně navazovat. Stává se také, že jednotlivé aktivity, patřící do projektového kontextu jsou přerušeny aktivitou, příslušející jinému kontextu.
- 2) *každodenní kontext (everyday context)* – čímž je myšlen soubor činností, patřících do různých projektů a projektových kontextů, které však tvoří spojitý tok aktivit v průběhu časové periody (den). Sem patří také fyziologicky podmíněné činnosti jednotlivce (spánek, jídlo) nebo činnosti, na které mají vliv společenské autority (nákupní či pracovní čas).

- 3) *sociální kontext (social context)* – který zahrnuje všechny jedince, jejichž činnosti jsou nějakým způsobem navzájem propojené. Dochází k němu při vykonávání specifických činností, např. když obsluha v obchodě dostane do kontaktu se zákazníkem.
- 4) *geografický kontext (geographical context)* – kam patří všechny činnosti vykonávané v určitém prostoru, kdy je přítomna další osoba či nikoliv. Time geography klade důraz na analýzu vztahů mezi činnostmi, místem a pohybem jednotlivců.

Pohyb člověka v prostoru může být spojen s výše zmíněnými omezeními. Do skupiny omezení daných lidskou fyziologií patří, mimo aspekty uvedených na straně 14, také to, zda člověk vlastní či nevlastní řidičský průkaz. S tím je také spojené případné vlastnictví motocyklu či osobního automobilu. Mladí lidé se tedy mohou dělit na ty, kteří se dopravují individuálně pomocí vlastních prostředků (kolo, motocykl, automobil), a ty, kteří jsou odkázáni na prostředky městské (popř. příměstské) hromadné dopravy.

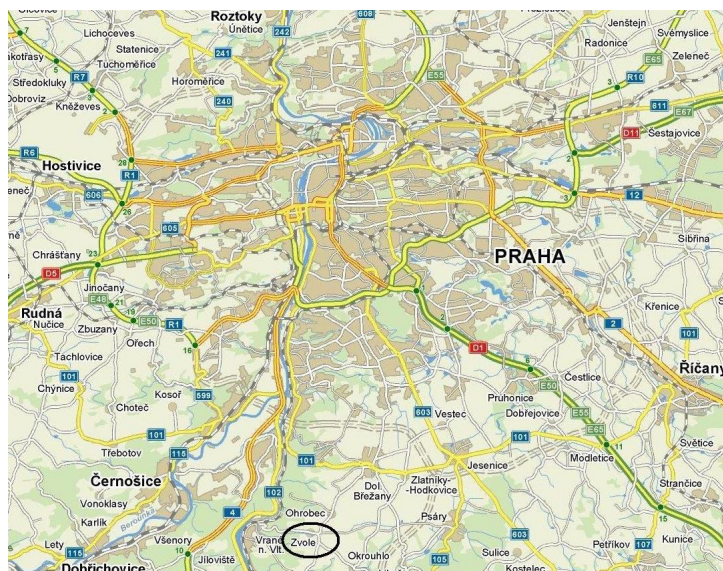
Část dotazníku tedy směřovala k a) vlastnictví řidičského průkazu a možnost využití automobilu k vlastní přepravě a b) využití hromadné dopravy a hodnocení její kvalita a dostupnosti. Výsledky pak obsahuje kapitola 4.3

3. Metodika práce

V práci bylo použito několik vzájemně se doplňujících metod kvalitativního výzkumu. Hlavní důraz byl kladen na dotazníkové šetření, dále bylo provedeno několik řízených rozhovorů a použita byla také metoda pozorování. Tyto metody byly zvoleny vzhledem k povaze tématu výzkumu, kdy nebylo k dispozici dostatek potřebných kvantitativních dat k analýze.

Větší část empirického výzkumu je spojena s dotazníkovým šetřením, které bylo provedeno v červnu a červenci 2010 v obci Zvole¹, která se nachází v jihovýchodním zázemí Prahy. Tato obec byla vybrána záměrně, neboť zde není vlakové spojení a také počet autobusových linek je poměrně omezen – veřejnou dopravu zajišťují pouze dvě autobusové linky spojující Zvoli a stanice metra na jižním okraji města. Za předpokladu, že bude platit předpoklad, který tvrdí, že většina mladých lidí ve Zvoli nemá řidičský průkaz nebo nemá k dispozici osobní automobil a je tedy vysoce závislá na příměstské autobusové dopravě, je tato obec dobrým ilustrativním příkladem prostorového znevýhodnění teenagerů.

Obrázek 1 Znárodnění studované lokality



Zdroj: www.mapy.cz, upraveno

¹ Obec Zvole se skládá ze dvou částí: Zvole a Černíky. Dotazníkové šetření bylo realizováno pouze v části Zvole, neboť v části Černíky neprobíhá výstavba nových rodinných domů ve významnějším měřítku.

Účastníci výzkumu byli vybíráni náhodným způsobem přímo v obci. V převážné většině byli z důvodu větší návratnosti oslovováni osobně, jen v několika případech byli respondenti kontaktováni zprostředkovaně přes třetí osobu. Limitujícím faktorem výběru bylo pouze místo bydliště, tedy obec Zvole, a jejich věk. Vzhledem k tématu výzkumu byli vybíráni mladí lidé, cílová skupina přibližně 12-30 let.

Oslovování probíhalo převážně ve veřejných prostorech jako autobusová zástavka, restaurační zařízení nebo hřiště. Pouze v lokalitě nové výstavby rodinných domků, tzv. Nové Zvoli, kde není dostatek veřejných prostranství, bylo kromě oslovování na ulici přistoupeno k návštěvám vybraných domů, u kterých bylo vidět, že jeho obyvatelé jsou právě doma.

Dotazník obsahoval celkem sedm otázek, z nichž většina byla dále členěna. Výběr otázek (především týkající se schématu denního pohybu) byl inspirován dotazníkovými šetřeními Jakuba Nováka (2004) a také Gabriely Gondové (2004). Nejprve bylo zjišťována délka bydlení a místo předchozího bydliště, poté vlastnictví řidičského průkazu a možnost využití automobilu k vlastní přepravě, v návaznosti na to pak intenzita využití hromadné dopravy a hodnocení její kvality a dostupnosti. Předposlední dotaz směřoval ke schématu denního pohybu a typu aktivity v závislosti na dnu v týdnu. Jelikož byl výzkum prováděn převážně na konci školního roku, denní rozpis pohybu byl omezen na všední a víkendový den, neboť se schémata často opakovala. Příklad takového schéma zobrazuje obrázek 2.

Obrázek 2 Příklad náčrtku schématu denního pohybu

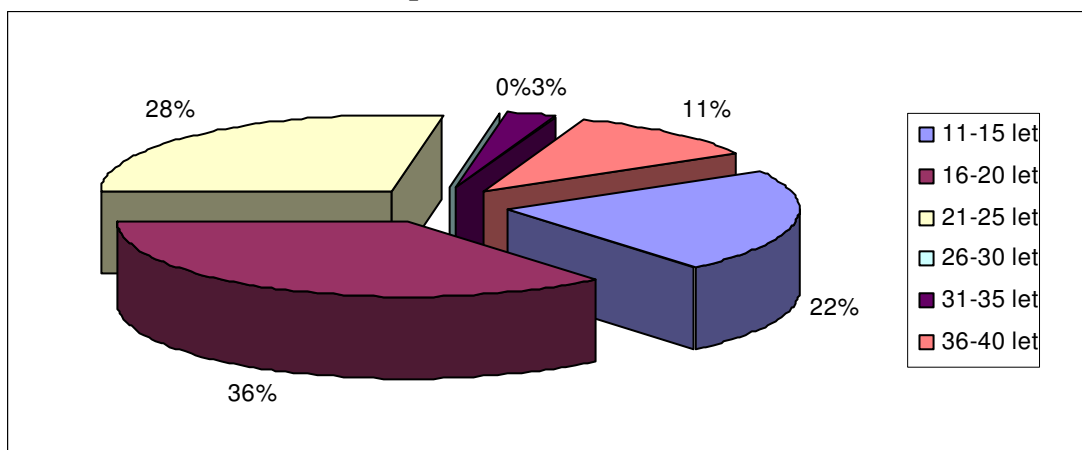


Zdroj: vlastní náčrtek

Poslední otázka byla zaměřena na subjektivní vnímání a hodnocení různých omezení v denním pohybu. Následovala část s dotazy na pohlaví, věk, dosažené vzdělání a ekonomickou aktivitu. Při formulaci otázek byl kladen důraz na maximální srozumitelnost a jasnost, avšak mnohdy bylo potřeba respondentovi vysvětlit, na co se otázka ptá, což bylo díky osobnímu kontaktu možné.

Z celkového počtu 55 oslovených lidí souhlasilo s vyplněním dotazníku 36 dotázaných, 9 dotázaných ve Zvoli nebydlelo a 10 respondentů dotazník odmítlo vyplnit. Mezi 36 respondenty převažovali nově příchozí (75 %) nad původním obyvatelstvem (25 %). V rámci pohlaví bylo více mužů (58 %) než žen (42 %). Věkové rozpětí respondentů se pohybovalo od 11 do 39 let, převážná většina (86 %) ovšem spadá do věkové kategorie 14-25 let, čímž byl splněn požadavek na nízký věk respondentů. Kategorii 31-35 let zastupuje jediný respondent a zcela chybí kategorie 26-30 let. V těchto případech se jednalo výhradně o nově přistěhovalé obyvatele, což lze částečně vysvětlit tím, že v průběhu šetření nebyli lidé těchto věkových kategorií k zastavení nebo jen velmi zřídka. Podrobnější pohled do věkové struktury respondentů viz graf č.1.

