

Sociologický výzkum jako podpora rozvojových projektů měst

Schmeidler, K., Maršálková, K.: Sociological Research as a Support of Urban Development Projects. *Životné prostredie*, 2019, 53, 4. p. 244 – 248.

Architecture, buildings and all human settlements and transport systems should be created in a way that ensures a sustainable environment and satisfactory living-quality for all inhabitants. This can be achieved if a highly sensitive and human-focused attitude is established in the pre-design, design and construction phases and this is then maintained in all environmental and technical transport settings. Herein, we highlight the newest and the most sophisticated tools that human science and sociological development offer to architects and urban planners. This modern multidisciplinary approach will help create a human environment which secures satisfaction and good living-quality in the current artificial environment. Finally, we present the methods, procedures and techniques for obtaining essential environmentally-friendly information, and these include all useful tools, in-depth interviews, questionnaires and widespread focus groups.

Key words: empirical research, environmental planning, urbanism, urban planning

Lidská sídla by měla být utvářena tak, aby se stala vhodným prostředím pro život. Z tohoto důvodu by měl mít humanitní přístup k řešení urbánního i dopravního rozvoje dominantní pozici, fyzické a estetické prostředky by měly rozvíjet aspekty tohoto přístupu. Proto prvním krokem v urbanistickém, územním a dopravním plánování by měl být průzkum, který by vytýčil směry, kterými by se rozvíjela fyzická organizace každého města. Tento sociologický výzkum by měl nejen předcházet projekční práci, ale měl by také probíhat paralelně a společně s rozvojem města. Takový výzkum by měl být, samozřejmě, institucionalizován a být ve stálém obousměrném spojení s projekční složkou. Protože se zabývá sociálními podmínkami v převážně městských komunitách a přitom má svůj specifický účel, tento druh sociálního výzkumu je velmi specifickým vědním oborem, který by měl být provázán s odpovídajícími autoritami, odborníky i vstřícnou prováděcí složkou.

Jeden bod, který se těsně dotýká fyzické a technické organizace města by měl být zdůrazněn v souvislosti se sociální problematikou. Měli bychom mít stále na mysli, že cokoliv je uznáno za dobré pro člověka z hlediska jeho vnitřního kulturního růstu, to by mělo být uznáno za vedoucí princip při vytváření zdravého urbánního a dopravního prostředí. Proto když například mluvíme o adekvátních podmínkách života a dopravy ve městě, měly by být chápány jak materiální, tak duchovní determinanty. Aby bylo možné řídit rozvoj měst je nutné eliminovat takové podmínky, které buď tím či oním způsobem činí město nekulturním. Tyto podmínky musí být důrazně odstraňovány, ať jsou svým charakterem neetické, neestetické či spekulativní.

Sociologická problematika města je dnes samostatným, etablovaným oborem. Je složitá, komplikovaně provázaná

a mnohdy nesnadno zvládnutelná, takže zcela uspokojivé výsledky nejsou jisté nikdy. Historie ukazuje, že kdykoli se lidé usadili sobě nablízku a formovaly se komunity, tehdy našly v těchto komunitách úrodnou půdu jak pozitivní, tak negativní stránky lidské přirozenosti. Je to pouze logickým důsledkem dvojitého charakteru lidského naturelu. Pokud se z toho poučíme, dospějeme k závěru, jak je důležité, aby fyzická forma města se rozvíjela do takové kvality, která podporuje kulturně konstruktivní aspirace. Naším východiskem by mělo být, že kvalitní a zdravé prostředí, stejně jako kvalitní a kreativní architektura či umění, má kulturně konstruktivní vliv na lidskou mysl. To tedy znamená, že městská i dopravní struktura, její prostorový řád a sociální pořádek nelze oddělit, musí být utvářeny a rozvíjeny současně takovým způsobem, aby se navzájem inspirovaly.

V tomto duchu vzájemné inspirace mezi fyzickým uspořádáním a sociálním řádem by měla být řešena všechna problematika městského rozvoje. Stejně tak čím více bude přiměřená, úsporná a přitom inovativní forma mít šanci být vlastní budovám a jejich prostředí, tím více bude i urbanismus determinován tímto směrem. To zvláště platí pro problematiku dopravy. Ta je vlastně problematikou masovou v tom smyslu, že se dotýká velkého množství lidí.

