

5. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu

JANA URBÁNKOVÁ, MARTIN OUŘEDNÍČEK

5.1 Úvod

Mezi nejvýraznější procesy charakteristické pro současný vývoj Prahy patří suburbanizace (Ptáček 1996, Sýkora 1996, 2001, 2002, Ouředníček 2002, 2003, Sýkora, Ouředníček 2006). Suburbanizační proces přináší řadu pozitivních i negativních dopadů na fyzické a sociální prostředí města i jeho zázemí (Sýkora 2002). Mezi nimi je jedním z nejvýraznějších vlivů na dopravu (TCRP 1998, 2002, Pucher 1999, 2002). Doprava je zároveň tradičně jedním z největších problémů Prahy.

Cílem této kapitoly je zhodnotit vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu (Praha a okresy Praha-východ a Praha-západ) a zejména v zájmovém území, které představuje jižní zázemí Prahy. Snahou je zjistit, jakým způsobem ovlivňuje probíhající suburbanizace intenzitu a organizaci dopravy v suburbánním zázemí Prahy i v oblasti vnějšího města. Práce se soustředí především na dopady rezidenční suburbanizace. Dále se zaměřujeme na problémy, které v souvislosti s nárůstem dopravy vznikly a snažíme se hledat jejich možná řešení. Hlavní pozornost je zaměřena na hodnocení hromadné dopravy, tedy zejména Pražské integrované dopravy (PID), a to především na její dostupnost, kvalitu a rychlost.

Literatura věnující se hodnocení suburbanizace a jejím dopadům téměř jednohlasně poukazuje na negativní důsledky tohoto procesu v oblasti dopravy (TCRP 2002, Pucher 2002). Tyto dopady byly prokázány v mnoha zemích západní Evropy i Spojených státech. Narůstající dopravní problémy i statistická čísla o vývoji dopravních intenzit, vlastnictví aut i počtu dopravních nehod v České republice jsou plošným projevem zvyšující se mobility obyvatelstva. Územní diferenciaci těchto charakteristik (na úrovni okresů) nasvědčuje o jejich relativně nerovnoměrném vývoji v posledních letech. Pražský městský region patří mezi oblasti s nejdynamičtější vývojem dopravy nejen v Česku, ale v rámci celé Evropy (Urbánková 2005). Předpokládáme, že jednou z hlavních příčin výrazného zvýšení nároků na dopravu v Praze, zejména nárůstu individuální automobilové dopravy (IAD) je proces suburbanizace (suburbánní rozvoj).

Je zřejmé, že zejména v poslední době dochází k plošnému rozvoji suburbánní výstavby ve všech obcích v zázemí Prahy bez ohledu na jejich dopravní vybavenost (Ouředníček 2007). Předpokládáme, že k většímu využívání IAD oproti hromadné dopravě vede nejen nedostatečná kapacita dopravní sítě, ale zřejmě i využívání automobilu jako ikony sociálního statusu a životního stylu. Hromadná doprava přes podstatné rozšíření sítě zřejmě pasažéry ztrácí a její podíl na přepravě osob se snižuje právě ve prospěch IAD. Pokud jsou naše předpoklady

správné, bude obyvatelstvo v suburbanizovaných obcích v mnohem větší míře využívat IAD než v ostatních obcích.

Další část empirické práce je zaměřena na analýzu prostorových aspektů pražské dopravy. Vycházíme z předpokladu, že výrazný nárůst dopravy nastal zejména ve směru radiálním do centra. K tomu přispívá zvyšující se vzdálenost mezi místem bydliště a ostatními aktivitami suburbanálních obyvatel. Důsledkem je zvýšená dojíždka především za prací. Ve městě zůstává i řada dalších kontaktů na přátele, rodinu, nabídka služeb a zábavy. Tyto prostorové neshody v rozmístění bydlení a ostatních funkcí způsobuje především rezidenční suburbanizace. Určitý nárůst dopravy očekáváme zároveň i ve směrech tangenciálních propojujících jednotlivé oblasti zázemí města. Centry mikroregionální dojíždky jsou především nová jádra obchodu a služeb, posiluje se i vybavenost a počet pracovních příležitostí menších suburbanálních měst (ve sledovaném území např. Říčany, Jesenice, Čestlice-Průhonice aj.). Do těchto lokalit zřejmě směřuje i značná část centrifugálních pohybů Pražanů. Předpokládáme, že se negativní dopady zvýšených dopravních intenzit budou projevovat především v oblasti vnějšího města, která slouží jako tranzitní pás mezi centrem a suburbii a která má již dlouhodoběji problémy s narůstající dopravou.

Výrazným milníkem výzkumu dopadů suburbanizace se stala studie *The Costs of Sprawl*, kterou v roce 1974 vydala americká Real Estate Research Corporation. 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, TCRP 2002). Představuje výstup dlouhodobého výzkumného projektu a tvoří ji detailní přehled dosavadní literatury o dopadech suburbanizace a urban sprawl. 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. Dobrý přehled současného stavu studia suburbanizace v českém prostředí podává sborník Ústavu pro ekopolitiku (Sýkora 2002), který shrnuje informace získané v průběhu projektu *Udržitelný rozvoj městských aglomerací*. Souvislostem dopravy a suburbanizace se z autorů věnuje především John Pucher (2002). Dopady suburbanizace na dopravu jsou i tématem několika studentských prací albertovské geografie (Maříková 1999, Urbánková 2005).

5.2 Dopady suburbanizace na dopravu

Suburbanizace představuje nejen změnu prostorového rozmístění obyvatel, ale i změnu fyzického a sociálního prostředí měst a jejich zázemí. Dopadů suburbanizačního procesu 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 je oboustranný. 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 dojíždku 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 tedy v počátcích doprava spíše 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.

Suburbanizace je výrazně selektivní proces, a to jak z hlediska sociálního, tak prostorového. 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 (Ouředníček 2002). To v některých případech může znamenat, že se rozvoj soustředí do oblastí, které jsou naopak z hlediska dopravní infrastruktury nedostatečně vybavené, 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.

Převážně obytná předměstí jsou závislá na intenzivních kontaktech s jádrem aglomerace, což se projevuje výrazným nárůstem dopravní intenzity v radiálních směrech. Dickinson (1967, s. 71) tvrdí, že „urban sprawl je problém expanze, při které působí disperze obytné funkce proti centralizaci pracovních příležitostí, čímž se vytváří hlavní zdroj tlaků na dopravu“. Může docházet i k poněkud paradoxní protisměrnosti dojíždky, kdy do centra dojíždí za prací vysoce kvalifikovaní obyvatelé suburbii, 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, s. 109). Příkladem nových pohybů v rámci zázemí města jsou cesty z rezidenčních suburbii za nákupy do hypermarketů.

Výrazný nárůst dopravy způsobuje z převážné části 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.

Dopady suburbanizace ve Spojených státech hodnotí studie *The Costs of Sprawl – Revisited* (1998, 2002). 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 identifikuje:

- rostoucí náklady na dopravu,

- větší množství najetých kilometrů,
- delší dobu 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, přívaděčů, dálnic či parkovišť navíc neustále roste tlak na další zabor 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 nezbyvají 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).

Je ale nutné zdůraznit rozdíly mezi situací v zámoří a v Evropě. V USA je dopravní 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, s. 30). „Je běžné, že ženy v předměstích najezdí při obstarávání svých záležitostí více kilometrů než jejich manželé, kteří dojíždějí do zaměstnání“ (Jacobsová 1975, s. 212). Vysoká je i mobilita žen v českých předměstích (Novák, Sýkora 2007). Závislost na automobilech pak může mít i výrazně negativní sociální dopady. Například Sýkora (2002) jmenuje ztrátu sociální soudržnosti nebo posilování individualizace obyvatel. Individualizace (včetně nárůstu využívání auta) je celospolečenským trendem typickým spíše pro městské obyvatelstvo. Podrobnější studie sociálního prostředí pražských suburbií (Ouředníček 2003, 2007) zde prozatím žádné příznaky ztráty sociální soudržnosti nepotvrzují.

Dopravní změny mohou ale být i pozitivní. Pracovní příležitosti často následují obyvatele do příměstské zóny, takže se může zkracovat průměrná doba dojíždějí, navíc vyšší podíl obyvatel používá k dopravě automobil, který lze považovat za 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 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 rysem českých suburbií je kontrast sociálního statusu a životního stylu původních a nových obyvatel. Ten se projevuje mimo jiné i vyšší mobilitou nových rezidentů.

Gondová (2004), Doležalová a Ouředníček (2006) dotazníkovým průzkumem zjistili, že noví rezidenti realizují více pohybů mezi místy své každodenní činnosti a zároveň stráví dopravou 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 stagnace velmi aktuální i pro česká města. Nedosahuje sice takové intenzity jako v jiných západoevropských zemích nebo dokonce v Severní Americe, ale jeho projevy už začínají být velmi zřetelné. V západních zemích patří dopady na dopravu mezi nejvýraznější projevy suburbanizace s celou řadou převážně negativních důsledků. I když existuje mezi českými a západními městy řada rozdílů, lze při studiu i řešení dopravních problémů v suburbánní zóně měst aplikovat řadu poznatků ze zahraničí.

5.3 Vývoj dopravy ve sledovaném území po roce 1989

Tato kapitola se snaží porovnat vývoj veřejné a individuální automobilové dopravy za použití dostupných statistických dat. Analýza dokumentuje zlepšující se dostupnost zázemí města veřejnou dopravou. Na druhé straně můžeme zaznamenat rostoucí využívání osobních automobilů nejen ve směru ze zázemí do vnitřních částí města, ale i opačným směrem.

Veřejná doprava

Veřejná doprava je v Praze tvořena systémem **Pražské integrované dopravy** (PID), který se skládá ze dvou podsystémů – městské hromadné dopravy (MHD), představující linky na území hlavního města Prahy, a vnější hromadné dopravy, 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.

Pražská MHD zaznamenala v posledních letech 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 2005 dokonce o 5 %). 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. Mezi 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 2005 bylo v provozu celkem 147 regionálních autobusových linek, a to jak v radiálním směru

Tab. 5.1 Základní údaje o vnější hromadné dopravě PID (1995–2005)

	1995	1997	1999	2001	2005
Počet příměstských autobusových linek	11	38	54	114	147
Žel. stanice a zastávky zapojené do PID	60	181	181	200	212
Počet obsluhovaných obcí	15	69	104	218	299
Dopravní výkony příměstských autobusů (mil. vozokm)	0,097	4,12	7,99	12,91	23,60
Cestující přepravení železniční dopravou na území Prahy v rámci PID (tis.)	—	—	8 093	14 932	16 584

Zdroj: Ročenky dopravy Praha 1997–2005.

k hlavnímu městu, tak tangenciální linky zlepšující dopravní spojení mezi významnějšími místy regionu. Vývoj PID shrnuje tabulka 5.1.

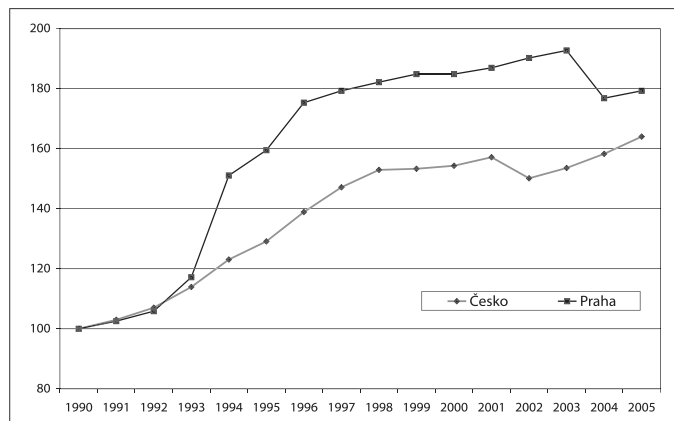
Dopravní výkony vnější hromadné dopravy od jejího zavedení neustále rostou spolu s rozšiřováním systému. V roce 2004 v průměrný pracovní den překročilo hranici města v obou směrech více než 2 700 autobusů regionální autobusové dopravy PID, které přepravily přibližně 65 000 cestujících. Ve většině perifernějších obcí zapojených do PID došlo pouze k integraci tarifů, avšak kvalita spojení pro místní obyvatele se příliš nezměnila, protože cena jízdného i počet spojů do obce zůstaly stejné.

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 budována 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 a v rámci schváleného územního plánu se k horizontu roku 2010 předpokládá realizovat dalších cca 11 000 stání. 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 do metropole.

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

Automobilová doprava

V 90. letech zaznamenala Praha 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. V roce 2005 bylo v Praze registrováno 15 % z celkového počtu registrovaných osobních vozidel v Česku. Počet automobilů na 1 000 osob se v Praze za posledních patnáct let zdvojnásobil:



Obr. 5.1 Počet registrovaných osobních automobilů v Česku a v Praze v letech 1990–2005 (1990 = 100).
Zdroj: Ročenky dopravy Praha 1997–2005.
Poznámka: Statistika počtu registrovaných automobilů v Praze je od roku 2003 zatížena chybou, údaje proto nejsou plně srovnatelné.

z 276 v roce 1990 na 510 v roce 2005. Ke konci roku 2005 tak připadal 1 osobní automobil na 2,0 obyvatele a ve stupni automobilizace Praha předstihuje západoevropská velkoměsta, kde se typické hodnoty tohoto ukazatele pohybují kolem 2,2 obyvatele/auto. V publikaci o pražské městské hromadné dopravě se můžeme dočíst, že „za celé desetiletí narostl automobilový provoz ve městě více než za celou dobu existence automobilismu; tato situace nemá prakticky v Evropě obdobu“ (Fojtík a kol. 2000, s. 259). Uvedený nárůst byl nejdynamičtější začátkem 90. let, v posledním období se již začíná zpomalovat.

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 2005 zvýšil o 172 %, z toho je převážná část nárůstu způsobena osobními automobily.

Příčin uvedených nárůstů je více; mezi nimi například změna životního stylu obyvatel a zvýšená aktivita podnikatelského sektoru, dále relativní bohatství a vyšší sociální status Pražanů a užívání automobilu jako sociální ikony nebo nedávné zdražení jízdného městské hromadné

Tab. 5.2 Vývoj vybraných ukazatelů dopravy v Praze v letech 1990–2005

	1990	1995	2000	2005
Počet registrovaných vozidel	428 769	641 590	746 832	749 786
– z toho osobních automobilů	336 037	535 805	620 663	602 339
Míra automobilizace	276	443	525	510
Ujeté vozokilometry/den (mil.)				
Motorová vozidla celkem	7,3	13,0	16,6	19,9
– z toho osobních automobilů	5,8	11,5	15,1	18,0
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	574 000
– podíl osobních automobilů	88,5	89,9	94,7	95,3
vnější kordon	140 000	245 000	351 000	457 000
– podíl osobních automobilů	72,1	83,3	86,6	86,2

Zdroj: Ročenky dopravy Praha 1997–2005.

dopravy v Praze. Do aktivního řidičského věku se dostaly silné populační ročníky poloviny 70. let, roste význam turismu i tranzitní dopravy. Mezi faktory ovlivňující nárůst automobilové dopravy můžeme řadit 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.

Pro sledování dopadů suburbanizace je nejzajímavější vnější pásmo. Podle sčítání dopravy na tzv. vnějším kordonu, kde se měří obousměrná intenzita automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města, 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:

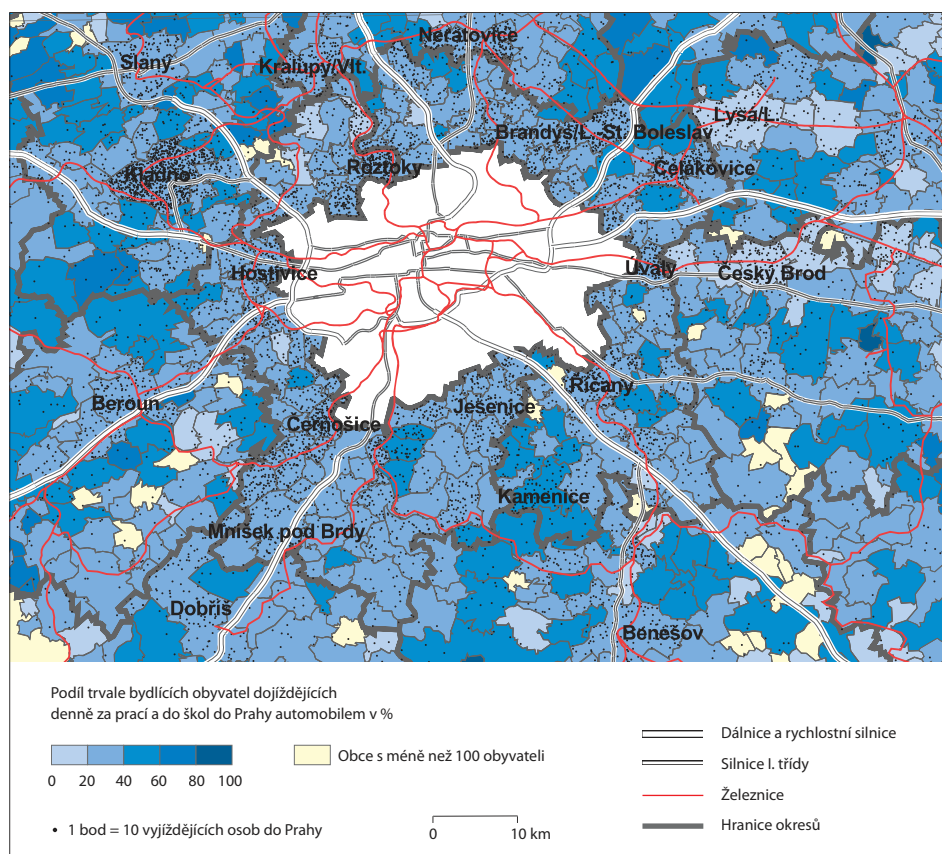
- 1) Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá, přičemž od roku 2000 se tempo nárůstu výrazně zvyšuje. Nárůst počtu registrovaných vozidel v Česku i Praze se v posledních letech naopak zmírnil. Rostoucí výkony tak mnohem spíše odpovídají rychlému rozvoji suburbánních aktivit 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 v letech 1996 a 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 tabulce 5.3.

Z uvedených výzkumů není zřejmé, zda jsou měřené nárůsty způsobeny centripetálními nebo centrifugálními pohyby. Nelze také odlišit váhu jednotlivých suburbánních funkcí ve struktuře dopravního proudu (např. cesty za prací, službami, rekreací atp.). Cenné informace o struktuře pohybů podle mnoha charakteristik nabízí výsledky o vyjíždce a dojíždce z posledního censu. Srovnání využití hromadné a individuální dopravy umožňuje analýza tzv. *modal split*, tj. struktury dopravního proudu podle použitého dopravního prostředku. Základní představu o využívání autobusové, vlakové a automobilové dopravy v Pražském městském regionu podle směrů přepravy podává tabulka 5.4.

Z porovnání absolutních hodnot je zřejmé, že nejvíce cest se uskutečňuje na území Prahy. Denně se zde nějakým dopravním prostředkem pouze do práce a škol přepraví více než půl milionu lidí. Ačkoli velká většina z nich využívá prostředků hromadné přepravy, více než 85 ti-

síc osob využívá k cestě do práce osobní automobil a dalších 6 tisíc pravidelně vyjíždí za prací do obcí v zázemí města, což tvoří 82 % všech námi sledovaných cest automobilem (s výjimkou dojíždějí z ostatních obcí ČR).

Zastoupení automobilu ve struktuře dojíždějí do zaměstnání a do škol se výrazně liší podle směru dojíždějí. Je zajímavé, že mnohem větší podíl zaujímá doprava autem směřující do suburbánních obcí než u cest, jejichž cílem je Praha. Očekávaný je vysoký podíl cest autem u tangenciálních pohybů v rámci zázemí (38 %), kde se projevuje špatná konektivita menších obcí. Bez mála 50% zastoupení cest automobilem u centrifugální dojíždějí z Prahy do zázemí vypovídá o silné tendenci Pražanů k využívání automobilu. Mezi hlavní faktory preference osobního automobilu při cestách do obcí v zázemí se řadí podle našeho názoru vytváření pracovních míst především kolem hlavních silničních tahů (např. komerční a průmyslové zóny), s obtížnou dostupností prostředky veřejné dopravy a dále zvyšující se počet pracovníků, kteří ke své práci používají služební automobily. Zatímco noví obyvatelé suburbií pracují ve velké většině v Praze, řada pracovních míst v zázemí je obsazena obyvateli Prahy. Rezidenční a komerční suburbanizace tak způsobují nárůst dopravních výkonů oběma směry.



Obr. 5.2 Dojíždějí do Prahy osobním automobilem v roce 2001. Zdroj: Proudy, 2005.

Tab. 5.3 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: Ročenka dopravy Praha 2002, Struktura dopravního proudu 1996, 2001.

Tab. 5.4 Dojíždka do práce a do škol podle použitého dopravního prostředku v Pražském městském regionu v roce 2001

Směr dojíždky	Použitý dopravní prostředek (počty cest)				
	Autobus	Vlak	Automobil	Jiný	Celkem
Z Prahy do zázemí	2 295	1 019	6 282	3 804	13 400
Ze zázemí do Prahy	10 726	9 184	14 224	14 995	49 129
Uvnitř Prahy	13 871 (402 547 MHD)		85 113	* 157 610	659 141
Uvnitř zázemí	2 759	1 204	6 278	6 149	16 390
	Použitý dopravní prostředek (podíly v procentech)				
	Autobus	Vlak	Automobil	Jiný	Celkem
Z Prahy do zázemí	17,1	7,6	46,9	28,4	100
Ze zázemí do Prahy	21,8	18,7	29,0	30,5	100
Uvnitř Prahy	2,1 (61,1 MHD)		12,9	* 23,9	100
Uvnitř zázemí	16,8	7,3	38,3	37,5	100

Zdroj: Proudy, 2005 a ROPID 2003.

*Poznámka: z toho 114 492 (tj. 17,4 %) dochází pěšky; zázemí Prahy = okresy Praha-východ a Praha-západ.

Prostorový vzorec využívání druhů dopravy je ovlivněn v prvé řadě dostupností prostředků veřejné dopravy (železnice, PID) a dále faktorem sociálního statusu. Dobře čitelné z mapy (obr. 5.2) je zvýšené využívání železniční dopravy ve směrech na Kolín, Benešov, Beroun nebo Kralupy. Regionální tratě s nižší frekvencí spojů, obtížnější dostupností centra i komfortem cestování jsou využívány podstatně méně. V polohách mimo dosah železniční dopravy se mnohem více projevuje vliv sociálního statusu obyvatelstva a tedy i souvislost suburbanizace a používaného druhu dopravy. Periferní obce, ve kterých se do roku 2001 nerealizovala rozsáhlejší suburbanní výstavba, a větší města mimo železniční tratě mají podstatně vyšší zastoupení cest autobusovou dopravou, zatímco suburbanizované obce v zázemí Prahy mají až 70% zastoupení cest autem. Významnou roli zde nehraje ani postupná integrace příměstských autobusů do systému pražské hromadné dopravy. Při volbě mezi oběma dopravními prostředky, které využívají silnice, rozhoduje jednoznačně větší komfort a flexibilita osobního automobilu.

Největší zátěž pro silniční síť představují velké počty dojíždějících z měst v zázemí Prahy (v mapě vyjádřeno počtem teček). Ačkoliv je většina větších obcí a měst obsluhována kapacitní železniční dopravou (Benešov, Říčany, Kolín, Český Brod, Úvaly, Černošice, Kralupy), v případě méně kvalitního vlakového spojení se řada přepravních výkonů přesouvá na autobusy (Kladno, Beroun, Příbram, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) nebo osobní automobily

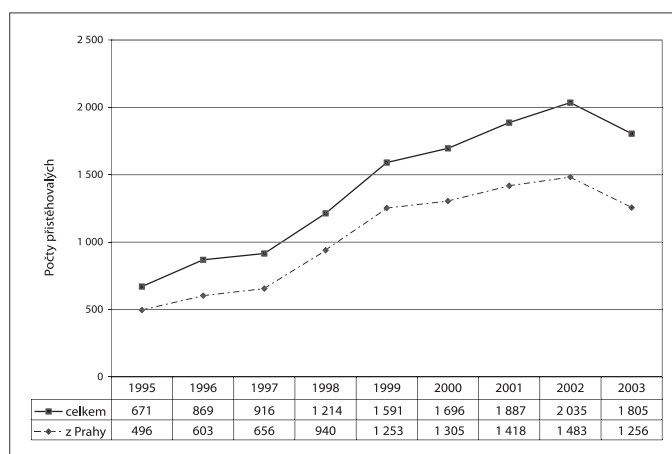
(Hostivice, Jesenice, Kamenice a řada menších suburbanizovaných obcí). Výrazné sektorové uspořádání ve využívání jednotlivých druhů dopravy dané v minulosti téměř výhradně přítomností železnice je v současnosti stále více ovlivňováno přílivem obyvatelstva do obcí mimo dosah vlaku. V těchto částech městského regionu rozhoduje při volbě mezi autobusovou a individuální automobilovou dopravou stále více faktor sociálního statusu obyvatel bohatnoucích suburbií.

5.4 Dopady suburbanizace na dopravu na jihu Pražského městského regionu

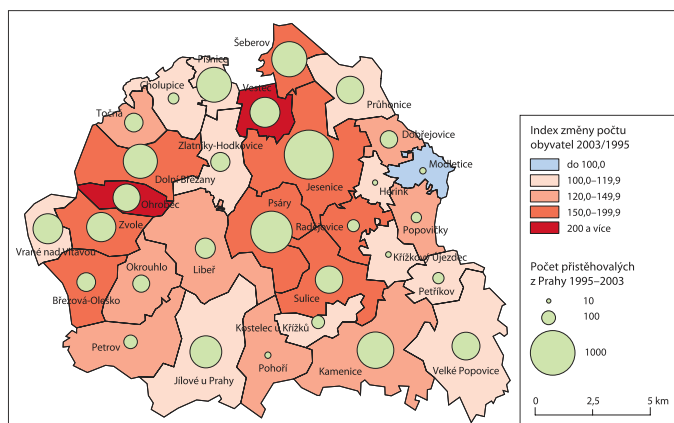
Pro podrobnější hodnocení dopadů suburbanizace na dopravu jsme sledovali území jižního zázemí Prahy. Jedná se o území autonomních městských částí za hranicí kompaktního města a vybraných obcí (26) ve výšce mezi dálnicí D1 a Vltavou (viz obr. 5.4). Takto vymezené území tvoří relativně homogenní region, charakterizovaný podobným přírodním prostředím a strukturou osídlení, ve které hraje velkou roli druhé bydlení a nová suburbánní zástavba. Hlavními centry jsou Jílové u Prahy, Jesenice a Kamenice, výraznou koncentrací služeb představuje komerční zóna Průhonice-Čestlice.

Z dopravního hlediska se jedná o území specifické, protože zde zcela chybí rychlá vysokokapacitní příměstská a městská doprava (železnice, metro) a území je tedy z převážné části obsluhované automobily. Z tohoto důvodu předpokládáme, že se zde dopady na dopravu projevují nejvýrazněji. Celkem se mezi roky 1995 a 2003 přistěhovalo do sledovaného území 12 684 obyvatel a z toho byly téměř tři čtvrtiny z Prahy. 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 více než 1 000 z Prahy (viz obr. 5.3). Zároveň ale existují poměrně velké rozdíly mezi jednotlivými obcemi (obr. 5.4).

Příkladem nerezidenční suburbanizace je komerční zóna Průhonice-Čestlice, která se nachází na východním okraji sledovaného území. Tvoří ji téměř kontinuální zástavba obchodních, skladovacích a distribučních zařízení (Sýkora 2001) po obou stranách dálnice D1 od administrativních hranic Prahy až k průmyslově-logistické zóně u sjezdu na Říčany. Z hlediska



Obr. 5.3 Vývoj počtu přistěhovaných do zájmového území v letech 1995–2003.
Zdroj: Statistiky stěhování 1995–2003.



Obr. 5.4 Vývoj počtu obyvatel v zájmovém území v letech 1995–2003. Zdroj: *Malý lexikon obcí 1995, 2003, Statistiky stěhování 1995–2003.*

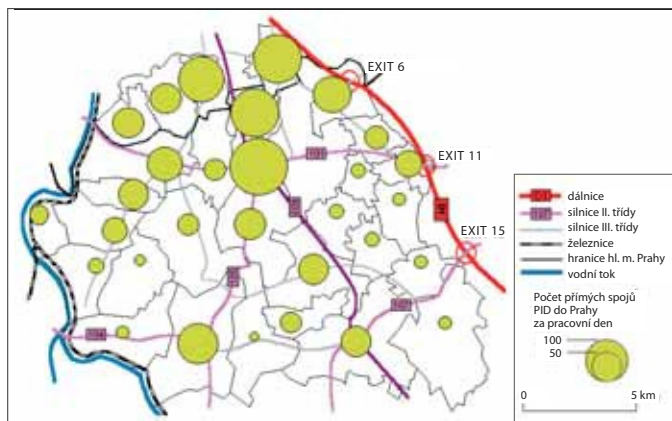
dopravy představují aktivity lokalizované podél dálnice D1 významný cíl cest za službami i za prací. V roce 2001 převyšoval ve sledovaných obcích (viz obr. 5.4) počet dojíždějících za prací počet vyjíždějících více než třikrát, v případě Modletic dokonce více než 5×.

Hlavní dopravní osy spojující zájmové území s centrální oblastí Prahy jsou dálnice D1 a silnice 2. třídy mezi Prahou a Benešovem (tzv. stará benešovská). 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. Druhou (vnější) okružní spojnicí 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 nepřibýly 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.

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 integrována 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.

Obrázek 5.5 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, Kame-



Obř. 5.5 Vybavenost území spoji hromadné dopravy.

Zdroj: www.idos.cz.

nice) a obce u komerční zóny (Průhonice, Dobřeřovice, Modletice). Dalo by se říci, že plošné pokrytí území veřejnou dopravou je dostačující, problém je 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 tak velký význam automobilové dopravy.

Jako ukazatel vývoje dopravní situace lze 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. Pro území hl. m. Prahy jsme měli k dispozici data z let 1995, 2000 a 2004. 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 5.5 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 střední a východní části sledovaného 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.

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 jsme intenzity odvodili jako rozdíl intenzit na dálnici D1 před a za tímto sjezdem. Zatímco v roce 1990 využilo tento exit pouze

Tab. 5.5 Dopravní intenzity na vybraných úsecích komunikační sítě

Úsek	Průměrná intenzita za 24 hod. (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.

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 Jesenicích a na úseku z Jesenic do Prahy. Toto místo slouží jako hrdlo, kde se stékají dopravní proudy z více přírodních komunikací. Výsledkem je, že v roce 2000 vstupovalo do Jesenic 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. Důsledkem je 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 nejproblematičtější 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.

Ve sledovaném území došlo v posledních 15 letech k poměrně zásadním změnám v sídelní struktuře. Mezi lety 1991 a 2004 zde přibýlo 10 000 obyvatel a populace některých obcí se více než zdvojnásobila. Tomuto bouřlivému vývoji odpovídá i vývoj dopravní situace. Zatímco obyvatel přibýlo 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. 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 roku 2005 *Svazek obcí pro dopravu v pražském jižním regionu*, jehož členy se stalo 10 obcí ze zájmového území (Libovický 2005). 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 výstavba v krátkodobém horizontu. Navrhovaná trasa koridoru byla 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 společně s výstavbou záhytného parkoviště P+R. Pokud budou splněny tyto podmínky, mohla by být hromadná doprava využívána ve větší 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. Myslíme 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, 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 a zvýšení centrifugálních pohybů z Prahy do zázemí.

5.6 Závěr

Dopravní situace dosáhla v Praze v průběhu 90. let kritických mezí. Nárůsty počtů registrovaných osobních automobilů a dopravních výkonů jsou v celoevropském kontextu ojedinělé. Do Prahy vstupuje denně téměř 200 tisíc osobních automobilů, které doplňuje tranzitní i místní doprava. Příčin nárůstu dopravy je celá řada, v posledních letech však stále více roste význam suburbanizace, která zvyšuje intenzitu dopravy zejména ve vnějším pásmu města. 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. Jednou z příčin tohoto stavu je rostoucí preference osobního automobilu v sektorech pražské aglomerace špatně obslužených železniční dopravou, nízká frekvence a komfort autobusových spojů PID.

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. Ačkoliv bylo cílem

naší práce prokázat především dopady rezidenční suburbanizace, analýza dojížděky a intenzit dopravy prokázala také velký vliv rozvoje komerčních aktivit na dopravu v zázemí města. Centrifugální pohyby mají navíc mnohem silnější zastoupení automobilové dopravy.

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.

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.
- DOLEŽALOVÁ, G., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Životní styl obyvatel v suburbánní zóně Prahy. In: Ouředníček, M. a kol.: *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 143–159.
- 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.
- JACOBISOVÁ, 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.
- MAŘÍKOVÁ, K. (1999): *Výstavba obchodně-administrativních komplexů a dopravní situace v centru Prahy*. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha. Dostupné online na [<http://www.natur.cuni.cz/~sykora/bp/marikova> – 26. 12. 2004].
- 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.
- NOVÁK, J., SÝKORA, L. (2007, v tisku): Time–space Mobility of New Suburban Inhabitants in Prague Metropolitan Area. *Geografiska Annaler B: Human Geography* 89B, č. 2.
- 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. (2007, v tisku): Differential Suburban Development in Prague Urban Region. *Geografiska Annaler B: Human Geography* 89B, č. 2.
- 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, 1989–1998. *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 Portlanďu. 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. ed. (2002): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha.
- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 217–233.
- SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2006 v tisku): Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic. In: Dijst, M., Razin, E., Vazquez, C. (eds.): Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas: Market Forces versus Planning Regulations. Kluwer, Amsterdam.
- TCRP (1998): The Costs of Sprawl – Revisited. Transit Cooperative Research Program. Report 39: Transportation Research Board – National Research Council, National Academy Press, Washington, D. C.
- TCRP (2002): Costs of Sprawl – 2000. Transit Cooperative Research Program. Report 74. Transportation Research Board – National Research Council, National Academy Press, Washington, D. C.
- URBÁNKOVÁ, J. (2005): Vliv suburbanizace na dopravu. Ročníková práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.

Zdroje dat

- Malý lexikon obcí 1995, 2003, ČSÚ. Praha.
- Ministerstvo dopravy a spojů ČR (2004): Ročenka dopravy 2003.
Dostupné z [http://www.mdcz.cz/text/rocenka_03/rocenka/texty_cz/obsah.htm]. 19. 3. 2005.
- Ministerstvo životního prostředí ČR: Urban sprawl.
Dostupné z [<http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf> – 5. 11. 2004].
- Proudy, Dojíždka obyvatelstva ze SLDB 2001 za obce ČR, ČSÚ 2005.
- ROPID (2003): Dopravní charakteristiky. Dopravní vztahy. Praha, Středočeský kraj. ROPID. ČSÚ. Praha.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR: Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 1990, 1995, 2000.
- Statistiky stěhování 1995–2003. ČSÚ 2004. Praha.
- Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy: Výsledky sčítání dopravy na komunikační síti na území hl. m. Prahy v roce 1995, 2000, 2004.
- Ústav pro ekopolitiku, o. p. s.: Problematika Urban Sprawl.
Dostupné z [<http://www.uep.ecn.cz/temata/ur/urbansprawl.shtml> – 10. 11. 2004].
- Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy (1996): Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy.
Dostupné z [<http://www.udi-praha.cz/zasady/doprpol.htm> – 19. 3. 2005].
- Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy (1997–2005): Ročenka dopravy Praha 1996–2005.
Dostupné z [<http://www.udi-praha.cz/rocenky> – 5. 8. 2006].
- Útvar rozvoje hl. m. Prahy (2000): Strategický plán hl. m. Prahy.
Dostupné z [<http://www.monet.cz/strategplan/obsah.asp> – 26. 12. 2004].
- Výsledky SLDB 1991, 2001, ČSÚ. Praha.