Graf 1 Věková struktura respondentů



Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Vzdělanostní struktura respondentů koresponduje s povahou výzkumu a převládá středoškolské a základní vzdělání. V každé kategorii je zastoupena přibližně třetinu oslovených lidí. Stejný podíl (14 %) vykazují kategorie „zatím žádné“ a vysokoškolské vzdělání. V prvním případě šlo o žáky základních škol, bydlících převážně v původní zástavbě, v druhém případě se jedná výhradně o nově přistěhovalé obyvatele.

V návaznosti na nejvyšší dokončené vzdělání byla zjišťována také ekonomická aktivita dotázaných. Podíl studentů dosahoval 67 %, zaměstnanci tvořili 22 % z celkového počtu respondentů. Zbylou část tvoří ženy na mateřské (8 %) a jeden podnikatel. Ve vzorku se nevyskytují lidé bez zaměstnání.

Souběžně s dotazníkovým šetřením bylo také provedeno několik strukturovaných rozhovorů v závislosti na ochotě respondenta. Otázky se týkaly převážně subjektivního hodnocení kvality života v obci a obecně místního sociálního prostředí, vztahy mezi starousedlíky a nově přistěhovalými a celkového dění v obci.

V rámci výzkumu bylo využito také metody pozorování, neboť se jedná o poměrně atraktivní prostředí z hlediska sociální stratifikace obyvatelstva a také sociálního klimatu. Fotogalerie zachycující každodenní život v obci je umístěna v příloze 5.

4. Obecná charakteristika obce

Obec Zvole se nachází ve Středočeském kraji, v okrese Praha-západ, na jižní části administrativní hranice Prahy. Svým katastrálním územím těsně přiléhá na katastrální území Praha-Zbraslav. Katastr obce se skládá ze dvou částí: Zvole a Černíky. Poloha obce v rámci městského regionu je periferní, lokalitou neprocházejí hlavní komunikace, nenajdeme zde vlakové spojení (nejbližší zástavka ve Vraném nad Vltavou). Dopravu zde zajišťují autobusové linky 331 a 333, spojující obec se stanicemi metra v jižní části Prahy. Za nejbližší centrum můžeme považovat nedaleké Dolní Břežany, vzdálené 5 km, do jejíž spádové oblasti Zvole patří.

Občanská a technická vybavenost v obci je na relativně dobré úrovni, kromě přípojky na vodovod a kanalizaci² je zde také obchod s potravinami, pošta, kadeřnictví, knihovna, mateřská a základní škola, dětská a praktická lékařka. Lékárna se zubní lékařkou je v nedaleké obci Vrané n.Vltavou, vzdálené 4 km. V obci také působí šachový klub, turistický a fotbalový oddíl, zahrádkářský svaz, fungují zde taneční kurzy a přípravka, kurzy rehabilitačního cvičení, gymnastiky, jógy, bojového umění wu-shu, sportovní klub sdružující orientační běžce a další sdružení. Základní škola, ke které byla v roce 2006 přistavena tělocvična, má pouze 5 tříd, 2. stupeň základní školní docházky musí děti dokončit ve Vraném n.Vlt., Dolních Břežanech nebo v Praze. Z rozhovorů s původními rezidenty vyšel najevo obecní fenomén – soukromé školky. Přestože v obci funguje mateřská školka, jen za letošní rok přibyly 2 školky soukromé. Nepodařilo se však zjistit, zda není státní mateřská školka již přeplněná.

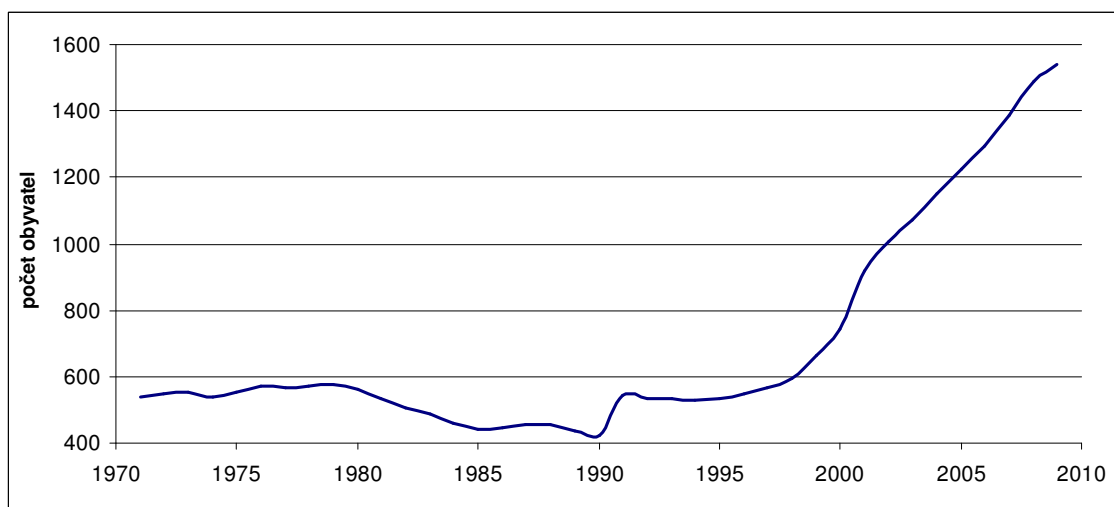
Počet trvale hlášených obyvatel ke dni 8. 5. 2010 je 1570³, ovšem lze předpokládat, že určitá část nových obyvatel není v obci přihlášená k trvalému pobytu, což má mimo negativního vlivu na reprezentativnost statistiky dopad také na nižší příjmy obce ohledně státních dotací (Macešková 2008; Macešková, Ouředníček 2008).

Graf 2 potvrzuje současný trend výrazného nárůstu obyvatel, který trvá již od roku 1996, kdy byla započata výstavba nových domů ve větší míře.

² V části Černíky tyto přípojky chybějí.

³ Převzato z oficiální statistiky obce Zvole (Dostupné na: http://zvole.info/stale/info_zvole.shtml).

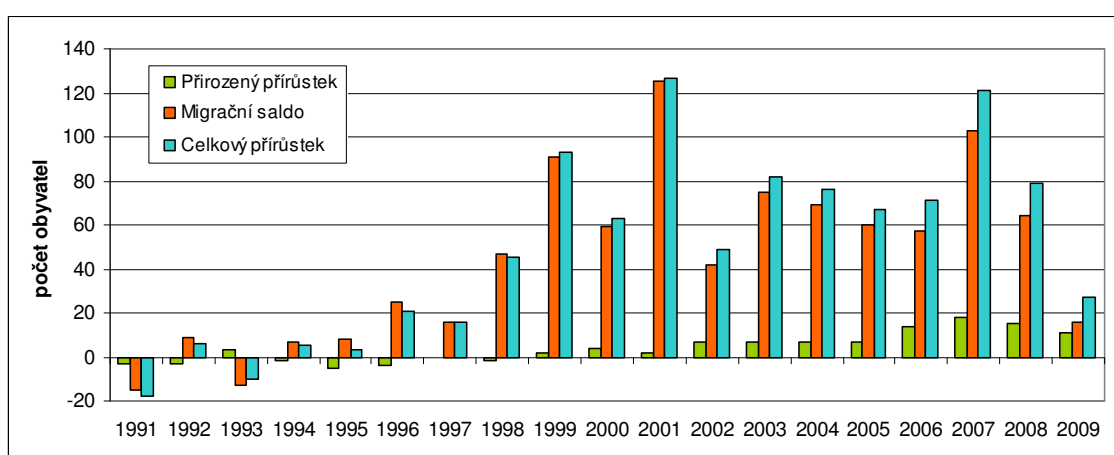
Graf 2 Vývoj počtu obyvatel v obci Zvole mezi lety 1971 a 2009



Zdroj: Databáze demografických údajů za obce ČR (ČSÚ)

Tento fakt dokládá také graf 3, ve kterém je znázorněn vývoj migračního salda, přirozeného a celkového přírůstku od počátku 90.let do loňského roku. Z něho je patrný narůstající vliv migračních procesů v druhé polovině 90. let, kdy saldo migrace začalo dosahovat výraznějších kladných hodnot. Od roku 2002 také začal výrazněji převažovat počet narozených nad zemřelými.

Graf 3 Vývoj přirozeného přírůstku, migračního salda a celkového přírůstku v obci Zvole mezi lety 1991 a 2009



Zdroj: Databáze demografických údajů za obce ČR (ČSÚ)

Uvedené charakteristiky lze doplnit údajem ze statistik ČSÚ (Databáze bytové výstavby, Databáze věkové struktury obyvatel 2007): z celkového počtu 1328 obyvatel Zvole v roce 2007 se za období 1995-2007 přistěhovalo do obce celkem 992 nových rezidentů, což je poměrně vysoký podíl.

Nová výstavba ve Zvoli se promítla také do věkové struktury, která mezi lety 2001 a 2007 prošla omlazením především v nejmladší kategorii 0-4 let. Tabulka 1 shrnuje pouze věkovou skupinu 0-19 let, za kterou bylo možné z dostupných dat provést porovnání mezi lety 2001 a 2007.

