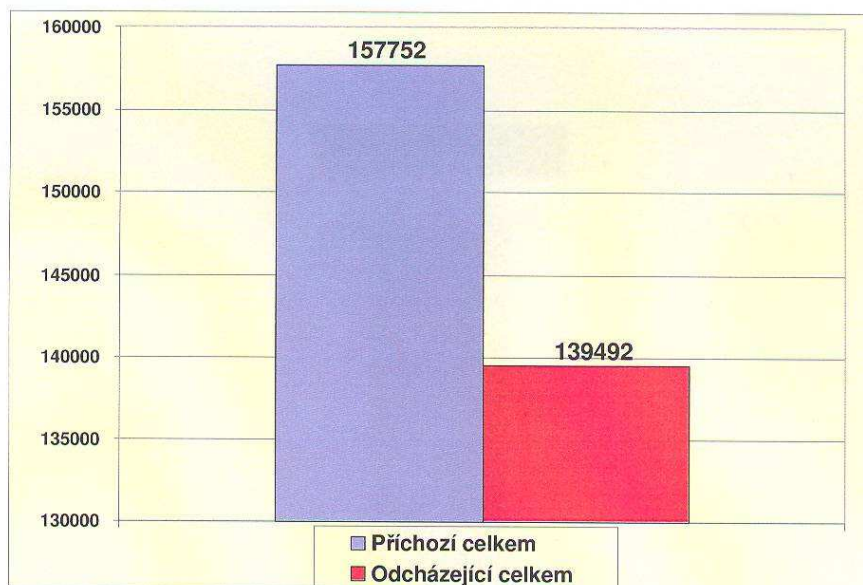
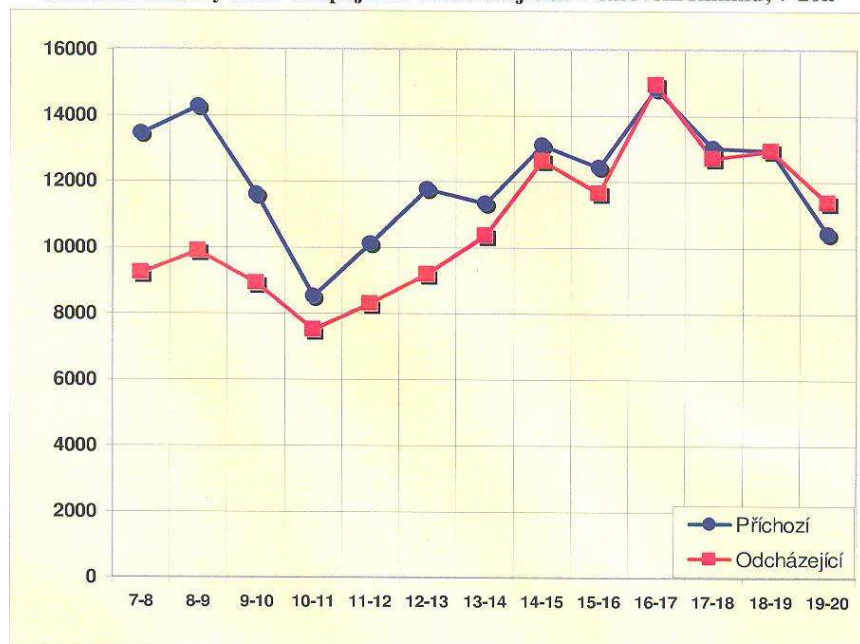


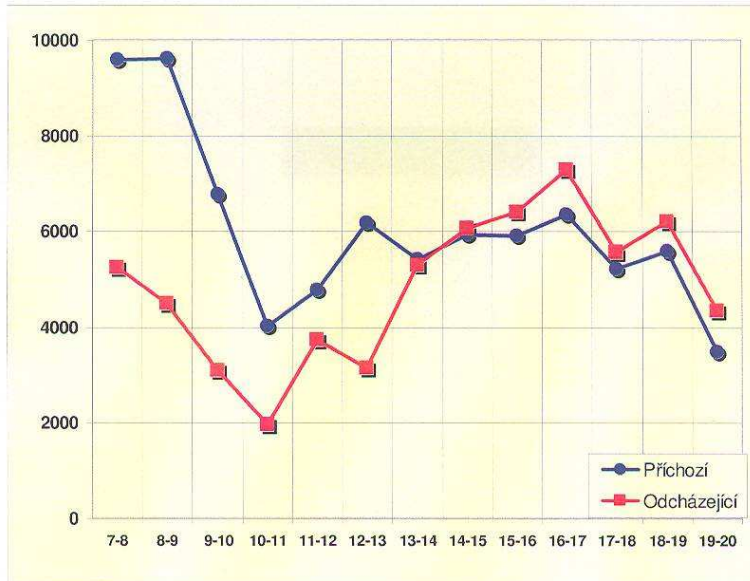
Graf č.1.: Celkový úhrn vstupujících a odcházejících; 7-20h



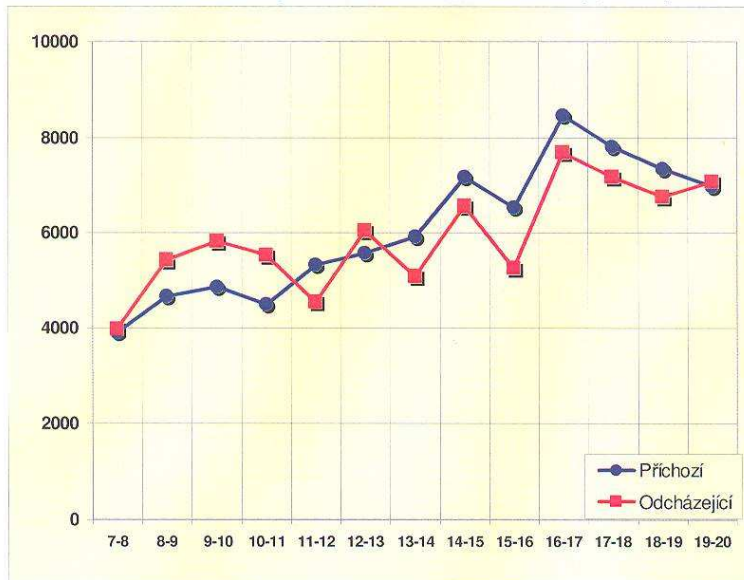
Graf č.2.: Celkový úhrn vstupujících a odcházejících v časovém snímku; 7-20h



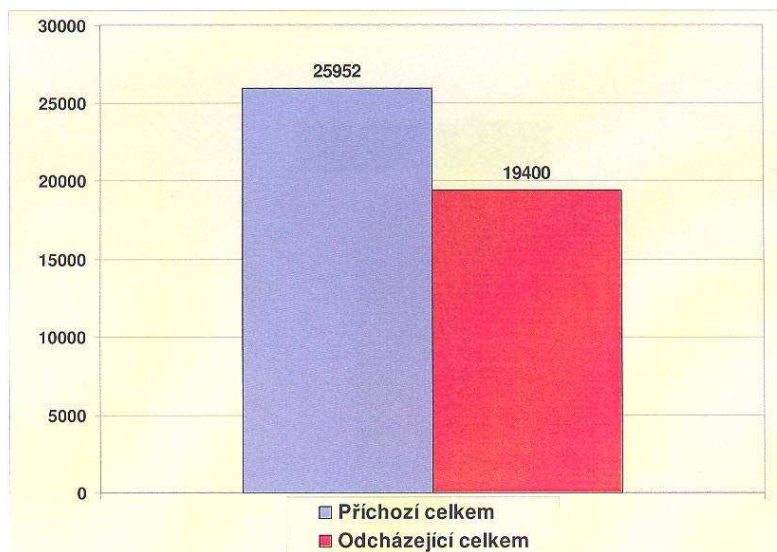
Graf č.3.: Příchozí a odcházející dopravními prostředky, časový snímek 7-20



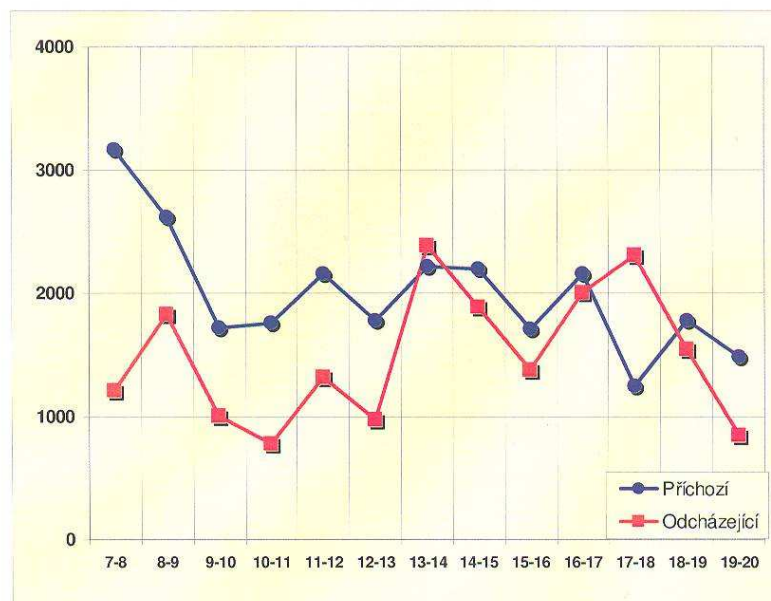
Graf č.4.: Příchozí a odcházející ostatními mobilitními body; časový snímek 7-20



