

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA**

**KATEDRA SOCIÁLNÍ GEOGRAFIE A REGIONÁLNÍHO
ROZVOJE**

Jana Urbánková

VLIV SUBURBANIZACE NA DOPRAVU

ROČNÍKOVÁ PRÁCE

Praha 2005

Vedoucí ročníkové práce: RNDr. Martin Ouředníček, Ph.D.

Obsah

1 ÚVOD	4
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE A REŠERŠE LITERATURY	7
2.1 Studium suburbanizace	7
2.2 Proces suburbanizace	8
2.3 Dopady suburbanizace na dopravu	10
3 VÝVOJ DOPRAVY VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ PO ROCE 1989	15
3.1 Vývoj dopravy v Praze.....	17
3.1.1 Automobilová doprava.....	17
3.1.2 Veřejná doprava.....	20
3.1.3 Hlavní zásady dopravní politiky na území hlavního města Prahy a jejího zázemí	22
4 DOPADY SUBURBANIZACE NA DOPRAVU V JIŽNÍM ZÁZEMÍ PRAHY	24
4.1 Vymezení zájmového území	24
4.2 Vývoj suburbanizace v zájmovém území	25
4.3 Dopravní situace v zájmovém území	30
5 ZÁVĚR	37

Použitá literatura a jiné zdroje informací

Přílohy

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Vývoj vybraných ukazatelů dopravy v České republice v letech 1990 - 2003	16
Tabulka č. 2: Vývoj vybraných ukazatelů dopravy v Praze v letech 1990 – 2003	18
Tabulka č. 3: Směrování vnější automobilové dopravy v Praze v letech 1996 a 2001.....	19
Tabulka č. 4: Základní údaje o vnější hromadné dopravě PID (1995 – 2003)	21
Tabulka č. 5: Vývoj suburbanizace v zájmovém území	27
Tabulka č. 6: Dopravní intenzity na vybraných úsecích komunikační sítě.....	32

Seznam grafů

Graf č. 1: Počet registrovaných osobních automobilů 1990 – 2003	17
Graf č. 2: Vývoj počtu přistěhovalých do zájmového území v letech 1995 – 2003	28

Seznam map

Mapa č. 1: Zájmové území.....	25
Mapa č. 2: Vývoj počtu obyvatel v městských částech a obcích pražského metropolitního regionu v letech 1991 a 2001	26
Mapa č. 3: Vývoj suburbanizace v zájmovém území v letech 1995 - 2003.....	29
Mapa č. 4: Vybavenost obcí spoji hromadné dopravy.....	31
Mapa č. 5: Vybavenost domácností osobními automobily	34

Seznam příloh

Příloha č. 1: Sčítací stanoviště vnějšího kordonu.....	I
Příloha č. 2: Parkoviště P + R na území hl. m. Prahy	II
Příloha č. 3: Základní údaje o obcích spadajících do zájmového území	III
Příloha č. 4: Mapa sčítání dopravy 2000.....	IV

1. ÚVOD

„Destruktivní účinky automobilů jsou mnohem spíše příznakem naší neschopnosti ve výstavbě měst než její příčinou.“

Jane Jacobsová (1975, str. 10)

Česká města procházejí v posledních patnácti letech výraznými změnami, které souvisí s pádem komunistického režimu a následnou ekonomickou, sociální i politickou transformací i s řadou globálních procesů. Tyto změny se týkají jak fyzického, tak i sociálního prostředí měst a výrazně ovlivňují jejich funkční i prostorovou strukturu. V Praze, hlavním a nejdůležitějším městě systému osídlení Česka, se tyto změny projevují s největší dynamikou. Mezi nejvýraznější procesy charakteristické pro současný vývoj Prahy patří komercializace centra, revitalizace některých částí vnitřního města a suburbanizace v zázemí kompaktního města (Sýkora 2001), které se ve své práci budu věnovat.

Proces suburbanizace v pražském prostředí po pomalejším začátku nabral vyšší intenzitu ve druhé polovině 90. let a i když zatím nedosahuje rozměrů srovnatelných s městy v západní Evropě a USA, stal se již hlavním procesem měnícím vnější části města. Mezi řadou jeho dopadů je jedním z nejvýraznějších vliv na dopravu. Doprava je také tradičně jedním z největších problémů Prahy, a proto jsem se rozhodla zaměřit svou práci právě tímto směrem.

Cílem mé práce je zhodnotit vliv suburbanizace na dopravu v pražském městském regionu a zejména v zájmovém území, které by se zjednodušeně dalo označit jako jižní zázemí Prahy. Ráda bych zjistila, jakým způsobem ovlivnila probíhající suburbanizace intenzitu a organizaci dopravy, stav dopravních sítí a další související faktory v suburbánním zázemí Prahy i v přiléhající oblasti vnějšího města. V práci se soustředím především na dopady rezidenční suburbanizace, která je podrobněji hodnocena v případové studii, ale zmíním se i o suburbanizaci komerční. Dále se zaměřím na problémy, které v souvislosti s nárůstem dopravy vznikly a zkusím navrhnout jejich možné řešení. Zaměřím se především na roli hromadné dopravy, tedy zejména Pražské integrované dopravy (PID), respektive její dostupnost, kvalitu a rychlost.

Hypotézy, se kterými vstupuji do této práce, jsou následující:

1. Probíhající suburbanizace je jednou z hlavních příčin výrazného zvýšení nároků na dopravu v Praze, zejména nárůstu individuální automobilové dopavy (IAD). Hromadná doprava přes podstatné rozšíření sítě pasažéry ztrácí a její podíl na přepravě osob se snižuje právě ve prospěch IAD.
2. Nárůst dopavy nastal zejména ve směru radiálním do centra, ale zároveň i ve směrech tangenciálních propojujících jednotlivé oblasti zázemí města. Negativní dopady zvýšených dopravních intenzit se projevují především v přilehlé oblasti vnějšího města, která slouží jako transportní pás mezi centrem a suburbii a která má již dlouhodoběji problémy s narůstající dopravou.

Hlavní otázky, na které se budu snažit odpovědět, jsou tyto:

1. Jak se změnila dopravní situace v modelovém území a v přilehlé oblasti hlavního města Prahy za posledních 15 let?
2. Jak tyto změny souvisí s rozvojem příměstského bydlení? Čili jak ovlivňuje suburbanizace intenzitu dopavy?
3. Jaké problémy přináší suburbanizace v oblasti dopavy a do jakých částí metropolitního regionu? Co by mohlo tyto problémy vyřešit nebo zmírnit?

Začátek práce věnuji stručnému přehledu dosavadní literatury a jiných zdrojů, které se suburbanizací a zejména jejím vlivem a dopady na dopravu zabývaly. Na základě uvedeného přehledu se pokusím stručně popsat podstatu suburbanizačního procesu a jeho dopady.

Třetí kapitola tvoří obecný vstup do tématu vývoje dopavy po roce 1989. Budu se zabývat situací na dvou řádovostních úrovních - Českem a především Prahou, a to jak v hromadné dopravě, tak v individuální. Budu zjišťovat, ve kterých částech města došlo k největším změnám a jaké mohou být příčiny těchto změn. Jako hlavní zdroje dat mi poslouží Ročenky dopavy v Praze a další průzkumy Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy.

Ve čtvrté kapitole se věnuji zájmovému území, které nejdříve vymezím a poté v něm popíšu probíhající suburbanizaci v souvislosti s rozvojem v celém pražském metropolitním regionu. Tato kapitola bude stěžejní částí práce, protože se zde pokusím

prokázat souvislosti mezi suburbanizačním procesem a vývojem dopravní situace v území.

Na závěr se pokusím získané poznatky shrnout a zjistit, zda se mé hypotézy potvrdily, či vyvrátily.

2. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE A REŠERŠE LITERATURY

„Zatímco dříve bylo venkovské obyvatelstvo tradičně považováno za nomádké a města byla synonymem usedlosti, dnes je tomu právě naopak – opravdu usedlí jsou lidé žijící na farmách, které neopouštějí, zatímco městský způsob života se stal nomádkým.“

Jean Gottmann (1967, str. x předmluvy)

V této kapitole nejdříve na základě rešerše literatury nastíním vývoj studia suburbanizačních procesů ve světě i u nás. Dále se zaměřím na vymezení samotného pojmu suburbanizace a především na její dopady na dopravu.

2.1. Studium suburbanizace

Procesem suburbanizace se u nás i v zahraničí zabývala již řada autorů. Zřejmě největší tradici má studium suburbanizace a zejména její specifické formy zvané urban sprawl ve Spojených státech amerických. Je to proto, že zde nastoupil suburbanizační proces ve své moderní podobě nejdříve a nabral zde také největší intenzity.

Ačkoli samotný pojem sprawl vstoupil do americké plánovací dokumentace na přelomu 50. a 60. let, počátky studia tohoto typu prostorového růstu měst sahají už do dvacátých let 20. století. Do povědomí širší veřejnosti studium suburbanizace a problémů s ní spojených vstoupilo na počátku 60. let v souvislosti s ohromným rozmachem příměstského bydlení, umožněným rozvojem automobilismu, dálniční sítě a dostupností levných hypoték. Zároveň se jedná o období velkých společenských hnutí a narůstajícího odporu proti maloměšťáckému stylu života, jehož symbolem se staly právě domky na předměstí. Velké popularity dosáhla například kniha americké novinářky Jane Jacobsové *Smrt a život amerických velkoměst* (1. vydání 1961). I když se přímo nevěnuje suburbanizaci, ukazuje na řadu problémů, které s ní přímo či nepřímo souvisejí, jako je například úpadek vnitřních měst, problémy spojené s monofunkčností městských okrsků apod.

Výrazným milníkem výzkumu se stala třídílná studie *The Costs of Sprawl*, kterou v roce 1974 vydala Real Estate Research Corporation. Tato více než tisícistránková studie se na dlouhá léta stala jedním z hlavních vzorů všech následujících prací na téma

suburbanizace. Její závěr byl jednoznačný: urban sprawl je ze všech možných forem prostorového rozvoje nejdražší v ekonomických nákladech, spotřebě přírodních zdrojů i osobních nákladech.

V současnosti je pravděpodobně nejobsáhlejší, nejdůkladnější a zároveň nejcitovanější analýzou důsledků suburbanizace a zejména dopadů na dopravu její nepřímé pokračování – studie *The Costs of Sprawl - Revisited* zpracovaná pro Americkou akademii věd (TCRP 1998). Představuje výstup dlouhodobého výzkumného projektu a tvoří ji detailní přehled dosavadní literatury o dopadech suburbanizace a urban sprawlu. Podle převažujícího zaměření jsou hodnocené práce seříděny do několika tematických okruhů. Jedním z nich je doprava a dopravní náklady.

U nás začala být suburbanizace opět naplno studována po roce 1989 spolu s tím, jak začal nabírat na intenzitě samotný proces a jak se začaly objevovat jeho negativní dopady. Významnými centry výzkumu jsou vysoké školy, při kterých vzniká řada vědeckých i absolventských prací. Dobrý přehled současného stavu studia suburbanizace v českém prostředí podává sborník Ústavu pro ekopolitiku (Sýkora, ed. 2002), který shrnuje informace získané v průběhu projektu *Udržitelný rozvoj městských aglomerací*. Souvislostem dopravy a suburbanizace se z autorů věnuje především John Pucher.

2.2. Proces suburbanizace

V této části se nebudu pouštět do podrobné diskuse různých pojetí suburbanizace, neboť se tomuto tématu přede mnou věnovala již řada autorů a navíc to ani není cílem mé práce. Omezím se proto pouze na základní vymezení pojmů potřebných pro další práci.

Podle teorie vývojových stádií měst je suburbanizace považována za přirozenou součást urbanizačního procesu, tedy procesu přeměny prostředí a společnosti z neměstského na městské. Jako taková následuje urbanizaci a předchází deurbanizaci a reurbanizaci, respektive je průběh těchto procesů vzájemně provázaný (Ouředníček 2002, 2003). Samotná suburbanizace má mnoho definic, zpravidla se jí rozumí růst města prostorovým rozpínáním do okolní venkovské krajiny. Tento růst bývá charakterizován přívlastky jako rozvolněný, roztroušený či rozptýlený, což jej odlišuje od pokračující urbanizace (Sýkora 2003). Přitom není ani tak důležité administrativní vymezení města oproti jeho zázemí, jako spíše morfologické, dané hranicí souvislé

zástavby. Tuto definici zaměřenou spíše na kvantitativní charakteristiky je podle mého názoru potřeba doplnit i o kvalitativní stránku suburbanizace. Mám na mysli fyzickou, sociální i funkční přeměnu prostředí zázemí města související s příchodem nových aktivit, odlišným životním stylem nových obyvatel i samotnou motivací migrace. Ouředníček (2003) jako příklady uvádí proměnu architektury a infrastruktury, výraznou změnu sociální struktury obyvatelstva nebo nové prvky ve vzorcích soužití starousedlíků a nově příchozích v těchto územích.