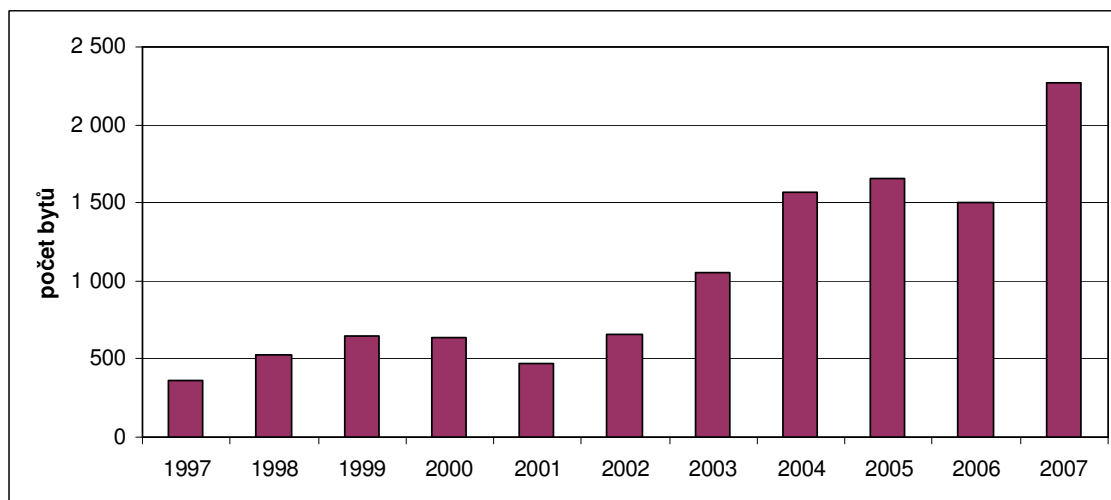
Tabulka 1 Věková struktura obyvatel Zvole ve věku 0-19 let mezi lety 2001 a 2007

věk	2001		2007	
	abs.	rel.	abs.	rel.
0-4	52	22,9%	118	28,9%
5-14	117	51,5%	189	46,3%
15-19	58	25,6%	101	24,8%

Zdroj: SLDB 2001, Databáze věkové struktury 2007

Bytová výstavba v okrese Praha-západ začala gradovat od roku 2002 (viz graf 4). Kvůli nedostupnosti podrobnějších statistických dat za obce však bohužel není možné porovnat intenzitu výstavby na nižších hierarchických úrovních. Možnost porovnání nabízí pouze údaj za obec Zvole, který udává 83 dokončených bytů mezi lety 1997 a 2007 (ČSÚ, Databáze bytové výstavby 2007).

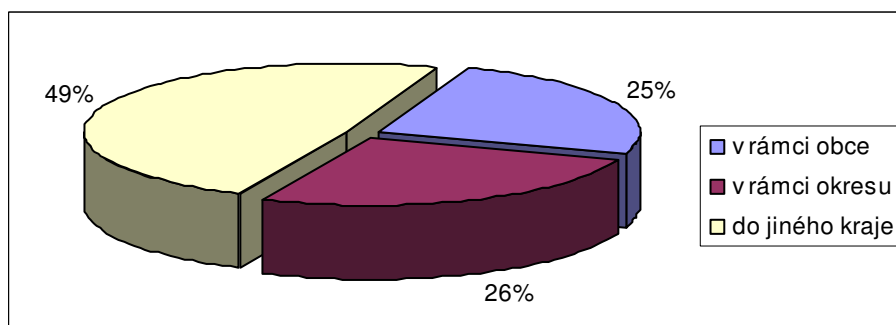
Graf 4 Počet dokončených bytů v okrese Praha-západ mezi lety 1997 a 2007



Zdroj: Analýza bytové výstavby v územích České republiky 1997 - 2007

Struktura vyjížděky do škol byla v roce 2001 silně ovlivněna blízkostí Prahy, na kterou je obec poměrně silně funkčně vázaná. Podíl vyjíždějících do jiného kraje má znatelnou převahu oproti ostatním kategoriím, resp. nulovému podílu vyjíždějících do jiného okresu Středočeského kraje (viz graf 5).

Graf 5 Vyjížděka do škol v roce 2001



Zdroj: SLDB 2001

Hlavními centry dojížděky do škol ze Zvole v roce 1991 byla Praha (37 dojíždějících) a Vrané nad Vltavou (47 dojíždějících) (SLDB 1991). V roce 2001 se hlavní centra dojížděky nezměnila, změnil se však jejich podíl na celkové dojížděce - do Prahy dojíždělo 64 studentů a do Vraného nad Vltavou 31 studentů (SLDB 2001). Z drtivé většiny se v obou sledovaných letech jednalo o každodenní dojížděku, kdy do Vraného nad Vltavou dojížděli především žáci základní školy a do Prahy hlavně středoškoláci. Z uvedených dat je tedy patrný vliv nově příchozích obyvatel na strukturu dojížděky do škol.

4.1 Nová suburbánní výstavba

Významný dopad na rozvoj a také morfologii obce měla rozsáhlá výstavba nových rodinných domů a z části také objektů druhého bydlení, probíhající od 2. poloviny 90.let, což dokumentují i satelitní snímky z let 2002 a 2006 (viz přílohy č. 1 a 2). Výstavba probíhala převážně individuální formou, podobně jako v okolních obcích Dolní Břežany a Ohrobec.

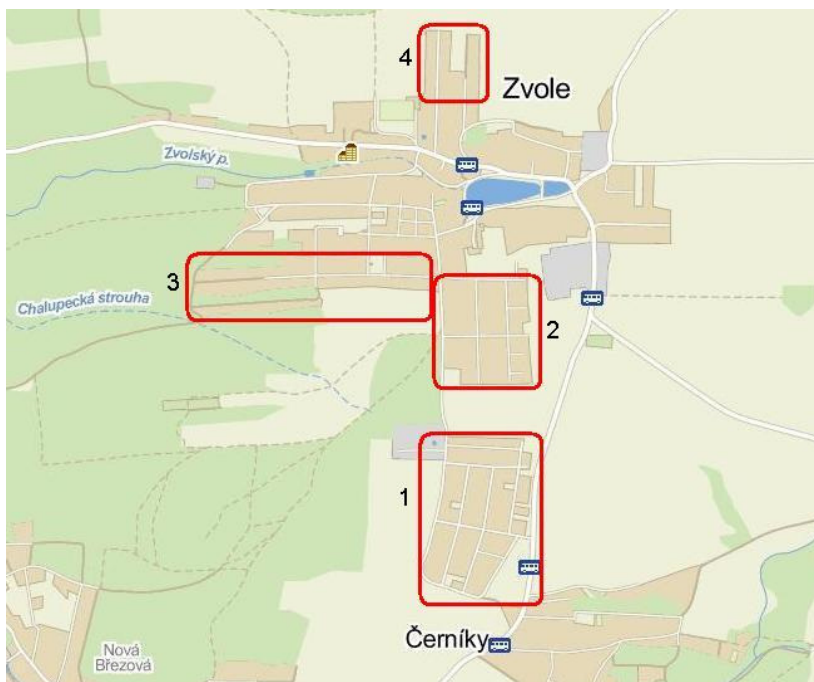
„Stavěly se zde velké rodinné domy s velkými pozemky i obytnou plochou architektonicky připomínající někdy tzv. *podnikatelské baroko*⁴.“ (Ouředníček, Posová 2006, str. 107). Rozsah výstavby dokládá také rapidně vzrůstající počet domů. V roce 1991 jich bylo 171, v roce 2001 pak 364, přičemž současný stav čítá 792 domů (včetně rekreačních). Čísla korespondují s trendem každoročně narůstajícího počtu dokončených domů a bytů v okrese Praha-západ. Situaci dokresluje také fakt, že v roce 2001 měla obec nejnižší průměrné stáří obydlených domů ze všech obcí v okrese Praha-západ (s hodnotou 22,92 let). Na druhou stranu nelze opomenout několik chátrajících staveb, ležících paradoxně v přímé blízkosti místní návsi, které dominují dva velké rybníky. V nedávné době začala obec korigovat stavební rozvoj např. vydáním stavební uzávěry⁵ v prosinci 2006 týkající se lokality Na Homoli, která leží na severním okraji obce. Důvodem byla ochrana blízké Zvolské Homole, chráněného území s naučnou stezkou, archeologickým nalezištěm a keltským pohřebištěm.

V obci lze vymezit celkem čtyři hlavní lokality nové výstavby (viz obrázek 2). Všechny poměrně dobře navazují na původní zástavbu, výjimkou je lokalita č.1, tzv. Nové Zvole, kterou spojuje s obcí nová silnice (viz obrázek 3). S ohledem na kompaktnost zástavby je však tato lokalita od obce fyzicky oddělena polem o šířce přibližně 200 m. Tato plocha však bude s vysokou pravděpodobností také zastavena, jak lze vyčíst z územního plánu obce, schváleného 3. 5. 1996 (viz. příloha č. 3). Lokality č. 1 a 2 jsou si charakterem výstavby velmi podobné, jedná se zde o nové rodinné domky, zřídka také dvojdomky a řadové domy. Lokalitu č. 3 (Za Ovčínem) lze označit za chatovou oblast, neboť zde dominují rekonstruované chaty určené pro sezónní pobyt.

⁴ Konkrétně ve Zvoli můžeme nalézt jeden dům, který je postaven v tomto stavebním stylu. Nachází se na okraji obce za fotbalovým hřištěm, těsně za hranicí lokality B1 Na Homoli, která od konce roku 2006 podléhá stavební uzávěře. Příjezdová cesta k němu vede právě okolo hřiště a má charakter spíše polní cesty.

⁵ „Vydání stavební uzávěry představuje nejvyšší stupeň restriktivních nástrojů v oblasti územního plánování“ (Macešková 2008).

Obrázek 3 Znáznornění lokalit nové výstavby v obci Zvole



Zdroj: www.mapy.cz, upraveno

Obrázek 4 Pohled na Novou Zvoli



Zdroj: autor

V lokalitě č. 4 (Ohrobská) se nacházejí rodinné domy, které byly postaveny v počáteční fázi výstavby. Svým vzhledem dobře navazují na okolní původní zástavbu a vytváří tak dojem kompaktního celku.

