

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Udržitelná městská mobilita pohledem generace Z

**Sustainable urban mobility from the point of view
of generation Z**

Štěpán Jiránek

Plzeň 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Udržitelná městská mobilita pohledem generace Z“

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 22.4.2024

v. r. *Štěpán Jiránek*

Zásady pro vypracování práce

1. Proveďte teoretickou rešerši na téma udržitelné městské mobility a generace Z
2. Přibližte stávající stav městské mobility v Plzni
3. S využitím vhodného výzkumného nástroje zkoumejte postoje zástupců generace Z k udržitelné městské mobilitě (v rámci Plzně)
4. Zformujte výsledky a navrhněte případná doporučení

Studijní program

Podniková ekonomika a management

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu mé diplomové práce Ing. Zdeňku Kresovi za trpělivost, rady a připomínky, které mi poskytl při tvorbě této práce.

Obsah

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Úvod..... | 6 |
| 1 Metodický výzkum | 8 |
| 1.1 Sběr dat..... | 9 |
| 1.2 Kvantitativní výzkum..... | 9 |
| 1.3 Kvalitativní výzkum..... | 9 |
| 1.3.1 Strukturovaný scénář..... | 10 |
| 1.3.2 Výběr respondentů | 11 |
| 1.3.3 Focus groups..... | 11 |
| 1.4 Smíšený výzkum..... | 13 |
| 2 Generace | 15 |
| 2.1 Poválečná generace | 15 |
| 2.2 Generace X..... | 16 |
| 2.3 Generace Y | 17 |
| 2.4 Generace Z..... | 18 |
| 3 Udržitelná mobilita..... | 22 |
| 3.1 Městská mobilita..... | 22 |
| 3.2 Města krátkých vzdáleností | 24 |
| 3.3 Projekty v Plzni..... | 25 |
| 3.3.1 Autonomní tramvaj | 25 |
| 3.3.2 Sdílená kola a koloběžky..... | 27 |
| 4 Příprava focus groups | 28 |
| 4.1 Plánování focus groups..... | 28 |
| 4.1.1 Výběr respondentů | 28 |
| 4.1.2 Příprava prostředí..... | 29 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.1.3 | Příprava moderátora | 31 |
| 4.1.4 | Témata pro focus groups | 31 |
| 4.2 | Realizace focus groups | 33 |
| 4.2.1 | Seznam účastníků..... | 34 |
| 5 | Vyhodnocení focus groups..... | 37 |
| 5.1 | Postoje k udržitelné mobilitě | 37 |
| 5.2 | Současné využívání dopravních prostředků | 38 |
| 5.3 | Uživatelé městské hromadné dopravy..... | 43 |
| 5.4 | Uživatelé automobilů | 46 |
| 5.5 | Budoucí mobilita..... | 47 |
| 6 | Shrnutí výsledků focus groups | 54 |
| 7 | Návrhy a doporučení | 56 |
| | Závěr | 59 |
| | Seznam použitých zdrojů | 61 |
| | Seznam tabulek..... | 64 |
| | Seznam obrázků | 65 |
| | Abstrakt | |
| | Abstract | |

Úvod

Udržitelná městská mobilita se v posledních letech stává stále významnějším tématem, nejen kvůli rostoucí popularitě ekologických dopravních řešení, ale také kvůli narůstajícímu důrazu na ochranu životního prostředí. Jednotlivá města zpracovávají plány pro udržitelnou městskou mobilitu a další strategie, které by podpořily ekologické dopravní možnosti a omezily používání méně udržitelné dopravní prostředky (především individuální automobilovou dopravu). Cílem přechodu na udržitelná dopravní řešení je nejen snížení globálních dopadů využívání fosilních paliv, ale především usnadnění a zkvalitnění života ve městech. To by mělo zahrnovat snižování hluku, usilování o čistější ovzduší a větší přizpůsobování města chodcům. Bez omezení neudržitelných způsobů dopravy je taková transformace náročná. Podpora rozvoje pěších zón, cyklistické infrastruktury a ekologicky šetrných dopravních prostředků je klíčová pro vytváření měst, která jsou zdravější a příjemnější pro život občanů. Jak téma udržitelného cestování po městě vnímají zástupci generace Z? Je pro ně toto téma důležité? Ovlivňuje uvažování o mobilitě jejich představy o budoucím bydlení? To jsou některé z otázek, k jejichž zodpovězení se bude snažit přispět i tato bakalářská práce. Cílem této bakalářské práce je analyzovat a zhodnotit představy a názory mladých lidí z generace Z na udržitelnou městskou mobilitu (se zaměřením na město Plzeň), a to s využitím skupinových rozhovorů (focus groups).

Bakalářská práce je strukturována do dvou hlavních částí. Teoretická část je rozdělena do tří kapitol, z nichž každá má za úkol přiblížit a vysvětlit danou problematiku, na kterou se navazuje v praktické části práce. V prvním segmentu, který se zabývá metodickým výzkumem, jsou představeny focus groups. Následně se práce věnuje představení generací, s důrazem na generaci Z (jejíž účastníci tvořili výběrový soubor pro praktickou část práce). V poslední teoreticky laděné kapitole je věnován prostor představení městské mobility, definování konceptu města krátkých vzdáleností a dále pak výčtu a prezentaci vybraných projektů udržitelné mobility v Plzni. Praktická část práce je dělena na přípravu skupinových rozhovorů (která popisuje jejich plánování i následnou realizaci, včetně výběru respondentů), přípravu místnosti a moderátora. Dále představuje témata, která sloužila jako základ pro strukturu diskuzí a uvádí seznam účastníků, jejichž názory a pocity jsou v práci dále prezentovány. Stěžejní část celé práce se věnuje

vyhodnocení výsledků získaných skupinovými rozhovory a jejich následnou interpretací do návrhů a doporučení.

1 Metodický výzkum

Pro splnění hlavního cíle práce bude nutné realizovat výzkum pomocí vybrané metody, a proto teoretická východiska nejprve představí základní výzkumné směry.

Saunders a kol. (2019) definují výzkum jako proces systematického a cílevědomého zkoumání, který slouží k získávání nových poznatků a je založen na logickém zpracování shromážděných dat.

Zmíněný autor dále popisuje výzkum pomocí těchto klíčových vlastností:

- jedná se o proces sběru informací (dat),
- je systematický,
- problematizuje a syntetizuje stávající poznatky,
- obsahuje kritickou analýzu,
- směřuje k rozšiřování znalostí.

Saunders a kol. (2019) mezi klíčové rysy výzkumu zahrnují: jasně definovaný účel, zaměřený na „objevování nových skutečností“ a „odhalení nových poznatků“, které by měly být zřetelně specifikovány již na samém začátku. Důležitým aspektem je systematický způsob shromažďování dat, přičemž každý krok sběru je pečlivě promyšlen a metodicky uspořádán, aby zajistil relevantnost a přesnost informací. K tomu přistupuje důkladná a systematická interpretace dat, která umožňuje výzkumníkům analyzovat a porozumět zjištěným faktům v širším kontextu. Tato kombinace přístupů vede k odhalování nových souvislostí a rozšiřování obzorů lidského poznání, formujíc přitom základní strukturu a směr výzkumného úsilí. (Eger & Egerová, 2022)

Výzkum představuje pro vědu klíčový nástroj pro objevování nových znalostí. Dle Reichela (citovaný v Eger & Egerová, 2022, s. 6), který se opírá o myšlenky Kerlingera, se vědecký výzkum vyznačuje přívlastky, jako jsou: systematický, kontrolovaný (pečlivé uspořádání a ověřování s kritickým přístupem), empirický (opírající se o zkušenosti) a kritický (s pečlivým hodnocením jak vlastních, tak cizích teorií).

1.1 Sběr dat

Shromažďování dat představuje zásadní část metodického procesu výzkumu. Tento krok zahrnuje vytvoření dotazníků nebo scénářů, včetně pronájmu a správy nezbytných prostor pro skupinové diskuse. Současně je to etapa, která se jen stěží opakuje kvůli omezením v čase a rozpočtu, a proto je nutné ji pečlivě plánovat a věnovat jí důkladnou přípravu. Chyby ve formulaci otázek nebo ve výběru respondentů mohou vést k nesprávným datům, které mohou mít za následek zkreslení celého provedeného výzkumu. Takovéto chyby je pak téměř nemožné opravit. (Kozel a kol., 2011)

1.2 Kvantitativní výzkum

Kvantitativní výzkum se zaměřuje na získání odpovědí na otázky typu „kolik?“ a jeho výsledky jsou často prezentovány formou grafů a tabulek. Tyto výstupy poskytují informace o frekvenci výskytu sledovaného jevu nebo názoru v cílové populaci, buď v podobě absolutních čísel (přesný počet osob nebo jednotek s určitým znakem nebo chováním) nebo častěji jako relativní četnosti, tedy v procentním vyjádření. (Tahal a kol., 2022)

Pro sběr dat v kvantitativním výzkumu se může využívat pozorování, například počítání lidí nebo vozidel v určité lokalitě, nebo experiment, například zkoumání vlivu změn cen tarifů na objemu prodaných jízdenek. Velmi běžnou metodou je však dotazování, při kterém respondenti vyjadřují své názory a postoje prostřednictvím výběru z předem připravených odpovědí na otázky v dotazníku. (Reichel, 2009)

Kvantitativní výzkum se také používá pro testování hypotéz. Prostřednictvím statistické analýzy lze určit, zda mezi dvěma nebo více datovými sadami existují statisticky významné rozdíly, což umožňuje danou hypotézu vyvrátit, nebo ji nezamítnout. (Reichel, 2009)

1.3 Kvalitativní výzkum

Hlavním účelem kvalitativních studií je pochopit, jak respondenti přistupují k rozhodování a jaké myšlenkové procesy jejich rozhodnutí provází. Je klíčové chápat faktory, které je motivují nebo jim brání, stejně jako pozitivní a negativní asociace spojené s předmětem výzkumu, které ho ovlivňují. Zda si člověk zvolí využívat daný

produkt nebo službu a projeví k němu sympatie, či dá přednost konkurenční nabídce nebo odmítne službu využívat. (Švaříček a kol., 2007)

Kvalitativní výzkumné metody nám umožňují získávat takzvaná měkká data a nacházet v nich užitečné informace pro firmy nebo podniky, které je mohou využít při vývoji a zdokonalování produktů či služeb. Tahal a kol. (2022) ve své publikaci uvádějí, že kvalitativní výzkum poskytuje odpovědi na otázku „proč?“ a na rozdíl od kvantitativních studií, které se zaměřují na statistickou analýzu, klade důraz na obsahovou analýzu shromážděných dat. Probíhá formou strukturovaných rozhovorů mezi výzkumníkem, často nazývaným moderátorem, a menšími skupinami nebo jednotlivými respondenty. Moderátor musí mít odborné znalosti o konkrétním tématu a být schopný řídit diskusi. Pokouší se získat informace o tom, jak respondenti z cílové skupiny uvažují o zkoumaném tématu, a jak ho vnímají. Velikost vzorku v kvalitativním výzkumu obvykle zahrnuje několik desítek osob, přičemž respondenti jsou vybíráni na základě specifických rekručních kritérií, aby byli schopni se k danému tématu vyjádřit. (Švaříček a kol., 2007)

1.3.1 Strukturovaný scénář

Klíčovým prvkem pro úspěšné provádění kvalitativního výzkumu je dobře připravený strukturovaný scénář, který moderátor využívá během rozhovoru. Scénář zahrnuje jednotlivé oblasti a témata, které moderátor postupně projednává s respondenty. Důležitou součástí je i časový plán, který určuje, kolik času se může jednotlivým tématům věnovat, aby se dodržela celková délka rozhovoru. V úvodní části scénáře moderátor obvykle projde základní informace o tématu a požádá respondenty, aby se nebránili spontánním reakcím a aby se nebáli kreativně myslet. V případě, že se respondenti neznají, každý se na začátku krátce představí. Moderátor rovněž ujistí respondenty, že výsledky diskuse jsou určeny pouze pro výzkumné účely a nebudou veřejně zveřejněny žádné osobní údaje. Pokud by scénář nebyl pečlivě připraven a chyběl by časový plán, může dojít k tomu, že se rozhovor tematicky odchýlí nebo se na jednom tématu zdrží příliš dlouho, což by mohlo omezit možnost prodiskutovat ostatní témata. (Tahal a kol., 2022)

1.3.2 Výběr respondentů

Úspěšný průběh kvalitativního výzkumu závisí na pečlivém výběru respondentů. Je nezbytné, aby účastníci představovali cílovou skupinu a byli schopni relevantně diskutovat o tématu. Proces rekrutace se opírá o pečlivě stanovená výběrová kritéria, jejichž správné nastavení je pro úspěch výzkumu klíčové. Výzkumné agentury často mají zvláštní pozici rekrutátora, který má za úkol identifikovat a oslovit potenciální respondenty a informovat je o organizačních aspektech výzkumu. (Tahal a kol., 2022)

Rekrutační kritéria pro kvalitativní výzkum jsou podobná filtračním otázkám u kvantitativního výzkumu a vyžadují jasnou formulaci. Může se jednat o specifické charakteristiky, jako např. lidé, kteří jsou narozeni v určitém časovém rozmezí, studují na vysoké škole, či dojíždějí do práce vlastním automobilem a podobně. Správný výběr respondentů z příslušné cílové skupiny je základem pro dosažení cílů kvalitativního výzkumu. (Kozel a kol., 2011)

1.3.3 Focus groups

Focus groups, jinak také skupinová diskuse, je často nejběžnější formou kvalitativního výzkumu a skládá se ze dvou hlavních prvků: generování dat a spoléhání na interakci. Skupinové diskuse se používají pro různé účely, a ne všechny aktivity označované jako focus groups jsou ve skutečnosti zaměřeny na sběr dat pro výzkumné účely. (Morgan, 2019)

Například neformální pracovní schůzky jsou někdy chybně označovány jako focus groups, ale výrazně se od nich liší. Nejedná se o výbory ani otevřená fóra, je to specifický výzkumný nástroj určený k shromažďování dat na konkrétní otázky nebo témata, které zajímají výzkumníka. To, co odlišuje focus groups od jiných metod, je důraz na interakci účastníků při produkování dat. Tato interakce odhaluje poznatky, které by prostřednictvím jiných metod nemusely být dostupné. (Morgan, 2019)

Moderátor vede diskusi podle předem připraveného scénáře. Běžně se v rámci jednoho výzkumného projektu realizuje několik skupinových diskusí, vždy s různými respondenty, aby se co nejvíce pokryla struktura cílové skupiny. Pohled na to, kolik respondentů se má diskuze zúčastnit se různí. Tahal a kol. (2022) uvádějí, že by se mělo zúčastnit 8 až 12 respondentů a jedna skupinová diskuse trvat zpravidla 60 až 90 minut.

Morgan (2017) tvrdí, že ideální počet účastníků je 5 až 10. Powell a Single (1996) stanovují jako ideální počet 6 až 10 osob a oproti ostatním dodávají, že zúčastněné osoby by se mezi sebou neměly znát, aby se hned od začátku necítily omezovány nebo podřízeny vnitroskupinovým rozdílům, jako je například hierarchie pracovního postavení. Anonymita, která je v takových situacích zachována, přispívá k vytvoření prostředí, ve kterém jsou účastníci povzbuzováni k otevřenému sdílení svých potenciálně kritických osobních názorů a negativních zkušeností, čímž se podporuje upřímnost a otevřenost diskuse. Skupinové rozhovory se realizují až do okamžiku, kdy je dosaženo saturace. To znamená, že další skupiny již nepřinášejí nové informace nebo pohledy, čímž je indikováno, že data jsou kompletní a další diskuse by nepřinesly žádné unikátní poznatky.