Já budu pro potřeby své práce za suburbanizaci považovat rozvoj, respektive přesun obytných i jiných funkcí z jádra do zázemí města, přičemž tyto nové aktivity jsou s jádrem města bezprostředně funkčně spjaty.

Nejčastěji bývá proces suburbanizace dělen na suburbanizaci rezidenční, kterou představuje rozvoj obytné funkce v zázemí, a suburbanizaci komerční, tedy přesun obchodních, průmyslových a jiných aktivit do zázemí.

Specifickou formou suburbanizace je tzv. urban sprawl, který je charakteristický zejména pro metropolitní oblasti ve Spojených státech, kde se rozvíjel po druhé světové válce. Podle definice Ministerstva životního prostředí je urban sprawl „prostorové bujivé rozpínání měst do okolní volné krajiny,“ přičemž „v krajině je obtížné rozpoznat hranice města,“ (MŽP ČR, 2004). Podle Ústavu pro ekopolitiku je urban sprawl „určitým způsobem prostorového růstu měst, který charakterizuje rozvolněnost, nízká hustota a prostorová roztržitost nové zástavby v okolí existujících kompaktních jader městských aglomerací,“ (Ústav pro ekopolitiku, 2004). Tato forma prostorové expanze měst má horší dopady na životní prostředí než řízená suburbanizace. Studie *The Costs of Sprawl* (1998) definuje jako hlavní znaky sprawlu nízkou hustotu zalidnění, prostorově nesouvislý neomezený růst (tzv. leapfrog development), prostorovou a sociální segregaci a naprostou dominanci osobních automobilů. Z těchto ukazatelů je nejnáze měřitelná a zároveň nejpoužívanější hustota zalidnění.

Většina autorů se shoduje na tom, že suburbanizaci jako takovou nelze zastavit, ale je možné (a zároveň nutné) regulovat její dopady. Snahou je zejména preferovat koncentrovanější formy růstu před urban sprawl. Nástroji, které by k tomu měly sloužit, jsou především územní a strategické plánování (strategie řízení růstu na regionální úrovni, hranice růstu města, či tzv. smart growth – kompaktní rozvoj příznivý pro chůzi i hromadnou dopravu), které má tradičně silnější pozici v Evropě než v zámoří (Ptáček 2002). Klíčová je koordinace rozvoje v celé metropolitní oblasti. Problémem ale bývá

fragmentace pravomocí mezi množstvím malých samosprávných jednotek, které jednají nezávisle na sobě a často mají rozdílné zájmy než představitelé centrálního města. To je bohužel i případ pražského metropolitního regionu, jehož území spadá pod pravomoc dvou krajských samospráv. Spory se mimo jiné projevují ve zdlouhavém a náročném procesu schvalování Územního plánu VÚC Pražské středočeské aglomerace.

Suburbanizace tak i nadále „představuje velkou výzvu pro výzkum, plánování a politiku územního rozvoje,“ (Sýkora 2002, str. 9).

2.3. Dopady suburbanizace na dopravu

Suburbanizace představuje nejen změnu prostorového rozmístění obyvatel, ale i změnu fyzického a sociálního prostředí měst a jejich zázemí. Těchto dopadů je celá řada a většina se přímo či nepřímo projevuje i v nárocích na dopravu.

Suburbanizace vždy byla ve velmi úzké souvislosti s dopravou a jejich vztah byl oboustranný. Vždyť samotný rozvoj suburbanizačního procesu byl umožněn především díky technickému pokroku v dopravě a rozvoji dopravních sítí. Větší využívání osobního automobilu umožnilo bydlení v širším okolí města a dojížděku za prací do centra. Výstavba silnic pak zpřístupnila velké množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu (Sýkora 2002). Zatímco v období před masivním rozvojem automobilismu byl rozvoj příměstských sídel lokalizovaný především podél železnice, automobil umožnil růst do všech směrů s preferencí dálničních linií (Mayer 1967). V socialistických státech byla tato změna kvůli dlouhodobé výrazné závislosti na prostředcích hromadné dopravy poněkud opožděna (Ouředníček 2002).

Především v počátcích tedy podle mého názoru spíše doprava ovlivňovala suburbanizaci a teprve později se začal výrazněji projevovat i zpětný vliv suburbanizace na dopravu. Dobře tuto dvojakost postihl Pucher (2002). Suburbanizaci vnímá spíše jako další dopad rozvoje automobilismu, ale zároveň tvrdí, že suburbanizace je jedním z nejvýznamnějších důvodů, proč roste počet majitelů a uživatelů automobilů. „Rozvolněná příměstská zástavba vyžaduje auta pro potřeby osobní dopravy, ale na druhou stranu, osobní automobily také podporují rozpínání měst do okolní krajiny,“ (str. 101). Podobně podle Seltzera (2002) automobil výrazně změnil strukturu osídlení a zároveň je to právě tato nová struktura, která si vyžaduje zvýšené nároky na automobilovou dopravu. Stále tedy zůstává otázkou, zda je zvýšená mobilita příčinou či důsledkem suburbanizace.

Suburbanizace je výrazně selektivní proces, a to jak z hlediska sociálního, tak prostorového. Podle Ouředníčka „mezi hlavní určující podmínky suburbánního rozvoje patří především dopravní poloha a vybavenost lokality infrastrukturou. Pro rozvoj rezidenčních lokalit hraje úlohu i celková atraktivita lokality, vyjádřená především kvalitou životního prostředí,“ (2002, str. 50). To pak v některých případech může znamenat, že se rozvoj soustředí do oblastí, které jsou naopak z hlediska dopravní infrastruktury zcela nevybavené, což je zárodkem budoucích problémů. Pro komerční aktivity je naopak dobrá dopravní obslužnost hlavním lokalizačním faktorem, a proto se tyto subjekty většinou koncentrují v dlouhých pásech podél dálnic a hlavních přístupových komunikací do měst. Většina z nich bývá obvykle pohodlně dostupná pouze automobilem.

Monofunkční obytná předměstí jsou závislá na intenzivních kontaktech s jádrem aglomerace, což se projevuje výrazným nárůstem dopravní intenzity v koncentrických směrech. Dickinson (1967, str. 71) tvrdí, že „urban sprawl je problém expanze, kde spolupůsobí trend disperze sídelních funkcí proti centralizaci pracovních příležitostí, což je hlavní zdroj tlaků na dopravu.“ Může docházet i k poněkud paradoxní protisměrnosti dojížděky, kdy do centra dojíždí za prací vysoce kvalifikovaní obyvatelé suburbí, zatímco maloobchod či skladovací funkce v zázemí zaměstnává obyvatele s nižší kvalifikací, kteří si zde bydlení nemohou dovolit (Sýkora 2003). S postupující suburbanizací komerčních funkcí pak tento dopravní proud podstatně slábne ve prospěch tangenciálních proudů, které většinou nelze obsloužit hromadnou dopravou. V USA jsou tak v současnosti nejzatíženější okružní rychlostní silnice a ne radiální (Ptáček 2002). „Cestování z jednoho předměstí do druhého se stalo nejrychleji se zvyšující složkou městské dopravy v USA,“ (Pucher 2002, str. 109). Příkladem nových pohybů v rámci zázemí města jsou cesty z rezidenčních suburbí za nákupy do hypermarketů.

Výrazný nárůst dopravy má z převážné části na svědomí individuální automobilová doprava, které ve výkonnosti, efektivitě a flexibilitě nemůže jiný dopravní prostředek konkurovat. Rozvolněnou formu zástavby typu urban sprawl je totiž téměř nemožné efektivně obsluhovat veřejnou dopravou. Navíc je při většině cest automobilem řidič jediným cestujícím.

Jako klíčový faktor ekologických dopadů předměstské výstavby se ukazuje hustota zalidnění, která v podstatě vyjadřuje, kolik lidí se o společné náklady na

infrastrukturu podělí. Několik studií prokázalo, že metropolitní oblasti s nízkou hustotou zástavby jsou odsouzeny k závislosti na autech a úpadku hromadné, pěší a cyklistické dopravy (Pucher 2002). Podle studie TCRP se v amerických podmínkách pohybuje hraniční hodnota okolo deseti obytných jednotek na hektar; jedná se tedy o domy s pozemky přesahujícími 1000 m². V tom případě řada nových lokalit v zázemí Prahy tyto hodnoty převyšuje.

Je ale nutné zdůraznit rozdíly mezi situací v zámoří a v Evropě. V USA je situace zřejmě nejhorší. Většina rozvoje se zde realizuje formou urban sprawl. Auto se pak stává nezbytností pro obstarání každodenních potřeb. „Ve většině suburbánních oblastí je pro rodiny obtížné, ne-li nemožné vystačit si s méně než dvěma auty na rodinu. Počet potenciálních zákazníků hromadné dopravy všude klesl pod práh jejího ekonomického provozu,“ (Mayer 1967, str. 30). „Je běžné, že ženy v předměstích najezdí při obstarávání svých záležitostí více kilometrů než jejich manželé, kteří dojíždějí do zaměstnání,“ (Jacobsová 1975, str. 212). Závislost na automobilech pak může mít i výrazně negativní sociální dopady, například Sýkora (2002) jmenuje ztrátu sociální soudržnosti nebo posilování individualizace obyvatel. („Při cestě autem své sousedy nepotkám,“ (str. 15)).

Pravděpodobně nejlepší analýzou situace ve Spojených státech je studie *The Costs of Sprawl – Revisited* (1998). Zabývá se změnami v dopravě ve vztahu k typu, hustotě a lokalizaci rozvoje. Zkoumá náklady fyzické, finanční, časové i sociální, a to jak na úrovni jednotlivců, tak i komunity a celé společnosti. Jako negativní důsledky rozvoje typu urban sprawl v oblasti dopravy jmenuje:

- rostoucí náklady na dopravu,
- více najetých kilometrů,
- delší doby cestování,
- větší počet jízd automobilem,
- vyšší výdaje rodin na IAD,
- dražší a méně efektivní veřejnou dopravu,
- hluk, znečištění, dopravní zácpy, nehody...

Výstavbou místních komunikací, obchvatů, přivaděčů, dálnic či parkovišť navíc neustále roste tlak na další zábor ploch, čímž vznikají radikální a nevratné změny ve využívání krajiny. Výdaje na výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury jsou velkou zátěží pro veřejné rozpočty, ve kterých už nezůstávají finance na hromadnou dopravu. Jak se navíc ukázalo, ani rozsáhlé rozšiřování kapacity silnic nedokáže vyřešit problém

přeplnění sítě, protože nové komunikace indukují nové dopravní proudy, které byly před výstavbou uspokojeny jiným způsobem (Pucher 1999).

Dopravní změny mohou ale být i pozitivní. Pracovní příležitosti často následují obyvatele do příměstské zóny, takže se může zkracovat průměrná doba dojížděky, navíc vyšší podíl obyvatel používá k dopravě automobil, který lze považovat ze nejrychlejší dopravní prostředek na předměstí. Rozptýlení dopravy na silnice v zázemí města pak může snížit dopravní zácpy v centru. Příkladem pozitivních dopadů na dopravu v zázemí českých měst je podle Ouředníčka (2002) oprava komunikací či zlepšení dopravního spojení do obce zavedením nových linek hromadné dopravy.

I když řada závěrů studie TCRP může být použita i pro české prostředí, celková situace je zde odlišná. Důvodů je několik: Především má po mnoho staletí se vyvíjející evropská sídelní struktura nesrovnatelnou tradici oproti americké a s tím souvisí i daleko větší a trvalejší význam tradičních středisek osídlení. Navíc je u nás suburbanizační proces teprve ve svých počátcích a prozatím se nedá v nejbližší budoucnosti předpokládat jeho bouřlivý rozvoj. Dále zde převažuje koncentrovanější forma suburbanizace charakterizovaná obrůstáním a integrací suburbií do současných sídel nad rozvojem typu urban sprawl. A v neposlední řadě se zatím daří udržet relativně dobře fungující hromadnou dopravu. Mnohem větším problémem než výstavba rodinných domků by se tak mohla stát neregulovaná expanze komerčních aktivit, které již dnes mnohde způsobily výrazné změny v krajině.

Specifickým faktorem je kontrast sociálního statusu a životního stylu původních a nových obyvatel. Ten se projevuje mimo jiné i zvýšenou mobilitou nových rezidentů. Ve své práci o životním stylu nových obyvatel pražských suburbií se podařilo řadu z těchto údajů potvrdit i Gondové (2004). Dotazníkovým průzkumem například zjistila, že noví respondenti realizují více pohybů mezi místy své každodenní činnosti a dopravou zároveň stráví více času než původní obyvatelé. Navíc mezi oběma skupinami existuje značný rozdíl v míře využití hromadné a individuální dopravy. Zatímco pouze 31 % respondentů z řad původních obyvatel uvedlo jako druh používané dopravy během dne osobní automobil, mezi novými obyvateli to bylo celých 75 %.