Z hlediska výzkumu vlivů suburbanizace na charakter fyzického a sociálního prostředí je zajímavá především lokalita č. 1 (tzv. Nová Zvole) díky své poloze v rámci obce. Velká část nové výstavby probíhala právě zde a v omezené míře pokračuje i v současnosti. Zdejší prostředí působí příjemným dojmem, až na výjimky zde

nenajdeme vysoké, neprůhledné ploty, které by naznačovaly náznaky sociální separace. Kvalita komunikací a přiléhajících chodníků je dobrá. Jistý nedostatek je však patrný v absenci určitých druhů veřejných prostor. Chybí zde dětské hřiště, lavičky a obecně místa pro setkávání obyvatel. Jsou zde pouze dvě potenciální místa, které by bylo možno považovat za veřejné prostory. Jedná se o parkoviště, které je součástí přilehlého bytového domu, ovšem původně bylo koncipováno jako tenisový kurt s umělým povrchem. Nyní je však z něho soukromý pozemek, sloužící výhradně určeným rezidentům. V druhém případě jde o prostor kolem dvou basketbalových košů, umístěných na kraji silnice v nejzazším jihovýchodním okraji celé lokality, naproti řadovým domkům v ulici Na Rozhraní. Zde se sporadicky schází několik místních teenagerů (viz foto v příloze č. 5). Morfologie silniční sítě zde nevytváří prostor pro možná náměstí a s tím spojenou zeleň. Zmíněné prvky fyzického prostředí jsou nahrazeny většími pozemky, resp. zahradou kolem jednotlivých domů, což však do jisté míry brání navazování bližších sousedských vztahů (Puldová, Novák 2008). Vjem zdravého venkovského prostředí zde dotváří také okolní rozsáhlé louky a blízký les.

4.2 Charakter sociálního prostředí

Podle slov představitelky místního občanského sdružení je tato lokalita příkladem harmonicky fungující komunity: „*My nejsme klasické satelitní městečko, my se tady mezi sebou známe.*“ Dokladem snahy o zkvalitnění života v obci může být existence občanského sdružení Země-nezemě, které pořádá během roku různé akce a zážitkové programy pro děti, rodiče, mládež i seniory. Hlavní pozornost je však věnována především dětem ve věku 6-14 let a jejich rodičům. Cílem je tedy snaha podpořit vzájemnou sounáležitost a občanskou angažovanost. Z rozhovorů s mladistvými ze staré zástavby však vyplynulo, že o sdružení nikdy neslyšeli, ani nedostali do schránky letáček s programem akcí na daný rok. Naskytá se tedy otázka, pro koho jsou zmíněné aktivity určené, zda pouze pro obyvatele z nových lokalit či pro celou obec.

Dále byla z rozhovorů se starousedlíky patrná určitá míra nevraživosti vůči novým rezidentům, která je výsledkem omezeného množství vzájemných kontaktů a v neposlední řadě také kvůli předsudkům. Příčiny je třeba hledat v rozdílném sociálním statusu a životním stylu obecně. V rozhovorech byly mimo jiné použity výrazy jako

„pracháči“ nebo „Šmoulov“, což má podle místní mládeže symbolizovat charakter uniformní zástavby v nových lokalitách a také to, „*jak tam jsou ty domy moc blízko u sebe*“. Dále vyšlo najevo, že z Nové Zvole znají maximálně čtyři obyvatele, se kterými se sporadicky vídají. Nejde tedy o příliš vřelé vztahy, ovšem nelze říct, že by sociální polarizace došla až do stavu vzájemné nenávisti, neboť oboustranné vztahy jsou i po několika letech soužití v jedné obci stále ve vývoji. Mládež ze staré zástavby tvoří komunitu spíše s vrstevníky z okolních obcí, se kterými se dobře znají a jejich počet dosahuje asi 30-50 lidí. Naopak mládež z nové zástavby se obecně moc často ve starší části obce nezdržuje, většinou pouze procházejí při cestě na autobusovou zastávku, která je přímo na návsi. Tím vzniká jakási sociální diskontinuita, bránící oběma zmíněným skupinám se vzájemné interakci. Ze strany nově příchozí mládeže se jedná převážně o neutrální vztahy s vrstevníky ze „Staré Zvole“. Lze tedy konstatovat, že obě skupiny tedy v obci žijí nezávisle na sobě.

Jedna z otázek v dotazníkovém šetření se týkala předchozího bydliště respondentů a následně také délky bydlení ve Zvoli. Převážná část nově příchozí mládeže se do Zvole přistěhovala, dle očekávání, z Prahy (78 %), konkrétně z jižní části rozhraní vnitřního a vnějšího města, kde má určitý podíl také vilový typ zástavby (viz tabulka 1). Ze zázemí Prahy (míněno okresy Praha-západ a Praha-východ) se přistěhovali 2 respondenti, z ostatních částí republiky 4 lidé.

Tabulka 1 Četnost respondentů vystěhovalých z Prahy do Zvole

katastrální území	četnost
Chodov	4
Modřany	3
Strašnice	3
Hloubětín	1
Hlubočepy	1
Hostivař	1
Malešice	1
Michle	1
Nusle	1
Podolí	1
Smíchov	1
Záběhlice	1
Zbraslav	1
Žižkov	1

Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Průměrná délka bydlení nových rezidentů je 6,8 let, přičemž většina odpovědí respondentů (70%) spadá do intervalu 4-11 let. Tento údaj potvrzuje výše uvedené tvrzení, že nová výstavba v obci probíhá již více jak 10 let. Je otázkou, nakolik se zde aklimatizovali i mladí lidé, jejichž rodiče o přestěhování rozhodli.

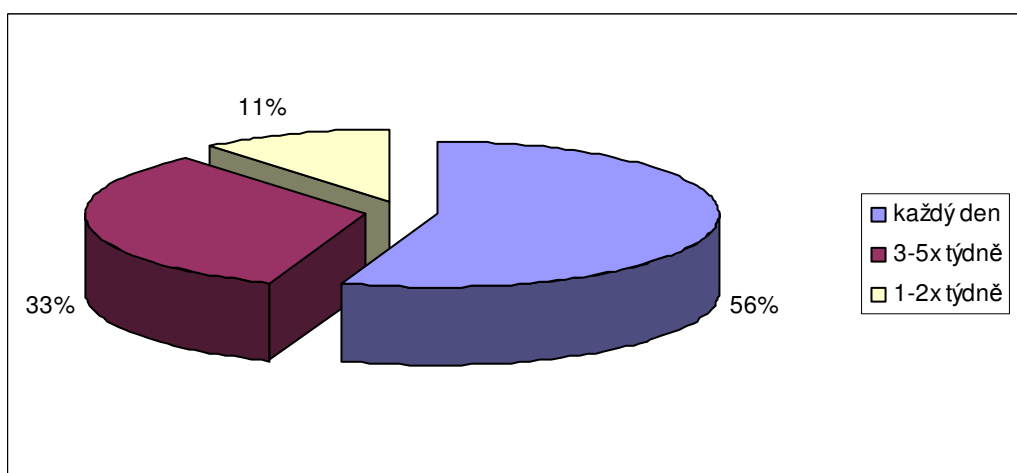
5. Výběrové šetření: Prostorová mobilita mladých lidí ve Zvoli

Z celkového počtu respondentů (N=36) vlastnilo řidičský průkaz 53 % oslovených. Z této části jich 79 % mělo možnost využívat osobní automobil stále, 16% občas a 1 respondent neměl přístup vůbec. V porovnání původních obyvatel a nově příchozích, byl větší podíl vlastníků řidičského průkazu mezi nově příchozími (59 %) než u původních obyvatel (44 %).

Veřejnou dopravu v obci zajišťují 2 autobusové linky 331 a 333, které spojují obce Jílové u Prahy (linka 331) a Březová-Oleško (linka 333) se stanicí metra C Budějovická v jižní části Prahy. Jízda do Prahy trvá oběma linkami shodně 36 minut. Linka 331 jezdí ve všední den ve špičce (13-19h) 1x za hodinu, oproti tomu linka 333 3x za hodinu. O víkendu se tato frekvence snižuje na 1 spoj za 3 hodiny v případě linky 331, u linky 333 je tento interval poloviční, tedy 1 spoj za 1,5 hodiny. Mimo školní rok se časové rozpětí mezi jednotlivými spoji prodlužuje – ve všední den nepatrně, o víkendu znatelně více.

Téměř polovina dotázaných využívá autobus každý den, značný část (31 %) však pouze 1-3x měsíčně a 8 % nepoužilo nikdy hromadnou dopravu. Rozdíly mezi původními a nově příchozími obyvateli shrnují grafy 6 a 7. Společným znakem je převažující podíl každodenního využití autobusu. Také je patrné, že původní obyvatelstvo využívá autobus častěji než nově přistěhovalí obyvatelé, což souhlasí s podíly vlastníků řidičského průkazu, uvedenými výše.

Graf 6 Využití hromadné dopravy původními obyvateli

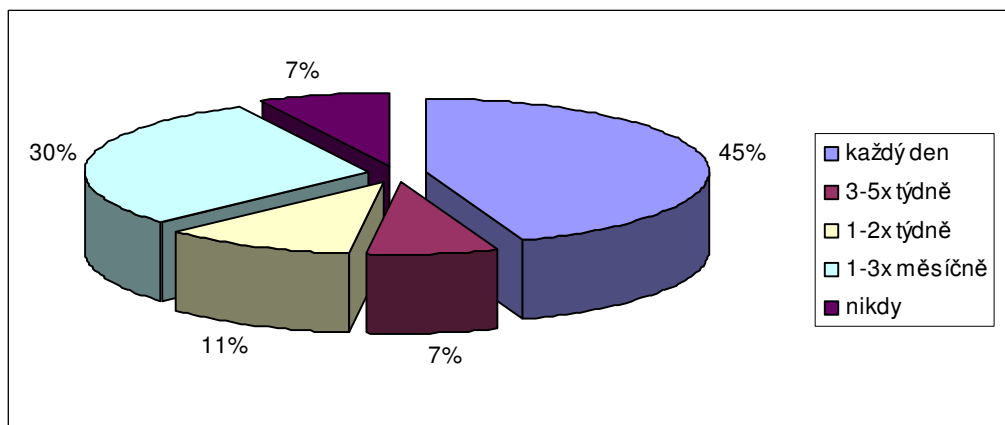


Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Pozn.: Kategorie „1-2x měsíčně“ a „3-5x týdně“ nejsou ve vzorku zastoupeny.