Na začátku moderátor seznámí respondenty s tématem výzkumu, pravidly a průběhem diskuse a požádá je, aby se představili a řekli něco o sobě. Následuje samotná diskuse podle scénáře. Je důležité, aby moderátor zajistil, že se všichni účastníci dostanou ke slovu a aby vyjádřili co nejvíce svých názorů a pocitů k tématu. V této souvislosti se používá pojem dynamika skupinové diskuse. Je vhodné, aby respondenti reagovali i na názory ostatních, což může přinést užitečné asociace a hlubší pochopení toho, jak cílová skupina vnímá daný produkt nebo službu a proč jej využívá či odmítá. (Tahal a kol., 2022)

Kromě tradičních skupinových rozhovorů v jedné místnosti tváří v tvář se díky informačním technologiím realizují i online rozhovory. Online focus groups umožňují moderátorovi komunikovat s ostatními účastníky na dálku z pohodlí domova či kanceláře, s využitím komunikačních nástrojů, jako jsou mikrofony, reproduktory a případně web kamery. Hlavními výhodami jsou absence nutnosti připravit prostor, možnost připojení účastníků z různých lokalit a komfort prostředí, které je účastníkům známé. Mezi nevýhody se řadí především nemožnost pozorování neverbální komunikace a riziko ztráty zájmu nebo rozptýlení účastníků. Lze k tomu přiřadit i případné technické problémy způsobené nekvalitním připojením účastníků. (Burns a kol., 2022)

Ze skupinové diskuse se obvykle pořizuje videozáznam pro analýzu a zpracování závěrečné zprávy. Důležité je také zajistit, aby v místnosti nebyly přítomny žádné rušivé prvky a aby se udržovalo tiché a klidné okolní prostředí. To zahrnuje kontrolu občerstvení na stole, psacích potřeb a jiných pomůcek, které by neměly nést žádné loga, aby neovlivňovaly respondenty. (Tahal a kol., 2022)

Jedním stálým faktorem u focus skupin je nevyhnutelné vyvažování mezi cíli výzkumníka a zájmy účastníků. Přestože výzkumník vybírá téma a řídí konverzaci, jsou to členové skupiny, kteří generují data prostřednictvím diskuse o daném tématu. Jinými slovy: „Je to váš záměr, ale jejich skupina.“ To znamená, že ačkoli výzkumník určuje směr a strukturu diskuze, nakonec jsou to perspektivy, zkušenosti a interakce samotných účastníků, které formují a obohacují shromažďovaná data. V tomto kontextu se „jejich skupina“ odkazuje na skutečnost, že dynamika a výsledky skupinového rozhovoru jsou do značné míry určeny účastníky, jejichž společná diskuse přináší nové vhledy a poznatky, které by sám výzkumník nemohl jednoduše generovat nebo předpokládat. (Morgan, 2019)

1.4 Smíšený výzkum

Creswell (citovaný v Eger & Egerová, 2022, s. 42) říká, že strategie smíšeného výzkumu jsou zatím stále méně známé než strategie kvantitativního či kvalitativního výzkumu. Zásadní pokrok v rozvoji těchto smíšených přístupů byl zaznamenán ve druhé polovině dvacátého století, kdy se poprvé začaly objevovat studie, které propojovaly různé výzkumné techniky z obou těchto oblastí. Hlavním důvodem pro zkombinování kvantitativních a kvalitativních metod bylo snaha překonat omezení a nedostatky, které jsou specifické pro každou z nich. Dále se v rámci smíšených výzkumných strategií objevila potřeba takzvané triangulace dat, což je proces, který zahrnuje využití více než jedné metodologie nebo perspektivy pro zkoumání určitého jevu, aby se zajistila větší přesnost a objektivita výsledků. V praxi to znamená, že pokud různé výzkumné metody vedou k stejným závěrům, lze s vysokou pravděpodobností předpokládat, že zjištění jsou validní a že aplikované metody byly vhodně zvolené pro daný výzkumný účel. Tento přístup vedl k formulaci specifických smíšených výzkumných strategií, které umožňují efektivně kombinovat kvantitativní a kvalitativní techniky, aby se dosáhlo co nejkvalitnějších a nejkomplexnějších výzkumných výstupů. (Eger & Egerová, 2022)

Tři základní strategie smíšeného výzkumu:

Sekvenční design v rámci **smíšeného výzkumu** je způsob, kdy výzkumník může rozšířit nebo prohloubit poznatky získané během studie tím, že po aplikaci jedné metody sekvenčně přechází k druhé. Tento přístup může zahrnovat úvodní kvalitativní fázi s využitím otevřených rozhovorů pro lepší pochopení určitého fenoménu, následovanou

kvantitativním šetřením s rozsáhlým vzorkem účastníků, které slouží k ověření nebo zamítnutí zjištění z první části a umožňuje generalizaci výsledků. (Creswell, 2017)

V rámci **strategie současného smíšeného výzkumu** dochází k paralelnímu využití jak kvantitativních, tak kvalitativních dat s cílem získat co nejúplnější a nejspolehlivější pohled na zkoumanou realitu nebo jev. Tento přístup spočívá ve shromažďování dat oběma metodami současně, přičemž získané informace jsou následně spojovány a interpretovány ve společném kontextu. (Creswell, 2017)

Transformační strategie smíšeného výzkumu zahrnuje použití teoretického rámce jako hlavního vodítka pro celý výzkumný proces, kombinující jak kvantitativní, tak kvalitativní přístupy k získávání dat. Tento teoretický rámec slouží jako základ pro definování výzkumného tématu, výběr metod sběru dat a interpretaci výsledků. (Creswell, 2017)

2 Generace

Pro správné porozumění dat z připravovaných skupinových rozhovorů je dále nezbytné představit si generaci Z a její předchůdce.

William Strauss a Neil Howe jsou považováni za průkopníky v kategorizaci věkových skupin na základě roku narození. Strauss & Howe (1991) poprvé představili definice pro různé generace. Generaci X nazvali „třináctou generací“, zatímco generaci Y označili jako „generaci milénia“ nebo „net generaci“. Postupem času se však vžila jednodušší označení „generace X, Y, Z“. Současné běžně používané názvy generací X, Y, Z a babyboomers v České republice jsou převzaty právě z teoretického rámce těchto dvou amerických autorů, kteří se zabývali mapováním americké historie z pohledu generací. (van den Berg, 2020)

2.1 Poválečná generace

Poválečná generace, jinak také označovaná jako „babyboomers“, se utvářela v období po druhé světové válce v Americe. Berkup (2014, s. 219) a McCrindle (2018, s. 10), řadí toto období mezi roky 1946 až 1964. Van den Berg (2020), na rozdíl od nich uvádí období mezi lety 1943 až 1960. Její výchova a formování probíhaly v éře ekonomického rozmachu, pokročilé automatizace a masové výroby. To byl čas, kdy došlo k založení základů konzumní společnosti. S tímto ekonomickým vzestupem se univerzity a školy potýkaly s nedostatkem míst, což znamenalo, že ve vzdělání a pracovních příležitostech se vedla velká konkurence. Bylo to období, kdy studentští aktivisté hledali své místo ve společnosti, a status a společenské postavení se staly hlavním měřítkem úspěchu, pro které byli lidé ochotni obětovat téměř vše. Charakteristické pro tuto generaci bylo především to, že její členové byli často považováni za workoholiky, které hnala touha po prestižním a vysokém společenském postavení. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 299-316)

V této době došlo k výrazným sociálním změnám, které ovlivnily postavení žen v obou kulturách. V Americe se ženy začaly bouřit proti tradiční roli v domácnosti a hledaly cesty k větší nezávislosti a emancipaci. V Československu se takovými ženám říkávalo jeřábnice, či ženy údernice. Symbolickým vyjádřením těchto aspirací se stala panenka Barbie, která představovala ideál nezávislé, sebevědomé ženy schopné dosáhnout všeho,

co si předsevzala, včetně bohatého šatníku a aktivního životního stylu. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 299-316)

V Československu byla situace poněkud odlišná. Stále sice zaměřená na rozvoj průmyslu, zejména pásové výroby, nicméně ne za účelem podporovat konzum, ale s cílem budovat novou, spravedlivou společnost na principu socialismu a později stalinismu. Vlivem Brežněvovy politiky však došlo ve východním bloku k politické a ekonomické stagnaci, která vyústila v centralizované plánování a řízení společnosti. Lidé této generace byli zvyklí na práci v těžkých podmínkách, včetně práce o sobotách, což bylo později nahrazeno společenskými akcemi známými jako akce Z. Tato generace prošla také dvěma měnovými reformami v letech 1945 a 1953, které měly na jejich životy zásadní dopad. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 299-316)

2.2 Generace X

Generace X, někdy také označována jako „třináctá generace“ se dle Berkupa (2014, s. 219) a McCrindla (2018, s. 10) řadí mezi roky 1965 až 1979. Van den Berg (2020) ovšem toto období vymezuje mezi lety 1961 až 1981. Mezi 60. až 80. roky 20. století zažívaly Spojené státy americké období velkých úspěchů, z nichž nejvýznamnějším bylo dozajista přistání na Měsíci. Tento úspěch posílil víru v neomezené možnosti Ameriky, vědu a technologický rozvoj. Společenské usilování o vyšší postavení a úspěch našlo svůj protipól v „květinovém hnutí“, anglicky „flower power“, které symbolizovalo odklon od puritánských hodnot a otevřelo cestu k obnově hodnot a radostí z volného života. Klíčovým poselstvím tohoto hnutí se stala osobní svoboda, jež byla považována za cennější než neustálá honba za materiálním bohatstvím. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 317-334)

V socialistickém Československu děti vyrůstaly v prostředí, kde bylo zaměstnání zaručeno a pojem nezaměstnanost prakticky neexistoval, stejně jako volný pracovní trh. Od 60. let 20. století docházelo v Evropě i na našem území k postupnému oslabování konzervativních tendencí, které dominovaly předchozím dekadám. Mladá generace, která dospívala v poválečném období, vyjadřovala nespokojenost s dosavadním společenským a kulturním vývojem. Tento tlak vedl k postupné liberalizaci kulturního života, což se projevilo například vznikem československé filmové nové vlny, která přinesla svěží a inovativní přístup k filmové tvorbě. V ekonomice se začaly objevovat pokusy o nové

metody plánování, které měly systém zefektivnit. V politické sféře získávalo na síle reformní křídlo Komunistické strany Československa, které usilovalo o změny v rámci systému. Tento proces směřující k větší otevřenosti a liberalizaci však byl násilně přerušen invazí vojsk Varšavské smlouvy v srpnu roku 1968. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 317-334)

V období, které následovalo krátce po prudkém nárůstu populace v USA, zažilo i tehdejší Československo značné zvýšení počtu obyvatel. Je možné, že by k tomuto jevu došlo současně s Amerikou, pokud by Československo nebylo ovlivněno sociopolitickými událostmi konce 60. let, které vedly mnoho rodin k odložení rozhodnutí o založení rodiny na později. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 317-334)

2.3 Generace Y

Generace Y, ve světě často označovaná jako „generace milénia“, nebo jen „mileniálové“, patří podle Van den Berg (2020) do období mezi lety 1982 až 2004. Autoři Berkup (2014, s. 219) a McCrindle (2018, s. 11) opět shodně uvádějí roky 1980 až 1994. V USA tato generace dospívá s blízkým vztahem k mobilním telefonům, čímž se stávají značně adaptabilními a zaměřenými na týmovou práci s cílem dosáhnout výsledků. Generace Y byla na území Československa označovaná jako „Havlovy děti“. Ty byly vychovávány v prostředí, kde jejich rodiče kladli zvýšený důraz na ochranu. Snažili se vyvarovat stejných chyb ve výchově, kterých se na nich dopustila předchozí generace. Jejich touha po hledání stále nových a lepších příležitostí vedla k tomu, že velmi často měnili své zaměstnání a nebyli jako jejich rodiče celý svůj život věrní jen jedné firmě. V období osmdesátých let v USA vznikl kapitalismus peněz s heslem „můžu mít cokoli, co chci, stačí to jen koupit.“ (Berkup, 2014, s. 5; van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 335-346)

V našich končinách přišel trend „vlastnit a koupit si vše“ se zpožděním přibližně deseti let. Myšlenka, že hodnota člověka je odvozená od toho, co si může dovolit koupit, se u nás začala více projevovat zejména po Sametové revoluci. Proces odchodu od centralizovaného socialismu započal již v 80. letech, což vedlo k postupnému uvolnění politického a ekonomického systému a otevření se západnímu stylu konzumu. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 335-346)

Generace v Československu dorůstala do dospělosti v éře, která byla nejprve charakterizována postupným uvolňováním politických a sociálních poměrů, a následně radikální transformací způsobenou Sametovou revolucí. Po pádu komunistického režimu bylo cílem co nejrychleji se přiblížit západnímu světu, což vedlo k přijetí modelu tržní ekonomiky, kde převládala filozofie založená na majetku a hmotném bohatství v kontrastu s duchovními hodnotami. Tento přístup měl kořeny již v období tzv. spotřebního socialismu, kdy být vlastníkem zboží ze Západu bylo vnímáno jako symbol statusu a úspěchu. Mentalita „kdo nekrade, okrádá rodinu“ vypovídá o morálních dilematech té doby a bohužel se její odkaz projevuje až do dnešních dnů. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 335-346)

V důsledku společenských a ekonomických změn se formovala generace s pragmatičtější přístupem k životu, charakterizovaná individualismem a soběstačností. Tato generace je připravena vynaložit extra úsilí v práci, aby zajistila sebe a svou rodinu a jsou ochotni převzít odpovědnost za své činy. Na rozdíl od postupného vstupu do dospělosti jsou nuceni rychle dospět kvůli potřebě založit vlastní podnik nebo dosáhnout profesního úspěchu, což z nich činí v současné době velmi žádanou skupinu na trhu práce. (Berkup, 2014, s. 6, van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 335-346)

Podobně jako v USA, i v naší zemi se tato generace vyznačuje širokým používáním mobilních telefonů, přičemž na počátku byly tyto přístroje považovány za luxusní zboží dostupné pouze bohatým. Co se týče kulturního a historického povědomí, generace často nevykazuje hluboký zájem o historii své vlastní země a může mít omezené znalosti o klíčových historických událostech. Vyrůstali v období, kdy bylo běžné, že jejich rodiče tvrdě pracovali a zakládali firmy, aby jim zajistili všechny potřebné zdroje pro pohodlný život. Tento přístup rodičů vytvořil podmínky pro výchovu generace zvyklé na dostatek a možná i určitou míru odloučení od historických a sociálních realit předchozích generací. (van den Berg, 2020; Strauss & Howe, 1992, s. 335-346)

2.4 Generace Z

Generace Z, často označovaná jako „internetová generace“ či „Gen Z“, se dle Berkupa (2014, s. 219) a McCrindla (2018, s. 12), datuje od roku 1995 až do současnosti. Sladek (2013), uvádí začátek až v roce 1996 a van den Berg (2020) říká, že sem patří lidé narození až po roce 2005. Tato generace je výjimečná tím, že často pochází z domácností,

kde vyrůstalo pouze jedno dítě a rodině tak nechyběly materiální zdroje. Na druhou stranu, to, co zástupcům generace Z často uniká, je kontakt s přírodou. Existuje mezi nimi i poměrně velký počet jedinců, kteří vykazují výrazný strach z přírodního prostředí, pociťují nepohodlí při sedění u otevřeného ohně a cítí úzkost při myšlence na bláto nebo při setkání se zvířaty. (van den Berg, 2020)

Děti z „Gen Z“ vyrůstají v prostředí, kde počítačové hry a mobilní aplikace jsou dostupné i pro předškoláky a často jsou součástí rodinného života díky zálibám rodičů v technologiích. Rodinný kruh je pro ně středobodem světa, ale paradoxně společný čas často tráví odděleně. Jsou ponořeni každý do vlastního mobilního zařízení, a to i během společných rodinných výletů, kdy místo vzájemného rozhovoru komunikují s lidmi mimo rodinu. Kontakt s rozšířenou rodinou, jako jsou prarodiče a další příbuzní, je minimální, a tak jim unikají poznatky ze života a práce starších generací. Domácí zvířata v jejich životech plní spíše úlohu poskytovatelů zábavy, než aby přispívala k hlubšímu porozumění vzájemným vztahům mezi lidmi a zvířaty. (Sladek, 2013; van den Berg, 2020)

Přestože mají potíže s tradičním způsobem vzdělávání, ve kterém učitel předává informace, excelují v situacích, kde se mohou učit objevováním nových poznatků v kolektivu. Pro tuto mladou generaci představují sociální sítě typu Facebook platformu, která je příliš invazivní do jejich soukromí, což je důvod, proč se vyhýbají vytváření osobních profilů či trvalých online vazeb. Namísto toho dávají přednost platformám jako je Snapchat, Twitter nebo Instagram, které umožňují uživatelům sdílet momentky svého života bez nutnosti odhalovat příliš mnoho osobních informací. Existuje dokonce poměrně velký počet mladých, kteří se rozhodli nezakládat si účet na žádné sociální síti. Tento přístup odráží fenomén „InstaLife“, kde realita prezentovaná na sociálních sítích často neodpovídá jejich skutečnému životu. Prezentace jejich života online slouží spíše jako obraz toho, jak by chtěli být vnímáni ostatními, než jako pravdivý odraz jejich každodenní reality. Skutečný osobní život si pak nechávají pro sebe, nebo jej sdílí maximálně s několika blízkými přáteli. Často jsou snadno vyvedeni z míry a žijí ve své vlastní „bublině“. Při řešení nepříjemných situací, jako je třeba obyčejná bolest v krku, se mohou cítit přemoženi. Někdy se ve dvanácti letech zdají být vyspělejší než jejich vlastní rodiče, a dokonce jim mohou radit, jak by měli být vychovávaní a jakým způsobem by s nimi rodiče měli komunikovat. (Sladek, 2013; van den Berg, 2020)

McCrindle (2018) uvádí, že jedince z generace Z, kterých jsou na planetě již více než dvě miliardy, od ostatních odlišuje sedm základních faktorů.

1. Generace Z roste v časech, kdy se od roku 1966 počet obyvatel naší planety zdvojnásobil, což ukazuje na rychlé změny v populaci.
2. Z dosavadních generací je nejvíce obklopena materiálním bohatstvím, technologiemi a jsou nejvíce vzdělaní. Dospívání v 21. století jim poskytlo jedinečný pohled na svět, ovlivněný ekonomickými nejistotami globální finanční krize a současně jsou spojeni s celým světem prostřednictvím mezinárodních značek a technologií.
3. Už od raného dětství jsou zcela ponořeni do digitálního světa, vyrůstají ve světě s miliardami vyhledávání na Google a zhlédnutími videí na YouTube denně.
4. Jsou první generací s opravdu globálním vědomím, jsou ovlivněni mezinárodními trendy ve všech směrech, od hudby až po módu, díky snadnému přístupu k technologiím.
5. Mají vrozené sklony k vizuálnímu zpracování informací, v době přebytku informací dávají přednost videím před textovými obsahy.
6. Vzdělání je pro ně neustálým procesem, který překračuje tradiční představu o přípravě na pracovní život, s vysokou mírou účasti na formálním vzdělávání.
7. Dnešní mladí lidé jsou v porovnání s předchozími generacemi mnohem více spojeni a ovlivněni svými vrstevníky. Generace Y a Z mají skoro dvakrát tolik přátel na Facebooku než generace starší, přestože počet blízkých přátel zůstává podobný (průměrně 13). To znamená, že jejich sociální sítě jsou rozsáhlejší jak počtem, tak i geograficky a díky technologiím jsou neustále online.