Sběr informací a dat

Jak urbanisté a dopravní odborníci, tak sociologové potřebují přesné informace týkající se všech charakteristik životního prostředí, tedy i sociálních. Na jejich základě činí urbanisté a inženýři okamžitá rozhodnutí ve své sféře

působnosti, tj. v navrhování určitého městského či dopravního prostředí. Naproti tomu sociologové v důsledku své profesionální výchovy se snaží zvýšit kvalitu dosažitelné informace. Tento rozdílný přístup se samozřejmě promítne do způsobu získávání informací a práce s nimi. Mělo by být na tomto místě připomenuto, že druh informace o sociálních charakteristikách se liší od charakteru informace o jiných komponentech urbanistického návrhu. Především tím, že některá sociologická a demografická data nejsou co se týče času a místa stabilní. To ovšem neznamená, že z tohoto důvodu nejsou pro projektanty užitečná. Ti musí užít pokud možno té nejaktuálnější a nej přesnější informace, která je dosažitelná. Z toho důvodu je zřejmé, jak velká pozornost musí být věnována zdroji informací. Kvalitní informace jsou určujícím prvkem pro kvalitní projektování. Někdy přezívající tendence nahradit perfektní, informacemi podepřenou analýzu intuitivními postupy mohou vést ke zcela nerealistickým výsledkům.

Postup při získávání informací

Když je rozhodnuto o empirickém výzkumu v oblasti rozvoje a revitalizace města, jeho dopravy a životního prostředí, musí být učiněna zásadní rozhodnutí a vytvořen plán strategie výzkumu, který bude závazný pro celý postup. Tato strategická rozhodnutí jsou ovlivněna celou řadou faktorů, závisí na hypotéze, která bude testována a vztazích, které by měly být vysvětleny a celé řadě dalších věcí až například po rozpočet na výzkum.

Výsledky mohou posloužit při předprojektové přípravě – programování městských prostorů a technických zařízení, budov, odborném či uživatelském hodnocení, k okamžitému praktickému použití v projektu nebo v dalším výzkumu. Pouze ve vztahu k předem vytčenému cíli je možno realisticky posoudit, jaký druh informace je potřeba. Např. zajímáme-li se o modelování či programování chování v určitém městském či dopravním prostoru, pokládáme za důležité nejen získávání informací o vztahu uživatelů k jejich sociálnímu okolí, ale i o komunikačních vzorcích a úrovních dozoru. Tyto faktory mohou mít vliv na percepci životního (pracovního, rekreačního, obytného či dopravního) prostředí určitou osobou.

Paleta metod a technik, kterými lze provádět výzkum v oblasti města, dopravy a životního prostředí, je dnes velmi pestrá. Vychází se ovšem ze základních výzkumných technik, ze kterých jsou ostatní odvozeny.

Jednou z cest při řešení otázky využití informací je zvážení požadavku zadavatele vzhledem k materiálu. Jinak budou zpracovány výsledky pro potřeby urbanistů a územních plánovačů, jinak pro dopravního experta a jinak pro tvůrce městského interiéru či městského ekologu. Je třeba zvážít, jak bude materiál využit odběratelem (předprojektová příprava, konkrétní projekt, obecné zásady či kritika).

Jak ve městech, tak na vesnici je důležité, aby noví obyvatelé či uživatelé splynuli s okolním sociálním prostředím

stejně jako vizuální část návrhu. Zainteresovaní účastníci a sousedé se mohou stát potencionálními uživateli nové stavby či dokonce jejími obyvateli. Jejich názory se mohou kryt s názory budoucích uživatelů. Proto znalost jejich životního stylu a názorů může být pro projektanty a investory velmi důležitým zdrojem informací.