Dá se říci, že mezi novými rezidenty existují 2 skupiny lidí – část obyvatel, která využívá autobus „často“ (kategorie „každý den“ a „3-5x týdně“), neboť nevlastní řidičský průkaz či nemá přístup k automobilu, a část, která využívá autobus „občas“ (kategorie „1-2x týdně“ a „1-3x měsíčně“) a naopak řidičský průkaz vlastní, má k dispozici auto či jejich dopravu zajišťují většinou vlastní rodiče.

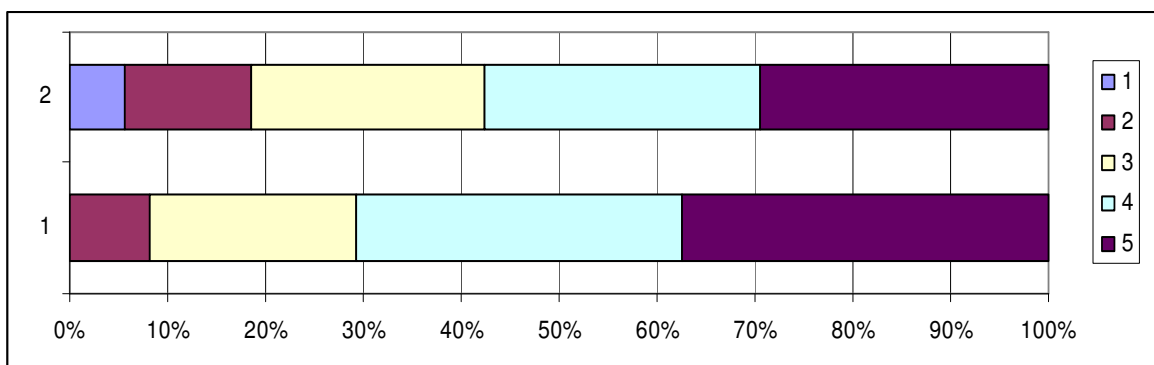
Graf 7 Využití hromadné dopravy nově příchozími obyvateli



Zdroj: dotazníkové šetření 2010

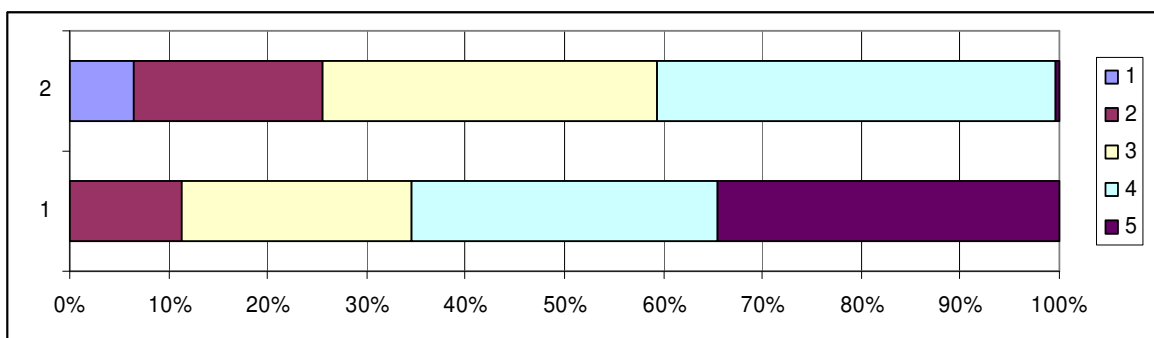
Dále bylo mezi respondenty zjišťována spokojenost s kvalitou a dostupností veřejné dopravy, konkrétně s počtem spojů a jejich rozložením během dne. Hodnocení bylo provedeno pomocí známek 1-5, přičemž známka 1 znamenalo výborné, známka 5 nedostatečné. Obě kategorie měly podobné rozložení. Obecně byli obyvatelé původní zástavby spíše nespokojeni a obyvatelé nové zástavby spíše spokojeni. Celkově nejvyšší zastoupení je v kategorii známky 3, z čehož lze usuzovat, že obyvatelé si na současný stav veřejné dopravy zvykli, ovšem jisté rezervy vnímají. Nově příchozí obyvatelé byli při hodnocení benevolentnější, neboť veřejnou dopravu nevyužívají v takové míře jako původní obyvatelé. Detailnější porovnání obou skupin je obsaženo v grafech 8 a 9. Významnější rozdíly mezi oběma skupinami jsou patrné v grafu 9, kde jsou s rozložením spojů během dne původní rezidenti výrazně více nespokojeni než nově přistěhovalí. To lze přisuzovat rozdílné míře zkušeností s místní veřejnou dopravou. Podobná disproporce je v menší patrná také z grafu 8. Ze získaných dat bylo také zjištěno, že vlastnictví řidičského průkazu má vliv na hodnocení kvality veřejné dopravy, neboť byli s veřejnou dopravou spíše spokojeni ti, kteří řidičský průkaz vlastní a nejsou tedy na veřejné dopravě závislí tak, jako ti, kteří řidičský průkaz nevlastní.

Graf 8 Hodnocení počtu spojů denně původními (1) a nově příchozími (2) obyvateli (N=36)



Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Graf 9 Hodnocení rozložení spojů během dne původními (1) a nově příchozími (2) obyvateli (N=36)



Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Oslovení respondenti si často stěžovali na malý počet spojů během dopoledne, ve večerních hodinách a především v noci. Zmínili také přeplněnost ranních spojů a delší intervaly o víkendu. Objevovaly se také názory typu: „*když potřebuju, tak to nejezdí*“ (nový rezident), „*je to bída, zhoršuje se to*“ nebo „*radši to nebudu komentovat*“ (původní rezidenti); oproti tomu jen 2 respondenti byli relativně spokojeni. Jeden respondent celou problematiku shrnul slovy: „*ve špičce dobrý, mimo špičku špatný*“. Na území obce je zřízeno celkem 5 zastavek: Zvole (hlavní zastávka na návsi), Zvole-škola, Zvole-Jílovská, Zvole-Nová Zvole a Zvole-Černíky. Několik dotázaných z nových lokalit také uvedlo, že „*většina spojů jezdí pouze do Staré Zvole*“ a do Nové Zvole tedy musejí pěšky. Z jízdního řádu je však patrné, že pouze jeden ze tří autobusových spojů linky 333 končí svou jízdu ve stanici Zvole. V několika případech si také lidé stěžovali na zpoždění autobusu, nedodržování jízdního řádu (buď jezdí dříve

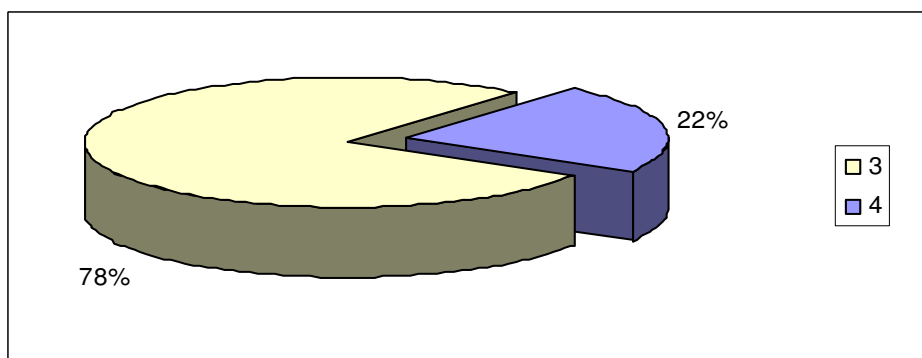
nebo později oproti stanovenému času) a nezřídka také na to, že spoj nepřijede vůbec. Lze tedy do budoucna předpokládat narůstající míru nespokojenosti s kvalitou veřejné dopravy a v krajním případě také možný přechod na individuální automobilovou dopravu. Tuto domněnku také při výzkumu potvrdili celkem tři respondenti.

6. Výběrové šetření: Každodenní život mladých lidí ve Zvoli

Výzkum životního stylu může být mimo jiné realizován formou analýz schémat denního pohybu, resp. sledováním časoprostorových trajektorií člověka. Zajímavým ukazatelem může být počet stanic, ve kterých se odehrávají jednotlivé aktivity.

Nejvíce činností se odehrávalo ve třech (83 %) stanicích. Ani jeden respondent nevedl pouze jedno místo svých činností. Rozdíly v počtu stanic mezi původními obyvateli a nově příchozími shrnují grafy 10 a 11. V obou případech se převážná většina činnosti odehrávala ve 3 stanicích. Pouze u nových rezidentů se vyskytly kategorie dvou a pěti stanic, obě však s podílem 4 %, což představuje jednoho respondenta. Naskytá se otázka, nakolik jsou noví rezidenti prostorově znevýhodněni. Zdá se, že buď nemají potřebu se zdržovat na více jak 3 místech anebo jsou prostorově znevýhodněni ve stejné míře jako jejich vrstevníci z původní zástavby.