Pro praktickou část lze tak jako klíčové hodnotit následující obecné informace o generaci Z

- nemají vztah k přírodě,
- od útlého věku vyrůstali s moderními technologiemi,
- mají rádi své soukromí,
- oproti předchozím generacím jsou více ovlivňováni vrstevníky.

Závěrem je však vhodné poznamenat, že se jedná o základní obecné charakteristiky celé generace (pohledem výzkumníků) a je prakticky nemožné těmito několika větami charakterizovat široké individuální spektrum jejich reprezentantů.

3 Udržitelná mobilita

Pro splnění cíle práce bude nutné vysvětlit pojem udržitelné mobility a přiblížit témata kompaktních měst a projektů v Plzni.

Březina (citovaný v Dzurik, 2018, s. 9) uvádí, že klíčovým rysem moderní společnosti je mobilita, tedy schopnost pohybu. Mobilita je chápána jako nutnost přemístit se z místa na místo. Doprava pak funguje jako prostředek, který umožňuje realizaci této potřeby.

Brůhová Foltýnová (2008) vymezuje mobilitu jako všechna technicky realizovatelná přání změnit místo za účelem naplnění svých potřeb, a dopravu jako nástroj, který slouží pro naplnění potřeb mobility. Dopravou se rozumí veškeré nástroje, které lidé využívají pro přemísťování, ať už to jsou dopravní prostředky, infrastruktura nebo energie.

Mobilita je klíčovou složkou moderního života, nezbytnou jak pro hospodářské, tak i volnočasové aktivity. S rostoucím počtem vozidel dochází k zahlcení městských ulic a dopravní zácpy se stávají běžnou součástí našich životů. Schmeidler (2010) uvádí, že vědecké studie potvrzují, že s růstem ekonomického rozvoje země narůstá i potřeba mobility a čím vyšší je životní úroveň, tím více se zvyšuje i objem dopravy.

V důsledku globalizace a stále větší internacionalizace ekonomik, zejména ve střední a východní Evropě, rostou požadavky na efektivitu dopravního systému. Aby bylo možné vyhovět těmto rostoucím dopravním potřebám, je nezbytné provádět změny v řízení a infrastruktuře dopravy. Klíčové je rovněž redukovat energetickou náročnost dopravy, vzhledem k jejím rostoucím objemům, což přispěje k ochraně životního prostředí. (Rupprecht a kol., 2019)

3.1 Městská mobilita

Schmeidler (2010) říká, že přechod na moderní životní styl v ekonomicky rozvinutých společnostech nevede k trvale udržitelnému rozvoji, což platí i v oblasti mobility. Sociální změny jsou ovlivněny dopravou a zároveň dopravu ovlivňují. Způsoby pohybu jsou spojeny s důležitými sociálními trendy, jako je život v předměstích a stárnutí populace, a odrážejí panující sociální hodnoty a individuální přístupy.

V nedávné minulosti byli architekti a urbanisté fascinováni vizemi měst s desítkami kilometrů dálnic, propletenými mezi stovkami mrakodrapů. Dnes tato vize budoucnosti

již není považována za aktuální. Stále více se o městech uvažuje jako o prostoru, kde by komunikace mezi lidmi měla být prioritou, kde by život měl být patrný a kde by města měla být modelována architekty s ohledem především na běžné lidské potřeby. Od současných měst se očekává, že nabídnou více příjemného obytného prostoru, který by byl mnohem přívětivější pro pěší, místem pro setkávání a příjemné trávení volného času i nákupy, a to především na ulicích a náměstích určených pro tyto aktivity. Města by neměla být neustále přetvářena pro rostoucí automobilovou dopravu, protože existují limity jejich kapacity. Je nezbytné revitalizovat životní prostředí, přijmout opatření, která omezí potřebu individuální automobilové dopravy a podpoří chůzi, cyklistiku, veřejnou dopravu a alternativní dopravní možnosti. Musí se znovu zvážit koncepce měst a dát priorita potřebám chodců. (Schmeidler, 2010; Šilhánková, 2020)

Kvalita dopravní infrastruktury bude i nadále klíčovým faktorem při rozhodování o výběru lokality. Vzájemná interakce mezi urbanistickým plánováním a dopravním systémem bude pokračovat i v budoucnu. Udržitelná doprava poskytuje svobodu pohybu a zároveň podporuje zdraví, bezpečnost a kvalitu života pro stávající i budoucí generace. Je charakterizována energetickou účinností a minimalizací dopadů na životní prostředí, zatímco stimuluje ekonomický růst a zajišťuje přístup k příležitostem a službám pro všechny občany, včetně těch sociálně znevýhodněných nebo starších. (Akademie městské mobility, 2024a; Rupprecht a kol., 2019; Schmeidler, 2010)

Cech (2015) definuje dostupnost jako: „veličinu, na kterou se v tradičním dopravním plánování berou ohledy jen minimálně. Přitom právě zvyšování dostupnosti je často možné s výrazně menšími náklady než zvyšování pohyblivosti, tedy možnosti dosáhnout velkých vzdáleností v krátkých časech – a nutně i ve velkých dopravních objemech.“ Zaměření na plánování dopravy a urbanistického rozvoje musí reflektovat stárnutí populace, jelikož podíl seniorů v populaci stále roste a stává se stále významnějším. Vzdálené umístění zdravotních, kulturních, sociálních a komerčních zařízení vede k vyšší závislosti na dopravních systémech, což má za následek zvýšení individuální automobilové dopravy. Proto je zásadní, aby územní plánování bylo strategicky zaměřeno na potřeby různých sociálních a věkových skupin, s důrazem na optimalizaci lokality aktivit, propojení komunikací, podporu ekologických dopravních možností a atraktivitu udržitelných dopravních sítí. Klíčovým cílem těchto plánů je podpora soběstačnosti a zdraví všech demografických skupin. (Frantál a kol., 2012; Šilhánková, 2020)

3.2 Města krátkých vzdáleností

Halás a kol. (2013) uvádí, že primární význam pojmu město krátkých vzdáleností, jinak také kompaktní město, je spojen s urbanistickým plánováním a v odborných textech se používá k popisu udržování hustoty městského prostoru prostřednictvím nástrojů územního plánování. Model kompaktního města reflektuje přístup inspirovaný kvalitami historických evropských a středoevropských měst a přenáší jejich vlastnosti do dnešních nově budovaných městských oblastí. Nejdůležitější prvky tohoto modelu zahrnují vytváření kvalitních veřejných prostor pro různorodé použití. Od produktivních a rekreačních činností po formální a neformální setkávání, což podporuje vyšší míru obyvatelské aktivity a omezuje šíření městské expanze. Přispívá se tak k přechodu od automobilové k neautomobilové dopravě. Akademie městské mobility (2024b) uvádí, že koncept města krátkých vzdáleností spočívá v integraci a snadné dostupnosti základních životních potřeb, jako jsou bydlení, práce, služby a vzdělávání a volný čas do jedné lokality. Klíčovým prvkem je nejen blízkost těchto zařízení, ale i jejich propojení skrze síť pohodlných a bezbariérových chodníků a cyklostezek. Jako optimální vzdálenost pro lepší dostupnost se považuje 800 metrů, což odpovídá přibližně desetiminutové chůzi. Na základě této vzdálenosti se vymezují oblasti s poloměrem 800 metrů, kde by měly být dostupné všechny základní služby a potřeby. Tento koncept je podpořen pozorováními z existujících měst, která ukázala, že kompaktní městské struktury spotřebovávají méně energie a vykazují efektivnější způsoby cestování než rozptýlenější urbanistické oblasti. (Schmeidler, 2010)

Kompaktní města se primárně zaměřují na udržitelnost s cílem chránit a obnovovat veřejné prostory tím, že podporují vysokou míru urbanizace a zároveň snižují náklady na dopravu. Tento přístup vede k přesvědčení, že kompaktní města mohou vytvářet synergistický efekt v oblastech sociální a ekonomické interakce v prostředí, které je přístupné pěšky a multifunkční. Tím mohou přímo přispívat k řešení sociálně nežádoucích jevů, jako je městská kriminalita a nedostatek příležitostí. (Halás a kol., 2013; Schmeidler, 2010; Šilhánková, 2020)

Vztah kompaktních měst k udržitelnosti lze popsat jako hluboký a významný. Tato města si kladou za cíl zásadní přeformátování současného uspořádání osídlení a dopravních systémů, nezávisle na ekonomickém nebo populačním růstu, či na tržních podmínkách.

Zároveň se snaží překonat problémy se vzdáleností tím, že některé oblasti zahušťuje a jiné rozvíjí. Příkladem je snížení závislosti na osobních automobilech, které by byly využívány spíše jako doplňkový způsob dopravy ve prospěch chůze, cyklistiky, a hlavně železniční veřejné dopravy. Tyto kroky by vedly k efektivnějšímu využívání zdrojů, včetně úspor při implementaci energeticky účinných technologií. (Schmeidler, 2010; Šilhánková, 2020)

3.3 Projekty v Plzni

V reakci na rostoucí trend urbanizace a s tím spojený nárůst dopravních potřeb přišlo město Plzeň s plánem udržitelné mobility (PUMP). Jedná se o klíčový strategický dokument zaměřený na podporu různých druhů dopravy v souladu s principy udržitelnosti. Cílem je snížit závislost na automobilech ve prospěch udržitelnějších dopravních řešení. Dokument zahrnuje investiční strategie, aktualizace, a spolupráci s různými partnery včetně EU fondů a státních organizací. Obsahuje různá dopravní opatření, která jsou pravidelně aktualizována a vyhodnocována. (Mobilita Plzeň, 2019; Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, 2022)

Aktualizace a monitorování plánu udržitelné mobility v Plzni probíhaly v letech 2018, 2020 a 2022, přičemž každá aktualizace hodnotila provedení a přípravu různých dopravních opatření. Od roku 2016 do 2018 bylo realizováno 13 opatření, mezi lety 2018 a 2020 započalo s realizací dalších 10 opatření a mezi roky 2020 a 2022 byla dokončena tři opatření s dalšími pěti ve fázi přípravy nebo částečné realizace. Celkově bylo v tomto období přidáno 16 nových opatření, čímž se celkový počet opatření v plánu zvýšil na 68. V následujících podkapitolách jsou uvedeny některé z připravovaných, nebo již realizovaných plánů, které sloužily jako podklady a inspirace pro tvorbu skupinových rozhovorů. (Mobilita Plzeň, 2019; Útvar koncepce a rozvoje města Plzně, 2022)

3.3.1 Autonomní tramvaj

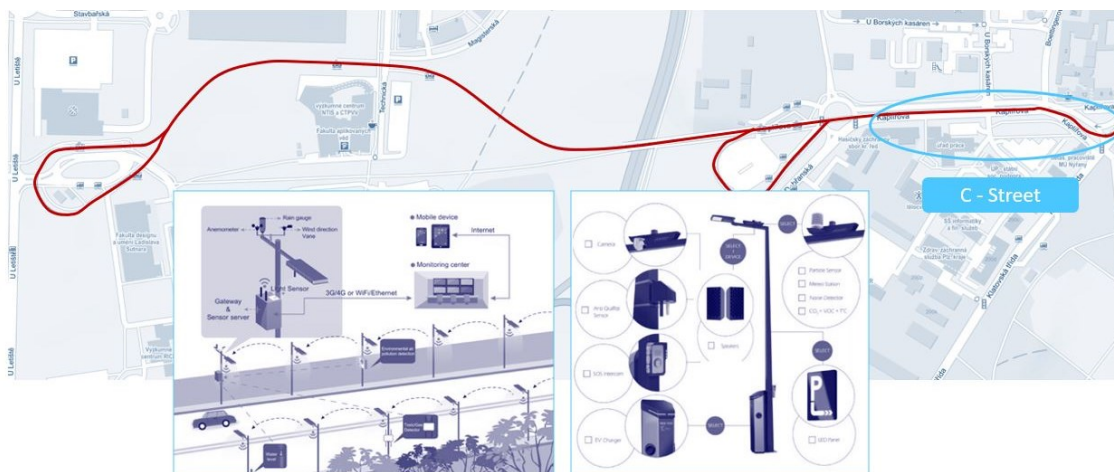
Město Plzeň se plánuje se do roku 2027 stát centrem pro chytrou mobilitu a testování autonomního řízení. Společně s partnery, jako jsou Škoda Transportation a Západočeská univerzita, bude vytvořena živá laboratoř pro testování modelů autonomního řízení na území města. Tento projekt je podpořen rozšířením 5G sítě, což umožní lepší komunikaci mezi inteligentními dopravními systémy. Obyvatelé a návštěvníci Plzně tak budou mít

možnost se poprvé v Evropě setkat s unikátním ekosystém, propojujícím chytré tramvaje, křižovatky a další prvky infrastruktury. (Smart City Plzeň, 2018a; Smart City Plzeň, 2018b)

V rámci testování budou na dvě tramvaje modelu ForCity Smart Plzeň, z celkové plánované série 24 vozidel, instalovány prvky autonomního řízení. Každý testovací vůz bude vybaven senzory pro sledování trati a detekci překážek. V tramvajích bude také nainstalována jednotka pro C2X komunikaci, kterou O2 již úspěšně testovalo v projektu C-Roads (projekty pro kooperativní inteligentní dopravní systémy), zaměřenou na zvýšení bezpečnosti dopravy. V dalších etapách vývoje se plánuje postupně přidávat další senzory, včetně kamer, lidarů a radarů. Tyto technologie umožní rychlejší reakci na pohyb ve srovnání s lidským mozkiem, což by mělo přinést vyšší bezpečnost pro chodce i cestující. (iDnes, 2021; Intens, 2024; zDopravy, 2021)

Nová trať směřující od kampusu Západočeské univerzity na Borské pole byla vybrána jako ideální pro testy autonomních tramvajů. Klíčovou podmínkou pro testování je pokrytí oblasti 5G sítí, kterou v Plzni rozvíjí společnost O2. Síť 5G, již dostupnou na většině území města, umožňuje rychlé stahování dat, nízkou odezvu a vysokou bezpečnost přenosu, což je zásadní pro vzájemnou komunikaci inteligentních prvků dopravní infrastruktury. (iDnes, 2021; zDopravy, 2021)

Obr. 1: Mapa plánované trati autonomních tramvajů



Zdroj: Smart City Plzeň (2018)

3.3.2 Sdílená kola a koloběžky

Západočeská univerzita v Plzni v roce 2016 připravila pro své studenty službu pro sdílení koloběžek „scoobike sharing“ k oslavám 25. výročí svého založení. Studenti a veřejnost mohli využívat po registraci zdarma koloběžky. Systém, podporovaný 5G technologií, zahrnoval inovativní stojany, které nevyžadují zemní práce a jsou napájeny z veřejného osvětlení. Na implementaci spolupracovala Západočeská univerzita s portálem scoobike.cz a dalšími partnery. Koloběžky sloužily jako možná alternativa k přetíženým autobusům, jezdícím do areálu kampusu před vybudováním tramvajové trati. (Západočeská univerzita v Plzni, 2016)

Město Plzeň v roce 2019 zavedlo celkem pět stanic s pětatřiceti koloběžkami. Stanice byly umístěny na náměstí Republiky, u Studijní a vědecké knihovny Plzeňského kraje, v areálu DEPO2015, u Západočeského muzea a u Wilsonova mostu. Během testovacího provozu, který skončil v roce 2020, si mohli zájemci koloběžky půjčit zdarma. Koloběžky bylo možné vrátit na kterémkoliv stanovišti, a to každý den mezi 7:00 a 20:00 hodinou, přičemž maximální doba výpůjčky byla maximálně 30 minut. Projekt, za kterým stál spolek „k světu“ a který podpořil Městský obvod Plzeň 3 dotací ve výši 1,3 milionu korun, měl v plánu rozšíření služby o další lokality. (Smart City Plzeň 2018c)

V dubnu roku 2024 vyhlásilo město Plzeň výběrové řízení na provozovatele nového systému sdílených kol a koloběžek. S finanční podporou od města by mohli obyvatelé a návštěvníci města využívat tyto sdílené prostředky již o letních prázdninách, přičemž prvních 15 minut využití by bylo zdarma. Město Plzeň (2024) na svých webových stránkách uvádí jako adekvátní počet až 700 jednotlivých prostředků. Na nového provozovatele jsou kladeny nároky, aby na začátku provozu zahrnul minimálně 120 mechanických kol nebo koloběžek a 80 elektrokol. Studie mikromobility navrhovala i začlenění elektrokoloběžek do provozu, dle města Plzně se však nejedná o krok správným směrem. Pokud by je chtěl budoucí provozovatel implementovat do provozu sdílené mobility, bude muset dodržovat městem stanovená omezení: omezovač rychlosti na 15 km/h, povinnou zvukovou signalizaci a GPS lokalizaci pro určení zón s povoleným vjezdem a zákaz provozu v nočních hodinách. (Město Plzeň, 2024)

4 Příprava focus groups

Pro splnění cíle práce byly jako nejvhodnější nástroj zvoleny skupinové rozhovory, známější pod anglickým označením focus groups. Následující kapitola přibližuje jejich plánování i následnou realizaci.

