

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Roman Sagač

**VLIV REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE NA DOPRAVU A JEHO
REGULACE ÚZEMNÍMI PLÁNY VE VÝCHODNÍM ZÁZEMÍ PRAHY**

**THE EFFECT OF RESIDENTIAL SUBURBANIZATION ON
TRANSPORT AND ITS REGULATION THROUGH SPATIAL PLANS IN
PRAGUE'S EASTERN HINTERLAND**

Diplomová práce

Graduation thesis

Praha 2010
Vedoucí diplomové práce: RNDr. Radim Perlín

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracoval sám a uvedl jsem všechnu použitou literaturu a zdroje.

V Praze dne 30. 6. 2010

Za ochotu, vstřícnost a věnovaný čas děkuji všem, kteří mi při zpracování diplomové práce poskytli cenné připomínky a nápady. Jmenovitě chci poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, RNDr. Radimu Perlínovi.

Obsah

Seznam tabulek.....	6
Seznam obrázků.....	7
Seznam použitých zkratk.....	8
Abstrakt.....	9
1. Úvod.....	11
1.1. Vymezení základních pojmů.....	13
2. Teoretický kontext.....	15
2.1. Teorie moderního urbánního vývoje.....	15
2.1.1. Urbanizace.....	16
2.1.2. Suburbanizace.....	16
2.1.3. Desurbanizace a reurbanizace.....	17
2.1.4. Diskuze teorie.....	17
2.2. Suburbanizace a individuální automobilová doprava.....	19
2.2.1. Negativní vliv suburbanizace na dopravu.....	20
2.2.2. Dopravní zácpa (kongesce).....	21
2.2.3. Omezování dopravních kongescí.....	23
2.3. Dopravní systém Pražského regionu.....	25
2.4. Územní plánování a doprava.....	27
2.4.1. Nástroje územního plánování.....	28
2.4.2. Problémy rozvoje v Pražském regionu.....	30
2.5. Shrnutí teoretického kontextu.....	32
3. Metodika.....	33
3.1. Vymezení zájmového území.....	33
3.2. Použitá data.....	35
3.3. Vytvoření spádových oblastí.....	38
3.4. Dopravní model.....	39
3.4.1. Počet suburbantů.....	40
3.4.2. Hybnost.....	40
3.4.3. Ostatní parametry modelu.....	42
4. Empirická část.....	44
4.1. Vývoj počtu obyvatel a dopravních intenzit 1990–2010.....	44
4.1.1. Vliv suburbanizace na dopravu mezi lety 1990 a 2005.....	46
4.1.2. Sčítací bod 0990.....	50
4.1.3. Dopravní situace mezi lety 2005 a 2010.....	51
4.2. Predikce budoucího vývoje.....	54
4.2.1. Navrhovaný nárůst počtu obyvatel v území.....	54
4.2.2. Zvýšení dopravních intenzit vlivem suburbanizace.....	58
4.3. Koordinace rozvoje nadřazenou ÚPD.....	61
4.3.1. ÚP VÚC PR.....	61
4.3.2. ZÚR StČ.....	63
4.3.3. Politika územního rozvoje.....	64
4.4. Shrnutí.....	64
5. Praktické implikace.....	66
6. Závěr.....	71
7. Použité prameny a literatura.....	73
7.1. Literatura.....	73
7.1.1. Knihy.....	73
7.1.2. Články.....	73
7.1.3. Internet.....	77

7.1.4. Ostatní.....	78
7.2.1. Studie.....	79
7.2.2. Dokumenty územního rozvoje.....	79
7.2.2.1. Územní plány obcí v zájmovém území.....	79
7.2.2.2. Ostatní dokumenty územního rozvoje.....	82
7.2.3. Statistické.....	83