Suburbanizační proces (a spolu s ním i studium suburbanizace) začal být v posledních patnácti letech po dlouhém období umělé stagnace velmi aktuální i pro česká města. Prozatím nedosahuje takové intenzity jako v jiných západoevropských zemích nebo dokonce v Severní Americe, ale jeho projevy už začínají být velmi

zřetelné. Mezi nejvýraznější patří dopady na dopravu s celou řadou převážně negativních důsledků. Naší výhodou je, že se při jejich studiu a řešení můžeme opírat o bohaté zahraniční zkušenosti. A i když se prozatím může zdát, že dělat rozsáhlá opatření kvůli několika dopravním zácpám je poněkud přehnané, soustavné studium a usměrňování dalšího rozvoje je, myslím, nezbytné.

3. VÝVOJ DOPRAVY VE SLEDOVANÉM ÚZEMÍ PO ROCE 1989

„Za celé desetiletí narostl automobilový provoz ve městě více, než za celou dobu existence automobilismu; tato situace nemá prakticky v Evropě obdobu.“

Pavel Fojtík a kol. (2000, str. 259).

V této kapitole se budu věnovat vývoji dopravy v Praze po roce 1989. Nebudu se zabývat všemi druhy dopravy, ale soustředím se na ty, které nejvíce souvisí s rezidenční suburbanizací (tj. osobní dopravu, a to jak individuální automobilovou, tak systémy veřejné dopravy). Pro širší zasazení situace v Praze se v krátkosti zmíním i o celorepublikovém vývoji.

Doprava je klíčovým odvětvím národního hospodářství. Svým rozvojem umožnila funkční specializaci jednotlivých oblastí a stala se tak jedním z nejvýznamnějších faktorů ovlivňujících prostorový rozvoj měst a potažmo celých států.

V průběhu celého 20. století procházela doprava bouřlivým rozvojem, který se v posledních letech soustředil především na sektor automobilové dopravy. „Prakticky všechny státy Evropy zažily v posledních letech podstatný nárůst ve vlastnictví a používání automobilů. Ve většině západoevropských zemí vzrostl počet osobních automobilů na osobu v letech 1980 až 1994 nejméně o 30 % a počet ujetých kilometrů na osobu vzrostl ve většině zemí nejméně o 40 %,“ (Pucher 2002, str. 111). Specifická situace nastala v postkomunistických zemích, kde s pádem komunistických režimů došlo k uvolnění trhu a následné „revoluci“ v dopravě. Dlouhodobě zanedbávaný sektor prošel bouřlivým vývojem, jehož výsledkem byl prudký nárůst vlastnictví aut a zároveň odklon od dříve dominující hromadné dopravy (Pucher 1999). Právě v souvislosti s rychlostí změn i nepřipraveností infrastruktury na tyto změny se zde objevila řada závažných sociálních a environmentálních problémů.

Také v České republice nastal podobný vývoj. Celkem bylo k 1.1.2004 v evidenci Centrálního registru vozidel uvedeno 5 829 249 vozidel všech druhů a kategorií. Osobních automobilů bylo z tohoto počtu 3 706 012, tedy necelé dvě třetiny. Jejich počet narostl mezi lety 1990 a 2003 o více než 50 %, přičemž v posledních pěti letech

se prudké tempo růstu z poloviny 90. let mírně zpomalilo. Míra automobilizace dosáhla v Česku v roce 2003 362 osobních automobilů na 1000 obyvatel, čímž jsme se přiblížili západoevropskému průměru.

V 90. letech došlo také k nárůstu přepravních výkonů, a to především u individuální automobilové dopravy. Veřejná osobní doprava jako celek přes navýšení nabízené přepravní kapacity zaznamenala výrazný pokles počtu přepravených osob. Úbytek byl nejmenší u systémů městské hromadné dopravy (MHD) - mezi lety 1989 a 2003 o 30 %, oproti 40 % v případě celé veřejné dopravy. Přepravní výkony naopak po prudkém poklesu na počátku 90. let od jejich druhé poloviny rostou. Podíl dopravních výkonů hromadné dopravy k dopravě individuální na počátku 90. let činil přibližně 80:20, v současné době je zhruba na úrovni 50:50. Některé základní údaje o vývoji dopravy v Česku udává tabulka č. 1.

Tabulka č. 1: Vývoj vybraných ukazatelů dopravy v České republice v letech 1990 – 2003

	1990	1995	2000	2003
Registované osobní automobily v ČR ¹⁾	2 411 297	3 113 476	3 720 316	3 702 153
vývoj (1990 = 100)	100	126	143	154
Stupeň automobilizace (os. aut./1000 ob.)	233	302	362	362
Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy				
Přeprava cestujících (v mil.)		4 982	4 918	4 989
z toho IAD (%) ²⁾		34,1	40,3	41,9
Přepravní výkon (v mil. oskm)		91 838	101 411	105 924
z toho IAD (%) ²⁾		59,3	63,0	63,5
Městská doprava				
Přeprava cestujících (v mil./rok)		2 408	2 310	2 302
Nabízená kapacita místových km (mil.) ²⁾		32 203	33 093	34 984
Využití nabízené místové kapacity (%)		45,1	45,2	44,4

¹⁾ V roce 2002 došlo ke změně správce údajů z Policie ČR na Ministerstvo dopravy ČR

²⁾ Jedná se o odborný odhad Ministerstva dopravy ČR

Zdroje: Ročenka dopravy ČR 2003, Ročenka dopravy Praha 2003

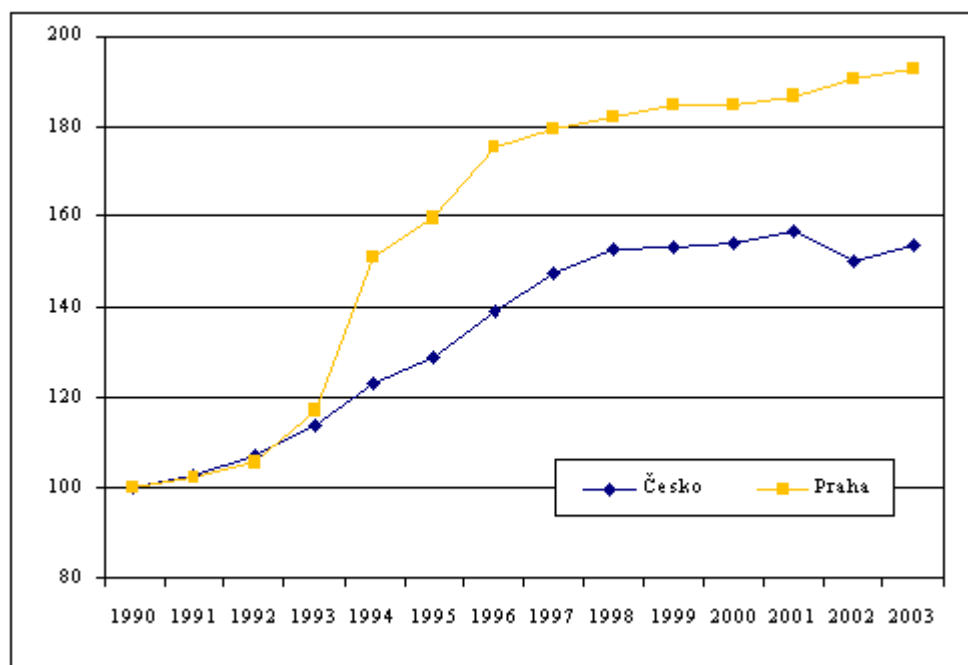
Podrobněji se vývoji českého dopravního systému po roce 1989 s důrazem na městskou hromadnou dopravu věnuje ve svém článku Pucher (1999).

3.1. Vývoj dopravy v Praze

3.1.1. Automobilová doprava

V Praze nastalo nejvyšší tempo nárůstu dopravy v rámci Česka. Oproti ostatním městům zde došlo k mnohem výraznějšímu rozvoji soukromého podnikání (služební vozy), je zde lokalizována řada institucí státní správy a navíc mají obyvatelé nadprůměrné příjmy. Rozhodující podíl na přírůstcích motorových vozidel tvoří osobní automobily, které zcela zaplnily ulice města. V roce 2003 bylo v Praze registrováno 15 % z celkového počtu registrovaných osobních vozidel v Česku. Počet automobilů na 1000 osob se za posledních patnáct let více než zdvojnásobil: z 276 v roce 1990 na 555 v roce 2003. Ke konci roku 2003 tak připadal 1 osobní automobil na 1,8 obyvatele a ve stupni automobilizace Praha předstihuje i nejmotorizovanější západoevropská velkoměsta (kde se typické hodnoty tohoto ukazatele pohybují kolem 2,2 obyvatele/auto). Uvedený nárůst byl nejdynamičtější začátkem 90. let, v posledním období se již začíná zpomalovat.

Graf č. 1: Počet registrovaných osobních automobilů 1990 – 2003, (1990 = 100)



Zdroje: ÚDI: Ročenky dopravy Praha 1997 - 2003

Ještě rychleji než počet vozidel roste automobilový provoz na území města. Denní dopravní výkon v celé síti (vyjádřený ujetými vozokilometry) se v letech 1990 až 2003 zvýšil o 158 %, z toho je převážná část nárůstu způsobena osobními automobily.

Tabulka č. 2: Vývoj vybraných ukazatelů dopravy v Praze v letech 1990 - 2003

	1990	1995	2000	2003
Počet registrovaných vozidel	429 000	641 590	747 000	784 700
z toho osobních automobilů	336 000	535 805	621 000	647 400
Míra automobilizace	276	443	525	555
Ujeté vozokilometry/den (mil.)				
Motorová vozidla celkem	7,3	13,0	16,6	18,8
z toho osobní automobily	5,8	11,5	15,1	17,1
podíl os. automobilů na dopr. výkonech (%)	80	89	91	91
Intenzita dopravy na jednotlivých kordonech (počty projetých vozidel/den)				
centrální kordon	435 000	527 000	627 000	590 000
podíl osobních automobilů	88,5	89,9	94,7	95,1
vnější kordon	140 000	245 000	351 000	432 000
podíl osobních automobilů	72,1	83,3	86,6	87,0

Zdroje: ÚDI: Ročenky dopravy Praha 1997 - 2003

Příčin uvedených nárůstů je více; můžeme sem zařadit například změnu životního stylu obyvatel a zvýšenou aktivitu podnikatelského sektoru, které zvyšují celkovou mobilitu a zároveň podporují přesun cestujících od hromadné dopravy k IAD. Dále relativní bohatství Pražanů, umožňující provoz osobních automobilů, demografickou situaci (do aktivního řidičského věku se dostaly silné populační ročníky poloviny 70. let) a v neposlední řadě také probíhající suburbanizaci.

Pro potvrzení poslední domněnky je potřeba se blíže podívat, ve kterých oblastech města došlo k největším nárůstům. Data z měření prováděných Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI) jsou rozdělena podle jednotlivých pásem města. Relativně nejnižší nárůst intenzity dopravy, o 36 %, byl v širší oblasti centra města (na tzv. centrálním kordonu), které po dosažení historického maxima v roce 1998 víceméně stagnuje. Výrazně rychleji se zvyšovala intenzita dopravy ve středním pásmu města, kde ve srovnání s rokem 1990 vzrostla na některých komunikacích trojnásobně až čtyřnásobně. Tento rozdíl je možné vysvětlit tím, že na řadě míst v centru již doprava dosáhla kapacitních mezí a nemůže dále příliš narůstat.

Z hlediska suburbanizace je pro nás nejzajímavější vnější pásmo. Podle sčítání na tzv. vnějším kordonu, který představuje obousměrnou intenzitu automobilové dopravy

na vstupech hlavních výpadekových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města (viz příloha č. 1), narostla intenzita dopravy mezi roky 1990 – 2003 více než třikrát (+ 209 %). Počet všech vozidel přijíždějících denně do Prahy z jejího okolí (z příměstské zóny, z ostatního území státu a ze zahraničí) byl v roce 2003 cca 216 000, z toho 188 000 osobních automobilů.

Možnou souvislost se suburbanizací naznačuje několik faktů:

1) Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá, přičemž od roku 2000 se tempo nárůstu výrazně zvyšuje. Přitom nárůst počtu registrovaných vozidel v Česku i Praze se naopak v posledních letech zmírnil. Rostoucí výkony tak mnohem spíše odpovídají rychlému rozvoji suburbanizace v zázemí města, než celkovému nárůstu počtu provozovaných vozidel.