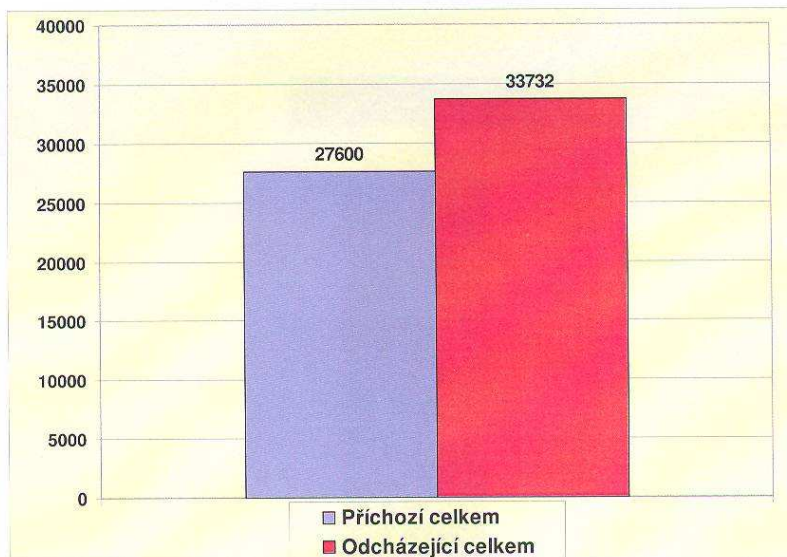
Graf č.5.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících metrem, 7-20h



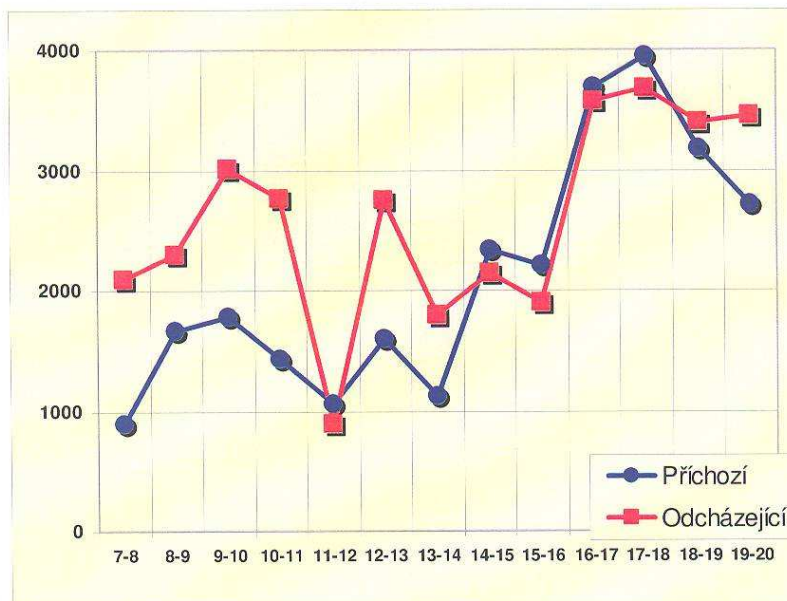
Graf č.6.: Příchozí a odcházející metrem; časový snímek 7-20h



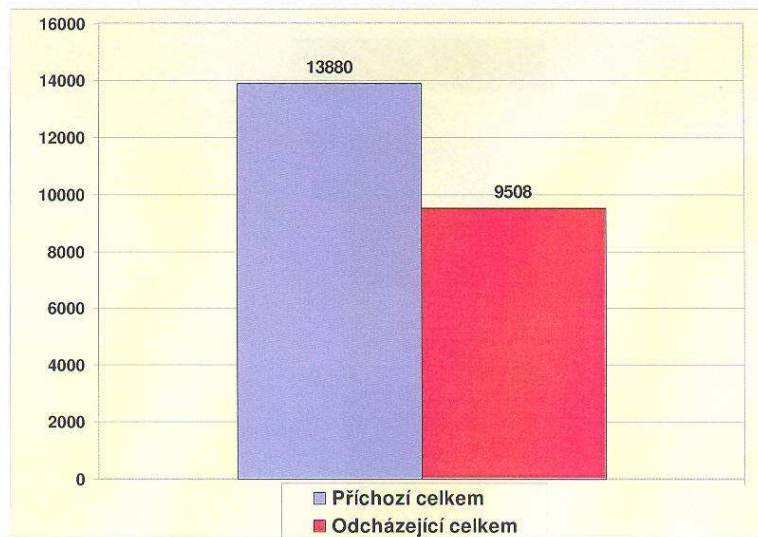
Graf č.7.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, OC NS, 7-20h



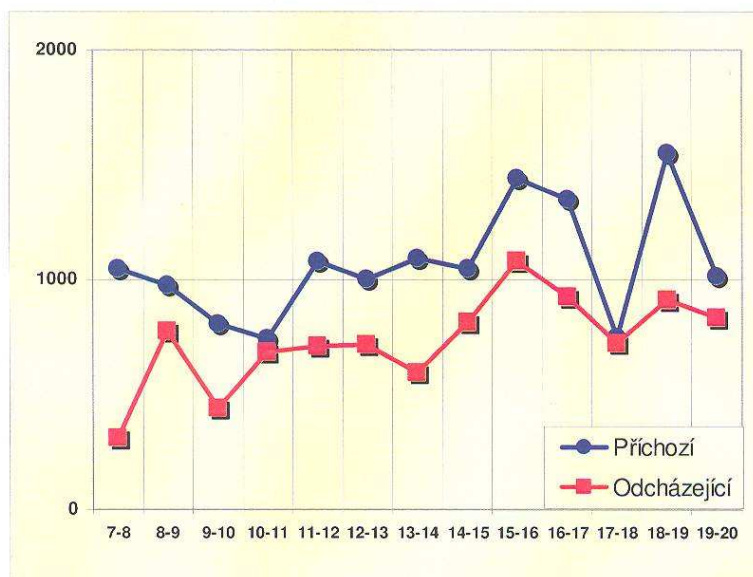
Graf č.8.: Příchozí a odcházející, OC NS ; časový snímek 7-20h



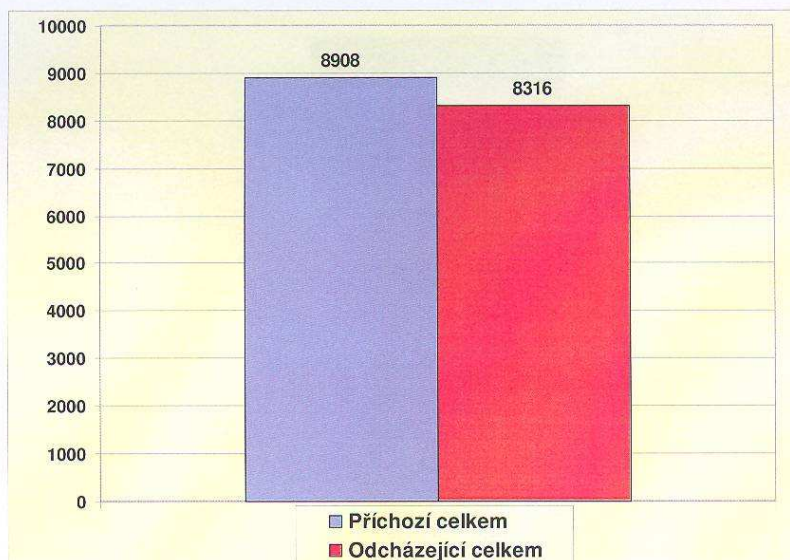
Graf č.9.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, ulice Stroupežnického, 7-20h



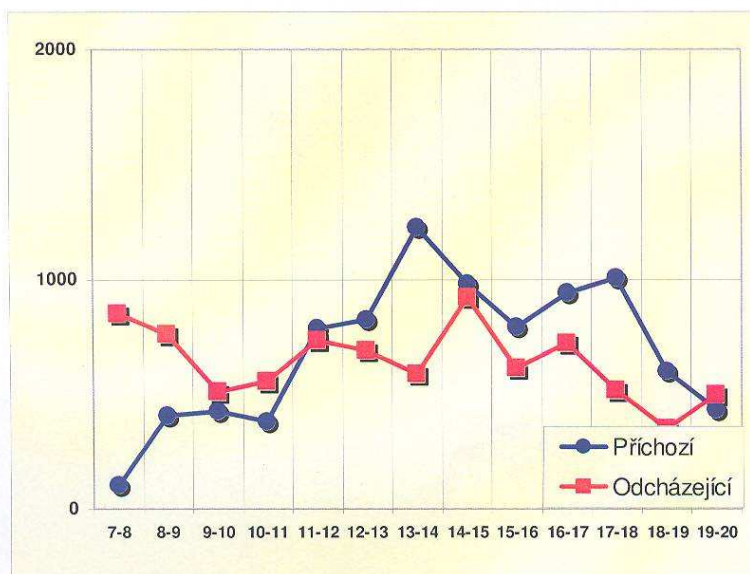
Graf č.10.: Příchozí a odcházející, ulice Stroupežnického; časový snímek 7-20h



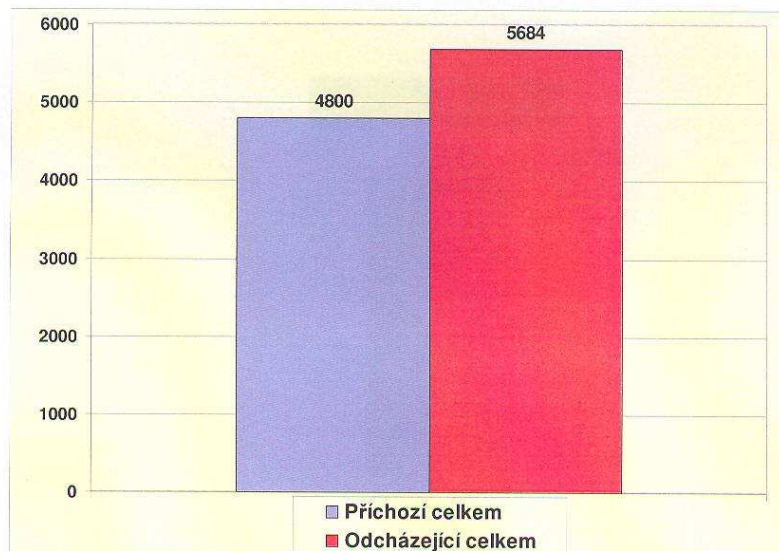
Graf č.11.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, ulice Štefanikova, 7-20h