Seznam tabulek

Tab. 1: Srovnání průměrné obloženosti ve vybrané ÚPD a ÚPP obcí v devadesátých letech a po roce 2000.....	37
Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel v letech 1990–2009 v obcích v zájmovém území.....	44
Tab. 3: Indexy vývoje počtu obyvatel k 31. 12. mezi lety 1990–2009 ve spádových oblastech v zájmovém území.....	45
Tab. 4: Vývoj intenzit dopravy (počet vozidel/24 hodin) na sčítacích bodech silnice I/2 v zájmovém území v letech 1990, 1995, 2000 a 2005.....	45
Tab. 5: Model dopravních intenzit 1990–2000 na základě počtu nových bytů mezi lety 1991–2001	46
Tab. 6: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1991–2000.....	47
Tab. 7: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1996–2005.....	47
Tab. 8: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1991–1995.....	48
Tab. 9: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1996–2000.....	48
Tab. 10: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 2001–2005.....	49
Tab. 11: Model dopravních intenzit na základě počtu dokončených bytů mezi lety 2001-2005.....	50
Tab. 12: Celkové měsíční zpoždění autobusových spojů na linkách ČSAD Polkost v letech 2008 a 2009.....	53
Tab. 13: Navrhované počty obyvatel dle územně plánovací dokumentace v zájmovém území.....	55
Tab. 14: Zbývající potenciál pro rozvoj obcí v zájmovém území ke 31. 12. 2009.....	57
Tab. 15: Navrhovaný nárůst počtu obyvatel v obcích zájmového území dle roku zpracování ÚPD (ÚPP).....	58
Tab. 16: Potenciál pro rozvoj k 31.12. 2009 a jeho dopad na zvýšení intenzit dopravy v zájmovém území, včetně Kostelce n. Č. I.....	60
Tab. 17: Potenciál pro rozvoj k 31.12. 2009 a jeho dopad na zvýšení intenzit dopravy v zájmovém území, bez Kostelce n. Č. I.....	61

Seznam obrázků

Obr. 1: Vývoj intenzit dopravy na silnici I/2 v úseku mezi Prahou a Kutnou Horou v letech 1990–2005.....	34
Obr. 2: Spádové oblasti a body pro sčítání dopravy v zájmovém území.....	39
Obr. 3: Nárůst intenzity dopravy ve sčítacím bodě 0990 v obdobích 1990–2005.....	50
Obr. 4: Navrhovaný nárůst počtu obyvatel obcí v zájmovém území k roku pořízení ÚPD.....	56
Obr. 5: Nárůst dopravy na silnici I/2 mezi Říčany a Zásmyky při dosažení počtů obyvatel navrhovaných ÚPD.....	59

Seznam použitých zkratk

ČSÚ.....	Český statistický úřad
ČVUT.....	České vysoké učení technické
FD.....	fakulta dopravy
IAD.....	individuální automobilová doprava
KSGRR.....	katedra sociální geografie a regionálního rozvoje
MHD.....	městská hromadná doprava
MMR.....	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
P+R.....	„park and ride“, systém parkovišť u stanic VHD
PID.....	pražská integrovaná doprava
PPÚP.....	Principy a pravidla územního plánování – publikace vydaná ÚÚR
PřF UK.....	Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy
PÚR.....	Politika územního rozvoje (České republiky)
OB 1.....	označení rozvojové oblasti Prahy a okolí v PÚR
ORP.....	obec s rozšířenou působností
RP.....	regulační plán
RPDI.....	roční průměr denních intenzit, průměrná hodnota intenzity dopravy vzniklá přepočtem dopravních intenzit zjištěných při krátkodobých šetřeních. Jednotkou je počet vozidel/24 hodin
ŘSD.....	ředitelství silnic a dálnic
SD.....	sčítání dopravy
SLDB.....	sčítání lidí, domů a bytů
SOKP.....	silniční okruh kolem Prahy
SPRM.....	strategický plán rozvoje města
ÚAP.....	územně-analytické podklady
ÚP VÚC.....	územní plán velkého územního celku
ÚP VÚC PR.....	Územní plán velkého územního celku Pražského regionu
ÚPD.....	územně-plánovací dokumentace
ÚPO.....	územní plán obce
ÚPP.....	územně-plánovací podklady
ÚÚR.....	Ústav územního rozvoje
VHD.....	veřejná hromadná doprava
ZÚR.....	zásady územního rozvoje kraje, nástupce ÚP VÚC
ZÚR StČ.....	Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Abstrakt

