

Obsah

Předmluva / Jiří Musil	9
ÚVOD	
Banální téma každodenní mobility jako předmět výzkumu	13
1. Každodenní mobilita jako téma sociálních věd	18
2. Kdo a jak má knihu číst?	25
KAPITOLA I	
Racionalita každodenní volby dopravního prostředku	31
1. Terminologická poznámka: volba dopravního prostředku jako jednání	31
2. Racionalita každodenního jednání	33
3. Racionalita každodenní volby dopravního prostředku	46
<i>Uváženost</i>	48
<i>Plánovanost</i>	49
<i>Volba mezi různými alternativami</i>	53
<i>Rozumnost</i>	54
<i>Logičnost</i>	57
<i>Předpověditelnost</i>	58
4. Výzkumný program a teoretická východiska: fenomenologie a racionální volba	58
Shrnutí I: teorie jednání a jeho racionalita	63
KAPITOLA II	
Proměny městského prostoru, jenž je stěžejní podmínkou pro cestování – příklad hlavního města Prahy v období od roku 1989	65
1. Struktura jako podmínka a nezamýšlený důsledek jednání	66
2. Jak souvisí proměny městského prostoru s dopravou?	77

3. (Dopravní) dostupnost	82
Shrnutí II: proměny městského prostoru	85

KAPITOLA III

Užitek z volby – špatný pán v teorii, ale dobrý sluha v empirickém výzkumu	87
1. Cestování, cesta a izolované volby – malý exkurz do dopravního inženýrství	87
2. Zpět k izolovanému modelu volby dopravního prostředku	91
3. Volba dopravního prostředku v sociologii a sociální psychologii	92
4. Vlastní volba behaviorálního modelu	97
5. Teorie volby v ekonomické teorii	99
6. Užitek	102
7. Teorie pravděpodobnostní volby	104
8. Náhodný užitek	105
Shrnutí III: vhodná metoda	108

KAPITOLA IV

Volba dopravního prostředku: značně determinovaný výsledek rutinního jednání	111
1. Determinanty volby dopravního prostředku – dílčí hypotézy	113
2. Uspořádání výzkumného šetření a popis dat	114
<i>Data</i>	116
3. Postup testování hypotéz a hledání nejlepšího modelu	121
<i>Specifikace užitkových funkcí</i>	123
4. Odhady parametrů konstant	126
5. Specifikace nejlepšího modelu	130
6. Výsledky testování hypotéz a interpretace	135
<i>H_I: Rozdíl v trvání cesty při použití různých dopravních prostředků</i>	135

<i>H_{II}: Rozdíl ve finančních nákladech na použití různých dopravních prostředků</i>	137
<i>H_{III}: Ekonomická omezení</i>	142
<i>H_{IV}: Efekt charakteristik bydliště</i>	146
<i>H_V: Efekt infrastruktury hromadné dopravy – dopravní dostupnost místa bydliště</i>	147
<i>H_{VI}: Efekt sociodemografických charakteristik jedince a struktury jeho domácnosti</i>	148
<i>H_{VII}: Efekt zaměstnání a jeho povahy</i>	152
<i>H_{VIII}: Efekt postavení v pracovní hierarchii a nízké prestiže cestování prostředky hromadné dopravy</i>	155
<i>H_{IX}: Efekt preferovaného bydliště jako součásti životního stylu</i>	157
Shrnutí IV: výsledky kvantitativního výzkumu	162

KAPITOLA V

Dopravní dostupnost bydliště jako příčina i důsledek používaného dopravního prostředku	167
1. Operacionalizace: důležitost dopravní dostupnosti jako postoj, intence či preference?	169
2. Uspořádání výzkumu	175
3. Důležitost (dopravní) dostupnosti jako ignorovaná kvalita místa bydliště – výsledky kvalitativního šetření	181
<i>Když bydlení, tak velký vlastní dům u lesa</i>	181
<i>Ne každý chce mít blízko zastávku hromadné dopravy</i>	184
<i>Typ I: Mít to blízko a nejen na tramvaj</i>	185
<i>Typ II: Na místě nezáleží, stejně jedu autem</i>	187
<i>Typ III: Co se dá dělat, budu muset autem</i>	189
4. Stěhování a optimalizace cestovního času a nákladů	193
<i>Typ IV: Jedu autem, přestože to mám blízko</i>	194
<i>Existují popsání rozdíly v důležitosti dopravní dostupnosti u obecné populace?</i>	195
Shrnutí V: výsledky kvalitativního výzkumu	203