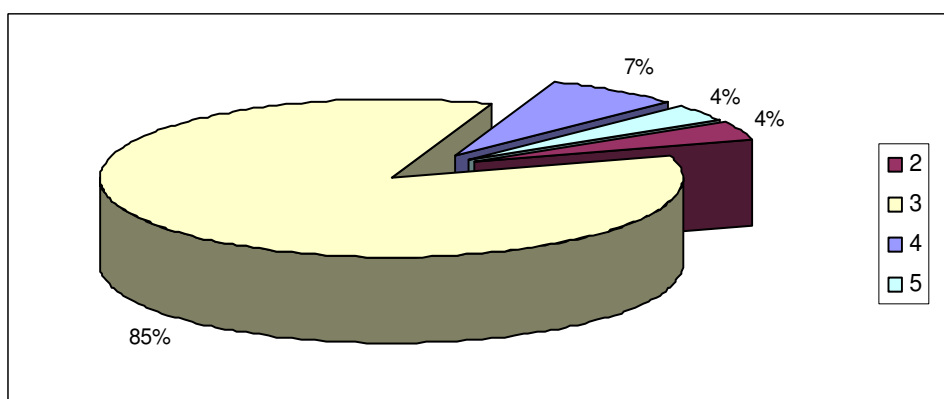
Graf 10 Počet stanic u původních rezidentů



Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Ve většině odpovědí se místa denních činností opakovaly. Jednalo se o domov, školu, práci, místa zábavy a sportovních či kulturních vyžití. Konkrétně respondenti zmínili místní hospody, hřiště (fotbalové i volejbalové), lavičky na návsi, disko Voodoo ve vedlejší obci Okrouhlo (především v sobotu) nebo souhrnně Prahu (zde např. tenisové kurty, kino či divadlo).

Graf 11 Počet stanic u nových rezidentů



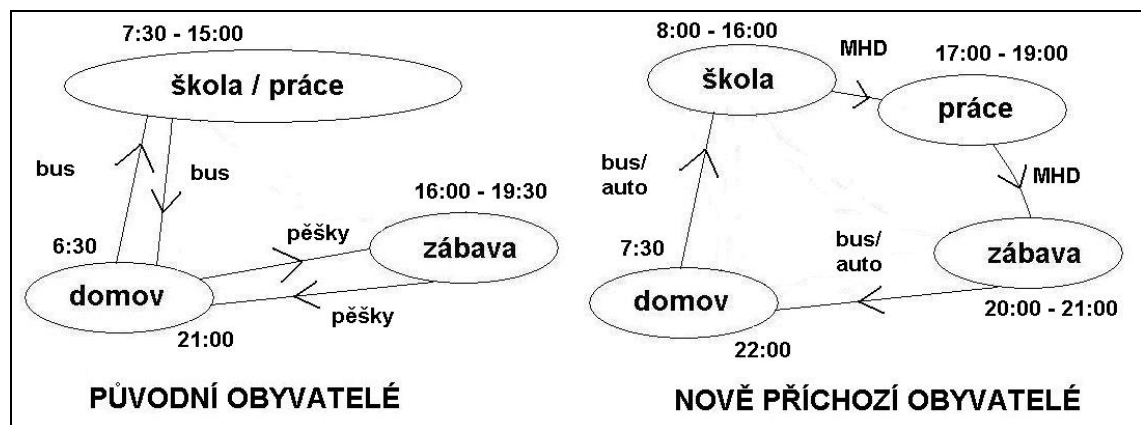
Zdroj: dotazníkové šetření 2010

Za hlavní místa veškerého dění v obci jsou podle mladých lidí považovány: hospody (3), cukrárna na návsi a hřiště. V cukrárně se nejčastěji vyskytují maminky s dětmi, mimo jiné také z důvodu blízkosti přilehlého dětského hřiště. Mládež se po většinu volného času koncentruje na hřišti, v hospodě nebo v okolních obcích. Významná část také uvedla svůj domov, především obyvatelé z nové zástavby.

Podle schémat denního pohybu respondentů lze určit některé vzorce aktivit, které se opakují každý všední či víkendový den. Většina dotázaných vstává v pracovní den mezi 6. a 7. hodinou a chodí spát mezi 22. a 23. hodinou. O víkendu se průměrný čas vstávání posouvá mezi 9. a 10. hodinu a čas odchodu do postele mezi 24. a 1. hodinu. Rozdíly mezi původními a novými rezidenty zde nejsou patrné. Čas strávený ve škole je koncentrovaný do doby mezi 8. a 15. hodinou, resp. mezi 8. a 17. hodinou v případě času stráveného v zaměstnání. Několik vysokoškolských studentů také uvedlo, že po škole jdou ještě na brigádu. Po příchodu ze školy či z práce jde zhruba polovina respondentů ven na hřiště či návěs za kamarády, zatímco druhá polovina zůstává doma u počítače nebo sleduje televizi. Průměrně od 19. do 22. hodiny se část dotázaných vyskytuje v hospodě, jedná se však především o zaměstnance. O víkendu se aktivity původních rezidentů zaměřují především na domácí činnosti, tedy pomoc rodičům v domácnosti či na zahradě. Obyvatelé z nové zástavby jedou většinou na výlet do okolí, do Prahy za kulturou a zábavou nebo tráví čas na zahradě či u svých přátel. V nových lokalitách jsou tedy vzájemné návštěvy častějším jevem oproti starší části obce, která nabízí nepoměrně kvalitnější veřejné prostory. Typická schémata pohybu v pracovní den jsou zachycena v obrázku 5, kde jsou viditelné rozdíly mezi oběma skupinami mladých lidí. Denní pohyb původních rezidentů je zjednodušen na domov -

škola/práce – zábava, zatímco u nových rezidentů je patrná „mezizastávka doma“ jen v omezené míře. Dále stojí za povšimnutí, že někteří noví rezidenti kromě studia také pracují, což u původních obyvatel nebylo zaznamenáno. V rámci zachování přehlednosti schématu bylo případné místo sportovních aktivit zahrnuto do kategorie „zábava“. Ve schématech nelze rozpoznat, zda respondent vlastní či nevlastní řidičský průkaz, neboť v pracovní den veřejná doprava respondenty nelimituje v takové míře, jako je tomu o víkendu. Denní schéma o víkendu je víceméně zjednodušené na domov-zábava, případně lze ještě mezi uvedené stanice přidat místo sportovních aktivit, ve většině případů místní hřiště či tenisové kurty v Praze.

Obrázek 5 Typické schéma pohybu původních a nových rezidentů během pracovního dne



Zdroj: dotazníkové šetření 2010, vlastní náčrtek

Celkově je možno konstatovat, že rozdíly v činnostech mezi stávajícími a novými rezidenty se odrážejí v odlišném životním stylu obou skupin. Činnosti původních rezidentů jsou silně orientovány na prostředí obce a jejího okolí. Oproti tomu z činností nových rezidentů je patrná vazba na pražské prostředí a v rámci obce většinou pouze na domov se zahradou. Rozdíly v časování jednotlivých aktivit jsou ovlivněny převážně dojížděnkou z a do Prahy v případě nových rezidentů. Omezené možnosti veřejné dopravy mají vliv na délku daných aktivit.

V souvislosti s každodenními činnostmi byli také respondenti tázáni na to, zda pociťují nějaká omezení v jejich denním pohybu. Dvě třetiny z nich žádná omezení

nezaregistrovalo nebo si jich nejsou vědomi⁶, přičemž tento údaj je podobný mezi původními i novými rezidenty. Zbývající třetinu oslovených nejvíce omezuje v pohybu čas odjezdu posledního autobusu do Zvole. Tento problém nejčastěji řeší spolujízdou či zůstanou v Praze o trochu déle. V případě nových rezidentů byla patrná pomoc rodičů, kteří pro své děti v případě potřeby přijedou. Vyšlo najevo, že respondenti využívající často veřejnou dopravu necítí ve svém pohybu žádné omezení. Oproti tomu část dotázaných využívající veřejnou dopravu jen občas omezení vnímá. Příčinu je možné hledat v rozdílné ochotě respondentů přizpůsobit svůj denní režim omezením mocenského charakteru, v tomto případě jízděmu řádu autobusu. Několik jedinců také jako omezení v každodenním pohybu nezmínilo přímo čas odjezdu posledního autobusu, ale vzdálenost od Prahy jako takovou. Čas strávený dojížděnkou do Prahy tak vnímají jako velmi neefektivní. Zároveň jsou si však vědomi výhod bydlení ve zdravějším prostředí v zázemí města a konstatují, že se časté dojíždění do Prahy „dá přežít“.

Z charakteru výpovědí původních rezidentů je patrná určitá míra nespokojenosti s možnostmi využití volného času přímo v obci. Tvrdí, že tu „není co dělat“, naproti tomu však nekonkretizují, co jim v obci chybí nebo uvádí v praxi poměrně těžko realizovatelné projekty typu „*lesopark se stánkem*“. Lze tedy říct, že zdejší prostředí vnímají jako nudné, stejně jako ve výzkumu Jonesové, Davise a Eyerse, popsáném v kapitole 2.1. Na otázku, zda by např. uvítali větší počet odpadkových košů či zkvalitnění místních komunikací, jednomyslně přikyvují a dodávají, že by obci prospělo také víc retardérů na silnicích kvůli některým neukázněným řidičům nedodržujících předepsanou rychlost. Mladí lidé své potřeby uspokojují i v okolních obcích, kde se spolu s tamějšími přáteli účastní různých akcí, např. představení ochotnického divadla v sousedním Ohrobcí či zábavy v Březové-Olešku. Především se ale zajímají o dění v obci a akcích pořádaných samotnou obcí, konkrétně jmenují např. pálení čarodějnic, úklid lesa, dětský nebo hasičský den. Při těchto akcích se také do určité míry sbližují s obyvateli z nových lokalit, pro které jsou tyto události vítanou příležitostí k navazování kontaktů, kde děti mají úlohu jakýchsi prostředníků, neboť většina akcí je orientována právě pro děti a jejich rodiče. Opět je však patrný odlišný životní styl a

⁶ Zde je otázka, nakolik si respondenti zvykli na současnou situaci a nakolik pochopili, co je pod pojmem „omezení“ míněno i přes opakovaná vysvětlení, na co se otázka ptá.

sociální status, vyjádřený v těchto případech například tím, že ač je starší část obce pro obyvatele nové zástavby v docházkové vzdálenosti (cca 10 min), ti se na zmíněné akce dopravují autem, což původní rezidenti chápou jako určitý projev nadřazenosti. Těm vadí, že po ukončení hlavního programu „*zas nasednou do aut a odjedou domů*“. Snaha o navazování vzájemných kontaktů je patrná na obou stranách, což je pozitivní zprávou a příslibem do budoucna. Vzájemné vztahy původních a nových rezidentů jsou stále ve fázi vývoje a lze předpokládat, že se životní styly obou skupin budou v průběhu let přibližovat.