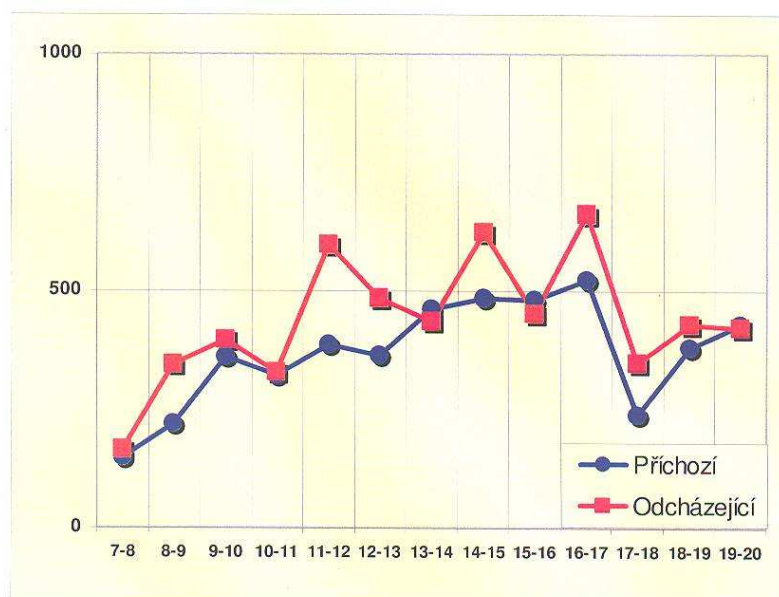
Graf č.12.: Příchozí a odcházející, ulice Štefanikova; časový snímek 7-20h



Graf č.13.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, ulice Lidická, 7-20h



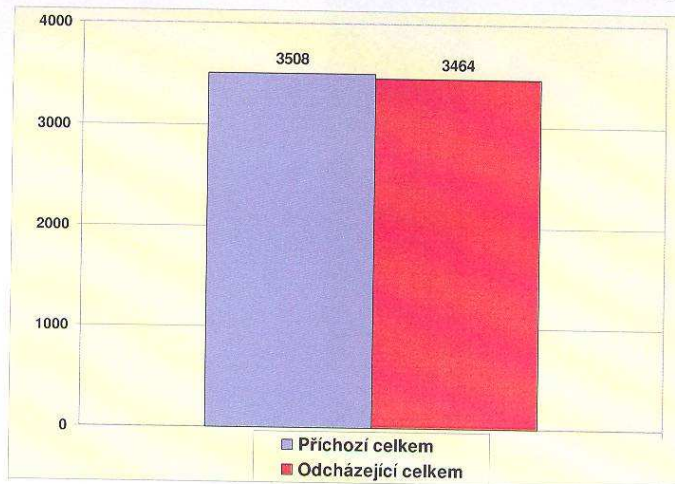
Graf č.14.: Příchozí a odcházející, ulice Lidická; časový snímek 7-20h



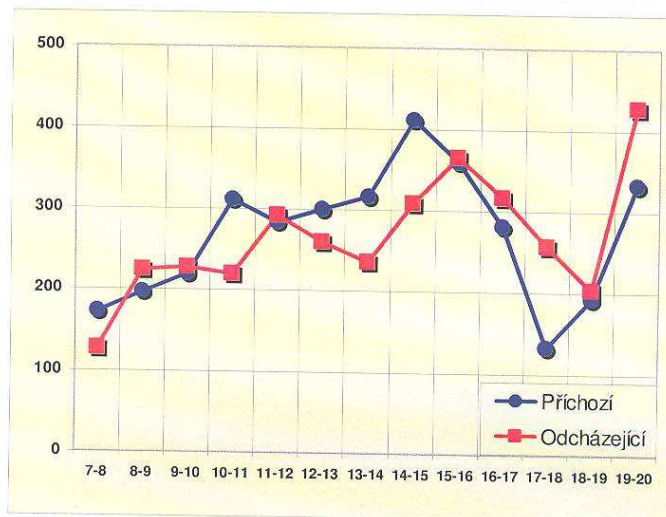
3.8. Ústí ulice Na Bělidle

V ústí této ulice do vymezené oblasti převažují přicházející. Křivky příchozích a odcházejících se kopírují. Jedinou zvláštností je prudký nárůst obou křivek ve večerních hodinách. Toto může být způsobeno tím, že v ulici Na Bělidle je několik restaurací a lidé sem chodí na večeře.

Graf č.15.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, ulice Na Bělidle, 7-20h



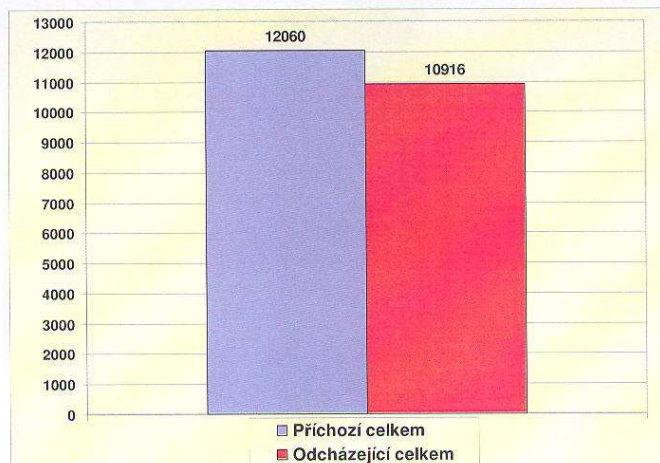
Graf č.16.: Příchozí a odcházející, ulice Na Bělidle; časový snímek 7-20h



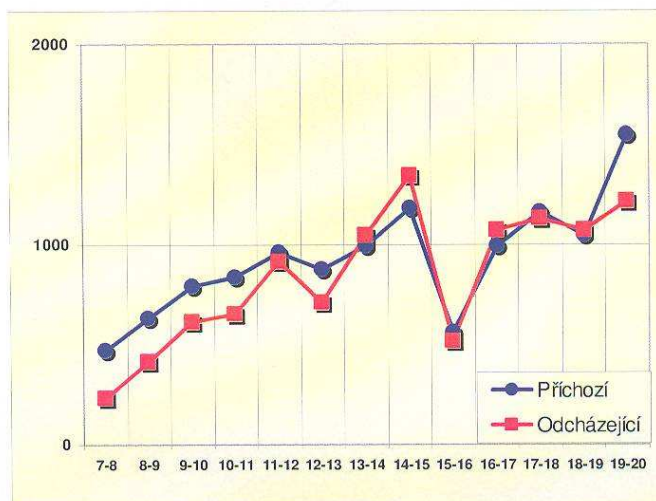
3.9. Hranice směrem k ulici Nádražní

Na této hranici opět v celkovém úhrnu převažují přicházející. Křivky příchozích a odcházejících se velmi těsně kopírují a během dne kontinuálně stoupají. Jediný výrazný propad se projevuje mezi 15-16h.

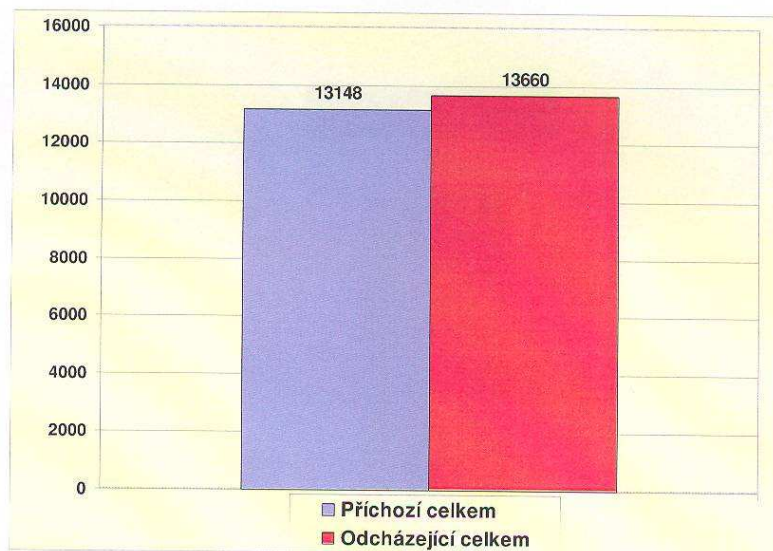
Graf č.17.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, ulice Nádražní, 7-20h



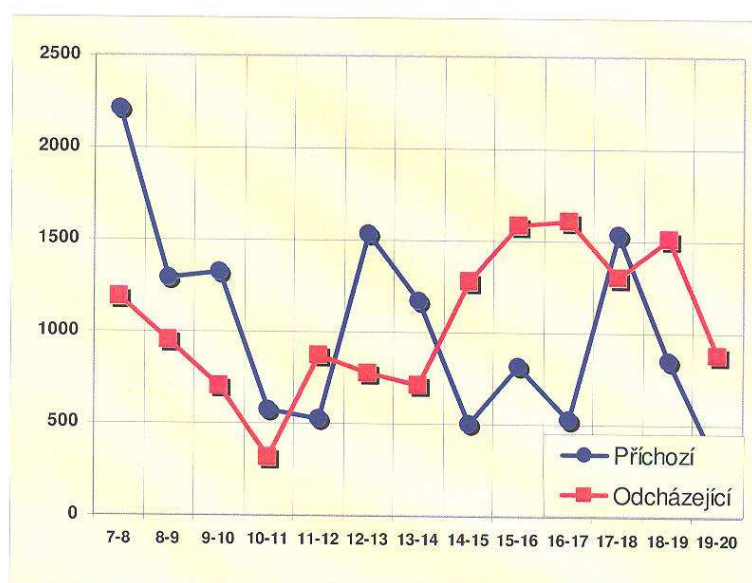
Graf č.18.: Příchozí a odcházející, ulice Nádražní; časový snímek 7-20h