4.1 Plánování focus groups

První sekce je zaměřena na klíčové kroky a strategie, které jsou zásadní pro zajištění úspěšného sběru dat o udržitelné městské mobilitě mezi zástupci generace Z v Plzni. Popisuje výběr účastníků, který odráží různorodost demografických a sociálních skupin v zastoupení mužů i žen, stejně jako rozdíl mezi místními obyvateli a dojíždějícími. Věnuje se rovněž přípravě prostředí, zvolení lokace pro vykonání rozhovorů a přípravě moderátora. V závěru kapitoly je uveden seznam témat a otázek, kterými byl řízen průběh diskuze.

4.1.1 Výběr respondentů

Pro focus groups, zaměřené na udržitelnou městskou mobilitu v Plzni, byl výběr účastníků zásadním krokem, který zajišťoval reprezentativnost a relevanci získaných výsledků. Výběr účastníků byl proveden s cílem zahrnout široké spektrum perspektiv, které odráží různorodost obyvatelstva města Plzně.

Výběr zahrnoval zástupce z generace Z ve věkovém rozmezí 20 až 25 let. Záměrem bylo pochopit, jak tato demografická skupina vnímá současný stav městské mobility a jaké má představy o jejím ideálním vývoji. Zajištěno bylo zároveň zastoupení mužů i žen, aby se poznatky a zkušenosti obou pohlaví mohly promítnout do diskuse a výsledků. Skupina zahrnovala jak osoby s trvalým bydlištěm v Plzni, tak dojíždějící. Dojíždějící přinášejí do diskuse o městské mobilitě unikátní pohled, který je ovlivněn jejich zkušenostmi s překonáváním vzdálenosti mezi domovem a prací nebo studiem. Na druhé straně, účastníci s trvalým bydlištěm v Plzni přinášejí do diskuse hlubší vhled do každodenní interakce s městskou infrastrukturou a službami.

Výběr účastníků zahrnoval jak studenty, tak pracující osoby, a to za účelem poskytnutí široké škály pohledů na městskou mobilitu z hlediska různých životních stylů a každodenních potřeb. Studenti mohou mít jiné nároky na mobilitu, například

flexibilnější časové rozvrhy, ale omezenější finanční prostředky, zatímco pracující osoby mohou mít pevnější časový harmonogram a mohou dávat přednost i jiným formám dopravy. Obě skupiny byly zahrnuty za účelem lepšího pochopení širokého spektra potřeb a preferencí týkajících se městské mobility.

4.1.2 Příprava prostředí

Při organizaci focus groups byl kladen velký důraz na vytvoření optimálního prostředí pro otevřenou a produktivní diskusi. Příprava místnosti pro fyzické setkání účastníků rozhovorů byla provedena s ohledem na několik klíčových aspektů, které přispěly k vytvoření pohodové a příjemné atmosféry. První část rozhovorů proběhla fyzicky ve studentském bytě (v Plzni) autora této práce. Prostor jídelny nabízel dostatečné ticho a klid pro nerušený průběh rozhovorů. Výběr známého prostředí měl také svůj význam. Díky tomu, že většina účastníků již v minulosti toto místo navštívila, byly eliminovány pocity nejistoty či strachu z neznámého prostředí. Tento faktor významně přispěl k uvolnění účastníků a podpořil otevřenější a autentičtější výměnu názorů. Celý prostor byl předem uklizen a veškerý běžný domácí ruch byl omezen, aby se zajistilo, že během diskusí nedojde k žádnému vyrušení. Pro účastníky byla připravena řada nápojů, včetně čisté a ochucené vody, čaje a kávy, aby si všichni mohli vybrat podle svých chutí a preferencí. K dispozici byly také sladké a slané oříšky, které sloužily jako lehké občerstvení. To bylo strategicky umístěno na stole tak, aby bylo snadno dostupné, avšak nezasahovalo do průběhu diskuse.

Efektivní průběh rozhovorů vyžadoval pečlivou přípravu nejen prostředí, ale také materiálů a vybavení, které usnadnily komunikaci a zaznamenávání myšlenek účastníků. Pro tyto účely byla připravena řada pomůcek, které zajistily hladký průběh setkání a podpořily účelnou výměnu informací.

Aby byla podpořena otevřená a přátelská atmosféra mezi účastníky, kteří se mezi sebou ještě neznali, byly připraveny jmenovky. Ty byly navrženy tak, aby byly dobře čitelné a umožnily snadné oslovení účastníků jejich křestním jménem. Každý účastník měl k dispozici psací potřeby a papír. Tyto materiály umožnily účastníkům zaznamenávat poznámky, myšlenky a případné otázky během diskuse. Mimo to bylo i pár předpřipravených otázek pojato možností odpovědět anonymně, především pokud se jednalo o pocíťované emoce. Tento prvek byl zaveden s ohledem na to, že někteří

účastníci se mohou cítit nekomfortně při sdílení svých názorů a pocitů otevřeně v rámci skupiny. Anonymní metoda odpovědi poskytla alternativní způsob, jak se vyjádřit.

Při přípravě online části skupinových rozhovorů byl kladen důraz na využití dobře známé komunikační platformy, kterou většina generace Z běžně používá a která byla pro všechny účastníky intuitivní a pohodlná. Stabilní internetové připojení umožnilo hladký průběh setkání bez technických překážek. Byl proveden test funkcí platformy, aby bylo jisté, že videohovory, sdílení obrazovky a další klíčové nástroje fungují bezchybně. Krátké proškolení v používání platformy předem nebylo pro většinu účastníků potřeba, ovšem pokud by někdo měl zájem, měl možnost nechat si poradit a pomoci.

S ohledem na zachycení podstaty diskusí byl pořízen audio záznam z online i fyzických setkání. Před zahájením skupinového rozhovoru byli účastníci informováni o tomto záměru a bylo požádáno o jejich souhlas. K pořízení videozáznamu nedošlo, neboť pro tento účel nebyl získán souhlas všech účastníků.

Obr. 2: Prostor, kde probíhaly skupinové rozhovory



Zdroj: Vlastní fotografie (2024)

4.1.3 Příprava moderátora

Úspěch skupinových rozhovorů značně závisí na schopnostech a přípravě moderátora. Ten se zavázal k důkladné přípravě, aby zajistil, že průběh diskuzí bude produktivní, strukturovaný a přínosný. Na začátku přípravy stálo důkladné prostudování odborných publikací, z nichž byla připravována i příslušná teoretická sekce této práce. Dále byl kladen důraz na materiály, které popisují osvědčené postupy a techniky moderování, jako jsou metody zahájení diskuse, udržování zapojení účastníků, přechody mezi tématy a zvládnutí konfliktních situací. (Zappe & Másilka, 2006a; Zappe & Másilka, 2006b)

Na základě informací získaných z publikací a online zdrojů byl vypracován scénář rozhovorů. Ten obsahoval úvod, ve kterém byly účastníkům vysvětleny cíle setkání, pravidla diskuse a důležitost jejich příspěvků. Scénář také zahrnoval plán na začlenění všech účastníků do konverzace a strategie pro řešení případných výzev v průběhu diskuse.

Celkově byla příprava na roli moderátora focus groups komplexní, zahrnovala teoretické studium i praktický nácvik. Tento přístup umožnil moderátorovi nejen úspěšně usměrňovat diskusi a podporovat produktivní výměnu názorů, ale také adaptovat se na dynamické prostředí a efektivně reagovat na nečekané situace.

4.1.4 Témata pro focus groups

Před provedením samotných focus groups bylo nutné připravit si témata a otázky, kterým se budeme během rozhovorů věnovat a zároveň budou vymezovat směr, kterým se má diskuse ubírat. Otázky byly rozčleněny do čtyř základních tematických částí, a to:

1) Postoje k udržitelné mobilitě

- Co si představíte pod pojmem udržitelná mobilita?
- Považujete za důležité usilovat o udržitelnější způsoby dopravy?
- Jaké formy městské dopravy považujete za nejudržitelnější a proč?

2) Současné využívání dopravních prostředků

- Jaké dopravní prostředky nejčastěji využíváte pro každodenní dojíždění a proč?

- Kolik času Vám obvykle trvá jedna cesta v rámci každodenního dojíždění (např. do práce/školy)?

- Jak jste spokojeni s obsluhou vaší lokality veřejnou dopravou (tj. MHD, vlak, autobus atd.)? Uveďte případná pozitiva i negativa a zda Vás něco odrazuje od využívání veřejné dopravy.

- Co nejvíce rozhoduje o výběru dopravního prostředku pro Vaše každodenní cestování?

- Máte zkušenosti s využíváním i jiných dopravních prostředků než jen veřejné dopravy a automobilu? Jaké to jsou a proč?

3 a) MHD (sekce jen pro uživatele městské dopravy)

- Jak je pravděpodobné, že byste cestování městskou hromadnou dopravou doporučili své rodině, přátelům či známým? Ohodnoťte na stupnici od 0 do 10, kde 0 znamená určitě ne a 10 určitě ano?

- Kterou z emocí nejčastěji zažíváte při využívání služeb městské hromadné dopravy v Plzni (hrdost, láska, radost, spokojenost, neutrální pocity, stud, smutek, strach, hněv).

- Jaké z uvedených emocí zažíváte při svých cestách MHD opakovaně? Při jakých situacích se tak děje?

- Plánujete si pořídit vlastní osobní automobil? Pokud ano, tak odhadněte, v jakém časovém horizontu či při jaké příležitosti.

3 b) automobily (sekce prioritně pro uživatele automobilů)

- Při jaké příležitosti či kdy jste si automobil poříдили? Případně jak jste ho získali?

- Co by vás motivovalo k většímu využívání udržitelných dopravních řešení?

4) Budoucí mobilita

- Zamyslete se nad budoucím preferovaným bydlením a z níže uvedených alternativ vyberte ty, které jsou pro vás nejatraktivnější. Případně okomentujte Vámi ideální bydlení:

- Bydlení v bytu v centru města (dobrá dostupnost MHD i pěší chůzí, obtížné parkování, méně přírody v okolí).
- Bydlení v bytu na sídlišti (dobrá dostupnost MHD i pěší chůzí, obtížné parkování, více přírody v okolí).
- Bydlení v domě v okrajové části města (horší dostupnost MHD, lepší parkování, více přírody v okolí).

- Bydlení v domě/bytě ve vesnici s relativně dobrou obsluhou vlaku či autobusu.
- Jak je pro vás při výběru budoucího preferovaného bydlení důležité, jak daleko se od něj nachází zařízení občanské vybavenosti, jako jsou: obchody, místa pro trávení volného času, vzdělávací či zdravotní instituce? Ohodnoťte na stupnici od 0 do 10, kde 0 znamená vůbec ne a 10 velmi důležité.
- Dokázali byste si představit žít ve městě, ve kterém by se automobily jezdilo jen velmi omezeně, ale zařízení občanské vybavenosti by byla dosažitelná do 15 minut pěší chůze nebo na kole?
- Jak by podle vás měla vypadat ideální městská mobilita v Plzni za 10 let? Jaké dopravní prostředky budou převládat?
- Jaké inovace nebo změny v oblasti městské mobility by město Plzeň mělo učinit jako první?

Tyto otázky sloužily jako základ diskuze o udržitelné městské mobilitě a zásadně pomohly ke sběru cenných informací, které jsou shrnuty v následující kapitole.

4.2 Realizace focus groups

Realizace skupinových rozhovorů představuje stěžejní moment, kdy se moderátor pokoušel hlouběji proniknout do perspektiv, názorů a zkušeností účastníků. Celkem byly realizovány čtyři focus groups, z nichž tři proběhly jako klasické face to face s fyzickou přítomností účastníků a jedna byla uskutečněna online. Tento smíšený přístup umožnil zachytit více pohledů účastníků a zároveň vyhovět těm, kteří se z různých důvodů nechtěli nebo nemohli účastnit prezenčně.

Každého skupinového rozhovoru se zúčastnilo šest respondentů, což dohromady činí čtyřiadvacet. Tento počet byl vybrán s cílem zajistit dostatečnou diverzitu názorů, zatímco bylo možné stále udržet spravovatelný dialog mezi všemi účastníky. Menší počet účastníků v každé skupině také umožnil každému jednotlivci dostatečný prostor pro vyjádření svých myšlenek a zkušeností bez pocitu přehlcení nebo přeslechnutí. Délka každého rozhovoru se pohybovala mezi jednou až dvěma hodinami. Tento časový rozsah byl zvolen tak, aby poskytl dostatečný prostor pro prozkoumání klíčových témat a otázek bez zbytečného prodlužování nebo únavy účastníků. Důraz byl kladen na vytvoření plynulé a přirozené diskuse, v níž se moderátor snažil pouze usměrňovat a navigovat

konverzaci tak, aby pokryla všechny důležité body, a přesto stále umožnila účastníkům sdílet své unikátní myšlenky a zkušenosti.

Saturace dat, tedy bod, kdy nově získané informace již nepřinášejí nové poznatky, bylo dosaženo při realizaci třetího a čtvrtého skupinového rozhovoru, které oba přinesly jen velmi málo nových pohledů a názorů na věc. Tento jev naznačuje, že bylo úspěšně shromážděno dostatečné množství dat pro analýzu a že další rozhovory by pravděpodobně přinesly minimální přidanou hodnotu. V souladu s metodologickými doporučeními v oblasti kvalitativního výzkumu se počet focus groups obvykle pohybuje mezi šesti až dvanácti, v tomto případě ovšem stačila setkání čtyři. To lze interpretovat tak, že dotazovaní zástupci generace Z většinou nahlíží na otázku udržitelné městské mobility stejně.

Při vybírání účastníků pro každou z realizovaných focus groups byl kladen důraz na zastoupení široké škály perspektiv a zkušeností týkajících se udržitelné městské mobility. Toho bylo dosaženo tak, že moderátor oslovil potenciální účastníky a požádal je o poskytnutí základních informací, mezi které patří pohlaví, sociální status, trvalé bydliště a zda vlastní automobil. Na základě získaných údajů sestavil seznam možných respondentů a dále je rozřadil do skupin tak, aby každá zahrnovala přinejmenším jednoho muže a ženu, minimálně jednoho účastníka s trvalým bydlištěm v Plzni a alespoň jednoho, který pravidelně dojíždí. Rovněž bylo důležité mít v každé skupině zastoupení jak osoby vlastníci automobil, tak i těch, kteří preferují jiné formy dopravy. Součástí každé skupiny byl také alespoň jeden student a jeden pracující. V průběhu rozhovorů se ukázalo, že nebude nutné oslovit veškeré vytipované potenciální účastníky, neboť jak již bylo zmíněno, u třetího až čtvrtého rozhovoru došlo k saturaci.

4.2.1 Seznam účastníků

V této sekci následuje přehled jednotlivých účastníků kvalitativního výzkumu, který umožnil lépe porozumět různorodým perspektivám a zkušenostem s udržitelnou městskou mobilitou v Plzni. Každý respondent je zde prezentován s uvedením základních demografických a sociálních charakteristik, včetně pohlaví, věku, sociálního statusu, oblasti bydliště v Plzni a preferovaného způsobu dopravy. Tato struktura umožňuje snadno identifikovat, jak se různé faktory, jako jsou pohlaví, věk nebo místo bydliště mohou promítat do způsobu, jakým respondenti přistupují k městské mobilitě, a jaké

dopravní prostředky preferují pro své každodenní cesty. Tento detailní seznam respondentů také umožňuje lépe pochopit kontext jejich odpovědí a poskytuje cenný základ pro interpretaci získaných dat.

