

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Diplomová práce**

**2013**

**Julie Šteflová**

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Diplomová práce**

**Sociální dynamika a gender v procesu  
suburbanizace**

**Julie Šteflová**

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra sociologie

**Studijní program Sociologie**

**Studijní obor Sociologie**

**Diplomová práce**

**Sociální dynamika a gender v procesu  
suburbanizace**

**Julie Šteflová**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Michal Růžička, Ph. D.

Katedra sociologie

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila pouze uvedeníých zdrojů a literatury.

*Plzeň, duben 2013*

.....

Na tomto místě bych ráda poděkovala PhDr. Michalu Růžičkovi, Ph.D. za odborné vedení mé diplomové práce a za to, že mě ve výzkumu a práci navedl správným směrem. V neposlední řadě bych chtěla poděkovat všem respondentům, kteří mi odhalili své zkušenosti a pomohli vytvořit plnohodnotný výzkum.

## Obsah

<b>1 ÚVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>2 TEORIE .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 Suburbanizace.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2 Suburbanizace versus urbanizace .....</b>	<b>7</b>
2.2.1 Ideál suburbánního prostoru?.....	9
2.2.2 Urban Sprawl.....	11
<b>2.3 Suburbanizace v českém kontextu – satelitní město .....</b>	<b>13</b>
<b>2.4 Časoprostorová dimenze suburbanizace .....</b>	<b>15</b>
2.4.1 Anthony Giddens .....	16
2.4.2 Alfred Schütz .....	18
2.4.3 Torsten Hägerstrand .....	19
<b>2.5 Gender.....</b>	<b>20</b>
2.5.1 Femininita a suburbánní prostor .....	22
<b>2.6 Mladí lidé a senioři v suburbánním prostoru .....</b>	<b>24</b>
2.6.1 Mladí lidé .....	25
2.6.2 Senioři .....	27
<b>2.7 Dopravní dostupnost v suburbánních oblastech .....</b>	<b>29</b>
2.7.1 Dopravní závislost a věk.....	30
<b>3 VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE PRÁCE .....</b>	<b>33</b>
<b>3.1 Výzkumný problém .....</b>	<b>33</b>
<b>3.2 Výzkumná otázka a podotázky .....</b>	<b>34</b>
<b>4 METODOLOGIE.....</b>	<b>34</b>

<b>4.1</b>	<b>Metody výzkumu .....</b>	<b>34</b>
<b>4.2</b>	<b>Respondenti .....</b>	<b>36</b>
4.2.1	Výběr respondentů .....	37
4.2.2	Profily respondentů.....	38
<b>4.3</b>	<b>Průběh výzkumu .....</b>	<b>41</b>
4.3.1	Průběh rozhovorů .....	43
<b>5</b>	<b>ANALÝZA DAT .....</b>	<b>44</b>
<b>5.1</b>	<b>Vyštvaná matka a nespokojená studentka: 2 příběhy ze satelitního města .....</b>	<b>44</b>
<b>5.2</b>	<b>Ženy v satelitním městě.....</b>	<b>47</b>
<b>5.3</b>	<b>Mladí lidé v satelitním městě.....</b>	<b>58</b>
<b>5.4</b>	<b>Senioři v satelitním městě.....</b>	<b>61</b>
<b>5.5</b>	<b>Rozvedení lidé a satelitní město.....</b>	<b>67</b>
<b>6</b>	<b>ZÁVĚRY VÝZKUMU.....</b>	<b>70</b>
<b>7</b>	<b>DISKUZE: ČÍ JE TO VLASNĚ SEN? .....</b>	<b>78</b>
<b>8</b>	<b>ZDROJE .....</b>	<b>81</b>
<b>9</b>	<b>RESUMÉ .....</b>	<b>87</b>





## 1 ÚVOD

Suburbanizace, jakožto proces rozšiřování městských sídel za jejich hranice, je v současné době, po téměř dvacetiletém vývoji, již všeobecně přijímaným fenoménem. Nicméně se často zapomíná, že tzv. satelitní města, jejichž výstavbou se suburbanizace v České republice nejčastěji projevuje, je možné vnímat několika způsoby. Na jednu stranu se jedná určitý typ či způsob bydlení, charakterizovaný například seskupením domů se zahradou či bydlení s absencí občanské vybavenosti. Na druhou stranu lze suburbanizaci vnímat i jako místo, které si zvolily určité skupiny osob (tzv. suburbanité).

Za suburbanizaci lze považovat jak rozrůstání města do okolní venkovské krajiny, spjaté s nerovnoměrným a rozšířeným osidlováním (Sýkora, 2003, pp. 219), tak obecně stěhování obyvatel z vnitřních částí měst do nových oblastí na okraji velkých měst (Horská, Maur, Musil, 2002, pp. 33). Suburbanizace může být chápána i jako „dobrovolná segregace“ obyvatel od okolního světa (Potočný, 2006, pp. 4). Na všeobecnější rovině proces suburbanizace přináší mnoho důsledků. Mezi nejvýznamnější patří například náklady na výstavbu občanské vybavenosti a infrastruktury v okolí suburbánních oblastí, sociální separace obyvatel, závislost na automobilové dopravě a s tím spojený nárůst nároků na životní prostředí (Sýkora, 2003, pp. 26), negativní dopad na dopravu v okolí velkých měst (Pucher 2002) a v neposlední řadě odchod obyvatel s vyšším socioekonomickým statusem ze sídlišť. Důležité jsou však i dopady na mikroúrovni, tedy na každodenní životy suburbanitů. Ty jsou ovlivněné různými strukturálními omezeními (absencí občanské vybavenosti, nedostatečnou infrastrukturou). Díky těmto omezením a nutnosti překonávání vzdáleností mezi místem bydlení a službami či zaměstnáním se vytváří závislost na osobní automobilové dopravě. Tato závislost může limitovat jedince, kteří nemají dostatečné finanční prostředky na provoz automobilu (mladí lidé, osoby, které nevládní automobil). Tito jedinci poté volí alternativní způsoby dopravy

(např. využívají příměstské dopravy). Spoje jsou však často nepravidelné, především mimo dopravní špičku (večerní hodiny, víkend). Kromě nedostatečně propracované infrastruktury je problematické i samotné fungování satelitního města – absence obchodu, hospody (místa setkávání obyvatel), ale i základní občanské vybavenosti (lékaře, pošty, atp.) může znepříjemňovat každodenní život nejen obyvatelům se sníženou mobilitou.

Satelitní město jako nový způsob bydlení se začalo rozvíjet na přelomu druhé poloviny 90. let 20. století a počátku 21. století. Stěhování osob z městské oblasti do příměstské bylo spojeno především se zlepšením situace na bytovém trhu (například usnadnění získání hypoték), což vedlo k tomu, že si bydlení v zázemí velkého města mohlo dovolit čím dál více lidí. Stěhování do zázemí měst je však spojené i s jinými důvody. Mezi tyto důvody lze zařadit například ekonomickou situaci osob či fázi životního cyklu, ve které se osoba nachází (Musil, 1967, pp. 194). Pokud se jedinci nachází ve fázi životního cyklu, kdy si chtějí založit rodinu a zároveň jsou dostatečně ekonomicky zajištěni, volí vystěhování z městského prostoru do prostoru příměstského (Leslie, Richardson, 1961, pp. 900). To je patrné i z věku a postavení suburbanitů, protože se většinou jedná o osoby finančně zajištěné (případně osoby splácející hypotéku), starší 30 let, buď s malými dětmi či plánující rodinu. Zajímavé však je, že i přesto, že dříve bydlení v satelitním městě bylo považováno za atraktivní, v současné době získávají na popularitě spíše nemovitosti v oblasti velkých měst. Tento trend dokazuje množství neobydlených parcel a prázdných domů na prodej, které lze najít téměř v každém satelitním městě. I z výpovědí mladých respondentů je patrné, že dorůstající generace spíše touží po návratu do města a neplánuje v satelitním městě zůstat.

Poměrně neprozkoumanou oblastí v rámci suburbanizace v České republice je role žen v suburbánním prostoru, a především to, jaký vliv má přestěhování do příměstské oblasti na jejich každodenní život.

Do satelitního města se stěhují ženy s různými osudy, ale i v různých fázích životního cyklu – žijí zde jak ženy v domácnosti, ženy na mateřské dovolené, ale i ženy, které jsou zaměstnané na plný úvazek, případně kombinující péči o děti se zaměstnáním. Každá z těchto skupin žen prožívá každodenní život v satelitním městě jiným způsobem, v závislosti na mnoha faktorech (vlastnictví automobilu, závislost na platu manžela, atp.). V tomto kontextu je důležité zmínit pojem tzv. zelená vdova – jedním z možných chápání tohoto fenoménu je skrze definici suburbanizace.cz, projektu katedry geografie Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy:

*„Lidové označení pro manželky bohatých podnikatelů, kteří žijí v rodinných domech v suburbiích. Zatímco muž vyjíždí každé ráno za prací často do centrální části města a vrací se až večer, žena zůstává přes den osamocena v zeleni na okraji města.“<sup>1</sup>*

Výzkum samotný se na nejobecnější rovině věnuje převážně tomu, jak rozdílní lidé vnímají život v satelitním městě rozdílnými způsoby. Navazuje na můj předchozí výzkum z roku 2011 (Šteflová 2011), kde jsem se věnovala tématu sociálních vztahů a konfliktů v satelitním městě. Dalším tématem, kterého se předchozí výzkum dotýkal, byla problematika negativních dopadů procesu suburbanizace na obyvatele satelitních měst. Téma suburbanizace tedy je, i vzhledem k mé vlastní zkušenosti se životem v satelitním městě jako dospívající studentky, pro mě významné. Na základě této zkušenosti jsem jako jednu ze skupin respondentů zvolila mladé jedince, kteří se do satelitního města přistěhovali spolu s rodiči, často nedobrovolně. Vedlejším cílem tohoto výzkumu bylo odhalit, jak život v satelitním městě prožívají suburbanité, a jak je toto prožívání spjato s fází životního cyklu, v níž se nachází (zda satelitní město vnímají jinak lidé v období rané dospělosti a lidé ve středním věku či senioři). Kromě mladých lidí jsem proto provedla

---

<sup>1</sup> [www.suburbanizace.cz](http://www.suburbanizace.cz) (cit. 2.11.2012)

rozhovory i se seniory (s mladými lidmi mají společné to, že mohou mít sníženou mobilitu a jejich nezávislost může být díky tomu omezována) a se ženami, které se nachází v různých fázích životního cyklu (ženy s malými dětmi a ženy s dospělými dětmi).

Výzkum se zaměřoval na dvě základní dimenze: gender (zelené vdovy, případně ženy v domácnosti a zaměstnané ženy) a věk (mladí suburbanité a senioři). V rámci dimenze genderu bylo zkoumáno, jak se liší zkušenost se životem v satelitním městě u zelených vdov (případně žen v domácnosti) v porovnání se zaměstnanými ženami. Věk, jako další dimenze výzkumu, byl důležitý pro porovnání zkušenosti mladých lidí a seniorů se životem v satelitním městě. Tyto skupiny byly pro výzkum mimo jiné zvoleny i proto, že satelitní města jsou často považována za útočiště mladých rodin s dětmi (Gober, Behr, 1982, pp. 372). Mladí lidé a senioři se tomuto popisu vymykají. Senioři jsou navíc považováni za nejméně mobilní skupinu obyvatel, ať už se jedná o život ve městě či mimo něj (Temelová, a kol., 2011, pp. 850).

Vzhledem k tomu, že v důsledku rezidenční suburbanizace dochází k oddělení místa bydliště od míst poskytování služeb či kulturního vyžití, bude se výzkum zaměřovat i na prostorová omezení, která v důsledku tohoto oddělení vznikají. Výzkum se pokusí odhalit, jak hodnotí život v satelitním městě mladí lidé a senioři, a zda používají nějaké strategie pro to, aby se s životem v satelitním městě a jeho negativními důsledky vyrovnali. Je nutné se proto mimo jiné zaměřit i na omezení, způsobená závislostí na veřejné dopravě a nemožností využívat automobilové dopravy. Tato omezení se mohou týkat jak mladých lidí, tak seniorů (způsobeno to může být nedostatkem prostředků či zhoršeným zdravotním stavem). Mladí lidé a senioři poté racionálně volí nejvhodnější způsob každodenního cestování mezi satelitním městem a městem, často si musí svůj den plánovat podle linek příměstských autobusů (což se vztahuje především na mladé lidi).

Předchozí výzkum (Šteflová 2011) odhalil fenomén rozpadu manželství u suburbanitů po přestěhování se do satelitního města. Několik respondentů vypovídalo buď o přímé či nepřímé zkušenosti s rozvodem v důsledku přestěhování se do satelitního města. Rozpad manželství je v této práci zkoumán znovu, jelikož z předchozího výzkumu nebylo zřejmé, zda se v rámci satelitního města jedná o významný jev.

Pro plné pochopení fenoménu suburbanizace v českém kontextu je nutné zaměřit se na jednotlivé zkušenosti obyvatel satelitních měst, kteří svými osudy mohou dokreslit obraz současného satelitního města. Výzkum se pokusí odhalit i případné „deviantní“ případy lidských osudů, které se vymykají idealistické představě o životě v satelitním městě.

## **2 TEORIE**

### **2.1 Suburbanizace**

Procesem suburbanizace rozumíme stěhování osob z vnitřních částí měst do příměstských oblastí (Horská, Maur, Musil, 2002, pp. 33), ale i změnu fyzického a sociálního prostředí v okolí velkých měst (Urbánková, Ouředníček, 2006, pp. 80). K suburbanizaci dochází především příchodem nových lidských aktivit do oblastí mimo zázemí města. Nově vzniklé oblasti jsou poté proměňovány nejen výstavbou nových sídel (satelitních měst v rámci České republiky), ale i změnou infrastruktury (např. výstavbou dálnic).

Další charakteristikou příměstské oblasti je nízká hustota osídlení – tento trend se objevil již například ve 20. letech ve Spojených státech, a zůstal charakteristickým atributem i do dneška. Dále je v příměstských oblastech vyšší podíl nukleárních rodin, které žijí ve vlastních domech. Jak nízká hustota obyvatel, tak služeb, vede poté k tomu, že vznikají vyšší nároky na dopravní spojení. Je tak často náročné vzdálená místa

obsluhovat příměstskou dopravou, obyvatelé jsou tudíž často odkázáni pouze na vlastní automobil, oproti centrálním oblastem je v oblastech příměstských zcela nemožné přemísťovat se pěšky (Gober, Behr, 1982, pp. 373). Neméně důležitým negativním důsledkem je i izolovanost rodin, podporovaná celkovou výstavbou – absence jakýchkoliv veřejných prostor do značné míry znesnadňuje sociální kontakt s cizími lidmi (v satelitních městech lidé navazují kontakty převážně na ulici při venčení psů nebo procházce s dětmi). V příměstských oblastech chybí i restaurace a kavárny, což má za následek to, že rodiny zůstávají spíše na svém pozemku a nesocializují se s okolím (Millerová, 1995, pp. 409). Využívání veřejných prostor je limitováno nejen nedostatečnou občanskou vybaveností, ale i vlastnictvím automobilu – obyvatelé nemají potřebu trávit volný čas na ulici, protože si mohou kamkoliv dojet.

Suburbanizaci však nesmíme zaměňovat za pokračující urbanizaci (Sýkora, 2003, pp. 57), která je spíše rozšiřováním městského jádra. Suburbanizací Sýkora rozumí vytváření nových území, která jsou od města fyzicky vzdálená (nacházejí se mimo urbánní prostor), ale stále na něm z větší části závisí (Sýkora, 2003, pp. 58).

Důsledky procesu suburbanizace lze vypátrat jak na individuální, tak i celospolečenské úrovni. Tyto důsledky jsou způsobovány nejen výstavbou a změnou infrastruktury v okolí velkých měst, ale i samotným působením jedinců, skupin a institucí v suburbánním prostoru. Sýkora (2003) zmiňuje jako jeden ze zásadních negativních důsledků nízkou hustotu zástavby v kombinaci s vysokou prostorovou segregací. Dalším negativním důsledkem je i zvyšování nároků na infrastrukturu a dopravu (Pospíšilová, Ouředníček, 2012, pp. 99). Infrastruktura je často nedostatečná a omezuje tím pádem méně mobilní osoby (mladé lidi, seniory, případně osoby, které nevlastní automobil). Putnam (2000) popisuje i negativa v podobě individualizace a ztráty sociální soudržnosti obyvatel.

Flanagan (Flanagan, 1990, pp. 228) zdůvodňuje stěhování do suburbánních oblastí touhou obyvatel po lepším životním prostředí a prostředí pro výchovu dětí. Vytváří se však bludný kruh, jelikož jedinci se z měst vystěhovávají primárně z důvodu opuštění hektického života, ale stěhují se do oblastí s nedostatečnou infrastrukturou, tudíž nemohou využívat základních služeb. Suburbanité poté absenci služeb považují za limitující prvek.

Ouředníček (2003) suburbanizaci promýšlí i z hlediska změny způsobu života obyvatel, kteří se do příměstských oblastí stěhují. Nově přestěhování obyvatelé suburbánních oblastí často zpětně ovlivňují tyto oblasti díky odlišným způsobům chování či každodenním a volnočasovým aktivitám. Ouředníček tento jev popisuje jako nepřímou urbanizaci (šíření městského životního stylu do oblastí příměstských) (Ouředníček, 2003, pp. 236). Toto je nicméně patrné spíše v suburbánních oblastech, které jsou nějakým způsobem napojené na vesnici či na obec. V případě samostatných satelitních měst se obyvatelé většinou stěhují z většího města, je tedy pravděpodobné, že se budou v satelitním městě pokoušet o podobný způsob života.

## **2.2 Suburbanizace versus urbanizace**

Lze hovořit o dvou základních koncepcích toho, co je suburbánní prostor (Gober, Behr, 1982, pp. 371). Prvním možným vysvětlením je to, že život v suburbánních oblastech vytváří specifický životní styl jejich obyvatel, na základě kterého je definován suburbánní prostor (kulturní definice). V tomto případě jsou suburbánní oblasti charakterizovány v souvislosti s rodinným životem, zaměřením na výchovu dětí a výstavbou domů. Druhým možným vysvětlením je vysvětlení z hlediska právního či politického, kdy je satelitní město definováno na základě předem určených charakteristik (Gober, Behr, 1982, pp. 371). Dodávají, že často dochází ke zmatení pojmů – životní styl obyvatel suburbánních oblastí může existovat i uvnitř centrálních částí měst, a naopak někteří

obyvatelé příměstských oblastí vykazují typicky městský životní styl (Gober, Behr, 1982, pp. 371). V případě suburbánních oblastí lze spíše předpokládat, že obyvatelé příměstských oblastí žijí městským životním stylem. Hlavním důvodem je to, že mnoho obyvatel satelitních měst se přistěhovalo z velkoměsta a pro některé z nich je náročné se adaptovat na život v příměstské oblasti. Je tedy otázkou, co je v tomto případě rozhodujícím faktorem pro to, jaký životní styl lidé volí – zda se jedná o věk (tedy o otázku životního cyklu a prožívání jeho momentální fáze), společenský status nebo naopak, zda se jedná o interakci mezi jedincem a místem v němž žije, které formuje jeho životní styl.

Existují tři dimenze, na základě kterých lze pozorovat rozdílné charakteristiky pro městské oblasti a příměstské oblasti. Jedná se o demografické a socioekonomické charakteristiky obyvatel, strukturální atributy prostorového rozvržení příměstských oblastí a povahu a množství ekonomických aktivit v příměstských oblastech (Gober, Behr, 1982, pp. 372). Nejčastěji se však rozdíl mezi městem a suburbánní oblastí popisuje z hlediska závislosti (strukturálního atributu). Příměstské oblasti jsou ekonomicky závislé na městech, u kterých jsou vystavěné – ať už z hlediska možnost využití služeb či z hlediska nabídky práce. Příměstské oblasti jsou v tomto případě jen noclehárnou mezi dojížděním do zaměstnání, rezidenční oblastí bez vlastní obsluhy (Gober, Behr, 1982, pp. 374). Dalším důležitým aspektem, který odlišuje město od příměstské oblasti, je významná role rodiny a dětí. Města samotná jsou naopak považována za útočiště mladých lidí před tím, než si založí rodinu. Nejčastěji se tedy do příměstských oblastí stěhují mladé rodiny (Gober, Behr, 1982, pp. 372). Lze předpokládat, že v současné době bude v České republice narůstat i počet seniorů v suburbánních oblastech tím, jak jedinci, kteří se přistěhovali do těchto oblastí jako první, stárnou. Je však otázkou, zda se suburbanité po dosažení určitého věku nebudou chtít vrátit zpět do města z důvodu blízkosti služeb jako je obchod či lékař. Tuto otázku však v českém kontextu nelze ještě zodpovědět, jelikož



jedinci, kteří se do satelitního města stěhovali na konci 90. let 20. století, jsou ještě stále ekonomicky aktivní.

Musil (1967) popisuje rozdíl mezi městským a rurálním prostorem na základě hustoty obyvatelstva - městské oblasti se vyznačují v porovnání s rurálními oblastmi vyšší hustotou obyvatelstva. Vztah mezi městem a hustotou obyvatelstva dokonce popisuje jako vztah přímé závislosti, který je nejprokazatelnějším vztahem v rámci demografie lidských sídel (Musil, 1967, pp. 94). Zajímavým ukazatelem, který Musil zmiňuje, je vyšší poměr mužů v rurálních oblastech a vyšší poměr žen v městských oblastech (v Evropě) a dodává, že v případě Asie a Afriky je tomu naopak (Musil, 1967, pp. 95). Pro dosažení stability urbanizačního procesu je nutné dosáhnout rovnováhy mezi počtem mužů a žen ve městě (Musil, 1967, pp. 96). Dalším ukazatelem, na základě kterého lze rozlišit charakteristiky urbánního a rurálního, je věková skladba obyvatelstva, kdy ve městech žije větší podíl ekonomicky aktivních lidí ve středním věku. Musil to vysvětluje nižší plodností městského obyvatelstva a tím, že ve městě žijí lidé většinu sami (Musil, 1967, pp. 100). Nesmíme však zapomenout, že to, co je typické pro rurální oblasti, se nemusí vztahovat i na suburbánní oblasti. Suburbánní oblasti během 60. let 20. století ještě neexistovaly v podobě, v jaké je známe dnes (v podobě satelitních měst). Současná satelitní města dnes totiž v mnohém kombinují rurální a urbánní charakteristiky.

### **2.2.1 Ideál suburbánního prostoru?**

L. Millerová (1995) popisuje ve spojitosti se suburbánním prostorem tzv. suburbánní ideál (idealistická představa života za městem, kde rodiny vychovávají děti a využívají pozitivního vlivu rurálních oblastí, například lepšího životního prostředí). Millerová do kontrastu se suburbánním ideálem dává město, které popisuje jako protiklad, který jedince odrazuje od rodinného života (Millerová, 1995, pp. 396). Nicméně i v případě suburbánního ideálu existují negativa,

například izolace (členové rodiny tráví svůj čas spíše mezi sebou než s ostatními rodinami či se svými sousedy) (Millerová, 1995, pp. 410). Nechyba a Walsh (Nechyba, Walsh, 2004, pp. 177) vysvětlují tuto izolaci spíše tím, že výstavba suburbánních oblastí není uzpůsobena pro vytváření jakéhokoliv veřejného života. Problematické jsou i velké vzdálenosti od veškerých služeb a kulturního vyžití, které mají za následek to, že obyvatelé příměstských oblastí tráví většinu svého času na cestách.