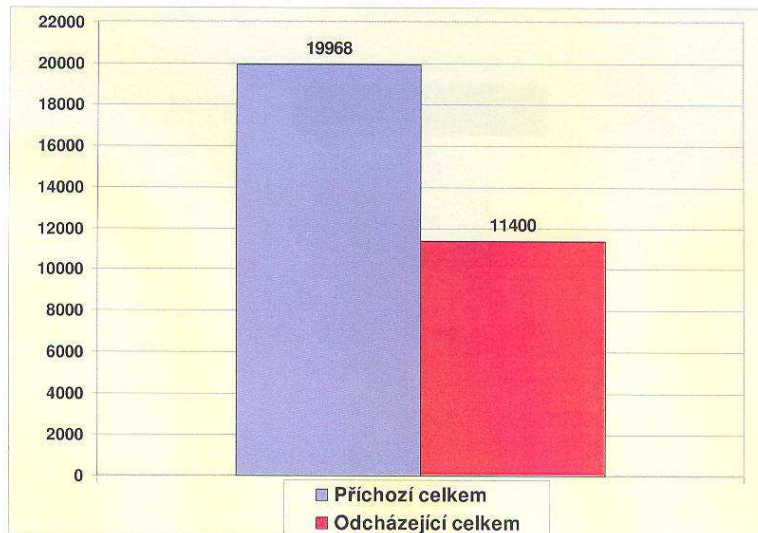
Graf č.21.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, zastávka tramvaje u OC NS
směr centrum, 7-20h



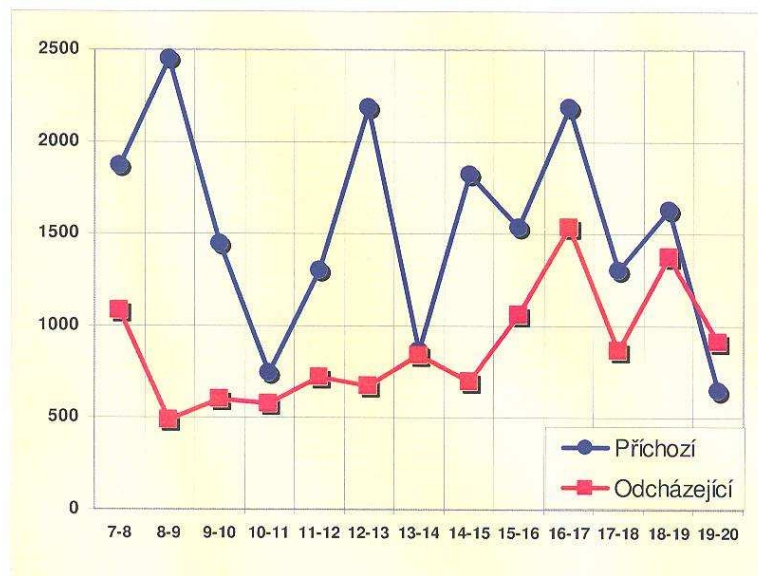
Graf č.22.: Příchozí a odcházející, zastávka tramvaje u OC NS směr centrum;
časový snímek 7-20h



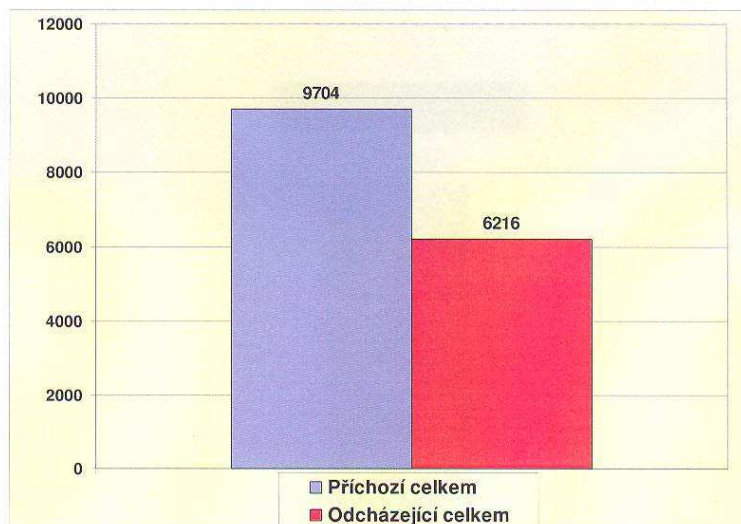
Graf č.23.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, zastávka tramvaje u OC NS směr Řepy, 7-20h



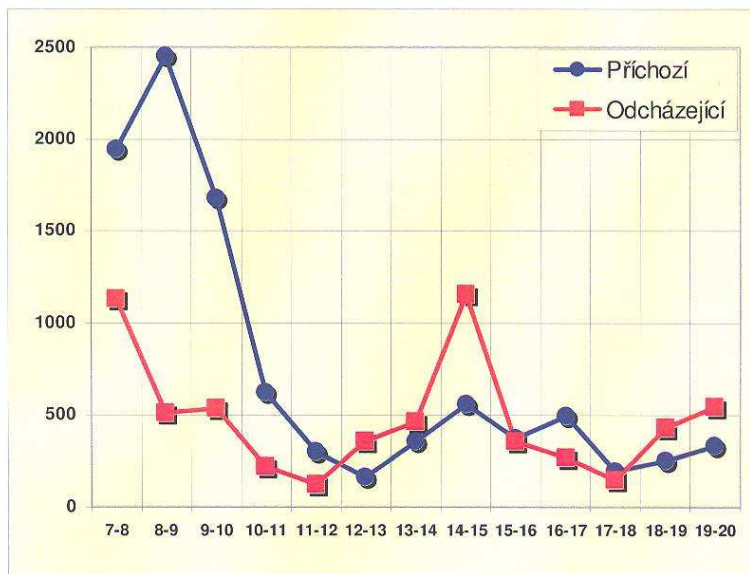
Graf č.24.: Příchozí a odcházející, zastávka tramvaje u OC NS směr Řepy; časový snímek 7-20h



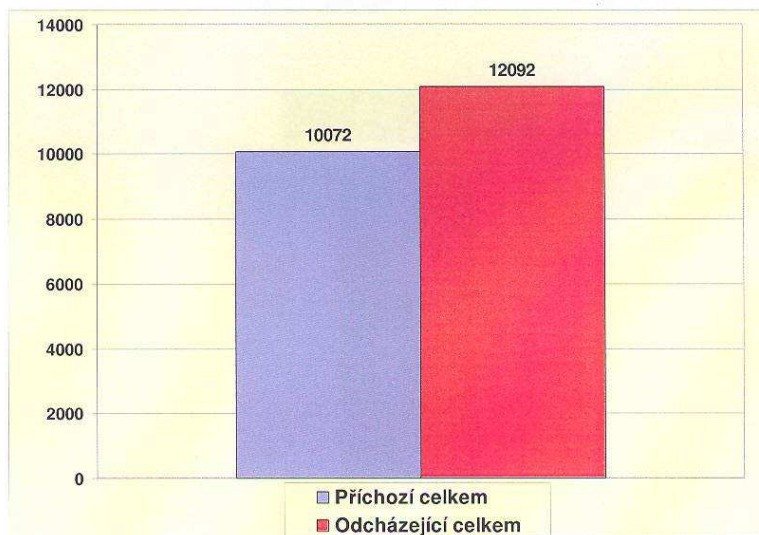
Graf č.25.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, zastávka tramvaje u metra směr centrum, 7-20h



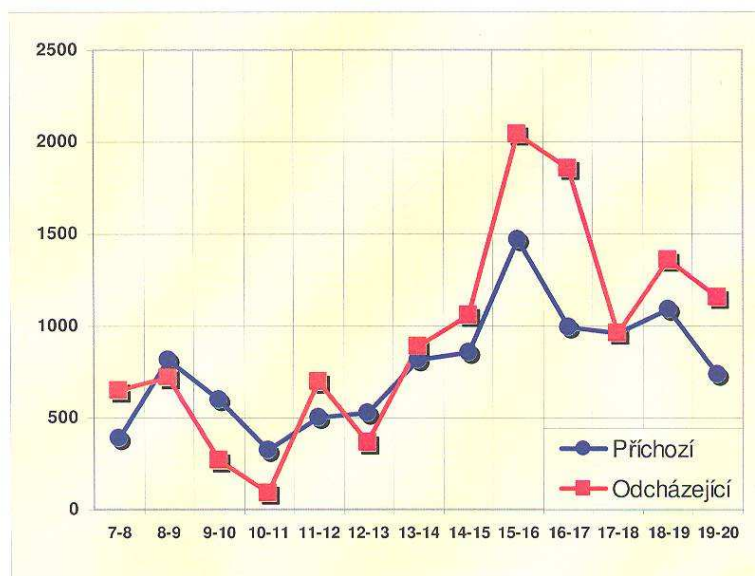
Graf č.26.: Příchozí a odcházející, zastávka tramvaje u metra směr centrum; časový snímek 7-20h



Graf č.27.: Celkový úhrn příchozích a odcházejících, zastávka tramvaje u metra směr Smíchov, 7-20h



Graf č.28.: Příchozí a odcházející, zastávka tramvaje u metra směr Smíchov; časový snímek 7-20h



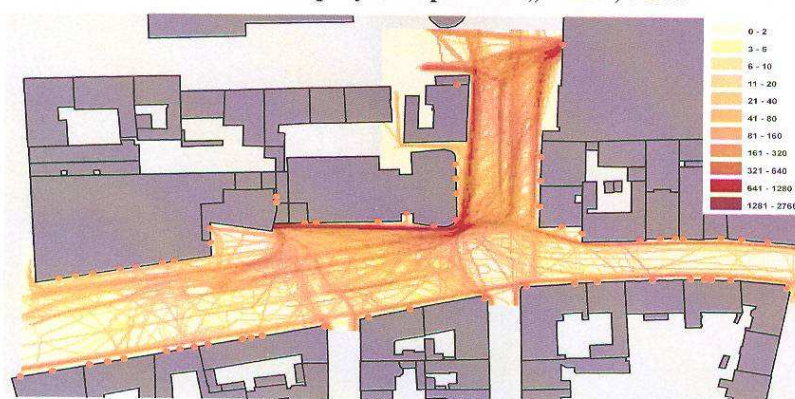
4. Závěry – trasování

Bylo zaznamenáno celkem 1372 tras. Výsledným produktem je soubor mobilních map, na kterých je patrná hustota pohybu ve vymezené oblasti.