Vysvětlivky:

Student s brigádou = Dotyčný/á je na denním studiu, který/á si ve volném čase přivydělává

Pracující student = Dotyčný/á je zaměstnán na hlavní pracovní poměr a studuje dálkově nebo kombinovaně

Studující s důchodem = Dotyčný/á je na denním studiu, pobírá určitý typ důchodu

Tab. 1: Seznam účastníků rozhovorů

| Označení | Pohlaví | Věk | Status | Bydliště | Doprava |
|----------|---------|-----|----------------------|----------------|-----------|
| S1 | Muž | 23 | Student s brigádou | Plzeň J. Před. | Motocykl |
| M2 | Muž | 23 | Student | Plzeň J. Před. | Tramvaj |
| P3 | Muž | 23 | Student s brigádou | Plzeň J. Před. | Tramvaj |
| M4 | Muž | 20 | Studující s důchodem | Plzeň J. Před. | Tramvaj |
| M5 | Muž | 20 | Student | Plzeň J. Před. | Tramvaj |
| L6 | Žena | 23 | Studentka s brigádou | Plzeň J. Před. | Tramvaj |
| D7 | Žena | 22 | Pracující | Plzeň J. Před. | Trolejbus |
| M8 | Muž | 23 | Pracující student | Plzeň J. Před. | Trolejbus |
| P9 | Muž | 25 | Pracující | Plzeň Košutka | Tramvaj |
| D10 | Žena | 25 | Pracující | Plzeň Skvrňany | Trolejbus |
| P11 | Muž | 22 | Pracující | Plzeň J. Před. | Trolejbus |
| P12 | Muž | 22 | Student | Rakovník | Autobus |
| J13 | Muž | 23 | Student | Klášterec n/O | Vlak |
| M14 | Muž | 23 | Student s brigádou | Plzeň Slovany | Tramvaj |
| K15 | Žena | 23 | Pracující student | Plzeň Slovany | Tramvaj |
| J16 | Muž | 21 | Student | Plzeň J. Před. | Tramvaj |
| T17 | Žena | 21 | Pracující student | Nové Mitrovce | Automobil |
| M18 | Muž | 22 | Student | Plzeň Újezd | Automobil |
| D19 | Žena | 25 | Pracující | Plzeň Skvrňany | Autobus |
| M20 | Muž | 25 | Invalidní důchod | Plzeň Skvrňany | Trolejbus |
| K21 | Muž | 23 | Student s brigádou | Bílá Hora | Automobil |
| T22 | Muž | 22 | Student | Plzeň Slovany | Tramvaj |
| P23 | Muž | 23 | Pracující | Plzeň Bory | Tramvaj |
| V24 | Muž | 23 | Pracující | Plzeň Bory | Tramvaj |

Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

5 Vyhodnocení focus groups

Scénář diskuzí probíhal podle připraveného sledu témat, přičemž vlivem plynulosti rozhovorů došlo mnohokrát k zodpovězení otázek v jiném pořadí. Moderátor pak pouze sledoval, zda se účastníci neodchylují už moc od tématu a zda ve svém rozhovoru směřují správným směrem. Pokud došlo k odklonu nebo k přeskočení na již nesouvisející téma, moderátor je nasměroval zpět, případně jim položil přímo otázku na prodiskutování. V rámci přehlednosti analýzy výsledků jsou jednotlivé výpovědi rozčleněny do tematických bloků tak, aby odpovídaly původnímu vzoru otázek poskytnutému v sekci 4.1.4.

5.1 Postoje k udržitelné mobilitě

Moderátor započal skupinovou diskuzi vždy tím, že vyzval všechny účastníky, aby postupně zodpověděli první otázku, „**Co si představíte pod pojmem udržitelná městská mobilita?**“. Každý člen skupiny se tím dostal ke slovu a společně byli schopni dát svými znalostmi dohromady, čemu se dané téma věnuje a oč se bude jednat. Pro případ, že by k porozumění nedošlo, měl moderátor připravené vysvětlení.

Účastníci se vzájemně doplňovali, a jejich odpovědi byly v souladu s vymezením mobility, avšak docházelo i k překrývání významů slov mobilita a doprava, jak přibližují např. následující odpovědi respondentů.

J16 – „*Představím si takovou formu dopravy, která je šetrná k okolnímu prostředí. Většinou elektromobily a autobusy na CNG.*“

P9 – „*Představuji si dostupnou a ideálně dlouhodobě ekologicky šetrnou formu zejména veřejné dopravy, atraktivní pro více lidí než dnes.*“

P12 – „*Je to způsob, kterým nebude ohrožována mobilita budoucích generací.*“

Po ujasnění významu udržitelné městské mobility se diskuze přesunula k otázce „**Považujete za důležité usilovat o udržitelnější způsoby dopravy?**“. Všichni účastníci napříč jednotlivými diskuzemi se vždy jednohlasně shodli na tom, že se jedná o důležité téma, které nás všechny blízce ovlivňuje a je potřeba myslet na budoucnost.

K15 – „*Ano považuji. Pro příklad by více lidí mohlo jezdit do práce na kole, vůbec by to nebylo na škodu.*“

P3 – „*Ano, hlavně ve městech se jedná o velmi důležitou záležitost.*“

M8 – „*Jistě, že to považuji za důležité. Vzhledem k našemu věku to i za několik desítek let bude stále téma, které se nás bude blízce týkat.*“

„Jaké formy městské dopravy (tj. dopravy po městě) považujete za neudržitelnější a proč?“. U této otázky se již odpovědi mírně lišily, ale nejčastěji se mezi odpověďmi vyskytovala tramvaj a metro v rámci udržitelné městské mobility, a pokud by se pojem rozšířil i na meziměstské spoje, pak převažovaly vlaky. Často respondenti ve svých odpovědích zmiňovali způsob dopravy, který využívá jako zdroj energie právě elektřinu.

J13 – „*Tramvaje a vlaková doprava. Se studentskými slevami je to levné, dostupné a pokud se jedná o nový vagon nebo jednotku s klimatizací, tak i poměrně příjemné.*“

M4 – „*Tramvaje, trolejbusy a metro. Celkově vše, co jezdí na elektřinu bych osobně viděl jako udržitelnější způsob než spalovací motory.*“

Klíčové získané poznatky:

- Generace Z považuje za důležité usilovat o udržitelné způsoby dopravy
- Většinová část respondentů považuje za neudržitelnější městskou dopravu pro Plzeň tramvaje, resp. šířeji vymezeno elektricky poháněné dopravní prostředky.

5.2 Současné využívání dopravních prostředků

S tímto tématem se již debata dostala k části, kde se každý mohl lépe vyjádřit sám za sebe a podělit se o své zkušenosti s využíváním dopravních prostředků. K otázce **„Jaké dopravní prostředky nejčastěji využíváte pro každodenní dojíždění a proč?“**, se většina účastníků bydlících v Plzni shodla na tom, že nejčastěji využívají tramvaj či trolejbus, jiný pohled na situaci měli ovšem jedinci vlastníci dopravního prostředku a bydlící na kraji Plzně, případně úplně mimo město. Situaci nejlépe ilustrují vybrané odpovědi účastníků.

S1 – „*Do školy jezdím tramvají, jen pokud je zima nebo ošklivé počasí. Jinak jako nadšený motorkář, který miluje požitek z jízdy, se při každé příležitosti rád projedu.*“

M2 – „Sice už teď kvůli obytným zónám¹ nemohu mít auto před domem, ale ani v době, kdy jsem mohl, jsem jezdil raději tramvají. V dopravní špičce jsem to měl dokonce rychleji, a navíc cena za naftu oproti roční jízdence se mi také nevyplatí.“

T17 – „Já bohužel musím jezdit autem. Z mé lokality je nereálné dostat se za stejný čas několika spoji do Plzně, a ještě dalším spojem přes město. Po ránu mi jde hlavně o rychlost.“

M18 – „Jezdím autem vlastně jen pokud mi škola začíná brzy ráno nebo jedu pouze na jednu hodinu. Cesta MHD mi trvá přibližně 50 min a nechci strávit v autobuse nebo tramvaji více času než ve škole.“

K21 – „Já autem jedu pokaždé. Po dálnici jsem tu za chvíli a cena za naftu mi v porovnání s ušetřeným časem vůbec nevadí.“

„Kolik času Vám obvykle trvá jedna cesta v rámci každodenního dojíždění?“

Odpovědi na tuto otázku se dle očekávání lišily především podle vzdálenosti bydliště od školy, případně pracoviště, a na zvoleném způsobu dopravy, jak přibližuje obr. 3.

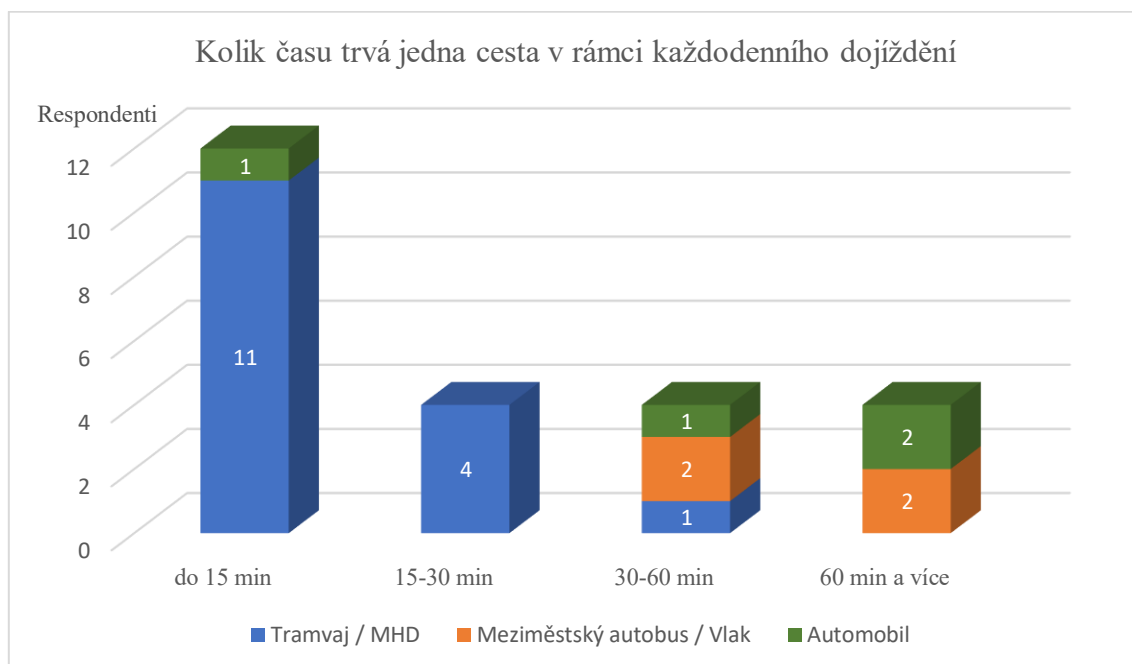
S1 – „Tramvají to mám i s rezervou na 15 minut ve spoji a dalších 15-20 minut chůze, podle toho, zda tramvaj končila na Borech, nebo jela až na konečnou k univerzitě. Na motorce to stíhám do 10 minut.“

M5 – „Mám zastávku tramvaje přímo vedle domu a spoje jezdí každé 4 minuty, takže do 15 min jsem ve škole.“

T17 – „Pokud není zrovna dopravní špička, tak cca hodina cesty. Autobusem to zpravidla trvá 2x déle.“

¹ Respondent měl na mysli rezidentní zóny na parkování. Kvůli absenci trvalého bydliště na adrese si nemůže zažádat o parkovací kartu „R“, čili rezidenční kartu.

Obr. 3: Čas strávený na jedné každodenní cestě



Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

„Jak jste spokojeni s obsluhou vaší lokality veřejnou dopravou? Uveďte případná pozitiva i negativa a zda Vás něco odrazuje od využívání veřejné dopravy“. Účastníci skupinových diskuzí, kteří bydlí v centru města se nechali jednohlasně slyšet, že frekvence, se kterou jezdí spoje, je dostatečná a vždy se dostanou tam, kam potřebují. Účastníci, kteří bydlí mimo střed Plzně a nemají jinou možnost než využít městskou dopravu, si stěžovali především na čas strávený ve spoji a přestupy. K větší diskusi došlo až u části, která se věnuje negativům a faktorům, které odrazují od využívání veřejné dopravy. O tom svědčí i spor, který vznikl na jednom ze skupinových rozhovorů:

L6 – „Problém je hlavně ve špičkách ráno, v té tramvaji se nedá pomalu ani být, když je přeplněná středoškoláky. Nedá se skoro ani nastoupit, jsou zavřená okna, zapařeno.“

M8 – „To je pravda, často skoro pětatřicet stupňů, jakékoliv roční období.“

M2 – „To není pravda, jsou naplněné maximálně tak 3 denně a mně osobně se to nikdy nestalo že bych se nevešel.“

M8 – „No tak to zase ne, je jich mnohem víc než jen 3 denně.“

M2 – „V životě jsem neměl problém s tramvají v Plzni, že bych se do ní nedostal, protože tam bylo moc lidí.“

L6 – „A jel jsi někdy do školy včas na osmou ráno?“

M8 – „A ve dvě odpoledne je to to samé.“

M2 – „To se mi nikdy nestalo. A kdyby ano, tak si prostě počkám na další, co jede za 3 minuty, to se nic nestane. Zase tolik plných jich není“

L6 – „To bych tě chtěla vidět. Přijede ti plná na Univerzitu, nenastoupíš, další pojede na Bory, jenomže lidé, kteří chtějí na Univerzitu ti zabrali i tuhle, takže se opět nevejdeš. A když už se ti stane, že přijdeš později a jiným spojem nestihneš začátek výuky, tak asi těžko pojedeš spojem, co jel o 6 minut dřív a byl volnější.“

M2 – „To máte asi pravdu, ale pořád se mi to ještě nestalo, pokaždé chodím raději dříve a vždy se v tramvaji místo najde.“

Kromě tohoto rozhovoru se objevovaly i další zajímavé odpovědi účastníků, z nichž byly vybrány tyto:

D10 – „Obecně jsem s MHD spokojena, jezdí často a mám v okolí hodně zastávek, ze kterých mohu jet. Co mi ovšem vadí je přeplněnost spojů ráno. Chápu, že se děti potřebují dostat do školy, ale stejně to nemám ráda.“

J13 – „Cesta MHD po Plzni je za mě v pořádku, co mi vadí je dojíždění mezi městy. Zrovna minulý týden, kdy jsem potřeboval do školy pouze kvůli konzultaci, jsem musel vstát ve čtyři hodiny ráno, abych stihl vlak z Klášterce do Chomutova, kde musím přestoupit na spoj Chomutov – Plzeň. Jedna cesta trvá zhruba 3 hodiny, což se dá vydržet v době, kdy je venku zima, ale jakmile začne léto a je 30 stupňů, je to peklo. Vlak bez klimatizace, skrz ta velká okna praží celou cestu sluníčko do obličeje a kvůli klikatosti cesty je nemožné vybrat si místo, kde by byl stín.“

T17 – „Absolutně nespokojená. V tomto ohledu je potřeba na vesnicích a menších městech udělat něco s jízdním řádem. Není možné přeci, aby jezdil autobus jednou za 4 až 5 hodin, a ještě k tomu objíždí všechny možné vesnice, aby cesta trvala dohromady 2 hodiny místo 1.“

D7 – „V týdnu mi jezdí osmnáctka² přímo od domova až k práci, ale o víkendu nejezdí a musím chodit přibližně půl kilometru na trolejbus. Samotná cesta mi nevadí, nemám ale

² Trolejbus č. 18 na trase CAN Husova – Borská Pole

ráda lidi, kteří se neumí ve spojích chovat. Domů z práce jezdím až ve večerních hodinách, takže se často stane, že ve spoji jede nebo přistoupí někdo opilý nebo s puštěnou muzikou nahlas z telefonu. Nejhorší ale je, že i přes množství volných jinde mám často tu smůlu, že si takový člověk přisedne zrovna vedle mě. Nemám to ráda.“

U otázky **„Co nejvíce rozhoduje o výběru dopravního prostředku pro Vaše každodenní cestování?“**, se nejčastěji objevovala odpověď, že záleží především na rychlosti přepravy a pár účastníků se nechalo slyšet, že je pro ně rovněž důležité, zda budou muset přestupovat či nikoliv. Pro studenty, kteří do Plzně dojíždění z větší dálky, hraje rovněž svou část i cena za dopravu.

„Máte zkušenosti s využíváním i jiných dopravních prostředků než jen veřejné dopravy a automobilu? Jaké to jsou a proč.“ Všichni účastníci se nechali slyšet, že alespoň jednou za život jeli na kole nebo koloběžce, ale jen málo z nich je využívá pravidelně. Dle respondentů Plzeň v současné době nenabízí mnoho vhodných alternativ, jak se po městě pohybovat, než hromadnou dopravou nebo na vlastním kole. Žádný z účastníků se během rozhovorů nezminil, že by někdy využil službu „Kolem Plzně“ na sdílení kol, ani o projektech sdílených koloběžek, (popisováno v sekci 3.2.2). Více k tématu v další části textu zaměřené na inovace.

P9 – *„V létě využívám jako alternativu pro přepravu kolo. Je to příjemnější než se v horku mačkat v nevětrané tramvaji nebo autobuse, ale jezdit tak po městě si moc netroufám. Jsem nervózní, pokud mám jet po silnici vedle aut, i když je tam pruh pro cyklisty. Raději si zajedu do lesa.“*

M2 – *„U nás v Klášterci nad Ohří fungují sdílená kola a stojany, kde je člověk může nechat, jsou skoro všude. Prvních 15 min po aktivaci je zdarma, což stačí na projetí celého města a je to skvělé například na cestu do hospody.“*

P3 – *„V Praze a Brně jsou na to super Lime koloběžky, sice je to drahé, ale je to sranda a fajn alternativa k tramvaji nebo metru. Škoda že nejsou i tady v Plzni“.*

L6 – *„Já bych do školy na kole nebo koloběžce klidně jezdila, ale přijde mi to až moc problémové. Nedokáži si představit, jak bych měla jet do školy na kole, pokud mám zrovna chuť vzít si například šaty. Zároveň v horku, co tu je v létě, by se mi opravdu nechtělo šlapat do kopce, abych pak dojela zpocená. To pojedou raději tramvaji.“*

Klíčové získané poznatky:

- zástupcům generace Z v Plzni chybí vhodné alternativy k hromadné dopravě,
- z dostupných možností hromadné dopravy je nejvíce využívána tramvaj,
- účastníci jako nejdůležitější faktor při výběru dopravy uvádí čas.

5.3 Uživatelé městské hromadné dopravy

Tato kapitola byla zaměřena především pro účastníky, kteří nevlastní, nebo nemají přístup k automobilu. Pokud automobil vlastní, ale z nějakého důvodu ho pro přepravu po městě nevyužívají, mohli se opět diskuze zúčastnit.