Často je otázka respondentů zahrnuta již v požadavcích na výzkum či v podmínkách zadavatele, i když i tu bývá většinou určitá volnost. V souvislosti s výběrem vzorku dodavatel výzkumu zvažuje množství, typ a přesnost požadovaných informací vzhledem k vymezenému času a prostředkům. Využití vzorku se stává ekonomičtějším tam, kde vzrůstá množství lidí, kteří jsou potencionálními respondenty. Vzorek má být reprezentativní skupina z většího objemu respondentů. Statistika vyvinula celou řadu přesných výpočtů pro určení reprezentativního vzorku.

Vedle reprezentativního výběru je možné užít kvótní výběr a zvážít nejen množství respondentů, ale i to, kdo by mohl poskytnout fundovanou informaci. Vzorek se potom bude skládat z různých skupin, např. uživatelů, ale i jiných, návštěvníků atd. V tomto případě je důležitou otázkou, kdo všechno by měl být do vzorku zahrnut. Mohou zde nastat diference v pojetí, kdy různí zainteresovaní respondenti budou předepisovat různé požadavky. Zajímavé výsledky poskytuje komparace. Někdy s výhodou užíváme tento postup: zjišťujeme základní požadavky laiků i kompetentních expertů na užitkovou a estetickou stránku jednotlivých architektonických i urbanistických celků. Představy laiků srovnáváme s představami odborníků (např. představy řidičů s představami odborníků dotyčných oborů na úřadech státní správy a samosprávy). Při sestavování vzorku mohou být někdy výhodně užity vlastní organizační struktury, např. čtvrtě atd.

Specifika metodologického postupu výzkumu v oblasti urbanismu a dopravy

Dotazování

Aby bylo možné odpovědět na otevřené otázky v oblasti urbanismu a dopravního plánování, je nutné použít přiměřených technik získávání informací. Sociální vědy vyvinuly mnoho užitečných metod a technik, které mohou být použity. Zatím nejobecněji používané techniky pro vyhodnocení prostředí a tvoření programů výstavby či revitalizace a remodelace jsou *interview* a *dotazníkový výzkum*. Chování v určitém prostředí je determinováno nejen tím, co by lidé rádi dělali, ale také tím, co si myslí, že by měli dělat – zde jde o vliv sociální normy. To, co dělají, je poznamenáno očekávanými důsledky chování. Proto vztah mezi postojem a skutečným chováním není jednoznačný.

Dotazník a interview mají značný význam v oblasti urbanismu, dopravního plánování a životního prostředí ve výzkumu z těchto důvodů: ve srovnání s jinými způsoby dávají poměrně dostatek informací a jsou mnohem levnější.

Oblastí, kde dotazování dává největší přínos, je oblast zkušeností a očekávání populace. Tyto studie dávají odpovědi na otázky o tom, co si lidé myslí o určitém městském prostředí, co očekávají od určitého dopravního řešení. Dotazníkové studie slouží také jako důležité prostředky k získávání vysvětlení pozorovaného chování, pokud se používají společně s technikou pozorování.

Dotazníky mohou poskytnout významnou pomoc při sestavování zdrojů podkladů pro řešení problém v navrhování. Jestliže uživatel vyhodnotí určité varianty nebo provede výběr z naznačených možností, může developer obdržet dostatečné údaje pro přijetí určitých urbanistických řešení.

V sociologických a psychologických výzkumech přání, postojů, požadavků, chování atd., vyvinuli metodologové těchto věd nástroje pro sbírání standardizovaných, souměřitelných dat. Výsledkem jsou škály, indikátory, indexy atd., které jsou použitelné i v této oblasti. Dovolují kvantitativně měřit s vysokou precizností a umožňují statistickou manipulaci a zpětnou interpretaci v potřebných dimenzích. Může být použito i numerické škály, jestliže může být spolehlivě stanoveno, že zde je sledování založeno na psychologické kontinuitě. Podle ní respondent oceňuje koncept. Je užitečné konstruování škál pro použití v dotazníku konzultovat s odbornou literaturou a ujistit se, že škálou je opravdu možné měřit určené proměnné.