2) Rozhodující část nárůstu osobní automobilové dopravy na hranici Prahy v období 1996 - 2001 připadá na vztahy Praha - aglomerace a zpět, tedy na vztahy mezi Prahou a nejbližším okolím, zatímco vztahy mezi Prahou a vzdálenějšími oblastmi stagnují. Vyplývá to ze dvou velkých průzkumů směřování vnější automobilové dopravy v Praze, které provedl ÚDI („Komplexní směrový průzkum vnější automobilové dopravy na území hl.m. Prahy v pracovním dnu“ v roce 1996 a „Průzkum automobilové dopravy na území pražského metropolitního regionu v pracovním dnu“ provedený v letech 2000 – 2001). V rámci těchto průzkumů se zjišťovaly pohyby mezi třemi územními celky: Prahou, její aglomerací (v tomto případě území kolem Prahy o šířce cca 30 km zahrnující území okresů Praha - západ, Praha - východ, Kladno, větší části okresů Mělník, Beroun, Benešov a menší části okresů Kolín a Nymburk) a zbytkem republiky, označeným jako vnější území. Výsledky porovnání obou průzkumů jsou shrnuty v následující tabulce:

Tabulka č. 3: Směrování vnější automobilové dopravy v Praze v letech 1996 a 2001

Počet jízd osobních automobilů obousměrně	Směrový průzkum 1996 (0-24h)	Směrový průzkum 2001 (0-24h)	index 2001/1996
Praha - aglomerace	164 000	267 000	1,63
Praha – vnější území	83 000	86 000	1,04
Tranzit (přes Prahu)	16 000	25 000	1,56
Celkem vnějších jízd	263 000	378 000	1,44

Zdroj: ÚDI: Ročenka dopravy Praha 2002

Relativně výrazný nárůst vykazuje také tranzitní doprava, ale v absolutní hodnotě se nejedná o významnou změnu.

3.1.2. Veřejná doprava

Veřejná doprava je v Praze tvořena systémem **Pražské integrované dopravy** (PID), který je tvořen dvěma podsystémy – městskou hromadnou dopravou (MHD), představující linky na území hlavního města Prahy, a vnější hromadnou dopravou PID, kterou tvoří linky přesahující hranici hl.m. Prahy. Celý systém organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace zřízená hlavním městem Prahou v roce 1993.

Provozovatelem **městské hromadné dopravy**, jejíž síť tvoří metro, tramvaje a autobusy (a lanová dráha), je Dopravní podnik hl.m. Prahy. Pražská MHD patří mezi nejkvalitnější v Evropě, ale přesto zaznamenala i přes rozsáhlé investice výrazný úbytek cestujících. Od roku 1990 do roku 2000 se snížil počet cestujících o 20 % a podíl na přepravě klesl ze 75 % na 57 % (ÚDI 2004). V posledních letech se ale tento nepříznivý trend obrátil a od roku 2000 dochází k růstu počtu přepravených cestujících (v roce 2001 dokonce o 5 %, v letech 2002 a 2003 jen o necelé jedno procento). Provoz MHD je výrazně dotován, neboť tržby z jízdného pokrývají pouze necelou jednu čtvrtinu provozních nákladů.

Dopravní obsluhu zázemí Prahy zajišťuje systém **vnější hromadné dopravy PID**, který tvoří železniční a autobusová doprava. Jeho provozovateli je více dopravců včetně Dopravního podniku hl.m. Prahy a Českých drah. Na provoz přispívají kromě hlavního města i mimopražské obce, jejichž území je obsluhováno autobusovými linkami.

Pražská integrovaná doprava se začala rozvíjet na počátku roku 1992, kdy byly zavedeny první dvě autobusové linky do obcí Hovorčovice a Ořech. Rozvoj pokračoval postupným zapojováním železničních tratí do integrované soustavy, zvětšováním počtu linek autobusové dopravy, velikosti obsluhovaného území a počtu zapojených obcí. Spolu s tím byl zaveden pásmový tarif a postupně se zvyšoval i počet tarifních pásem. Ve snaze dále zvýšit atraktivitu veřejné dopravy byla do tarifního systému PID od 1. května 1998 zapojena parkoviště systému Park and Ride (P+R). Na konci roku 2004 bylo v provozu celkem 150 regionálních autobusových linek, a to jak v radiálním směru

k hlavnímu městu, tak tangenciální linky zlepšující dopravní spojení mezi významnějšími místy regionu. Vývoj PID shrnuje tabulka č. 4.

Tabulka č. 4: Základní údaje o vnější hromadné dopravě PID (1995 – 2003)

	1995	1997	1999	2001	2003
Počet příměstských autobusových linek	11	38	54	114	146
Žel. stanice a zastávky zapojené do PID	60	181	181	200	221
Počet obsluhovaných obcí	15	69	104	218	278
Dopravní výkony příměstských autobusů (mil. vozokm)	0,097	4,12	7,99	12,91	18,48
Cestující přepravení železniční dopravou na území Prahy v rámci PID (tis.)			8 093	14 932	16 032

Zdroje: ÚDI: Ročenky dopravy Praha 1997 - 2003

Dopravní výkony vnější hromadné dopravy od jejího zavedení neustále rostou spolu s rozšiřováním systému. V roce 2003 v průměrný pracovní den překročilo hranici města v obou směrech více než 2 700 autobusů regionální autobusové dopravy PID, které přepravily přibližně 65 000 cestujících. Průměrná obsazenost tedy byla okolo 24 osob. Hodnocení ale může být ošidné, protože část nárůstu přepravy může být způsobena přesunem cestujících ze zrušených regionálních linek, které byly nahrazeny právě linkami PID, a nemusí tedy nijak svědčit o rostoucím využívání hromadné dopravy.

Součástí integrovaného systému přepravy osob, která pomáhá řešit silný tlak automobilové dopravy na město a podporuje užívání hromadné dopravy, je i systém „P + R“, tedy systém záchytných parkovišť ve středním a vnějším pásmu města. Tato záchytná parkoviště jsou realizována od roku 1997 především u stanic kapacitní kolejové dopravy (tj. u stanic metra a železnice) a zároveň ve vazbě na vybudovanou síť hlavních komunikací města (radiály a okruhy). Financování výstavby a dotace provozu je prováděno z rozpočtu města. V současném období je již k dispozici ve čtrnácti lokalitách P+R okolo 1 500 stání (viz příloha) a v rámci schváleného územního plánu se k horizontu roku 2010 předpokládá realizovat dalších cca 11 000 stání. Ceny za parkování jsou stanoveny bez ohledu na délku parkování jednotnou sazbou, přičemž řidiči musí prokázat vlastnictví jakékoli předplatní jízdenky na Pražskou integrovanou

dopravu nebo si musí jízdenku koupit na místě. O stále větší oblibě tohoto systému svědčí, že se postupně zvyšuje využití nabízené kapacity. Na druhou stranu význam parkovišť P+R nelze příliš přeceňovat, protože nabízená kapacita může zachytit pouze zlomek každodenně realizovaných cest po metropoli.

V roce 2003 byl ÚDI na vybraných záchytných parkovištích P+R proveden orientační průzkum zaměřený na zjištění startu, cíle a účelu cesty, motivace pro využití záchytného parkoviště a obsazenosti vozidel. Jeho výsledky prokázaly význam záchytných parkovišť pro obyvatele suburbii, protože 46 % respondentů přijelo právě ze zázemí Prahy (23 % z Prahy a 31 % z ostatního území státu) (ÚDI Ročenka dopravy Praha 2003).

System „P+R“ dále doplňují parkoviště typu „Kiss and Ride“ a „Bike and Ride“.

3.1.3. Hlavní zásady dopravní politiky na území hl.m. Prahy a jejího zázemí

Hlavní strategické směry vývoje dopravy v Praze jsou formulovány v Zásadách dopravní politiky hl.m. Prahy vypracovaných Ústavem dopravního inženýrství hl.m. Prahy (ÚDI) a schválených Zastupitelstvem hl.m. Prahy v roce 1996. ÚDI se zabývá inženýrskou, projektovou a konzultační činností v oblasti městského dopravního inženýrství. Provádí také sčítání a průzkumy dopravy na území města a vydává Ročenky dopravy v Praze. Řízení celého systému veřejné dopravy v Praze a jejím okolí má na starosti organizace ROPID – Regionální organizátor pražské integrované dopravy.

Největší položkou výdajové strany městského rozpočtu je již několik let doprava, na kterou je určena přibližně třetina všech výdajů. Kromě výstavby funkčních dopravních okruhů (Městského a Pražského) je hlavní důraz kladen na další rozvoj hromadné dopravy, na kterou jdou dvě třetiny z celkové částky určené na dopravu. Samotný provoz byl v roce 2003 dotován téměř 8 miliardami korun. Na rozdíl od minulého vedení města, které prosazovalo mohutný rozvoj příměstské hromadné dopravy, je prioritou současného vedení další rozvoj tras metra v kombinaci s trasami elektrických drah a železničních tratí v systému integrované dopravy. To dokládá například Strategický plán hlavního města Prahy. Na prvním místě mezi strategickými cíli v sekci dopravní a technické infrastruktury je tvorba atraktivního integrovaného systému hromadné dopravy, v němž budou mít rozhodující roli a význam kolejové druhy dopravy, a preference hromadné dopravy před automobilovou (ÚRM hl.m. Prahy, 2003).

Dopravní situace v Praze dosáhla v posledních deseti letech především kvůli enormnímu nárůstu automobilové dopravy kritických hodnot. Každodenní dopravní zácpy v rozsáhlých oblastech města včetně nejkapacitnějších komunikací nemají daleko ke kolapsu. Jednou z příčin tohoto neutěšeného stavu je velmi pravděpodobně i pokračující suburbanizace obytných a komerčních funkcí. Pro eliminaci negativních dopadů příměstské výstavby na dopravu považuji za zásadní nabídnout obyvatelům přijatelnou alternativu k automobilové dopravě. Z tohoto hlediska je pravděpodobně klíčový další rozvoj integrované příměstské hromadné dopravy spolu se systémem zachytných parkovišť P+R. Je pozitivní, že i vedení města se v dokumentu Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy jednoznačně přiklonilo k preferenci hromadné osobní dopravy. Současný stav totiž není dlouhodobě udržitelný.

4. DOPADY SUBURBANIZACE NA DOPRAVU NA JIHU PRAŽSKÉHO METROPOLITNÍHO REGIONU

V této kapitole se hodlám věnovat území, které jsem si zvolila jako modelové pro hodnocení dopadů suburbanizace na dopravu. Nejdříve toto území vymezím a popíšu, jaké změny v sídelní struktuře v něm nastaly za posledních patnáct let. Pro širší zasazení situace v zájmovém území se v krátkosti zmíním o vývoji v celé Praze. Pak se budu věnovat objasnění souvislosti vývoje dopravní situace a naznačeného suburbanizačního procesu.

4.1. Vymezení zájmového území

Pro podrobnější hodnocení dopadů suburbanizace na dopravu jsem se rozhodla sledovat území jižního zázemí Prahy. Protože se budu zabývat dopravou, byla pro jeho bližší vymezení rozhodující dopravní síť. Hlavní dopravní osy na jih od Prahy tvoří dálnice D1 a silnice č. II/603 spojující Prahu s Benešovem (tzv. stará benešovská). Dálnici D1 jsem použila jako východní hranici sledovaného území. Západní hranici tvoří řeka Vltava, která je zároveň výraznou dopravní bariérou. Tu překonává pouze most Závodu míru na samé hranici Prahy a pak až most v Davli. Na jihu jsem území omezila řekou Sázavou, respektive linií, kterou tvoří silnice č. 104 z Davle do Jílového u Prahy a dále směrem na Kamenici a Velké Popovice. Na území hlavního města ke sledovanému území řadím jeho okrajová katastrální území, která leží mimo hranice kompaktního města a probíhá v nich suburbanizační proces.

Takto vymezené území tvoří relativně homogenní region, charakterizovaný podobným přírodním prostředím a strukturou osídlení, ve které hraje velkou roli druhé bydlení. Do území spadá 26 obcí okresů Praha – východ a Praha – západ a na severu katastrální území Prahy Točná, Cholutice, Písnice a Šeberov s necelými 40 000 obyvateli (rok 2004). Hlavními centry jsou Jílové u Prahy, Jesenice a Kamenice, výraznou koncentraci služeb představuje komerční zóna Průhonice – Čestlice.

Vymezené území zobrazuje mapa č. 1.

Mapa č. 1: Zájmové území



Zdroj: www.quick.cz, upraveno

Toto území jsem si zvolila proto, že se chci zabývat především rezidenční suburbanizací. Jak bude popsáno dále, je právě jižní sektor pražského metropolitního regionu jednou z vůdčích lokalit rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy. Zároveň předpokládám, že se zde dopady na dopravu projeví nejvýrazněji, protože se jedná o území z dopravního hlediska specifické. Zcela zde chybí rychlá vysokokapacitní příměstská a městská doprava (železnice, metro) a území je tedy z převážné části obsluhované automobily.