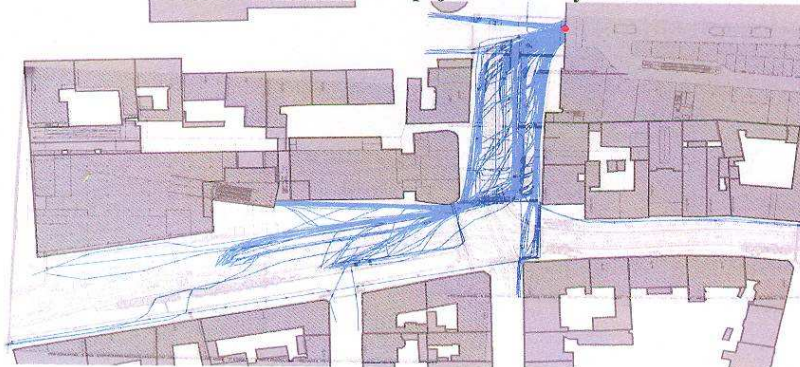
Potvrzuje se známý jev, že většina chodců se drží v blízkosti výrazných linií (fronty domů, hrana schodiště, alej stromů), pouze v případě většího počtu chodců se jejich proud rozvine více do prostoru. Tento jev je ještě více umocněn fyzickým uspořádáním pěší zóny, která je zřetelně rozdělena na část pro pěší a část pro dopravu.

Mapy také zachycují málo využívaná zákoutí, která je třeba dostat pod sociální kontrolu.

Obr. č.2.: Hustota pohybu na pěší zóně „Anděl“; 7-20h



Obr. č.3.: Trasy, které vstupují do OC Nový Smíchov



1. Cíle dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření si klade za cíl zodpovědět základní otázky v několika oblastech: fluktuace v daném prostoru, dopravní dostupnost daného prostoru, dostupnost a kvalita služeb v daném prostoru a názor veřejnosti na sociální problematiku v daném prostoru. Zatímco v první fázi výzkumu jsme byli jen pozorovateli dění v námi vymezené oblasti, cílem dotazníkového šetření bylo vstoupit do interakce s účastníky tohoto dění.

2. Sběr a analýza dat

Sběr dat proběhl ve dnech 3.-10.10. 2006 za účasti vyškolených tazatelů formou standardizovaných 3-5 min. dlouhých rozhovorů (viz příloha – dotazník). Dotazníkové šetření bylo uskutečněno na základě kvótního předpisu, který byl vytvořen podle poměrů v populaci, jak byly zaznamenány v první fázi výzkumu – pozorování. Kvótní předpis věkového rozložení byl vypočten podle publikace „Pohyb obyvatelstva pro r. 2006“ (Vydal Český statistický úřad; 2006), v případě předpisu pro víkendové a všední dny byla kvóta stanovena podle poměru víkendových a všedních dnů v týdnu. Dále byla pěší zóna rozdělena na zóny, v nichž bylo nutno sebrat různé množství dotazníků. Toto rozdělení bylo učiněno podle údajů získaných v první fázi výzkumu – pozorování. Je nutné ještě zmínit, že oblastí Anděla prochází velké množství jedinců, které nelze zastavit z důvodu spěchu. V tomto ohledu se mohou populace ve fázi pozorování a ve fázi dotazníkové šetření lišit (viz analýza pro OC). Všechny závislosti byly zkoumány na hladině významnosti 5%.

3. Fluktuace v oblasti Anděl – jak často do oblasti Anděla přicházíte?

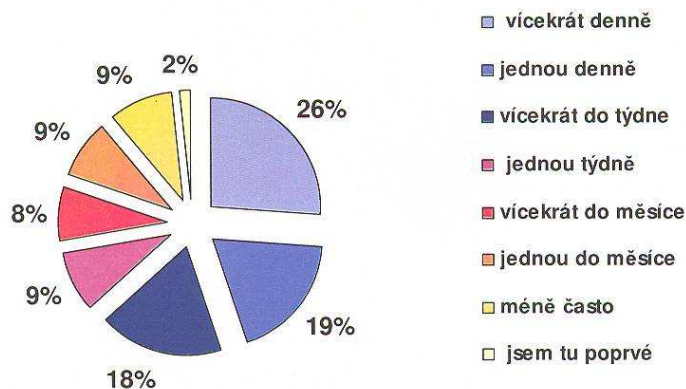
Kvantitativní zákonitosti v případě fluktuace ve vymezené oblasti byly popsány zejména ve fázi pozorování, nicméně i dotazníkové šetření přináší některé zajímavé nové fakty.

V případě otázky „Jak často do oblasti Anděla přicházíte?“ se celá čtvrtina (25,7%) zkoumané populace v oblasti Anděla objevuje vícekrát denně. Intenzita této odpovědi poukazuje na skutečnost, že oblast Anděla je velkou křižovatkou pro cestu do zaměstnání nebo do školy.

Lze vysledovat silnou závislost mezi touto odpovědí a odpovědí na otázku „V jaké denní doby na Anděl nejčastěji přicházíte? – ráno“. Vícekrát denně v tomto případě pravděpodobně znamená ranní cestu do práce a odpolední cestu z práce. Silná závislost existuje i v případě odpovědi – pokaždé jinak. Což opět ukazuje na skutečnost, že Anděl je silně využíván jako přestupní bod pro cesty do centra a z centra Prahy. Jen velmi malá část populace (1,7%) uvedla, že je v oblasti Anděla poprvé.

Zkoumáme – li odpovědi na tuto otázku z hlediska třídících proměnných (pohlaví, věku, času sběru dat, víkendový/všední den) nezaznamenáváme žádné statistické závislosti, nicméně určité náznaky odlišností tu jsou. Například v případě věku je patrné, že ve věkové kategorii 66+ převažuje odpověď 'vícekrát do týdne'.

Graf č.1.: Jak často do oblasti Anděla přicházíte?



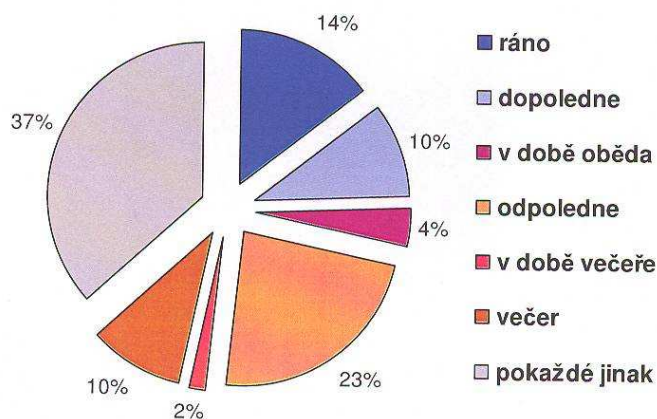
4. Fluktuace v oblasti Anděl – v jaké denní době nejčastěji na Anděl přicházíte?

Nejvíce respondentů (39,4%) na tuto otázku odpovědělo „pokaždé jinak“. Tato skupina respondentů je pravděpodobně z velké části složena z jedinců, kteří oblast Anděla využívají k nepravidelným nákupům, schůzkám a cestám do centra Prahy. Další „v pořadí“ je odpověď „dopoledne“. To je zřejmě dáno skupinou lidí, která odpoledne končí s prací (studenti končí ve škole) a oblast Anděla využívají jako snadno dostupný prostor pro nákupy.

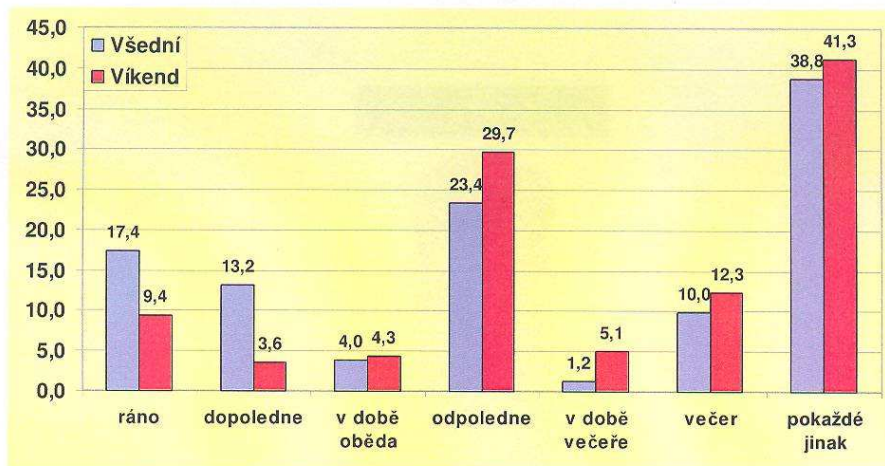
Z hlediska všedních a víkendových dnů klesá statisticky významně často o víkendu oproti všedním dnům intenzita vstupů do oblasti v ranních a dopoledních hodinách.