„Jak je pravděpodobné, že byste cestování městskou hromadnou dopravou doporučili své rodině, přátelům či známým? Ohodnoťte na stupnici od 0 do 10, kde 0 znamená určitě ne a 10 určitě ano.“ V průměru vyšlo hodnocení 8,8 z 10 a míra spokojenosti dle (s ohledem na počet účastníků spíše orientačního) ukazatele Net Promoter Score vyšla 65 %. Ze získaných výsledků uvedených v tab. 2. lze usoudit, že účastníci skupinových diskuzí jsou s městskou hromadnou dopravou v Plzni spokojeni a neváhali by ji doporučit své rodině, přátelům a známým. Respondenti nejčastěji ohodnotili MHD v Plzni 8, 9 a 10 body. Žádný z účastníků nehodnotil hůře než 6 body.

Tab. 2: Hodnocení MHD v Plzni

| Hodnocení | Muži [osob] | Ženy [osob] |
|-----------|-------------|-------------|
| 10 | 7 | 1 |
| 9 | 4 | 3 |
| 8 | 5 | 1 |
| 7 | 1 | 1 |
| 6 | 1 | 0 |

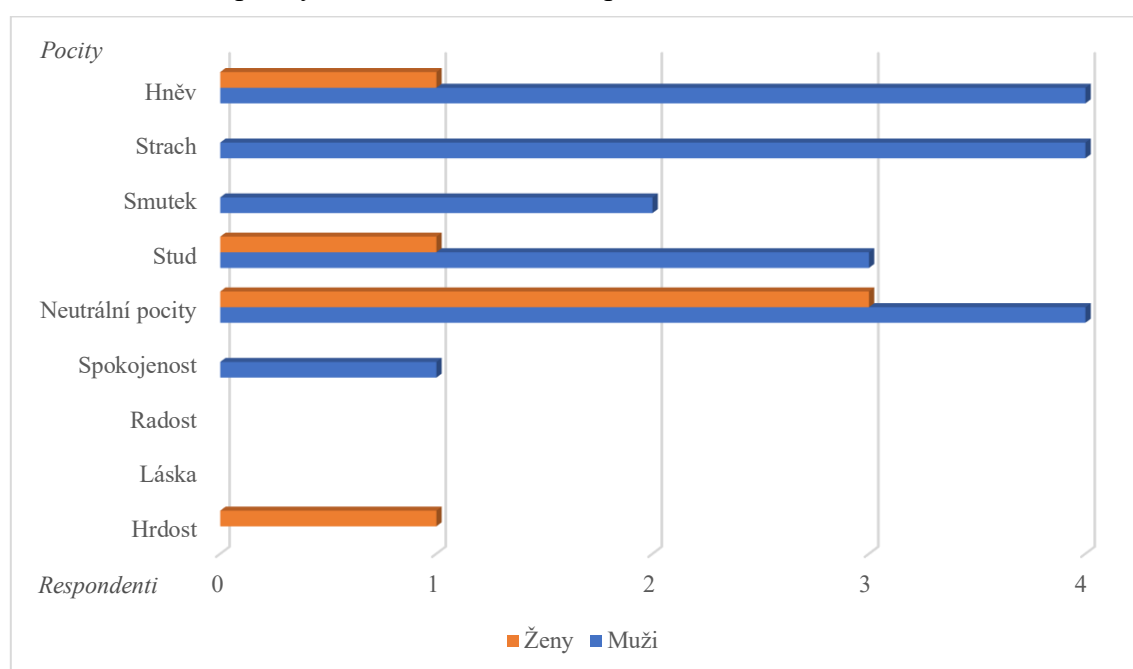
Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

M2 – „Podle mě je doprava v Plzni vyřešena skvěle. Pokaždé, když mě přijedou navštívit rodiče, cestujeme všude buď pěšky, nebo využijeme MHD. Není důvod po městě jezdit autem, snad jen kvůli velkému nákupu.“

M20 – „Musím MHD využívat denně a osobně si nemohu stěžovat, jezdím autobusem nebo tramvají rád, takže nevidím důvod, proč městskou dopravu nedoporučit, pokud by někdo stál o můj názor.“

„Kterou z emocí nejčastěji zažíváte při využívání služeb městské hromadné dopravy v Plzni (hrdost, láska, radost, spokojenost, neutrální pocity, stud, smutek, strach, hněv).“ Na tuto otázku odpovídali všichni zúčastnění anonymně, pro případ, že by někdo nechtěl své pocity otevřeně sdělit. V následující otázce pak měl možnost o svých pocitech mluvit, nebo pro změnu jen poslouchat, co chtějí říct ostatní.

Obr. 4: Zažívané pocity z cestování MHD dle pohlaví



Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

„Jaké z uvedených emocí zažíváte při svých cestách MHD opakovaně? Při jakých situacích se tak děje?“ Respondenti, kteří byli ochotni o svých pocitech otevřeně mluvit, uvedli pro své pocity následující důvody. První dvě uvedené odpovědi shrnují důvody respondentů pro pocity strachu či smutku. Třetí odpověď slučuje pocity účastníků, kterým vadí přeplněnost hromadné dopravy.

L6 – „Já zažívám během cesty většinou strach, případně stud. Mám vždy špatný pocit z toho chtít se posadit. Co když bude nějaké těhotná paní nebo důchodce se chtít posadit a já si jich třeba nevšimnu? Nechci, aby si o mně mysleli, že jsem nezdvorná“.

M2 – „Obvykle se obávám, že budu muset pustit někoho si sednout. Nemám problém s tím uvolnit místo na sezení, ale nemám rád konfrontaci. V celé tramvaji jsou tak 3 místa, kde se cítím dobře když sedím, protože přede mnou i za mnou je plno dalších míst, které jsou blíže ke dveřím a kam se spíše půjde někdo ve starším věku posadit. Pokud mé oblíbené místo není k dispozici, nejraději stojím vzadu v tramvaji opřený o stěnu.“

D10 – „Nemám ráda, když jedu ve stejném spoji jako školáci. Trolejbus je pak strašně přeplněný. Jedinou emocií, kterou pak cítím, je hněv.“

S22 – „Při cestě MHD necítím žádný příjemný nebo nepříjemný pocit, je to jenom cesta do práce, nic na tom není.“

M20 – „Jsem v MHD spokojený, dostane mě kam potřebuji a rád poslouchám rozhovory druhých, častokrát je to něco zajímavého.“

„Plánujete si pořídit vlastní automobil? Pokud ano, tak odhadněte, v jakém časovém horizontu či při jaké příležitosti.“ Přibližně polovina respondentů v budoucnu uvažuje o pořízení vlastního automobilu, podle jejich výpovědí ovšem nikam nespěchají. Průměrná uváděná doba, dokdy by automobil chtěli mít, je v řádu 5 až 10 let, tedy ve věku od 30 do 35 let. Druhá polovina účastníků ovšem nad vlastním automobilem zatím neuvažuje, nebo v něm vůbec nevidí smysl.

P12 – „Rád bych si automobil pořídil po dokončení bakalářského studia jako odměnu za získání titulu. Spoléhám s tím ovšem z části na rodiče. Pokud si ho budu muset pořídit sám, bude mi to jistě trvat ještě o něco déle.“

J16 – „Nad automobilem prozatím vůbec neuvažuji, nemá pro mě momentálně žádné využití a nevidím přínos v tom ho mít.“

P9 – „Nemám v plánu nikam mimo město cestovat a myslím si, že to městských lokalit je auto naprosto nevhodná věc. Pro rodiny nějaké využití v pořízení automobilu vidím, ale pro mě jako jednotlivce by se jednalo o zbytečnost.“

M18 – „Prozatím využívám naše rodinné auto, ale až se budu stěhovat do svého bydlení, určitě bych si ho chtěl pořídit.“

Klíčové získané poznatky:

- Polovina dotázaných z generace Z uvádí, že nechce/nepotřebuje automobil.
- Hromadná doprava je velmi kladně hodnocena, míra spokojenosti vyšla 65 %.

- Zástupci generace Z neradi přicházejí v MHD do kontaktu s cizími lidmi.

5.4 Uživatelé automobilů

V této kapitole se zaměříme na uživatele automobilů, kteří pro přepravu po městě nebo mezi městy nedávají přednost hromadné dopravě.

„Při jaké příležitosti či kdy jste si automobil pořídili? Případně jak jste ho získali?“

Ze všech 24 účastníků skupinové diskuze vlastní automobil, nebo k němu má přístup 8 jednotlivců. Ne každý z nich ovšem pro dopravu po městě automobil využívá.

M2 – *„Mám vlastní auto, půlku mi přidali rodiče a druhou půlku jsem si zaplatil sám z naspořených peněz, které jsem vydělal během roku, než jsem šel na vysokou školu. Osobně mi přijde hloupé jezdit po městě autem, využívám ho proto pouze na cesty domů do Klášterce nad Ohří.“*

K21 – *„Auto mám psané na svou firmu. Bydlím daleko a čas je pro mě stěžejní.“*

P3 – *„Auto jsem zdědil po sestře, přenechala mi ho, když si koupila nové.“*

„Co by Vás motivovalo k většímu využívání udržitelných dopravních řešení?“

Většina ze zúčastněných se nechala slyšet, že pokud auto mají a mohou se jednoduše dopravovat po městě hromadnou dopravou, nemají důvod ho využívat. Bohužel ti, kteří bydlí mimo Plzeň, moc jiných možností nemají.

T17 – *„Nevím, nic moc mě nenapadá. Autobusy od nás by musely jezdit častěji než jednou za 4-5 hodin a nemám ráda, když se zastavuje po cestě ve všech jiných vesnicích, velmi to prodlužuje cestu strávenou ve voze.“*

M18 – *„Pokud by se zavedl přímý spoj, aby mi cesta netrvala skoro 50 minut, neměl bych problém používat MHD pokaždé když potřebuji do města nebo na univerzitu.“*

S1 – *„Osobně se nerad mačkám ve vozech a nesnesu to příšerné horko ve starých typech tramvají. Pokud by jezdilo více moderních, klimatizovaných vozů, cesta hromadnou dopravou už by mi tak špatná nepřišla. Zároveň se mi velmi líbí nápad sdílených kol nebo koloběžek, určitě bych je pro dopravu po městě využíval.“³*

³ Respondent hovořil o sdílených kolech a koloběžkách v kontextu elektromobility, více k tématu v další části textu (zaměřující se na inovace).

Klíčové získané poznatky:

- Většina respondentů používá k přepravě po městě automobil pouze pokud k tomu jsou nuceni z důvodu vzdálenosti

5.5 Budoucí mobilita

Tako kapitola je věnována vizím a představám respondentů o budoucí městské mobilitě a jejich snům o bydlení a životě ve městě.

„Zamyslete se nad budoucím preferovaným bydlením a z níže uvedených alternativ vyberte ty, které jsou pro Vás nejatraktivnější.“ Každý respondent dostal papír se seznamem možností pro budoucí bydlení, které podle svých preferencí zakroužkovali a poslali zpět moderátorovi. Výběr možností a jejich preference jsou vidět na grafu 5. Respondenti měli na výběr mezi následujícími možnostmi bydlení (vč. upřesňující závorky)

- Byt v centru města (dobrá dostupnost MHD i pěší chůzí, obtížné parkování, méně přírody v okolí).
- Byt na sídlišti (dobrá dostupnost MHD i pěší chůzí, obtížné parkování, více přírody v okolí).
- Dům na okraji města (horší dostupnost MHD, lepší parkování, více přírody v okolí).
- Dům na vesnici (špatná dostupnost MHD, skvělé parkování, příroda všude v okolí).

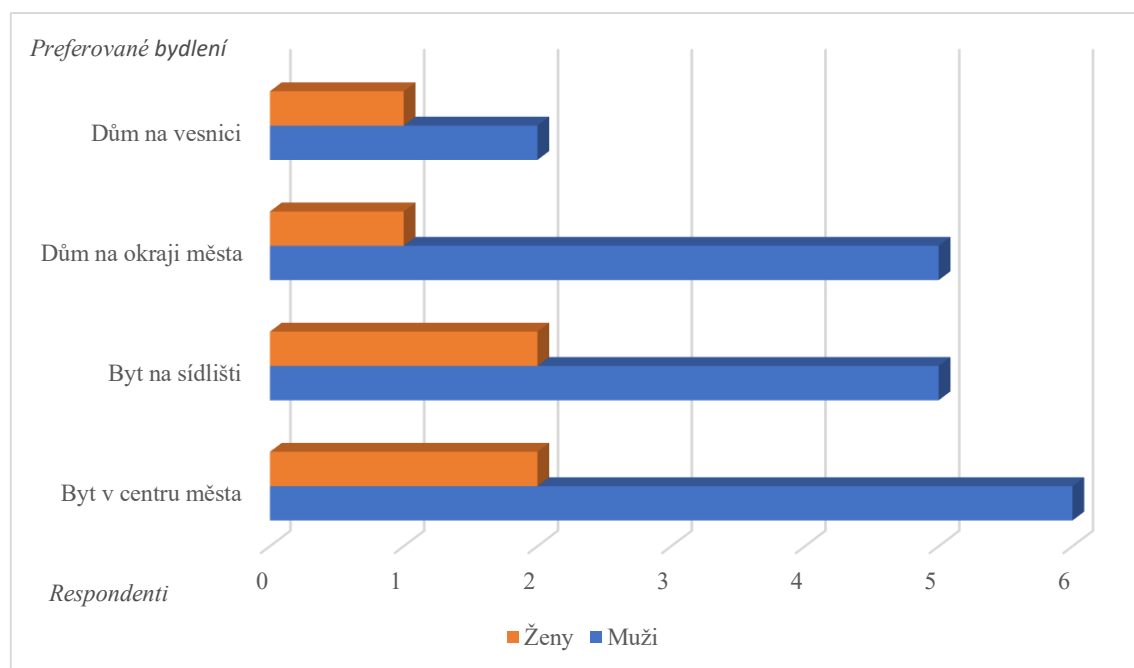
Nejvíce hlasů obdrželo bydlení v centru města, těsně za ním pak byt na sídlišti. Je tak patrné, že oslovení respondenti z generace Z upřednostňují pohodlnost dobré dostupnosti všeho v blízké vzdálenosti a dávají tomu přednost před životem na okraji nebo na vesnici, kde by museli dojíždět pro vše co potřebují, nebo za prací. Souhrnně lze většinový názor vyjádřit první níže citovanou odpovědí. Jsou však zastoupeny všechny preference.

- J16 – „*Určitě bych chtěl jednou bydlet v centru města, případně na sídlišti. Je tu veškeré občanské vybavení, které potřebuji, a všude se mohu během chvíle dostat tramvají nebo trolejbusem. Aktuálně bydlím v centru města a nemohu si na nic stěžovat.*“

- M2 – „Nechtěl bych bydlet nikde mimo město. Mám alergie na většinu věcí, co se na vesnici vyskytují a až moc si cením pohodlí mít vše v pěší vzdálenosti.“
- D7 – „Mám moc ráda přírodu a ráda bych měla jednou domeček se zahrádkou, kde bych mohla pěstovat květiny a zeleninu. Vyrostla jsem na vesnici a ve městě si strádám.“
- P9 – „Chtěl bych hlavně bydlet někde v blízkosti přírody. Nezáleží mi, jestli by to bylo na vesnici, nebo na kraji města.“

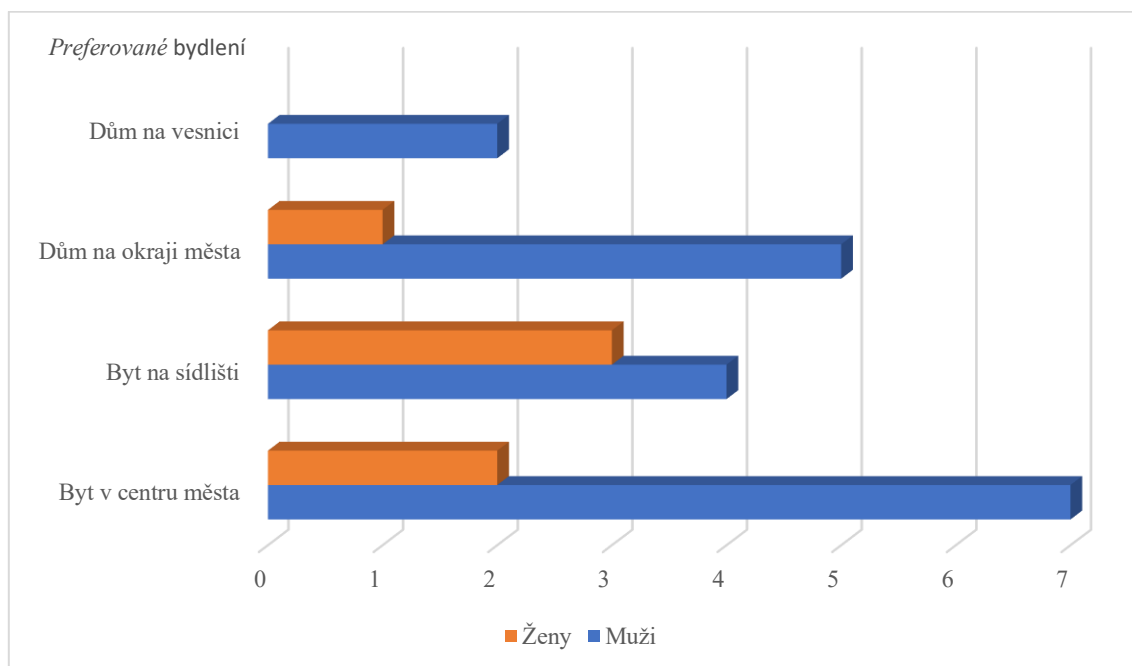
Z výsledků vyplývá, že většina oslovených zástupců generace Z by se jen nerada vzdávala pohodlného života, který nabízí bydlení v centru města, případně na sídlišti, a jak hlavní, tak vedlejší prioritou pro ně je bydlení v těchto lokalitách

Obr. 5: Preferované bydlení – Hlavní priorita



Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

Obr. 6: Preferované bydlení – Vedlejší priorita



Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

Dále respondenti diskutovali o otázce „**Jak je pro vás při výběru budoucího preferovaného bydlení důležité, jak daleko se od něj nachází zařízení občanské vybavenosti, jako jsou: obchody, místa pro trávení volného času, vzdělávání či zdravotní instituce?**“. Ohodnoťte na stupnici od 0 do 10, kde 0 znamená vůbec ne 10 velmi důležité.“ V průměru vyšlo hodnocení 8,4 z 10, tedy že se jedná o velmi důležité faktory. Respondenti nejčastěji hodnotili důležitost přítomnosti občanského vybavení 8, 9 a 10 body. Žádný z účastníků nehodnotil hůře než 6 body.