4.2. Vývoj suburbanizace v zájmovém území

Vývoj suburbanizace v Pražském metropolitním regionu po roce 1989 je díky mnoha pracem zejména z posledních pěti let poměrně dobře zmapován. Věnovali se mu například Ouředníček (2002b, 2003, 2005), Sýkora (2001, 2002b, 2005) nebo Ptáček (1996). Klasická fáze suburbanizačního procesu, která v zázemí Prahy probíhala během období první republiky, byla přerušena druhou světovou válkou a poté nástupem komunistického režimu (Gondová 2004). Po dobu jeho trvání byly suburbanizační tendence uměle bržděny a jistou kompenzací chybějících možností suburbanizace představoval pouze mohutný rozvoj druhého bydlení.

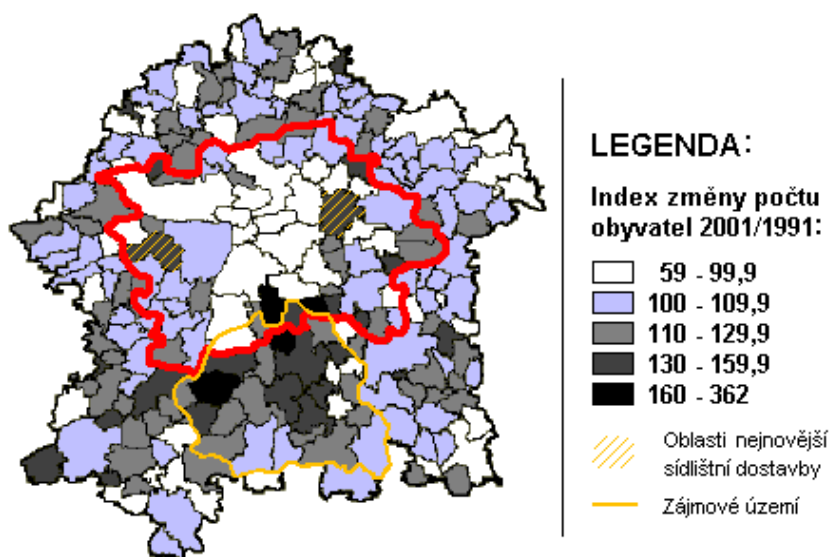
Situace se změnila až s pádem komunistického režimu a následnou transformací na počátku 90. let, kdy padly institucionální překážky, ale rozvoji suburbanizace dále

bránily důvody ekonomické. Pořízení vlastního bydlení v zázemí města bylo dostupné pouze nejvyšším příjmovým vrstvám, což je důvod, proč o větším rozvoji suburbanizačních tendencí můžeme hovořit až od druhé poloviny 90. let. Praha měla naposledy kladné migrační saldo se svým zázemím v roce 1991.

Komerční suburbanizace se začala rozvíjet až v druhé polovině 90. let v souvislosti s přílivem zahraničních investic, ale její postup byl velmi rychlý. V Praze se týkala především obchodních a skladovacích funkcí, naopak, až na výjimky nezahrnovala administrativu a průmysl. V případě Prahy jsou to právě komerční aktivity, které se stávají mnohem významnější silou nevratně měnící příměstskou krajinu než výstavba rodinných domů.

Okresy Praha – východ a Praha – západ, za komunismu jedny z nejméně rozvíjených oblastí, se staly centry suburbánního rozvoje (Perlín 2002). Vzhledem k selektivnímu charakteru suburbanizačního procesu se ale jedná především o vybrané lokality. Zatímco komerční aktivity se soustředily v sousedství dálnic a konečných stanic metra, rezidenční výstavba má mnohem roztroušenější charakter. Jak je patrné z následující mapy, celkově se jako nejatraktivnější lokalita mezi lety 1991 a 2001 jednoznačně ukazuje jižní, JZ a JV zázemí Prahy. Hlavním důvodem je především celková kvalita a atraktivita životního prostředí lokality.

Mapa č. 2: Vývoj počtu obyvatel v městských částech a obcích Pražského metropolitního regionu v letech 1991 až 2001



Zdroj: Sýkora, Ouředníček (2005), upraveno

Vzhledem k tomu, že jsem si suburbanizaci definovala především na základě migrace z centra na předměstí (viz str. 9), vyjdu při jejím hodnocení v zájmovém území z údajů o počtu přistěhovaných obyvatel z Prahy. Data o migraci doplním údaji o změně počtu obyvatel a vývoji domovního fondu mezi SLDB 1991 a 2001. Základní přehled o vývoji suburbanizace v území podává tabulka č. 5, podrobnější údaje za jednotlivé obce zobrazuje mapa č. 3 a příloha č. 3.

Tabulka č. 5: Vývoj suburbanizace v zájmovém území

	1991	2001	index 2001/1991
Počet obyvatel	26 542	32 150	121,1
Trvale obydlené domy	5 978	7 613	127,4
Domy postavené v letech 1991 - 2001: ¹⁾			1 741
podíl na počtu domů v roce 2001:			26,8 %

Přistěhovalí do území v letech 1995 - 2003:

	celkem	z Prahy	podíl přistěhovaných z Prahy
	12 684	9 410	74,20 %

¹⁾ bez k.ú. Prahy

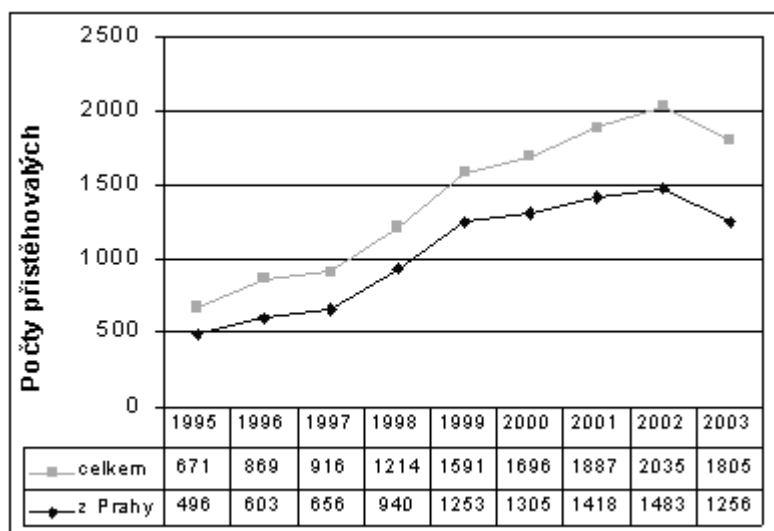
Zdroj: ČSÚ: SLDB 1991, 2001, Statistiky stěhování 1995 - 2003

Celkem se mezi roky 1995 a 2003 přistěhovalo do sledovaného území 12 684 obyvatel a z toho byly téměř tři čtvrtiny z Prahy. V absolutních číslech se nejvíce osob přistěhovalo do obcí Jesenice, Psáry, Kamenice, Dolní Břežany, Jílové u Prahy a katastrálních území Písnice a Šeberov. Pokud počty přistěhovaných vztáhneme k počtu obyvatel, nejatraktivnějšími obcemi byly Ohrobec, Vestec, Zvole, Sulice, Březová-Oleško, Jesenice, Popovičky a Psáry (u prvních tří jmenovaných dokonce v roce 2001 tvořily domy postavené v letech 1991 – 2001 více než 40 % všech trvale obydlených domů). Jedná se tedy především o obce podél benešovské silnice (tedy s relativně dobrou dopravní dostupností do města) a nebo obce v atraktivním přírodním prostředí podél údolí Vltavy. Největší podíl přistěhovaných z Prahy je v Točné – téměř 95 %. Jinak se tento podíl pohybuje od 60 % do 80 %, přičemž platí, že vyšší je zejména u obcí bližších k Praze a na západě sledovaného území.

Podobně jako v celém zázemí Prahy, i ve sledovaném území byl suburbanizační proces nejintenzivnější až v posledních letech – od roku 1999 se do území stěhuje přes

1 500 osob ročně, z toho okolo 75 % z Prahy (viz graf č. 2). Zároveň ale existují poměrně velké rozdíly mezi jednotlivými obcemi. U některých byla intenzita stěhování z Prahy nejvyšší na počátku sledovaného období a nebo byla přibližně stejná po celou dobu. Jedná se většinou o obce, jejichž rozvoj spadá do tzv. druhé fáze pražské postkomunistické suburbanizace (dělení podle Perlína 2002), kdy se realizovaly rozsáhlé projekty s nadstandardně vybavenými velkými rodinnými domy na rozlehlých pozemcích. Do této skupiny patří například Ohrobec, Průhonice, Zvole nebo Okrouhlo. Druhou skupinu tvoří obce, ve kterých vývoj gradoval v posledních letech. Patří sem zejména Jesenice, která má vůbec nejvyšší absolutní počty přistěhovaných a v roce 2003 pobrala téměř 20 % obyvatel příchozích z Prahy do celého území. Vedle Jesenice můžeme do druhé skupiny zařadit například Psáry, Sulice, Velké Popovice, Vestec i menší obce, které často leží dále od Prahy v atraktivním přírodním prostředí a jejich rozvoj nastal až v posledních letech, jako Březová – Oleško, Petrov nebo Kostelec u Křížků.

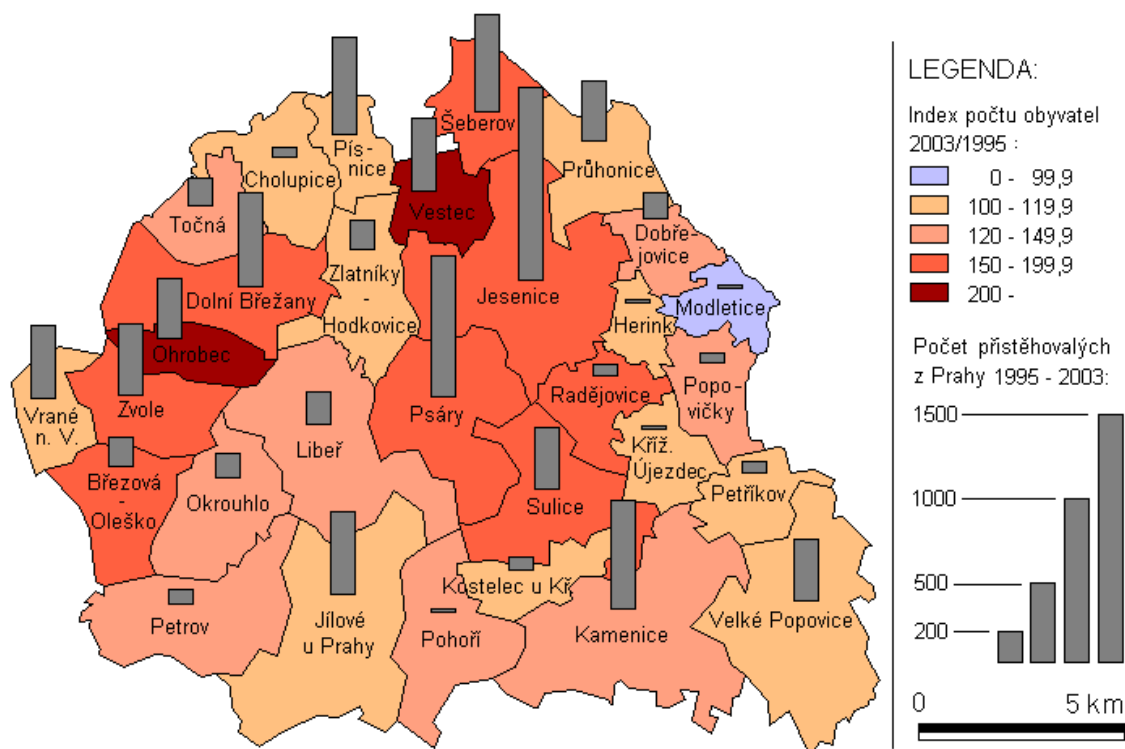
Graf č. 2: Vývoj počtu přistěhovaných do zájmového území v letech 1995 – 2003



Zdroj: ČSÚ: Statistika stěhování 1995 - 2003

Převažující formu výstavby v území představují rodinné domy, ale stavěly se i komplexy dvou až čtyřpatrových bytových domů, například ve Vestci, Dolních Břežanech a v Šeberově.