Zřejmá je souvislost mezi odpovědí na tuto otázku a věkem respondenta. Statisticky významná část jedinců ve věku 66+ navštěvuje Anděl zejména dopoledne, kdy je zde méně lidí. Naproti tomu intenzita vstupů věkové skupiny 15-30 ve stejnou dobu klesá, což je přirozeně dáno tím, že většina respondentů tohoto věku je v tuto dobu ve škole.

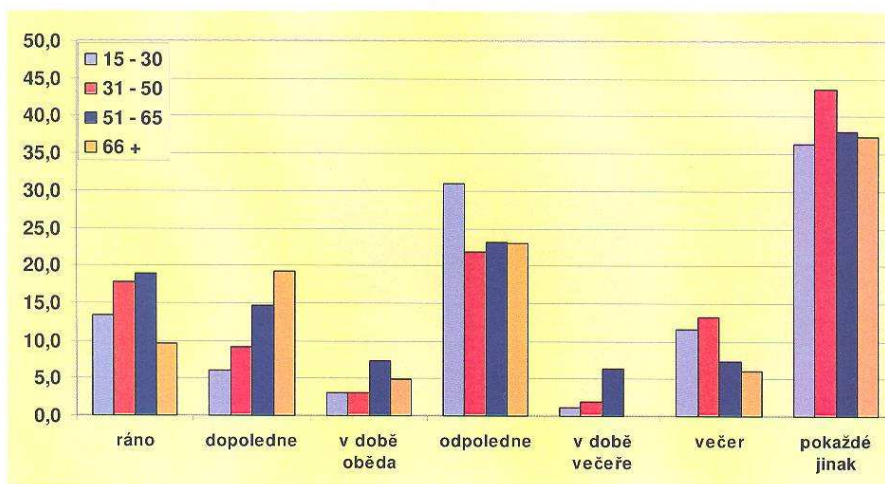
Graf č.2.: V jaké denní době do oblasti Anděla nejčastěji přicházíte:



**Graf č.3.: V jaké denní době do oblasti Anděla nejčastěji přicházíte,
všední/víkendový den (v %):**



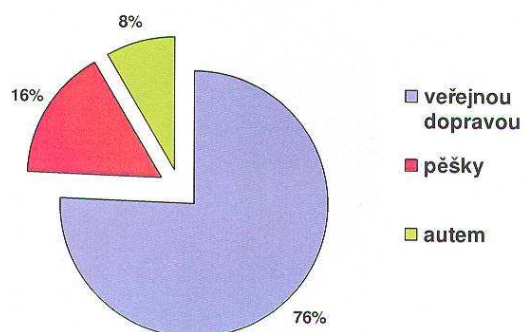
**Graf č.4.: V jaké denní době do oblasti Anděla nejčastěji přicházíte,
dle věku (v %):**



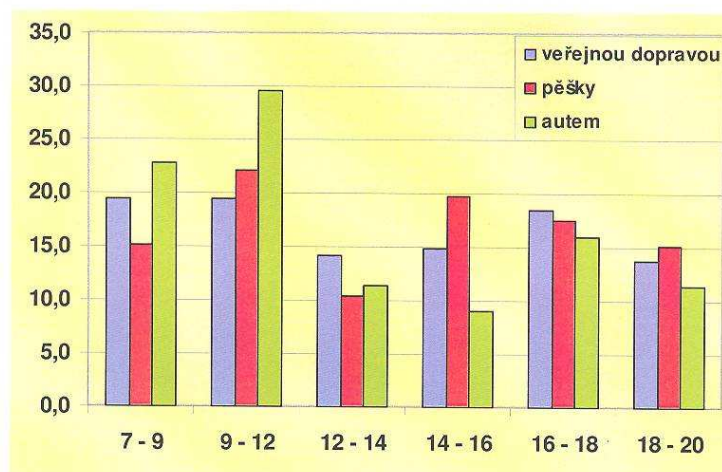
5. Doprava směrem do oblasti Anděla

K dopravě do oblasti Anděla je nejvíce využívána městská hromadná doprava, využívá ji 75,6% ze všech respondentů, 16,1% respondentů přichází pěšky z okolních ulic a jen 8,3% využívá k dopravě na Anděl automobil. Způsob dopravy do oblasti Anděla silně závisí na věku respondenta. Věková kategorie 15-30 statisticky významně často využívá MHD, naproti tomu skupina 30-50 statisticky významně často využívá k dopravě auto. Statisticky významná část věkové kategorie 66+ do oblasti vstupuje pěšky, pravděpodobně jsou to lidé žijící v okolí Anděla.

Graf č.5.: Podíl možností dopravy směrem do pěší zóny Anděl



Graf č.6.: Podíl možností dopravy směrem do pěší zóny Anděl dle časových kategorií (v %)

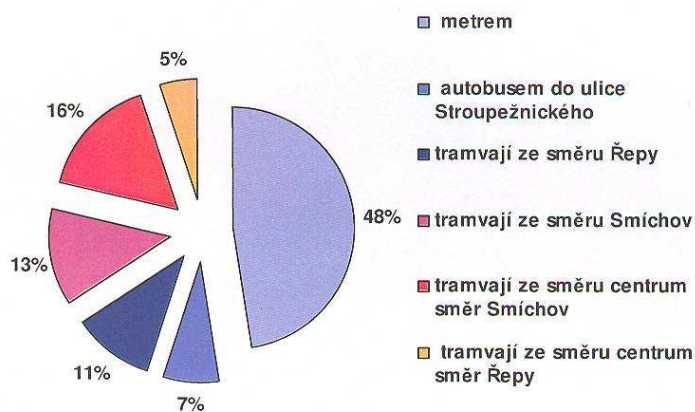


5.1 Doprava směrem do oblastí Anděla – MHD

V případě MHD jsou samozřejmě čísla ovlivněna jízdními řády ve vztahu s přítomností respondentů ve zkoumaném prostoru. Za reprezentativní můžeme považovat úhrnné údaje, nicméně údaje dílčí, za jednotlivé dopravní prostředky jsou spíše orientační.

Nejvíce využívaným hromadným dopravním prostředkem je nepochybně metro, využívá jej 47,5% ze všech respondentů, kteří k dopravě využívají MHD. K dopravě z centra Prahy jsou využívány i tramvaje, především ty, které pokračují směrem na Smíchov (č. 20, 12, 6), což lze interpretovat tím, že tyto linky přijíždějí z oblastí Prahy, kde je obtížnější přestup na metro. Velký statistický rozdíl je v případě linek ze směru od Smíchovského nádraží vzhledem k víkendovým a všedním dnům, kdy využití těchto linek je ve všední den vyšší, což by mohlo poukazovat zejména na skutečnost, že jsou využívány především k cestám do zaměstnání. Naproti tomu jsou o víkendu více využívány tramvaje, které přijíždějí ze směru Řepy. V případě metra lze vysledovat zajímavou závislost s věkem respondenta, kdy skupina 66+ využívá metro statisticky významně méně. Příčina bude pravděpodobně v možné obavě z podzemních prostorů či z nebezpečí pádu na eskalátorech.

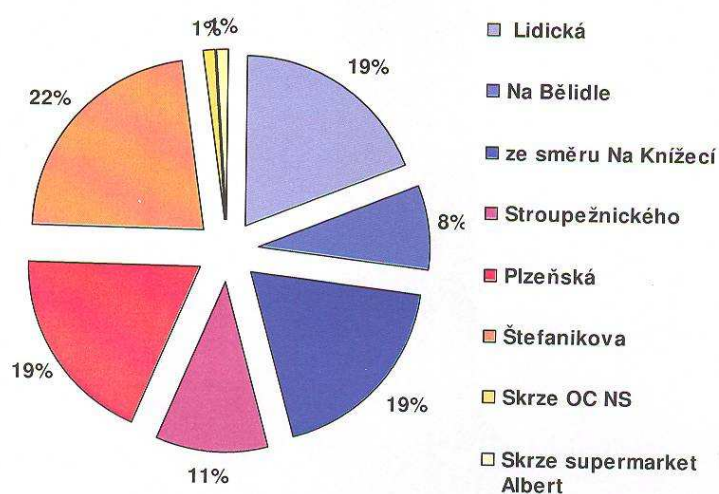
Graf č.7.: Doprava směrem do oblastí Anděla – MHD (v %)



5.2 Doprava směrem do oblasti Anděla – pěšky

Nejfrekventovanější vstupy do oblasti Anděla jsou z ulic Štefánikova (22,4%), Lidická (18,8%) a ze směru Na Knížecí (18,8%), což jsou ulice ve kterých je velké množství služeb. Poměrně nečekané může být nízké procento v případě vstupu z ulice Stroupežnického (10,6%), což je ulice, do které přijíždí velké množství autobusů. Pěšky vstupuje statisticky významná část respondentů z kategorie 66+.

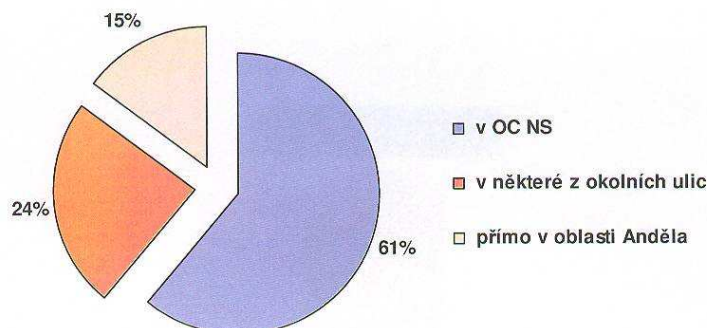
Graf č.8.: Doprava směrem do oblasti Anděla – pěšky; podíl vstupů z ústí ulic (v %):



5.3 Doprava směrem do oblasti Anděla - automobilem

Zde je nutné zmínit, že se poněkud změnilo podmínky parkování v oblasti Anděla, kdy OC NS během analýz zpoplatnilo parkování na svém podzemním parkovišti. Ze získaných dat vyplývá, že v době výzkumu 61% respondentů, kteří se do oblasti Anděla dostali autem, parkovalo v podzemí OC. Tato skutečnost je samozřejmě dána tím, že v době dotazníkového šetření parkování v OC nebylo zpoplatněno a bylo z větší míry než nyní využíváno i „nezákazníky“ OC. Necelá čtvrtina (24,4%) respondentů parkovala v okolních ulicích a cca 14% respondentů uvedlo, že parkují přímo v oblasti Anděla.