Je možné nalézt suburbánní ideál i v českém kontextu? V současné době lze spíše pozorovat opačné tendence – obyvatelé se během 90. let 20. století do satelitních měst stěhovali s idealistickou představou domku v zázemí velkého města, ale realita idealistická nebyla. Reakce samotných suburbanitů na současný stav výstavby satelitních měst jsou vesměs negativní, jelikož developerské firmy nesplnily výstavbu dle plánů. V některých případech dokonce například vystavěly pizzerii, kterou následně po prodeji většiny pozemků zrušily (Líbeznice u Prahy). V jiných případech trvalo více než 10 let, než se plánovaná výstavba občanské vybavenosti vůbec uskutečnila (Sulice u Prahy). Pokud jsou však satelitní města napojena na původní vesnici či obec a mohou využívat služeb občanské vybavenosti přilehlé obce (Hostivice u Prahy, Průhonice u Prahy), je nespokojenost obyvatel nižší.

Millerová (1995) dodává, že suburbánní ideál je aplikovatelný především na kontext Spojených států – svůj původ má ve Spojených státech 50. let, kdy život za městem skutečně byl snem většiny obyvatel. Nyní je život v suburbii spojován nikoliv s ideálem, ale spíše s rodinnou pospolitostí, kterou život v oblasti izolované od města poskytuje. Zajímavé je, že obyvatelé považují tuto izolovanost za pozitivní – chrání své děti od negativního vlivu městského životního stylu a pomáhají jim udržovat správné rodinné hodnoty (což opět platí spíše pro kontext Spojených států). Millerová (1995) dále zdůrazňuje, že suburbánní ideál neexistuje pouze v představách obyvatel, jelikož i samotná výstavba determinuje

izolovanost rodin od okolního světa a podporuje to, aby spolu rodina trávila co nejvíce času (Millerová, 1995, pp. 405). Izolovanost vzniká v důsledku toho, že rodiny jsou izolované od nižších tříd a rodinná pospolitost se podporuje tím, že nukleární rodiny v rodinném domě jsou izolované od svého okolí.

Důležité je zmínit, že rodiny volí život v příměstské oblasti i z toho důvodu, že předpokládají, že budou obklopeny rodinami se stejným či podobným společenským statutem a vyhnou se tak konfliktům (Bellah a kol., 1986, pp. 180). Obyvatelé si chtějí vytvořit takové prostředí, které bude pro rodinu bezpečné, a které bude udržovat určité standardy v chování. Jako extrémní příklad separace obyvatel určité suburbie lze uvést například *gated communities*, které už lze považovat spíše za enklávy (Millerová, 1995, pp. 408). *Gated communities* můžeme nalézt i v České republice, především v zázemí větších měst a ve vnitřní a vnější oblasti Prahy a Brna. První *gated community* vznikla v polovině 90. let 20. století v oblasti Malá Šárka (Praha – Nebušice). Tato výstavba byla plánovaná a pokoušela se o vytvoření ideálního prostředí – lokalita je v tomto místě zajištěna skrze místní organizaci a školu. Novější výstavbou je TRINITY Garden v Praze – Smíchov (Sýkora 2010). Sýkora (Sýkora, 2010, pp. 94) v případě *gated communities* v České republice zmiňuje, že jsou tyto komunity vnímány většinou společností spíše negativně (z důvodů narušení sociální soudržnosti, vytváření bariér, posilování sociální polarizace). Naopak samotnými obyvateli je tento typ bydlení vnímán pozitivně (díky pocitům bezpečí a sounáležitosti ke skupině).

### 2.2.2 Urban Sprawl

To, jak fyzický prostor determinuje sociální interakce, ale i omezuje každodenní život lidí, zdůrazňuje Burchell a kol. (2002) a popisují tzv. *sprawl*. *Sprawl* považují za rozlehlou výstavbu, ovlivňující jak prostor

kolem sebe, tak i celkovou infrastrukturu (Burchell a kol., 2002, pp. 75). *Urban sprawl* může nabývat několika podob – například podoby tzv. *edge cities* (seskupení osob a ekonomických aktivit na okraje velkých měst), dochází zde k výstavbě kancelářských budov, ale i továren. Tento jev má několik charakteristik – neomezený rozsah, nízkou hustotu obyvatelstva a nedostatečně vystavěnou a naplánovanou infrastrukturu. Zvyšují se tím pádem i náklady na cestování jedinců, konečným důsledkem je celková dekoncentrace center (Burchell a kol., 2002, pp. 13). Nechyba a Walsh (Nechyba, Walsh, 2004, pp. 184-185) dodávají, že *edge cities* vedly k přehodnocení monocentrického modelu města a namísto toho se vytvořil tzv. polycentrický model, kde každé centrum je schopno zaměstnávat své obyvatele.

Pokud bychom chtěli aplikovat pojem *sprawl* na český kontext, nejvíc se *sprawl* přibližuje výstavba napojená na již existující vesnici či rurální oblast. Výše zmíněná negativa, která autoři popisují spíše v rámci kontextu Spojených států, jsou patrná i v rámci České republiky – obyvatelé za cenu života v kvalitnějším prostředí musí dojíždět prakticky za všemi službami či kulturním vyžitím, s čímž je spjatá i obliba automobilové dopravy a její upřednostňování před dopravou veřejnou. Je však nutné zmínit, že v případě dobrého dopravního spojení mezi satelitním městem a městem (vlaková doprava, propracovaná autobusová doprava) lidé často volí možnost veřejné dopravy.

Burchell a kol. (2002) *urban sprawl* kritizují především zdůrazňováním negativ, spjatých s náklady na dopravu, ale i s vytvořením tzv. nepotřebného cestování, které poté negativně ovlivňuje okolní přírodu (Burchell a kol., 2002, pp. 17). Patrná jsou i negativa spjatá obecně se suburbánní výstavbou - nedostatečná infrastruktura, vyšší nároky na životní prostředí, ztráta možnosti využívání otevřeného prostoru a nedostatečná vybavenost službami.

Pavel Hnilička je jedním z autorů, kteří se *urban sprawl* zabývají v českém kontextu. Ve své knize *Sídelní kaše* (2005) *urban sprawl*

popisuje jako sídelní kaši, řídkou zástavbu, která se objevuje především na hranici s velkými městy (Hnilička, 2005, pp. 17). S tím je spjaté využívání okolní krajiny, což vede k mnohým negativním důsledkům (závislost suburbánních oblastí na městě, absence celistvosti).

### **2.3 Suburbanizace v českém kontextu – satelitní město**

Pro zachycení fenoménu satelitního města, výsledku suburbanizačního procesu v České republice, je nutné obrátit se do minulosti a najít kořeny suburbanizace v českém kontextu. Ouředníček (2003) za první projevy suburbanizace na našem území považuje již výstavbu letohrádků v okolí Prahy. Hlavním důvodem stěhování se za hranice velkého města byla, stejně jako dnes, touha po lepším místě pro život. V první polovině 20. století spolu s metropolizací Prahy probíhal rozvoj i v příměstských oblastech. Pražské čtvrtě a okolí se rozpínaly za hranice městského centra jak z důvodu odchodu obyvatel s vyšším společenským statusem do příměstské oblasti (například Černošice), tak i z důvodu rozvoje průmyslové výroby v určitých okrajových částech Prahy (Modřany, Uhřetěves).

Suburbanizace se však díky nástupu komunistického režimu nemohla přirozeně rozvíjet. Proces suburbanizace byl nahrazen komplexní bytovou výstavbou (Ouředníček, 2003, pp. 238). I přes to, že okolí Prahy disponovalo okolím s lepším životním prostředím, neměli ve skutečnosti obyvatelé prostředky na to se za Prahu vystěhovat, a byli odkázáni na život na sídlištích. Tento jev někteří autoři označují jako *kontrametropolizaci* (Hampl, Kühn, 1993, pp. 65). Plánovaná ekonomika tedy podporovala spíše plánování sídelních systémů a suburbanizace se nemohla během socialismu rozvíjet.

Po roce 1989 došlo ke znovuobnovení procesu suburbanizace, a to především díky rozvoji nových rezidenčních lokalit, ale i lokalit s technologickým a komerčním zaměřením (Braun Kohlová, 2012, pp. 68). Ouředníček (2003) vysvětluje, že až v 90. letech 20. století

se suburbanizace začala znovu rozvíjet. Díky změnám ve společnosti docházelo k novému migračnímu chování – v první polovině 90. let 20. století docházelo spíše k nárůstu obyvatel v pražském regionu, nicméně ve druhé polovině 90. let došlo k obrácené migraci, kdy se lidé začali masově stěhovat do zázemí velkých měst (Ouředníček, 2003, pp. 240). V zázemí velkých měst poté začaly vznikat oblasti, které již svými charakteristikami odpovídaly charakteristikám suburbanizovaných oblastí – suburbanizace začala mít rezidenční charakter a v českém kontextu ji popisujeme jako satelitní město.

V důsledku komercializace městských center (a nárůstu turismu) došlo k částečnému přesunutí rezidenčních oblastí za městská centra do suburbánních oblastí. Hrychová a Sýkora (2002) popisují, že právě rezidenční funkce je zásadní v rámci satelitních měst, což však vede k tomu, že ostatní funkce jsou odsunuty a obyvatelé jsou nuceni dojíždět jak za účelem nakupování, tak například do zaměstnání. Důležité je zmínit, že na počátku 90. let 20. století bylo stěhování do suburbánních oblastí charakteristické spíše pro obyvatele s vysokým socioekonomickým statutem. Na konci však 90. let 20. století začali do suburbánních oblastí přicházet i obyvatelé z nižších středních tříd.

Rozvoj satelitních měst s sebou však přináší i negativní důsledky, které působí například na životní prostředí. Jedná se především o zvyšování ekologické zátěže z důvodu nárůstu užívání individuální automobilové dopravy. Braun Kohlová (2012) dodává, že dalším negativním důsledkem je snížení nárůstu užívání automobilové dopravy v centru velkých měst z důvodu naplnění automobilové kapacity velkých dopravních uzlů v období dopravních špiček (Braun Kohlová, 2002, pp. 76). Zvýšený nárůst užívání osobní automobilové dopravy vysvětluje nárůstem cest ve městě, kterými se lze pohybovat, ale i nárůstem počtu automobilů, které přijíždějí z celé republiky i ze zahraničí (Braun Kohlová, 2012, pp. 76).

Díky nízké hustotě zalidnění příměstských oblastí není efektivní zvýšit obslužnost veřejnou dopravou, což vede k vytvoření větších

vzdáleností mezi jednotlivými zastávkami, ale i ke snížené frekvenci spojů. To vše je opět napojeno na zvýšené užívání osobní automobilové dopravy, vedoucí ke zvýšeným nárokům na životní prostředí, ale i k vytváření dopravních omezení z důvodu dopravních kolon. To vše negativně omezuje každodenní život suburbanitů, především těch méně mobilních. Mimo jiné dochází k rozdělení jednotlivých funkcí (rezidenční, komerční), ale i například k nutnosti dojíždět do zaměstnání do zázemí velkých měst. Zázemí satelitních měst jsou ve většině případů vzdálena od možnosti nakupování, kulturního vyžití či zaměstnání, což opět vede ke zvýšení užívání osobního automobilu a k následnému narušování kvality životního prostředí. Špatná infrastruktura a závislost satelitních měst na přilehlých obcích a městech negativně ovlivňuje i každodenní mobilitu suburbanitů, kteří hojně využívají automobilové dopravy. Životní prostředí v okolí je poté znečišťováno a vzniká bludný kruh.

## **2.4 Časoprostorová dimenze suburbanizace**

Pokud chceme detailně zkoumat, zda to, že jedinec žije v suburbánním prostoru má vliv na jeho zkušenosti a jednání, je nutné zjistit, zda vůbec existuje nějaký vztah mezi prostorem a sociálním jednáním.

Prostor lze promýšlet mnoha způsoby, například jako výsledek vztahů a jednání mezi lidmi, prostor v tomto případě určuje identitu osob (Massey 2005). Příkladem toho může být například prostor, v rámci kterého žije určitá skupina jedinců (ať už se jedná o stát, město, či satelitní město). Prostor byl v tomto případě nejprve reálně ohraničen a poté, tyto hranice vytvářely identity obyvatel daného prostoru. Massey (2005) dále zdůrazňuje heterogenitu prostoru – prostor samotný je jednotlivými osobami či skupinami osob vnímán mnoha způsoby. Pokud bychom toto vztáhli na satelitní město, je nahlíženo jiným způsobem

v případě suburbanitů, vystěhovalých suburbanitů a osob, které v satelitním městě nikdy nežily.

Dickens (1990) tvrdí, že pokud přijmeme fakt, že vztah mezi prostorem a jedincem existuje, společným působením ovlivňuje i jedincovo sociální jednání. Dickens popisuje existenci určitých zón, oblastí, kde se soustřeďují určité činnosti (Dickens, 1990, pp. 155). Lidé jsou tak determinovaní v prostoru, stejně jako jejich činnosti. Jakákoliv změna v bydlení tedy vyžaduje určitou úroveň přizpůsobení se novým environmentálním podmínkám, je nutné si najít nové sociální vztahy a vytvořit pouto s novou lokalitou. Navíc, jakékoliv vystěhování vyžaduje překročení hranice určitého sociálního systému a vstup do systému nového, ať už to je národní jednotka, regionální subkultura či sousedství (Brody, 1969, pp. 15). V případě satelitních měst lze hovořit o vytváření nového sociálního systému (*locality*) s vlastními fyzickými hranicemi (*locale*) (Giddens 1984).

Pro to, abychom postihli, jak se obyvatelé adaptují na změnu bydlení, je nutné se zaměřit na individuální strategie jedinců, které využívají adaptaci na prostor. V tomto prostoru se musí pohybovat v rámci určitého časového vymezení. Tyto strategie zahrnují například každodenní plánování ať už na základě cestování za studiem, zaměstnáním či jinými aktivitami (Hallin 1991). V případě suburbanitů jsou tyto strategie více patrné, jelikož jsou jedinci omezováni jak prostorem, tak infrastrukturou, která je nutí si každodenní aktivity rozvrhovat podle časového plánu.

#### **2.4.1 Anthony Giddens**

Dickens se v argumentech, týkajících se vztahu mezi geografickými a sociálními aspekty opírá především o A. Giddense a jeho *teorii strukturace*. Giddensův pojem *locale* (fyzická oblast, která ovlivňuje interakci a má pevné hranice, například škola, zaměstnání) (Giddens, 1984, pp. 375) je ale i sociálně definovaným prostorem, kterým může být



jak dům, tak ulice či město (Giddens, 1984, pp. 118). Je tedy patrné, že fyzický prostor, který nás obklopuje, může hrát významnou roli v každodenním životě jednotlivců a v jejich interakcích.

Giddens (1984) vychází z předpokladu, že každodenní rutinní chování (každodenní sociální činnost) je zakotveno v tradici, a nejedná se o bezmyšlenkovité jednání. Toto rutinní chování vyžaduje neustálou participaci – jedinci jsou dle Giddense aktivní aktéři, kteří rozumí tomu, co činí a mají schopnost sebereflexe. Giddensův aktér má dvě základní vlastnosti – *knowledgeability* (schopnost vědět) a *capability* (schopnost jednat). Obě tyto schopnosti jedinci využívají během každodenního života v praxi. Dle Giddense jsou jedinci aktéry, kteří jednají na základě určitých důvodů, ale jsou schopni i reflexe tohoto jednání (Giddens, 1984, pp. 3). Důležité je zmínit, že aktéři využívají schopností nejen v rámci praktického každodenního vědomí, ale i v rámci diskursivního vědomí a nevědomí – na jednu stranu aktér může racionálně zdůvodňovat příčiny svého jednání, na druhou stranu může diskursivně zdůvodňovat konkrétní akt uskutečněného jednání (Giddens, 1984, pp. 4).

Giddens (1984) dále upozorňuje, že nesmíme zaměňovat racionalizaci (to, jak jedinec rozumí svému jednání) za motivaci (což je spíše potenciál jednat, jsou to obecné plány). Motivy se však z potenciálu jednat mohou změnit a působit v každodenním životě na rutinní jednání.

To, jak jsou jedinci ovlivňováni tím, že jsou lokalizováni v prostoru, je například patrné i v případě výstavby satelitních měst v České republice - nedostatečná infrastruktura, špatné dopravní spojení a omezená občanská vybavenost často negativně ovlivňují jedince jak z hlediska dojíždění do zaměstnání, tak z hlediska kulturního vyžití či mezilidských vztahů. Millerová (1995) popisuje i fenomén rozpadu rodin. Tento rozpad může být důsledkem izolovanosti rodiny od okolí a emočního přesycení, jelikož rodina spolu tráví veškerý svůj volný čas a neseťká se s jinými lidmi (Millerová, 1995, pp. 411-412). Je však důležité se zaměřit i na to, zda rozpad rodin není zapříčiněn ještě něčím jiným, případně zda

se rodiny rozpadají, protože již měly v minulosti problémy (rozpadly by se tedy i ve městě).

Dickens dále používá ve spojitosti s Giddensovým *locale* pojem *locality*, což je lokální sociální systém, který v porovnání s *locale* (prostor vytvořený k určitému způsobu užívání) může být jak ulic, sousedstvím či městem (Dickens, 1990, pp. 3). V případě satelitních měst jsou patrné oba tyto pojmy – lokální sociální systém jako sociální síť vztahů uvnitř satelitního města, kdy je však tento systém zasazen do určitého prostoru, který determinuje jedince, kteří v něm žijí.

Právě dopravní dostupnost mezi městem a přilehlými oblastmi je významným pojítkem, které umožňuje mobilitu obyvatel – obyvatelé tak racionálně volí určité typy dopravních schémat a je možné interpretovat vzorce cestovního chování v rámci struktury měst a suburbánních oblastí.

#### **2.4.2 Alfred Schütz**

Racionalitě lidského jednání se věnuje i Alfred Schütz. Dle Schütze (1976) může mít racionální jednání u jedince několik možných významů. Jednání může být uvážené (*deliberate*), plánované (*projected*), jednání týkající se volby mezi různými prostředky k dosažení cíle. Tyto tři významy se týkají rutinního jednání. Dále rozlišuje jednání rozumné (*reasonable*), logické (týká se jednání, považovaného za logické a rozumné samotným aktérem i vnějším pozorovatelem) a jednání předvídatelné (*predictable*) – vztahuje se ke smyslu jednání jedince, které je patrné zvnějšku.

Uvážené jednání Schütz nevztahuje k rutinnímu jednání (na rozdíl od Giddense), jelikož rutinní jednání probíhá nevědomě a nevztahuje se k racionalitě a uváženosti. Plánované jednání považuje Schütz za rutinní pouze v případě, že slouží k dosažení cílů, je tedy nutné vždy popsat nějaký účel jednání, ke kterému plánování jednání směřuje. V případě

volby mezi jednotlivými prostředky k dosažení cílů Schütz opět nepovažuje toto jednání za racionální, pouze pokud se jedná o vědomé užívání jednotlivých alternativ k dosažení dlouhodobějšího cíle. Rozumné jednání vztahuje k tomu, jak využíváme našich znalostí k tomu, abychom zvládali každodenní situace (na základě předchozích pozitivních zkušeností volíme neoptimálnější prostředky k tomu, abychom úspěšné jednání zopakovali). Logické jednání Schütz také vztahuje ke každodenním situacím, kdy logičnost nějakého jednání vychází ze zájmů aktéra. Předpověditelné jednání Schütz odkazuje spíše k pravděpodobnosti nějakého jednání.

### 2.4.3 Torsten Hägerstrand

Dalším autorem, který nabízí náhled na časoprostorovou dimenzi, je pohled švédského sociálního a ekonomického geografa Torstena Hägerstranda. Ve své knize *What about People in Regional Science?* (1970), podle kterého je základní jednotkou časoprostoru jedinec, klade důraz především na důležitost času u lidských aktivit. Dle Hägerstranda je fyzická oblast kolem jedince zredukována na dvě dimenze – momentální umístění jedince a jeho cílenou destinaci. Ukazuje, jak je působení jedinců v časoprostoru omežováno zvnějšku, nikoliv na základě rozhodnutí samotného jedince. Hägerstrand popisuje tři typy takovýchto omezení: způsobilost, propojování a autoritu. Omezení na základě způsobilosti se váže na biologické předpoklady a fyzický stav jedince (například to, že jedinec fyzicky nemůže být na dvou místech zároveň). Toto omezení je částečně oslabováno používáním automobilů a jiných dopravních prostředků. Omezení na základě propojování se váže na fakt, že jedinci musí být na určitém místě po určitou dobu a být v interakci s určitými lidmi (se kterými jedinec nemusí interagovat dobrovolně – například cestování hromadnými prostředky). Třetí omezení je na základě autority, v případě, že jedinec nemá oprávnění do určitého prostoru vstoupit a je

mu to zakázáno autoritou (vstup do různých oficiálních institucí, ale i vstup do divadla, kina, atp.).

Co se týče vlivu prostoru na sociální život jedinců, je nutné zkoumat, zda má život v příměstských oblastech nějaký vliv, ať už pozitivní či negativní, na mezilidské vztahy a interakci. Sociální vědci byli dlouho přesvědčeni, že proces rezidenční mobility způsobuje rozpad mezilidských vztahů a má negativní dopady především na ty jedince, kteří se stěhují (McAllister a kol. 1993). Je důležité se zaměřit na to, zda tyto dopady skutečně existují, a pokud ano, jaké jsou strategie obyvatel na jejich eliminování (McAllister a kol., 1973, pp. 197). McAllister a kol. vychází především z předpokladu, že stěhování v rámci lokální oblasti nemá na jedince tak rušivý vliv jako například migrace mezinárodní, či migrace mezi urbánním a rurálním prostorem (McAllister a kol., 1973, pp. 198). Důležitá je v tomto případě role žen – dle McAllister a kol. ženy v tradičních domácnostech díky roli matky a manželky nemají takový problém vytvořit si sociální vazby po přestěhování (McAllister a kol., 1973, pp. 198). V případě satelitních měst je patrné, že právě ženy si vztahy vytváří pomocí sociálních agentů, což jsou především děti a psi.

Je však nutné dodat, že lidé jsou zasazeni do širších sociálních kontextů, ve kterých žijí. Lidé existují v určitém prostoru, jak fyzickém, tak sociálním, ale současně s tím interaguje jejich pozice ve společnosti či například zaměstnání, které vykonávají (Dickens, 1990, pp. 55). Sociální život jedince je tak centralizovaný, každodenní aktivity jsou omezené pouze na malé oblasti, ve kterých jedinci fungují. A tyto malé oblasti vytváří jejich sociální zkušenost.

## **2.5 Gender**

Vzhledem k tomu, že část výzkumu se zaměřovala na zkušenosti žen se životem v suburbánním prostoru, je nutné promyslet, jaký je vztah mezi genderem a prostorem. Koncept genderu je v současnosti

jedním z nejvíce diskutovaných témat, a to především v oblasti sociálních věd. Je zkoumán v nejrůznějších společenských oblastech přes rodinu, vzdělání až po nerovnosti v rámci zaměstnání (a lze jej promýšlet i v rámci suburbanizace). Vztahu mezi genderem a urbánním či suburbánním prostorem však není v kontextu České republiky věnován dostatečný prostor.

Aby bylo možné promýšlet roli genderu v rámci suburbánního prostoru, je nejprve nutné definovat hranice pojmu gender. Na gender můžeme nahlížet jako na sociálně konstruovaný, kdy se ženy učí být ženami skrze kulturní vzorce (Beauvoir 1973). Gender tedy existuje pouze ve vzájemných interakcích a percepcích toho, co souvisí a co již nesouvisí s ženským pohlavím. Butler (2004) gender spojuje spíše se slovem „performovat“ či „dělat“. Butler zdůrazňuje, že jedinci nikdy „nedělají“ gender pouze sami a izolovaně, ale spíše vždy v závislosti na ostatních (Butler, 2004, pp. 1). Gender se tak stává reálným až v momentě, kdy je praktikován samotnými jedinci a přijímán jejich okolím, existuje tedy v samotných interakcích jedinců. Gender se v tomto případě vytváří na základě hraní rolí, které jsou poté přijímány okolím.