Sémantický diferenciál

Jednou ze slibných a zajímavých metod je *sémantický diferenciál*, doporučovaný pro výzkum životního prostředí badatelem Hershbergerem (1970). Spočívá ve snímání architektury a návrhů různými technikami (fotografie, diapozitiv, film, video či počítačová animace) a jejich verbálním hodnocením respondenty. Výzkumník sestaví páry protikladných adjektiv, která jsou užívána pro popis, případně zvolí adjektiva, která jsou k umění či prostředí irelevantní, ale je ověřeno, že diferencují význam v dimenzích aktivita, síla, hodnocení, což jsou tři základní dimenze významů odhalené Osgoodem (Osgood, 1967, Osgood et al., 1957). Navrhli postup na měření významu (přesněji jeho konotativní složky) kombinací řízených asociací a škálovací metody. Jeho použití ukázalo vysokou korelaci mezi některými škálami. Pomocí faktorové analýzy určili tři základní faktory (dimenze) obecně charakterizující význam: hodnotící, aktivity a potence. Měřitko *sémantického diferenciálu* si již našlo své místo při hodnocení dojmů z životního prostředí.

Ukázky *sémantického diferenciálu* najdeme i u Hesselgrena (1975). Posuzoval jím vybrané vlastnosti urbanistického prostoru. Respondentům předkládal kresby prostoru lišící se právě uvedenou vlastností a porovnával jejich polaritní profily. Analýza polaritních profilů je nejběžnější způsob interpretace výsledků *sémantického diferenciálu*.

V Česku byl jedním z prvních při používání *sémantického diferenciálu* Kittler (1967), který analyzoval vědecké metody na zjišťování působení prostředí na uživatele, zkoumal vztah mezi fyzickými vlastnostmi prostředí

a jeho subjektivním působením. Zdůvodnil slovní charakteristiku architektonického prostředí a použití *sémantických stupnic*.

Z dalších aplikací *sémantického diferenciálu* je zajímavý návrh Pifky (1996) na zjišťování tzv. ideálního profilu – vlastností takového obytného prostředí, které by optimálně uspokojilo potřeby respondentů. Srovnání ideálního profilu a skutečného profilu dává podklad pro hodnocení. Škály uspořádává do skupin (přátelskost, motivace, orientace a estetičnost), které určil na základě faktorové analýzy.

Největší výhodou *sémantického diferenciálu* je možnost hodnocení prostředí přímo jeho uživateli.

Kvalitativní metody

U kvalitativních urbanistických a dopravních výzkumů k nim patří především osobní interview a *Focus Group Interview*. Kvalitativní metody se volí v případech, kdy chceme získat jemná subjektivní data, jako jsou přístupy, postoje a vnímání prostředí, sociálního okolí, volba způsobu dopravy či potřeba specifické mobility.

Cílem je zkoumat širokou škálu zkušeností, postojů a motivů, a zjišťovat pohnutky, které jsou za respondenty vyjádřenými postoji. Kvantitativní studie nám dávají přesnější názor o distribuci různých idejí, myšlenek, přístupů a postupů i motivů v populaci.

Interview je relativně rychlá a efektivní cesta k získání značného objemu informací. Dává detailnější informaci a může se lépe přizpůsobit předem neočekávaným situacím. Je možná lepší kontrola vzorku a jsou menší nároky na respondenty než při užití jiných technik. Interview může být strukturovaný, dodržující připravený sled otázek či nestrukturovaný, dovolující volný tok informací. Podle Kerlingera (1972) nestandardizovaný interview je mnohem pružnější a otevřený. I když výzkumné účely řídí a určují kladené otázky, jejich obsah, pořadí, formulace atd. jsou zcela v rukou badatele.

Otázky mohou být uzavřené, tehdy je respondentu dán výběr ze dvou či z několika kategorií. V tom případě se objevují určité nevýhody, především povrchnost a nebezpečí vynucování odpovědí. Alternativy nemusí respektovat skutečná fakta a názory. Nebo mohou být s otevřeným koncem, tehdy je tázaná osoba povzbuzována k pečlivému vypracování či rozšíření svých odpovědí. Odpovědi na otevřené koncové otázky mohou ukázat na možnosti vztahů a hypotéz. Dotazování mohou dát nečekané odpovědi, které mohou naznačit existenci netušených souvislostí.