Veřejná doprava ve Zvoli (zastoupená dvěma autobusovými linkami) tvoří důležitý prvek v dopravě mladých lidí. Téměř polovinou respondentů je využívána každý den, zbývající část využívá autobus pouze několikrát měsíčně. Podíl obyvatel dojíždějících je přibližně stejný mezi původními a novými rezidenty, obecně však autobus využívají spíše obyvatelé staré zástavby. Tomu také odpovídá počet vlastníků řidičského průkazu, který je vyšší mezi novými rezidenty. Původní obyvatelé také hodnotí kvalitu místní veřejné dopravy o poznání kritičtěji, než jejich vrstevníci z nové zástavby. To je nejspíše způsobeno tím, že jsou na dopravě autobusem více závislí. Při výzkumu každodenních činností respondentů vyšlo najevo několik skutečností. Průměrný počet stanic, ve kterých se dotázaní během dne pohybují, byl podobný mezi původními i novými obyvateli. Nelze tedy určit, do jaké míry jsou noví rezidenti prostorově znevýhodněni. Je však možné konstatovat, že původní obyvatelé jsou znevýhodněni stejnou měrou. Struktura činností v pracovní den je mezi všemi respondenty podobná. Rozdíly jsou viditelné o víkendu, kdy se původní rezidenti lokací svých aktivit orientují spíše na domácí, případně obecní prostředí. Oproti tomu noví rezidenti jezdí spíše na výlety do blízkého i vzdáleného okolí. Dvě třetiny dotázaných si nepocítují žádné omezení ve svém denním pohybu, jedná se především o nové příchozí, kteří nejsou tolik vázáni na veřejnou dopravu a v případě potřeby jim pomohou s dopravou jejich rodiče. Zbývá třetina oslovených nejčastěji vnímá jako omezení čas odjezdu posledního autobusu. Tento problém řeší tím, že setrvávají v Praze do ranních hodin či své aktivity ukončí dříve. Obyvatelé staré zástavby v rozhovorech uvedli, že nejsou spokojeni s nabídkou volnočasových aktivit v obci. Zároveň zmínili vzájemné vztahy s novousedlíky, které hodnotí jako spíše neutrální. Z výpovědí však bylo patrná snaha o vzájemný kontakt s nově přistěhovanými vrstevníky.

7. Závěr

Zázemí Prahy v současnosti prochází proměnami fyzického i sociálního prostředí. Proces rezidenční suburbanizace se významným způsobem podílí na změnách v prostorové struktuře dotčených obcí a skladbě obyvatelstva. Příchod nových obyvatel s sebou přináší kromě odlišných rezidenčních preferencí také odlišný životní styl, který se promítá do jejich prostorové mobility.

Cílem této práce bylo na základě provedeného výzkumu zjistit, do jaké míry ovlivnilo přestěhování se do suburbia kvalitu života, resp. prostorovou mobilitu a každodenní aktivity mladých lidí v obci Zvole. Tyto výsledky byly v rámci detailnější analýzy porovnávány s daty a výpověďmi původních rezidentů. V rámci šetření byl také zkoumán charakter sociálního prostředí jak v lokalitách nové zástavby, tak v původní zástavbě.

Při samotném výzkumu bylo použito kvalitativních metod, konkrétně dotazníkového šetření, strukturovaných rozhovorů a přímého pozorování. Byla zjištěna určitá míra závislosti mladých lidí na veřejné dopravě, která je často limitujícím faktorem v jejich prostorové mobilitě. Hodnocení kvality veřejné dopravy samotnými obyvateli bylo ovlivněno množstvím negativních zkušeností, přesto však přibližně polovina dotázaných využívá autobus k vlastní dopravě každý den. Ze struktury každodenních činností vyplynulo, že noví rezidenti jsou povahou svých aktivit silně vázáni na Prahu, do které často dojíždí. Oproti tomu u původních obyvatel je patrný vztah k domovskému prostředí obce, kam také směřují většinu svých aktivit. Vzájemné vztahy obou skupin jsou vcelku neutrální, zároveň jsou však patrné pozitivní tendence v navazování kontaktů.

V úvodu práce bylo formulováno několik výzkumných otázek:

1) Pociťují mladí lidé problémy s dopravou či. omezení v každodenním životě?

Z výsledků terénního šetření bylo zjištěno, že více jak polovina respondentů vlastní řidičský průkaz. Z toho 79 % z nich má k dispozici osobní automobil pro vlastní potřebu. Necelá polovina dotázaných je tedy odkázána na veřejnou dopravu či na své rodiče, kteří jim v případě potřeby zajistí odvoz. Většině respondentů působí problémy nízký počet autobusových spojů v dopoledních, večerním a nočních, resp. časných nočních hodinách. Jelikož v obci chybí vlakové spojení, jakožto možná alternativa

osobní přepravy, lze v tomto případě do jisté míry hovořit o prostorovém znevýhodnění. Obyvatelé nových lokalit vnímají změnu především v nutnosti časté dojížděky do Prahy. V souvislosti s tím zmiňují jako limitující faktor svého denního pohybu odjezd posledního autobusu či vzdálenost od Prahy obecně. Je patrné, že většina jejich sociálních kontaktů a volnočasových aktivit je nadále lokalizována v Praze. Naproti tomu původní obyvatelé si nejsou žádných omezení vědomi, neboť je většina jejich denních aktivit spojena s děním v obci.

2) Jaká je struktura jejich denních aktivit a co ji ovlivňuje?

Struktura denních aktivit je přizpůsobena zmíněným omezením. Ve většině případů byla schémata denního pohybu podobná jak v typický pracovní den tak víkendový. Rozdíly byly zřejmé mezi původními a novými rezidenty, a to především o víkendu, kdy u aktivit původních rezidentů hrála roli vazba na domácí a obecní prostředí, zatímco nově přichozí obyvatelé preferovali výlet do okolí.

3) Jak se mladí lidé vyrovnávají s novým prostředím?

Vzhledem k nízké úrovni veřejných prostor v lokalitách nové zástavby jsou mladí lidé fixováni z velké části na svůj domov. Ve starší části obce se vyskytují většinou jen pokud chtějí využít autobus k vlastní přepravě. Společenských akcí v obci se účastní pouze v omezené míře, neboť většina jich je orientována na rodiny s malými dětmi. V současnosti necítí potřebu navazovat kontakty s vrstevníky z původní zástavby, jejich vzájemné vztahy jsou však stále ve fázi vývoje. Do budoucna však lze očekávat přibližování životních stylů obou skupin.

Dle očekávání, vyslovených v úvodu práce, vyšlo při výzkumu najevo, že obyvatelé Zvole jsou do jisté míry limitováni veřejnou dopravou. Spíše se však jedná o obyvatelé staré zástavby, kteří autobus také více používají. Dále se potvrdila domněnka, že přestěhování se do suburbia mělo vliv na strukturu každodenních činností nových rezidentů. Změna je patrná především ve zvýšené dojížděce do Prahy za přáteli, do škol a také službami, na které byli z městského prostředí zvyklí. Proces sociální polarizace je mezi oběma sledovanými skupinami obyvatel patrný, jejich vzájemné vztahy jsou však spíše neutrální.

Při výzkumu bylo zajímavé sledovat jak se lišily odpovědi v závislosti na tom, zda se jednalo o respondenta z nové či staré zástavby, resp. odpovědi na otevřené otázky v dotazníku byly v případě nových rezidentů sofistikovanější než u původních rezidentů. Je však ale třeba dodat, že obě zmíněné skupiny obyvatel projevovaly ochotu podílet se na výzkumu, přestože se jedná o věkovou skupinu, která není při výzkumech vždy ochotná spolupracovat (viz výzkum Radová 2008).

V budoucnu by bylo zajímavé provedený výzkum realizovat znovu a sledovat, zda jsou patrné nějaké změny oproti výsledkům, popsaných v této práci, či dokonce zda nepřišly nové jevy a fenomény, které by bylo možné hodnotit. V rámci magisterské práce se nabízí rozšířit stávající výzkum o další lokality a ty mezi sebou porovnat.