Na gender však lze nahlížet nejen jako na sociální konstrukt či na akt performance, ale i skrze optiku esencialismu. Genderový esencialismus může nabývat dvou forem (Weatherall 2002). První z nich je biologický esencialismus, který pracuje s předpokladem, že existují přirozené procesy, které jsou spjaté s konkrétním pohlavím (fyzické či anatomické předpoklady). Essentialismus se může projevat i na rovině sociální (modelování, učení se genderu). Existují tedy určité atributy, které náleží danému pohlaví, ať už z hlediska fyzického či sociálního. Essentialismus je však velice snadno zneužitelný, protože přisuzuje jedincům určité vlastnosti, aniž by byla diskutována jedinečnost individuí. Na toto nebezpečí upozorňuje Messerschmidt (1993) a zdůrazňuje, že veškeré teorie, založené

na esencialismu a determinismu, vytváří dichotomie. Tím pádem vznikají snáže i stereotypy, které ovlivňují to, jak o genderu přemýšlíme.

Jak sociálně konstruovaný, performovaný, tak esencialistický gender je spjat s diferenciací rolí. Tato diferenciace může vycházet z jednání, postojů a dispozic jedinců (toho, co je v dané společnosti přijatelné pro dané pohlaví), ale i ze zažitých funkcí jedinců v rámci společnosti (esencialismus). Messerschmidt upozorňuje (Messerschmidt, 1993, pp. 25), že tato diferenciace může vést až k genderové stereotypizaci, kdy se rozdíly mezi muži a ženami ztělesňují na základě představ o odlišnosti pohlaví (sociální konstrukt se stane reálně existujícím).

### **2.5.1 Femininita a suburbánní prostor**

Výše zmíněná genderová stratifikace vychází z předpokladu, že soukromá a veřejná sféra nejsou oddělené světy, ale aspekty stejného sociokulturního systému. Prostorová perspektiva v tomto případě pracuje s různorodostí institucionalizovaných interakcí, které upevňují genderovou stratifikaci a soustředí se na fyzické stránky, ze kterých jsou patrné institucionalizované rodinné, vzdělanostní a ekonomické aspekty (Spain, 1993, pp. 139). Femininitu je však nutné promýšlet i v rámci prostoru fyzického, tedy například prostoru urbánního či suburbánního. To, že ženy jsou vnímány odlišným způsobem než muži, je patrné nejen z hlediska institucionalizovaných pravidel chování, ale i z hlediska fyzického prostoru.

Schwartz (1976) gender v rámci prostoru rozpracovává a promýšlí dichotomie urbánní versus suburbánní skrze dichotomii maskulinita versus feminita. Schwartz popisuje urbánní prostor s odkazem na charakteristiky maskulinity (agresivita, asertivita, intelekt, moc, nebezpečí). Suburbánní prostor je oproti tomu promýšlen ve spojitosti

s femininitou a jejími charakteristikami (domestikací, přírodou a bezpečím) (Schwartz, 1976, pp. 335).

Jak lze tuto dichotomii vysvětlit? Jedním z možných vysvětlení může být například to, že suburbánní oblasti jsou během dne obývány hlavně ženami, které pečují o domácnost – město je oproti tomu považováno za centrum aktivity a veřejné sféry, spjaté s maskulinitou. Dalším možným vysvětlením spojitostí dichotomie město versus suburbie a maskulinita versus femininita může být i samotný charakter aktivit, které se v daných prostorech koncentrují. Saegert (Saegert, 1980, pp. S97) upozorňuje, že k dichotomii urbánní versus suburbánní je možné sklouznout skrze dichotomii veřejné versus soukromé. Dodává, že suburbánní prostor je často spjat s domestikací a soukromím (dům, zahrada). Dům je tedy asociován s domovem a přirovnává se k femininitě. Saegert (1980) porovnává jak urbánní tak suburbánní prostor skrze spokojenost obyvatel, především žen. Co se týče spokojenosti se svým domem, vykazovali v případě obyvatel příměstských oblastí vyšší spokojenost jak muži, tak ženy – zdůrazňovali především prostor pro výchovu dětí, prostor pro volnočasové aktivity. Nicméně ženy, žijící v suburbánních oblastech, v porovnání s městskými ženami nejevily zájem o práci mimo domov (Saegert, 1980, pp. S101). Nejlépe na tom byl v tomto případě muž žijící v příměstské oblasti, který požíval jak výhody rodinného domu, tak výhody toho, že může vykonávat svou práci mimo domov (Saegert, 1980, pp. S104). Výzkum byl sice proveden ve Spojených státech, je však aplikovatelný i na český kontext. Z provedených výzkumů vyplývá (např. Musil 1967), že do příměstských oblastí se stěhují převážně rodiny s malými dětmi, případně manželské páry, které chtějí rodinu založit. Příměstská oblast je oproti oblasti městské preferována jako místo pro založení rodiny, případně výchovu dětí. Dům se zahradou v zázemí velkého města tedy ve vrcholném období suburbanizace v České republice (přelom 90. let 20. století) představoval pro mladé rodiny ideální místo pro život. Negativní důsledky suburbanizace, stejně jako nespokojenost samotných obyvatel však

začínají být stále markantnější. Mladí lidé, kteří v satelitních městech vyrůstali, jsou již s negativními důsledky obeznámeni (vzdálenost, absence pracovních možností, atp.) a volí jiné bytové strategie (především stěhování se do velkých měst).

## 2.6 Mladí lidé a senioři v suburbánním prostoru

Fáze životního cyklu mohou vést k sociálně prostorové diferenciaci a ovlivňovat to, jaké místo pro život jedinci preferují (Novák 2004). Jedinci mohou být v závislosti na fázi životního cyklu, ve které se momentálně nacházejí, omezováni. Tyto limity se mohou týkat jak omezené mobility, snížené fyzické pohyblivosti, absence služeb či nutnosti vytváření každodenního rozvrhu z důvodu nedostatečně fungujícího systému veřejné dopravy (Macešková a kol., 2009, pp. 7). Právě senioři a studenti (mladí lidé) v periferních a suburbánních oblastech jsou považováni za nejohroženější skupiny z hlediska snížené mobility a omezení v každodenním životě. Obě tyto skupiny jsou ve znevýhodněném postavení díky věkové kategorii, v níž se nachází.

Celkově je rezidenční mobilita nejvyšší u mladých rodin a s věkem postupně klesá, což odpovídá jednotlivým fázím životního cyklu. S rozrůstající se rodinou roste i potřeba vystěhovat se a žít ve větším prostoru. Leslie a Richardson (1961) v této souvislosti popisují tzv. *push faktory* (faktory, díky kterým se jedinci rozhodují pro stěhování). Tyto faktory jsou silnější v případě spolupůsobení vzestupné sociální mobility a toho, zda se pár nachází ve fázi, kdy si chce založit rodinu. Pokud jsou oba tyto faktory silné, rodina (pár) se pravděpodobně z města vystěhuje (Leslie, Richardson, 1961, pp. 900). Z tohoto pohledu tedy mění se fáze životního cyklu mají vliv na to, že lidé přestávají být spokojeni se svým bydlištěm a vyhledávají jiné lokality pro život. Hlavním důvodem jsou tedy změny ve velikosti rodiny, věkové struktuře a socioekonomické pozici domácnosti. Nejvýznamnější je právě věk rané dospělosti, kdy u jedinců graduje jejich zaměstnanecký, rodinný a vzdělanostní potenciál. Mladí lidé



se stěhují do měst a zvyšuje se jejich mobilita. Tato křivka začne prudce klesat po přibližně 30. roku věku, kdy mladé rodiny začínají mít děti a stěhují se natrvalo do většího bydliště. Za tohoto předpokladu by bylo možné vysvětlit, proč se do suburbánních oblastí stěhují nejčastěji mladé rodiny s dětmi. Pokud u jednoho nebo obou členů rodiny dojde k vzestupné mobilitě, mohou si dovolit větší prostor pro bydlení, což je v kontextu suburbanizace v České republice právě satelitní město.

Oproti push faktorům existují i *pull faktory* (socioekonomické) (Leslie, Richardson, 1961, pp. 900). Tyto faktory naopak snižují pravděpodobnost vystěhování se do příměstské oblasti (nižší socioekonomický status, bezdětnost, atp.). *Pull faktory* lze však promýšlet i z hlediska toho, zda se jedinec stěhuje z příměstské oblasti zpět do oblasti městské (např. návrat mladých lidí zpět do měst, kdy se kombinuje jak horší ekonomická situace, tak nízký věk pro založení rodiny).

### 2.6.1 Mladí lidé

Mladí lidé se často do suburbánních oblastí přestěhovali nedobrovolně ještě v dětském věku a byli nuceni přetrhat vazby, které si do té doby ve městě vytvořili. Díky vzdálenosti školy od místa bydliště nemohli udržovat intenzivnější vztahy například se svými spolužáky (složitější dopravní dostupnost ovlivňuje i to, zda spolužáci, případně přátelé budou jedince v satelitním městě navštěvovat). Vzhledem k tomu, že většinou se do satelitních měst stěhují rodiny s malými dětmi, mají mladí lidé (kolem 20 let věku) často problém v satelitním městě navázat vztahy se svými vrstevníky. Vzniká tedy ambivalentní problém - na jednu stranu touží po vystěhování se, na druhou stranu nemají často ještě dostatečné finanční prostředky. Znevýhodňovaní jsou však nejen finanční závislostí, ale i dopravní závislostí – díky absenci finančních prostředků

často nemohou pro přepravu využívat automobil a závisí na nedostatečně fungujících spojích příměstské dopravy. Časová flexibilita je v důsledku vzdálenosti místa bydliště od míst aktivit jako je škola či kroužky u studentů, žijících v suburbánních oblastech, velice limitovaná. Studenti, studující ve městě si tedy veškeré volnočasové aktivity musí plánovat na čas bezprostředně po konci vyučování.

Vztahu mezi věkem a prostorovým chováním se věnuje i nedávná studie L. Pospíšilové a M. Ouředníčka *Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy* (2012). Autoři se ve svém výzkumu zaměřili na středoškolské studenty žijící v suburbánních oblastech a zkoumali, jakým způsobem mladé lidi ovlivňuje to, že žijí v suburbánních oblastech, z hlediska využívání volného času v každodenním životě. Studie Pospíšilové a Ouředníčka (2012) při komparaci středoškolských studentů žijících v Praze a studentů žijících v suburbánních oblastech ukázala, že zásadním rozdílem z časového hlediska bylo trávení volného času – pražští studenti se volnočasovým aktivitám věnovali v průměru o 43 minut déle než mimopražští studenti (Pospíšilová, Ouředníček, 2012, pp. 117). Dalším významným rozdílem byla doba strávená spánkem (mimopražští studenti spí denně v průměru o 17 minut méně než pražští studenti), což je způsobeno brzkým vstáváním z důvodu větší vzdálenosti mezi domovem a školou (Pospíšilová, Ouředníček, 2012, pp. 117).

Veškeré výše zmíněné rozdíly byly mladými respondenty zdůrazňovány i v rámci mnou provedeného výzkumu – mladí lidé si nejvíce stěžovali především na nutnost každodenního plánování činností na základě spojů hromadné dopravy. Volnočasové aktivity museli vykonávat bezprostředně po skončení vyučování, případně čekat ve městě, což představovalo další finanční zatížení studentů.

## 2.6.2 Seniori

Vzhledem k faktu, že v posledních desetiletích se demografické stárnutí populace stává stále aktuálnější, je problematika seniorů ve společnosti významným tématem. Autoři (např. Easterlin 1996, Muffels-Ruud 1997) zdůrazňují ekonomické důsledky, spjaté s demografickým stárnutím, a to především zvyšující se náklady na zdravotní a sociální péči seniorů. Poté, vzhledem k těmto zvyšujícím se nákladům a snížené mobilitě seniorů, jsou často z aktivního společenského života exkludováni. Například Muffels-Ruud (1997) v souvislosti s tím popisuje i slábnoucí sociální soudržnost mezi mladými lidmi a seniory z důvodu věkového rozdílu.

Při studování seniorů a obecně procesu stárnutí je důležité zmínit, že právě odchod do důchodu se stává významným bodem, který symbolizuje stáří jedince. A stejně jako jiné demografické faktory může stáří negativně ovlivňovat jedince nejen v rámci každodenního života, ale i v rámci trhu práce. Rabušic (1997) zdůrazňuje, že právě stanovení věkové hranice důchodového věku determinuje to, kdy jedinec vstupuje do stáří (Rabušic, 1997, pp. 17). Významný vliv na průběh stárnutí má především specifické historické období a sociální změna, kterou prošla daná věková kohorta, blížící se k důchodovému věku. Každá kohorta tedy stárne odlišným způsobem a odlišným tempem (Rabušic, 1997, pp. 17). Je tedy zřejmé, že nyní je, i s ohledem na úroveň ekonomické aktivity dospělých jedinců a jejich vzdělání, stáří vnímáno odlišným způsobem než například v dobách socialismu. V současné době je na jednu stranu hranice důchodového věku posouvána stále dál a prodlužuje se doba ekonomické aktivity jedinců, na druhou stranu již starší osoby přestávají být pro zaměstnavatele atraktivní a jejich pracovní pozice nejsou tak stálé.

Bartošová (1997) popisuje dva paradoxy, týkající se současné situace seniorů v českém kontextu. Prvním z nich je snižování hranice odchodu do důchodu na minimum v dobách socialismu. Druhým z nich je

zvyšování hranice odchodu do důchodu a současně pokles poptávky na pracovním trhu, což je charakteristické pro současnou společnost (Bartošová, 1997, pp. 91). Bartošová dále upozorňuje, že první paradox, tedy snižování hranice důchodového věku na minimum, byl způsoben mimo jiné i zdravotním stavem osob, které prožily druhou světovou válku a většinu života trávily ve fyzicky náročných profesích (horník, atp.) (Bartošová, 1997, pp. 92). Nicméně nízký věk odchodu do důchodu a vysoká zaměstnanost umožnily seniorům být aktivní i po vstupu do důchodu – Bartošová zmiňuje, že na konci 80. let 20. století bylo zaměstnáno 10 % osob v poproduktivním věku (Bartošová, 1997, pp. 93). V současné době jsou lidé v poproduktivním věku sice zaměstnáváni, ale na pozice, ve kterých nemají zaměstnanecké jistoty, a zaměstnavatel je může dle potřeby propouštět. Rabušic (1997) zdůrazňuje i nevyrovnané postavení českých a západních seniorů – na rozdíl od západních vrstevníků čeští senioři vstupovali do důchodového věku bez většího kapitálu (způsobeného nemožností soukromého podnikání za socialismu, nutností finančně podporovat své děti po celý život). Jejich životní úroveň byla tedy přímo závislá na výši důchodu.

Jak zmiňuje Muffels Ruud (1997), produktivita osob během jejich aktivního působení na pracovním trhu stoupá, avšak kolem 45. až 55. roku věku se snižuje (Muffels Ruud, 1997, pp. 39). Starší osoby jsou poté na trhu práce diskriminovány, protože mají například omezenou fyzickou výkonnost, případně nejsou tak flexibilní jako mladí lidé. V tomto bodě lze promýšlet vztah mezi věkem a trhem práce i skrze lidský kapitál. Ten jedinec během svého života kumuluje díky zkušenostem, které získá v zaměstnání a ve vzdělávacích institucích (Muffels Ruud, 1997, pp. 40). Problematické je, že pracovníci poté, co dosáhnou určitého věku, jsou vystřídáni mladšími jedinci, kteří mají atraktivnější zkušenosti, jsou produktivnější a mohou nabídnout větší pracovní nasazení.

Postavení seniorů v současné společnosti souvisí i se změnou rodinných uspořádání. Oproti tradičnímu uspořádání (nukleární rodina

a rozšířené příbuzenstvo) dochází k rekonstrukcím rodiny (rozvody, nevlastní rodiče, nevlastní děti). Marshall a kol. (1993) zmiňují, že postavení seniorů v současné době závisí na struktuře rodiny a finančním postavení. To znamená, že v případě, že rodina má finanční prostředky, ale i prostor pro život více generací, sdružuje se ve vícegeneračních domech. Tyto typy domů lze nalézt většinou ve vesnicích, ale v některých případech se vícegenerační domy staví i v satelitních městech.

V případě, že senioři mají sníženou mobilitu (nevlastní automobil), případně nemohou spoléhat na pomoc svých příbuzných, představuje pro ně hlavní znevýhodnění vzdálenost služeb (obchod, lékař). Pokud tedy mají navíc senioři sníženou mobilitu (buď nevlastní automobil, nebo mají zhoršenou pohyblivost a nemohou využívat hromadné dopravy), vzniká pro ně problém absolutní závislosti na pomoci příbuzných či sousedů. Jak již bylo zmíněno výše, někteří senioři však v satelitním městě žijí ve vícegeneračních domech se svými dětmi a nejsou tedy závislí na pomoci okolí. Situace je odlišná i pro seniory, kteří jsou nezávislí jak finančně, tak fyzicky a mohou tedy využívat veškerých výhod života v příměstské oblasti spjatých s volným časem a mobilitou.

## **2.7 Dopravní dostupnost v suburbánních oblastech**

V rámci zkoumání časoprostorového kontextu suburbánních oblastí je nutné se zaměřit na dimenzi dopravní dostupnosti, která může vysvětlit vztah mezi prostorovou dimenzí a individuálním cestovním chováním suburbanitů. Díky zkoumání dopravní dostupnosti a cestovního chování je možné postihnout, jakým způsobem jsou v rámci každodennosti realizovány různé činnosti (kulturní vyžití, dojíždění do zaměstnání, dojíždění za nákupy).

Braun Kohlová (Braun Kohlová, 2012, pp. 34) popisuje, že dopravní dostupnost je ovlivňována různými faktory – hustotou zalidnění, způsobem, jakým jsou v daném místě jednotlivé činnosti rozmístěny, vzdáleností mezi centrem a periferií. Součástí je ale i infrastruktura města a přilehlých oblastí – frekvence spojů, pokrytí spojů a finanční náročnost jednotlivých alternativ využití dopravy. V neposlední řadě je dopravní dostupnost ovlivněna i faktory jako občanská vybavenost v místě bydliště či možnost využití veřejných služeb.

Dopravní dostupnost ovlivňuje každodenní životy lidí, a to především v oblastech, které nejsou natolik dostupné (příměstské oblasti, vesnice). Často, i vzhledem k nízkému počtu přihlášených obyvatel v satelitních městech, obce nevidí důvod, proč posilovat spoje veřejné hromadné dopravy. Obyvatelé musí poté volit individuální strategie dopravního chování. Samotné strategie vychází především ze sociodemografických faktorů jako je velikost domácnosti, počet dětí a dostupnost automobilové dopravy. Dalším faktorem může být i životní styl obyvatel a výše potřeby využití osobní automobilové dopravy pro každodenní aktivity. Zajímavé je, že suburbanité často vědomě akceptují nevýhody spjaté se zhoršenou dopravní dostupností na úkor výhod, které spojují se životem v suburbánní oblasti. Individuální cestovní chování se v neposlední řadě odvíjí i od věku jedince, kdy mladí lidé a senioři jsou považováni za nejméně mobilní, a tím pádem nejvíce znevýhodňovanou skupinu obyvatel.

### **2.7.1 Dopravní závislost a věk**

Doprava v suburbánních oblastech v České republice vždy byla v ambivalentním postavení s využívanou fyzickou oblastí v okolí velkých měst. Na jednu stranu byla dopravní síť v okolí velkých měst výrazně podporována výstavbou silnic a dálnic, na stranu druhou se zvýšily nároky na využívání dopravy vzhledem k tomu, že suburbanité jsou závislí

na používání osobního automobilu (Urbánková, Ouředníček, 2006, pp. 80). Někteří autoři (např. Pucher 2002, Seltzer 2002) dokonce hovoří o tom, že samotní suburbanité vytváří potřebu vlastnictví automobilu přestěhováním se do suburbánních oblastí. V případě studentů je zřejmé, že možnosti využívat osobní automobil jsou limitovány jak z finančního hlediska, tak z hlediska věkového.

Každodenní životy studentů jsou tedy významně omezovány v důsledku závislosti na veřejné dopravě a díky zhoršené dopravní obslužnosti suburbánních oblastí studenti tráví více času v dopravě. V reakci na to se snižuje i jejich frekvence každodenního cestování. Schmeidler (2009) tyto imobilní jedince popisuje jako tzv. automobilové *losers*, kteří jsou negativně ovlivněni nemožností využívat automobilovou dopravu. Mezi faktory, které ovlivňují to, zda je jedinec mobilní či nikoliv, řadí především věk, ekonomický kapitál, ale i pohlaví.

V návaznosti na dopravu je nutné zmínit pojem sociálního prostředí. Puldová a Ouředníček (Puldová, Ouředníček, 2006, pp. 128) sociální prostředí popisují jako soubor prostorů, tvořených určitými sociálními skupinami, toto prostředí tedy existuje v prostoru. Charakter sociálního prostředí je ovlivňován osobami, které daný prostor obývají. Sociální prostory samy o sobě nemusí být prostorově vázané, lze je popsat jako prostory, ve kterých skupiny interagují. Jakýkoliv fyzicky ukotvený prostor má tedy vazbu na každodenní životy lidí. V případě studentů se může jednat o dům, školu, či veřejný dopravní prostředek.

Je patrné, že čas a prostor vytváří významná omezení pro každodennost lidí. Nejedná se však pouze o mladé lidi či o seniory, omezování jsou i jedinci, kteří z nějakého důvodu nejsou dostatečně mobilní či jsou úplně imobilní. Mobilitu lze promýšlet i jako kapitál, mobilita je v tomto případě promýšlena skrze pojem *motilita*, což je vlastně možnost aktuálně participovat na sociálně geografickém prostoru (Kaufmann, Bergman, Joye 2004). Dalšími ohroženými skupinami, jejichž časoprostorová existence je ovlivňována mobilitou mohou být například

osoby, které nevlastní automobil či nemají dostatečné finanční prostředky na to být mobilní.

Temelová a kol. (2011) na základě provedeného výzkumu popisují různé skupiny obyvatelstva, které se s problematikou dojíždění v rámci příměstských oblastí vyrovnávají různými způsoby. Nejsnáze se s problematickou infrastrukturou a velkými vzdálenostmi vyrovnávaly osoby, které byly zaměstnané – veškeré potřebné každodenní aktivity si mohly vyřídit po cestě z práce (Temelová a kol., 2011, pp. 847). Jak se ukázalo i v závěru mnou provedeného výzkumu, nejvíce mobilní byli obyvatelé zaměstnaní na plný úvazek, vlastníci automobil. Je však nutné brát v potaz to, že mobilita v rámci suburbánních oblastí je na jednu stranu jev pozitivní, na druhou stranu nutí obyvatele k tomu, aby veškerý svůj volný čas trávili v dopravě na cestě mezi zaměstnáním a domovem.

I Temelová a kol. (2011), stejně jako Pospíšilová s Ouředníčkem (2012) dochází k podobnému závěru u skupiny studentů v rámci časoprostorového omezení. Absence automobilu, a tím pádem snížená mobilita, představovaly významné omezení, díky kterému byli studenti prostorově vázáni primárně na domov a školu. Temelová a kol. (2011) potvrzují, že nejen studenti, ale i senioři jsou významně omezováni v rámci časoprostoru z důvodu snížené mobility. Z jejich výzkumu vyplynulo, že senioři jsou nejméně mobilní a jejich každodenní aktivity jsou úzce vázány na místo bydliště. Cestování využívají zejména na návštěvu lékaře či případné nákupy. Je však nutné výsledky tohoto výzkumu promýšlet i v rámci satelitního města, které je od okolních obcí skutečně odtržené. Temelová a kol. (2011) prováděli výzkum v periferních oblastech, které však stále měly nějakou vazbu na okolní obce. Proto je nutné zkoumat, zda jsou senioři, žijící v satelitním městě v něčem jiní, a zda mají jiné možnosti, které jim mobilitu v rámci časoprostoru usnadňují. Lze se dále zamyslet i nad tím, zda je vůbec podíl seniorů v satelitních městech významný, a zda se jejich život liší od života jiných seniorů. Poté je možné se zaměřit na to, zda jsou senioři v rámci života



v satelitním městě omezování a využívají nějaké adaptační strategie pro to, aby se s omezeními vyrovnali. Poslední skupinou, která byla v rámci výzkumu Temelové a kol. (2011) zkoumána, byla skupina žen na mateřské dovolené. Autoři odhalili podobné závěry jako mnou provedený výzkum, kdy z obou výzkumů vyplynula významnost vlastnictví automobilu pro každodenní životy žen.