Mapa č. 3: Vývoj počtu obyvatel v zájmovém území v letech 1995 – 2003



Zdroj: ČSÚ: Malý lexikon obcí 1995, 2003, Statistiky stěhování 1995 - 2003

Nerezidenční suburbanizaci představuje komerční zóna Průhonice – Čestlice, která se nachází na východním okraji sledovaného území. Tvoří ji téměř kontinuální zástavba obchodních, skladovacích a distribučních zařízení (Sýkora 2001b) po obou stranách dálnice D1 od administrativních hranic Prahy až k průmyslově-logistické zóně u sjezdu na Říčany. Z hlediska dopravy je tato zóna významným cílem cest za službami i za prací (v roce 2001 převyšoval v dotčených obcích počet dojíždějících za prací počet vyjíždějících více než třikrát, v případě Modletic dokonce více než 5x).

4.3. Dopravní situace v zájmovém území

Popis dopravní sítě

Hlavní dopravní osy spojující zájmové území s centrální oblastí Prahy jsou dálnice D1 a silnice 2. třídy mezi Prahou a Benešovem. Spolu s nimi tvoří základní kostru dopravní sítě silnice č. II/101 od zbraslavského mostu Závodu míru, přes Jesenici na Říčany, která je hlavní tangenciálou propojující jižní zázemí Prahy. Druhá (vnější) okružní spojnice je silnice z Davle přes Vltavu, Jílové u Prahy a dále směrem na Kamenici a Říčany. Ve sledovaném území se nacházejí tři nájezdy na dálnici. Jsou to

exit 15 Všechnomy, který využívají především obyvatelé Velkých Popovic a okolí, exit 11 Jesenice, který je významnou křižovatkou se zmiňovanou tangenciálou, a exit 6 Průhonice, hlavní sjezd do komerční zóny Průhonice - Čestlice.

V posledních letech nepřišly v území žádné významné komunikace. Investice do dopravní infrastruktury se soustředí především na opravy stávajících komunikací, které trpí zvýšenými dopravními intenzitami, a na výstavbu místních komunikací v oblastech nové zástavby. Dopravní síť v území v budoucnosti doplní část pražského okruhu spojující dálnice D1 a D5 (potenciálně jeden z nejzatíženějších úseků z hlediska kamionové dopravy) a dálnice D3 spojující Prahu s Českými Budějovicemi.

Na jihu Prahy se nacházejí dvě parkoviště P+R. Starší je u stanice metra Opatov. Nabízí 212 stání a jeho obsazenost v posledních letech stále roste. Druhé se od roku 2002 nachází v Modřanech u tramvajové trati. Jeho význam je mnohem menší, protože nabízí pouze 53 stání a navíc patří k nejméně využívaným v Praze. S výstavbou dalšího parkoviště se počítá v dlouhodobém výhledu v souvislosti s výstavbou trasy D metra do Nových Dvůrů.

Sledované území je relativně dobře obslouženo vnější hromadnou dopravou, a to především autobusy. Spojení s Prahou zajišťuje celkem 19 linek, které dojíždějí na stanice metra Budějovická a Opatov a na zastávku tramvaje Belárie. Síť doplňují čtyři tangenciální linky. Katastrální území Prahy jsou dále obsloužena autobusy městské hromadné dopravy. Autobusovou dopravu doplňuje železniční trať z Prahy – Braníka do Jílového u Prahy, která ale není plně integrovaná do PID a navíc není příliš využívána pro každodenní dojížděku. Vede totiž údolím Vltavy a Sázavy a až na výjimky (Vrané n. V.) není pohodlně a rychle dostupná. Pro obce na jihovýchodě území (Velké Popovice, Petříkov, Křížkový Újezdec) pak hraje významnější roli elektrifikovaná trať Praha – Říčany – Čerčany.

Následující mapa představuje vybavenost jednotlivých obcí spoji hromadné dopravy a schéma dopravní sítě v území. Jak je patrné, nejvybavenější jsou kromě katastrálních území Prahy obce podél benešovské silnice – především Jesenice a Vestec, dále větší obce (Jílové, Kamenice) a obce u komerční zóny (Průhonice, Dobřejovice, Modletice).

Mapa č. 4: Vybavenost území spoji hromadné dopravy



Zdroj: www.idos.cz

Dalo by se říci, že plošné pokrytí území veřejnou dopravou je dostačující, problém je podle mého názoru především s její kvalitou. V území výrazně chybí vysokokapacitní kolejová doprava, a to jak železnice, tak navazující trasa metra na území Prahy. Autobusová doprava sama o sobě není příliš motivující, protože autobusy musí stát ve stejných kolonách jako automobily. Navíc do západní části území vyjíždějí autobusy až z poměrně vzdálené stanice metra Budějovická, odkud jim trvá 20 minut, než se dostanou alespoň na okraj Prahy. Proto je v území s téměř 40 000 obyvateli (více než například Praha 1) tak velký význam automobilové dopravy.

Jako ukazatel vývoje dopravní situace jsem se rozhodla použít údaje o **dopravních intenzitách na komunikační síti**, které vycházejí ze sčítání dopravy Ředitelství silnic a dálnic ČR a Ústavu dopravního inženýrství hl.m. Prahy. Pro silniční síť mimo území Prahy jsou k dispozici údaje za roky 1990, 1995 a 2000. Nejnovější sčítání proběhlo v únoru 2005, ale výsledky ještě nejsou zpracované. Mapa ze sčítání v roce 2000 pro sledované území je v příloze č. 4. Pro území hl.m. Prahy jsem měla k dispozici data z let 1995, 2000 a 2004.

Představu o hlavních směrech pohybů v území nám poskytují údaje o vyjíždě a dojíždě. Přes 55 % ekonomicky aktivních obyvatel sledovaného území vyjíždí za zaměstnáním mimo obec svého trvalého bydliště (bez obyvatel k. ú. Prahy). Převažující směr pohybu za prací je do Prahy, ale stále více roste význam komerční zóny Průhonice

– Čestlice. V celé přiléhající části sledovaného území (Vestec, Jesenice, Průhonice, Dobřejovice, Herink, Modletice) je počet dojíždějících osob za prací vyšší než počet osob vyjíždějících. V případě dojížděky za službami je význam této zóny ještě větší.

Celkově vzrostly průměrné intenzity ve sledovaném území mezi lety 1990 a 2000 o téměř 80 %. Tento nárůst je mnohem vyšší než je celorepublikový i celopražský průměr. Tabulka č. 6 zobrazuje údaje za vybrané silniční úseky. K největším nárůstům došlo na benešovské silnici – na jednotlivých úsecích o více než dvojnásobek, přičemž platí, že čím blíže k Praze, tím jsou nárůsty větší. Totéž se dá říci i o dálnici D1. Tyto dvě komunikace představují hlavní vstupy do Prahy pro obce ze středu a z východní části území. Pro obce v západní části je hlavním vstupem silnice z Dolních Břežan přes Písnici a Libuš do Krče. Na té bylo měření prováděno pouze v roce 2000, ale dosažené intenzity (přes 6 500 vozidel) výrazně převyšují kapacitu silnice. Celkově nejvyšší nárůst zaznamenala silnice mezi Zvolí a Okrouhlem. Doprava zde mezi lety 1990 a 2000 narostla více než třikrát. Protože se jedná o komunikaci místního charakteru, dá se odhadnout, že převažující příčinou bude právě suburbanizace.

Tabulka č. 6: Dopravní intenzity na vybraných úsecích komunikační sítě

Úsek	Průměrná intenzita za 24h (počet vozidel)			
	1990	1995	2000	index 2000/1990
Zvole - Okrouhlo	683	1 893	2 429	355,6
Sulice - Kamenice	3 083	5 855	8 078	262,0
Jílové - Sulice	563	798	1 328	235,9
Jesenice - exit 11	4 175	7 451	9 299	222,7
Jesenice - Sulice	3 093	5 258	6 875	222,3
Jesenice - Praha	7 389	14 108	15 647	211,8
D1 exit 6 - Praha	31 013	37 838	62 559	201,7
Kamenice - exit 15	2 225	4 596	4 367	196,3
Jílové - Jesenice	2 563	3 856	4 974	194,1
D. Břežany - Jesenice	4 300	4 647	7 707	179,2
D1 exit 6 - exit 11	30 574	35 706	50 364	164,7
D1 exit 11 - exit 15	30 574	34 067	47 775	156,3
D1 za exitem 15	27 547	31 746	42 269	153,4

Zdroj: ŘSD ČR, ÚDI Praha

Poměrně vysoké nárůsty zaznamenala také silnice č. 101, tedy důležitá přístupová komunikace do komerční zóny Průhonice - Čestlice (doprava mezi Jesenicí a exitem 11 například vzrostla na více než dvojnásobek) a „vnější okruh“ přes Jílové a Kamenici. Vliv komerční zóny na dopravu můžeme odhadnout také podle vývoje zatížení exitu 6

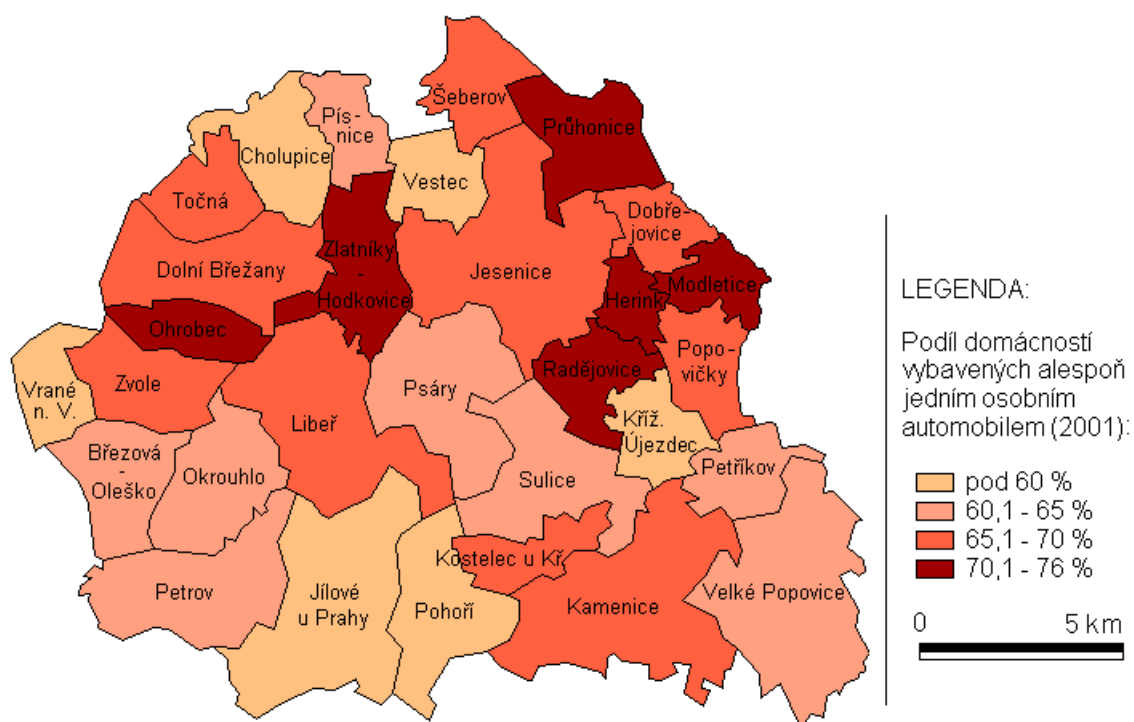
Průhonice, hlavního sjezdu z dálnice D1 do komerční zóny. Kvůli chybějícím datům jsem intenzity odvodila jako rozdíl intenzit na dálnici D1 před a za tímto sjezdem. Zatímco v roce 1990 využilo tento exit pouze necelých 500 vozidel za 24 hodin, v roce 1995 to již bylo přes 2 000 vozidel a v roce 2000 již více než 12 000. Jedná se tedy o ojedinělý nárůst.

Pravděpodobně nejhorší dopady zvýšené dopravy jsou v Jesenici a na úseku z Jesenice do Prahy. Toto místo slouží jako hrdlo, kde se stékají dopravní proudy z více přírodních komunikací. Výsledkem je, že v roce 2000 vstupovalo do Jesenice v průměru přes 22 000 vozidel za den a intenzity na úseku směrem k Praze dosáhly více než 15 000 vozidel za den. Pokud bychom měli novější údaje, byla by tato čísla ještě vyšší. Důsledky jsou zhoršené životní prostředí a dopravní zácpy, které se tvoří jak v obci, tak za hranicí Prahy před okružní křižovatkou s Kunratickou spojkou. Tato křižovatka je kritickým místem Vídeňské ulice (benešovské silnice), protože počty projíždějících vozidel již překročily její maximální průjezdnou kapacitu. Dalším kritickým místem se stává silnice z Dolních Břežan do Písnice.