Tab. 3: Důležitost občanské vybavenosti dle pohlaví

| Hodnocení | Muži [osob] | Ženy [osob] |
|-----------|-------------|-------------|
| 10 | 6 | 1 |
| 9 | 4 | 2 |
| 8 | 3 | 2 |
| 7 | 2 | 0 |
| 6 | 3 | 1 |

Zdroj: Vlastní zpracování (2024)

M14 – „Již na takovém místě žiji a nerad bych se toho vzdával. Jsem zvyklý mít vše po ruce a muset všude opět dojíždět, jako když jsem bydlel u rodičů, k tomu už bych se nerad vracel.“

T17 – „Pokud by nejdůležitější věci byly do vzdálenosti tak 7 km, přišlo by mi to v pořádku. Kam si mohu do 10 min zajet autem, považuji to za dostatečně blízko.“

M8 – „Nevlastním auto a pravděpodobně ještě nějakou dobu ani vlastnit nebudu, takže čím blíž všechno je, tím lépe.“

„Dokázali byste si představit žít ve městě, ve kterém by se automobily jezdilo jen velmi omezeně, ale zařízení občanské vybavenosti by byla dosažitelná do 15 minut pěší chůze nebo na kole?“ Odpovědi respondentů, kteří bydlí v Plzni, se shodovali pozitivně. Dle jejich slov to již nezní jako takový rozdíl od reality, ve kterém se město nachází. V oblasti kolem náměstí je v blízké vzdálenosti veškerá občanská vybavenost a pokud by byl projekt sdílených kol dobře navržen a kola byla dostupná široké veřejnosti, zní to jako dobré místo pro život.

P11 – „Byl jsem dříve zvyklý jezdit všude autem, ale s postupem času začínám oceňovat možnost mít vše v pěší vzdálenosti a bydlet v takovém městě zní prostě dobře.“

P9 – „Řekl bych, že v takovém městě již žiji. Bydlím v Plzni na Košutce a vše mám v pěší vzdálenosti přibližně 15 minut od domova a pokud je něco dál, během chvíle se dostanu tramvají nebo pak trolejbusem.“

D10 – „Ano, v tom je budoucnost. Pokud bych to i do práce měla 15 minut pěšky, bylo by to úplně ideální.“

„Jak by podle Vás měla vypadat ideální městská mobilita v Plzni za 10 let? Jaké dopravní prostředky budou převládat?“ U této otázky si respondenti dali s odpovědí načas, každý působil zamyšleným dojmem a snažil se přijít s co nejlepším nápadem, který by podle něj městskou mobilitu v Plzni zlepšil.

P9 – „Do deseti let bych si představoval novou tramvajovou trasu ze Slovan na Vinice. Na Lochotín by mohla vést první trolejbusová linka a město by mělo pořídit více elektroautobusů, nebo autobusů na Eco-paliva. Doufám, že to do budoucna bude znamenat méně a méně automobilů ve městě a čistější vzduch.“

L6 – „Myslím si, že i nadále budou převládat tramvaje, ale doufala bych ve zlepšení situace během přepravy. Opravdu nerada vidím v tramvaji opilé lidi, nebo jedince, kteří hulákají a způsobují nepořádek. Doufám, že město vymyslí něco, čím by se tento stav v hromadné přepravě zlepšil, nebo by se mu dalo předejít.“

M5 – „Doufal bych, že časem budou jezdit autonomní tramvaje. Přišlo by mi to jako super věc a za ušetřené finance za řidiče by se mohlo investovat více peněz do nového vozového parku, ty staré T3, co tu jezdí, jsou hrozné.“

M14 – „Myslím, že budou převládat trolejbusy. Chtěl bych více přímých spojů.“

P3 – „Nemyslím si sice, že je to reálné, ale byl bych určitě pro zavedení sdílených elektrokol nebo elektro-koloběžek. Nejlépe ještě na stejné jízdné, jako jsou tramvaje a trolejbusy.“

„Jaké inovace nebo změny v oblasti městské mobility by město Plzeň mělo učinit jako první?“

Často se jako odpověď objevily autonomní tramvaje bez řidiče, jelikož se tento návrh zdá jako nejjednodušejší proveditelný, vzhledem k existenci samořídících aut a velkému pokroku v této oblasti v posledních letech. Dojíždějící respondenti ještě přicházeli s nápady udělat více obchvatů kolem Plzně, aby město nebylo tolik náchylné na zácpy a dopravní špičky. V jednom ze skupinových rozhovorů proběhla velmi zajímavá diskuze na téma jízda do školy nebo do práce na kole a co by se muselo změnit, aby to bylo reálné: (skupinové rozhovory probíhaly v době, kdy ještě nebyla zveřejněna zpráva o výběrovém řízení na provozovatele nového systému sdílených kol, koloběžek, elektro-kol a elektro-koloběžek (zmíněno v sekci 3.2.2), a tedy ani respondenti ani moderátor o těchto plánech nemohli dále diskutovat)

M2 – „Mít svoje kolo v Plzni mi přijde jako hloupost, stejně tak koloběžku. Ve městě to není kde zaparkovat a doma to zase nemám kam dát.“

M4 – „Tak na univerzitě máš parkování pro kola před ekonomickou fakultou.“

M8 – „Je pravda že zrovna univerzita je v tomto opravdu výjimka.“

S1 – „To pořád neřeší problém, že bych ho neměl kam zaparkovat doma. Sklep u nás není, do bytu se nevejde, tak kam s ním.“

M8 – „*To by mohli řešit třeba cykloatomy, nebo mít nějaké uzamykatelné boxy na kola rozmístěné všude po městě.*“

M2 – „*Pořád si myslím, že mít svoje kolo je zbytečné. Navíc tu není dostatek cest pro cyklo a po silnici v tom provozu, co tu bývá, jezdit nechceš.*“

M4 – „*Zrovna cesta do školy mi přijde teda v pohodě. Kolem Techmanie je cyklostezka, kolem Tesca je také na chodníku vyznačená cesta pro kolo a před školou ho zaparkuješ.*“

L6 – „*Já bych do školy na kole nebo koloběžce klidně jezdila, ale přijde mi to až moc problémové. Nedokáži si představit, jak bych měla jet do školy na kole, pokud mám zrovna chuť vzít si například šaty. Zároveň v horku, co tu je v létě, by se mi opravdu nechtělo šlapat do kopce, abych pak dojela zpocená. To pojedou raději tramvají.*“

P3 – „*Pokud by tu byla sdílená elektro-kola nebo elektro-koloběžky, bylo by to super. Vyřešilo by to problém šlapání v horku i kam pak s nimi. Jen se vést na elektro-koloběžce nebo zlehka šlapat na elektro-kole a za moment být kdekoliv.*“

M8 – „*Pokud by jich bylo dost, aby ses na to mohl spolehnout a daly se odložit buď kdekoliv, nebo bylo dostatek stojanů, tak proč ne.*“

M2 – „*Ale zase jak by to bylo s helmou. Já od té doby, co jsem přepadl přes řídítka na silnici bez helmy nikam nejedu. Tak bych si přeci nenosit všude svojí a brát si nějakou sdílenou helmu bych určitě nechtěl.*“

P3 – „*To by mi asi nevadilo. Pokud by byly zadarmo, nebo v ceně jízdného MHD, tak bych na tom jezdil pořád.*“

S1, M4 a M8 souhlasně – „*To já taky.*“ (Konec výňatku rozhovoru)

Kromě této diskuze bylo dále navrhováno i rozšíření silniční sítě (a to mimoplzeňským respondentem, využívajícím primárně automobil):

T17 – „*Mohlo by se vybudovat více obchvatů, ale se více zprůchodnila hlavní část města a zredukoval se smog ve městě.*⁴“

Klíčové získané poznatky:

⁴ Respondent měl na mysli lokální emise pevných částic

- většina oslovených zástupců generace Z chce bydlet ve městech, kde je dobré občanské vybavení;
- je pro ně velmi důležité, aby měli vše blízko u sebe,
- respondenti by uvítali služby sdílených elektrokol či elektrokoloběžek integrovaných do předplatného tarifu MHD.

6 Shrnutí výsledků focus groups

Na základě analýzy realizovaných skupinových rozhovorů je možné odpovědět na otázku, jak oslovení zástupci generace Z nahlíží na udržitelnou městskou mobilitu v Plzni.

1) Postoje k udržitelné mobilitě

Účastníci definovali udržitelnou městskou mobilitu jako způsob přepravy, která je šetrná k okolnímu prostředí, dlouhodobě ekologicky udržitelná a atraktivnější pro více lidí než je dnes. Všichni se jednohlasně shodli, že je téma udržitelné městské mobility blízce ovlivňuje a je potřeba, aby se myslelo na budoucnost. Jako nejudržitelnější způsob dopravy účastníci označili tramvaj a metro pro městskou dopravu a vlak pro dopravu meziměstskou.

2) Současné využívání dopravních prostředků

Část respondentů bydlících v Plzni pro svou přepravu nejčastěji využívá městskou hromadnou dopravu (nejčastěji tramvaje a trolejbusy) a jedna jejich každodenní cesta jim zabere v průměru 15 minut. Část bydlící na okraji Plzně nebo ve větší vzdálenosti, volí jako možnost dopravy příměstský nebo meziměstský autobus, případně vlak, pokud nemají vlastní způsob dopravy nebo musí řešit finanční stránku dojíždění. Dotyční stráví na jedné cestě průměrně až hodinu svého času. Autem dojíždí pouze ti, kterým by cesta veřejnou dopravou způsobovala časový deficit, do této skupiny patří lidé, kterým by jedna cesta zabrala více než hodinu času. Právě čas je totiž pro 75 % účastníků diskuze rozhodujícím faktorem pro výběr dopravního prostředku.

3) Uživatelé městské hromadné dopravy

Městská hromadná doprava v Plzni dosáhla v hodnocení účastníků skupinových diskuzí 8,8 bodu z 10 a míry spokojenosti 65 %. Drtivá většina by své rodině a známým pro dopravu po městě doporučila právě hromadnou dopravu před využitím vlastního automobilu. I přes vysokou oblíbenost MHD, ne všichni respondenti hodnotí své pocity při cestování jako kladné nebo neutrální, mezi nejčastěji negativní zažívané pocity patří hněv a strach. Dle výsledků se zástupci generace Z v hromadné dopravě cítí „naštvaní“, pokud jsou nuceni nastoupit do přeplněného vozu a pociťují strach, pokud by ve voze mohlo dojít ke konfrontaci s jinými problémovými cestujícími. Vzhledem k dostupnosti

MHD a sítě jejího pokrytí, respondenti uvažují o pořízení automobilu až ve věku 30 nebo 35 let.

4) Uživatelé automobilů

Většina respondentů, která využívá pro přepravu po městě automobil, vozidlo obdržela buď přímo od rodičů, nebo jim finančně pomohli. K využívání automobilové dopravy je nutí především vzdálenost od města Plzně (nutnost komplikované cesty veřejnou dopravou s přestupováním), nebo nedostatečná frekvence, s jakou jezdí veřejná doprava do jejich místa bydliště.

5) Budoucí mobilita

Valná část zástupců generace Z jako své budoucí bydlení preferuje mít byt v centru města nebo na sídlišti. Důvodem je dobrá občanská vybavenost v blízké vzdálenosti a možnost dostat se během pár chvil kamkoliv pěšky nebo MHD. Ať už se jedná o práci, zábavu, nebo například doktora. Ti, kteří volí jako své budoucí místo pro bydlení vesnici nebo okraj města, jsou milovníky přírody⁵ a představovali by si vychovávat své ratolesti v domě se zahradou, nebo na okraji lesa. I přes případnou volbu života na vesnici byla pro všechny účastníky velmi důležitá dostupnost obchodů a vzdělávací či zdravotní instituce. Jako ideální stav udržitelné městské mobility v budoucnu účastníci skupinových diskuzí uvedli mimo jiné: více elektrických vozidel MHD či autobusů na eco-paliva, čisté a klimatizované autonomní tramvaje, větší pokrytí sítě MHD, dostupnost sdílených elektro-kol a elektro-koloběžek apod.

⁵ Není zde splněn obecný předpoklad o generaci Z zmíněný v teorii. I v této generaci se najdou jedinci, kteří mají blízko k přírodě.

7 Návrhy a doporučení

Na základě výsledků a odpovědí získaných během provádění focus groups jsou dále zformulovány návrhy a možná doporučení směřující k udržitelnější mobilitě. Uvedené návrhy poukazují nejen na nové nápady a možnosti, jak zlepšit veřejnou dopravu a přiblížit se k cíli udržitelné městské mobility, ale také na stávající problémy, se kterými se členové generace Z potýkají. Návrhy a doporučení mohou být inspirací pro politické zástupce města Plzně, kteří se na formování budoucí mobility podílí nejvíce.

Návrh 1 – Boxy na kola

Na základě dat získaných ze skupinových rozhovorů nemá většina zástupců generace Z kde skladovat jízdní kolo. Nemají k dispozici sklep či balkon, kam by šla kola v místě jejich bydliště uschovat a pro většinu z nich není možné je kvůli omezenému prostoru uschovat v bytě. V tomto ohledu by mohly být prospěšné boxy na kola (případně cykloatomy). Po městě by se mohly rozmístit desítky boxů, kam by si obyvatelé a návštěvníci mohli svá kola uschovat. Mohly by být rozdělené do několika kategorií. Například na dlouhodobé, kde by si platící občan mohl uschovat své kolo po celý rok, případně sezónu. Krátkodobé pro turisty, aby nemuseli tlačít kolo při procházce po náměstí a nemuseli se strachovat, že jim kolo bude odcizeno. Dvoumístné či jednomístné podle počtu kol v rodině, aby nedošlo ke zbytečnému plýtvání místem. Při volbě správného rozměru by boxy mohly sloužit i pro uskladnění například kočárků apod. 6 cykloboxů je aktuálně postaveno u hlavního vlakové nádraží a splňují představy respondentů. Ti by ovšem ocenili boxy na kola rozmístěné na více místech po Plzni, včetně v blízkosti svých domovů, aby mohli svá kola bezpečně uschovat. Cykloatomy by se mohly zbudovat na frekventovanějších místech, kde je zapotřebí uschovat více kol najednou. Například u průmyslových zón, nebo na místech, kde je velká koncentrace lidí. Vhodným místem by mohlo být centrální autobusové nádraží, hlavní vlakové nádraží, nebo v okolí občanského vybavení. Podobné projekty již existují v jiných velkých městech. V roce 2013 a 2015 byly kupříkladu postaveny dva parkovací cykloatomy v Hradci Králové. Jeden se nacházel u vlakového nádraží a druhý v blízkosti obchodního centra.

Návrh 2 – Sdílená elektro-kola a elektro-koloběžky

Ze skupinových rozhovorů dále vyšlo najevo, že valná část zástupců generace Z by byla ochotna dojíždět do práce nebo do školy na elektro-kolech či elektro-koloběžkách (pozn. autora je však otázkou, zdali by tak byli ochotni činit po celý rok nebo ne). Ve městě již existují nebo existovaly programy pro sdílení kol nebo koloběžek (Kolem Plzně, scoobike apod.), ale nikoliv elektro. Tato skutečnost představuje příležitost pro rozvoj integrovaného systému městské mobility a zároveň by mohla napomoci se snížením závislosti na osobních automobilech. Bylo by potřeba pořídit dostatečný počet kol, aby se člověk mohl spolehnout na skutečnost, že bude mít kolo k dispozici, pokud bude potřeba. Zároveň by pro vypůjčení elektro-kola nebo elektro-koloběžky mohla být zapotřebí aplikace s nahráním občanských průkazem a případnou složenou zálohou, aby se předešlo odcizení a polohu kola by bylo možno sledovat přes GPS. Mohlo by se tím zredukovat riziko poškození, odložení kola na nepatřičných místech, případně i jízda v opilosti. Pokud by dotyčný věděl, že je možnost dohledat kdo zaparkoval koloběžku uprostřed pozemní komunikace, mohlo by to snížit nevhodné zacházení a úmyslné poškozování. Služba by mohla být součástí jízdného, případně prvních 15 minut by mohlo být zdarma. Nabízí se tak otázka, zda by bylo nutné zdražit jízdné, aby se provoz elektro-kol a elektro-koloběžek pokryl. Možností je také nabídka paušálu, kdy by osoba za poplatek mohla kolo využívat celý den neomezeně, případně paušál týdenní nebo měsíční, který by vycházel levněji, pokud by se cena rozpočítala na jednotlivé dny. Dá se předpokládat, že by službu zájemci využívali pouze za hezkého počasí a během teplých měsíců. Muselo by se tak vymyslet, jak nebo kam kola a koloběžky uschovat, aby nebyly vystaveny nevlídným povětrnostním podmínkám a nedocházelo tak k jejich předčasnému opotřebení.