Graf č.9.: Podíl možností parkování ze vzorku respondentů, kteří přijíždějí autem (v%):



6. Doprava směrem z oblasti Anděla

Ze získaných dat je naprosto zřejmá závislost mezi způsoby, jakými se respondenti dostávají a odcházejí z vymezené oblasti. Platí, že jedinci, kteří do oblasti vstupují pomocí MHD, také drtivou většinou tuto oblast takto opouštějí. Stejně tak je to i v případě vstupu pěšky a autem. Jen velmi výjimečně jsou tyto způsoby kombinovány. Co se týče způsobů opouštění vymezené oblasti platí podobné statistické závislosti jako v případě vstupů (viz výše). I procentuální poměr využití různých způsobů je velmi podobný (viz tabulková příloha).

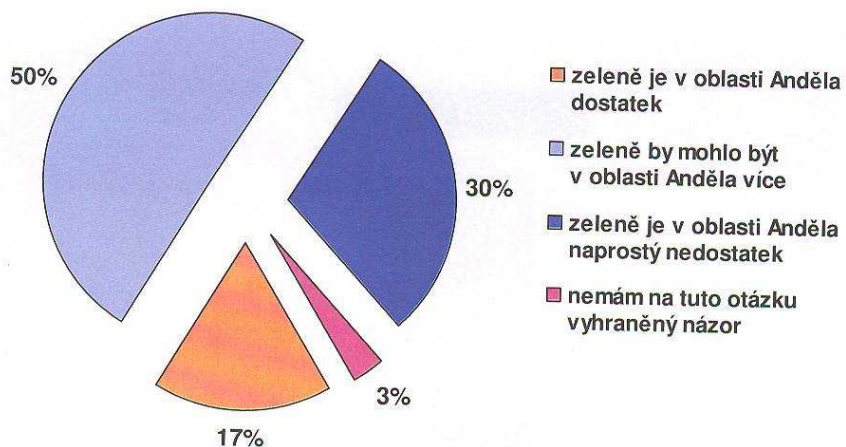
6.1 Doprava směrem z oblasti Anděla – MHD

Při opouštění Anděla pomocí MHD opět převažuje metro, které absorbuje 45,4% respondentů, kteří odjíždějí pomocí MHD. Podobně jako v případě vstupů, lze i zde vysledovat závislost na věku respondenta, kdy věkové kategorie 50-65 a 66+ využívají metro statisticky méně. Naopak kategorie 15-30 využívá metro statisticky prokazatelně více. (rozložení viz tabulková příloha)

6.2 Doprava směrem z oblasti Anděla – pěšky; autem

V případě odchodů z oblasti Anděla pěšky či autem jsou charakteristiky velmi podobné jako v případě příchodů (viz výše)

Graf č.14.: Názor respondentů na problematiku zeleně



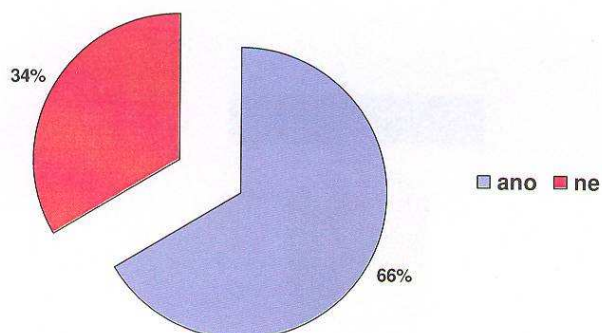
14. Názor na bezpečnost v oblasti Anděla

Poměrně vysoké procento respondentů (33,5%) odpovědělo „ne“ na otázku, zda se cítí v oblasti v oblasti Anděla bezpečně. Výčet skutečností, které respondenti považující za ohrožující je uveden v příloze.

Jednoznačně se v případě této otázky projevuje souvislost s časem, kdy byl rozhovor uskutečněn. Bezpečně se v oblasti Anděla cítí respondenti, kteří byli osloveni dopoledne. Naopak pocit nebezpečí se více projevuje ve večerních hodinách.

Další rozdílnost je patrná, třídíme-li odpovědi z hlediska pohlaví. U žen se oproti mužům jednoznačně projevuje u této otázky statistická tendence volit možnost „necítím se bezpečně“. Lze zde vysledovat vliv toho, že ženy statisticky často uvádějí, že byly v oblasti Anděla okradeny.

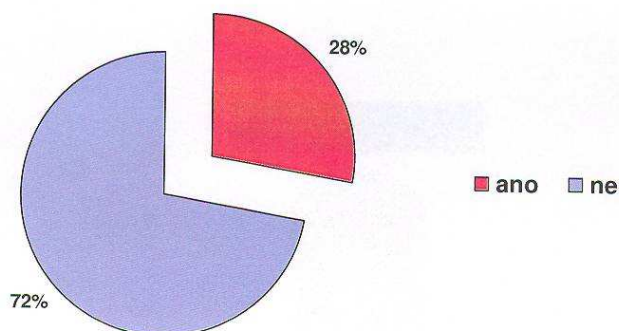
Graf č.15.: Cítíte se v oblasti Anděla bezpečně?



Zajímavá, ale velmi těžko interpretovatelná souvislost se objevuje ve vztahu s otázkou na dostatek služeb. Je statisticky prokazatelné, že ti, kdo volí u této otázky možnost, že v oblasti Anděla spíše není dostatek služeb, volí u otázky na bezpečnost možnost, že se bezpečně necítí. Jak už bylo výše u problematiky zeleně zmíněno, jde pravděpodobně o celkově negativní postoj části respondentů v různých pohledech na vymezenou oblast.

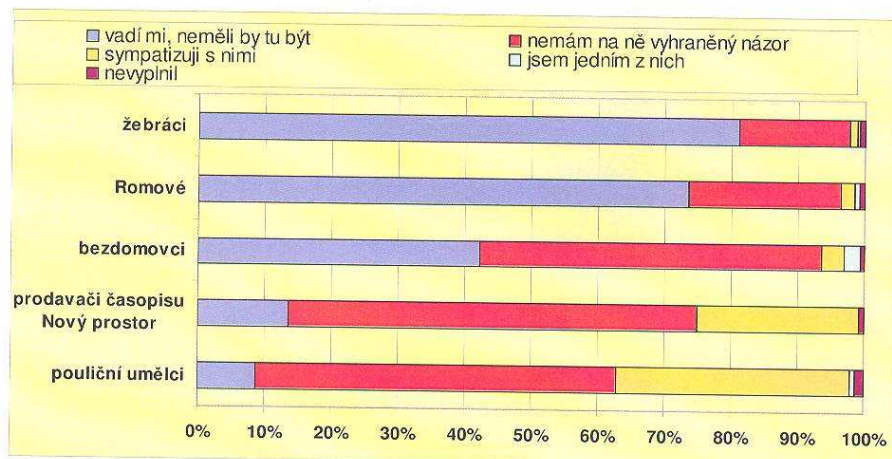
Pocit bezpečí je jednoznačně ovlivněn tím, zda byl respondent nebo někdo koho zná v oblasti Anděla okraden. Ti co byli okradeni nebo někoho takového znají jednoznačně častěji volí možnost, že se v oblasti Anděla necítí bezpečně. V oblasti Anděla bylo okradeno 27,4% respondentů (nebo jejich známých). Další statisticky prokazatelnou příčinou, která ovlivňuje pocit bezpečí v oblasti Anděla jsou různé sociální skupiny, které se v oblasti Anděla vyskytují. Respondenti označují v tomto ohledu za příčinné skupiny žebráky, bezdomovce a Romy. Je velmi pravděpodobné, že respondenti v těchto skupinách spatřují ve větší či menší míře původce kriminální činnosti a proto se jich obávají. Do jaké míry je toto uvažování oprávněné není možné na základě této studie posoudit.

Graf č.16.: Byla jste vy nebo někdo koho znáte v oblasti Anděla okraden?



V dotazníkovém šetření byly zahrnuty ještě dvě zvláštní skupiny, které bývají považovány za sociálně slabší – prodavači Nového Prostoru, a pouliční umělci. V tomto případě můžeme říci, že obě tyto skupiny mají na pocit bezpečí v oblasti Anděla vliv spíše kladný. Lidé, kteří byli někdy v oblasti Anděla okradeni nebo někoho takového znají, volí statisticky významně často, že jsou jim prodavači Nového Prostoru a pouliční umělci sympatičtí. Tuto skutečnost lze interpretovat tak, že okradení respondenti mají určitou zkušenost s kriminální činností sociálně slabších skupin a sympaticky vnímají jakousi snahu prodavačů Nového Prostoru a pouličních umělců o zlepšení vlastních životních podmínek legitimní cestou.

Graf č.17.: Jaký je Váš názor na následující skupiny lidí?



Otázka č.18: Bydliště respondenta

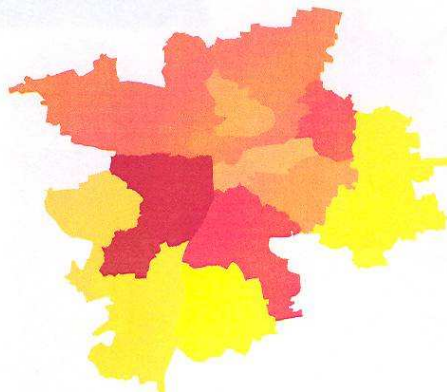
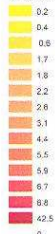
Tab. 1.: Celkový úhrn

	%
Praha 1	4,4
Praha 2	2,2
Praha 3	1,8
Praha 4	6,8
Praha 5	42,5
Praha 6	5,9
Praha 7	2,6
Praha 8	5,5
Praha 9	6,7
Praha 10	3,1
Praha 12	0,2
Praha 13	1,7
Praha 14	0,4
Praha 15	0,4
Praha 16	0,6
mimo prahu	15,0
nevyplnil	0,2
celkem	100

BYDLIŠTĚ RESPONDENTŮ

MĚSTSKÉ ČÁSTI

PROCENTA



Otázka č.19: Vzezření respondenta

Tab. č.1: Celkový úhrn – oblečení

	%
business	11,3
sportovní	6,5
do města - upravené	67,8
do města - neupravené	11,6
do města - neuvedl	1,1
nevyplnil	1,7
celkem	100

Tab. č.2: Vzezření – oblečení; dle věku (v %)

	15 - 30	31 - 50	51 - 65	66 +	celkem
business	21,3	60,7	13,1	4,9	100,0
	8,1	19,6	8,5	3,7	11,6
sportovní	60,0	34,3	5,7		100,0
	13,0	6,3	2,1		6,7
do města - upravené	30,2	32,7	18,3	18,8	100,0
	68,9	63,5	71,3	84,1	69,8
do města - neupravené	25,4	31,7	27,0	15,9	100,0
	9,9	10,6	18,1	12,2	12,0
celkem	30,6	35,9	17,9	15,6	100,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Příloha – mapy

Pozn.

Zdrojová data pro vytváření map jsou sebrána tak, aby bylo možné zobrazit mapy za jednotlivé hodiny.

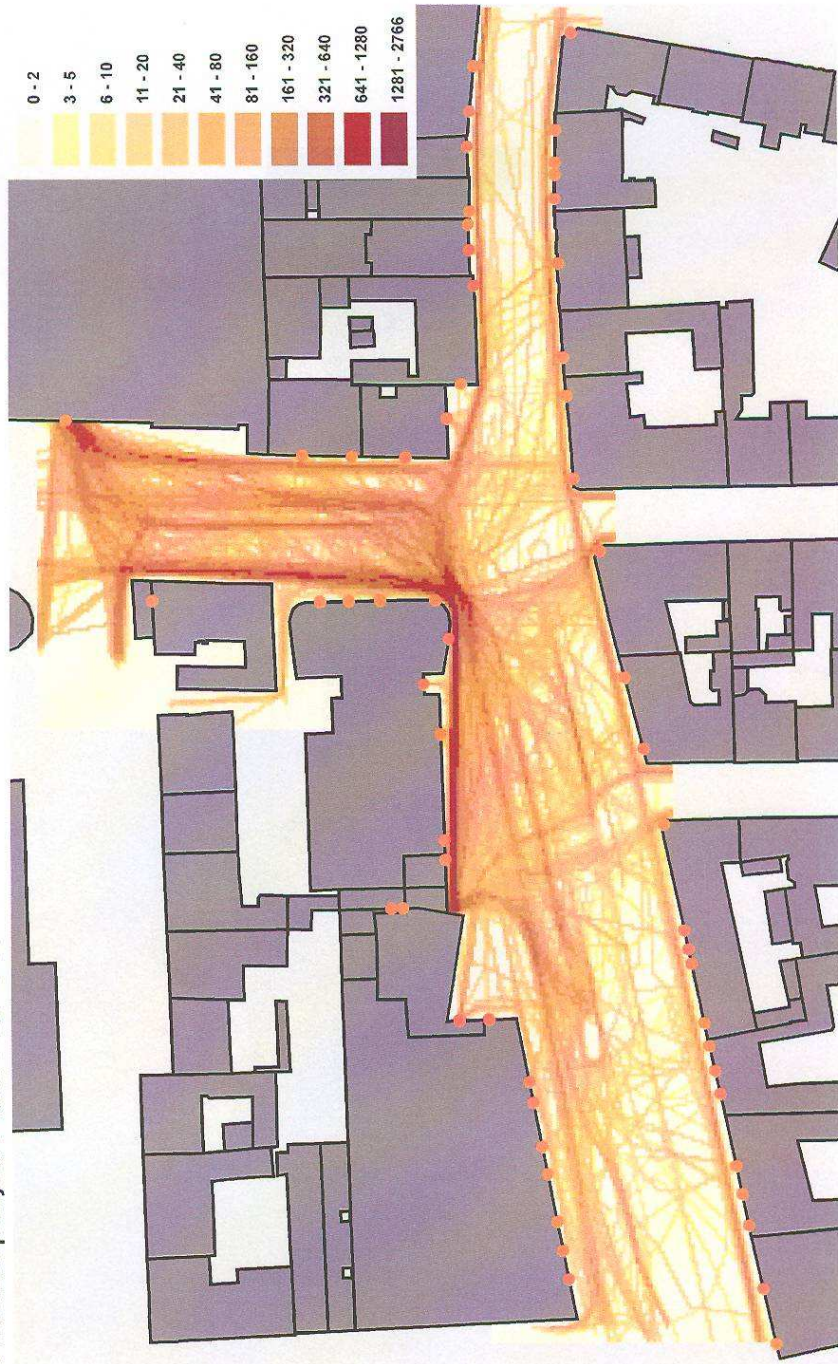
U zaznamenaných tras je i atribut směru , je tedy možné vytvořit mapy zobrazující vstupy a výstupy z budov nebo dopravních prostředků.

Mapy zobrazují i vstupy do obchodů, které jsou zabarveny buď oranžově nebo zeleně dle toho, zda daný obchod má otevřeno v zobrazovaném čase.

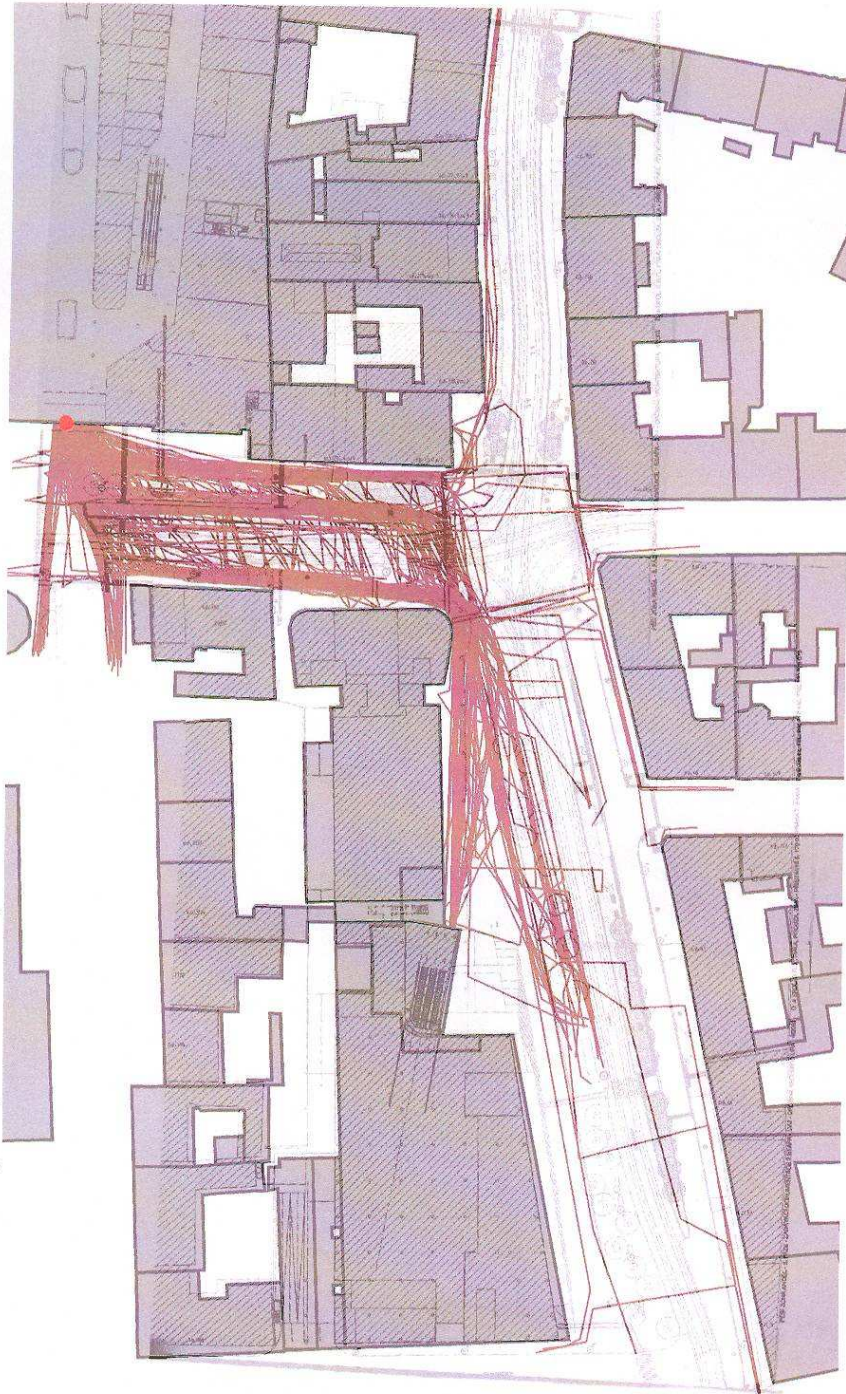
Trasy je možné vztáhnout k nějakému bodu nejen ve smyslu, zda jím procházejí, ale i do jaké vzdálenosti od něj procházejí.

Mapy v této příloze jsou pouze ukázkou některých možností získaných dat.

1. Hustota pohybu v čase 7:00-20:00



2. Trasy vycházející z pasáže OC Nový Smíchov



3. Trasy jdoucí maximálně do vzdálenosti 5m od vchodu do E-Banky