Zatímco v zájmovém území má přetížení sítě spíše bodový charakter, horší situace nastává na území Prahy. V roce 2004 vjíždělo ze zájmového území do Prahy v průměru 22 300 vozidel za den (bez dálnice D1). Vozidla rozptýlená po celém zázemí se zde setkávají z více směrů a mísí se s místním provozem. Dopravně nejproblematictější místa se pak nacházejí tam, kde sběrné komunikace vstupují do vnitřního města. Jedná se o Braník u Barrandovského mostu, Vídeňskou ulici před Thomayerovou nemocnicí v Krči a dálnici D1 u křižovatky s Jižní spojkou. Nárůsty dopravních intenzit zde nebyly tak velké jako na některých komunikacích v zázemí, to je ale způsobeno tím, že dopravní problémy zde existovaly již dříve.

Jako doplňující charakteristiku vlivů suburbanizace na dopravu jsem se rozhodla použít údaje ze SLDB o **vybavenosti domácností osobními automobily**. Při sčítání v roce 1991 se zjišťoval podíl censových domácností vybavených osobním automobilem. V roce 2001 již byly zjišťovány zvlášť domácnosti vybavené jedním automobilem a domácnosti vybavené dvěma a více automobily. Celkový podíl domácností vybavených alespoň jedním automobilem mezi lety 1991 a 2001 vzrostl z necelých 55 % na necelých 65 %. Nejvybavenější obce v roce 2001 byly Radějovice, Ohrobec, Herink, Zlatníky – Hodkovice a Modletice (viz mapa č. 5). Radějovice a Herink jsou zároveň obce, u nichž vybavenost oproti minulému sčítání nejvíce vzrostla.

Mapa č. 5: Vybavenost domácností osobními automobily



Zdroj: ČSÚ: SLDB 2001

Pokud budeme předpokládat, že noví obyvatelé předměstí mají vyšší sociální status než původní obyvatelé, můžeme se domnívat, že vybavenost domácností automobily v jednotlivých obcích bude korelovat s mírou suburbanizace v těchto obcích. Tedy, že čím více nových obyvatel do obce přišlo, tím vyšší bude nárůst průměrné vybavenosti domácností automobily. Tuto domněnku se mi bohužel nepodařilo potvrdit, protože koeficient korelace vychází blízky nule a jednoznačná závislost tedy pravděpodobně neexistuje.

Na druhou stranu je zřejmé, že s přibývajícími obyvateli v území přibývají také automobily. Jen počet domácností vybavených osobním automobilem vzrostl za 10 let o 50 %.

Ve sledovaném území došlo v posledních 15ti letech k poměrně zásadním změnám v sídelní struktuře. Mezi lety 1991 a 2004 zde přibylo 10 000 obyvatel a populace některých obcí se více než zdvojnásobila. Tomuto bouřlivému vývoji odpovídá i vývoj dopravní situace. Zatímco obyvatel přibylo mezi lety 1991 a 2001 o

21 %, dopravní intenzity vzrostly o téměř 80 %. V zásadě se dá konstatovat, že současná silniční síť přestává v některých částech území kapacitně dostačovat. Jedná se především o vstupy z území do Prahy a do komerční zóny Průhonice – Čestlice. Pravděpodobně nejhorší situace je na benešovské silnici, podél níž se nacházejí obce s největšími přírůstky obyvatel v posledních letech (Vestec, Jesenice, Psáry, Sulice, Kamenice). Velká část dopravních problémů se přenáší do ulic Prahy, kde se k dopravě ze zázemí přidává místní provoz.

V území chybí kvalitní veřejná doprava. Relativně hustá autobusová síť nemůže konkurovat kapacitní kolejové dopravě, jejíž výstavba je dlouhodobou záležitostí. Ve snaze alespoň dočasně vyřešit tento problém vznikl z iniciativy zastupitelů Jesenice na začátku tohoto roku Svazek obcí pro dopravu v pražském jižním regionu, jehož členy se stalo 10 obcí ze zájmového území. Pro zlepšení autobusové dopravy navrhuje vytvořit silniční koridor vyhrazený pouze pro autobusy z Jesenice přes Vestec a Kunratickou spojku na metro. Hlavním cílem je vyhnout se neprůchodné benešovské silnici v úseku Jesenice – Vestec. Díky relativní technické jednoduchosti a nízkým nákladům ve srovnání s jinými řešeními je podle představitelů svazku reálná realizace v krátkodobém horizontu. Navrhovaná trasa koridoru byla již zahrnuta do změny územního plánu Jesenice, jejíž schvalování již bylo zahájeno.

Šancí do budoucna je výstavba trasy D metra do Nových Dvůrů a její následné prodloužení do Písnice. Spolu s výstavbou záchytného parkoviště P+R by na tuto trasu posléze mohla navázat příměstská železnice obsluhující největší obce ve sledovaném území. Pokud budou splněny tyto podmínky, myslím si, že by hromadná doprava mohla být využívána ve velké míře i novými obyvateli zázemí, kteří zatím dávají přednost osobním automobilům (Gondová 2004).

Významnými zásahy do území budou také dálnice D3 z Prahy do Českých Budějovic a pražský okruh. Myslím si, že především první jmenovaná komunikace by mohla hrát významnější roli i v místní dopravě, a to za předpokladu, že bude výhodně zaústěna do Prahy. Naopak pražský okruh, který se zřejmě definitivně bude stavět v delší variantě JVD protínající sledované území, bude spíše zhoršovat životní prostředí v této lokalitě, protože do ní přivede dopravu (i když tranzitní), která by jinak zůstala v hranicích Prahy. Kolem těchto komunikací můžeme očekávat další rozvoj komerční suburbanizace.

5. ZÁVĚR

Suburbanizace je v současnosti jedním z nejvýraznějších procesů měnících prostorovou i sociální strukturu Prahy a především jejího zázemí. Je to proces přirozený - jeho současný rozvoj je kompenzací za dlouhé období komunismu, kdy byl rozvoj pražského metropolitního regionu uměle regulován směrem k centralizaci prostřednictvím komplexní bytové výstavby. Suburbanizační proces v zázemí Prahy má navíc perspektivy i do budoucna, protože mnoho lidí, kteří by o bydlení na předměstí měli zájem, si ho zatím nemůže z finančních důvodů dovolit.

Ve své práci jsem se pokusila popsat vliv, jaký má probíhající suburbanizace na dopravu v Praze a zájmovém území. Dopravní situace dosáhla v Praze v průběhu 90. let kritických mezí. Nárůsty počtů registrovaných osobních automobilů a dopravních výkonů jsou v celoevropském kontextu unikátní. Příčin je celá řada, v posledních letech však stále více roste význam suburbanizace, a to zejména ve vnějším pásmu města, což bylo doloženo údaji v kapitole 3.1. Automobilová doprava roste na úkor dopravy hromadné – její podíl na přepravních výkonech na území hl.m. Prahy vzrostl mezi lety 1990 a 2000 z 25 na 43 %. Sestupný trend v počtu přepravených cestujících městskou hromadnou dopravou se však podařilo snad alespoň dočasně zastavit, protože od roku 2000 již počty přepravených cestujících rostou. Lze tedy shrnout, že první hypotézu, která se ptala na příčiny rostoucích nároků na dopravu v Praze a na dělbu dopravních výkonů mezi individuální a hromadnou dopravou, se mi podařilo z větší části potvrdit.

V jižním zázemí Prahy byl rozvoj rezidenční suburbanizace velmi dynamický. Od roku 1989 se populace některých obcí více než zdvojnásobila a v rámci celého území vzrostl počet obyvatel o více než 40 %. Tomu odpovídají i zvýšené dopravní výkony. Hlavní nárůsty nastaly ve směru ze zázemí do centra města, především na benešovské silnici a dálnici D1. Roste však také provoz na okružních komunikacích napříč sledovaným územím. Existující dopravní síť je na mnoha místech přetížena a životní prostředí v řadě obcí a často i přímo v nových částech se tak vlivem dopravy zhoršuje. Negativní dopady se projevují především v místech, kde se setkávají vozidla z více zdrojových oblastí. Za hranicemi Prahy se jedná o plošně nevelké oblasti především v okolí Jesenice, Dolních Břežan a u sjezdu z dálnice D1 do komerční zóny Průhonice - Čestlice. Mnohem rozsáhlejší problémy nastávají v přilehlé oblasti vnějšího města, kde

se přidává vnitroměstská doprava a přetížení sítě má plošný charakter. Také druhá hypotéza o prostorovém vzorci dopadů zvýšených dopravních intenzit se potvrdila.

Celkově si myslím, že se v práci podařilo prokázat vliv suburbanizace na zvýšenou dopravu na území Pražského metropolitního regionu a ve sledovaném území. Vzhledem k tomu, že změny, které suburbanizační proces do krajiny přináší, jsou v podstatě nevratné, je velmi důležité, aby byl pečlivě plánován a usměrňován. Z hlediska dopravy je vhodné upřednostňovat sídla vybavená potřebnou infrastrukturou a dobře obslužená hromadnou dopravou - zejména železnicí. Systém Pražské integrované dopravy je potřeba dále rozvíjet a především je nutné přesvědčit nové obyvatele, aby tuto dopravu využívali. V oblasti na jih od Prahy by k tomu nepochybně mohla přispět výstavba trasy D metra, která zpřístupní centrum města rychlou hromadnou dopravou. Bohužel se zatím jedná o dlouhodobou perspektivu.

Existující dopravní problémy jižního zázemí Prahy jsou prozatím spíše lokálního charakteru. Na druhou stranu ale příliv nové dopravy z předměstí výrazně přispívá k dopravním problémům uvnitř Prahy, a proto je třeba se jim dále věnovat. Další výzkum by mohl pokračovat směrem k analýze dopravního chování obyvatel předměstí a faktorů, které ho ovlivňují.

LITERATURA

- DICKINSON, R. (1967): *The Journey - to – Work*. In: Gottmann, J., Harper, R., A. (eds.): *Metropolis on the Move: Geographers look at Urban Sprawl*. John Wiley & sons, Inc., New York, s. 69 – 83.
- FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F. (2002): *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. DP hl.m. Prahy, a.s., Praha, 360 s.
- GONDOVÁ, G. (2004): *Životný štýl obyvateľov v suburbánnej zóne Prahy*. (Magisterská práce). Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 108 s.
- GOTTMANN, J., HARPER, R., A. (eds.) (1967): *Metropolis on the Move: Geographers look at Urban Sprawl*. John Wiley & sons, Inc., New York, 203 s.
- GOTTMANN, J. (1967): *Urban sprawl and its Ramifications*. In: Gottmann, J., Harper, R., A. (eds.): *Metropolis on the Move: Geographers look at Urban Sprawl*. John Wiley & sons, Inc., New York, s. 3 – 20.
- GREMLICA, T. (2002): *Neuspořádaný, neregulovaný a z dlouhodobého hlediska neudržitelný růst městských aglomerací*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 21 – 38.
- JACOBSOVÁ, J. (1975): *Smrt a život amerických velkoměst*. Odeon, Praha, 282 s.
- LIBOVICKÝ, J. (2005): *Svazek obcí pro rozvoj dopravy v pražském jižním regionu*. Jesenický kurýr, 2005, č. 4, s. 2 – 4.
- MAYER, H. (1967): *The Pull of Land and Space*. In: Gottmann, J., Harper, R., A. (eds.): *Metropolis on the Move: Geographers look at Urban Sprawl*. John Wiley & sons, Inc., New York, s. 23 – 35.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): *Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 39 – 54.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): *Suburbanizace Prahy*. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 235 – 253.
- OUŘEDNÍČEK, M., SÝKORA, L. (2002b): *Současné změny v rozmístění obyvatelstva a v sociálně prostorové struktuře Prahy*. Demografie, 44, č. 4, s. 270 – 272.
- PERLÍN, R. (2002): *Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí v zázemí Prahy*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 141 – 156.

- PTÁČEK, P. (1996): *Suburbanizační proces v zázemí Prahy*. (Magisterská práce). Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 104 s.
- PTÁČEK, P. (2002): *Suburbanizace v USA a Německu: zdroj inspirace i poučení*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 55 – 79.
- PUCHER, J. (1999): *The Transformation of Urban Transport in the Czech Republic, 1998 – 1998*. *Transport Policy*, 6, s. 225 – 236.
- PUCHER, J. (2002): *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 101 – 121.
- 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.
- SÝKORA, L. (1996): *Transformace fyzického a sociálního prostředí Prahy*. In: Hampl, M., et. al.: *Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 361 – 394.
- SÝKORA, L. (2001): *Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace*. In: Hampl, M. a kol.: *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 127 – 166.
- SÝKORA, L. (2002): *Suburbanizace a její důsledky: Výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost*. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 9 - 20.
- SÝKORA, L. (2003): *Suburbanizace a její společenské důsledky*. *Sociologický časopis*, 39, č. 2, s. 217 – 233.
- SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2005 v tisku): *Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic*. In: Razin, E., Dijst, M. (eds.): *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas, Market Forces, Planning Regulations, Quality of Life Impacts*. Kluwer.
- TRANSIT COOPERATIVE RESEARCH PROGRAM (1998): *Report 39: The Costs of Sprawl – Revisited*. National Academy Press, Washington, D.C.