Podrobný program užívaný ve formálním interview zkušeným tazatelem bude zahrnovat požadavky, které se budou poněkud lišit od dotazníku, který je vyplňován samotným respondentem. Rozsah programu interview je tak navrhován, aby vyhovoval tazateli i respondentu a dovoval pohodlný tok informací. Otázky musí být kladeny nenásilně, aby neodrazovaly dotazované a zvyšovaly jejich ochotu odpovídat. Postup by měl být takový, aby tazatel mohl sbírat snadno logicky uspořádané informace od jedné oblasti do druhé.

Interview dává možnosti vyjasnění protichůdných či nejasných informací, je zde menší nebezpečí chybné interpretace. Zkušený tazatel zajišťuje validitu materiálu, který získává. Má možnost pozorovat, jak je informace poskytována a jakým způsobem je řečena. Interview v situaci zahrnuje sociální interakci, která může mít vztah k chování v reálném životě. Stálá přítomnost tazatele poskytuje možnost pro nezbytné vysvětlení otázek, stejně jako pro doplnění odpovědi.

Pro kvalitu výsledků je významné místo, kde je prováděn sběr informací. Měl by být prováděn ve vhodném, nerušeném a pokud možno neutrálním prostředí. Tak je možno získat nezkrácené údaje. Je velmi důležitá důvěryhodnost informací, která by měla být zabezpečena právě okolím a celkovou atmosférou. Je důležité zamezit interakci mezi členy skupiny.

Hlubkové interview

Hlubkové interview bývá někdy označováno jako etnografické interview (Spradley, 1979) nebo nestrukturované interview. Tímto druhem interview zkoumáme danou problematiku velmi detailně. Proto je nejlépe je provádět v přímém kontaktu osob, i když v některých případech může být proveditelné interview i pomocí telefonu. Tento typ interview zahrnuje otevřené otázky vytvořené tak, aby stimulovaly k poskytování dat, která jsou z hlediska výzkumníka důležitá. Hlubkové interview dává většinou kvalitativní data, proto jsou také nazývány kvalitativními interview. Nejčastěji se rozeznávají tři způsoby provádění kvalitativních interview:

- neformální konverzační interview;
- všeobecné interview – někdy nazývané řízené, popř. všeobecný přístup;
- standardizované otevřené interview.

Tento druh interview poskytuje stejně bohaté, na situaci závislé odpovědi jako např. U *Focus Groups*. Protože respondenti jsou dotazováni individuálně, otázky důvěrnosti a vnějších tlaků, které vyvstávají při *Focus Groups*, zde nejsou. Uspořádání interview poskytuje intimnější prostředí pro diskusi o citlivých tématech či důvěrných osobních záležitostech a tak je možné získat detailnější informaci o individuu či situaci v prostředí, sousedství či domácnosti. Tento typ interview dovoluje flexibilitu v závislosti na typu informace, která je vyžadována. Protože respondent odpovídá na otázky přímo tazateli, je zde možnost okamžitého vyjasnění, popsání jak otázek, tak odpovědí.

In Depth Interview je méně strukturováno než dotazníky a na nich založené interview a dovoluje téma prozkoumat skutečně do hloubky. V tom se liší např. od *Focus Group Interview*, protože zde je pouze jeden subjekt.

Užití hlubkových interview

V tomto interview jde o interakci mezi tazatelem a respondentem. Hlubkové interview bývá velice často používáno tam, kde chceme porozumět problému či diagnos-

tikovat stav věci. Proto jsou často užívány v prvních fázích výzkumu – exploratorních či diagnostických. Definují chování, které musíme zvažovat, a v dopravním výzkumu vedou k záznamníkům aktivit. Dále interview odhalují, že záznamy aktivit jsou výsledkem skrytého rozhodovacího procesu. Interview mohou odhalit skupinovou strukturu sousedství i domácností, zviditelňují jemné interakce a jejich okolnosti, které řídí naše chování jako část denních aktivit. Je jich možné použít ve všech částech evaluačního procesu, tedy při přípravě dotazníkového výzkumu k získání informací o tématu.