Návrh 3 – Posílení spojů MHD ve špičkách

Uživatelé městské hromadné dopravy si během focus groups stěžovali na situaci, kdy jsou spoje během dopravních špiček přeplněné a je pomalu nemožné vůbec nastoupit. Dle slov účastníků se jednalo například o tramvaj číslo 4., nebo o trolejbusy č. 16, 15 a 11. Vhodným opatřením by mohlo být zjistit, ve které časy ke špičkám dochází a pokusit se tyto časy posílit. Navrhovaným řešením by mohlo být zintenzivnit frekvenci, s jakou spoje jezdí, pokud se jedná o trolejbus nebo autobus. V případě tramvaje by mohlo mít požadovaný účinek přidání dalšího vozu do soupravy, tudíž by během špiček jezdily vozy

v počtu 3 místo 2. Další variantou, jak by mohlo být možné vyřízení pomoci, je pozměnění začátku škol. Pokud by některé školy začínaly dříve nebo později než jiné, mohlo by se množství školáků snažících se včas dostat na vyučování rozptýlit a snížit tak vyřízení spojů.

Návrh 4 – Parkování v rezidentních zónách pro studenty

V nedávné době se na mnoha místech po Plzni zavedly rezidentní zóny, například na Jižním Předměstí. To mělo pozitivní vliv na úbytek aut v ulicích a přírůstek volných parkovacích míst. Účastníci skupinových diskuzí vyjádřili nesouhlas s tímto rozhodnutím, z důvodu nemožnosti si o parkovací kartu zažádat. Aby měl jedinec nárok na parkovací kartu, musí mít na příslušné adrese trvalé bydliště a zároveň musí být vlastníkem nebo provozovatelem vozidla. To pro zástupce generace Z vytváří hned několik závažných problémů. Podle výpovědi několika účastníků skupinových diskuzí, majitelé bytů, které si pronajímají, jim nedovolí uvést si adresu jako trvalé bydliště, a tudíž nemají nárok na parkovací kartu. Dalším, i když lépe řešitelným problémem je situace s pojištěním vozidla. Nadpoloviční většina dotazovaných účastníků se nechala slyšet, že kvůli ceně pojištění je vozidlo psáno na rodiče. Navrhovaným řešením by mohlo být zavedení výjimky pro studenty, kteří by se prokázali potvrzením o studiu na příslušných místech a mohli by tak v zónách parkovat i pokud nejsou provozovatelé nebo vlastníci vozidla.

Závěr

Udržitelná městská mobilita je jedním z nejdůležitějších aspektů života ve městě. Přímo ovlivňuje kvalitu života obyvatel a efektivitu městských služeb. S rostoucím počtem obyvatel ve městech se zvyšuje tlak na dopravní infrastrukturu, což může vést k dopravním zácpám, znečištění vzduchu a snížení obecné životní úrovně. Udržitelná mobilita klade důraz na využívání obnovitelných zdrojů energie, podporu chůze a cyklistiky, rozvoj veřejné dopravy a integraci technologií, které snižují ekologickou stopu dopravních prostředků. Tyto strategie nejen že přispívají k ochraně životního prostředí, ale také zvyšují přístupnost a pohodlí cestování ve městech.

Cílem této bakalářské práce bylo získat, analyzovat a zhodnotit představy a názory mladých lidí z generace Z na udržitelnou městskou mobilitu ve městě Plzeň skrze skupinové rozhovory a ze získaných dat naformulovat návrhy a doporučení. Daný cíl byl splněn, byly realizovány čtyři skupinové rozhovory (tři klasické prezenční, jeden online) s celkem 24 respondenty (následně byla pozorována saturace dat). Každého rozhovoru se zúčastnilo 6 respondentů. Na základě analýzy rozhovorů bylo možné přiblížit představy a názory generace Z na udržitelnou městskou mobilitu ve městě Plzeň. Jejich odpovědi ukázaly, že tato generace považuje za velmi důležité usilovat o udržitelnější způsoby mobility a podporovat technologické inovace v tomto sektoru. Rozhovory ukazují, že klíčovým faktorem ovlivňujícím volbu dopravního prostředku je především čas.

Přínosem práce je zprostředkování pohledu generace Z na udržitelnou mobilitu v kontextu města Plzně, a dále návrhy a doporučení, která z provedených rozhovorů vyplývají. Uvedená doporučení slouží jako prvotní ideje pro město Plzeň jako další kroky, jež by mohly vést ke zlepšení městské mobility. Platí, že zatímco náklady na tyto opatření lze vyjádřit relativně jednoduše, přínosy v podobě kvalitnějšího prostoru pro život jsou kvantifikovatelné už obtížněji. Jedním návrhů bylo rozšíření boxů na kola po celém městě a jejich propagace. Dále by město mohlo zavést sdílené elektro-kola a elektro-koloběžky, což by podpořilo rostoucí zájem o elektrické dopravní prostředky. O projektu sdílených elektro-kol a elektro-koloběžek se začalo v průběhu dubna letošního roku jednat, článek o tomto projektu nicméně vyšel až po uskutečnění skupinových rozhovorů a respondenti o něm tak neměli tušení. Dalším, spíše obecným, návrhem je další posílení spojů městské hromadné dopravy ve špičkách. Posledním doporučením byla revize parkovací politiky,

zejména v rezidentních zónách, která by umožnila lepší přístup k parkování pro studenty, kteří si z finančních důvodů nemohou dovolit mít automobil napsaný na sebe.

Mezi limitace práce se řadí omezený počet respondentů (zejména zástupců žen), což může ovlivnit reprezentativnost výsledků a krátký časový rámec pro sběr odpovědí, který mohl omezit hloubku a rozmanitost získaných informací. Navržená doporučení nebyla diskutována s příslušnými orgány, a tedy autor práce nemusí disponovat veškerými informacemi potřebnými pro fundované vyslovení návrhů pro zlepšení udržitelné mobility. V budoucnu by se téma práce mohlo rozšířit i o názory ostatních generací, což by přineslo bohatší a komplexnější vhled do problematiky. Případně by bylo možné také realizované kvalitativní šetření doplnit i kvantitativně pojaté výzkumy. I přes tato omezení lze práci považovat za důležitý příspěvek k diskuzi o formování udržitelné mobility města Plzně pro další generace.

Seznam použitých zdrojů

- Akademie městské mobility (2024a). *5.1 Strategický cíl: Zajistit dopravní infrastrukturu pro lidi, ne pro auta*. Dostupné 16.4.2024 z <https://www.akademiamobility.cz/doprava-a-mobilita>
- Akademie městské mobility (2024b). *Koncept města krátkých vzdáleností*. Dostupné 16.4.2024 z <https://www.akademiamobility.cz/mesta-kratkych-vzdalenosti>
- Berkup, B. (2014). Working with generations X and Y in generation Z period: Management of different generations in business life. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 5(19), 219–224. <https://doi.org/10.5901/mjss.2014.v5n19p218>
- Brůhová Foltýnová, H. (2008). *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Karolinum
- Burns, A., Veeck, A., Bush, R. (2022). *Marketing Research* (8. vyd.). Pearson
- Cech, T. (2015). *Udržitelná mobilita (1) – Úvod do udržitelné mobility*. Automat. <https://auto-mat.cz/19861/udrzitelna-mobilita-13-uvod-do-udrzitelne-mobility>
- Creswell, J. (2017). *Research design. Qualitative, Quantitative, and mixed Methods Approaches*. Sage
- Dzurik, J. (2018). *Udržitelná mobilita v evropských zemích* [Diplomová práce, Masarykova univerzita v Brně]. https://is.muni.cz/th/nlzc1/DP_Jakub_Dzurik.pdf
- Eger, L., & Egerová, D. (2022). *Metodologie výzkumu* (3 vyd.). Západočeská univerzita v Plzni
- Frantál, B., Jaňura, J., Klapka, P., Kunc, J., Maryáš, J., Nováková, E., Osman, R., Siwek, T., Szczyrba, Z., Tonev, P., Toušek, V. (2012.) *Prostorové chování: vzorce aktivit, mobilita a každodenní život ve městě*. MuniPress
- Halás, M., Kladivo, P., Roubínek, P. (2013). Koncept kompaktního města: příspěvek k výzkumu a správě. In V. Klímová, V. Žitek (Eds.), *XVI. Mezinárodní kolokvium o regionálních vědách* (s. 140-147). Brno: Masarykova univerzita. <https://doi.org/10.5817/CZ.MUNI.P210-6257-2013-1>
- iDnes (2021). *První chytrá tramvaj bez řidiče má v Plzni začít jezdit do roku 2027*. Dostupné 16.4.2024 z https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/tramvaj-cestujici-bez-ridice-verejna-doprava-polygon.A210525_609681_plzen-zpravy_vb
- Intens (2024). *Spolehlivá MHD, která nečeká v kolonách*. Dostupné 16.4.2024 z <https://www.intens.cz/cs/nase-reseni/spolehliva-mhd>
- Kozel, R., Mynářová, L., Svobodová, H. (2011). *Moderní metody a techniky marketingového výzkumu*. Grada
- McCrinkle, M. (2018). *The ABC of XYZ: Understanding the Global Generations*. McCrinkle Research
- Město Plzeň (2024). *Plzeň vyhlásila výběrové řízení na sdílená kola a koloběžky, elektrokoloběžkám klade kvůli bezpečnosti přísné podmínky*. Dostupné 16.4.2024 z <https://plzen.eu/o-meste/aktuality/aktuality-z-mesta/plzen-vyhlasila-vyberove-rizeni->

na-sdilena-kola-a-kolobezky-elektrokolobezkam-klade-kvuli-bezpecnosti-prisne-podminky/

Mobilita Plzeň (2019). *Plzeň má plán mobility do roku 2025. Plánovaná opatření zlepší pohyb městem*. Dostupné 16.4.2024 z <https://www.mobilita-plzen.cz/>

Morgan, D. (2019). *Basic and Advanced Focus Groups*. Sage

Powell, R., & Single, H. (1996). Focus Groups. *International Journal for Quality in Health Care*, 8(5), 499-504. <https://doi.org/10.1093/intqhc/8.5.499>

Reichel, J. (2009). *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Grada

Rupprecht, S., Brand, L., Baedeker, S., Brunner, L. (2019). *Pokyny pro zpracování a implementaci plánu udržitelné městské mobility* (2. vyd.). Rupprecht Consult. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/f077dad6-97b8-4c1b-87cf-f3b11a35a97a_en?filename=sump_guidelines_czech.pdf

Schmeidler, K. (2010). *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Key Publishing.

Sladek, S., & Grabinger, A. (2013). *Gen Z: The First Generation of the 21st Century Has Arrived!*. Scribd. <https://www.scribd.com/document/406194936/genZ>

Smart City Plzeň (2018a). *Autonomní tramvaj se vyvíjí a bude testovat v Plzni*. Dostupné 16.4.2024 z <https://smartcity.plzen.eu/autonomni-tramvaj/>

Smart City Plzeň (2018b). *5G as an enabler of autonomous mobility in the city of Pilsen*. Dostupné 14.4.2024 z <https://smartcity.plzen.eu/download/17326/?tmstv=1713273798>

Smart City Plzeň (2018c). *Sdílené koloběžky*. Dostupné 14.4.2024 z <https://smartcity.plzen.eu/projekty-mobilita/sdilene-kolobezky/>

Strauss, W., & Howe, N. (1992). *Generations: The history of America's Future, 1584 to 2069*. Avon A

Šilhánková, V. (2020). *Urbanistická typologie: Úvod do urbanismu a základní typologie sídel*. Civitas per Populi

Šindelář, J. (2021). *Plzeň jako laboratoř „chytré“ dopravy. Do roku 2027 má vyjet autonomní tramvaj*. Zdopravy. Dostupné 16.4.2024 z <https://zdopravy.cz/plzen-jako-laborator-chytre-dopravy-do-roku-2027-ma-vyjet-autonomni-tramvaj-82346/>

Švaříček, R., Šedřová, K., Janík, T., Kašák, O., Miková, M., Nedbálková, K., Novotný, P., Sedláček, M., Zounek, J. (2007). *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. Portál

Tahal, R., Šimečková, T., Říhová, H., Huntová, H., Hořejš, N., Hanzák, T., Friedlaenderová, H., Hospodský, R., Herink, O. (2017). *Marketingový výzkum* (2. vyd.). Grada

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně (2022). *Plán udržitelné mobility Plzně. Aktualizace 2022*. https://www.mobilita-plzen.cz/wp-content/uploads/pump_aktualizace_zprava_o_naplnovani_2022.pdf

van den Berg, M. (2020). *Jak se vzájemně chápat: Generace X, Y, Z*. Grada

Zappe, P., & Másilka, D (2006a). Zkušenosti se skupinovým rozhovorem 1: příprava a průběh techniky sběru dat. *Česká kinantropologie*, 1(10), 153-182.
https://www.researchgate.net/publication/261847392_Zkusenosti_se_skupinovym_rozhovorem_1_priprava_a_prubeh_techniky_sberu_dat

Zappe, P., & Másilka, D (2006b). Zkušenosti se skupinovým rozhovorem 2: role moderátora. *Česká kinantropologie*, 1 (10), 183-200.
https://www.researchgate.net/publication/261842702_Zkusenosti_se_skupinovym_rozhovorem_2_role_moderatora

Západočeská univerzita v Plzni (2016). *Studenti mohou jezdit do univerzitního kampusu na koloběžkách*. Dostupné 16.4.2024 z <https://info.zcu.cz/clanek.jsp?id=558>

Seznam tabulek

| | |
|---|----|
| Tab. 1: Seznam účastníků rozhovorů | 36 |
| Tab. 2: Hodnocení MHD v Plzni | 43 |
| Tab. 3: Důležitost občanské vybavenosti dle pohlaví | 49 |

Seznam obrázků

| | |
|--|----|
| Obr. 1: Mapa plánované trati autonomních tramvají | 26 |
| Obr. 2: Prostor, kde probíhaly skupinové rozhovory | 30 |
| Obr. 3: Čas strávený na jedné každodenní cestě..... | 40 |
| Obr. 5: Zažívané pocity z cestování MHD dle pohlaví..... | 44 |
| Obr. 6: Preferované bydlení – Hlavní priorita | 48 |
| Obr. 7: Preferované bydlení – Vedlejší priorita..... | 49 |

Abstrakt

Jiránek, Š. (2024). *Udržitelná městská mobilita pohledem generace Z*. [Bakalářská práce, Západočeská univerzita v Plzni].

Klíčová slova: generace Z, městská hromadná doprava, sdílená mobilita, skupinové rozhovory, udržitelná městská mobilita

Předkládaná bakalářská práce si dává za cíl zjistit představy a názory zástupců generace Z na udržitelnou městskou mobilitu v Plzni. Pro dosažení cíle byla zvolena metoda skupinových rozhovorů. Teoretická část vymezuje pojetí udržitelné mobility, spolu s rozbohem jednotlivých generací a výběrem vhodné metody pro provedení kvalitativního výzkumu. Praktická část získává a analyzuje představy zástupců generace Z o udržitelné mobilitě, stavu dopravy v Plzni a také jejich vize budoucího bydlení a inovací v dopravě. Byly realizovány celkem 4 skupinové rozhovory po šesti účastnících (tři rozhovory proběhly jako prezenční, jeden online). V závěru práce poskytuje návrhy a doporučení pro město Plzeň, které mohou posloužit k diskuzím o dalším směřování rozvoje udržitelné městské mobility. Diskutována jsou i omezení práce.

Abstract

Jiránek, Š. (2024). *Sustainable urban mobility from the point of view of generation Z*. [Bachelor Thesis, University of West Bohemia].

Key words: focus groups, generation Z, public transport, shared mobility, sustainable urban mobility

The presented thesis aims to find out the ideas and opinions of representatives of generation Z on sustainable urban mobility in Pilsen. To achieve the goal, the method of group interviews was chosen. The theoretical part defines the concept of sustainable mobility, together with the analysis of individual generations and the selection of a suitable method for carrying out qualitative research. The practical part collects and analyzes the ideas of representatives of generation Z about sustainable mobility, the state of transport in Pilsen, as well as their vision of future housing and innovations in transport. A total of 4 group interviews were conducted with six participants each (three interviews took place face-to-face, one online). At the end of the thesis, he provides suggestions and recommendations for the city of Pilsen, which can be used for discussions on the further direction of the development of sustainable urban mobility. The limitations of the work are also discussed.