### **3 VÝZKUMNÝ PROBLÉM A CÍLE PRÁCE**

#### **3.1 Výzkumný problém**

Základním výzkumným problémem, na který se tento výzkum zaměřuje, jsou dopady života v satelitním městě na jeho obyvatele z hlediska genderu (komparace zaměstnaných žen a zelených vdov) a z hlediska časoprostoru (vyrovnávání se s důsledky suburbanizace v rámci skupiny mladých lidí a seniorů). Vzhledem k tomu, že původní výzkum (Šteflová 2011) nastínil možný vliv přestěhování se do satelitního města na rozpad rodiny, poslední zkoumanou dimenzí byly mezilidské vztahy. Součástí výzkumu byly ženy, mladí lidé, senioři a osoby, které se rozvedly po přestěhování se do satelitního města. Budou zde rozebrány tři dimenze – dimenze genderu, dimenze věku a dimenze sociálních vztahů.

V rámci dimenze genderu se výzkum zaměřuje na porovnání dvou skupin žen, tzv. zelených vdov a zaměstnaných žen, především z hlediska rozdílných typů omezení (zaměstnané ženy jsou omezovány časově a prostorově z důvodu denního dojíždění do zaměstnání, zelené vdovy, případně ženy v domácnosti, jsou omezovány z důvodu izolace od města).

V rámci dimenze věku se výzkum zaměřuje na specifické dopady na dvě věkové skupiny osob, které se do satelitního města nepřestěhovaly dobrovolně (studenti) nebo v suburbánní oblasti žijí,

ale mají omezenou mobilitu (senioři, ale i studenti). Výzkum bude zjišťovat strategie těchto věkových skupin, které užívají, aby se s negativními důsledky života v satelitním městě vyrovnaly.

Poslední dimenze, a to dimenze sociálních vztahů, se soustředí na to, jak přestěhování do satelitního města ovlivňuje interpersonální vztahy v rámci rodiny. Výzkum bude zjišťovat, zda existuje nějaký vliv suburbánního prostoru na rozpad rodin.

### **3.2 Výzkumná otázka a podotázky**

*Jaké jsou dopady života v satelitním městě na suburbanitu z hlediska genderu, věku a interpersonálních vztahů?*

#### **Výzkumné podotázky:**

1. *Jaká je zkušenost žen s životem v satelitním městě? Jak se liší zkušenost tzv. zelených vdov od zkušenosti zaměstnaných žen?*
2. *Jaká omezení přináší život v satelitním městě mladým lidem a seniorům? Jaké strategie užívají pro snížení negativních důsledků života v satelitním městě?*
3. *Jaký je vztah mezi životem v satelitním městě a rozpadem rodin?*

## **4 METODOLOGIE**

### **4.1 Metody výzkumu**

Provedený výzkum byl výzkumem kvalitativním, základní použitou metodou byla metoda kvalitativního rozhovoru. Na teoretické úrovni existuje mnoho způsobů členění typů rozhovorů – lze je například rozdělovat na základě jejich hloubky a předem připravené struktury. Rubin (2005) dělí rozhovory na nestrukturované rozhovory (otevřené)

a polostrukturované rozhovory (rozhovory, které mají načrtnutá určitá zaměření, přiblížení jednotlivých částí tématu) (Rubin, 2005, pp. 4). Merriam (2009) přidává strukturované rozhovory (předem dané jsou jak otázky, tak jejich pořadí, týká se spíše dotazování na demografické skutečnosti) (Merriam, 2009, pp. 89). Polostrukturované rozhovory popisuje Merriam (Merriam, 2009, pp. 89) jako rozhovory s flexibilním uspořádáním otázek, kdy se výzkumník zpravidla pokouší získat informace o určitých tématech, která jsou pro danou skupinu společná.

V rámci tohoto výzkumu byl na základě literatury vytvořen základní koncept rozhovorů, nejednalo se však o konkrétní otázky, spíše o témata. Pokud budu vycházet z výše zmíněných dělení interview, lze provedené rozhovory popsat jako polostrukturované. U každé zkoumané skupiny jsem načrtla přibližná témata, která jsem považovala za relevantní a v případě, že jsme se k nim s respondentem během rozhovoru nedostali, doptávala jsem se. Téměř všechny rozhovory se často ubíraly jiným směrem, takže se ukázalo jako vhodné nepřipravovat si dopředu konkrétní otázky a postupovat spíše instinktivně. Jak dodává Rubin, provádění kvalitativního rozhovoru je uměním stejně jako vědou (Rubin, 2005, pp. 15). Ne každý výzkumník je schopen provést kvalitativní rozhovor, stejně jako ne každý respondent je ochoten vyprávět. Důležité je, aby byla metoda sběru dat promyšlená skrze zkoumané téma a skrze možnosti, které nabízí.

Tímto způsobem jsem promýšlela i tento výzkum - původně jsem plánovala provádět hloubkové rozhovory, ale existovalo riziko toho, že některá témata a otázky, které byly pro výzkum důležité, by vůbec nezazněly. Některé příběhy však byly natolik zajímavé, že jsem se rozhodla do vyprávění téměř nezasahovat (viz příběh Petry v kapitole 5.1).

Témata, kterých se rozhovor dotýkal, byla částečně spjata s teorií (především genderových teorií a teorií časoprostoru), částečně se témata buď objevovala spontánně, nebo vycházela z mých vlastních zkušeností se životem v satelitním městě nebo z mého předchozího výzkumu. Právě

předchozí výzkum (Šteflová 2011) částečně odhalil téma zelených vdov a rozvedených párů v satelitním městě, které bylo poté zahrnuto i do rozhovorů v rámci tohoto výzkumu.

## 4.2 Respondenti

Respondenti byli vybíráni na základě toho, že buď žijí či v minulosti žili v satelitním městě. Výzkumný vzorek nebyl omezen na konkrétní satelitní město, jednalo se spíše o výběr na základě následujících kritérií:

- V případě žen se jednalo o dvě základní skupiny, jedna skupina žen byla vybrána na základě toho, že jsou ženy zaměstnané (ať už na plný či na poloviční úvazek) a zároveň žijí v satelitním městě (případně v minulosti žily, jednalo by se tedy o retrospektivní vyprávění). Druhou skupinou žen byly ženy v domácnosti (ať už byly v minulosti zaměstnané či nikoliv). Primárním cílem bylo vyhledat tzv. zelené vdovy (ženy, které jsou dobrovolně v domácnosti žijící v satelitním městě, zatímco jejich manžel pracuje na plný úvazek). Průběh výzkumu však odhalil, že typizované zelené vdovy na základě výše zmíněné definice bylo možné nalézt pouze v několika případech, výzkumná skupina byla poté rozšířena celkově o ženy v domácnosti žijící v satelitním městě.
- V rámci druhé výzkumné otázky byly do výzkumu vybrány osoby, žijící v satelitním městě, na základě věkového kritéria. Nejednalo se o konkrétní věkové vymezení – mladí lidé byli vybíráni spíše na základě toho, že například z důvodu studia (ať už na střední či vysoké škole) nemají prostředky na to se ze satelitního města vystěhovat a ze stejného důvodu nemohou využívat osobní automobil. Senioři byli vybíráni na základě toho, že v satelitním městě žijí, ať už jsou odkázáni například na pomoc svých potomků, nebo žijí samostatně. Někteří z respondentů vypovídali i o zkušenostech například svých rodičů či svých potomků, tyto

zprostředkované zkušenosti byly také podstatnou částí tohoto výzkumu.

- Na základě třetí výzkumné otázky byly vybírány osoby, či zprostředkované zkušenosti osob, kterým se po vystěhování do satelitního města rozpadla rodina. Jednalo se jak o zelené vdovy, které se vrátily zpět do Prahy, tak i o muže, kteří zůstali v satelitním městě sami, zatímco rodina se vystěhovala zpět do města. Někteří z respondentů si po rozpadu rodiny vytvořili nový vztah a vrátili se zpět do satelitního města.

Celkově byl proveden rozhovor s 25 respondenty – z toho s pěti ženami v domácnosti (z toho dvě zelené vdovy), s pěti zaměstnanými ženami, s pěti rozvedenými osobami (z toho dvě bývalé zelené vdovy), s pěti studenty a pěti seniory.

#### 4.2.1 Výběr respondentů

Respondenti byli vybíráni na základě několika strategií. První strategií bylo použití letáků, které byly vhazovány do schránek obyvatel v různých satelitních městech v okolí Prahy. Tato strategie byla poměrně neúspěšná, kdy pouze jedna respondentka z přibližně 20 oslovených na leták reagovala. Druhou strategií bylo oslovování respondentů, se kterými byl proveden předchozí výzkum zaměřený na sociální vztahy a konflikty v satelitním městě (Šteflová 2011). Výzkum probíhal v rámci jednoho satelitního města v blízkosti Prahy a zaměřoval se především na to, jakým způsobem si suburbanité vytváří sociální vztahy se svými sousedy a jakým způsobem řeší vzniklé konflikty. S těmito respondenty jsem v období mezi oběma výzkumy zůstala v kontaktu, a proto bylo získávání respondentů skrze tyto původní participanty snazší. Každý z původních participantů byl osloven a dotázán, zda nezná někoho z okolí, kdo by odpovídal cílové skupině, která byla vyhledávána pro tento výzkum. Tato strategie byla v porovnání s původní strategií vhazování letáků velice úspěšná, na základě této strategie byli získáni zbylí respondenti. Tuto strategii lze popsat jako *snowball sampling*.

#### 4.2.2 Profily respondentů

Jana – 53 let, žije v satelitním městě od roku 2000, původně žila s manželem a synem na pražském sídlišti. Po přestěhování pracovala v Praze v administrativě, o práci přišla a nyní žije s manželem, synem (20 let) a nemocnou matkou. Je v domácnosti, studuje dálkově vysokou školu.

Jitka – 36 let, žije v satelitním městě od roku 2001, původně žila pouze s manželem na pražském sídlišti. Nyní má dvě děti (7 a 10 let), manžel dojíždí za prací do jiného města, kde tráví půlku týdne. Je v domácnosti, studuje vysokou školu.

Petra – 33 let, v satelitním městě žila 10 let, 2 děti (4 a 14 let) Původně z přilehlé vesnice, na kterou se napojil satelit, v satelitním městě si našla manžela, se kterým začala v satelitním městě bydlet. V satelitním městě byla dlouhodobě nespokojená z důvodu sousedských konfliktů, po 10 letech se přestěhovala s celou rodinou do Berouna. Zatímco byla na mateřské, v satelitním městě vystavěla soukromou školku.

Lenka – 50 let, v satelitním městě žije od roku 2000, poté, co přišla o zaměstnání je v domácnosti. Žije s manželem, dvě dospělé děti se již ze satelitního města vystěhovaly.

Kristýna – 40 let, v domácnosti, manžel je vysoce postavený diplomat a nepřeje si, aby manželka pracovala. Manžel tráví polovinu měsíce v cizině, respondentka žije s dospívajícím synem. Život v satelitním městě jí vyhovuje, má zde kamarádky a práce jí nechybí. V satelitním městě žije od roku 2005.

Radka – 38 let, podniká spolu s manželem. Mají jedno dítě (7 let), nevyužívají chůvu, většinu týdne s nimi žijí prarodiče, kteří pomáhají s péčí o dítě. Do satelitního města se přestěhovala v roce 2001.

Zuzana – 34 let, právě nastoupila na půl úvazku po mateřské dovolené. Dítě (3 roky) každé ráno vozí do školky ve vedlejší obci, plánuje se vrátit na plný úvazek, až dítě nastoupí do školy.

Pavλίna – 35 let, lékařka na plný úvazek. Do satelitního města se přestěhovala v roce 2002 spolu s manželem, bez dětí. Nyní má dvě děti (4 a 6 let), pracuje na plný úvazek. Manžel tráví polovinu týdne pracovně v jiném městě.

Magda – 44 let, v satelitním městě žije od roku 2000, v roce 2008 prodělala vážnou operaci a od té doby je v domácnosti, manžel je podnikatel. Má dvě děti (16 a 19 let), obě s nimi ještě žijí v satelitním městě.

Martina – 52 let, zaměstnaná na vysoké manažerské pozici na plný úvazek, manžel nezaměstnaný od roku 2012. Do satelitního města se přestěhovala v roce 2001, má dvě dospělé děti, dcera (22 let) s nimi stále žije v satelitním městě.

Katka – 38 let, bývalá zelená vdova, rozvedená, 2 děti (12 a 15 let). Do satelitního města se přestěhovala s manželem a dětmi v roce 2002 a byla zde dlouhodobě nespokojená, bývalý manžel byl podnikatel. V roce 2010 se odstěhovala zpět do Prahy a v roce 2011 se s manželem rozvedla. Nyní žije v Praze a je zaměstnaná v reklamní agentuře.

Tereza – 31 let, bývalá zelená vdova, rozvedená, nemá děti. Do satelitního města se s manželem přestěhovala v roce 2007, neměla zaměstnání a byla v domácnosti. V roce 2009 se vystěhovala ze satelitního města zpět do Prahy.

Martin – 34 let, jedno dítě, pracuje v telekomunikacích, do satelitního města se přestěhoval v roce 2002 s bývalou ženou. Žena byla v satelitním městě nespokojená, přestěhovali se načas zpět do Prahy, poté zvolili opět satelitní město, protože si přáli vychovávat dítě za Prahou. Poté, co se

narodila dcera, se manželství rozpadlo. Respondent se znovu oženil a žije v satelitním městě s novou manželkou.

Jiří – 40 let, podnikatel, dvě děti, rozvedený. Do satelitního města se přestěhoval v roce 2002 s rodinou, manželce se život v satelitním městě nelíbil, v roce 2008 se i s dětmi přestěhovala zpět do Prahy, rozvedla se. Nyní žije respondent v satelitním městě sám, má přítelkyni, která ho navštěvuje.

Michal – 45 let, lékař, pět dětí. Do satelitního města se přestěhoval s manželkou a dvěma dětmi v roce 2001. V roce 2009 se rozvedl, manželka s dětmi se odstěhovala do Prahy. Respondent stále žije v satelitním městě, znovu se oženil, s novou manželkou má 3 malé děti.

Andrea – 25 let, studentka vysoké školy, stále žije s rodiči v satelitním městě, přestěhovala se sem v roce 2003. Studuje a pracuje v Praze. Se životem v satelitním městě je nespokojená, kritizuje především vzdáleností a závislost na osobní automobilové dopravě. Poté, co získá lépe placenou pozici má v plánu se odstěhovat zpět do Prahy.

Monika – 23 let, studentka vysoké školy, žije s rodiči v satelitním městě, přestěhovala se sem v roce 2001. Nevlastní automobil a finančně je zcela závislá na svých rodičích. Chtěla by se vystěhovat zpět do Prahy, ale nemá na to finanční prostředky. Přátele v satelitním městě nemá.

Lucie – 24 let, studentka vysoké školy, polovinu týdne žije v Praze, kde přespává u prarodičů, protože má brigádu v Praze, polovinu týdne žije s rodiči v satelitním městě. Satelitní město však není natolik vzdálené od Prahy, je přímo napojeno na velkou obci, kde jezdí více autobusových spojů, život v satelitním městě tedy nepovažuje za obtěžující.

Tomáš – 19 let, student střední školy, do satelitního města se přestěhoval s rodiči v roce 2001, vlastní automobil, který nejen jemu, ale jeho přátelům – vrstevníkům ze satelitního města, usnadňuje život. V satelitním městě se cítí dobře, má zde přátele.



Milan – 19 let, student střední školy, přítel Tomáše. Do satelitního města se přestěhoval v roce 2001, snadno si našel přátele, často se s nimi schází i na území satelitního města. Se životem v satelitním městě je spokojený.

Táňa – 65 let, důchodkyně, žije s manželem ve dvougeneračním domě s dcerou a její rodinou. Má k dispozici automobil, ale často využívá pomoci rodiny. Na oplátku pomáhají s údržbou domácnosti a hlídáním dětí.

Jirka – 67 let, důchodce, do satelitního města se přestěhoval v roce 2002, kdy měl ještě s manželkou zaměstnání na plný úvazek. Nyní jsou oba v důchodu, ale jsou soběstační, vlastní automobil.

Anna – 68 let, důchodkyně, bývalá disidentka, přestěhovala se s manželem zpět do České republiky z důvodu lepších důchodových podmínek. Jsou soběstační, vlastní automobil, syn zůstal v cizině. Z důvodu dlouhodobého života v cizině má vyšší životní standard a satelitní město v mnoha ohledech kritizuje.

Ondřej – 64 let, důchodce, do satelitního města se přestěhoval s manželkou v roce 2005. Děti již byly dospělé, zůstaly v Praze. Manželka je mladší, je tedy ještě stále zaměstnaná v Praze. Automobil mají jeden, ten však využívá manželka pro cesty do práce.

Marie, 65 let, důchodkyně, vdova, v satelitním městě žije od roku 2002, po smrti manžela (2009) žije sama. Nevlastní automobil, ale necítí se nesoběstačná. Využívá pomoci sousedů, případně veřejné hromadné dopravy. Život v satelitním městě si pochvaluje především z důvodu soudržnosti nejbližších sousedů.

### **4.3 Průběh výzkumu**

Výzkum v terénu probíhal od srpna 2012 do prosince 2012. Jako základní výzkumná metoda byla zvolena metoda polostrukturovaných

kvalitativních rozhovorů. Rozhovory byly prováděny od srpna 2012 do listopadu 2012. Během výzkumu se nevyskytly žádné větší problémy, jediným problémem, zmíněným již v oblasti výběru respondentů, byl samotný začátek výzkumu, kdy bylo zpočátku nemožné nalézt vhodné respondenty.

Co se týče dostupnosti jednotlivých skupin osob, nejdostupnější skupinou byly zaměstnané ženy. Téměř každý z oslovených respondentů z původního výzkumu (Šteflová 2011) znal ve svém okolí minimálně jednu ženu zaměstnanou na plný úvazek, žijící v satelitním městě. Stejně dostupní byli i mladí respondenti, žijící v satelitním městě (studující na střední či vysoké škole). Respondenty z této skupiny bylo snazší oslovit nejen v rámci původních respondentů, ale v rámci mého okolí. Vysvětlit lze tuto skutečnost tím, že se nacházeli ve stejné věkové kategorii, tudíž i celkový průběh rozhovorů probíhal mnohem otevřeněji v porovnání s ostatními respondenty (viz Průběh rozhovorů).

Složitější bylo oslovovat seniory. I přes to, že mi na některé z nich byl poskytnut kontakt, mi mnoho z oslovených seniorů mi účast na výzkumu odmítlo, jelikož mi nedůvěřovali. Nicméně i přes to se mi podařilo některé seniory oslovit, a to skrze již oslovené seniory, se kterými byl proveden rozhovor. I v tomto případě se jednalo o *snowball sampling*.

Co se týče posledních dvou skupin, žen v domácnosti a rozvedených osob, tyto skupiny byly nejméně dostupné. I přes původní předpoklad, že ženy v domácnosti budou zastupovat značnou část respondentů, nebylo jednoduché vhodné respondenty najít. Původním záměrem bylo najít zelené vdovy, které jsou v domácnosti dobrovolně, zatímco manžel pracuje na plný úvazek ve městě. Nicméně každá z oslovených žen, které byly v domácnosti, měla poněkud jiný osud – některé z žen byly v domácnosti nedobrovolně po propuštění ze zaměstnání, některé byly v domácnosti, protože se staraly o děti či o nemocné rodiče. Skupina respondentů tedy byla v průběhu výzkumu rozšířena o ženy v domácnosti celkově. I přes to bylo nalezeno celkem pět zelených vdov.

Osoby, které se po přestěhování do satelitního města rozvedly, tvořily nejméně dostupnou skupinu osob. Problematický byl především samotný charakter dotazování, téma bylo pro některé osoby velmi citlivé a přes to, že by mohly být potenciálními respondenty, odmítly se výzkumu účastnit. I přes to se podařilo provést rozhovor s pěti osobami, kterým se po přestěhování rozpadla rodina, což spolu se zprostředkovanými zkušenostmi jiných respondentů dokreslilo odpověď na třetí výzkumnou otázku, týkající se vztahu mezi rozpadem rodin a přestěhováním se do satelitního města.

#### **4.3.1 Průběh rozhovorů**

V průběhu provádění rozhovorů nenastal žádný významnější problém, nicméně v některých případech průběh nebyl úplně jednoduchý. Vzhledem k věku bylo nejjednodušší a nejpřirozenější dělat rozhovory se studenty, z důvodu minimálního věkového rozdílu mezi respondenty a mnou. Bylo pro mne i snazší pochopit to, jak prožívají omezenou mobilitu, která je v každodenním životě obklopuje. Právě tito respondenti mi v mnohých případech vyprávěli o zkušenostech svých rodičů i prarodičů, což mi později pomohlo v doplnění některých neprobádaných oblastí.

Nejméně otevřená byla skupina seniorů. Jak již bylo výše zmíněno, nebylo snadné je oslovovat, někteří z nich si ani nechtěli vyslechnout, čeho se výzkum týká. Nicméně i mezi těmi, kteří s rozhovorem souhlasili, se nakonec našlo mnoho komunikativních osob, které poté ochotně vyprávěly o své zkušenosti se životem v satelitním městě.

Osoby, kterým se po přestěhování do satelitního města rozpadla rodina, byly na druhou stranu velice komunikativní i přes to, že téma rozhovoru pro ně bezesporu bylo velmi citlivé a předpokládalo se, že nebudou během rozhovoru tolik otevření. Všichni zpovídání respondenti rozhovor po jeho provedení popisovali jako terapeutický.

Co se týče průběhu rozhovoru se ženami, nenastal zde žádný problém – ať už se jednalo o zaměstnané ženy či ženy v domácnosti,

respondentky vždy ochotně odpovídaly na otázky, zároveň byly i schopné samy aktivně vyprávět o svých zkušenostech.

Rozhovory byly po přepisu analyzovány pomocí programu Microsoft Word 2007. Pro analýzu dat, které byly získány z tohoto výzkumu jsem se rozhodla nepoužívat žádný z programů na analýzu dat (například Atlas.ti). Hlavním důvodem bylo to, že používáním programů, které automaticky generují to, co mají výpovědi společné a vzájemně je propojují, hrozí riziko toho, že budeme automaticky spojovat vygenerovaná témata, aniž bychom je dále promýšleli, k datům pak výzkumník nemá tak blízko, jako když je zpracovává ručně. Rozhovory byly navíc polostrukturované (měla jsem předem připravená témata, na které jsem se respondentů doptávala) – tím, že jsem zvolila analýzu formou pročitání a porovnávání rozhovorů, bylo snazší nalézt podobnosti a rozdíly. Zvolila jsem tedy takovou analýzu rozhovorů, kdy jsem jednotlivé rozhovory několikrát po sobě pročetla, vyznačovala si to, co jsem považovala za významné a srovnávala jednotlivé rozhovory. Na tomto základě jsem fenomény, které respondenti zmiňovali často, pojmenovala a zkoumala, jak na daný fenomén nahlíží různí respondenti. Z analýzy bylo patrné, že některá témata se objevovala ve všech rozhovorech napříč všemi skupinami respondentů (například důležitost automobilové dopravy pro každodenní život), některá se objevovala jen u některé skupiny (například strach o dítě u skupiny žen v domácnosti).

## **5 ANALÝZA DAT**

### **5.1 Vyštvaná matka a nespokojená studentka: 2 příběhy ze satelitního města**

Během výzkumu jsem se setkala s příběhy mnoha lidí s různými osudy. Některé příběhy byly natolik zajímavé, že jsem se je rozhodla zveřejnit celé. Jedná se o příběh Petry, která již v satelitním městě nežije a Andrey, studentky, která v satelitním městě vyrůstala. V případě Andrey

se jedná spíše o zachycení celkové zkušenosti mladého člověka, který v satelitním městě vyrůstá od raného dospívání.

*Petra, 33 let*

*„Satelitní město, ve kterém jsem žila, bylo úzce napojeno na vesnici. V této vesnici jsem měla babičku, takže jsem tam jako dítě jezdila na prázdniny, ale bydleli jsme v Praze v řadovém domku. Po smrti babičky jsem ten dům na vesnici zdělila, a už se vlastně nacházel na okraji nově vznikajícího satelitního městečka. Potom, co jsem se tam přestěhovala, jsem pro všechny byla automaticky náplava, i když už jsme se znali z dřívějších. V roce 1996 jsem se teda do nového domku přestěhovala se svým manželem. S manželem jsme si nerozuměli, rozvedli jsme se, ale domek jsem přenechala sestře. Našla jsem si nového manžela, který už byl skutečná náplava z toho satelitu. Všechno se změnilo, ti co mě dřív brali, mě zavrhlí. Manžel totiž podniká a závist byla strašná, každý si myslel, že sedíme na penězích. Oni nechápou, že ty peníze se samy nevydělají. Když jsem byla na mateřský a synovi byly dva, tak jsem si vymyslela mateřský centrum, něco jako školku. Během krátké doby se zaplnila, ale nikdo z místních nepřišel. Dokonce jsem tam měla tři kontroly z hygieny, který na nás někdo z nich poslal. Taky si vzpomínám, že jsem šla jednou s kamarádkou posedět do místní hospody. Hned se ozvalo: „Ty seš ta bohatá, tak nám tady něco kup.“ Anebo třeba když dcera chodila na první stupeň na místní školu, tak bylo divný, že je oblečená jinak, že nemá takovou hnusnou mikinu, co nosily všechny děti, takže jsem jí do ní nakonec musela taky obléct. Nakonec jsme prodali dům a rozhodli se přestěhovat do Berouna, protože je tam anonymita. Sestra si prošla nakonec tím samým a taky utekla do Berouna. Teď bydlíme v mezonetovém bytě, tam se zavřeme a nikdo o nás nic neví, nic neřeší.“*

## **Andrea, 25 let**

*„Do satelitního města jsme se stěhovali v roce 2000, takže úplně na začátku. Když jsme se tam nastěhovali, pamatuju se, že tam nebylo absolutně nic, jen samý bahno z rozestavěných pozemků. A jediný, co si matně pamatuju je to, jak jsem se musela od všech odtrhnout a zvyknout si na každodenní dojíždění do Prahy. Nejdřív to bylo v pohodě, školu jsem měla relativně blízko, ale pak jsem přestoupila na gympl do centra Prahy a vstávání v půl šestý ráno se stalo bohužel každodenní realitou. Každoročně, když napadl první sníh, jsem seděla v autobuse klidně 4 hodiny nebo se taky stávalo, nejlíp o víkendu, kdy jezdí jeden spoj za hodinu, že třeba prostě nepříjel. Největší problém nastal v takovém tom věku kolem maturity, kdy jsem opravdu chtěla občas zajít s kamarádkama někam posedět a musela jsem vždycky jako první domů. I teď, třeba o víkendu, když chci někam jít, musím dopředu počítat s tím, jak mi jezdí autobusy a vyjždět do města o hodinu dřív nebo si rovnou vybrat šest stovek na taxík. Často zůstávám ve městě dýl než bych třeba chtěla jen proto, že mi nenavazuje spoj a musím hodinu a půl čekat na další. Rodiče bohužel nikdy nebyli natolik benevolentní, aby mě odváželi z města autem, jako to dělají u jiných, takže jsem se vždycky musela spolehnout na sebe. Na druhou stranu mě nechtěli pouštět samotnou ze zastávky, takže na mě někdo z rodičů chtěl vždycky počkat. No a umíš si představit, jak trapný to bylo, když jde člověk hodně společensky unavený a jediný co chce, je si lehnout, a čeká na něj táta. Začalo mi natolik vadit i to, že se musím pořád hlásit, když si rozmyslím ten spoj, že jsem začala využívat taxík, ale to se mi sakra prodražilo, to není jako jet z centra na Chodov. Pak i jakýkoliv kroužek nebo nějaká zábava, kterou jsem si po škole chtěla dopřát, byly naplánovaný tak, aby mi to navazovalo, protože neexistovalo a prakticky neexistuje doteď, že bych si během dne mohla domů zajet pro věci. Teď mám sice k dispozici auto, ale to se taky prodraží, a když bych chtěla jet třeba s někým popít, tak je to zapovězený, to si budťo můžu hledat rovnou*

*nocleh nebo jet zpátky sockou. Závidím všem, co nemusí tyhle věci řešit a jakmile budu moct, stěhuju se do Prahy.“*

## 5.2 Ženy v satelitním městě

V rámci zkoumání zkušeností žen, žijících v satelitním městě, v závislosti na tom, zda jsou zaměstnané či v domácnosti, bylo nutné nejprve stanovit, koho lze považovat za zelenou vdovu a zda existuje nějaký rozdíl mezi zelenou vdovou a ženou v domácnosti. Zelenou vdovu popisuje Pavel Hnilička: *„Tak se dnes říká ženám, které zůstávají s dětmi osamocené na okrajích měst, zatímco jejich muži musí trávit přesčasy v práci ve městě, aby mohli splatit investici do vytouženého rodinného domu.“* (Hnilička, 2005, pp. 12). Hnilička tedy zelené vdovy spojuje s určitou izolací a osamocením, je tedy otázka, zda vůbec existuje zelená vdova na základě tohoto ideálního popisu. Zásadním rozdílem mezi ženou v domácnosti a zelenou vdovou by bylo místo bydliště ženy.

V rámci tohoto výzkumu byl proveden rozhovor s pěti zelenými vdovami (ženami, které lze za zelené vdovy na základě výše zmíněného popisu označit). Ve zbylých případech byly respondentky buď zaměstnané na plný či částečný úvazek, případně byly na mateřské dovolené či se staraly o nemocné rodiče. Nebylo snadné určit, v jakém případě je žena zelenou vdovou a v jakém případě je pouze v domácnosti. Významnou roli pro toto určení hrál fakt, že většina zpovídaných žen trávila více než polovinu týdne v domě v satelitním městě sama, protože jejich manželé byli buď na služebních cestách či byli přímo zaměstnaní v jiném městě (v mnoha případech se jednalo o Brno, tedy jiné velké město).

Z výzkumu vyplynuly tři skupiny žen – v první řadě se jednalo o ženy zaměstnané, zde nebylo nutné dalšího popisu. Dále se jednalo o ženy v domácnosti, problematické však bylo to, že ne každá zpovídaná žena v domácnosti byla zároveň zelenou vdovou. Vedle zelených vdov se zde nacházely ženy, které v satelitním městě přes den pečovaly

o nemocnou matku, ženy, které přišly o práci a měly problém s hledáním nového zaměstnání či ženy, které žily v domě v satelitním městě, jelikož pracovaly z domova.

Z výzkumu, provedeného se ženami, žijícími v satelitním městě vyplynulo několik fenoménů, které se za různých okolností dotýkaly všech skupin najednou, v některých případech pouze dvou či jedné skupiny.

Zásadním a často opakujícím se jevem, který vyplynul z rozhovorů se ženami v domácnosti (zelenými vdovami), byla určitá **kompence**, náhrada za to, že se ženy nemohou projevat v zaměstnání, případně se jednalo o smysluplné využití volného času. Ženy volily různé možnosti pro využití volného času, který jim zbýval z toho důvodu, že musely (případně chtěly) zůstat v domácnosti. Důležitou roli zde hrálo především dodatečné vzdělávání, ať už ve formě jazykových kurzů či ve formě studia na vysoké škole. Důvody pro to, že se ženy rozhodly se dále vzdělávat, byly různé. Pro Janu, která je nyní v domácnosti a pečuje o nemocnou matku, bylo propuštění ze zaměstnání po mnoha letech spouštěčem, díky kterému se rozhodla se znovu pustit do studia:

*„Po tom, co mě vyhodili z práce, jsem se pustila do angličtiny a zjistila jsem, že to, co jsem dělala dřív, tak na to je potřeba bakaláře. Kdysi jsem dělala s maturitou stejnou práci, takže kvůli tomu jsem začala znovu studovat.“*

Jitka, kterou lze v určitých směrech považovat za zelenou vdovu (stará se o dvě děti, je v domácnosti, manžel je polovinu týdne pracovně mimo město) na druhou stranu zmiňovala to, že si na mateřské dovolené připadala nevyužitá, a z toho důvodu se rozhodla nejprve pro studium angličtiny, a poté pro studium na vysoké škole:

*„Když jsem zůstala doma, tak jsem si přišla nevyužitá, tak jsem se pustila do intenzivního kurzu angličtiny. Když skončil kurz tak jsme řešili to samý, co s dětma...nevypadlo se být na poloviční úvazek, tak jsem se dala na vejšku.“*

Petra, která sice již není na mateřské dovolené a je zaměstnaná na plný úvazek, vyprávěla o tom, jak v době mateřské dovolené založila v satelitním městě soukromou školku, do které později chodil



i její syn. Hlavním důvodem, proč se rozhodla pro založení soukromé školky, byla především touha po činnosti, po seberealizaci:

*„Když jsem byla na mateřský a synovi byly dva, tak jsem si vymyslela takový mateřský centrum. Musela jsem si to vydobýt od začátku, já prostě neumím bejt doma a sedět.“*

Lenka, žena, která v satelitním městě zůstala poté, co přišla o zaměstnání, vytvořila cosi jako ženský spolek, založený především pro pravidelné schůzky žen v satelitním městě. Jako hlavní důvod opět uváděla seberealizaci a pocit nečinnosti a ztráty smyslu, který se dostavil po ztrátě zaměstnání:

*„Když jsem po dvaceti letech přišla o místo, nastalo takový hrozný prázdno. Děti už byly dávno dospělý, a já nevěděla co si se sebou počít. Tak mě napadlo vytvořit něco jako ženský spolek, kde se budeme moct v satelitu pravidelně scházet a třeba dělat nějakou kulturu nebo koukat na filmy.“*

Nutno dodat, že ať už v případě mateřské školy či ženského spolku zpovídané ženy vytvořily něco, co významně ovlivňovalo život ostatních žen v satelitním městě. Další respondentky, které byly nezaměstnané a v domácnosti, vypovídaly o podobných typech kompenzátorů – ať už se jednalo o hlídání dětí sousedům, vození nákupu starším sousedům či sportovní aktivity.

Dvě respondentky, které byly v domácnosti, trávily polovinu týdne samy s dětmi, protože manželé byli na služebních cestách či dojížděli do zaměstnání na druhý konec republiky. Jednalo se o dobře placené zaměstnání, díky kterému museli manželé obětovat polovinu týdne strávenou v jiném městě. Respondentky vypovídaly o různých strategiích, které volily, aby samotu zvládly:

*„Manžel tráví půlku pracovního týdne v Brně, je to prostě daň za to, že tu můžeme být. Jsem tu většinu týdne na všechno sama, musím skloubit jak to, že vozím děti do školy, tak péči o domácnost. Ale stojí to za to...“ (Jitka)*

*„Muž jezdí často na služební cesty, ale to jezdil i dřív, teď to vnímám samozřejmě trochu jinak, s nemocnou matkou doma a s dospělým synem, který se doma příliš nevyskytuje. Můžu říct, že je mi dost často po večerech smutno.“ (Jana)*

Pavčina, pracující jako lékařka na plný úvazek, trávila většinu pracovního týdne také sama doma, protože manžel jezdí pravidelně na služební cesty. Nicméně na rozdíl od žen v domácnosti nezmiňovala pocity samoty ani časového tlaku:

*„No muže mám sice na půlku tejdne vždycky pryč, ale nějak to ani nevnímám. Hned po práci si vyzvedávám děti, řešíme různý takový ty každodenní starosti a pak se samozřejmě na něho všichni hrozně těšíme na konci týdne, ale jinak si to moc nepřipouštíme.“*

Pokoušela jsem se postihnout, jakým způsobem ženy vnímají rozdíl mezi městem a satelitním městem a zda by byly ochotné se vrátit zpět do města. Dotazovala jsem se jak žen v domácnosti, tak zaměstnaných žen:

*„Já osobně bych se do Prahy nevrátila, a jsem ochotná i obětovat čas tomu, že vozím děti do Prahy do školy. Pro mě je důležitý, aby ty děti vyrůstaly v bezpečí, ve městě bych o ně měla šilenej strach, aby je někde nesrazilo auto a tak...“ (Jitka)*

*„Mně ta Praha stačí takhle každý ráno a večer, kdy jedu do práce metrem. Fakt všechno co potřebuju, tak mám tady v okolí satelitu, a Praha mi opravdu nechybí. Asi jsem na to už stará.“ (Martina)*

*„Hrozně se mi tu líbí, ale nevylučuju, že se budu muset přestěhovat kvůli mámě a tak. Ale neplánuju to v nejbližších letech. Chápu ale, že mladý lidi tu prostě žít nebudou a vrátí se zpět.“ (Jana)*

Dalším fenoménem, který spojoval všechny zpovídané skupiny žen, byl **strach o dítě**, ať už se jednalo o dítě odrostlé či o malé dítě. Tento strach byl patrný především z výpovědí žen, které byly v domácnosti. Zajímavé bylo, že některé respondentky neustále narážely na nebezpečí města a to, že chtějí děti od města ochránit. Jana dokonce přiznala, že je ráda, že se její syn nezapletl s nějakou partou na pražském sídlišti. Tuto izolaci dětí od měst, kterou ženy v satelitním městě chtějí své děti ochránit, zmiňuje i v americkém kontextu i například Millerová (1995). Ženy, které byly zaměstnané, měly děti buď odrostlé či je hlídala chůva, nicméně v případě žen v domácnosti dominoval především strach o malé děti v rámci využívání veřejné hromadné dopravy:

*„Já ty děti začnu pouštět samotný, až třeba až to mladší dítě bude v pátý třídě, takže za dva roky. Mám hrůzu z toho, jak je dcera roztržitá, že by to sama nezvládla, ve městě by to asi bylo jiný.“ (Jitka)*

Jana sdílela strach matek, které se bály pouštět dítě samotné, dokonce svého dospělého syna často vozí automobilem z Prahy:

*„V dnešní době tady když dítě chodí samo, tak rodič trne hrůzou a chápu, že si ty děti do satelitu vozej... Když má syn nějaký večerní akce, tak když nemusím ráno vstávat, tak pro něj sjedu. Uvědomovali jsme si už tenkrát, že není nadšenej z toho stěhování...“*

Je patrné, že jak v případě Jany, tak v případě dalších žen měly ženy výčitky, že děti nedobrovolně vytrhly z vazeb, které si vytvořily v Praze. Snažily se svým dětem nevýhody kompenzovat (nejčastěji tím, že děti přivážely automobilem). Stejně reagovala například Magda, v jejím případě se však kromě výčitek jednalo i o skutečný strach o dceru, která byla v satelitním městě přepadena:

*„Holku mi tu jednou přepadli, nic se nestalo, ale od té doby ji fakt samotnou jít po setmění nenechám. Budťo pro ní jezdíme nebo jí platím taxíka. Všechno lepší než tohle. Víím, že je tu nespokojená a snažím se jí to aspoň nějak vynahradiť...“*

I Lenka popisovala, jak v době, kdy ještě žili s dětmi, se pokoušela dětem usnadnit život v satelitním městě tím, že jim buď půjčovala automobil, nebo je z města a do města vozila:

*„Já jsem to chápala, že jsou vlastně hrozně závislý na tom, že nemají auto a radši než aby se jim někde něco stalo, jsem jim to auto půjčovala. Jako když se vžiju do kůže mladýho člověka v satelitu, tak mi prostě přišlo, že na nás museli mít po přestěhování hroznej vztek...“*

Kromě výše zmíněných fenoménů, spjatých spíše se ženami v domácnosti, se výpovědi všech respondentek do určité míry dotýkaly **péče o domácnost**. Významnou roli pro všechny respondentky hrála určitá výpomoc v domácnosti, ať už pravidelná či nepravidelná. Důležité je zmínit, že se tento jev objevoval jak u žen zaměstnaných, tak u žen v domácnosti. Každá z žen měla vlastní strategie v péči o domácnost, a také si je určitým způsobem obhajovala. Martina, zaměstnaná na plný úvazek s odrostlými dětmi, se pokoušela o domácnost starat sama,

ale z důvodu nedostatku času se musela nakonec uchýlit k najmutí slečny na úklid:

*„Dlouho jsem si to dělala sama, ale nešlo to, až budu doma v důchodu, budu si to všechno zvládat sama si myslím nebo s manželem, teď je to pro mě takhle lepší.“*

Stejně uvažovala i Pavlína, zaměstnaná na plný úvazek s dvěma malými dětmi, která výpomoc při úklidu a hlídání dětí viděla jako nezbytnou daň za to, že si může užívat klidné chvíle s rodinou:

*„Asi je lepší si utáhnout opasek a bejt pro tu rodinu víc než někde žehlit, uklízet a nebejt s nima.“*

Petra, která má malého syna a je zaměstnaná na plný úvazek, si sice platí čtyřikrát týdně výpomoc na úklid, nicméně o syna se stará výhradně sama, nepomáhají jí ani prarodiče. Stejně jako Pavlína se i Petra pokouší získat co nejvíce volného času pro své děti:

*„Já ještě vloni měla zkrácený úvazek, abych si syna odpoledne vyzvedla a mohli jsme být spolu. I proto jsem si najala tu paní, co mi chodí uklízet, takže se odpoledne věnuju těm dětem.“*

Nicméně najímání výpomoci na úklid se netýkalo pouze zaměstnaných žen - Jitka, ačkoliv je v domácnosti, si také najala výpomoc na úklid, kterou potřebovala po zdravotním zákroku:

*„Pak nějak jsem byla na zdravotním zákroku a musela řešit úklid a pak jsem usoudila, proč v tom vlastně nepokračovat, ušetří mi to spoustu času.“*

Je tedy patrné, že ve všech zmiňovaných případech hrálo důležitou roli vyvážení kladů a záporů spjatých s najmutím výpomoci do domácnosti. Hlavním důvodem, na základě kterého si ženy výpomoc najímaly, bylo to, že chtěly získat co nejvíce volného času pro to, aby je mohly trávit především se svými dětmi. V rámci péče o domácnost bylo zajímavé sledovat to, že některé z respondentek měly zkušenost jak s tím, že se musely o dům a rodinu starat při plném zaměstnání, tak s tím, že mohly péči o domácnost porovnat z pohledu ženy v domácnosti. Prvním takovým byl případ Jany, která porovnávala svou zkušenost

z pozice ženy zaměstnané na plný úvazek a z pozice ženy, která pečuje v domácnosti o nemocnou matku:

*„Záleželo to hodně na práci, když bylo klidnější období, tak to nebyl takovej problém. Je pravda, že jsem dělala od sedmi, tak jsem si připadala permanentně nevyspalá, ale dalo se to, ale když toho bylo v práci hodně, tak to bylo horší a bylo i období, kdy jsem měla slečnu, která mi chodila uklízet, protože když si to člověk srovná, že je ochoten to za to dát, tak je to v pořádku.“*

Je tedy patrné, že alternativu výpomoci na úklid Jana zvolila až v krajním případě, kdy se díky zaměstnání nestíhala starat o domácnost. Je zde vidět zajímavý rozdíl především v tom, že se k výpomoci v domácnosti uchýlovaly veškeré ženy, nehledě na to, zda byly zaměstnané či nikoliv. Jana se nyní stará doma o nemocnou matku, není tedy přímo ženou v domácnosti, i přes to výpomoc na úklid již nevyužívá:

*„Dělám takový ty domácí práce, tak s tím seniorem je to tak, že když je třeba koupání, tak to zabere půl dne. Je to o tom, že mám klid a nemusím na ní spěchat, je to v pohodě, když bych chodila do té práce a byla zaměřená na kariéru, tak bych si na tyhle práce někoho najala, teď si to dělám všechno sama.“*

Z výpovědi Jany je i patrné, že to, že díky propuštění ze zaměstnání se o svou nemocnou matku může starat sama, nepotřebuje k tomu žádnou výpomoc. Strategicky si den rozvrhuje tak, aby stihla jak péči o matku, tak péči o domácnost i dálkové studium. Dává s tím do kontrastu kariéru, kde přiznává, že pokud by byla zaměstnaná na plný úvazek, nemohla by se již o svou matku starat. Pokud měla porovnat to, jak žila předtím a jak žije nyní, zdůrazňovala především pozitiva spjatá s volným časem, který díky tomu má. Na druhou stranu přiznala, že nevyklučuje, že v případě návratu do zaměstnání se bude muset z časových důvodů odstěhovat zpět do Prahy:

*„Nevylučuju, že se třeba budu muset vystěhovat do bytu kvůli mamince nebo práci.“*

Pavλίna, která se přestěhovala do satelitního města jako zaměstnaná žena a až poté byla s dětmi na mateřské (nyní je však opět zaměstnaná), při porovnávání života coby žena v domácnosti a života

jako zaměstnaná žen zdůrazňovala nedostatek času, který ji donutil k tomu, že si našla paní na úklid, která jí dělá zároveň chůvu. Své rozhodnutí racionalizuje především tím, že jako žena na mateřské zvládala péči o domácnost s přehledem, zatímco jako lékařka nedokáže péči o domácnost se zaměstnáním skloubit i přes to, že jeden den v týdnu nepracuje:

*„Teď když už zase pracuju, to prostě nejde jinak zvládat, musela jsem si najmout paní, co mi tu uklízí a zároveň mi i hlídá děti. Myslím, že by to šlo i zvládnout, ale přijde mi to zbytečný, když na tu výpomoc peníze mám. Navíc manžel je půlku týdne pracovně v Brně, takže logicky chci trávit volnej čas s ním a s dětma, když dorazí domů...“*

Ústřední roli v životě žen, žijících v satelitním městě, nehledě na to, zda se jednalo o ženy v domácnosti či zaměstnané ženy, hrála **automobilová doprava**. Respondentky možnost využívání osobní automobilové dopravy spojovaly především s větší nezávislostí a časovou úsporou. Nezávislost byla zásadní pro respondentky v domácnosti, časovou úsporu zmiňovaly spíše zaměstnané ženy. Důležitým aspektem byly i strategie, pomocí kterých se respondentky pokoušely svůj den naplánovat tak, aby plně využily možnost automobilové dopravy. Jitka, která je v domácnosti, by si bez vlastního automobilu nedokázala život v satelitu vůbec představit:

*„Bez auta by se mi tu kompletně zkomplikoval život. Denně rozvážím děti do Prahy do školy, ale i na kroužky. Vstáváme dost brzo, abychom všechno stihli, já je rozvezu a pak se akorát vrátím, udělám oběd a jedu zase pro ně zpátky. Manžel je pryč, tak to tu všechno musím zvládnout sama.“*

Je tedy patrné, že i z důsledku toho, že manžel je přes týden mimo domov, jí auto poskytuje nezávislost, ale i časovou úsporu, díky které zvládá vozit děti do školy i ze školy.

Petra, již zaměstnaná, porovnávala to, jak využívala automobil na mateřské dovolené a nyní:

*„Dřív když jsme žili v satelitu a já byla na mateřské, tak jsem vyloženě dělala taxikáře a to mě fakt nebavilo. To vidím jako hlavní negativum satelitu. Teď po přestěhování do Berouna je to*

*úplně jiný, lepší. Na autě jsem sice pořád závislá, protože dojíždím do Prahy, ale za to vystěhování ze satelitu to stálo.“*

Zde je zajímavé, že když v satelitním městě žila, nepopisovala možnost automobilové dopravy jako pozitivní. Pozitiva spojovala až s přestěhováním do Berouna, kdy již nemusela rozvážet děti a mohla se autem dopravovat do Prahy do zaměstnání.