Při přípravě tohoto druhu interview se doporučuje postupovat v na sobě závislých 7 krocích (Kvale, 1996):

1. *Tematizace* – je to formulace účelu výzkumu a popsání konceptu (objektu a předmětu), co má být zkoumáno, tj. co a kdy má být stanoveno předtím, než začneme přemýšlet jaké použít metody;
2. *Design výzkumu* – plán výzkumu by měl být vytvořen předem. Měli bychom vědět přesně, co a jak chceme zjistit;
3. *Dotazování* – měl by být připraven průvodce dotazováním pro tazatele se senzitivním přístupem při hledání odpovědi s citlivým přístupem k respondentům v situaci dotazování. Tazatel má celkový plán interview a baterii otázek. Otázky mohou být doplněny během interview dalšími doplňujícími otázkami, které se vztahují k tématu;
4. *Přepis dat* – zahrnuje přípravu materiálu pro analýzy, což zahrnuje transkripci řeči do psaného textu a další úpravy;
5. *Analýzy* – rozhodování na základě účelu, předmětu, objektu a dalších charakteristik, které metody jsou vhodné pro vyhodnocení získaných dat;
6. *Verifikace* – testování možností generalizace získaných poznatků, jejich validity a reliability. Reliabilita jak již bylo řečeno souvisí s konzistencí výsledků a validita hovoří o tom, zda bylo testováno skutečně to, co jsme chtěli zkoumat;
7. *Podání zprávy* – komunikace závěrů studie a použitých metod formou, která splňuje vědecká kritéria včetně etických přístupů.

Hlubkový rozhovor jako metody sběru dat se užívá již velmi dlouho. Je to důležitý nástroj mnoha kvalitativních výzkumů. Podle Pattona (1990) jejich největší výhodou je, že odkrývají to, co mají respondenti (uživatelé) přesně na mysli. Kvalitativní výzkumy vycházejí z předpokladu, že pohled a stanovisko ostatních je významné, založené na znalostech a přístupné poznání druhých. Nevýhodou *In Depth Interview* je především časový nárok, který je pochopitelně větší, proto může být jenom omezený počet otázek, které můžeme položit. *In Depth Interview* je kvalitativní, vysvětlující technika výzkumu, proto ji nemůžeme označit jako reprezentativní.

Navrhování veřejných prostorů jako jsou ulice a náměstí či parky atd., i dopravních řešení je jednou z mála oblastí přímého styku tvůrce města s budoucím uživate-

lem. Nejsou dostatečně využívány možnosti interview, např. S uživateli hromadné dopravy, veřejných prostorů, bytových domů, občanských staveb i ve tvorbě průmyslové architektury, úpravě pracovišť atd.

Focus Groups

V poslední době se objevily další modifikace dotazování použitelné v oblasti dopravního plánování a urbanismu. Jsou to např. tzv. *Focus Groups*, tj. diskuse (cca 7 – 12 lidí) na dané téma. Moderátor vede diskusi tak, aby se objasnily názory a způsoby uvažování lidí, jejich reakce na připravované akce v dopravě a uspořádání životního prostředí atd. Usiluje o zachycení sociálních kontaktů, způsobu komunikace, vlivu důležitých osob (autorit). Výběr respondentů spočívá na základě postupného zapojování dalších a dalších respondentů na základě vyjádření těch předcházejících (princip sněhové koule).

Focus Groups je skupinový rozhovor malého počtu účastníků, kteří pod vedením moderátora diskutují o tématech. Jedná se ideálně metodu na zjištění rozdílů ve vnímání témat/problémů/produktů. *Focus Group Interview* je perspektivním výzkumným nástrojem vhodným k použití při programování staveb, občanské participaci v rozhodování o budoucích změnách v urbánním prostředí a dalších zásadách v urbanistické tvorbě a dopravním plánování.

Focus Group Interview je druhem interview s malou skupinou lidí o specifické problematice. Tyto skupiny se většinou skládají z cca 6 – 8 lidí, kteří se účastní interview po dobu 1 – 2 hodin. Není to diskuse ani jednání vedoucí k vyřešení problému, ani záměr rozhodovat v nějakém problému.