Seznam použité literatury

- DOLEŽALOVÁ, G., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Životní styl obyvatelstva v suburbánní zóně Prahy. In: Ouředníček, M. ed.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Praha, s. 143-159. ISBN 80-86561-94-1.
- ELLEGÄRD, K.(1999): A Time-geographical approach to the study of everyday life of individuals - a challenge of complexity. *Geojournal*, ročník 48, č. 3, s. 167-175.
- GOLLEDGE, R., G., Stimson, R., J. (1997): *Spatial Behavior: A Geographic Perspective*, The Guildford Press, New York, s. 267-308.
- GONDOVÁ, G. (2004): Životný štýl obyvateľov v suburbánnej zóne Prahy. *Magisterská práce*. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 108 s.
- HÄGERSTRAND, T. (1970). What about people in regional science? *Papers and Proceedings of the Regional Science Association*, č. 24, s. 7-21.
- HORÁKOVÁ, I. (2002): Suburbanizace či urbanizace? Nová bytová výstavba v Praze a jejím zázemí. In Sýkora, L. (ed.), *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, o.p.s. Praha, s. 157-170.
- IRA, V. (2001): Geografia času: prístup, základné koncepty a aplikácie. In: *Geografický časopis*, roč. 53, č. 3, s.231-246.
- JONES, L., DAVIS, A., EYERS, T. (2000): Young people, transport and risk: comparing access and independent mobility in urban, suburban and rural environments. *Health Education Journal*, č. 59, s. 315-328.
- MACEŠKOVÁ, M. (2008): Suburbanizace a starosta. In M. Ouředníček (ed): *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř. Praha, s. 63-73.
- MACEŠKOVÁ, M., OUŘEDNÍČEK, M. (2008): Dopad suburbanizace na daňové příjmy obcí. *Obec a finance*, roč. 13, č. 1, s. 28-29.
- NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti. *Magisterská práce*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 112 s.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. (ed).: *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku. Praha, s. 39-54.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. *Sociologický časopis* 39, č. 2, s. 235-253. ISSN 0038-0288.

OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Differential Suburban Development in the Prague Urban Region. *Geografiska Annaler: Human Geography* 89B, č. 2, s. 111 - 125. ISSN 0435-3684.

OUŘEDNÍČEK, M., POSOVÁ, D. (2006): Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění. In: Ouředníček, M. ed.: *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 96–113.

POSPÍŠILOVÁ, L. (2007): Skutečné obyvatelstvo centra Prahy a každodenní život v jeho lokalitách. *Magisterská práce*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 143 s.

PTÁČEK, P. (2002): Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení. In: Sýkora, L. ed.: *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku. Praha, s. 35-79.

PULDOVÁ, P., NOVÁK, J. (2008): Suburbanizace a sociální prostředí. In: Ouředníček, M. (ed): *Suburbanizace.cz*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř, Praha, s. 41-53.

PULDOVÁ P., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Změny sociálního prostředí v zázemí Prahy jako důsledek procesu suburbanizace. In: Ouředníček, M. ed.: *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Praha, s. 128-142. ISBN 80-86561-94-1.

RADOVÁ, L. (2008): Trávení volného času teenagerů v Praze. *Bakalářská práce*. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 47 s.

SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. *Sociologický časopis* 39, č. 2, s. 55-71.

SÝKORA, L., POSOVÁ, D. (2007): Specifika suburbanizace v post-socialistickém kontextu: nová bytová výstavba v metropolitní oblasti Prahy 1997-2005. *Geografie-Sborník ČGS* 112, č. 3, s. 334-356.

Elektronické zdroje

Analýza bytové výstavby v územích České republiky 1997 – 2007. Dostupné na: <<http://czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/8209-08>> [17.8.2010].

Databáze demografických údajů za obce ČR: Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (1971-2009). Středočeský kraj. Dostupné na: <http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm> [29.7.2010].

Databáze věkové struktury obyvatel 2007. Dostupné na: <<http://www.czso.cz/>> [17.8.2010].

IDOS. Jízdní řády, Mafra, a.s., Chaps, spol. s r.o. Dostupné na: <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>> [17.8.2010].

Mapy.cz. PLANstudio, 2005-10. Dostupné na: <<http://www.mapy.cz/>> [17.8.2010].

Obec Zvole. Dostupné na: <<http://www.zvole.info>> [29.7.2010].

Sčítání lidu, domů a bytů 1991. Dostupné na: <<http://www.czso.cz/>> [17.8.2010].

Středočeský kraj: Krajský úřad Středočeského kraje. Dostupné na: <<http://www.kr-stredocesky.cz/portal>> [29.7.2010].

Veřejná databáze ČSÚ: Sčítání lidu, domů a bytů 2001. Středočeský kraj. Dostupné na: <http://vdb.czso.cz/vdbvo/maklist.jsp?kapitola_id=20&vo=tabulka&expand=1> [29.7.2010].

Přílohy

Příloha 1 Dotazník pro obyvatele obce Zvole

Dotazník pro obyvatele obce Zvole

(pro výzkumné potřeby bakalářské práce „Mladí lidé v suburbii“)

1. Jste: a) nově (nedávno) přistěhovalý

příp. jaké bylo Vaše původní bydliště? _____

b) obyvatel staré (původní) zástavby

2. Jak dlouho zde bydlíte? _____ let

3. Vlastníte řidičský průkaz? a) ano b) ne

Pokud ano, máte k dispozici automobil pro svou vlastní potřebu?

a) ano b) občas, o auto se dělím c) ne

4. Jak často využíváte městskou hromadnou dopravu?

a) každý den b) 3-5x týdně c) 1-2x týdně d) 1-3x měsíčně e) nikdy

5. Jak hodnotíte kvalitu, resp. dostupnost veřejné dopravy? A proč (důvod)?

(1- výborná, 5 – špatná)

a) počet spojů denně: 1 -- 2 -- 3 -- 4 -- 5

b) rozložení spojů během dne: 1 -- 2 -- 3 -- 4 -- 5

6. Pokuste se, prosím, nastínit schéma Vašeho denního pohybu a typ aktivity dle dne v týdnu:

PO -

ÚT -

ST -

ČT -

PÁ -

SO -

NE -

7. Existují nějaká omezení ve Vašem denním pohybu (čas odjezdu posledního vlaku, autobusu) ?

Pokud ano, uveďte prosím jaká:

Jak tyto problémy související s omezeními řešíte?

a) spolujízda

b) delší pobyt v lokalitě předchozí aktivity (např. zůstane déle v Praze)

c) jinak, prosím specifikujte:

Identifikační údaje:

1. Pohlaví: a) muž b) žena 2. Věk: _____

3. Vzdělání:

a) ZŠ b) SŠ bez maturity c) SŠ s maturitou d) VŠ e) zatím žádné

4. Ekonomická aktivita:

a) student ZŠ b) student SŠ c) student VŠ d) zaměstnanec
e) nezaměstnaný f) podnikatel g) jiný

Příloha 2 Satelitní snímek obce v roce 2002



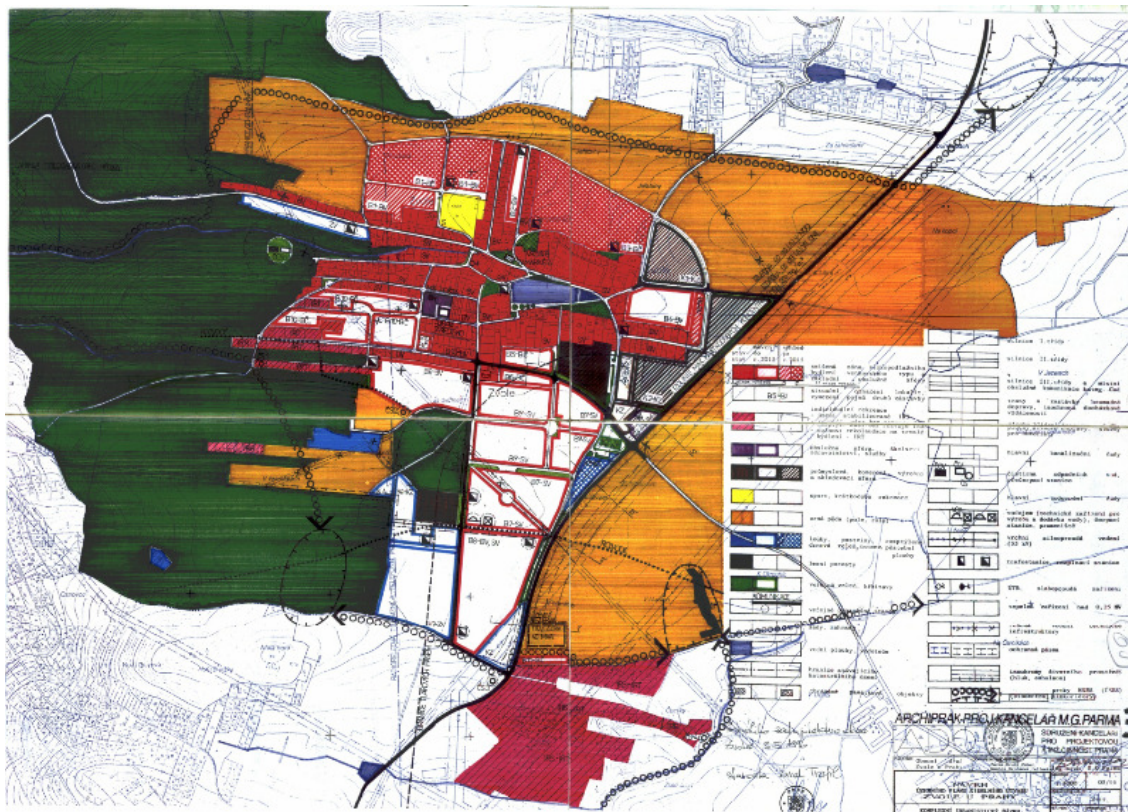
Zdroj: www.mapy.cz

Příloha 3 Satelitní snímek obce v roce 2006



Zdroj: www.mapy.cz

Příloha 4 Územní plán obce Zvole (schválený 3. 5. 1996)



Zdroj: Internetové stránky Krajského úřadu Středočeského kraje

Příloha 5 Fotodokumentace

Charakter nové výstavby



Zdroj: autor

Charakter původní zástavby



Zdroj: autor

Autobusová zastávka



Zdroj: autor

Hřiště



Zdroj: autor

Cukrárna s dětským hřištěm



Zdroj: autor

Soukromá školka „Akimova školička“



Zdroj: autor

Individuální výstavba na severním okraji obce



Zdroj: autor

Jihovýchodní okraj lokality Nová Zvole



Zdroj: autor

Aktivity mladých lidí



Zdroj: autor



Zdroj: autor