I pro Pavlínu, lékařku na plný úvazek, byl automobil jedinou možností jak skloubit vzdálenost mezi místem bydliště a zaměstnáním:

*„Smířila jsem se s tím, prostě mi cesta do práce trvá o chvíli déle, ale kdybych jezdila dopravou, natáhlo by se to několikanásobně.“*

Martina, zaměstnaná na plný úvazek, jejíž manžel je dlouhodobě nezaměstnaný, volila zajímavou strategii, pomocí které zároveň využívala automobil dle svých potřeb, a zároveň se mohla vyhnout řízení osobního automobilu, protože se bála řídit:

*„Od té doby, co je muž doma, tak máme každý ráno takovej rituál, že vždycky mě prostě odveze na to metro do práce a pak se vrátí, a většinou mě pak i po práci z metra vyzvedne. Asi si řeknete, proboha, proč tak utrácím za benzín úplně zbytečně, ale já strašně nerada řídím, takže takhle se to dá všechno krásně skloubit, když je muž doma.“*

Dalším významným fenoménem v souvislosti se ženami v satelitním městě, byla i **kompensace společenského života**, která se projevovala jiným způsobem u zaměstnaných žen a jiným způsobem u žen v domácnosti. Martina, zaměstnaná na plný úvazek, se pokoušela časově skloubit jak to, že tráví téměř deset hodin denně v zaměstnání, tak to, že žije v místě s nulovým společenským životem:

*„Vždycky jsme byli s manželem společenský a hned po nastěhování sem jsem začala řešit, kde by se tu dalo co podniknout, a to byste nevěřila, jak je tu v okolí živo, jen bohužel tady přímo chýl pes... Začali jsme chodit do tanečních tady vedle ve vesnici a seznámili se s podobně smýšlejícíma lidma, začali se dozvídat o koncertech a různých divadlech, co tu v okolí probíhají...“*

Po dotázání se, zda si myslí, že tady začala kulturně žít až poté, co děti odrostly, odpověděla Martina negativně:

*„To rozhodně není o tom, takhle jsme tu fungovali, i když děti byly ještě v baráku. Myslím ale, že kdyby byly úplně malé, tak bychom byli spíš zalezlí v domě.“*

Výpověď ženy s odrostlými dětmi byla porovnána s výpovědí Jitky, která je v domácnosti se dvěma menšími dětmi:

*„Tady rozhodně nijak kulturně nežijeme, nechce se mi nechávat děcka samotný. Maximálně zajdou sousedky na kafčo nebo se staví kamarádky, ale abych vyloženě někam jezdila třeba do divadla, tak to ne, na to fakt není čas kvůli dětem.“*

Stejně reagovala i Petra, která sice již není na mateřské dovolené, ale popisovala tehdejší situaci:

*„To jsem si opravdu maximálně zašla ven s kočářem kolem rybníka, pak jsem radši zalezla zpátky do baráku. Kulturnějc jsem začala žít až po vystěhování se ze satelitu.“*

Jak uvidíme dále, konkrétně příběh Petry je atypický v tom, že se ze satelitu vystěhovala i s manželem, protože byla velmi nespokojená jak s prostředím, tak s jednáním sousedů. To, že tedy negovala veškeré kulturní dění v okolí mohlo být způsobeno celkovou nechutí ze života v daném satelitním městě.

Z výše zmíněných dvou případů Martiny a Jitky lze vyvodit, že dalším možným omezením společenského života v satelitním městě (kromě horší občanské vybavenosti a vzdálenosti kulturního vyžití) může být i samotná rodinná situace a věk respondentky, které vymezují, zda má volný čas pro společenské vyžití a pokud ano, jakým způsobem s ním nakládá.

Vzhledem k tomu, že se výzkum zčásti zaměřoval na zkušenosti zelených vdov se životem v satelitním městě, je důležité zmínit základní výsledky, které z rozhovorů vyplynuly. Za zelené vdovy na základě definice Pavla Hniličky bylo možné považovat čtyři respondentky. První z nich byla Jitka, matka dvou dětí, jejíž manžel je polovinu týdne pracovně v Brně, druhou byla Magda, která po úraze zůstala doma, i když by se mohla vrátit do práce. Poslední dvě zelené vdovy nebyly úplně typické –



jednalo se o bývalé zelené vdovy, které se po přestěhování do satelitního města rozvedly.

Jitka se snažila volný čas vyplnit jak studiem, tak péčí o děti. To, že je v domácnosti, ospravedlňovala především tím, že by se neměl kdo starat o děti:

*„Já jsem chtěla jít hned pracovat, ale manžel říkal, jak to tu teda uděláme, když já tady věčně nejsem, jak to bude s dětma? Prarodiče jsou daleko, aby dojížděli denně, pravidelně. Když bych byla v bytě, tak bych už asi byla v práci, protože by děti byly samostatnější.“*

Magda si na druhou stranu uvědomovala, že je doma dobrovolně a že se jí takhle žije mnohem lépe:

*„Po úraze jsem vlastně byla několik let doma a pak už jsem se ani nepokoušela vracet do pracovního procesu. Manžel vydělá dost pro nás pro oba, já se aspoň můžu věnovat domácnosti a věcem, co jsou opravdu potřeba.“*

Tereza a Katka, obě rozvedené ženy, které bývaly zelenými vdovami naopak svou zkušenost hodnotily jako velmi negativní, protože ji spojovaly s rozpadem manželství:

*K.: „Zelená vdova? To jsem asi v minulosti byla i já. Manžel vydělával šíleně moc peněz, já se nemusela o nic starat, maximálně o to, aby byl uklizenej dům a děti byly v pořádku. Asi mi to i tak nějak vyhovovalo. Pak jsem si ale uvědomila, že svého muže už ani neznám, nevidíme se. Všechno jsem měla daleko, i kámošky za mnou postupně přestaly jezdit. Začalo se to celý bortit, až nakonec jsem se s dětma vrátila zpátky do Prahy a on tam zůstal sám.“*

Katka hodnotila zkušenost velmi negativně, rozpad rodiny dávala za vinu tomu, že se s manželem vůbec nevidala a přestali si rozumět. V kombinaci s izolovaností satelitu, kdy musela za jakýmkoliv vyžitím vyjíždět do Prahy, to vedlo k rozvodu.

Tereza také považovala přestěhování se do satelitního města za důvod rozpadu manželství. Nemá však děti, takže se pro ni změnilo jen to, že se vrátila do města:

*„Když jsme se přestěhovali do satelitu, všechno bylo šíleně ideální, měli jsme hodně peněz a nemuseli jsme na ničem šetřit. Chvilí jsem si užívala takovou tu roli tý paničky v domácnosti, jako v Zoufalejch manželkách, přišlo mi to zábavný, že ostatní musí chodit do práce a já si vlastně můžu užívat, žádný děti. Ale ono všeho moc škodí. Postupně mi docházelo,*

*k čemu jsem se upsala, ale manžel nebyl ochotnej ustoupit od toho, že bychom nežili v satelitu, i když já jsem tam začala postupně bejt docela nešťastná. Nakonec mi nezbylo než se prostě odstěhovat, teď jsem mnohem šťastnější.“*

### 5.3 Mladí lidé v satelitním městě

Další zkoumanou skupinou respondentů byli mladí lidé, kteří se do satelitního města přestěhovali spolu se svými rodiči a zůstávají zde žít z důvodu nedostatku finančních prostředků. Tato věková skupina je jednou z nejméně mobilních skupin obyvatel v satelitním městě nejen proto, že většinou nemá prostředky na vystěhování, ale zároveň nemá prostředky na to využívat osobní automobilovou dopravu. V rámci skupiny mladých lidí byla zkoumána především prostorová omezení v jejich každodenním životě, spjatá se sníženou mobilitou, ale i jiná omezení (nemožnost navázat přátelské vztahy, absence kulturního vyžití). Zároveň jsem se pokusila zachytit i různé strategie, které tito lidé volí, aby omezení snižovali.

Stejně jako v případě žen v satelitním městě, i životě mladých respondentů hrála významnou roli **dopravní dostupnost** v každodenním životě mladých respondentů a seniorů. Vlastnictví osobního automobilu bylo zásadní pro pocit nezávislosti a mobility. U mladých lidí se jednalo především o možnost spát ráno déle nebo možnost nezávisle odjet do města či za přáteli:

*„Auto mám a jsem na něm prakticky úplně závislá. K nám jezdí autobusy jednou za 3 hodiny klidně, nikdo za mnou tím pádem ani nepřijede a já věčně musím večer abstinovat, abych nemusela jet tím blbým autobusem, kterej vlastně ani nejede...“ (Andrea, studentka VŠ).*

Zde je patrné, že se na jednu stranu jedná o jistou formu nezávislosti, na druhou stranu vlastnictví osobního automobilu nekompensuje nevýhody, spjaté se špatnou infrastrukturou v oblasti daného satelitního města.

*„Kdybych měla na to auto, tak by se pro mě strašně věcí vyřešilo, ty autobusy jsou tu naprosto příšerný, obzvláště takhle navečer, fakt se tu někdy i bojím jít sama. Nehledě na to, že musím vstávat o hodinu dřív než bych normálně musela, což mě, abych řekla pravdu, dost stresuje.“*

*Busy jezděj ráno sice co 15 minut, ale večer třeba jednou za dvě hodiny.“ (Monika, studentka VŠ)*

Oproti Andree Monika považuje automobil za možnost získání nezávislosti i ve špatných infrastrukturních podmínkách v suburbánních oblastech. Obě si vytváří různé strategie, jak spojit či usnadnit dopravu z bodu A do bodu B. Vyjdeme-li z Hägerstranda (1970), obě respondentky se snaží zredukovat prostorový rozdíl mezi dvěma základními dimenzemi, a to momentálním umístěním a cílenou destinací (Hägerstrand 1970). Omezení, která se vážou na velké vzdálenosti mezi místem bydliště a cílem, jsou kombinací Hägerstrandem zmiňovaných omezení (Hägerstrand 1970) na základě způsobilosti (fyzická vzdálenost) a autority (v případě Moniky to, že nevlastní automobil). Oproti tomu Lucie, která studuje v Praze na VŠ, infrastrukturu nepopisuje natolik negativně, automobil nevlastní a ani po něm netouží:

*„Co bych já dělala s autem... busy mi tu jezděj skoro pořád, já chápu, že lidi co dojížděj ještě dál do těch vesnic to maj asi těžký, ale mně to tu jezdí každou chvíli, nad autem jsem ani neuvažovala. A večer, pokud nejsem zrovna v Praze, trávím tady v místní hospodě, mám to pět minut chůze, takže ani nemusím řešit nějaký noční autobus.“*

Zde je však patrné, že významnou roli hraje lokace satelitního města – jelikož je dobře dopravně dostupné, nevzniká problém s dojížděním a sníženou mobilitou.

Tomáš a Milan jsou ze stejného satelitního města a přátelí se spolu. Tomáš vlastní automobil a téměř denně Milana vozí do Prahy, případně se navzájem vozí z večerních akcí:

*„Já sice auto nemám, ale Tomáš ho má, on mi ho samozřejmě kdykoliv půjčí, ale chodíme ráno do školy na osmou, takže se s ním vždycky svezu a nemusím řešit nějaký autobus. A občas, když někoho potkáme na zastávce, tak ho vemem s sebou. I takhle večer prostě třeba jedem někam na akci a jedem pije a druhé ne a řídí a takhle se střídáme, je to super.“*

Důležité je zmínit, že v případě Milana hraje důležitou roli i jeho matka, která pro něj často v noci dojíždí do Prahy, aby nemusel jet posledním autobusem.

Osobní automobil tedy může v případě mladých lidí žijících v satelitu hrát ambivalentní roli – na jednu stranu poskytuje nezávislost a zvyšuje jejich mobilitu, nemusí být závislí na veřejné dopravě, na druhou

stranu to pro některé jedince může znamenat to, že místo pocitů nezávislosti jim vlastnictví automobilu dává spíše pocit závislosti, což bylo patrné z případu Andrey. Zajímavé je, že studenti často volí i alternativy, například možnost sdílet automobil s kamarádem případně možnost dopravy automobilem rodiči.

Výpovědi všech mladých respondentů spojovalo **promýšlení přestěhování zpět do města**. V případě vysokošolaček bylo přestěhování v následujících letech nezbytné. To, co jim nejvíce vadilo, byla především vzdálenost od služeb, kultury a přátel, ale i komplikovaná veřejná doprava:

*„Když jsme se sem stěhovali, bylo mi 16. Umiš si asi představit, jakou jsem z toho měla radost, všechny kámoše jsem měla v Praze a sem nikdo ani nepáchl. Na bus jsem musela vždycky jako první, pak jsem teda měla auto, takže jsem byla zase jediná, kdo nepil, nebo jsem si musela shánět nocleh. Takže jakmile na to budu mít, stěhuju se.“ (Andrea)*

*„Jako mně hlavně vadí to, jak je všechno daleko. Když musím jet do města, tak vycházím z domu o hodinu a půl dřív než mám někde bejt, to je fakt děsný. A pak to vracení, prostě nemůžu sednout na nočku a jet domů jak to dělaj všichni ostatní, musím se táhnout třeba hodinu, čekat někde v Mekáci než mi to pojede. Hrozně závidím a vždycky jsem záviděla třeba spolužákům, co žili v Praze. Plánuju se odstěhovat, až dodělám vejšku a najdu si práci.“ (Monika)*

Zajímavé je, že v případě Tomáše a Milana, kteří studují střední školu, stěhování nebylo aktuální pro několik následujících let:

*„Jako stěhovat se? To fakt nemám v plánu, doma budu, dokud mě rodiče nevykopou. Já rozhodně budu žít tady co nejdýl to půjde.“ (Tomáš)*

*„Já si nemyslím, že je to tu špatný a rozhodně neplánuju zatím jít zpátky do Prahy. Ale možná, že až budu na vejšce, tak o tom budu i jinak přemýšlet. Ale pokud se ptáš takhle teď, tak se stěhovat nechci.“ (Milan)*

To, že fáze životního cyklu ovlivňují strategie stěhování jedinců (Novák 2004) je patrné i z těchto výpovědí – respondentky, které již dokončují vysokou školu, mají potřebu se v nejbližší době vystěhovat a osamostatnit, jedinou překážkou je dosavadní finanční závislost. Rozhodnutí jedinců vystěhovat je často podpořeno nedostatečnými

službami či absencí dopravních spojů v místě bydliště (Macešková a kol. 2009), což zdůrazňovaly všechny studentky vysoké školy. Respondenti, kteří jsou stále středoškoláci, o vystěhování zatím vůbec neuvažují.

Negativa, která byla mladými respondenty nejčastěji zdůrazňována, byla především nutnost brzkého vstávání a nutnost přizpůsobit svůj každodenní program spojům veřejné hromadné dopravy. Tato negativa byla zmiňovaná i v rámci výzkumu M. Ouředníčka a L. Pospíšilové (2012). Respondenti si stěžovali i na to, že ztrácí mnoho času čekáním ve městě:

*„Teď už to není tak hrozný, ale pamatuju, že když jsem byla na střední, tak každý ráno byl budíček na půl šestou. A pamatuju si, jak jsem občas v autobuse usnula tak tvrdě, že mě musel řidič budít.“ (Monika)*

*„Mně vadí i teď, že když mám třeba v Praze prodlevu mezi nějakýma záležitostma, musím někde čekat, většinou na kafi a to si asi umíš spočítat, kolik takhle měsíčně vyhodím peněz. A o tom, že musím mít vždycky pro jistotu dvacku na autobus, když náhodou nemám benzin nebo chci jet busem, a když nemám, musím vybírat a rozměňovat, protože by mi to řidič nevezal, snad ani nemluvim.“ (Andrea)*

## 5.4 Senioři v satelitním městě

Spolu se skupinou mladých lidí byla zkoumána skupina seniorů, která je považována spolu s mladými lidmi za nejméně mobilní skupinu obyvatel – život v satelitním městě negativně ovlivňuje především ty seniory, kteří jsou odkázáni na veřejnou hromadnou dopravu, jsou dlouhodobě nemocní či nemají blízké, kteří by jim pomohli. Pozitivně život v satelitním městě hodnotili senioři, kteří buď žili se svými dětmi v jednom domě či měli dostatek prostředků na udržování určitého životního standardu a užívání osobního automobilu.

V případě seniorů byl automobil ve všech případech symbolem nezávislosti, jelikož respondenti nebyli nijak závislí na dojíždění do města. Jediné, co pro ně bylo důležité, byla možnost nákupu, případně doprava za příbuznými, kulturním vyžitím či na výlet. Automobil vlastnili tři z pěti respondentů:

*„Auto vlastníme, přeci jen jsme ještě dosti vitální, takže nám naprosto vyhovuje, že si kamkoliv zajedeme, na nákupy, ale my jezdíme i do Švýcarska za synem.“ (Anna)*

*„Jasný, normálně jezdíme autem za takovejma těma pochůzkama jako je doktor, sjedem si nakoupit. Nějaký túry samozřejmě nejezdíme, ale bez auta si to tu fakt nedokážu představit.“ (Jirka)*

*„Žijeme s dětma v jednom baráku, takže kdybychom chtěli, tak auto si můžeme kdykoliv půjčit, ale spíš tak s nima občas jedeme nakoupit a co je potřeba autem, tak to vždycky vyřídí. Akorát si sjedem třeba k doktorovi a tak, abychom je neotravovali.“ (Táňa)*

U seniorů bylo patrné především to, že vlastnictví automobilu jim významně usnadňovalo život. Možnost využívat automobil však úzce souvisí nejen s finanční situací seniorů, ale i se zdravotním stavem (například v případě Jany, která se stará o nemocnou matku, nemá její matka jako seniorka již fyzické možnosti využívat automobil).

I přesto, že se další fenomén netýká přímo výpovědí seniorů, je zajímavé zmínit, jak respondenti uvažovali nad možností strávit **stáří v satelitním městě**:

*„Já se obecně toho bojím, jak tu budeme, jestli budeme odkázaní sami na sebe. Nedokážu si to vlastně vůbec představit a radši nad tím nepřemýšlím.“ (Jitka)*

*„Jsem opravdu ráda, že jsem se ze satelitu vystěhovala do Berouna, protože jsem myslela i na stáří.“ (Petra)*

Obě respondentky vypovídaly o strachu, který mají, v případě Petry měly, ze stáří v satelitním městě. Petra navíc zmiňovala to, že si s manželem pořídili chalupu nedaleko od Berouna, kam se plánují v budoucnu nastěhovat. Martina, která odchod do důchodu viděla jako pozitivum, kdy si konečně odpočine od pracovních povinností, zvažovala podobnou alternativu jako Petra:

*„Hrozně se těším na to, až si tu budu sázet kytky a budu si užívat volna. Ale dvoupatrový barák je samozřejmě pro dva důchodce moc velký, navíc ty schody... Asi bychom dům prodali a šli do nějakého jednopodlažního.“*

V reakci na obavy ze stáří a strategie, jak vyřešit problém velkého domu v místě vzdáleném od služeb, jsem se seniorů dotázala, jak by celkově zhodnotili kvalitu života v satelitním městě s ohledem na jejich

věk. Všichni respondenti popisovali pozitivně **solidaritu**, kterou projevovali sousedi v případě, že potřebovali pomoc. Slábnoucí soudržnost mezi mladými lidmi a seniory, která je některými autory zdůrazňována (například Muffels-Ruud 1997, Putnam 2000) v případě dotázaných respondentů nebyla potvrzena. Senioři popisovali, že nejen sousedi, ale i mládež se aktivně nabízí s výpomocí:

*„Kdykoliv jsme potřebovali třeba pro něco dojet, když jsme byli nemocný nebo třeba něco opravit, mohli jsme zazvonit na sousedy, často se i nabízejí, že nám dojedou nakoupit, ale vždycky se směju, že ještě tak starý nejsme.“ (Anna)*

*„Nejvíc mi sousedi pomohli po smrti manžela, byla jsem na tom hodně špatně, nosili mi jídlo a chodili se na mě dívat. Tohle by ve městě nikdy nebylo.“ (Marie)*

*„Děti sousedů často když třeba nás vidí na zahradě a jednou někam na nákup, tak se ptají, zda něco nepotřebujem...“ (Ondřej)*

Je však zřejmé, že životní standard seniorů je úzce spjat s finanční situací, v níž se nachází, ale i s charakterem vztahů s rodinou, která může případně vypomáhat. Tuto skutečnost popisují i Marshall a kol. (1993), zdůrazňují, že život ve vícegeneračních domech má pozitivní vliv jak na finanční, tak na psychickou stránku jedince. V případě tohoto výzkumu pouze jedna respondentka žila ve vícegeneračním domě s dcerou a její rodinou, zdůrazňovala rodinnou soudržnost, kterou díky tomu mají:

*„Nikdy bych neměnila, žít se svojí rodinou a vidět vnoučata, jak rostou, je nejlepší dárek. Snažíme se samozřejmě být co nejméně na obtíž, ale vím, že kdyby se cokoliv stalo, je o nás postaráno.“ (Táňa)*

Dalším pozitivem, které senioři s ohledem na věk zmiňovali, byla **vzdálenost od města, ale zároveň blízkost služeb (lékař, obchod)**. Co se týče kulturního vyžití, senioři využívali především kulturního programu, který nabízí přilehlá obce. Připouštěli, že občas zajedou i do Prahy, ale spíše jednorázově, rozhodně ne pravidelně. To, že senioři vnímají pozitivně relativní blízkost služeb, je však dané i tím, že mají možnost využívat automobilovou dopravu nebo jsou v dobrém zdravotním stavu, což jim umožňuje využívat veřejnou dopravu.

*„Fakt si pochvaluju, že to tu není jako na vesnici, člověk má svůj klid, ale zároveň je člověk autem za deset minut vedle v obci a může si vyřídit svoje, nakoupit a tak.“ (Jirka)*

*„Já jak žijeme s mladejma, tak to ani nevnímám, že bych byla nějak daleko od obchodu a tak. Vždycky někdo sjede nakoupit, je tu k dispozici auto, takže si v tomhle ohledu vůbec nemůžu stěžovat.“ (Táňa)*

*„Víte co, aspoň se přes den nenudím, když si můžu sjet vedle do obce autobusem nakoupit nebo třeba k doktorovi. Do Prahy už jezdím opravdu minimálně.“ (Marie)*

Dále všechny výpovědi seniorů spojovala i **potřeba soukromí**, kterou našli po přestěhování do satelitního města. Seniori pozitivně hodnotili to, že mají možnost volby – mohou buď zůstat v domě nebo jít například na procházku či na návštěvu k sousedům. Na otázku, zda se pravidelně stýkají s ostatními seniory ze satelitního města, odpovídala většina spíše negativně:

*„My jak žijeme s dětma, tak ani popravdě nemáme potřebu se vídat s jinejma důchodcema tady v satelitu. Jsem ráda, že si užiju vnuky a volný čas radši trávím s nima.“ (Táňa)*

*„Jako myslíte, jestli se tady scházím s jinejma důchodcema (smích)? Spíš ne, musím dodat, že často zveme třeba na návštěvu sousedy, kterejm je kolem čtyřicítky, padesátky, udržujeme si tak takovýho toho mladýho ducha, aspoň nezakrníme.“ (Anna)*

*„Máme tu jeden pár seniorů, se kterým se přátelíme, děláme různé večere, občas jezdíme za kulturou.“ (Ondřej)*

Marie, i přesto, že žije sama, má občas potřebu zavřít se v domě a nebyť nikým rušena. Pochvaluje si, že když chce společnost, vyjde na zahradu nebo zazvoní na sousedy, a když nechce, tak se prostě zavře v domě. Vzpomíná však, že jednou si nevytáhla ráno rolety a zůstala v domě a po několika hodinách na ní zvonila sousedka, zda je všechno v pořádku:

*„Když chci, tak mě nikdo nemusí celej den vidět, zavřu se, a když chci tak můžu jít na procházku. Není to jako v paneláku, kde je to jak v králikárně. Ale zase jednou jsem zapoměla vytáhnout rolety a zavřela jsem se doma, a už zvonila dopoledne sousedka, zda ještě žiju. (smích)“*



Zajímavé je, že ve svých výpovědích senioři rozlišovali **distinkci mezi skupinou „my“** (tedy senioři v satelitním městě) a **„oni“** (senioři, žijící ve městě). Z této distinkce je patrné, že prostor satelitního města spolu se životním stylem formuje identitu seniorů. Ukázalo se tedy, že prostor je významný i v rámci vytváření identit jedinců (Massey 2005). Senioři, žijící na vesnici, nebyli ve výpovědích zmiňováni. Oproti tomu senioři, žijící ve městě, byli často negativně popisováni jako špatný vzor toho, jak má vypadat správný senior. To bylo patrné především z výpovědi Anny, která prožila většinu života v cizině:

*„My tady jsme jedna sorta, ale co ty chudáci v Praze, co žijou někde v paneláku s absolutním minimem? Je to fakt hanba, jak se stát nestará. Jsem ráda, že jsme většinu života byli pryč, je mi akorát líto, jak nicotná je tu úcta ke starým lidem, kdy živořej s pár tisícovkama na měsíc.“*  
(Anna)

*„My si žijeme dobře, vemte si, že se máme skvěle – jsme finančně zajištěný a navíc máme spoustu volného času, takže si můžeme užívat takovej ten podzim života. Ale je jasný, že ne každěj se má tak jako my.“* (Ondřej)

S výjimkou Táni, která žije v dvougeneračním domě s dcerou a její rodinou a Marie, která žije v satelitním městě sama, se všichni respondenti obávali **smrti partnera** a následné samoty. Mají sice v satelitním městě přátele a sousedy, nicméně vzhledem k tomu, že se zbytkem rodiny se nestýkají tak často, se obávají, že budou opuštěni. Otázkou je, zda to, že je jejich děti nenavštěvují tak často, je způsobeno vzdáleností satelitního města nebo charakterem vztahu, který mezi sebou mají. Důležité je, že nikdo z respondentů se nechtěl vracet zpět do města a neplánoval to. Jirka porovnával život v satelitním městě a na vesnici, zvažoval, zda by stáří na vesnici bylo snazší či nikoliv:

*„Zatím jsme zdraví a všechno, ale moc dobře si uvědomuju, že to jednou přijde a jeden z nás to tu bude muset pak řešit. Takhle ve dvou je to něco jinýho táhnout barák... Možná na tý vesnici by to bylo asi i lepší v tomhle ohledu, ale rozhodně ne teď.“* (Jirka)

Ondřej během rozhovoru opakovaně zmiňoval strach z budoucnosti, obavu měl především z toho, co se stane, až v satelitním městě zůstane sám, protože děti na návštěvu tak často nejezdí:

*„Hrozně se bojím budoucnosti, protože děti za náma nepřijedou, jak je rok dlouhej, nevím, jak to bude, ale vím rozhodně, že se do paneláku prostě nevrátím.“ (Ondřej)*

Zajímavé je, že například Jirka popisoval život v satelitním městě s důrazem na relaxaci. Doslova vypovídal o tom, že se do satelitního města stěhovali již jako důchodci, aby si odpočinuli:

*„Víte, on by si každěj člověk měl na stáří zasloužit žít někde na lepším místě, když celý život pracoval. My jsme si to tu vybrali prostě, protože jsme už chtěli odpočívat. Na druhou stranu zase jsem rád, že se můžu i aktivně starat o dům, zahradu. Takže je to vlastně takovej zaslouženěj odpočinek.“*

Je tedy zřejmé, že ve výpovědích seniorů hrála významnou roli jejich vlastní postavení, které jim umožňuje žít v satelitním městě, být finančně nezávislí a nesnižovat svůj životní standard. Respondenti se do satelitního města přestěhovali buď jako aktivně pracující (byli v minulosti buďto podnikatelé, kteří firmu prodali a šli do důchodu nebo se jednalo o vysoce postavené manažery, kteří si během života ušetřili tolik peněz, aby nemuseli v důchodu strádat) nebo se do satelitního města přestěhovali již v důchodu. Výpovědi nelze generalizovat na celou populaci seniorů v České republice. Seniori v satelitním městě totiž tvoří specifickou skupinu seniorů, která žije nadstandardně, jelikož nemá finanční nouzi (v porovnání s jinými seniory). Výzkumy, které se zaměřují na problematiku seniorů v satelitních městech v českém kontextu, jsou prakticky v úplných počátcích. Způsobeno je to především tím, že populace seniorů není v kontextu satelitních měst v České republice ještě natolik rozsáhlá. Vzhledem k tomu, že do satelitních měst se začaly stěhovat mladé rodiny kolem roku 2000, nejsou často ještě v seniorském věku. To samé se týká mladých lidí, kdy v současné době teprve dorůstají mladí lidé, kteří se do satelitního města přestěhovali s rodiči v dětském věku. I zde není snadné hovořit o konkrétnějších závěrech, co se týče například dalších stěhovacích strategií. Pro další výzkum by bylo vhodné pracovat se vzorkem dospělých respondentů a opakovaně je zkoumat během

vstupu do seniorského věku. Poté by bylo možné určit, zda lze výsledky generalizovat na celou populaci seniorů, žijících v satelitním městě.

## 5.5 Rozvedení lidé a satelitní město

Provedený výzkum se zaměřoval i na to, zda existuje spojitost mezi přestěhováním se do satelitního města a rozvedem. Dvě respondentky se po přestěhování do satelitního města rozvedly a vrátily se zpět do města. Tři respondenti zůstali po rozvodu v satelitním městě, dva z nich se znovu oženili a žijí zde s novými partnerkami.

Výpovědi respondentů se často dotýkaly vysvětlování okolností stěhování, všichni respondenti nějakým způsobem spojovali **rozpad manželství s přestěhováním se do satelitního města**. Nejednalo se však o přímou souvislost. Mužští respondenti například vysvětlovali rozpad manželství tím, že bývalým manželkám nevyhovovala vzdálenost od Prahy:

*„Já si myslím, že to bylo hlavně způsobený tím, že s malejma dětma se tu asi nudila. Měla k dispozici auto a všechno, ale pak mi to začala vyčítat.“ (Pavel)*

*„Krise začala podle mě až po tom přestěhování, začali jsme se víc hádat. Manželce nevyhovovalo, že jsme daleko a nebyla schopná překousnout ten čas, o který přijde, navíc ta domácnost byla mnohem větší než v bytě, tím pádem měla i starosti navíc.“ (Michal)*

*„Jakmile jsme se přestěhovali, tak bejvalá manželka měla pořád s něčím problém. Buď to bylo to, že je to daleko nebo si pak stěžovala, že se tam bojí tak dlouho, až jsem musel dát na dveře mříž. Byla fakt cvok. Tak dlouho mě terorizovala, až jsem to nevydržel a utekl.“ (Martin)*

Nikdo ze třech mužských respondentů nevysvětloval rozpad rodiny s ohledem na sebe, ale spíše ho vysvětlovali nepřizpůsobivostí žen. Je otázkou, zda je pro některé ženy neúnosné žít v satelitním městě, a bývalé ženy respondentů život v satelitním městě zkrátka nezvládly. Vzhledem k tomu, že dva respondenti se znovu oženili a s novými manželkami žijí nadále v satelitním městě, lze vyvodit, že život v satelitním městě vyžaduje určitou změnu života, kterou ne každá žena

vydrží. Může se například jednat o složitost nastavení každodenních aktivit tak, aby i přes vzdálenost od zaměstnání a služeb mohly ženy vykonávat veškeré činnosti, které vykonávaly v místě bývalého bydliště.

Na to, co považují za důvod rozpadu manželství, jsem se zeptala i dvou žen, bývalých zelených vdov, které se ze satelitního města po rozvodu vystěhovaly zpět do Prahy. Obě přiznaly, že jim nevyhovovala role zelené vdovy, kdy trávily celé dny samy doma. Po rozvodu se vrátily do Prahy, kde jsou nyní zaměstnané na plný úvazek. Zpočátku považovaly život v satelitním městě za atraktivní, po čase jim však začala vadit negativa, která předtím neviděly:

*„Rozvedla jsem se s bývalým manželem hlavně z toho důvodu, že on chtěl zůstat tam, já chtěla do města. Původně jsem si právě myslela, že udělám ústupek a půjdu s ním za Prahu. Tam jsem ale zjistila, myslím, že dokonce ani ne po roce, že je to pro mě nepřijatelný. Všechno jsem měla v Praze, jak rodiče, tak přátele, a bylo mi hodně často smutno. Jediný, čím se mě pokoušel udržet, bylo to, že jsem nemusela pracovat, což je určitě super, ale na chvíli, ne na celý život.“ (Tereza)*

*„Bylo to kvůli tomu, že já už jsem nemohla vydržet ten tlak. Mezi řádky mi bylo neustále vytýkáno, co si to stěžuju, když vlastně jediná moje starost je péče o děti a domácnost. Tak jsem se prostě sebrala a s dětma odešla zpátky do Prahy. Ted' mám už samozřejmě jinýho muže, a díky tomu, že bydlíme v Praze, stíhám se i starat o děti, pracovat a věnovat se domácnosti. Ale věřím, že jsou ženy, kterejm to bude vyhovovat, jak to bejt v tý takříkajíc zlatý kleci, tak ty ženy, kterejm nebude vadit trávit půlku života na cestách.“ (Katka)*

Není však zřejmé, nakolik je rozpad manželství způsoben skutečně objektivními faktory (špatná dopravní dostupnost v satelitním městě, absence služeb, atp.) a nakolik je způsoben spíše vnitřními rozpory mezi partnery. Zajímavé také je, že ve všech případech to byl muž, kdo zůstal v satelitním městě. Například Pavel zůstal v satelitním městě i přes to, že je dlouhodobě bez vážnějšího vztahu a jeho děti žijí s bývalou manželkou v Praze. Na otázku, zda by zvažoval stěhování zpět do Prahy, odpověděl negativně:

*„Mně to vyhovuje, rozhodně bych se nestěhoval někam zpátky do bytu. Mám tu prostor, zahradu, a jestli myslíte to, zda mi tu třeba nechybí partnerka, tak musím říct, že na to nějak extra nemyslím. Mám přítelkyni, která sem občas zajede, ale většinou se scházíme v Praze, já*

*pak dojedu buď autem, nebo taxíkem sem. Je pravda, že když tu byly děti, tak to bylo víc využíváný, ale znáte to, co není, může ještě být (smích).“ (Pavel)*

Martin, který se s bývalou manželkou rozešel ve zlém, žije s novou manželkou neustále ve strachu, že ho bývalá žena připraví o dům:

*„Ona je fakt cvok, soudí se se mnou o dům, i když tam bydlet vůbec nechce, prostě jen aby dělala problémy. Nechci tam ani nic extra dělat, potřebovali bychom kuchyň, ale nikdy nevíme, jak dopadne ten soud a zda nám ten dům zůstane.“ (Martin)*

Ptala jsem se, proč se tedy primárně s bývalou ženou vůbec do satelitu stěhoval, když tam bydlet nechtěla. Pro Martina to byla jakási nepsaná dohoda – on chtěl dům a dítě, byl ochoten se prozatím vzdát dítěte, pokud se s ním přestěhuje do satelitního města. Z důvodu strachu o konec vztahu se s ním bývalá manželka přestěhovala do prvního domu, kde si stále stěžovala, že se tam bojí. Ve druhém domě již krize vyvrcholila natolik, že došlo k rozchodu a následnému rozvodu. Martin si však nemyslí, že satelitní město samo o sobě způsobilo rozpad, spíš ho urychlilo:

*„Nemůžu 100% říct, že za to mohl satelit. Zním i jiný páry, co se pak rozvedly, ale podle mě mají ty páry v sobě vždycky už něco z dřívějšíka a tím, že se přestěhují do baráku a musí řešit spoustu problémů kolem toho, tak se to prostě vyhrotí rychlejc.“ (Martin)*

Podobně o rozvodu přemýšleli i zbylí respondenti. Na jednu stranu popisovali možné důvody rozpadu manželství (vzdálenost od města, nespokojenost žen), na druhou stranu přiznávali, že pokud by jejich partnerství bylo pevnější, nemuselo k rozvodu a odstěhování se vůbec dojít:

*„Myslím si, že by si páry měly rozhodně na začátku ujasnit, zda je to to, co oba chtějí. Protože se rozhodně nestane, že by se jeden jakoby obětoval a šel s tím druhým a zázrakem se mu to tu začalo líbit. Člověk to v sobě prostě buďto má nebo ne.“ (Michal)*

*„My jsme to s bývalou ženou řešili už na začátku, ale opravdu by mě nenapadlo, že to v budoucnu zapříčiní rozvod.“ (Pavel)*

Katka a Tereza byly toho názoru, že život v satelitním městě chtěly zkusit, ale že komunikace s bývalými manželi z důvodu jejich pracovního vytížení natolik slábla, že se začal rozpadat i jejich vztah. Primárně tedy

za viníka označovaly komunikační problémy a samotu, která je v satelitním městě doprovázela:

*„Musím říct, že mi tam bylo často smutno...děti jsem vypravila do školy a pak jsem neměla vůbec co na práci. Manžel vyloženě nechtěl, abych šla do práce, protože prý vydělal dost pro nás pro všechny. Asi jsem se cítila nevyužitá, že to pak začalo váznout, chodil domů každý den o půlnoci, děti pomalu ani neviděl, tak jsme se nakonec sebrali a odstěhovali se od něj.“  
(Katka)*

*„Já jsem to tam pak už vyloženě nenáviděla, nemohla jsem si nikam ani vyjít, jak bylo všechno daleko a ani nemluvím o tom, že za mnou nikdy žádná kamarádka nepřišla. Jediný, kdo tu takhle přes den byl, byly maminy s dětma, a co já jsem si s nima měla říkat, když jsem žádný děti neměla. Vůbec mi to tu nesedlo, manžel sice hodně vydělával, ale ani jsme si ty peníze nemohli spolu užít, jak byl furt někde pryč. Hodně jsem se trápila a teď s odstupem můžu říct, že to bylo správný rozhodnutí.“ (Tereza)*

## 6 ZÁVĚRY VÝZKUMU

Tento výzkum se zaměřoval na to, jak suburbanité vnímají život v satelitním městě. Jednalo se jak o ženy, tak o mladé lidi, seniory a rozvedené osoby. Co se týče žen v satelitním městě, byly zpovídaný jak ženy v domácnosti, tak ženy zaměstnané na plný úvazek. Z výzkumu vyplynulo několik zásadních fenoménů, některé z nich byly společné pro celou skupinu žen, některé z nich byly společné buď pro ženy v domácnosti, nebo pro ženy zaměstnané. Pro ženy v domácnosti byla společnou charakteristikou určitá kompenzace toho, že nejsou zaměstnané. Kompenzací v tomto případě byly jak jazykové kurzy, studium na vysoké škole, výstavba školky či založení ženského spolku. Některé kompenzátory se projevovaly nepřímo – některé respondentky hlídaly děti sousedům či vozily nákup starším sousedům. Tato kompenzace byla ve většině případů i ospravedlněním toho, že ženy zůstaly v domácnosti i přesto, že by se mohly vrátit do zaměstnání. Žádná ze zaměstnaných žen nevypovídala o jakémkoliv koníčku mimo sportovní aktivity či občasných společenských aktivitách (které provozovaly převážně ženy s odrostlými dětmi), který mají mimo zaměstnání. Výjimkou byly ženy

s dorůstajícími dětmi, které svůj volný čas po práci trávily péčí o děti. Dalším významným fenoménem, který spojoval především ženy v domácnosti, byl strach o dítě, ať už se jednalo o téměř dospělého jedince či menší děti. U malých dětí obavy pramenily celkově ze vzdálenosti satelitního města od školy a komplikovanější dopravní dostupností. U starších dětí se ženy obávaly především o bezpečnost v pozdních hodinách (jak u dívek, tak u chlapců). Dcera jedné z respondentek byla dokonce v satelitním městě přepadena.

Napříč všemi výpověďmi žen bylo možné identifikovat jeden spojující prvek, a to podobné strategie v rámci péče o domácnost. Jednalo se konkrétně o najmutí výpomoci na péči o domácnost – nehledě na to, zda byla žena zaměstnaná či nikoliv, měla výpomoc v domácnosti, která jednou či několikrát do týdne docházela uklízet dům. Jedna ze zaměstnaných žen si dokonce najímala výpomoc nejen na úklid, ale i na hlídání dětí. Zaměstnané ženy obhajovaly placenou výpomoc nedostatkem času, který mají díky plnému pracovnímu úvazku, ale i dostatkem finančních prostředků. Popisovaly to jako určitou daň za to, že žijí v satelitním městě a zároveň pracují. Ženy v domácnosti oproti tomu obhajovaly placenou výpomoc především velikostí domu, opět finančním dostatkem rodiny, ale i možností získat volný čas, který by mohly strávit s dětmi. Jedna z respondentek, nyní v domácnosti, měla zkušenost s péčí o domácnost i jako zaměstnaná na plný úvazek – vypovídala, že času sice nebylo mnoho, ale bylo možné péči o domácnost rozvrhnout mezi jednotlivé členy rodiny. Je tedy otázkou, zda se ženy spoléhají na výpomoc, protože na ni mají finanční prostředky nebo je domácnost skutečně tak velká, že není možné ji celou zajistit (případně kombinace obojího).

Dalším významným tématem, které ovlivňovalo všechny ženy v satelitním městě, bylo vlastnictví automobilu, případně možnost osobní automobil využívat. Automobil spojovaly ženy s určitou nezávislostí a krácením vzdálenosti mezi satelitním městem a městem. Některé

respondentky přiznávaly, že jsou na dopravě osobním automobilem zcela závislé – tato závislost je potvrzována i mnohými autory (např. Puldová, Ouředníček 2006, Pucher 2002). Žádná z respondentek nevyužívala pravidelně veřejné hromadné dopravy. Pro zaměstnané ženy automobil znamenal převážně urychlení a usnadnění spojení se zaměstnáním, pro ženy v domácnosti automobil symbolizoval spíše nezávislost, díky které se mohly během dne volně pohybovat, vozit děti ze školy, atp.

Součástí výzkumu žen v satelitním městě byly i tzv. zelené vdovy. V mnoha případech nebylo možné určit, zda se jedná o zelenou vdovu či o ženu v domácnosti, skupina respondentek byla poté rozšířena i o ženy v domácnosti. To, že jsou v domácnosti, i když by mohly již nastoupit zpět do zaměstnání, ženy ospravedlňovaly různými způsoby – přes nutnost péče o děti až po finanční zajištění, které poskytuje manžel. Našla jsem však dvě ženy, které samy sebe charakterizovaly jako zelené vdovy a zároveň zažily rozvod po přestěhování se do satelitního města. Obě život zelené vdovy popisovaly jako negativní, zmiňovaly především nudu a osamělost, která je během života v satelitním městě coby zelené vdovy provázela. Obě oceňovaly svobodu a nezávislost, kterou získaly s návratem do města a s nalezením stálého zaměstnání.

Celkově lze říci, že pro ženy v satelitním městě hraje významnou roli osobní automobilová doprava a výpomoc v domácnosti, obojí je navázáno na určitý finanční standard, díky kterému si to mohou dovolit. Ženy v domácnosti oproti zaměstnaným ženám nalézají mnoho racionalizací, pomocí kterých ospravedlňují to, že nehledají stálé zaměstnání. Pro další výzkum by bylo vhodné se zaměřit hlouběji na problematiku zelených vdov, jelikož v českém kontextu zatím nebyly dostatečně rozpracované. Výsledky, které nabízí tento výzkum, jsou pouze orientační a odkazují k základním problémům, pro bližší zkoumání by však bylo nutné provést výzkum s větším vzorkem žen.

Dalším aspektem, na který se tento výzkum zaměřoval, byla otázka časoprostoru u mladých lidí a seniorů, žijících v satelitu. Na základě teorie



byl rozpracován fakt, že mladí lidé a senioři patří mezi nejméně mobilní skupiny obyvatelstva (Schmeidler 2009). V případě, že žijí v satelitním městě, se tyto nevýhody násobí. V rámci dotazování mladých lidí hrála velmi důležitou roli především možnost využití osobní automobilové dopravy. Mladí lidé se většinou do satelitního města přistěhovali nedobrovolně, často ve fázi rané dospělosti. Narušily se jim tím pádem již vytvořené vazby a měli problém si v satelitním městě nejen vytvářet přátelství, ale i nacházet vrstevníky (do satelitních měst se v době kolem roku 2000 stěhovaly především rodiny s malými dětmi). Chybělo jim to, co Puldová a Ouředníček popisují jako sociální prostředí (Puldová, Ouředníček, 2006, pp. 128). Pouze dva respondenti měli k dispozici osobní automobil. Automobil přitom představuje téměř pro všechny suburbanity jistou formu kapitálu, která jim urychluje přesun, ale i rozšiřuje okruh aktivit, které zvládnou během dne vykonat. Tzv. motilita, mobilita jako kapitál (např. Kaufmann, Bergman, Joye 2004) je to, co většině mladých lidí v satelitním městě schází. Ti, co museli využívat veřejné dopravy, si stěžovali především na nepravidelnost a nedostatečnost spojů, případně jejich vynechávání v zimních měsících. Především dívky negativně hodnotily vzdálenost autobusové zastávky od satelitního města a často se díky tomu nechaly od zastávky doprovázet rodiči. Závislost na veřejné hromadné dopravě se prokázala i během plánování každodenních činností – od ranního vstávání až po pozdní návraty, kdy v častých případech respondenti raději volili možnost přespání u známých ve městě. Prostor tedy determinuje nejen jedince, ale i jejich činnosti (Dickens 1990), jsou poté nuceni adaptovat se na prostor využíváním různorodých strategií (Hallin 1991). Stejně jako v případě výzkumu Ouředníčka a Temelové (2011) i tento výzkum ukázal, že mladí lidé v satelitním městě trpí oproti vrstevníkům žijícím ve městě převážně nedostatkem spánku a nutností plánování každodenních aktivit. Stejně jako u nezaměstnaných žen představovala pro mladé lidi možnost využívat osobní automobil především nezávislost. Významnou roli v tomto případě představovali i rodiče, kteří některým respondentům dojíždění

usnadňovali dovážením do satelitního města například v pozdních večerních hodinách, případně proplácením taxi služby. Z rozhovorů se ženami vyšel zajímavý závěr, a to, že po přestěhování se do satelitního města měly výčitky, že vytrhly dospívající děti z kolektivu, a doteď se jim to snaží vynahradit právě dovážením, případně půjčováním automobilu.

Nikdo ze zpovídaných mladých lidí neplánoval v budoucnu zůstat v satelitním městě. Jediné, co je zdržovalo od vystěhování, byla finanční závislost na rodičích. Zajímavé bylo, že dívky, které dokončovaly studia na vysoké škole, si byly přestěhováním mnohem víc jisté. Chlapci, stále studující na střední škole, si téměř nedokázali představit, že by se ze satelitního města vystěhovali. To, co bylo nejčastěji zmiňováno ve spojitosti s negativy satelitního města, byla především problematická dopravní dostupnost, velká vzdálenost od služeb a přátel. Z výpovědí tedy bylo zřejmé, že životní cyklus ovlivňoval i respondenty v tomto výzkumu – dívky, které byly starší a dokončovaly svá studia, plánovaly satelitní město v nejbližší době opustit, oproti chlapcům, kteří toto neplánovali. Další výzkum, zaměřený na mladé lidi v satelitním městě, by se měl věnovat nejen skupině mladých lidí, ale i dívkám a chlapcům zvlášť, jelikož je možné, že si mladí lidé volí odlišné životní strategie i z hlediska pohlaví.