Výhody Focus Group Interview pro urbanistický a dopravní výzkum

Focus Group Interview mají některé výhody jako je velice ekonomická technika sbírající kvalitativní data. Situace je pro účastníky většinou vysoce motivující. V průběhu krátkého časového úseku může tazatel získat informace od osmi lidí místo od jednoho člověka, tzn. podstatně se zvyšuje velikost vzorku. Situace ve skupině podporuje pravdivost odpovědí i v případech obtížných témat, situací a emocí. Často přináší některé aspekty problematiky, na které se dříve nemyslelo, či které vůbec nepřišly na agendu.

Nevýhody Focus Group Interview

K nevýhodám *Focus Group Interview* patří to, že spotřebují na každou otázku množství času, a proto existuje pouze limitované množství otázek, které je možné položit. Je také možné, že dojde k neočekávaným událostem, odchylkám od předpokládaného postupu atd. Mohou se objevit konflikty, které však mohou být někdy přínosné vzhledem k tomu, že poskytnou vhled do většinou skrytých, niternějších sfér postojů vzhledem k určitým tématům. Někdy bývá uváděno, že pokud se účastníci navzájem neznají, je těžké garantovat důvěryhodnost.

Zhodnocení Focus Group Interview

Focus Group Interview mohou být užity v každém bodě evaluačního procesu. Mohou být nasazeny ve fázi příprav standardizovaného dotazníku, kdy mohou zajistit všichni relevantní informaci o tématu. Mohou být také užity jako vedlejší kvalitativní evaluační metoda paralelně s jinou. Samostatně mohou být užívány jako metoda poskytující kvalitativní vyhodnocení informace o tématu např. pro pochopení určitých psychologických nebo sociálních procesů v lokalitě.

* * *

Kvantitativní a kvalitativní výzkumy se doplňují a měly by být komplementární. Kvalitativní výzkumy jsou nejdůležitější v raných stádiích projektu, kdy jsou formulovány výzkumné záměry, nebo je potřebná hloubková analýza. Dále mohou být kvalitativní metody užitečné s dalšími kvalitativními průzkumy jako prostředky, které detailně analyzují témata a dovolují respondentům vysvětlit věci svými slovy. Mohou směřovat pozornost výzkumníků na věci, o kterých před užitím kvalitativních metod nevěděl či neměl tušení.

Literatura

- Hershberger, R. G.: *Architecture and Meaning*. The Journal of Aesthetic Education, 1970, 4, 4, p. 37 – 55.
- Hesselgren, S.: *Man's Perception of Man-made Environment: An Architectural Theory*. Stroudsburg: Dowden, Hutchinson and Ross, 1975, 213 p.
- Kerlinger, F. N.: *Draft Report of the APA Committee on Ethical Standards in Psychological Research: A Critical Reaction*. American Psychologist, 1972, 27, p. 894 – 896.
- Kittler, R.: *Standardisation of the Outdoor Conditions for the Calculation of the Daylight Factor with Clear Skies*. In: Proc. Conference Sunlight in Buildings, Rotterdam, 1967, p. 273 – 286.
- Kvale, S.: *Interviews: an Introduction to Qualitative Research Interviewing*. London: Thousand Oaks, 1996, 326 p.
- Osgood, C. E.: *On the Strategy of Cross-national Research into Subjective Culture, Information* (International Social Science Council, 1967, 6, 1, p. 5 – 37).
- Osgood, C. E., Suci, G., Tannenbaum, P.: *The Measurement of Meaning*. Illinois: Urbana, 1957, 346 p.
- Patton, M. Q.: *Qualitative Evaluation and Research Methods*. London: Sage Publications, 1990, 536 p.
- Pifko, H.: *Metódy hodnotenia obytného prostredia*. Dizertačná práca. Bratislava: ÚSTARCH SAV, 1996.
- Spradley, J.: *The Ethnographic Interview*. Belmont: Wadsworth, 1979, 247 p.

doc. Ing. arch. PhDr. Karel Schmeidler, CSc.,

karel.schmeidler@usi.vutbr.cz

Vysoké učení technické Brno, Ústav soudního inženýrství, Purkyňova 464/118, 612 00 Brno, Česká republika

Mgr. Kateřina Maršálková, ka1@seznam.cz

Ministerstvo spravedlnosti ČR, Vyšehradská 427/16, 128 00 Praha, Česká republika