Jiné písemné zdroje:

ČSÚ: *Výsledky SLDB 1991, 2001, Malý lexikon obcí 1995, 2003, Statistiky stěhování 1995 – 2003.*

Ředitelství silnic a dálnic ČR: *Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 1990, 1995, 2000*

Ústav dopravního inženýrství hl.m. Prahy: *Výsledky sčítání dopravy na komunikační síti na území hl.m. Prahy v roce 1995, 2000, 2004*

Internetové stránky a elektronické zdroje:

MAŘÍKOVÁ, K. (1999): *Výstavba obchodně-administrativních komplexů a dopravní situace v centru Prahy.* (Bakalářská práce).
[<http://www.natur.cuni.cz/~sykora/bp/marikova> - 26.12.2004].

MAŘÍKOVÁ, K. (2000): *Vliv suburbanizace a urban sprawlu na dopravu (na příkladu hlavního města Prahy).* (Seminární práce).
[<http://mujweb.cz/www/kaja.mar/sprawlm.htm> - 2.12.2004].

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČR (2004): *Ročenka dopravy 2003.*
[http://www.mdcz.cz/text/ročenka_03/ročenka/texty_cz/obsah.htm - 19.3.2005].

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR: *Urban sprawl.*
[<http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf> - 5.11.2004].

OUŘEDNÍČEK, M. (2003b): *Sociální geografie Prahy.* (Pracovní text).
[<http://www.natur.cuni.cz/~slamak> - 19.3.2005].

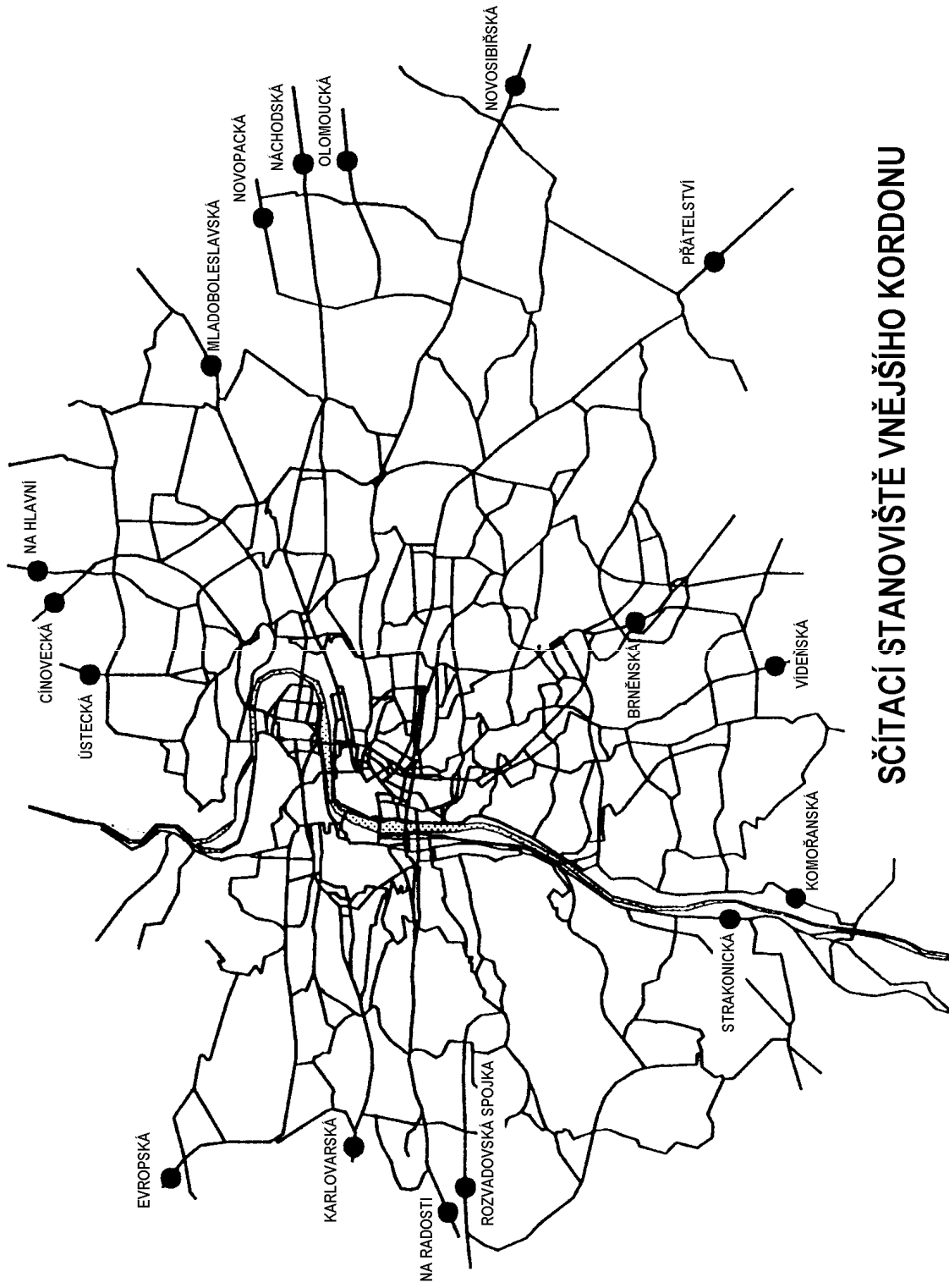
ÚSTAV PRO EKOPOLITIKU, o.p.s.: *Problematika Urban Sprawl.*
[<http://www.uep.ecn.cz/temata/ur/urbansprawlshtml> - 10.11.2004].

ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HL.M. PRAHY (1996): *Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy.*
[<http://www.udipraha.cz/zasady/doprpol.htm> - 19.3.2005].

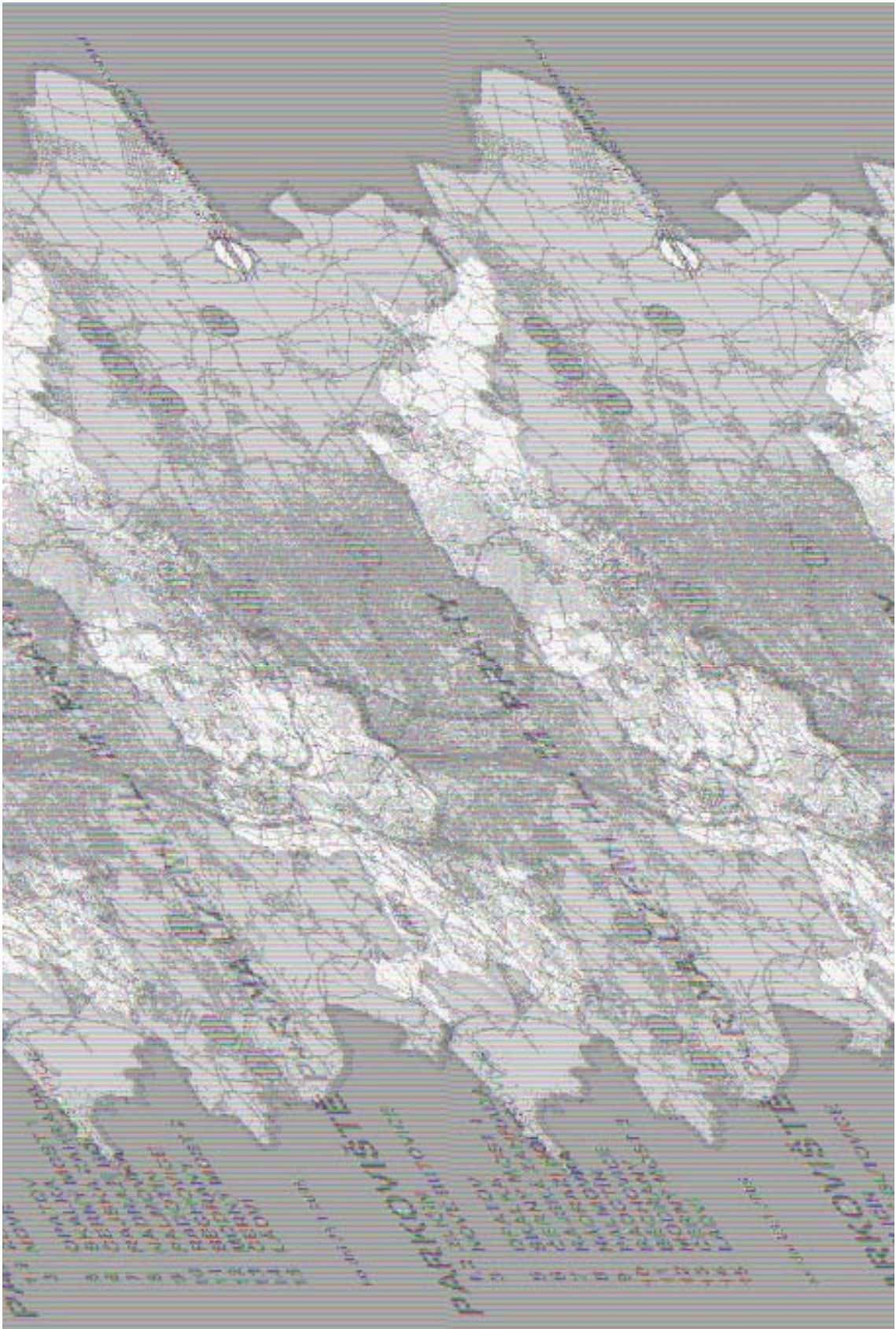
ÚSTAV DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ HL.M. PRAHY (1997 – 2004): *Ročenka dopravy Praha 1996 - 2003.*
[<http://www.udipraha.cz/ročenky> - 19.3.2005].

ÚTVAR ROZVOJE HL.M. PRAHY (2000): *Strategický plán hl.m. Prahy.*
[<http://www.monet.cz/strategplan/obsah.asp> - 26.12.2004].

PŘÍLOHY



SCÍTACÍ STANOVISŤE VNĚJŠÍHO KORDONU



Základní údaje o obcích a katastrálních územích Prahy spadajících do zájmového území

Obec / k.ú.	Přistěhovalí 1995 - 2003 celkem z Prahy	Počet obyvatel		Trvale obydlené domy		Výbavenost domácností os. automobily:			
		1991	2001	2001	postavené 1991 - 2001	1991 domácností s autem	2001 domácností 1 auto 2 a více		
Březová - Oleško	229	267	372	138	24	94	138	63	20
Dobřejovice	226	425	567	154	36	132	183	91	37
Dolní Břežany	775	1045	1444	404	127	355	513	252	89
Herink	23	75	72	25	3	32	30	15	7
Jesenice	1531	1758	2475	642	252	607	855	420	157
Jilové u Prahy	772	3285	3325	702	83	1133	1159	523	135
Kamenice	985	2261	2814	586	176	777	975	514	141
Kostelec u Křížků	119	381	439	125	23	117	143	73	26
Křížkový Újezdec	28	138	137	50	0	49	56	20	9
Libeň	267	571	685	186	34	182	223	113	41
Modletice	50	360	361	58	8	119	119	71	15
Ohrobec	473	259	597	193	89	100	203	102	50
Okrouhlo	181	370	470	133	22	130	148	66	30
Petrov	124	277	304	101	12	95	102	48	18
Petřkov	106	433	330	97	19	105	125	53	27
Pohoří	29	160	164	48	13	59	55	17	15
Popovičky	86	120	154	52	16	47	58	21	17
Práhonice	472	1589	1948	477	144	542	405	337	127
Psáry	1077	1309	1814	446	163	386	557	256	97
Radějovice	89	134	188	61	13	55	65	32	17
Sulice	510	379	708	223	64	192	254	109	53
Velké Popovice	591	381	1788	457	64	631	649	315	97
Vestec	593	446	774	224	104	135	291	130	34
Vrané nad Vltavou	582	447	1794	398	81	562	661	308	79
Zlatníky - Hodkovice	270	182	903	233	49	244	285	150	58
Zvole	604	437	883	289	122	176	312	151	65
Cholupice	77	59	420	98		125	121	47	25
Točná	188	177	566	160		295	182	91	31
Písnice	831	613	3726	381		1288	1373	706	146
Šeberov	796	610	1644	472		407	571	284	93
celkem	12 684	9 410	32150	7613	1741	9171	10811	5378	1756

Pozn.: domácnosti = trvale obydlené byty

Zdroje: ČSÚ: SLDB 1991, 2001, Malý lexikon obcí 1995, 2003, Statistiky stěhování 1995 - 2003

Sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR 2000



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR