

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



**MOŽNOSTI OMEZENÍ AUTOMOBILOVÉ  
DOPRAVY V JESENICI**

**POSSIBILITIES OF LIMITING AUTOMOBILE TRAFFIC IN JESENICE**

Bakalářská práce

Ondřej Pergl

2009

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. J. Novák

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením školitele Mgr. Jakuba Nováka, a že jsem všechny použité prameny řádně citoval.

Jsem si vědom toho, že případné využití výsledků, získaných v této práci, mimo Univerzitu Karlovu v Praze je možné pouze po písemném souhlasu této univerzity.

Svoluji k zapůjčení této práce pro studijní účely a souhlasím s tím, aby byla řádně vedena v evidenci vypůjčovatelů.

V Praze dne 6. září 2009

.....

podpis

Tímto bych rád velmi poděkoval vedoucímu práce Mgr. Jakubu Novákovi za odborné vedení a mnoho cenných rad k bakalářské práci.

Dále děkuji a cením si pomoci všech, kteří se podíleli na realizaci výběrového šetření.

## **Možnosti omezení automobilové dopravy v Jesenici**

### **Abstrakt**

Cílem této práce je zhodnotit vliv suburbanizace na dopravu na případě Jesenice. Do práce je zahrnut vývoj suburbanizace v zázemí Prahy a její negativní dopady na sociální i fyzické prostředí a oblast dopravy. Dále je zde věnována pozornost plánovaným projektům dopravních staveb, které by měly mít výrazný vliv na vývoj intenzit automobilové dopravy v Jesenici a na okolních komunikacích. V závěrečné části práce jsou interpretovány výsledky dotazníkového šetření – demografické a socioekonomické charakteristiky respondentů podle typu bydlení, výběr dopravního prostředku na cestě do zaměstnání a důvody přednostního využívání osobního automobilu.

**Klíčová slova:** Jesenice, suburbanizace, sídelní kaše, doprava, pražský okruh, metrobus

## **Possibilities of limiting automobile traffic in Jesenice**

### **Abstract**

The aim of this work is to evaluate the impact of suburbanisation on the transport on the case of the municipality of Jesenice. This work includes the development of suburbanisation in the hinterland of Prague as well as its negative impact on social and physical environment and transport. Further attention is given to the planned projects of traffic engineering, that would have a distinctive influence on the development of the intensity of automobile traffic in Jesenice and the neighbouring road network. In the final part of the work are interpreted the results of the survey - demographic and socioeconomic characteristics of respondents according to the type of housing, choice of the means of transport used to commute to work and the reasons for the preferring the use of the automobile.

**Keywords:** Jesenice, suburbanisation, urban sprawl, traffic, Prague's road ring, metrobus

## OBSAH

<b>SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK</b>	<b>6</b>
<b>1 Úvod</b>	<b>7</b>
<b>2 Vývoj suburbanizace v pražském zázemí</b>	<b>9</b>
<b>3 Negativní projevy suburbanizace</b>	<b>11</b>
3.1 Vliv na fyzické prostředí	11
3.2 Vliv na sociální prostředí	12
3.3 Vliv na dopravu	12
<b>4 Doprava v suburbích</b>	<b>14</b>
4.1 Automobilová doprava	15
4.2 Veřejná doprava	17
<b>5 Případová studie - Jesenice</b>	<b>19</b>
5.1 Dopady suburbanizace	19
5.2 Dopravní situace v Jesenici	21
5.3 Plánované dopravní stavby	22
<b>6 Výběrové šetření: Dopravní chování obyvatel v Jesenici</b>	<b>27</b>
6.1 Metodika	27
6.2 Realizace výběrového šetření	28
6.3 Demografická charakteristika respondentů	29
6.4 Dopravní chování	33
6.5 Vzorce dopravního chování	38
<b>7 Závěr</b>	<b>44</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b>	<b>46</b>
<b>Přílohy</b>	<b>49</b>

## SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Obr. 1 – Intenzita dopravy 2000 _____	16
Obr. 2 – Intenzita dopravy 2005 _____	16
Obr. 3 – Rozvoj příměstských autobusových linek PID _____	17
Obr. 4 – Vývoj počtu a přírůstku obyvatel v Jesenicích v letech 1971-2008 _____	20
Obr. 5 – Roční růst obyvatelstva Jesenicích v % v letech 1971-2008 _____	20
Obr. 6 – Intenzita dopravy v Jesenicích a okolí _____	21
Obr. 7 – Síť linek metra v roce 2025 _____	23
Obr. 8 – Vedení pražského okruhu v oblasti Jesenicích _____	24
Obr. 9 – Lokality realizace výběrového šetření _____	28
Tab. 1 – Počet respondentů dle typu bydlení _____	29
Obr. 10 a 11 – Věková struktura respondentů v rodinných a řadových domech _____	30
Obr. 12 – Věková struktura respondentů v bytových domech _____	30
Obr. 13 – Ekonomická aktivita dle typu bydlení _____	31
Obr. 14 – Složení ekonomicky aktivních respondentů dle typu bydlení _____	32
Obr. 15 – Vzdělanostní struktura dle typu bydlení _____	32
Obr. 16 – Podíl respondentů realizujících cestu daného pořadí _____	33
Obr. 17 – Podíl respondentů realizujících cestu daného pořadí dle typu bydlení _____	34
Obr. 18 – Podíl cest dle důvodu a typu bydlení _____	34
Obr. 19 – Podíly užívaných druhů dopravy dle důvodu cesty _____	35
Tab. 2 – Četnost autobusových spojení Jesenicích a Prahy _____	36
Obr. 20 – Využívání jednotlivých druhů dopravy na cestě do práce _____	37
Obr. 21 – Věkové složení respondentů využívajících automobil na cestě do práce _____	39
Obr. 22 – Struktura zaměstnaných dojíždějících do práce automobilem _____	39
Obr. 23 – Podíl typů bydlení respondentů využívající automobil na cestě do práce _____	39
Obr. 24 – Vzorec dopravního chování při užití automobilu _____	40
Obr. 25 – Věkové složení respondentů využívajících kombinaci individuální a veřejné dopravy _____	40
Obr. 26 – Struktura zaměstnaných dojíždějících do práce kombinací individuální a veřejné dopravy _____	41
Obr. 27 – Podíl typů bydlení respondentů využívající kombinaci individuální a veřejné dopravy na cestě do práce _____	41
Obr. 28 – Vzorec dopravního chování při užití kombinace individuální a veřejné dopravy _____	41
Obr. 29 – Věkové složení respondentů využívajících veřejnou dopravu _____	42
Obr. 30 – Struktura zaměstnaných dojíždějících do práce veřejnou dopravou _____	42
Obr. 31 – Podíl typů bydlení respondentů využívající veřejnou dopravu na cestě do práce _____	42
Obr. 32 – Dopravní chování při užití veřejné dopravy _____	43

## 1 Úvod

Proces suburbanizace se stal fenoménem poslední doby, který z velké části určuje rozvoj městského i venkovského prostředí. Rodinný dům je snem o nejdokonalejším bydlení, jemuž jsou lidé schopni obětovat veškerý svůj čas a úsilí (Hnilička, 2005). Těchto snů je realizováno velké množství a výsledkem je území, kde stojí jeden dům vedle druhého, a ze snu se může stát noční můra, která se nejdokonalejšímu bydlení nepodobá ani zdaleka. V Česku za počátek moderní suburbanizace lze považovat pád komunistického režimu, obzvláště pak druhou polovinu 90. let (Dostál, 2008). Od té doby nabírá stále na síle a přináší s sebou mnohá negativa, která můžeme pozorovat již několik desetiletí v západních zemích. V našich podmínkách se jedná zejména o Prahu a další velká města.

Nejvýraznějším problémem provázející suburbanizaci je její vliv na dopravu. S přesunem obyvatel z Prahy do jejího zázemí došlo k rozšíření problémů s dopravou, které patří po dlouhou řadu let k tradičním komplikacím Prahy. Velmi komplikovaná dopravní situace se stala inspirací k jejímu studiu a sepsání této práce.

Cílem práce je diskutovat vztah suburbanizace a dopravy, pomocí analýzy dopravního chování zjistit důvody přednostního užívání osobního automobilu.

Přepoklady, kterým je věnována pozornost, jsou následující:

- Suburbanizace je hlavním důvodem rapidního zvýšení intenzity osobní automobilové dopravy na komunikacích v okolí Jesenice.
- Výběr dopravního prostředku k cestě do zaměstnání má vliv na dopravní chování během celého dne.

První kapitola je věnována seznámení s procesem suburbanizace a jejímu historickému vývoji v zázemí Prahy. Důležitou podmínkou kontrolovaného růstu je existence územně plánovací dokumentace, jejíž vývoj je zde zachycen. Předmětem druhé kapitoly jsou negativní projevy suburbanizace ve fyzickém a sociálním prostředí a její vliv na dopravu. Tato kapitola obsahuje změny a hrozby vyvolané suburbanizací. Představuje tak jakousi odvrácenou stranu

suburbánního procesu. Třetí kapitola popisuje dopravu v suburbiích, její vývoj a dopady na automobilovou i veřejnou dopravu. V následující, čtvrté, kapitole je hlavním tématem obec Jesenice měnící vlivem suburbanizace. Intenzita suburbanizace je popsána vývojem počtu obyvatel a pomocí přírůstku přirozenou i mechanickou měnou. Doprava je popisována z hlediska změny intenzit na okolních komunikacích a nástin budoucí situace po dokončení plánovaných silničních staveb. Výběrovému šetření je věnována pátá kapitola této práce. Zde je popsána metodika a provedení šetření a interpretace získaných výsledků, ze kterých jsou sestaveny vzorce dopravního chování zaměstnaných respondentů využívající k dojíždění do práce určitý druh dopravy.



## 2 Vývoj suburbanizace v pražském zázemí

Proces suburbanizace není v zázemí Prahy záležitostí jen posledního desetiletí. Velký růst suburbie nastal poprvé v období průmyslové revoluce (Hnilička, 2005), kdy vznikala tehdy osamocená městečka Smíchov, Žižkov, Karlín a další, a později v období po vzniku Československa, kdy probíhala výstavba tzv. zahradních měst, jako např. Spořilov, Ořechovka, Baba, a vil umístěných podél železničních tratí (Ouředníček, 2003; Sýkora, 2002).

Velkým zásahem do přirozeného růstu pražské oblasti byla druhá světová válka a následný řízený vývoj komunistickým režimem (Ouředníček, Posová, 2006). Socialistická vláda vytvořila tzv. komplexní bytovou výstavbu, která proces suburbanizace zastavila (Brázdová, 2007). Obce v zázemí Prahy patřily v rámci střediskové soustavy mezi nestřediskové, které nedostávaly státní dotace, čímž se zamezilo jejich vývoji (Ouředníček, 2008). Až pád komunistického režimu způsobil oživení pražského zázemí. Následné obnovení trhu s pozemky vidí Ouředníček (2003) jako důsledek snížení ochrany zemědělského půdního fondu a restituci zabrané půdy.

Rychlý nárůst poptávky po individuálním bydlení na sebe nenechal dlouho čekat. Zejména ve druhé polovině 90. let, kdy se zvýšila kupní síla části obyvatel a byl zaveden systém hypotéčního financování (Sýkora, 2002). Bydlení v zázemí velkých měst se stává v Česku „prestížní věcí“ (Cílek, Baše, 2005).

Z hlediska objemu a intenzity výstavby rozdělují Ouředníček a Posová (2006) období po roce 1989 do 4 etap, které jsou popsány v následující části.

### 2.1 Počátky suburbánního rozvoje (1990-1994)

Radim Perlín (2002) do této etapy řadí dvě vývojová období suburbanizace z hlediska podmínek územního plánování. V prvním, v letech 1990-1992, se jednalo o výstavbu, která nebyla ničím regulována. Žádná obec v okresech Praha-západ a Praha-východ neměla vypracován územní plán, kterým by mohla usměrňovat svůj rozvoj a účinně se tak bránit hrozbě živelného růstu známého pod pojmem *urban sprawl* (Sýkora, 2001), s českým ekvivalentem *sídelní kaše* (Hnilička, 2005). Do druhého období, v letech 1993-1994, této fáze patří již větší projekty a individuální výstavba na dostupných pozemcích. Nové developerské firmy využívají slabého vlivu státní správy k prosazení svých zájmů do vznikajících územních plánů (Perlín, 2002).

## 2.2 Nástup velkých developerů (1995-1997)

Období v letech 1995-1997 se vyznačuje změnou v realizaci výstavby domů, kterou v rámci svých projektů zajišťují úspěšné stavební firmy (Ouředníček, Posová, 2006). Perlín (2002) poukazuje na omezenou podporu individuálních stavebníků. Chyběly efektivní investiční pobídky a hypotéční úvěry byly málo dostupné. Dále vyzdvihuje zvyšující se kvalitu a účinnost územních plánů vycházející ze získaných zkušeností a také nově vzniklý tlak ze strany státní správy na územní plánování. Role státu byla také důležitá v případech, kdy nastaly komplikace nebo zastavení výstavby některých projektů (Perlín, 2002). Charakteristickým znakem této etapy je budování prvních nákupních center v zázemí měst tzv. *na zelené louce* (Sýkora, Ouředníček, 2007).

## 2.3 Využívání nových produktů pro financování bydlení (1998-2001)

Ouředníček a Posová (2006) charakterizují tuto etapu jako období s větším počtem individuálních stavebníků, kteří využívají k financování stavby rodinného domu podporu ze strany státu. Díky hypotéčním úvěrům a stavebním spořením si mohly bydlení v pražském zázemí dovolit i domácnosti patřící ke střední třídě. Definitivně došlo k opuštění od projektů velké výstavby. Byly realizovány zejména menší projekty několika rodinných domů nebo jejich skupin, vše podle územních plánů, které má již zpracovaná většina obcí (Perlín, 2002).

## 2.4 Gradace suburbanizace (2002-)

V zázemí i uvnitř Prahy byl po roce 2002 zaznamenán větší rozvoj bytové výstavby. Realizují se větší projekty stavebních firem, nejen rodinných ale i bytových domů, ve větších obcích v pražském zázemí (Ouředníček, Posová, 2006). Zájemci o nové bydlení hojně využívají hypotečních úvěrů a stavebních spoření. K rozšíření využívání těchto finančních nástrojů přispěla role státu, který hypotéční úvěry dotuje (Sunega, 2005)

### 3 Negativní projevy suburbanizace

Tato kapitola by se dala nazvat odvrácenou stranou suburbanizace. Mnoho rodin se těší na nový způsob bydlení a velkou životní změnu oproti životu ve městě. Myšlenky na zdravější a příjemnější prostředí často neumožní přemýšlet nad tím, jaké nové hrozby a problémy jsou s životem v zázemí spojeny. Realita se většinou od těchto snů výrazně liší.

Jako základ většiny negativních projevů suburbanizace se dá určit nízká hustota zástavby, která je spojena ještě s dalšími faktory, např. rozptýlená výstavba, nepropojenost nové zástavby s původní (Temelová, 2008), sociální střety starých a nových residentů (Puldová, 2006), a tím dochází k výraznějšímu zkomplikování problémů původních. Častým problémem suburbii vznikajících tzv. na zelené louce, v Česku nepříliš častých (Ouředníček, 2008), je chybějící nabídka alespoň základních funkcí. Mnohdy jsou tato satelitní městečka tvořena ulicemi s rodinnými domy a úplně zde chybí volná prostranství vhodná k odpočinku nebo možnost nakoupit si potraviny a jiné primární zboží.

Negativní důsledky suburbanizace lze popsat ve třech úrovních. První úroveň jsou dopady na fyzické prostředí suburbii. Druhou úroveň tvoří sociální prostředí, které se s přílivem nových obyvatel velmi mění (Dostál, 2008). Poslední část této kapitoly je věnována negativním důsledkům v oblasti dopravy, na kterou je tato práce zejména zaměřena.

#### 3.1 Vliv na fyzické prostředí

Rozrůstání obcí v zázemí velkých měst klade vysoké nároky na volný prostor. Díky nízké hustotě zástavby je ovlivněna velká část území. Dochází ke změnám ve využití krajiny (Volaufová a kol., 2007). Rostlinné nebo živočišné druhy ztrácí svoje přirozené prostředí, čímž jsou nuceni k přemístění, nebo v horším případě k záhubě. Snižuje se tak biodiverzita postižené oblasti (Chuman, Romportl 2008). Změny se dotýkají i aktivit člověka. Klesá počet míst vhodných k rekreaci nebo zemědělství. Nové stavby mají vliv na odtokový režim území, jeho půdní a klimatické mikrosystémy.

Komerční i residenční suburbanizace mění výrazně vzhled krajiny. Obzvláště suburbanizace komerčního typu se podepisuje na změně obrazu krajiny stavbou nehezkých skladovacích hal obřích rozměrů, komerčních center tvarů krychle či kvádry v okolí dálnic a hlavních silnic. Residenční suburbanizace se potýká s problémem návaznosti nové zástavby k původnímu zastavěnému území, nemá dostatek cest spojující ji s okolní krajinou. Nově vzniklé čtvrti nejsou

vybaveny veřejnými prostory, kde by obyvatelé mohli trávit svůj volný čas (Temelová, 2008). Prostorové rozpínání města se projevuje mj. i zvýšenou energetickou a materiální náročností. Tyto problémy, známé jako urban sprawl, nabraly největších rozměrů v USA (Ouředníček, Temelová, 2008).

### 3.2 Vliv na sociální prostředí

Proces suburbanizace se podílí na změnách také v sociálním prostředí. Výsledky těchto změn jsou patrné nejen v cílových oblastech, kam residenté míří, ale i v místech, odkud se stěhují. Původní bydliště jsou vystavována selektivní emigraci. Za atraktivnějším bydlením odchází lidé se sociálně vyšším statusem (Šnejdová, 2006; Puldová, 2006). Noví residenté suburbíí se odlišují od původního obyvatelstva obcí v zázemí svou demografickou strukturou. Do zázemí přichází nejčastěji mladé rodiny s dětmi nebo mladé páry, které rodinu teprve plánují, ale také starší manželské páry, které si plní svůj životní sen o bydlení ve vlastním domě a připravují se na klidné stáří (Puldová, Novák 2008). S mladší věkovou strukturou je spojena i struktura vzdělanostní. Noví residenté jsou nejčastěji středoškolsky nebo vysokoškolsky vzdělaní a přísluší do vyšších příjmových kategorií (Ouředníček, 2003). Jiné nároky a rozdílný způsob života nových a původních obyvatel může mít za následek i prostorovou separaci nových residentů. Ti někdy využívají developerských projektů, které od okolí odděluje bariéra a s kontrolovaným vstupem, známých jako *gated communities* (Ouředníček, Temelová, 2008). Petra Puldová (2006) zdůvodňuje sociální fragmentaci absencí míst umožňující veřejná setkání, jako např. náměstí, parky, kluby, pivnice atp.

### 3.3 Vliv na dopravu

Suburbanizace s sebou přináší několik pozitivních i negativních vlivů na společenské prostředí i okolní krajinu. Tyto vlivy mají velkou dynamiku a je složité těm negativním adekvátně rychle a úspěšně vzdorovat. K nejvýraznějším změnám v zázemí velkých měst patří zvýšení intenzity dopravy, způsobené prostorovou dekoncentrací obyvatel (Volaufová a kol., 2007). Dnes je role dopravy vnímána jako negativní a patří k největším problémům spojených se suburbánním vývojem. Důsledek residenční suburbanizace je enormní nárůst počtu lidí, kteří jsou každodenně nuceni podnikat cesty ze zázemí do jádrového města (Novák, 2008). Způsob, jak zastavit neustálé přejíždění sem a tam, je rozvoj ostatních městských funkcí, nejen obytné, v suburbíích s ohledem na počet obyvatel, kteří danou funkci budou využívat. Méně hustou zástavbu lze jen velmi obtížně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou, mj. i z důvodu úzkých ulic mezi jednotlivými domy. Poté je nutností využít osobního automobilu. Jejich masové využívání ve spojení s denními cykly má za následek přetížení dopravních komunikací jak v zázemí, tak uvnitř města (Novák, 2004). Svůj podíl na zhoršení dopravní situace má také komerční suburbanizace. Na silnicích se pohybuje větší množství nákladních automobilů, které mají za úkol zásobovat obchodní a logistická centra dostatkem zboží. Důsledkem nárůstu intenzity dopravy jsou časté dopravní zácpy, hluk, dopravní nehody a zhoršení životního

prostředí působením výfukových plynů (Novák, 2008). Vyšší počet aut projíždějících obcemi po komunikacích, které často vedou jejich středem, ohrožuje bezpečí pěších obyvatel, kteří se na svých každodenních cestách pohybují v okolí těchto komunikací a přecházejí je. Vztah suburbanizace a dopravy je podrobněji rozebírán v následující kapitole.

## 4 Doprava v suburbíích

Negativním dopadem, jemuž je tato práce především věnována, je nárůst individuální automobilové dopravy. V 90. letech se v Česku rapidně zvýšil počet automobilů. Miroslav Marada (2006) upozorňuje na rozdílnou délku trvání tohoto jevu. Ve vyspělých zemích tento vývoj trval přibližně 30 let, u nás proběhl během 10 let (Marada, 2006). Nárůst počtu registrovaných automobilů se projevil nejvýrazněji v Praze, kde patří dopravní situace k největším problémům (ÚDI, 2008).

Zázemí Prahy je lokalitou, kde je rozvoj automobilové dopravy i suburbánního procesu nejvyšší v České republice. Suburbanizace a doprava jsou velmi blízce svázány a vzájemně na sebe působí. V počáteční fázi suburbanizace byla zvýšená dopravní mobilita hlavním hnacím faktorem rozvoje bydlení v zázemí měst. John Pucher vztah dopravy a suburbanizace vyjádřil takto, „rozvolněná příměstská zástavba vyžaduje auta pro potřeby osobní dopravy, ale na druhou stranu, osobní automobily také podporují rozpínání měst“ (Pucher, 2002, s. 101).

Zvýšená intenzita dopravy na silnicích s kapacitou, která odpovídá nárokům obyvatel před začátkem suburbánního vývoje, nebo křižovatky bez modernizace, které nezvládají plynule odvádět silné proudy automobilů, jsou strůjcem stávající neuspokojivé situace. „K většímu užívání individuální automobilové dopravy vede nejen nedostatečná kapacita dopravní sítě, ale zřejmě i vyžívání automobilu jako ikony sociálního statusu a životního stylu.“ (Ouředníček, Urbánková 2006, s. 80).

Noví obyvatelé suburbíí své aktivity a kontakty zanechávají uvnitř hranic města, proto jsou nuceni zůstat s městem stále ve spojení. Jedná se o osoby disponující i několika automobily, kteří preferují jejich využívání na svých cestách do města z důvodu práce, nákupů či zábavy. Při zkoumání dopravních proudů se nelze omezit jen na cesty typu zázemí-jádro. Cesty do zaměstnání, které mají výsadní postavení v dopravní struktuře, nemusí vždy znamenat cestu do jádrového města. Mnoho pracovních příležitostí i služeb se postupně přesouvá za hranice města. Nově postavená nákupní centra za hranicemi Prahy a jiných velkých měst lákají zákazníky z jádrového města i z okolních satelitních městeček. Radiální dopravní proudy – mezi centrem a zázemím – jsou poté doplněny o proudy tangenciální – mezi jednotlivými místy v zázemí (Novák, 2008).

## 4.1 Automobilová doprava

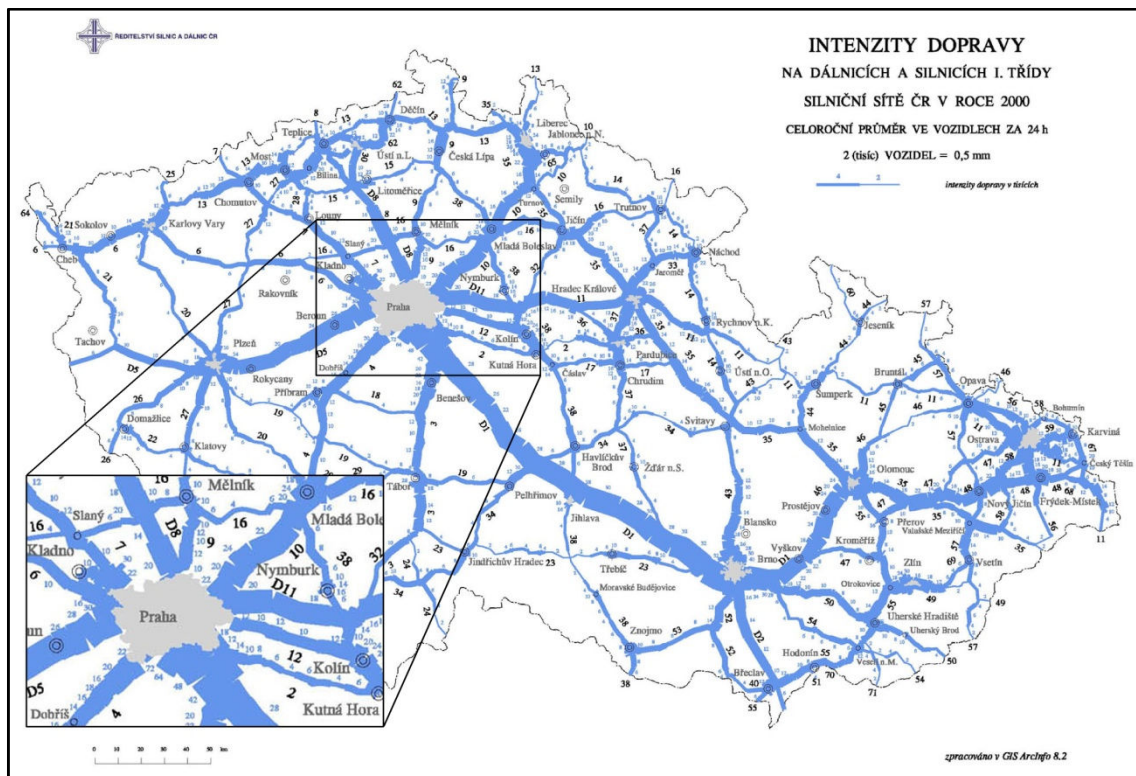
Rychlý rozvoj automobilové dopravy způsobuje obyvatelům zázemí velkých měst nemalé potíže. Ročenka dopravy Praha 2007 uvádí, že se od roku 1990 počet osobních automobilů v Česku zvýšil o 77 % a množství automobilů na 1000 obyvatel je nyní 567 z původních 390, tedy 45% nárůst. Zvýšení počtu motorových vozidel zaznamenala také velká města, kde byl nárůst ještě vyšší. V Praze se rozšířil vozový park o 82 % osobních automobilů a na 1 000 obyvatel jich připadá 506. V suburbánních oblastech může být tento nárůst ještě výraznější. Většinou jsou rodiny nových residentů vybaveny dvěma auty, aby oba dospělí byli nezávisle na sobě stále mobilní (Novák, 2008).

Podobný růst zaznamenala také intenzita osobní automobilové dopravy. Její zvýšení dokazují obr. 1 a 2 zobrazující výsledky sčítání dopravy provedené Ředitelstvím silnic a dálnic v letech 2000 a 2005. Páteřní komunikace byly v roce 2005 vystaveny i dvojnásobně vyšším dopravním objemům oproti roku 2000. Výrazný nárůst zaznamenaly i silnice ústící do velkých měst. V případě Prahy, zejména její jižní části, silniční komunikace přivádí silné proudy automobilů z poměrně rozlehlého zázemí. Na vstupech do města se tak vytváří jakési hrdlo, ve kterém se automobily setkávají a tvoří se dopravní komplikace. Praha má v Česku specifické postavení projevující se v nadprůměrně vysokých intenzitách i dopravních výkonech ve srovnání s jinými českými městy. Ve vnějším pásmu města, tzv. vnější kordon vyjadřující intenzitu automobilové dopravy na vstupech hlavních výpadových silnic a dálnic do souvisle zastavěného území města, došlo v období let 1990-2007 ke 334% nárůstu počtu osobních automobilů přijíždějících do Prahy, kam jich v roce 2007 mířilo v pracovní dny 241 000 (ÚDI, 2008).

Noví residenti většinou cestují vlastními automobily. Jen malá část je ochotna využívat hromadnou dopravu. Převaha osobních automobilů při výběru dopravního prostředku je podmíněna několika faktory, které Novák (2008) shrnul následovně:

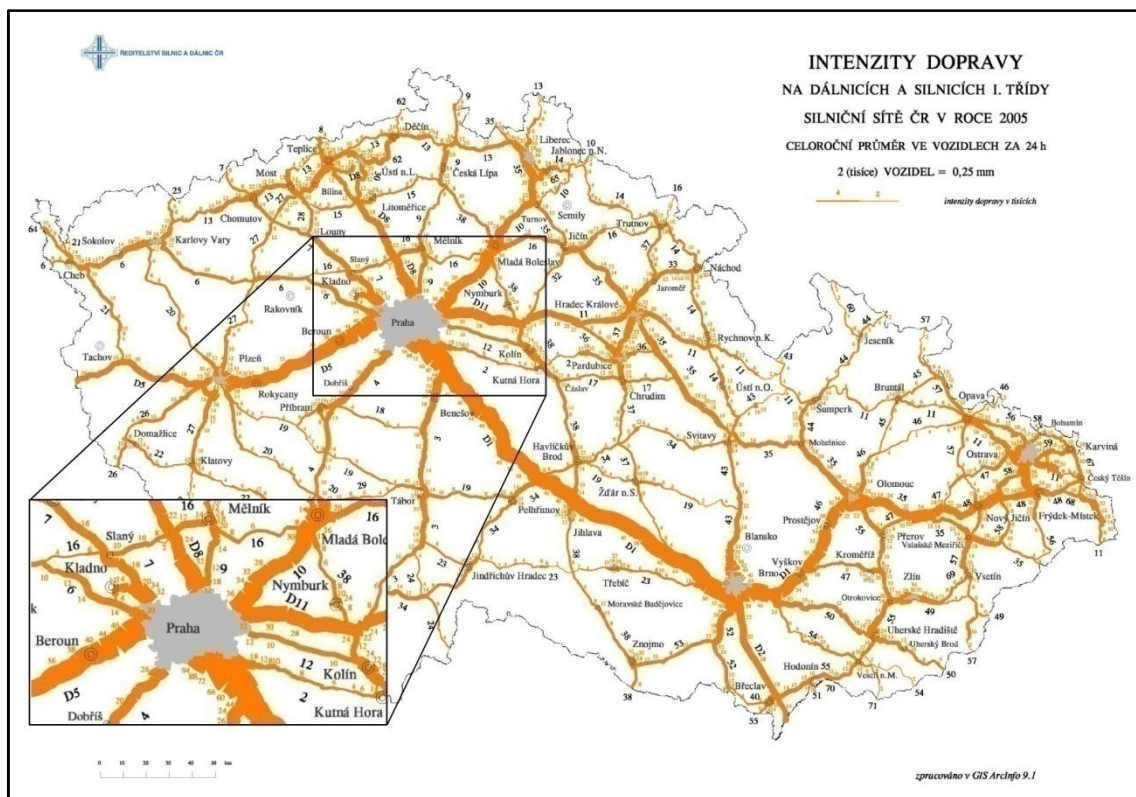
- větší vzdáleností místa bydliště od místa pracoviště
- omezenou nabídkou veřejné dopravy
- životním stylem nových residentů
- nepravidelnou pracovní dobou

Obr. 1 – Intenzita dopravy 2000



Zdroj: ŘSD

Obr. 2 – Intenzita dopravy 2005



Zdroj: ŘSD

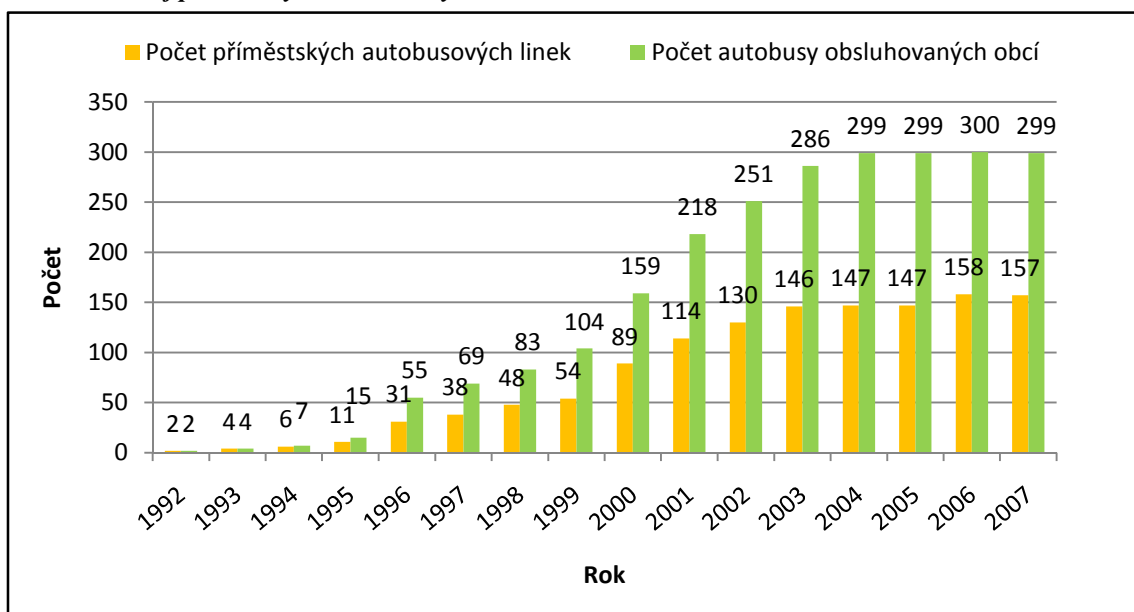


## 4.2 Veřejná doprava

Hlavní možností jak alespoň z části omezit individuální automobilovou dopravu je rozvoj a zkvalitnění příměstské veřejné dopravy. Výsledkem snahy o výraznější využívání systému veřejné dopravy v Praze je od 90. let 20. století rozvíjející se jednotný přestupní tarif umožňující na jeden jízdní doklad cestovat bez ohledu na zvolený dopravní prostředek a dopravce. Na začátku bylo postupné zapojování železničních tratí, zvětšování rozsahu příměstské autobusové dopravy v počtu linek a jejich délce, růst počtu obsluhovaných obcí. Proces suburbanizace výrazně přispěl k zvýšení počtu autobusů obsluhovaných obcí. Důkazem je obr. 3, zachycující rozvoj autobusových linek Pražské integrované dopravy (PID). Největší nárůst počtu linek i obcí nastal zejména na přelomu 20. a 21. století, tedy v období velkých přesunů obyvatel stěhujících se do zázemí měst.

Snaha Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy (ROPID) nebo dalších dopravců, ať už státních nebo soukromých, o zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy potřebuje k dosažení úspěchu a spokojenosti cestujících podněty ze strany státní správy a místních zastupitelstev. Veřejná doprava by měla mít zejména v oblastech, kde doprava představuje velkou překážku, výsadní postavení na silnicích.

**Obr. 3 – Rozvoj příměstských autobusových linek PID**



Zdroj: ÚDI, 2008

Existují mnohé nástroje, jak hromadné dopravě zlepšit podmínky pro její provoz. Těmi mohou například být samostatné pruhy pro autobusy, upravená světelná signalizace s předností vozidel veřejné dopravy (ROPID, 2009). V neposlední řadě jsou to dotace na modernizaci stávajícího vozového parku nebo pořízení nových vozů, čímž se vytvoří komfortnější podmínky cestování a zvýší spolehlivost (Dupák, 2006). Díky dotacím mohou dopravci investovat

ušetřenou částku do vylepšení ostatního vybavení, jako např. prostředí autobusových zastávek, kterých se pak lidé nebudou obávat a nebudou využívány jen jako místo, kde se scházejí sociálně slabí občané.

Podněty zcela jiného druhu jsou zákazy a omezení zaměřené proti individuální automobilové dopravě. Tato skupina opatření zahrnuje omezení vjezdu do městských center (i jiných částí) nebo jejich zpoplatnění, vyhrazení zpoplatněných parkovacích zón a upřednostňování veřejné dopravy mj. povolením vjezdu jen vozidlům hromadné dopravy (ROPID, 2009).

Dalším důležitým faktorem při snaze zkvalitnit veřejnou dopravu je vytvoření záchytných parkovišť „Park&Ride“ (Novák, 2008). V určitých situacích je cesta osobním automobilem ze zázemí do jádrové oblasti nevyhnutelná. Proto je potřeba vytvořit takové podmínky, které umožní pohodlný a rychlý přestup na linky hromadné dopravy. Zkombinovat individuální dopravu s hromadnou napomáhají záchytná parkoviště u konečných stanic většinou metra a zařízení pro uložení jízdních kol u vlakových nádraží nebo zastávek.

## 5 Případová studie - Jesenice

Empirická část práce je věnována obci Jesenice, která se nachází v jižním zázemí Prahy v okrese Praha-západ. Těsná blízkost administrativních hranic Prahy spolu s dobrou dopravní dostupností vytváří z Jesenice ideální lokalitu pro suburbánní bydlení. Jesenice je z hlediska procesu suburbanizace nejdynamičtěji se vyvíjející obcí v zázemí Prahy. Stává se tak vhodným objektem studia vztahu suburbanizace a dopravy.

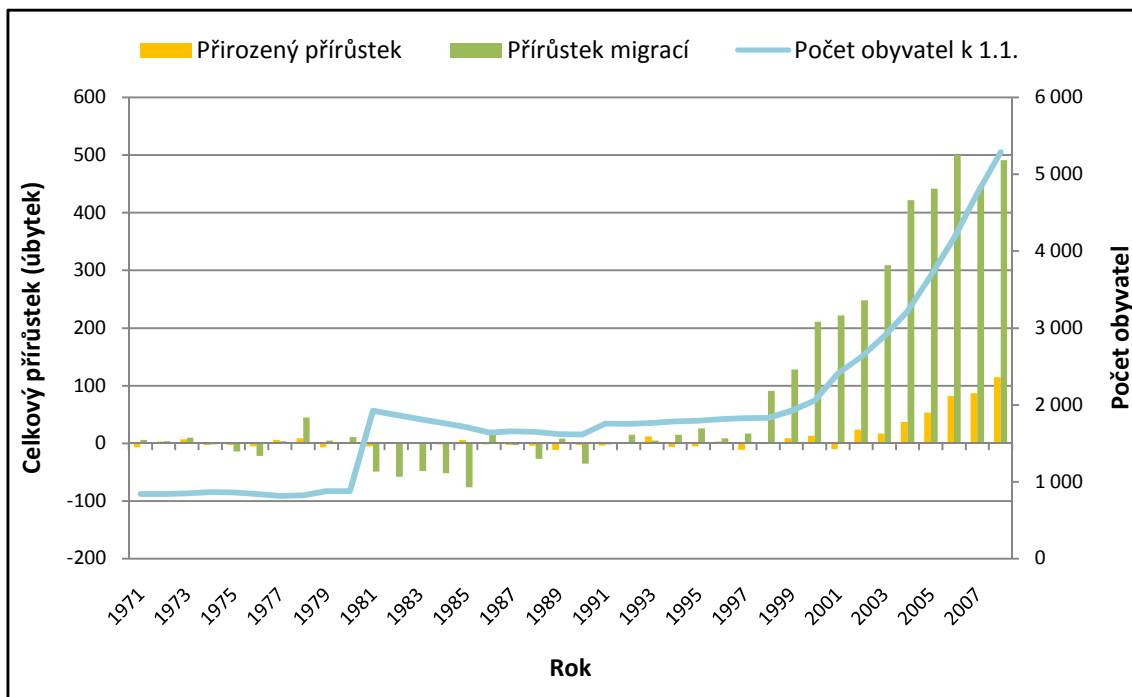
### 5.1 Dopady suburbanizace

Proces suburbanizace na obci Jesenice lze nejlépe popsat pomocí souvislých řad hodnot demografických ukazatelů, které poskytuje Databáze demografických údajů za obce ČR (ČSÚ, 2009).

Jesenice byla, jako každé město nebo obec tehdejší ČSR, v 70. a 80. letech součástí střediskové soustavy. Rozvoj a investice byly soustředěny do větších středisek osídlení a Jesenice nezažívala v tomto období žádný vývoj, jak potvrzují obr. 4 a 5. Viditelný zlom na křivce počtu obyvatel v roce 1980 je dán územní změnou, kdy bylo k obci přiděleno nové území. Po pádu komunismu a zrušení střediskové soustavy měla Jesenice přibližně 1 600 obyvatel (r. 1990; ČSÚ, 2009). Od této doby jejich počet v Jesenici roste a s koncem 20. století je tento růst intenzivnější. Kladné migrační saldo se na přírůstku podílelo z 90 %. Noví residenté se do Jesenice začali stěhovat od druhé poloviny 90. let, jak dokazuje obr. 4. Tuto první přestěhovaleckou vlnu tvořili residenté s vysokým socioekonomickým statusem, kteří si stavěli vily na osamocených velkých pozemcích, tzv. *podnikatelské baroko* (Ouředníček, Temelová, 2008). Ve druhé, silnější vlně se přistěhovali obyvatelé využívající nově dostupných finančních nástrojů a trend rychlého početního růstu byl zachován i začátkem 3. tisíciletí. Od roku 2003 se na zvyšování počtu obyvatel začíná projevovat změněná věková struktura. Dochází k přírůstku obyvatel i přirozenou měnou, jejíž podíl z celkového přírůstku se zvýšil na 10,6 % (průměr za období 2001-2008).

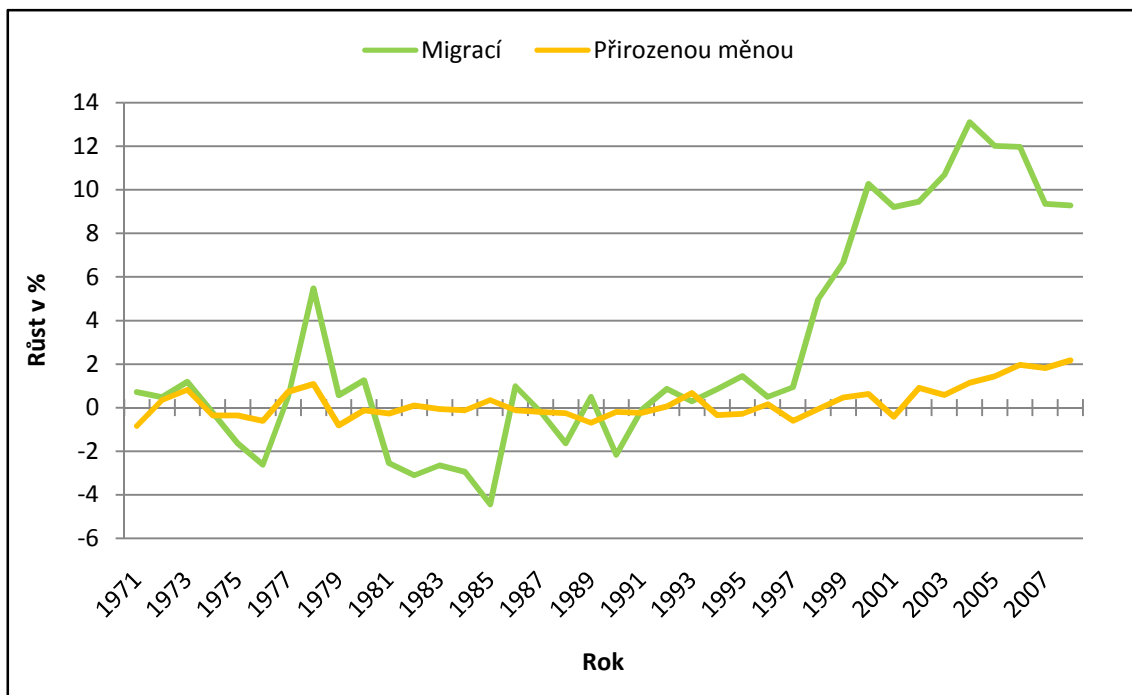
Na počátku roku 2009 žilo v Jesenici 5 895 obyvatel. Při porovnání s rokem 1990 je nynější početní stav 3,7krát vyšší. Hodnota aktuálního počtu obyvatel je poněkud podhodnocena. Skutečný počet obyvatel. Statistika totiž zahrnuje pouze obyvatelstvo, které má v obci hlášené trvalé bydliště. Možnosti zanechat si trvalé bydliště nebo sídlo firmy na původním území využívá nemalá část nově přichozích obyvatel a připravují Jesenici o nemalou část zisků ze státního rozpočtu.

Obr. 4 – Vývoj počtu a přírůstku obyvatel v Jesenici v letech 1971-2008



Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů za obce ČR

Obr. 5 – Roční růst obyvatelstva Jesenice v % v letech 1971-2008



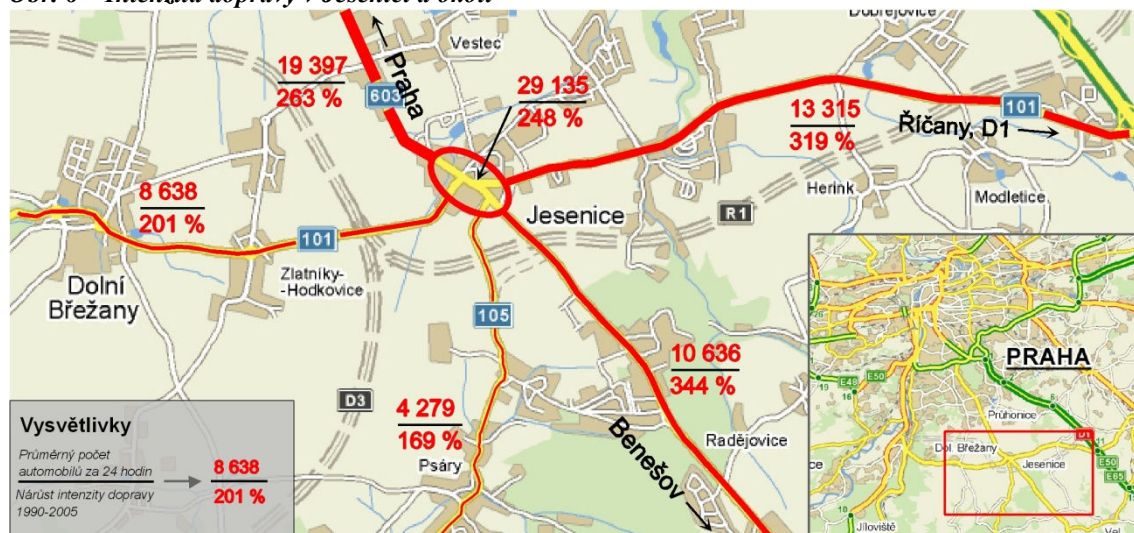
Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů za obce ČR

## 5.2 Dopravní situace v Jesenici

Zájmová obec se nachází v blízkosti dálnice D1 (exit 11), prochází jí silnice č.II/101 od Zbraslavi do Říčan, propojující obce v jižním zázemí Prahy, čímž nahrazuje nedokončený vnější okruh Prahy a na spojnici mezi Prahou a Benešovem, kterou tvoří silnice druhé třídy č. 603 („stará benešovská“).

Vývoj intenzity dopravy na zmiňovaných úsecích lze vyčíst z výsledků celostátního sčítání dopravy na silničních a dálničních sítích 1990-2005 realizované s intervalem pěti let. Z obr. 6 je patrné, že na všech komunikacích v okolí Jesenice došlo ve sledovaném období k výraznému nárůstu. Zvýšení objemu dopravních proudů by se dalo rozdělit do tří kategorií. Do první patří silnice II/101 vedoucí do Zbraslavi a II/105 do Psár, kde došlo „pouze“ cirka ke zdvojnásobení počtu automobilů. Silnice II/603 ve směru Jesenice-Praha a samotná Jesenice tvoří druhou kategorii. Na těchto úsecích se intenzita dopravy zvýšila asi 2,5krát. Poslední kategorií jsou komunikace z Jesenice do Kamenice nebo Benešova a silnice II/101 do Říčan a dálnici D1, kde proudí denně více jak třikrát větší množství automobilů než tomu bylo v roce 1990. Na růstu v úseku Jesenice-dálnice D1 se podílí nejen osobní doprava, která míří za nákupy a zábavou do obchodních center podél D1, např. Čestlice, ale také nákladní doprava, která využívá velký logistický areál v blízkých Modleticích. Zjištěné výsledky kopírují prudký nárůst počtu obyvatel nejen v Jesenici, ale v celém pražském jižním regionu, např. zmiňovaná Kamenice.

Obr. 6 – Intenzita dopravy v Jesenici a okolí



Zdroj: ÚDI; Novák, 2008

Okolí Jesenice v poslední době nezaznamenalo žádnou změnu v počtu významných silničních komunikací. Z jesenického rozpočtu za rok 2008 se dopravy týkalo 6 797 000 Kč, 3,9 % rozpočtu. Částka téměř 5,5 milionu korun investovalo zastupitelstvo do oprav stávajících komunikací. Veřejná doprava byla z rozpočtu podpořena 1,3 milionem korun (OÚ Jesenice, 2007). Budoucnost však bude zcela odlišná. Do této doby stagnující území z hlediska dopravní výstavby projde několika velkými změnami. Dokončení plánovaných projektů bude mít velký vliv na dopravu v celém jižním zázemí., proto je nutné se o nich v následující podkapitole zmínit.

### 5.3 Plánované dopravní stavby

V okolí Jesenice je navrženo několik projektů v oblasti dopravy, které by měly vést ke zkvalitnění veřejné a také individuální dopravy. Jedná se o dostavbu pražského okruhu, dálnice D3 a realizaci studie MetroBusu navazující na plánovanou trasu metra D. Každá z těchto staveb by měla snížit počet automobilů projíždějících obcí. Některé z těchto projektů jsou vzájemně provázány. Cílený efekt dálnice D3 je podmíněn dokončením pražského okruhu, aby Jesenice nezůstala průjezdnou obcí při přejezdu na dálnici D1. Uvést do provozu linku metrobusu, které by nemělo na co navázat, by se také minulo účinkem. Nově postavené cesty mohou svést dopravní proudy mimo obce, ale také vytvoří lepší podmínky pro realizaci cest, které by se dříve nevyplatilo uskutečnit (Jacobsová, 1975). Jakub Novák (2008, s. 61) tuto skutečnost popisuje jako *problém induktivní dopravy*.

#### 5.3.1 Metrobus

Pod pojmem metrobus se skrývá zkrácený název z výrazu metropolitní autobus. Je to systém rychlé autobusové dopravy využívající vyhrazených jízdnic pruhů nebo samostatných komunikací. Spoje jezdí s krátkými intervaly, čímž se podobá metru nebo vlakovým S-linkám známým z pražské městské dopravy. Výhodou metrobusu jsou značně nižší pořizovací i provozní náklady oproti kolejové hromadné dopravě. Svou přepravní kapacitou převyšuje tramvajovou dopravu a je srovnatelný s metrem (Braunová, 2008).

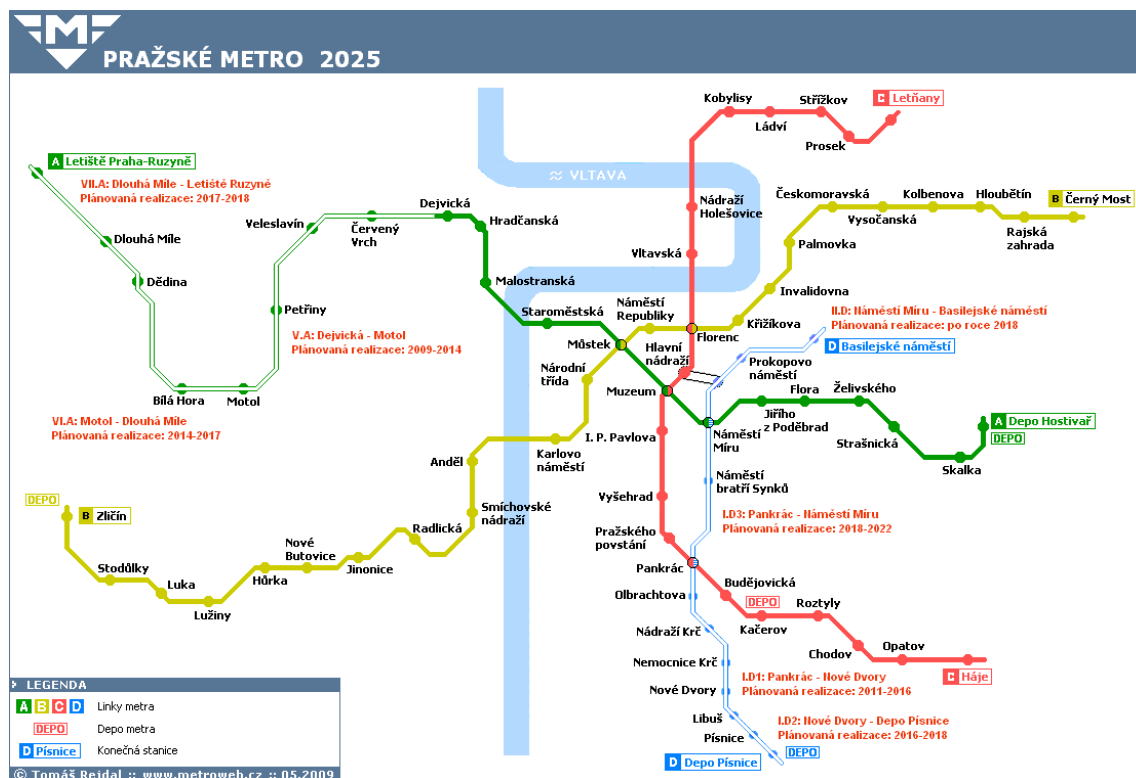
Studii s názvem MetroBus prosazují starostové obcí na Jesenicku od roku 2004. V témže roce byl založen Svazek obcí pro dopravu v pražském městském regionu (dále jen SDPR), který si dle vlastních stanov klade za cíl podporu veřejné dopravy a dopravní obslužnosti s ohledem na šetrnost k životnímu prostředí - zejména v rámci diskuse s orgány Středočeského kraje a Hlavního města Prahy (SDPR, 2005).

Metrobusová linka by měla vést z pražského sídliště Jižní Město (stanice Chodov nebo Roztyly) a pokračovat přes čtvrti Šeberov a Hrnčíře do obcí Vestec a Jesenice. Spolu s dokončením trasy metra D končící v Písnici se nabízí pro vybudování komunikace metrobusu koridor uchráněný v územních plánech obcí na vedení příměstské tramvaje (Studie MetroBus, 2007).

### 5.3.2 Metro D

První zmínky o trase metra D pochází z konce 60. let. Nová trasa měla zrychlit cestu do centra hlavně z Modřan a Nových Dvůrů, které byly v té době obslouženy pouze autobusovými linkami. V 80. letech byla stavba metra rozvržena do tří etap, ale po Sametové revoluci dostalo přednost rozšíření tras metra A a C. V současnosti se o metru D začalo znovu hovořit kvůli nedostatečné kapacitě autobusových spojení obsluhující Nové Dvory a ve spojení s tramvajovými linkami Modřany.

Obr. 7 – Síť linek metra v roce 2025



Zdroj: Metroweb.cz

Realizace výstavby je plánována v letech 2011-2022. Na jejím financování by se měl poprvé v historii pražského metra podílet soukromý sektor. Stavba linky D vyjde na 35 miliard korun. Soukromníci poté budou dostávat od města dotace za svezené cestující po dobu 40 let, kteří by platili běžné jízdné (Berný, Švec 2009). Kvůli úsporám při výstavbě a těžkému terénu, jež představuje překonání Nuselského údolí, byl zvolen jiný typ metra, tzv. lehké metro. Jeho výhodami jsou nižší náklady na výstavbu díky mělkým stanicím. Lehké metro je „obratnější“, umožňuje využít většího sklonu tunelů a menších poloměrů zatáček. K negativům tohoto typu metra patří nižší přepravní kapacita oproti stávajícímu těžkému metru. Kvůli jinému rozkladu kolejí je však nekompatibilní se stávající sítí.

Metro D má po svém dokončení představovat vysokokapacitní rychlé železniční spojení, které v jižní oblasti Prahy prozatím chybí. V konečné stanici je uvažováno o dopravním



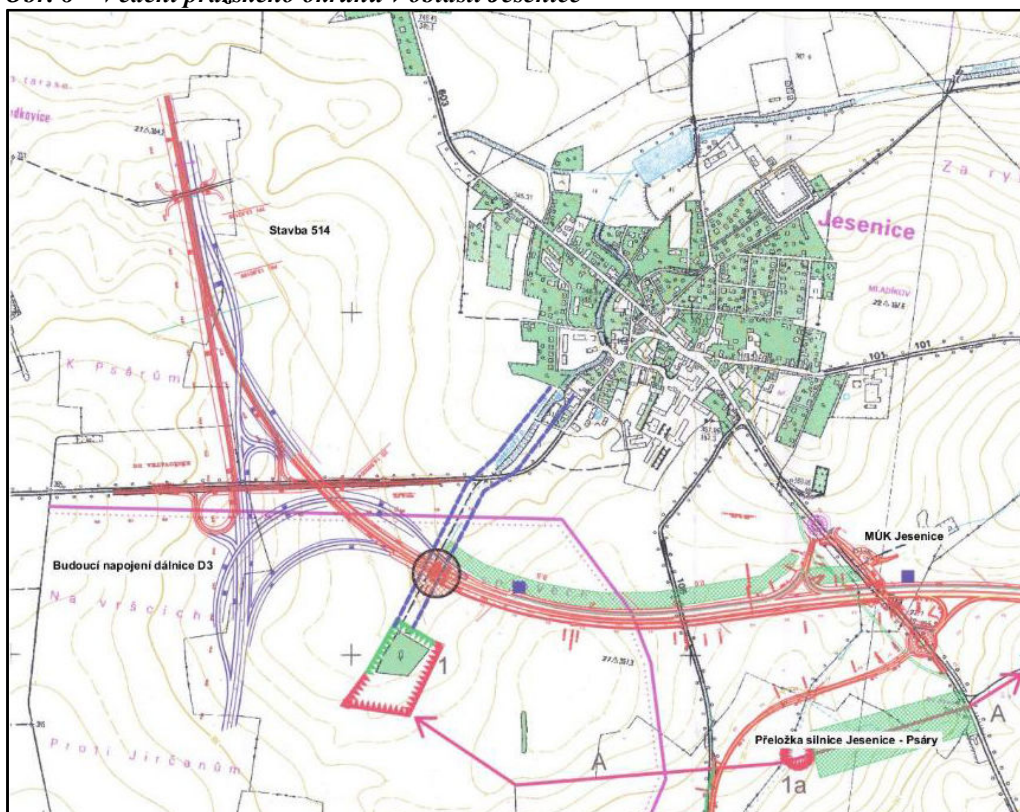
terminálu, kam by mířily příměstské autobusové linky. Tím by se veřejná doprava měla stát atraktivnější díky zkrácení doby jízdy do centra města. Při kombinaci osobní automobilové dopravy s veřejnou bude možné využít plánovaného parkoviště „park&ride“ na stanici Nové Dvory.

### 5.3.3 Pražský okruh

Historie pražského okruhu spadá do období vzniku dálniční sítě na území Československa (30. léta 20. století). Okruh okolo Prahy měl odklánět tranzitní dopravu mimo město, kterou by přiváděly všechny dálnice v Čechách projektované tak, že procházely Prahou. Stavba celého okruhu je rozdělena do 11 částí. V provozu jsou v současnosti čtyři části (celkem 18 km), tři jsou rozestavěné a na zbývajících probíhají intenzivní přípravy (ŘSD ČR, 2009).

Jesenice se nachází v blízkosti stavby 512, který ji bude spojovat s dálnicí D1. Začátek tohoto úseku je tvořen křižovatkou s dálnicí D1 u obce Modletice a končí napojením na stavbu 513 Vestec-Lahvovice v křižovatce s výhledovou trasou dálnice D3 u Jesenice. Uvedení stavby 512 do provozu je plánováno na duben 2010 (ŘSD ČR, 2009). Trasa okruhu kolem Prahy je vymezena požadavkem minimalizovat vliv na stávající obce.

Obr. 8 – Vedení pražského okruhu v oblasti Jesenice



Zdroj: SOKP, 2008



Vliv stavby na životní prostředí hodnotí dokumentace EIA zpracovaná v roce 2000. Trasa se vyhýbá zástavbě, s výjimkou chatové oblasti Kocanda, a prochází územím, které je převážně využíváno zemědělsky. Jesenice se nachází přibližně 500 metrů od stavby. Hladiny imisí a hluku nejsou překročeny i díky navrženému valu a izolační zeleni.

Prognóza intenzity dopravy na okruhu v roce 2015 vychází z předpokladu jeho dokončení v celé své délce, včetně všech radiálních komunikací. Prognóza vychází z hodnot zjištěných v Celostátním sčítání dopravy v roce 2005. Odhadovaná intenzita dopravy na úseku stavby 512 je 58 000 vozidel za den (SOKP, 2008).

### 5.3.4 Dálnice D3

Dálnice D3 má spojit Prahu a oblast jižních Čech a dále pokračovat hraničním přechodem Dolní Dvořiště do Rakouska. O dálnici, která by vedla po trase dnešní D3, se uvažovalo v roce 1939, do základní sítě dálnic byla přidána až v roce 1987. Po vzniku České republiky byl schválen rozvoj výstavby dálnic a D3 zůstala v koncepci až do roku 1996. V roce 1997 byla z dálniční sítě vyjmuta a od roku 1999 je opět její součástí i přes nesouhlas Ministerstva životního prostředí. Spory se týkají přemostění řeky Sázavy a dotčení přírodní památky Medník.

Trasa dálnice D3 je zpracovávána již po mnoho let. Studie se snahou stabilizovat trasu vznikají od roku 1970. Podle stanovisek Ministerstva životního prostředí byly vybrány čtyři varianty k posouzení dopadů na životní prostředí, řazené od nevhodnější k nejméně vhodné (Sdružení pro stavbu D3 a R4, 2007).

- „*nulová*“ - stávající dvoupruhová silnice I/3 pouze s dílčí sledovanou přestavbou
- „*stabilizovaná*“ - koridor D3 dle dlouhodobé přípravy Ředitelství silnic a dálnic ČR a dle konceptů ÚP VÚC Pražského regionu a ÚP VÚC okresu Benešov
- „*Zenkl-Vyhnálek*“ - studie Ing. Zenkla a RNDr. Vyhnálka včetně dílčích subvariant „*Drachkovské*“ a „*Chvojenské*“ v úseku Benešov - Bystřice a západní a východní u Miličína
- „*Promika*“ - studie Atelieru Promika včetně dílčích subvariant Říčanské spojky, obchvatu Benešova a úseku Olbramovice - Miličín

Spory při výběru varianty probíhaly mezi Ministerstvem životního prostředí, prosazující variantu „*Zenkl-Vyhnálek*“, a Ministerstvem dopravy, varianta „*stabilizovaná*“. Vláda v roce 2005 vybrala variantu, kterou doporučovalo Ministerstvo dopravy. Stavba dálnice D3 je rozdělena na dvanáct úseků. Některé jsou již v provozu, jiné se staví a další připravují. Jesenice se nachází v prvním plánovaném úseku Praha-Jílové u Prahy. Stavba by měla být započata až po roce 2010 (ŘSD ČR, 2006). Nultý kilometr dálnice D3 by měl ležet na křižovatce s pražským okruhem u Jesenice.

Právě fakt, že dálnice nepovede až do Prahy, je považován za velkou hrozbu pro obce, které leží v blízkosti jejího ukončení před Prahou. Tisíce automobilů ze satelitních městeček

s automobily z jižních Čech se na komunikacích setkají a společně se pomalým tempem v kolonách delších než dnes budou sunout směrem do Prahy. Aby nedošlo ke zmíněným problémům, bude nutné postavit silniční tahy s vyšší kapacitou, než jsou stávající komunikace druhé třídy. Pro plynulý chod dopravy bude bezpodmínečně nutné postavit také pražský okruh.

## 6 Výběrové šetření: Dopravní chování obyvatel v Jesenici

Za účelem zjištění dopravního chování obyvatel Jesenice proběhlo na přelomu července a srpna 2009 výběrové šetření, jehož cílem bylo zachytit všechny cesty, které obyvatelé během dne podniknou. Získané informace umožnily náhled na aktivity spojené s přesuny obyvatel bydlících v různých typech bydlení. Pomocí denních schémat a důvodů využívání zvoleného dopravního prostředku bylo možno odhalit nároky cestujících na dopravu. Výsledky výběrového šetření by měly odpovědět na otázku, zdali existují rozdíly v dopravním chování obyvatel z různých typů bydlení. S vývojem suburbanizace se také mění trendy ve výstavbě, na což navazuje další předpoklad výběrového šetření, který se týká vlivu různé věkové struktury osob bydlících v jednotlivých typech domů na jejich odlišné nároky a postoje k dopravě.

### 6.1 Metodika

Dotazník je rozdělen do dvou částí. Informace o realizovaných cestách během dne byly získány z připraveného schématu (Příloha 2). Aby bylo možné cesty dále analyzovat, respondenti uváděli následující upřesňující informace:

- čas výjezdu
- dopravní prostředek
- důvod cesty
- cíl (městská část nebo obec)
- čas příjezdu

Informaci o času cesty lze využít pro zařazení jednotlivých aktivit do denního režimu. Kombinace času výjezdu a příjezdu pak umožňuje vypočítat dobu trvání cesty, která hraje významnou roli při výběru dopravního prostředku, který je nejdůležitějším předmětem zkoumání.

Při tvorbě kategorizace důvodů cesty bylo bráno jako inspirace dotazníkové šetření provedené Jakubem Novákem v rámci diplomové práce zaměřené na časoprostorovou mobilitu obyvatel (Novák, 2004). Po vytvoření seznamu možných denních aktivit proběhlo jejich zařazení do kategorií. Tímto způsobem vzniklo sedm konkrétních a jedna volná kategorie, kterou respondenti mohli využít, když si nebyli jisti zařazením svojí činnosti.

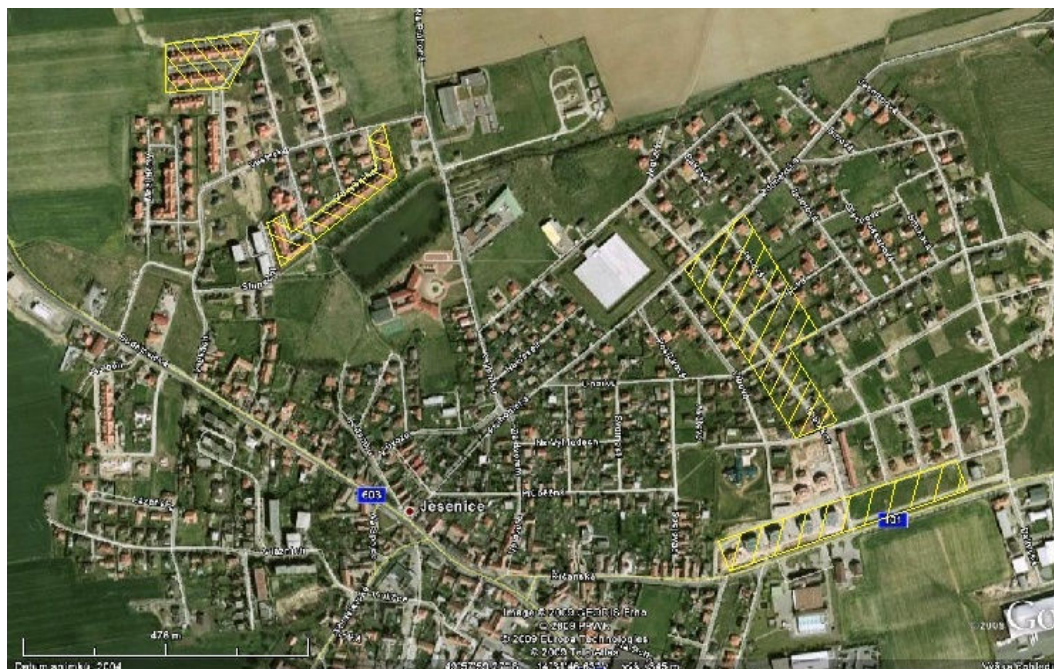
- |           |           |
|-----------|-----------|
| 1) Nákupy | 5) Zábava |
| 2) Sport  | 6) Jídlo  |
| 3) Práce  | 7) Jiné   |
| 4) Rodina |           |

Pro získání základních informací o respondentech slouží druhá část šetření týkající se socioekonomických znaků (Příloha 3).

## 6.2 Realizace výběrového šetření

V rámci obce Jesenice byly vybrány tři lokality podle typu bydlení, ve kterých šetření proběhlo. Oblast ohraničená ulicemi Mladíkov, Zdiměřická, Javorová a U Parku posloužila k získání dotazníků za rodinné domy. Dotazníky byly rozdány v části řadových domů v ulicích Za Rybníkem, Příčná I a II a K Šátalce. Šetření se také zúčastnili obyvatelé bytových domů v ulici Cedrová.

*Obr. 9 – Lokality realizace výběrového šetření*



Zdroj: Google Earth

V každé lokalitě posloužila mince pro zachování náhodnosti. Před každým domem nebo bytem jí bylo hozeno. V případech, kdy padla hlava, proběhl pokus o předání dotazníku. Při odmítnutí nebo nezastižení žádného potenciačního respondenta nedošlo k dalšímu pokusu o předání. V opačném případě byl dodržován tento postup. Nejprve došlo k představení tazatele a samotné práce. Poté byl respondent obeznámen se způsobem vyplnění schématu denních cest a dohodnut termín výběru vyplněného dotazníku, nejčastěji za týden. Při výběru byla položena doplňující otázka týkající se dopravní situace v Jesenici. Respondenti se několikrát ptali na možnost odeslání vyplněného dotazníku elektronickou poštou. Při následujících osloveních byla tato možnost odevzdání dotazníku navržena jako jedna z variant. Ovšem tato metoda nebyla příliš účinná. I respondenti, se kterými byl dohodnut termín osobního výběru, často nedokázali dotazník včas vyplnit. Není překvapením, že respondenti, kteří zvolili elektronickou poštu za způsob odevzdání dotazníku, ho vyplněný často neodeslali vůbec.

Jen výjimečně docházelo při oslovení respondenta k přímému odmítnutí. V těchto případech byl důvodem nedostatek času nebo obava ze zneužití poměrně citlivých údajů o přítomnosti v místě bydliště. Větší úskalí představovalo vyzvednutí dotazníku. Často se stávalo, že respondenti nebyli schopni dodržet dohodnutý termín. Východiskem bylo stanovení nového termínu, který již býval úspěšnější. Na druhou stranu ani tentokrát nebyla návratnost stoprocentní. Někteří respondenti se po několika pokusech o vyzvednutí rozhodli se šetření nadále neúčastnit nebo opakovaně nebyli v dohodnutou dobu přítomni doma.

### 6.3 Demografická charakteristika respondentů

Nově příchozí obyvatelé suburbii se liší od struktury původních obyvatel nebo celorepublikového průměru. Jedná se o skupinu osob s nižším průměrným věkem, které jsou zaměstnány na pozicích vyžadující vyšší vzdělání (Puldová, Novák, 2008). Ve výsledcích výběrového šetření jsou předešlé znaky potvrzeny. Tabulka 1 zobrazuje počet respondentů, od kterých byly vybrány dotazníky.

Tab. 1 – Počet respondentů dle typu bydlení

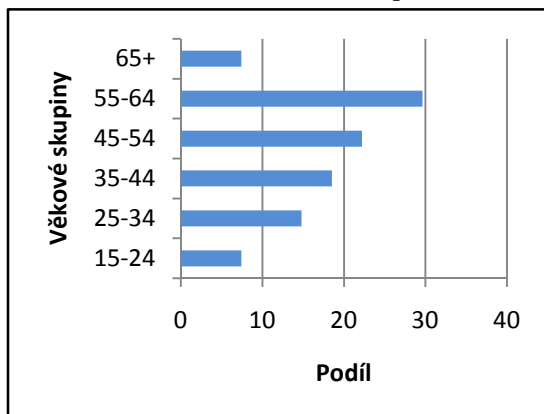
	Rodinný dům		Řadový dům		Bytový dům		Celkem	
	Počet respondentů	%	Počet respondentů	%	Počet respondentů	%	Počet respondentů	%
Muž	12	44%	15	58%	14	56%	41	53%
Žena	15	56%	11	42%	11	44%	37	47%
Celkem	27		26		25		78	

Zdroj: Vlastní šetření

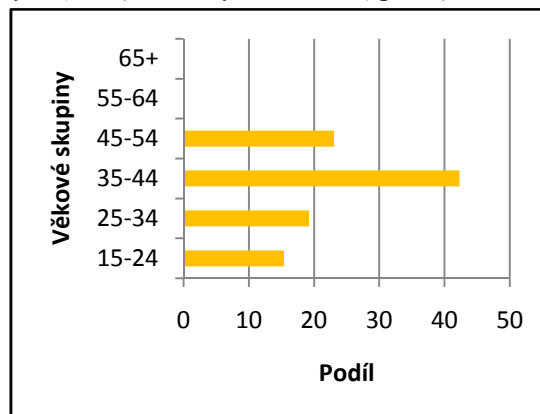
#### 6.3.1 Věková struktura

Věková struktura byla zkoumána po rozdělení podle typů bydlení. Stavba druhů domů probíhala v různých obdobích. Věk tak úzce souvisí s rokem přistěhování, resp. s délkou bydlení.

Nejdříve v Jesenici proběhla výstavba rodinných domů, není proto překvapením, že více jak 50 % respondentů bydlících v rodinných domech je ve věku od 45 do 64 let. Mladší věkové skupiny jsou zastoupeny ženami na mateřské dovolené a studenty.

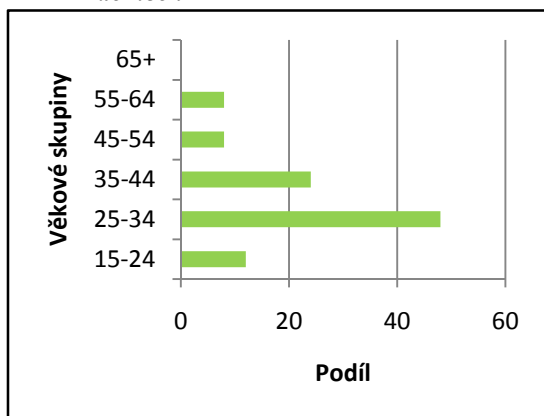
**Obr. 10 a 11 – Věková struktura respondentů v rodinných (vlevo) a řadových domech (vpravo)**

Zdroj: Vlastní šetření, n=27



Zdroj: Vlastní šetření, n=26

Respondenti bydlící v řadových domech se do Jesenice přistěhovali v průměru před necelými 5 lety. Mezi těmito obyvateli zcela chybí zastoupení dvou nejstarších skupin. Více než 40 % respondentů spadá do skupiny středního věku 35-44 let.

**Obr. 12 – Věková struktura respondentů v bytových domech**

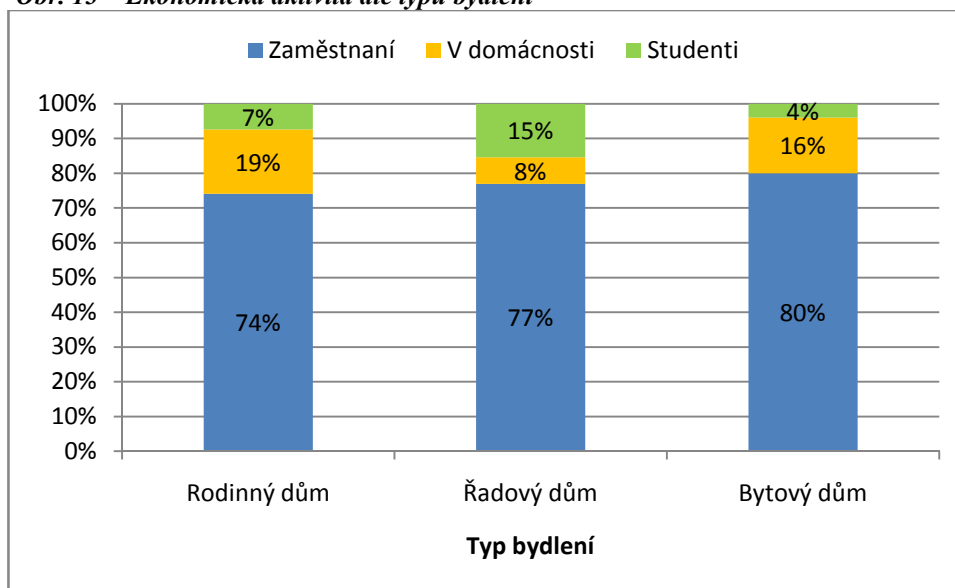
Zdroj: Vlastní šetření, n=25

Poslední zkoumanou skupinou jsou obyvatelé bytových domů, jejichž výstavba v ulici Cedrová, kde probíhal průzkum, byla realizována v letech 2007 a 2008. Obě stavby byly dokončeny až na konci zmiňovaných let. Proto je průměrná délka bydlení nejkratší ze všech tří typů bydlení, přesahuje jen mírně 1 rok. Žijí zde především mladé páry, ať už s dítětem, nebo prozatím bez něj. Věková skupina 25-34 let tvoří bezmála polovinu z 25 respondentů.

### 6.3.2 Ekonomická aktivita

Ekonomická aktivita se výrazně projevuje na průběhu denních pohybů jedince (Novák, 2004) a tedy i jeho dopravních cest. Např. podnikatelé v oboru stavebnictví budou muset během dne uskutečnit více cest, aby dojeli na místa svých projektů nebo nakoupili potřebný materiál, než ženy v domácnosti, jejichž motivací k cestě jsou spíše nákupy a zábava.

Obr. 13 – Ekonomická aktivita dle typu bydlení

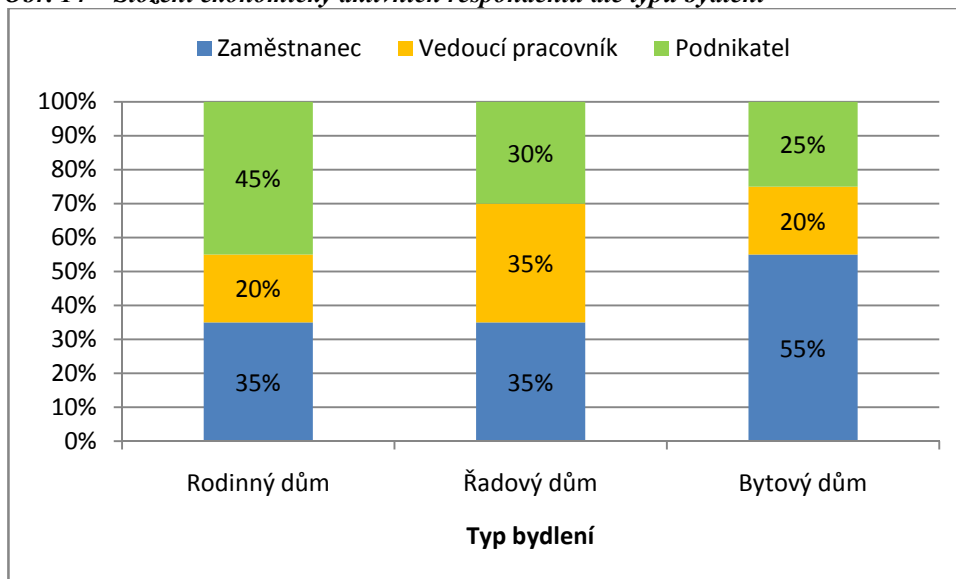


Zdroj: Vlastní šetření

V rozložení ekonomické aktivity mezi typy bydlení nejsou výraznější rozdíly. Ve všech třech případech převažují zaměstnaní, kteří tvoří 70-80 % respondentů. Mezi ekonomicky neaktivními respondenty jsou rozdíly výraznější. Přibližně stejné zastoupení osob v domácnosti mají obyvatelé rodinných a bytových domů.

Do kategorie osob v domácnosti patří obyvatelé pobírající důchodovou rentu, ženy, jejichž manžel dokáže pouze svým příjmem zabezpečit rodinu, a ženy na mateřské dovolené. Odlišná věková struktura obyvatel rodinných a bytových domů se projevila i na složení respondentů v domácnosti. V případě rodinných domů je podíl žen na mateřské dovolené stejný jako žen v domácnosti spolu s osobami v důchodovém věku. V bytových domech, s mladší věkovou strukturou, tuto kategorii tvoří především ženy na mateřské dovolené.

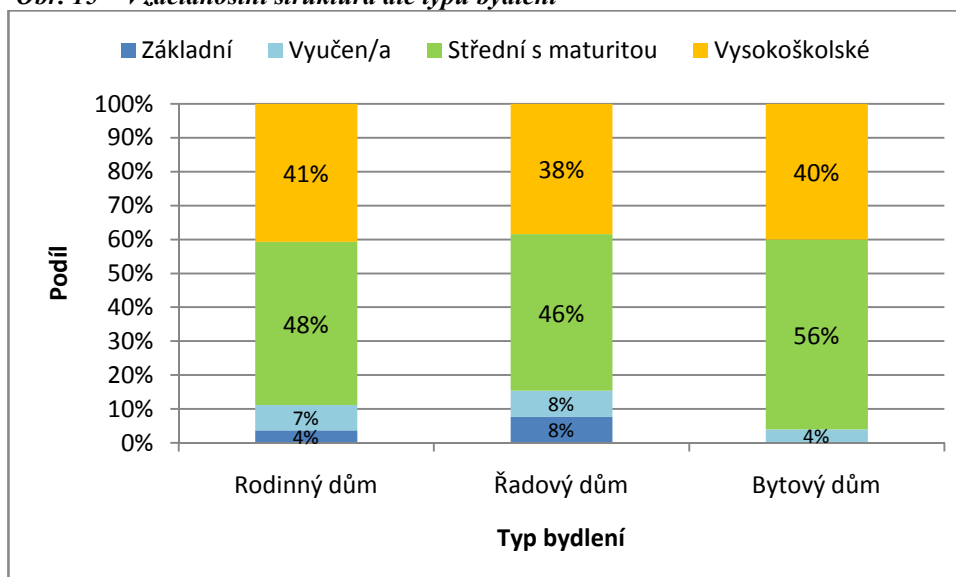
Rozložení ekonomicky aktivních je již pestřejší. Obyvatelé rodinných domů, kteří se přistěhovali nejčastěji na konci 20. a začátkem 21. století, jsou často živnostníci. Vyšší pracovní pozice a dostatečně dlouhá doba vydělávání finančních prostředků umožňovaly získat dostatek finanční hotovosti na nákup nemovitosti již v první vlně stěhování do Jesenice. Vyšší podíl vysokoškolsky vzdělaných obyvatel se projevuje na počtu vedoucích pracovníků, kteří tvoří významnou část ekonomicky aktivních bydlících v řadových domech. Obyvatelé bytových domů patří věkově k nejmladším. Nízký věk a tudíž i relativně krátká doba v pracovním procesu mají za následek zatím nedokončený kariérní vzestup. Proto jsou obyvatelé bytových domů převážně zaměstnanci. Později přistěhovaným již byly k dispozici mnohé finanční nástroje a nebylo tak třeba disponovat výraznou sumou k pořízení nemovitosti. Díky tomu je bydlení v zázemí Prahy dostupné i mladším manželským párům. Spíše než v samotné Praze, kde je při porovnání cena bytu vyšší.

**Obr. 14 – Složení ekonomicky aktivních respondentů dle typu bydlení**

Zdroj: Vlastní šetření

### 6.3.3 Vzdělanostní struktura

Selektivní migrace z jádrových měst odvádí osoby s vyšším sociálním statusem, ve kterém se odráží i vzdělanostní struktura. Drtivou většinu tvoří obyvatelé vzdělání vysokoškolsky nebo středoškolsky s maturitou, přičemž přibližně o 10 % mají větší zastoupení středoškoláci. Vyšší stupeň vzdělání také odráží strukturu zaměstnanosti, kde obyvatelé suburbí zastupují vyšší pracovní pozice vyžadující odpovídající stupeň vzdělání. Základní vzdělání se týká striktně mladých studentů, kteří díky svému nízkému věku nemohli dosáhnout vyššího stupně vzdělanosti.

**Obr. 15 – Vzdělanostní struktura dle typu bydlení**

Zdroj: Vlastní šetření



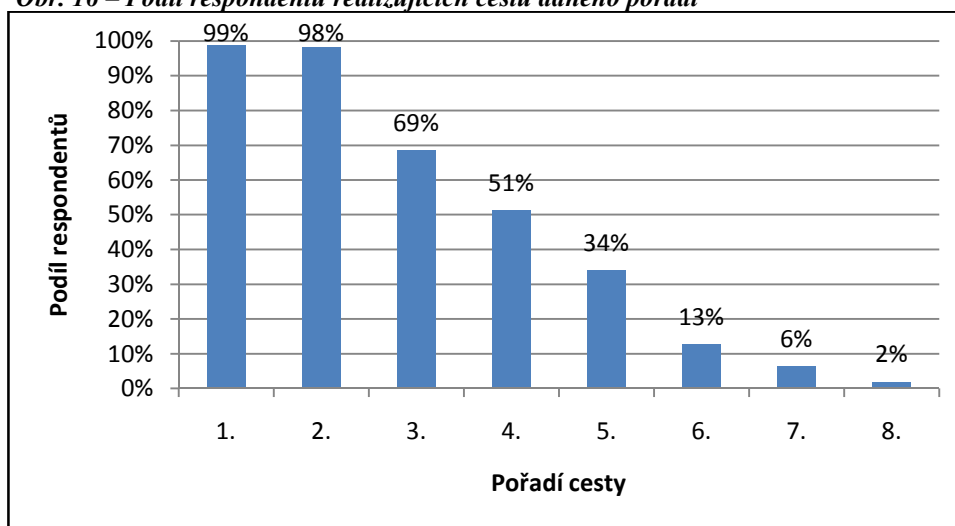
## 6.4 Dopravní chování

Obyvatelé obcí v zázemí velkých měst jsou, co se týče dopravních pohybů, velmi aktivní. Každodenní dojíždění do práce, během týdne několik uskutečněných cest za službami, které obec v zázemí nenabízí, nebo v neposlední řadě návštěvy příbuzných či známých, kteří bydlí v jádrovém městě. Dalším častým důvodem realizace cesty jsou nákupy. Nákupy v pracovních dnech probíhají často na cestě ze zaměstnání, kdy respondenti využívají převážně nákupních center nebo obchodů lokalizovaných v blízkosti jejich trasy domů.

V průběhu výběrového šetření byla získána od 78 respondentů data za 620 realizovaných cest. Počet cest může být v určitém směru zkreslen. Respondenti mohli záměrně vybírat v tomto směru „pestřejší“ dny s vysokým počtem cest, nebo naopak pro ulehčení práce s vyplňováním jen dny s nižším počtem cest. Z výsledků vyplývá, že obyvatelé Jesenic absolvují během dne v průměru téměř 5 cest. Jen 1% podíl tvoří obyvatelé, kteří alespoň v jeden z vyplňovaných dnů svůj domov neopustili. Naopak maximální počet cest během jednoho dne dosáhl hodnoty 15. V tomto případě se z drtivé části jednalo o cesty motivované prací.

Na obrázku 16 je možné sledovat, jak postupně s rostoucím počtem cest klesá podíl obyvatel realizujících danou cestu. Pro přehlednost a zachování významu jsou v grafu zobrazeny cesty pouze 8. pořadí. Cesty s následujícím pořadím se objevily dohromady ve třech denních záznamech od dvou respondentů.

**Obr. 16 – Podíl respondentů realizujících cestu daného pořadí**

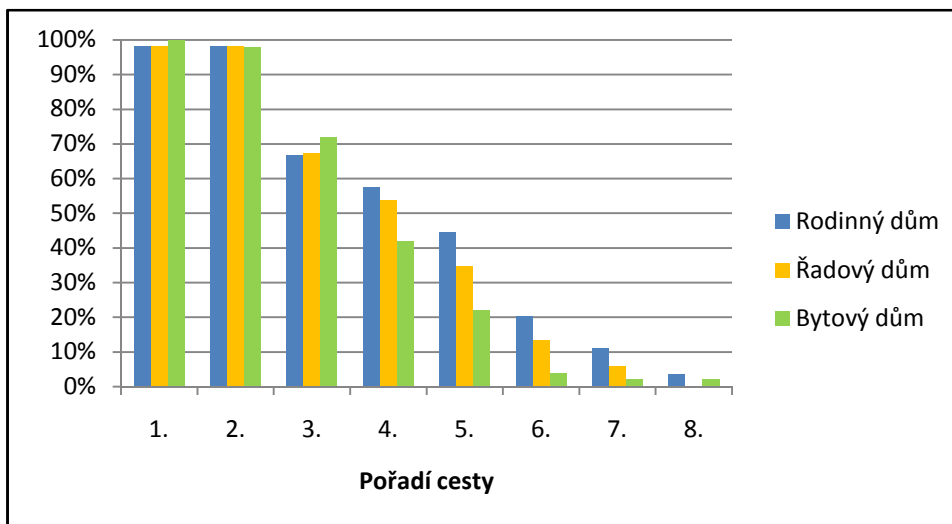


**Zdroj:** vlastní šetření

Při rozdělení uskutečněných cest mezi obyvatele dle jednotlivých typů bydlení můžeme pozorovat u všech tří typů bydlení podobný vývoj s malými odlišnostmi. Takřka stejný podíl obyvatel rodinných a řadových domů podniká denní cesty až do třetího pořadí. Následující cesty se vyznačují postupným poklesem podílu obyvatel, kteří je absolvují, přičemž úbytek obyvatel řadových domů je rychlejší. Podíl osob žijících v bytových domech je odlišný na cestě třetího

pořadí, kde dosahují vyššího počtu než obyvatelé zbylých dvou typů bydlení. Avšak od cesty s pořadovým číslem 4 je jejich úbytek rychlejší.

**Obr. 17 – Podíl respondentů realizující cestu daného pořadí dle typu bydlení**

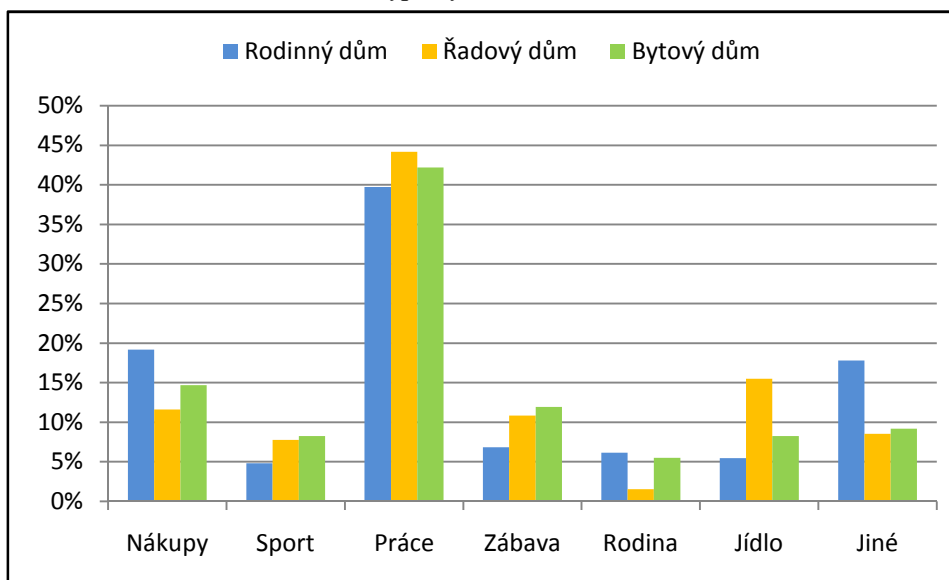


Zdroj: vlastní šetření

#### 6.4.1 Důvody realizace cest

Respondenti měli při popisování svého denního cestování na výběr 7 kategorií, do kterých mohli své důvody zařadit. Většina zaměstnaných uvedla do schématu po oba dny cestu do práce. Zaměstnání se tak podle očekávání stalo nejčastějším důvodem cestování. Užívanému dopravnímu prostředku při cestě do zaměstnání bude věnována samostatná část.

**Obr. 18 – Podíl cest dle důvodu a typu bydlení**



Zdroj: Vlastní šetření

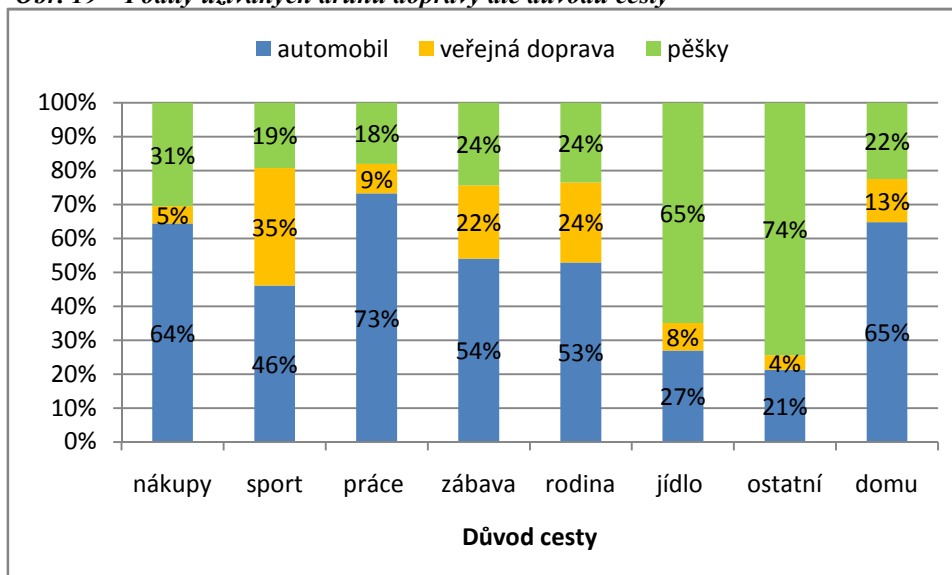
Dalším významným rysem denního schématu je kategorie Nákup. Vhodnou příležitostí pro nákup bývá cesta z práce. Toho využívá velká část obyvatel. Lokalita nákupu bývá vybírána v blízkosti cesty domů, aby nedocházelo k časovým ztrátám. Nákup zaměstnaných osob je záležitostí téměř výhradně spojenou s automobilem. Další skupinou, která častěji nakupuje, jsou

ženy na mateřské dovolené nebo v domácnosti. Ženy s malými dětmi nakupují, když své dítě odvedou do mateřské školy nebo cestu na nákup využijí jako procházku pro své potomky. V týdnu se především jedná o menší nákupy, které se dají uskutečnit takřka v každém menším obchodě. „Velké“ nákupy, které někdy dělá rodina jako jakýsi společný výlet, jsou záležitostí spíše víkendových dní (Novák, 2004). Po skončení pracovní doby se jde část obyvatel odreagovat za sportem nebo za zábavou. Respondenti sportují nejen v Praze, ale i v místě bydliště, kde se nabízejí možnosti k vyjížďce na kole nebo k běhu. Se zábavou je to obdobně. Kategorie Jídlo je spojována ve většině případů s polední pauzou na oběd, na který, až na výjimky, respondenti docházejí pěšky. Při nejistotě, kam svůj důvod zařadit, byla východiskem kategorie Jiné. Slovy vypsané důvody byly návštěva lékaře, venčení psa, cesta na úřad nebo poštu a také odvoz či odvod dítěte do mateřské školy, které by se dalo zařadit do kategorie Rodina.

#### 6.4.2 Využívání jednotlivých druhů dopravy

Výrazná převaha individuální automobilové dopravy je zřetelná z obr. 19. Potvrzuje tak výše popsanou situaci a neatraktivitu veřejné dopravy, zejména té příměstské, pro obyvatele Jesenic. Veřejná doprava je využívána převážně studenty, kteří se v období prázdnin, kdy průzkum probíhal, vydávají do jádrového města za prací nebo za kamarády, a obyvateli s jedním automobilem v domácnosti. Ne vždy se stane, že oba manželé jedou do práce ve stejnou dobu, poté jsou převážně ženy odkázány využít služeb autobusových linek. Za vysokým podílem pěší dopravy je nutno si představit relativně velký počet cest zaměstnaných na oběd, menší nákupy žen na mateřské dovolené v místě bydliště a kategorii Ostatní, kdy se jedná o krátké cesty typu odvod dětí do školky, venčení psa apod.

Obr. 19 – Podíly užívaných druhů dopravy dle důvodu cesty



Zdroj: Vlastní šetření

Jesenice je z kvantitativního hlediska vybavena veřejnou dopravou velmi dobře, jak dokazuje tab. 1. Obec obsluhuje několik autobusových linek, které v době dopravní špičky jezdí s intervalem 5 minut. I v méně vytížené denní době je možné dostat se pomocí veřejné dopravy

z Jesenice do Prahy nebo opačně bez výrazných potíží. Co již však potíže způsobuje, je dopravní situace v Jesenici i jejím blízkém okolí. Absence vysokokapacitní veřejné dopravy odsuzuje obyvatele k užívání autobusových linek, jejichž spolehlivost dodržování časového řádu se odvíjí od aktuálního stavu dopravy. Jedná se především o dopravní špičky, v extrémních případech spojené s dopravní nehodou, které dokážou původně plánovanou dobu cesty autobusu výrazně prodloužit. Tyto situace jsou téměř každodenní záležitostí, a proto lidé raději volí jízdu automobilem, ve kterém je čekání v koloně o mnoho pohodlnější. Při zpoždění autobusu může nastat komplikace s navazujícím spojem, jenž jezdí s delšími intervaly. V konečném výsledku může časová ztráta lehko přesáhnout i hodinu.

Tab. 1 – Četnost autobusových spojení Jesenice a Prahy

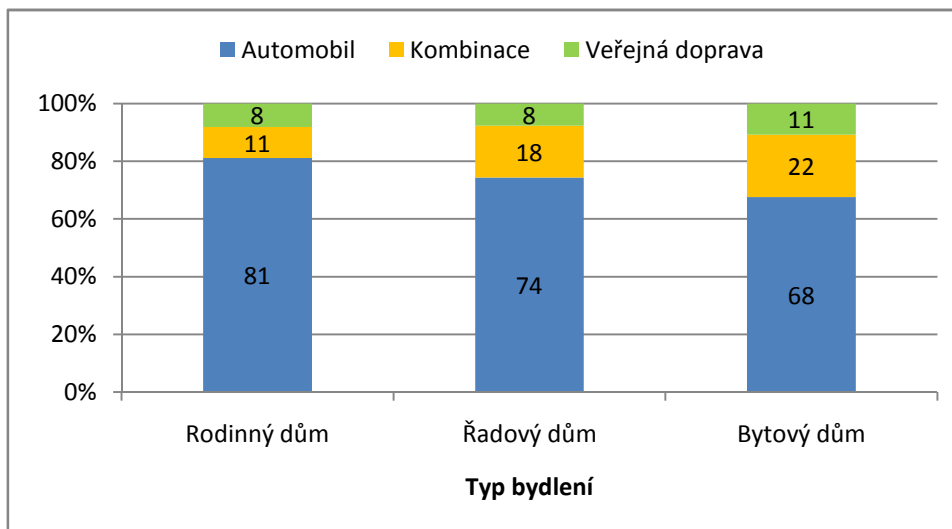
Praha → Jesenice				Jesenice → Praha			
Čas	Všední den	Sobota	Neděle	Čas	Všední den	Sobota	Neděle
0.01 - 3.00	4	4	4	0.01 - 3.00	0	0	0
3.01 - 6.00	11	2	2	3.01 - 6.00	17	3	3
6.01 - 9.00	37	12	11	6.01 - 9.00	52	13	12
9.01 - 12.00	12	13	14	9.01 - 12.00	15	12	12
12.01 - 15.00	32	13	12	12.01 - 15.00	24	13	12
15.01 - 18.00	41	12	12	15.01 - 18.00	38	12	14
18.01 - 21.00	21	11	13	18.01 - 21.00	19	9	9
21.01 - 0.00	10	5	6	21.01 - 0.00	10	8	8

Zdroj: IDOS

#### 6.4.3 Cesta do zaměstnání

Cesta do zaměstnání představuje největší část uskutečňovaných cest. Do zaměstnání bylo podniknuto 113 cest, tj. přibližně 1/3 z celkového počtu. Do Prahy míří přibližně 9 z 10 nových residentů Jesenice. Cílem jsou především centrální čtvrti nebo čtvrti v jižním sektoru Prahy. Častou pracovní lokalitu představují městské obvody Praha 1, 2, 4, 5 a 10, do kterých dojíždí 63 % zaměstnaných. Nejčastěji za prací mimo území Prahy cestují obyvatelé rodinných domů, kterých pracuje na území vně hranic Prahy 13 %. Ranní cesta do práce je důležitým faktorem špatné dopravní situace. Její realizace je situována do poměrně krátkého časového intervalu, kdy se na silničních komunikacích vyskytuje počet automobilů převyšující její kapacitu. Mezi 7. a 8. hodinou ranní se snaží včas dostat do práce 53 % nových obyvatel Jesenice. Nejrychleji se do práce dostávají řidiči osobních automobilů, za 40 minut. Mezi obyvateli využívající automobil jsou však případy, kdy pracující dojíždějí za hranice Středočeského kraje. Při „ignorování“ těchto cest, by byla průměrná hodnota ještě nižší. Na pomyslném druhém místě jsou ekonomicky aktivní, již kombinují individuální a veřejnou dopravu, kterým cesta trvá přibližně 43 minut. Časově nejnáročnější je využití veřejné dopravy. V takovém případě cesta zabere bez pěti minut celou hodinu.

Obr. 20 – Využívání jednotlivých druhů dopravy na cestě do práce



Zdroj: Vlastní šetření

#### 6.4.4 Důvody přednostního užívání automobilů

V části denního schématu cest byl vymezen prostor k uvedení důvodů pro výběr daného dopravního prostředku. Lidé využívající veřejnou dopravu na cestě ze zázemí do jádrového města svůj výběr odůvodňovali tak, že jediným autem jezdí jiný člen domácnosti. Někteří respondenti se svěřili, že jim veřejná doprava nevadí. Autobusem také často jezdí lidé za zábavou spojenou s konzumací alkoholu. Jako klad využívání veřejné dopravy po jádrovém městě respondenti vyzdvihovali především její rychlost, která je oproti automobilu vyšší. Nutností je veřejná doprava v Praze pro obyvatele, kteří využívají záchytná parkoviště. Dalším důvodem je fungující restriktivní opatření v podobě placeného parkování a následné potíže s nalezením vhodného neplaceného parkovacího místa. Rychlost veřejné dopravy je ovlivněna cílovou lokalitou, kdy významnou roli hraje počet přestupů. Naopak proti veřejné dopravě zněly hlasy vytýkající jí nedostatečnou kapacitu ve špičkách, nutnost mnoha přestupů či nepřizpůsobivé spolucestující.

Jako výhody využití osobního automobilu byla nejčastěji skloňována slova, která by se dala shrnout pod souslovím jízdní komfort. Takto se vyjádřilo 8 z 10 respondentů využívajících pohodlí automobilu. Stání v koloně v automobilu s klimatizací, s vlastní hudbou a zachování soukromí je v mnohém příjemnější než v přeplněném autobuse, kde teploty přesahují i 50°C a lidé se k sobě musí tisknout. Jízdu automobilem považuje 60 % respondentů za nejlepší způsob dopravy alespoň k okraji města, kde lze navázat na městskou hromadnou dopravu. Ženy na mateřské dovolené vidí v automobilu ideální prostředek pro přepravu svých dětí do mateřských či základních škol a zájmových kroužků. Při potřebách nakupování se stává automobil jakýmsi dalším „nákupním vozíkem“ na cestě z obchodu domů. Podnikatelé, kteří během dne často cestují kvůli práci, používají své auto také jako kancelář, kde si vozí dokumenty a další potřebné věci k podnikání. Tuto výhodu uvedl každý 5 respondent. Automobil tak umožňuje mít u sebe větší počet osobních i pracovních věcí, než by se vešlo do kabelky či batohu, které by byly nutností při využití veřejné dopravy. Časté popojíždění na různá místa po Praze nebo do jejího zázemí je jen velmi obtížné absolvovat bez osobního

automobilu. Neméně důležitým důvodem je také zachování variability, kterou vidí jako klad automobilu 4 z deseti cestujících automobilem. S pomocí automobilu se mnohem lépe reaguje na náhlé změny v denním plánu či nestandardní situace. Důležité je také srovnání ceny provozu automobilu s cenou jízdného veřejné dopravy. Respondenti přiznávají vyšší náklady na provoz automobilu, ale ne tak výrazně, aby se vzdali výhod, které jim nabízí. Vývoj cen pohonných hmot se dosti liší. Zatímco ceny benzínu se od roku 1990 zvýšily 2,5krát, cena jednotlivé jízdenky v Praze 20krát. Při přímém porovnání si tak v roce 1990 bylo možno za cenu litru benzínu koupit 12 jízdenek, dnes už jen 1,3 jízdenky (Volaufová a kol., 2007). V neposlední řadě se pro některé obyvatele jízda automobilem stala zvykem, který se bude jen těžko měnit.

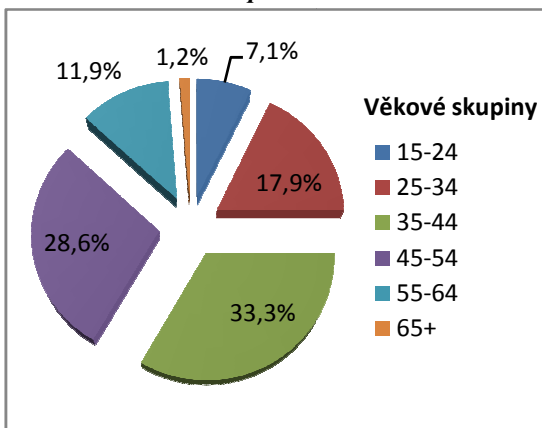
## 6.5 Vzorce dopravního chování

V předcházející kapitole bylo popsáno využívání jednotlivých typů dopravy na cestě do zaměstnání. V této části bude analyzován vliv výběru dopravního prostředku na průběh dopravního chování celého dne. Jeden z předpokladů této práce očekává rozdílnosti, které mohou nastat především v rozložení cest a absence některých činností, ke kterým je vhodný určitý typ dopravního prostředku, především automobil. Pro posouzení, zdali tomu tak ve skutečnosti opravdu je, byly vytvořeny vzorce dopravního chování zaměstnaných podle typu použitého dopravního prostředku. Pomocí četnosti jednotlivých cest byla spočítána pravděpodobnost uskutečnění cesty dle důvodu a typu využitého dopravního prostředku.

### 6.5.1 Automobil

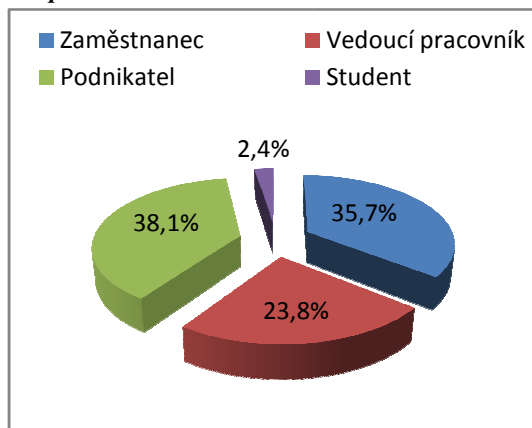
Individuální dopravu preferuje největší část residentů dojíždějících za prací. Automobil je využíván ve  $\frac{3}{4}$  případů ze 114 získaných denních záznamů, ve kterých byla zachycena cesta do práce. Poměr žen a mužů v této skupině respondentů je 3 ku 7 ve prospěch mužů. Potvrzuje se tak předpoklad, že v domácnostech s jedním automobilem je jeho přednostním uživatelem muž. Z hlediska věku tvoří více jak 60% podíl osoby ve stáří 35-54 let (obr. 21). Věk napovídá, že se jedná o obyvatele pracovní velmi vytížené. Strukturu pracovních pozic zobrazuje obr. 22. Skupina respondentů, kteří do práce cestují pouze automobilem, má relativně vyrovnané zastoupení jednotlivých typů bydlení rozdělené přibližně na třetiny, viz obr. 23.

**Obr. 21 – Věkové složení respondentů využívajících automobil na cestě do práce**



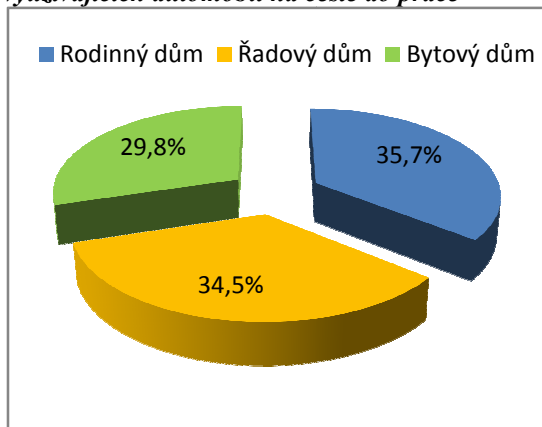
Zdroj: Vlastní šetření

**Obr. 22 – Struktura zaměstnaných dojíždějících do práce automobilem**



Zdroj: Vlastní šetření

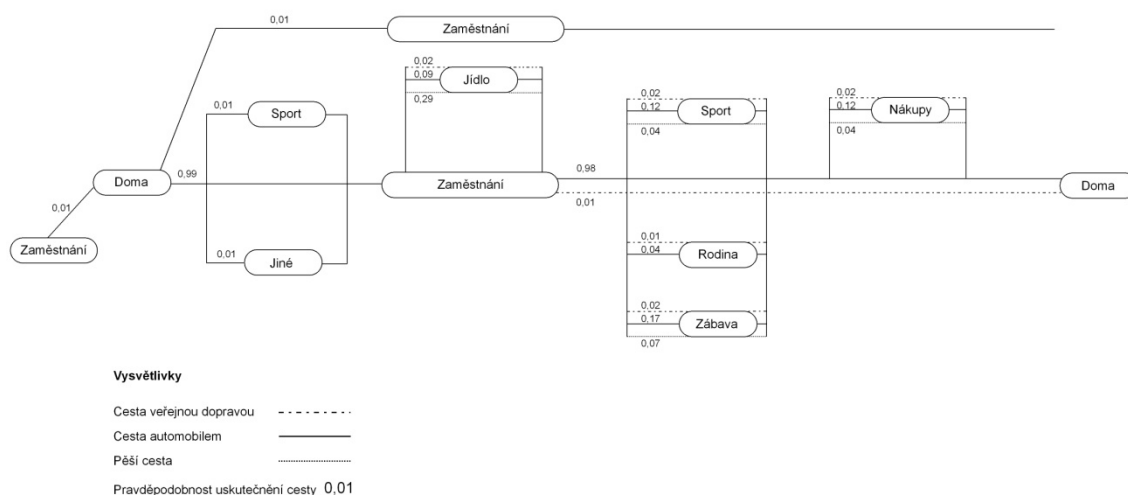
**Obr. 23 – Podíl typů bydlení respondentů využívajících automobil na cestě do práce**



Zdroj: Vlastní šetření

Záznamy některých respondentů prošly kvůli přehlednosti generalizací. Tyto případy tvořili podnikatelé, kteří během dne vykonají více pracovních cest, mezi nimiž není žádná cesta s jiným důvodem. Do vzorce byli následně zařazeni, jako by udělali do práce pouze jednu cestu.

**Obr. 24 – Vzorec dopravního chování při užití automobilu**



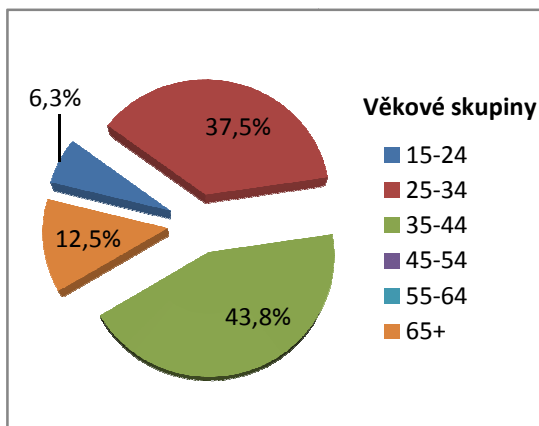
**Zdroj:** Vlastní šetření

Ráno míří drtivá většina pracujících přímo do zaměstnání. Při polední přestávce se jde naobědvat pěšky téměř každý třetí respondent. Po ukončení pracovní činnosti musí část zaměstnaných domů veřejnou dopravou. Do práce totiž využili možnosti svezení se svým manželem, který se bohužel vrací v jinou denní dobu. Po práci jede 20 % respondentů domů bez další zastávky. Svůj volný čas zaměstnaní využívají ke sportování, zábavě nebo návštěvě příbuzných, kam vyráží většinou automobilem. Nákupy jsou ve vzorci zaneseny na zvláštní úrovni proto, že dochází k jejich uskutečnění v kombinaci s předchozími aktivitami.

**6.5.2 Kombinace individuální a veřejné dopravy**

Početní zastoupení respondentů cestujících do zaměstnání oběma typy dopravy je oproti předešlému automobilu podstatně menší. Tímto způsobem do zaměstnání jezdí 14 % pracujících respondentů. Záchytných parkovišť a následných přestupů na městskou hromadnou dopravu využívá dvakrát více žen než mužů. Ve výběru chybí obyvatelé věkových skupin 45-64 (obr. 25). Osm z deseti respondentů je ve věku mezi 25 a 44 lety. Mladší věková struktura se odráží

**Obr. 25 – Věkové složení respondentů využívajících kombinaci individuální a veřejné dopravy**

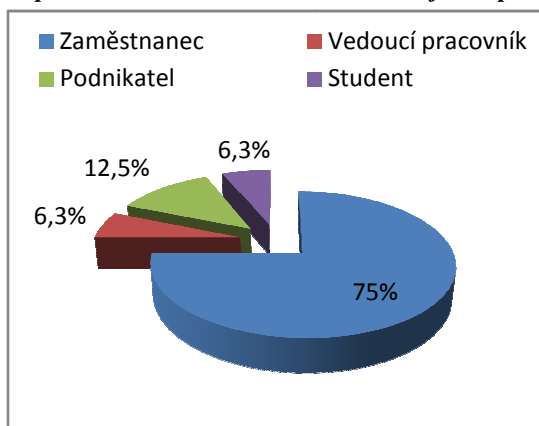


**Zdroj:** Vlastní šetření



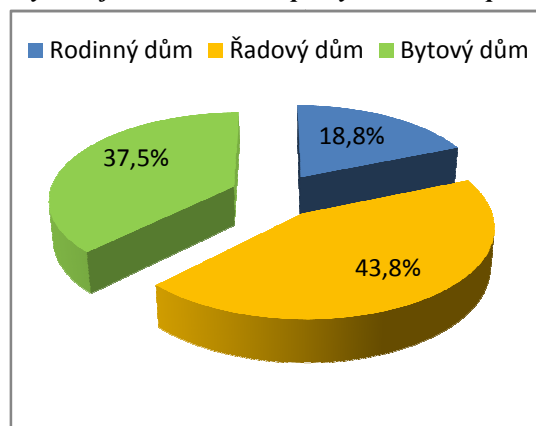
i na struktuře zaměstnanosti. Z obr. 26 lze vyčíst, že  $\frac{1}{4}$  pracujících neplní funkci zaměstnance. Převážnou část obyvatel využívajících kombinovanou dopravu představují vlastníci řadových domů, kteří tvoří téměř 44% podíl (obr. 27).

**Obr. 26 – Struktura zaměstnaných dojíždějících do práce kombinací individuální a veřejné dopravy**



Zdroj: Vlastní šetření

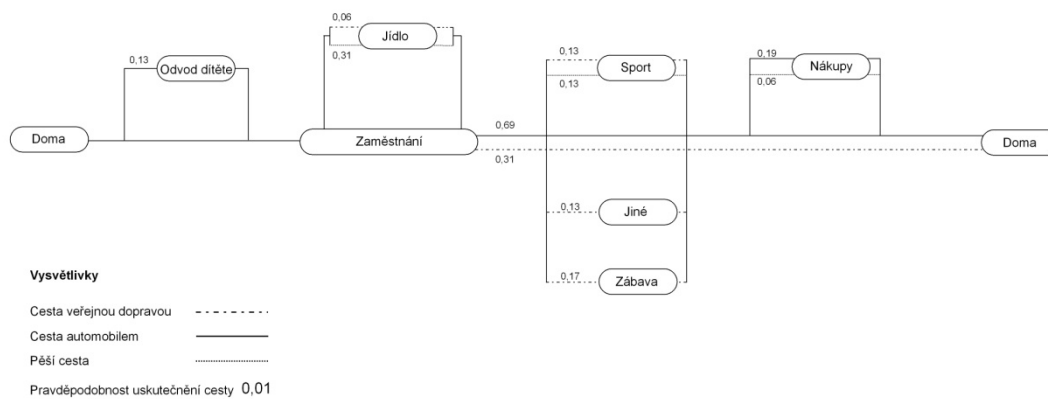
**Obr. 27 – Podíl typů bydlení respondentů využívajících kombinaci dopravy na cestě do práce**



Zdroj: Vlastní šetření

Respondenti využívající společně oba typy dopravy během dne absolvují méně cest, než je tomu v případě využití automobilu. Vzorec dopravního chování (obr. 28) má velmi jednoduchý průběh. Malý počet osob v této skupině se odrazil v relativně vysokých pravděpodobnostech uskutečnění cesty i v případě, kdy ji absolvoval pouze jediný respondent.

**Obr. 28 – Vzorec dopravního chování při užití kombinace individuální a veřejné dopravy**



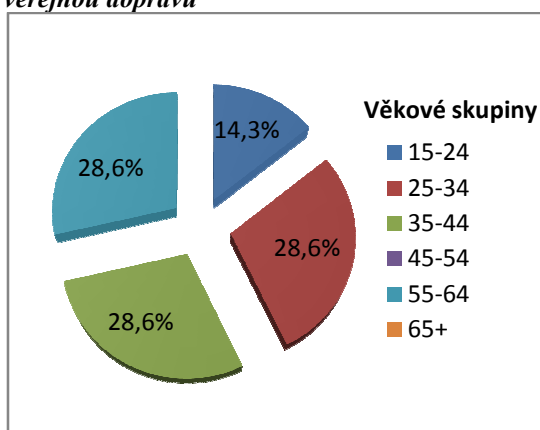
Zdroj: Vlastní šetření

Menší počet realizovaných cest se projevil na podílu respondentů, kteří absolvují pouze dvě. Každý čtvrtý respondent podstoupí jen cestu typu doma → práce → doma. Polední přestávku vyplní přesun na oběd více jak třetině jedinců, vykonanou většinou pěší chůzí. Po skončení pracovní doby znovu část respondentů využije na cestě domů pouze veřejnou dopravu. Na cestě do práce využili podobného směru vyjížděky svého manžela a přiblížili se tak na zastávku městské hromadné dopravy. Významným rysem vzorce je opět provedení nákupu, za kterým vyráží jeden ze 4 respondentů. Nákup je realizován z větší části automobilem v okrajových částech města nebo až v jeho zázemí.

### 6.5.3 Veřejná doprava

Hromadná doprava je nejméně využívaným druhem dopravy při dojíždění do zaměstnání. Příčiny této skutečnosti byly rozebírány v předchozích kapitolách. Jen desetina obyvatel je ochotná využít autobusových linek, aby se dostala do Prahy, kde všichni respondenti, dopravující se hromadnou dopravou, pracují. S nadsázkou by se dalo říci, že cestování veřejnými dopravními prostředky je ryze ženskou záležitostí. Právě pracující ženy tvoří 86% část cestujících mířících do práce. Obr. 29 ukazuje, že zastoupení věkových skupin je přibližně rovnoměrně rozloženo ve 3 skupinách. Nabídka veřejné hromadné dopravy neoslovila respondenty ve věku mezi 45 a 54 lety a obyvatelé starší 65 let.

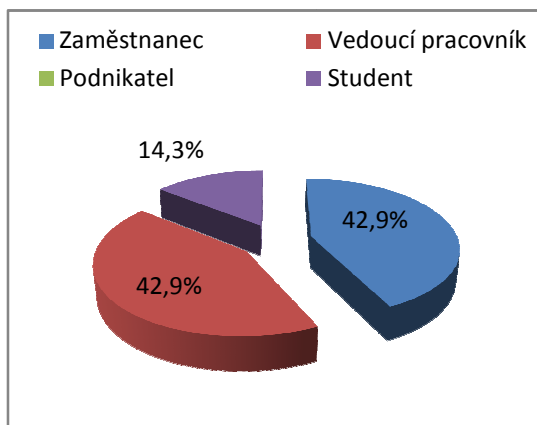
**Obr. 29 – Věkové složení respondentů využívajících veřejnou dopravu**



**Zdroj:** Vlastní šetření

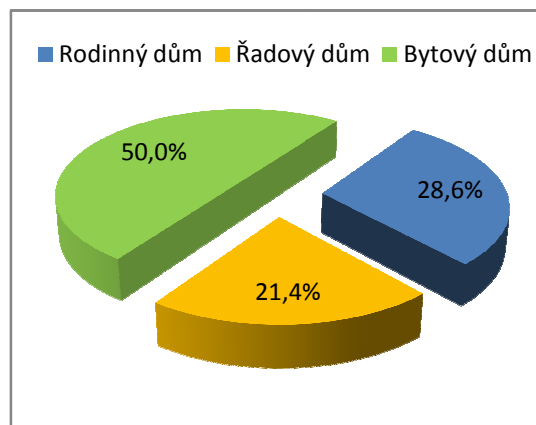
Přesná polovina respondentů v této skupině pracujících pochází z bytových domů, viz obr. 27. Vzorec denních cest nabízí mnoho možností uspořádání dne. Poprvé se zde objevuje případ, kdy zaznamenal svou aktivitu respondent pracující v noční směně. Struktura zaměstnaných je ovlivněna malým počtem respondentů. Podíl studentů a vedoucích pracovníků je vyšší než v předchozích kategoriích. Na druhou stranu chybí zastoupení podnikatelů.

**Obr. 30 – Struktura zaměstnaných dojíždějících do práce veřejnou dopravou**



**Zdroj:** Vlastní šetření

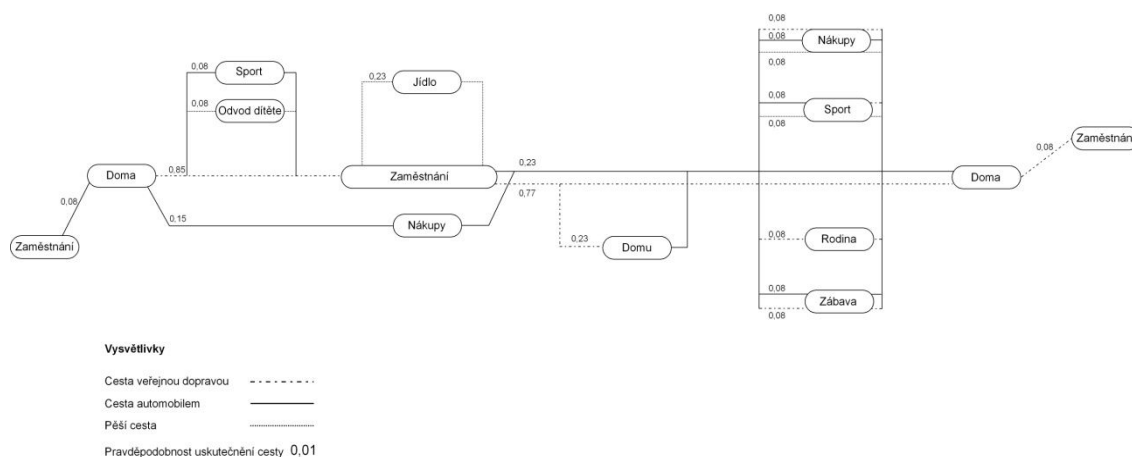
**Obr. 31 – Podíl typů bydlení respondentů využívajících veřejnou dopravu na cestě do práce**



**Zdroj:** Vlastní šetření

Vzorec dopravního chování (obr. 32) je ohraničen cestami již zmíněného respondenta mířícího nebo naopak vracejícího se z práce. Jeho denní schéma je patrné především v dopoledních hodinách (nákup), kdy je většina zaměstnaných v práci. Po skončení pracovního procesu se respondenti opět rozdělí na dvě skupiny. První je ta, která využije opět hromadné dopravy, a druhá absolvuje spolujízdu automobilem se svým partnerem. Další zajímavostí na vzorci chování je zastávka doma, kterou část respondentů podniká po práci před dalšími cestami. Následující jízda je poté většinou vykonána automobilem a v některých případech i s dalším členem domácnosti.

**Obr. 32 – Dopravní chování při užití veřejné dopravy**



**Zdroj:** Vlastní šetření

## 7 Závěr

Dopravní situace v zázemí Prahy již přesáhla hranici únosnosti. Na nárůstu intenzity dopravy se výrazně podílí nově přistěhovalí obyvatelé. Vysoká úroveň jejich každodenní mobility spolu s výrazným podílem využívání individuální dopravy má za následek dynamický vývoj automobilové dopravy na silnicích v oblastech přiléhajících k Praze. Proces suburbanizace, v jehož důsledku se od roku 1990 počet obyvatel Jesenic znásobil téměř čtyřikrát a v okolních obcích poněkud méně, je hlavním důvodem nastalé nepříznivé situace na silnicích. V současné době zatím nic nenasvědčuje tomu, že by měl být ukončen. V případě Jesenic jen mírně poklesla jeho dynamika. Výše zmíněné potvrzuje první předpoklad této práce, který určil suburbanizaci jako hlavní důvod zvýšení intenzity dopravy v okolí Jesenic.

Nárůst intenzity dopravy nastal především ve směru ze zázemí do centra města na dálnici D1 a silnici II/603 (stará benešovská), která prochází Jesenicí. Na druhou stranu roste, sice pomaleji, i počet automobilů projíždějících po komunikacích tangenciálního směru. Důvodem je nedostavěný pražský okruh. V poslední době se však na jeho dokončení intenzivně pracuje. Dokončení stavby v okolí Jesenic je plánováno na duben roku 2010. Okruh jako celek by měl fungovat od roku 2014. Vliv na dopravu nejen v Jesenicích budou mít i další projekty. Jedním z nich je problémová stavba dálnice D3, jejíž některé úseky jsou již v provozu. Její dokončení však může za určitých okolností znamenat pro Jesenicí zkázu. Fakt, že dálnice D3 nebude ústít až do Prahy, ale její konec je plánován mezi Jesenicí a Vestcem, vnáší do budoucího stavu dopravy nejistotu. Nově postavené komunikace mohou lépe odvádět proudy automobilů z území, ale také mohou vytvořit podmínky, kterých využijí další obyvatelé k podnikání cest automobilem, které by dříve nebyly výhodné. Význam pro zkvalitnění příměstské veřejné dopravy bude mít zprovoznění nové trasy metra. Na novou trasu metra D bude navazovat linka metrobusu. Bude se tak jednat o první typ velkokapacitní veřejné dopravy v regionu. Jeho bezproblémový provoz mají zajistit samostatné dopravní komunikace, které jsou vymezeny v územních plánech obcí.