Z hlediska časoprostoru byli zkoumáni nejen mladí lidé, ale i senioři, kteří se ve většině případů do satelitního města přestěhovali buď ještě zaměstnaní na plný úvazek se staršími dětmi, nebo již jako důchodci s cílem odpočinku. Zajímavé bylo, že když jsem zpovídala některé ženy, žijící v satelitu, vyjadřovaly obavy ze stáří v satelitním městě vzhledem ke snížené mobilitě seniorů. Tyto obavy však seniory potvrzeny nebyly, jelikož všichni respondenti byli určitým způsobem mobilní – ať už tím, že sami vlastnili osobní automobil, případně si nechali vypomáhat od sousedů. Neplatilo zde pravidlo slábnoucí solidarity mezi seniory a mladšími lidmi (Muffels-Ruud 1997), jelikož z výpovědí vyplynulo, že výpomoc je seniorům aktivně a pravidelně nabízena

i přesto, že jsou mobilní. Jedna z respondentek, která se starala o nemocnou matku, vyčítala okolním obcím to, že nemají zajištěnou péči o seniory, pokoušela se pro nemocnou matku zajistit dovážení obědů z vedlejší obce, nicméně do daného satelitního města nebyl dovoz zajištěn. Je tedy zřejmé, že satelitní město je uzpůsobeno především pro aktivní seniory, kteří buď mohou využívat osobní automobil, případně se mohou spolehnout na výpomoc rodiny či sousedů.

Jedna ze seniorek žila v satelitním městě ve vícegeneračním domě s manželem, dcerou a její rodinou, což je nepříliš typický způsob bydlení v satelitním městě. Respondentka zdůrazňovala mnohé klady, které jí možnost sdílet dům s rodinou dcery přineslo (možnost žít spolu s vnoučaty, využívat osobní automobil, finanční výpomoc rodiny). To, že postavení seniorů závisí nejen na finanční situaci, ale i na struktuře rodiny (v tomto případě vícegeneračním domě) potvrzuje i např. Marshall a kol. (1993). Pro budoucí výzkum by tedy bylo zajímavé rozpracovat téma vícegeneračních domů, protože i další respondenti vypovídali o tom, že znají někoho, kdo ve vícegeneračních domech v satelitním městě žije. Bylo by vhodné rozpracovat například komparaci života ve vícegeneračních domech v satelitním městě a na vesnici.

Oproti studentům, kteří hodnotili vzdálenost od města a s tím spojené služby a kulturní vyžití, senioři vzdálenost prožívali spíše pozitivně. Na rozdíl od studentů totiž na město nepotřebovali být nijak napojení, ať už z hlediska studia či z hlediska stýkání se s přáteli. Senioři hojně využívali služeb vedlejší obce (lékařských služeb, obchodu či kulturního vyžití), pro dopravu využívali nejen osobní automobil, ale i veřejnou hromadnou dopravu, jelikož nejbližší obec je od satelitního města většinou vzdálena maximálně 10 minut jízdy autobusem. I zde je opět nutné dodat, že žádný z respondentů netrpěl zdravotními problémy a všichni byli samostatní. Je možné, že senioři, kteří by například byli ze zdravotních důvodů imobilní, by považovali i takovou vzdálenost za omezující.

Dalším zajímavým jevem, který rozhovory se seniory odhalil, byla potřeba soukromí, díky které se někteří respondenti do satelitního města stěhovali. Tuto potřebu po soukromí stavěli senioři většinou do kontrastu se životem v panelovém domě a zdůrazňovali, že by se již nechtěli z domu stěhovat zpět do města. Ve svých výpovědích často zmiňovali distinkci mezi seniory, žijícími ve městě v panelových domech a jimi samotnými (především na základě jejich finanční situace). Zajímavé bylo, že díky finančnímu zajištění a možnosti žít v hezkém domě se zahradou, popisovali své stárnutí jako důstojné (opět v kontrastu se seniory ve městě, kteří jsou často finančně omezení, což dle jejich názoru vytváří i jejich negativní postoj k okolí).

Jediné, čeho se senioři obávali ve spojitosti se stárnutím v satelitním městě, byla smrt partnera (s výjimkou jedné respondentky, která ovdověla před několika lety a respondentky, žijící ve vícegeneračním domě). Strach zdůvodňovali především tím, že žijí s partnerem sami a děti je nenavštěvují tak často. Vzhledem k velikosti domu se báli osamělosti, kterou by smrt partnera přinesla, a často zvažovali, že by v tomto případě dům prodali a přestěhovali se buď k dětem, nebo do menšího domu.

Situace seniorů v satelitním městě je v porovnání se seniory, žijícími ve městě, odlišná především díky tomu, že senioři se nachází v lepší finanční situaci, což poté ovlivňuje jejich životní styl ale i psychický stav. Výsledky nelze vztahovat na celou populaci seniorů, ale spíše na jejich specifickou část. Otázce seniorů ve výzkumu suburbanizace v českém kontextu není věnováno mnoho prostoru, což se však týká i mladé populace. Způsobeno je to především tím, že nejsilnější demografickou skupinou obyvatel satelitních měst jsou lidé mezi 30 a 50 lety, jejichž děti teprve nyní dorůstají období rané dospělosti a kteří jsou ještě v ekonomicky aktivním věku. Senioři, žijící v satelitních městech, jsou zpravidla ti, kteří se přestěhovali do satelitního města již v důchodu,

nicméně lze očekávat, že během následujících let bude s postupným stárnutím obyvatel satelitních měst seniorů přibývat.

Výzkum se zaměřoval nejen na oblast genderu a časoprostoru v závislosti na věku, ale i na interpersonální vztahy, konkrétně na osoby, které se po přestěhování do satelitního města rozvedly. Touto oblastí jsem se začala zabývat v předchozím výzkumu (Šteflová 2011) díky jednomu z respondentů, kterému se po přestěhování do satelitního města rozpadla rodina. Během rozhovoru vyplynulo, že nejen on, ale mnoho rodin ve stejné ulici se rozpadlo a žijí zde převážně rozvedení muži. Tento jev mě zaujal natolik, že jsem se rozhodla oslovit jak muže, tak ženy, kterým se po přestěhování do satelitního města rozpadla rodina.

Výpovědi mužů a žen se od sebe lišily – zatímco muži vysvětlovali rozpad rodiny tím, že bývalým manželkám nevyhovovala vzdálenost od města (muži zůstali v satelitním městě), ženy (které nyní žijí zpět ve městě) rozpad rodiny přičítaly především nedostatečné komunikaci partnerů z důvodu vysokého pracovního nasazení manželů. Zde je vidět, že prostor (v tomto případě satelitní město) má mnoho významů v závislosti na tom, jak jej vnímají jednotliví jedinci (Massey 2005). Je důležité zmínit, že v případě obou rozvedených žen se jednalo o bývalé zelené vdovy. Vzhledem k tomu, že dva respondenti se znovu oženili a s novou manželkou žijí v satelitním městě, nelze tvrdit, že by rozpad manželství byl způsoben nepřizpůsobivostí žen. Nicméně z výpovědí rozvedených žen bylo zřejmé, že bývalí manželé si nepřáli, aby pracovaly, racionalizovali to především nutností péče o domácnost a dostatkem finančních prostředků. Právě z takovýchto příběhů mohou vznikat představy, které pojí soukromí, femininitu a suburbánní oblasti a naopak veřejnost, maskulinitu a město (např. Schwarz 1976, Saegert 1980, Leslie, Richardson 1961). Obecně lze říci, že ne každý jedinec (nehledě na pohlaví) je schopen začít nový život za městem, obzvlášť pokud strávil většinu života ve městě. Celkově z výpovědí žen vyplynulo, že život v satelitním městě vyžaduje mnoho odříkání, překonávání velkých

vzdáleností a vyrovnávání se s každodenní časovou ztrátou. Jedná se o daň za život ve velkém domě za městem. Vzhledem k tomu, že mezi zelenými vdovami byly jak ženy spokojené se životem v satelitním městě, tak ženy rozvedené, lze říci, že spokojenost závisí především na tom, čeho jsou ženy schopny se vzdát, ale i na charakteru manželství. Tento výzkum tedy neodhalil přímou souvislost mezi přestěhováním do satelitního města a rozpadem rodiny.

Pro další výzkum by bylo vhodné zaměřit se například na to, jakým způsobem se změní život obyvatelům satelitního města, kteří dospějí do důchodového věku. Mimo jiné by bylo zajímavé se zaměřit i na to, jak vnímají život v satelitním městě mladí jedinci, kteří se v satelitním městě narodili. Tyto oblasti, nyní v rámci výzkumu suburbanizace spíše přehlížené, budou v následujících letech nabývat na důležitosti. Hlavním důvodem bude narůstající věk obyvatel v satelitním městě a vystěhování se mladých obyvatel zpět do měst, což může vést ke změně demografických charakteristik obyvatel satelitních měst.

## **7 DISKUZE: ČÍ JE TO VLASNĚ SEN?**

Po předložených závěrech, které shrnují zkušenosti suburbanitů, kteří se liší jak genderem, tak věkem či rodinnou situací, je důležité se zamyslet nad tím, kam satelitní města směřují a zda vůbec mohou být ideálním místem pro život, a případně pro koho. Z výsledků je patrné, že každá ze skupin má v určitém směru určité negativní zkušenosti se životem v satelitním městě. V případě žen se bezesporu jedná o konflikt rolí, jelikož v rámci společnosti dochází, ať už podvědomě či nikoliv, k diferenciaci rolí. Ta může v konečném důsledku vést až k vytvoření genderových stereotypů, kdy veškeré sociální jednání (může se jednat jak o péči o rodinu, projevování se ve veřejné sféře či například zločin) je spojováno s pohlavím jedince (Messerchmidt, 1993: pp. 25). Zaměstnané ženy, žijící v satelitu tedy musí spojovat několik rolí (ženy

v domácnosti, matky, manželky), a zároveň se vypořádát s negativními důsledky suburbanizace (velké vzdálenosti, absence obchodu, závislost na automobilové dopravě). Ženy však nacházejí různé strategie, jak se s těmito negativy vyrovnávat (již zmíněná výpomoc v domácnosti, chůva), které umožňují spojení všech těchto rolí. Oproti tomu u žen v domácnosti nedochází ke konfliktu rolí, nicméně jsou omezovány, stejně jako zaměstnané ženy, velkými vzdálenostmi a závislostí na automobilové dopravě, které musí spojit například s odvážením dětí do školy či s každodenními činnostmi. Je tedy zřejmé, že ačkoliv teorie hovoří o tom, že jedinci v určité fázi životního cyklu zatouží po životě v příměstské oblasti (Leslie a Richardson 1961), realita domku za městem není zase tak pozitivní.

Nejvíce marginalizovanou skupinou jsou mladí lidé, kteří na jednu stranu již nejsou dětmi, na druhou stranu ještě stále nejsou finančně nezávislí. Oproti skupině starých lidí často nemají téměř žádné finanční prostředky, ani možnost využívat automobilovou dopravu. Jejich životní situace může být způsobena tím, že se do satelitního města přestěhovali v době dospívání, kdy všichni sousedé měli malé děti. V kombinaci se špatnou infrastrukturou (nemožností potkávat své vrstevníky) se navazování vztahů s vrstevníky stává téměř nemožným. Co se týče současných dětí, žijících v satelitním městě, situace se může změnit k lepšímu (děti vyrůstají se svými vrstevníky, dostavují se hřiště, atp.).

Je však otázkou úvah, jakou budoucnost čekají satelitní města – mladí lidé, kteří v satelitním městě dospívali, mají jasno v tom, že chtějí žít ve městě, blíže službám a přátelům. Jejich rodiče budou postupně stárnout, současně satelitní města již nejsou tak atraktivním útočištěm pro mladé rodiny, jako tomu bylo na konci 90. let 20. století. V souvislosti s tím je dalším vyjevujícím se problémem to, jak jsou či nejsou satelitní města připravena na seniory, a zda je vůbec možné jako senior v satelitním městě žít. Ve většině případů se jedná o dvoupatrové domy, které se od nejbližších služeb nachází minimálně několik kilometrů

a nelze tam dojít pěšky. V případě zhoršené fyzické kondice může být pro seniory problematické obsluhovat dvoupatrový dům, co se týče vzdálenosti služeb, lze tento problém vyřešit výpomocí příbuzných. Jaký je však poté rozdíl mezi stárnutím v satelitním městě a v bytě ve městě? Ano, na jednu stranu lze argumentovat hezčím prostředím, možností využití zahrady. Na druhou stranu je však důležité nezapomenout na množství práce, kterou údržba domu vyžaduje. Problematické může být i to, že rodina nežije v blízkosti satelitního města a nemůže vypomáhat. Jak již bylo výše zmíněno, satelitní města nejsou připravená ani uzpůsobená na pomoc seniorům (ať už se jedná o blízkost obchodu, lékaře či například možnosti dovážení obědů). Teprve v následujících desetiletích, až současní padesátníci budou v důchodovém věku, se ukáže, nakolik promyšlené bylo plánování satelitního města pro všechny věkové skupiny suburbanitů.

Čí sen je tedy život v domku se zahradou v satelitním městě? Jsou to ženy v domácnosti, které mají hezké prostředí na výchovu dětí nebo senioři, kteří si v satelitním městě užívají klidného stáří? Anebo jsou to muži, kteří si splnili svůj sen koupí domu za městem a tráví celé dny v zaměstnání, aby splatili hypotéku? Odpověď spíše nalezneme v tom, čí sen to byl na počátku. Byl to splněný sen těch, co si po dlouholetém stísněném životě v bytě 3+1 mohli dovolit dům se zahradou za městem. Těch, co najednou mohli mít někoho na úklid, někoho na údržbu zahrady.

A jaká je budoucnost satelitních měst? Může být v ohrožení právě proto, že současné trendy bydlení se již spíše přiklánějí opět k návratu do města. Nicméně i mladá generace, která ze satelitních měst utíká, může za pár let dospět k rozhodnutí, že je to vlastně nejlepší místo na výchovu rodiny. To je však zatím pouze na úrovni úvah, které budou aktuální v horizontu několika let.



## 8 ZDROJE

Baldassare, M. 1992. *Suburban Communities*. Annual Review of Sociology, Vol. 18, pp. 475-494.

Bartošová, M. 1997. *Vybrané zajímavost z ekonomické činnosti českých seniorů*. Pp. 92-101 in Rabušic, L. (ed.), *Česká společnost a senioři. Sociální, ekonomické a politické aspekty demografického stárnutí české společnosti*. Brno: Škola sociálních studií Filozofické fakulty Masarykovy univerzity.

Beauvoir, S. 1973. *The Second Sex*. New York: Vintage.

Bellah et al. 1986. *Habits of the Heart: Individualism and Commitment in American Life*. New York: Perennial Library.

Braun Kohlová, M. 2012. *Cesty městem*. Praha: Slon.

Brody, E., B. 1969. *Migration and adaptation*. In *Behavior in New Environments*. Beverly Hills: Sage Publications.

Burchell, R., W., Lowenstein, G., Dolphin, W., R., a kol. 2000. *Costs of Sprawl*. Washington D.C.: National Academy Press, dostupné z [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp\\_rpt\\_74-a.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rpt_74-a.pdf), (cit. 26.9.2012).

Butler, J. 2004. *Undoing Gender*. New York: Routledge.

Dickens, P. 1990. *Urban Sociology: Society, Locality and Human Nature*. New York: Harvester Wheatsheaf.

Easterlin, R., A. 1996. *Economic and Social Implications of Demographic Patterns*. In Binstock, R., H., George, L., K. (eds.), *Handbook of Aging and the Social Science*. London: Academic Press, pp. 73-93.

Fava, W. Michelson. 1973. *The Place of Time in Longitudinal Evaluation of Spatial Structures by Women*. Toronto: University of Toronto Center for Urban and Community Studies Research Paper no. 61.

Flanagan, W., G., 1990. *Urban Sociology. Images and Structure*. Boston: Allyn and Bacon.

Giddens, A. 1984. *The Constitution of Society*. Oxford: Polity.

Gober, P., Behr, M. 1982. *Central Cities and Suburbs as Distinct Place Types: Myth or Fact?* Economic Geography, Vol. 58, No. 4, pp. 371-385.

Hägestrand, T. 1970. *What about people in Regional Science? Papers in Regional Science* 24 (1), pp. 7-21.

Hallin, P., O. 1991. *New Paths for Time-geography?* Geografiska Annaler. Series B, Human Geography 73 (3), pp. 199-207.

HAMPL, M., K. KÜHNL. 1993. Migratory Trends in Former Czechoslovakia. *Acta Universitatis Carolinae – Geographica* 28, (1), pp. 53–71.

Hnilička, P. 2005. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: ERA.

Horská, P., Maur, E., Musil, J. 2002. *Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha, Litomyšl: Paseka.

Hrychová, H., Sýkora, L. 2002. *Percepce a hodnocení proměn v prostorové struktuře Prahy*. Urbanismus a územní rozvoj, 1/2002.

Kaufmann, V., Bergman, M., M., Joye, D. 2004. *Motility: Mobility as Capital*. International Journal of Urban and Regional Research 28 (4): 745-756.

Leslie, G., R., Richardson, A., H. 1961. *Life-Cycle, Career Pattern, and the Decision to Move*. American Sociological Review, Vol. 26, No. 6, pp. 894-902.

Macešková, M., Ouředníček, M., Temelová, J. 2009. *Sociálně prostorová diferenciacie v České republice: implikace pro veřejnou (regionální) politiku*. Ekonomický časopis, 57, č. 7, s. 700-715.

Marshall, V. W., Matthews, S., H., Rosenthal, C., J. 1993. *Elusiveness of Family Life: A Challenge for the Sociology of Aging*. In Maddox, G., L., Lawton, P., M. (eds.), *Kinship, Aging, and Social Change*. Annual Review of Gerontology and Geriatrics 13. New York: Springer, pp. 39-71.

Massey, D. 2005. *For Space*. London: SAGE Publications Ltd.

McAllister, R., J., Butler, E., W., Kaiser, E., J. 1973. *The Adaptation of Women to Residential Mobility*. Journal of Marriage and Family, Vol. 35, No. 2, pp. 197-204.

Messerschmidt, J. W. 1993. *Masculinities and Crime*. Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, inc.

Merriam, S., B. 2009. *Qualitative Research*. San Francisco: John Wiley & Sons, Inc.

Millerová, L., J. 1995. *Family Togetherness and the Suburban Ideal*. Sociological Forum, Vol. 10, No. 3, pp. 393-418.

Muffels-Ruud, J., A. 1997. *Stárnutí a flexibilizace. Hrozba nebo výzva pro sociální stát?* Pp. 31-38 in Rabušic, L. (ed.), *Česká společnost a senioři. Sociální, ekonomické a politické aspekty demografického stárnutí české společnosti*. Brno: Škola sociálních studií Filozofické fakulty Masarykovy univerzity.

Musil, J. 1967. *Sociologie soudobého města*. Praha: Svoboda.

Musil, J. 2001. Vývoj a plánování měst ve střední Evropě v období komunistických režimů. *Sociologický časopis*, Vol. 32., No. 3., pp. 275-296.

Nechyba, T., J., Walsh, R., P. 2004. *Urban sprawl*. The Journal of Economic Perspectives, Vol. 18, No. 4, pp. 177-200.

Novák, J. 2004. Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti. (Magisterská práce.) Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

Ouředníček, M. 2003. *Suburbanizace Prahy*. Sociologický časopis, Vol. 39, No. 2, pp. 235-253.

Pospíšilová, L., Ouředníček, M. 2012. Časoprostorové chování středoškolských studentů bydlících v zázemí Prahy. Pp. 99-132 in Vacková, B., a kol.: Třetí město. Brno: MUNI Press.

Potočný, T. 2006: *Lidé na okraji*. Brno: Ivris Working Papers.

Pucher, J. 2002. *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání*. Pp. 101-121 in Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha.

Putnam, R. 2000. *Bowling Alone. The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon and Schuster.

Saegert, S. 1980. *Masculine Cities and Feminine Suburbs: Polarized Ideas, Contradictory Realities*. Signs, Vol. 5, No. 3, Supplement. Women and the American City, pp. S96-S111.

Rabušic, L. 1997. *Časové dimenze vstupu do důchodu*. Pp. 10-29 in Rabušic, L. (ed.), *Česká společnost a senioři. Sociální, ekonomické a politické aspekty demografického stárnutí české společnosti*. Brno: Škola sociálních studií Filozofické fakulty Masarykovy univerzity.

Rubin, I., J., Rubin, I., S. 2005. *Qualitative Interviewing: The Art of Hearing Data*. London: SAGE Publications.

Saegert, S. 1980. *Masculine Cities and Feminine Suburbs: Polarized Ideas, Contradictory Realities*. Signs, Vol. 5, No. 3, Supplement. Women and the American City, pp. S96-S111.

Schmeidler, K. 2009. *Problémy mobility stárnoucí populace*. Brno: Novpress s.r.o.

Seltzer, E. 2002. *Suburbanizace a její ekologické, ekonomické a sociální důsledky: poučení z vývoje z Portlandu*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 81–100.

Schütz, A. 1976. *Studies in Social Theory*. In Arvid Brodersen Ed.: *Collected Papers II*. The Hague: Martinus Nijhoff.

Schwartz, B. 1976. *Images of Suburbia: Some Revisionist Comments*. In *The Chang-ing Face of the Suburbs*, ed. Barry Schwartz (Chicago: University of Chicago Press, 1976), pp. 334-35.

Spain, D. 1993. *Gendered Spaces and Women's Status*. Sociological theory, Vol. 11, No. 2, pp. 137-151.

Sýkora, L. 2003. *Suburbanizace a její společenské důsledky*. Sociologický časopis, Vol. 39, No. 2, pp. 55-71.

Sýkora, L. 2010. *Rezidenční segregace*. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta.

Šteflová, J. 2011. Sociální vztahy a konflikty uvnitř satelitního městečka. (Bakalářská práce.) Plzeň: Západočeská univerzita, Filozofická fakulta, katedra sociologie.

Temelová, J., Novák, J., Pospíšilová, L., Dvořáková, N. 2011. *Každodenní život, denní mobilita a adaptační strategie obyvatel v periferních lokalitách*. Sociologický časopis, Vol. 47, No. 4, pp. 831-858.

Urbánková, J., Ouředníček, M. 2006. *Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*. In: Ouředníček, M. (ed.): *Urbanizační procesy v Pražském městském regionu*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 77-94.

Weatherall, A. 2002. *Gender, Language and Discourse*. New York: Routledge.

***Internetové zdroje:***

[www.suburbanizace.cz](http://www.suburbanizace.cz) (cit. 23.10.2012)

## 9 RESUMÉ

The main purpose of this research is to investigate different experiences of suburbanites (inhabitants of suburban area) in the Czech Republic. The research is qualitative and is based on qualitative semi-structured interviews. First group examined was a group of woman suburbanites. This group was further divided to women who are currently employed and women who are not (housewives). Second group which was examined was a group of young suburbanites and old people. These respondents were chosen because the research is focusing on the relation between time and space dimension and experiences of young and old suburbanites as well. Third group of respondents was a group of people who experienced divorce after they moved in the suburban area. Research is based on theories of time and space (A. Giddens, A. Schütz, T. Härgstrand) but also on gender theories considering the division of urban and rural area. These theories examine, whether urban area is mainly masculine and suburban area mainly feminine. Regarding a group of women, important role played paid cleaning service, regardless the employment status of women. Important finding considering housewives was the fact that all of them tried to compensate the fact that they are not economically active (university studies, language studies, establishment of women centre or kindergarten). Significant was also the negative attitude towards suburban life of young respondents (especially towards long distances, dependence on public transport and poor social life in suburban area. Older respondents did not have such a negative experiences, however, they highlighted the dependence on automobile and also the fact that they know that other old people do not live like them and that they were lucky. They constantly compared themselves (as “we”) to other old people (as “them”). All of the older respondents mentioned that they get help from their neighbors and that the relationships among neighbors are very sympathetic. Eventually, the research tried to find out the ties between moving in the suburban area and the disruption of family. This research revealed that the most important thing is the weakness of relationships between partners which could cause the disruption in the end (because moving in the suburban area is demanding and requires strong family ties).