Závěrečná část práce se zabývala vzorci dopravního chování ekonomicky aktivních dle užitého typu dopravního prostředku na cestě do práce. Nejčastějším způsobem dopravy do zaměstnání byl očekávaně automobil, využilo ho 75 % respondentů. Takto velký soubor jedinců se projevil při rozdělení ve všech charakteristikách. Pokryl všechny existující kategorie věkové a zaměstnanostní struktury včetně struktury dle typu bydlení. Dalo by se říci, že automobil je hromadně využíván ve všech typech domácností. Jedinou charakteristikou, kde se poměr přiklonil k jedné straně, bylo pohlaví s převahou mužů v poměru 7 ku 3. Naopak při pokusu popsat respondenta využívajícího kombinaci individuální a hromadné dopravy je výsledek již konkrétnější. S více jak 60% pravděpodobností by se jednalo o ženu, která by

nejspíš bydlela v řadovém domě a její pracovní pozice by byla zaměstnanec. Přibližně  $\frac{1}{3}$  z těchto respondentů část ranní cesty do zaměstnání absolvovala jako spolujezdec v automobilu manžela. Na odpolední cestě domů ovšem již musí využít veřejnou dopravu. Hromadnou dopravu jako jediný dopravní prostředek využívají k jízdě do práce převážně ženy. K tomuto jevu dochází ve více jak 8 z deseti případů. Jedná se spíše o mladší respondenty žijících v bytových domech.

Při porovnání vzorců dopravního chování lze sledovat určité odlišnosti. Tou nejzávažnější je snižující se počet cest s klesajícím podílem jízd absolvovaných automobilem. U všech tří skupin je výrazným rysem vzorce cesta na oběd v polední přestávce a odpoledne zastávka např. za sportem, zábavou nebo kratším nákupem. Odlišnosti jsou však v pravděpodobnostech realizace jednotlivých cest. Zaměstnaní využívající veřejnou dopravu mají ve svém vzorci oproti ostatním ještě jednu zvláštnost, kterou je cesta domů před konáním dalších odpoledních aktivit, za kterými následně vyjíždí již z větší části automobilem. Ze získaných informací se tak dá potvrdit předpoklad, že zvolený typ dopravního prostředku pro cestu do práce výrazně ovlivní dopravní chování celého dne.

Přilákat obyvatele k využívání veřejné dopravy bude rozhodující pro následný vývoj Jesenice. Velké množství projíždějících automobilů způsobuje dopravní komplikace, ničí životní prostředí a snižuje bezpečnost obce. Obyvatelé Jesenice dávají přednost automobilu především kvůli komfortu a rychlosti, kterou jim při spojení s Prahou zajišťuje. Zavedení metrobusové linky zkrátí délku trvání cesty spoje s jádrovým městem. Z hlediska komfortu ale stále nebude moci konkurovat. Nedokáže cestujícím nabídnout zachování soukromí a nezabrání styku s nevhodnými spolucestujícími. Část obyvatel Jesenice nutně potřebuje automobil ke svému zaměstnání, kdy denně musí podstoupit několik cest do proměnlivých lokalit, a využívá jej také jako mobilní kancelář. Síla zvyku jízdy automobilem může být tak silná, že zaběhlé návyky se budou jen obtížně měnit. Proto se dá předpokládat, že navzdory zvýšení kvality veřejné dopravy zůstane velká část obyvatel dále věrna osobnímu automobilu.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BERNÝ, A., ŠVEC, P. 2009. *Plánované metro z centra Prahy do Písnice mění trasu*. [online]. Idnes.cz, únor 2009 [cit. 2009-08-03]. Dostupný z WWW: <[http://zpravy.idnes.cz/planovane-metro-z-centra-prahy-do-pisnice-meni-trasu-f9r-/praha.asp?c=A090212\\_135643\\_praha\\_itu](http://zpravy.idnes.cz/planovane-metro-z-centra-prahy-do-pisnice-meni-trasu-f9r-/praha.asp?c=A090212_135643_praha_itu)>

BRAUNOVÁ, D. 2008. *ROPID: Metrobusy míří do Prahy*. [online]. Busportál, únor 2008 [cit. 2009-07-29]. Dostupný z WWW: <<http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=4402>>

BRÁZDOVÁ, M. 2007. *Prostorové formy nové rezidenční výstavby v zázemí Prahy na příkladu Říčan*. Praha, 2007. 55s. Bakalářská práce. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

Český statistický úřad. 2009. *Databáze demografických údajů za obce ČR*. Praha : ČSÚ, 2009. Dostupný z WWW: <[http://www.czso.cz/cz/obce\\_d/index.htm](http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm)>

DOSTÁL, O. 2008. *Suburbanizace na příkladu města Ostrava*. Brno, 2008. 85 s. Diplomová práce (Mgr.). Masarykova univerzita v Brně, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav.

DUPÁK, J. 2006. *Program podpory obnovy vozidel městské hromadné dopravy a veřejné linkové autobusové dopravy* [online]. Doprava a silnice. 2005 [cit. 2009-07-25], roč. 16., č. 5. Dostupný z WWW: <<http://www.busportal.cz/modules.php?name=article&sid=1980>>

HNILIČKA, P. 2005. *Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě rodinných domů*. Brno : ERA, 2005, 131 s.

CHUMAN, T., ROMPORTL, D. 2008. *Suburbanizace a přírodní prostředí*. In Ouředníček a kol. *Suburbanizace.cz*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř, 2008, s. 18-27.

JACOBS, J. 1975. *Smrt a život amerických velkoměst*. Praha : Odeon, 1975, 282 s.

IDOS. 2009. *Jízdní řády*. [cit. 2009-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>>

MARADA, M. 2006. *Dopravní vztahy v pražském městském regionu*. In Ouředníček, M (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006, s. 64-78.

METROWEB. 2009. *Mapa – metro 2025*. [cit. 2009-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.metroweb.cz/metro/metro-budoucnost.gif>>

NOVÁK, J. 2004. *Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti*. Praha, 2004. 112 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

NOVÁK, J. 2008. *Suburbanizace a doprava*. In Ouředníček a kol. *Suburbanizace.cz*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2008, s. 54-61.

OUŘEDNÍČEK, M. 2003. *Suburbanizace Prahy*. Sociologický časopis. 2003, roč. 39, č. 2, s. 235-253.

OUŘEDNÍČEK, M. 2008. *Suburbanizace a vývoj měst*. In Ouředníček a kol. *Suburbanizace.cz*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř, 2008, s. 9-17.

OUŘEDNÍČEK, M., POSOVÁ, D. 2006. *Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění*. In Ouředníček, M (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2006, s. 97-113.

OUŘEDNÍČEK, M., URBÁNKOVÁ, J. 2006. *Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu*. In Ouředníček, M. (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Centrum pro výzkum měst a regionů. 2006, s. 79-95.

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. 2008. *Současná česká suburbanizace a její důsledky* [online]. Veřejná správa, č. 4, příloha [cit. 2009-07-19]. Dostupný z WWW: <[http://www.natur.cuni.cz/ksgrsrsek/urrlab/user/documents/jajinek//Jana/suburb\\_final.pdf](http://www.natur.cuni.cz/ksgrsrsek/urrlab/user/documents/jajinek//Jana/suburb_final.pdf)>

Obecní úřad Jesenice. 2007. *Rozpočet obce Jesenice 2008* [online]. Jesenice : OÚ Jesenice, 2007 [cit 2009-06-23]. Dostupný z WWW: <[http://www.oujesenice.cz/store/rozpocet\\_2008.pdf](http://www.oujesenice.cz/store/rozpocet_2008.pdf)>

PERLÍN, R. 2002. *Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí*. In Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2002, s. 141-156.

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

PULDOVÁ, P. 2006. *Vliv suburbanizace na změnu sociálního prostředí v zázemí Prahy*. Praha, 2006. 111 s. Diplomová práce (Mgr.). Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje.

PULDOVÁ, P., NOVÁK, J. 2008. *Suburbanizace a sociální prostředí*. In Ouředníček a kol. *Suburbanizace.cz*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2008, s. 38-53.

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy, 2009. *Preference PID* [online]. Praha : ROPID, 2009 [cit 2009-07-13]. Dostupný z WWW: <[http://www.ropid.cz/o-systemu/Preference-PID\\_\\_s177x750.html#vjezd](http://www.ropid.cz/o-systemu/Preference-PID__s177x750.html#vjezd)>

Ředitelství silnic a dálnic ČR. 2006. *Dálnice D3 a rychlostní silnice R3* [online]. Praha : ŘSD ČR, 2006 [cit. 2009-08-01]. Dostupný z WWW: <[http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnicni-publikace/publikace-o-dalnici-D3/\\$file/D3.pdf](http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Dalnicni-publikace/publikace-o-dalnici-D3/$file/D3.pdf)>

Ředitelství silnic a dálnic ČR. 2009. *Silniční okruh kolem Prahy* [online]. Praha : ŘSD ČR, 2009 [cit. 2009-07-24]. Dostupný z WWW: <[http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf133/\\$file/r1-d1-slivenc.pdf](http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb/pdf133/$file/r1-d1-slivenc.pdf)>

Sdružení pro výstavbu D3 a R4. 2007. *Z historie přípravy dálnice D3* [online]. Praha : Sdružení pro výstavbu D3 a R4, 2007 [cit. 2009-05-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.dalnice-d3.cz/index.php?t=article&n=clanek-historie-14>>

Sdružení pro výstavbu okruhu kolem Prahy. 2008. *Dálnice D1 – Jesenice – Vestec 512* [online]. Praha : SOKP, 2008 [cit. 2009-02-08]. Dostupný z WWW: <<http://www.okruhprahy.cz/index.php?t=circular&n=512-dalnice-d1-jesenice-vestec-5>>

*Studie MetroBus* [online], Psářínský zpravodaj. Únor 2007, roč. 4, č. 1, str. 9-10 [cit. 2009-05-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.psary.cz/files/psary\\_1\\_2007.pdf](http://www.psary.cz/files/psary_1_2007.pdf)>

SUNEGA, P. 2005. *Efektivnost vybraných nástrojů bytové politiky v České republice*. Sociologický časopis. 2003, roč. 41, č. 2, s. 271-299.

Svazek obcí pro dopravu v pražském jižním regionu. 2005. *Stanovy* [online]. Jesenice : SDPR, 2005 [cit. 2009-07-25]. Dostupný z WWW: <[www.psary.cz/files/Stanovy.doc](http://www.psary.cz/files/Stanovy.doc)>

SÝKORA, L. 2001. *Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace*. In Hampl, M. (ed.): *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2001, 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*. Praha : Ústav pro ekopolitiku, 2002, s. 9-20.

SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. 2007. *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*, p. 209-233.

ŠNEJDOVÁ, I. 2006. *Změny ve vzdělanostní struktuře obyvatelstva Pražského městského regionu*. In Ouředníček, M. (ed.): *Sociální geografie Pražského městského regionu*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Centrum pro výzkum měst a regionů. 2006, s. 114-127.

TEMELOVÁ, J. 2008. *Suburbanizace a fyzické prostředí*. In Ouředníček a kol. *Suburbanizace.cz*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, 2008, s. 28-37.

VOLAUFVÁ, L. a kol. 2007. *Životní prostředí - prostředí pro život?*. Praha : Cenia, 2007, 86 s.



## **Přílohy**

Příloha 1 – Úvodní dopis

Příloha 2 – Příklad vyplněného denního schématu cest

Příloha 3 – Denní schéma cest

Příloha 4 – Dotazník socioekonomických znaků

Dotazníkové šetření

## DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL V ZÁZEMÍ PRAHY

Dobrý den,

chtěl bych Vás blíže seznámit s dotazníkovým šetřením, které slouží k účelům mé bakalářské práce. Téma práce, psané na Katedře sociální geografie a regionálního rozvoje Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, je zaměřeno na vyhledání možností, jak snížit intenzitu využívání osobní automobilové dopravy.

Cílem dotazníkového šetření je zjistit dopravní chování obyvatel bydlících v zázemí Prahy za účelem zlepšení nabídky veřejné dopravy a snížení intenzity osobní automobilové dopravy.

Prosím Vás o vyplnění dotazníku a schématu Vašich cest za dva pracovní dny. Informace získané z dotazníkového šetření budou sloužit výhradně k vědeckým účelům a jsou zcela anonymní.

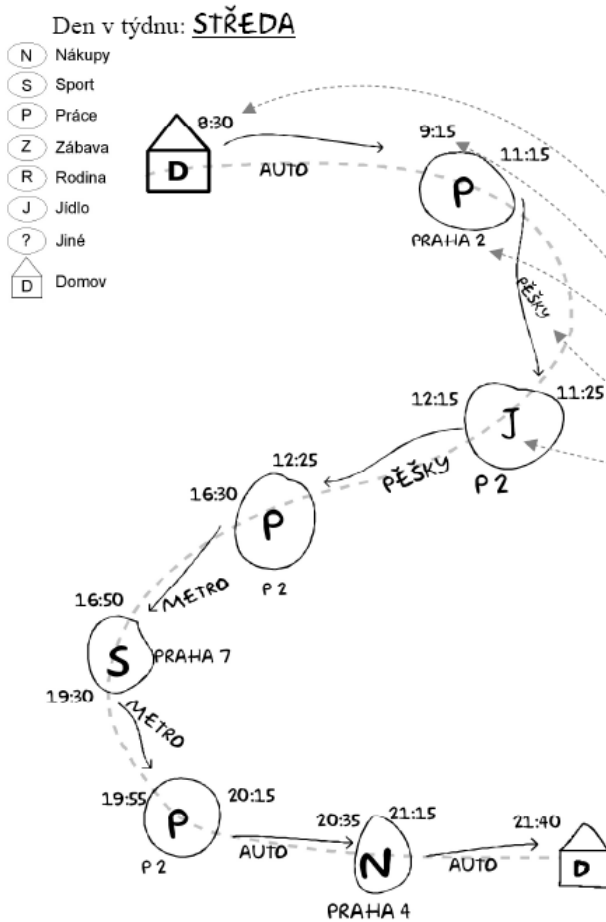
Závěrem bych Vám chtěl velice poděkovat za Váš čas a trpělivost při vyplňování dotazníku. S případnými dotazy či problémy se na mne můžete kdykoli obrátit telefonicky na číslo 732 112 412 nebo elektronickou poštou na adresu [perglo@centrum.cz](mailto:perglo@centrum.cz). Výsledky šetření Vám v případě zájmu rád zašlu.

Velmi děkuji

Ondřej Pergl, 3. ročník demografie se sociální geografii

**Příloha 2 – Příklad vyplněného denního schématu cest**

**Příklad vyplněného denního schématu cest**



Do tohoto schématu zanešte všechny Vámi uskutečněné cesty a místa, kde jste vykonávali nějakou činnost, za dva pracovní dny.

U každé cesty uveďte následující údaje:

- 1) čas výjezdu
- 2) čas příjezdu
- 3) cíl (obec nebo měst. část)
- 4) dopravní prostředek
- 5) důvod

Důvod Vaší cesty zařaďte do kategorií uvedených v legendě schématu. Když si nebudete jisti, kam Váš důvod zařadit, použijte kategorii „Jiné“ a vepište ho slovy.

Do vyznačené oblasti u denního schématu prosím vyplňte Vaše důvody, které Vás vedly využít určitý typ dopravy u jednotlivých uskutečněných cest.

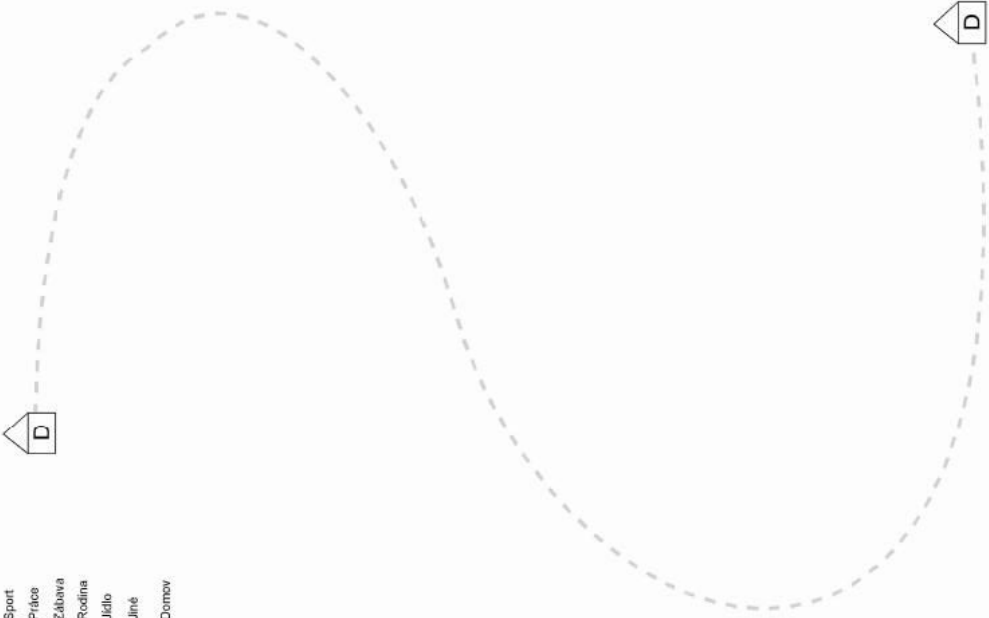
Např.

VŽDY AUTO - AUTOBUSY JEZDÍ MÁLO ČASTO  
 METRO - VE MĚSTĚ JE RYCHLEJŠÍ NEŽ AUTO  
 AUTO VÝJIMEČNĚ - ODVÁŽEL JSEM VELKÝ NÁKUP

**Příloha 3 – Denní schéma cest**

Den v týdnu: \_\_\_\_\_

- N Nákupy
- S Sport
- P Práce
- Z Zábava
- R Rodina
- J Jídlo
- 7 Jiné
- D Domov



Zde uveďte své důvody:

**Příloha 4 – Dotazník socioekonomických znaků**

**SOCIOEKONOMICKÉ ZNAKY RESPONDENTA**

Pohlaví: a) muž b) žena

Věk: a) 15-24 b) 25-34 c) 35-44 d) 45-54 e) 55-64 f) 65+

Počet dětí: a) 0 b) 1 c) 2 d) 3 e) 4 a více

Dokončené vzdělání: a) základní b) vyučen/a c) střední s maturitou  
d) vysokoškolské

Pracovní pozice: a) zaměstnanec b) vedoucí pracovník c) podnikatel d) student  
e) žena v domácnosti či na MD f) nezaměstnaný g) důchodce

Řidičské oprávnění: a) mám b) nemám c) mám, ale vůbec neřídím

Počet automobilů v domácnosti: a) 1 b) 2 c) 3 a více

Jak dlouho zde bydlíte?

a) od narození

b) přistěhoval/a jsem se

v roce ..... z ..... okres .....

V čem bydlíte? a) rodinný dům b) řadový dům d) bytový dům