Jedním z nejčastěji zmiňovaných negativních efektů suburbanizace je vliv na dopravu. Noví obyvatelé zázemí dojíždí každý den do centra městského regionu za prací, popř. i službami. Na rozdíl od původních obyvatel využívají ve větší míře jako dopravní prostředek osobní automobil. To způsobuje vysoké dopravní zatížení na silnicích (zejména radiálního směru), které na to nebyly projektovány. Zřetelným následkem jsou časté dopravní zácpy během dopravních špiček. Tento problém je možné řešit různými opatřeními. Práce se zaměřuje pouze na jednu skupinu opatření, a to nástroje územního plánování.

V kontextu Prahy, kde se v uplynulých 20 letech extrémně rozvíjí suburbánní výstavba, je problém a jeho řešení ještě složitější. Tlak na využití území v zázemí města je vyšší než v Západní Evropě, kde proces suburbanizace probíhal pozvolna delší dobu. Územní plánování navíc bylo dotčeno změnami veřejné správy (vznik krajů), které se dotkly i jeho nástrojů. Práce proto modeluje vliv rezidenční suburbanizace na dopravu a prověřuje, zda jsou nástroje na jeho regulaci dostatečné nebo hrozí, že se doprava změní v bariéru rozvoje.

Na základě zjednodušeného modelu dopravy je odhadnuto, jak vysoký podíl měla dojíždka nových obyvatel zájmového území ve východním zázemí Prahy na zvýšení intenzit dopravy se započtením dopravy uvnitř území a dopravy tranzitní. Práce je zaměřena na sledování dopravní zátěže na silnici I/2 a hodnotí nárůst dopravní zátěže jako příčinu kongescí na hranicích Prahy. Územní plány obcí v metropolitním zázemí ovšem tyto jevy nereflektují a na příští desetiletí navrhuji zhruba čtyřnásobný nárůst počtu obyvatel než tomu bylo v období 1990–2005 a to bez ohledu na potenciální kapacity dopravních sítí. To je v rozporu s návrhy územního plánu na regionální úrovni, který upozorňuje, že na takový nárůst není dopravní síť připravena.

Územní plán na regionální úrovni ovšem nemůže omezovat jednotlivé záměry v územních plánech obcí a není schopen zajistit koordinaci s výstavbou nové dopravní infrastruktury. V případě Prahy navíc nevyhovuje ani rozsah řešeného území s ohledem na administrativní hranice. Řešením by proto bylo zřízení nového dokumentu, který by z důvodu nevyhovující dopravní situace mohl dočasně regulovat rozvoj v zázemí města. Dokument by rozsahem řešeného území na rozdíl od současných nástrojů územního plánování odpovídal řádu problému.

Klíčová slova: územní plány, suburbanizace, intenzita dopravy, koordinace rozvoje

Abstract

One of the most frequently mentioned negative effects of suburbanisation is the effect on traffic. New suburb residents daily commute to the centre of the urban region to work and to access services. Unlike the original residents, they use cars more extensively as a means of transport. This causes high traffic volume on roads (especially those which are radially oriented), which were not designed for it. As a consequence, traffic congestion during peak hours occurs regularly. This problem can be solved through a variety of measures. This thesis focuses only on one group of measures – tools of spatial planning.

In the case of Prague, suburban housing has developed extremely quickly over the last 20 years. As a result, the problem and its solution are even more difficult. Pressure on land use in the city's hinterland is greater than in Western Europe, where the suburbanization process took place gradually. Moreover, spatial planning tools were affected by changes in public administration (formation of regions). The thesis models the impact of residential suburbanization on traffic. It then examines whether spatial planning tools are sufficient to

control that impact or if there is a threat that traffic should become a barrier to development. Prague's hinterland has experienced increases in traffic volume, involving transit, local transport and commuting. Using a simplified model of commuting, the portion of new residents in increased traffic volumes is estimated. During the period from 1990 to 2005, it was only about 10 to 40%. The thesis focuses on monitoring traffic on the I/2 highway and evaluating the traffic increase as a cause of congestion along the borders of Prague. Spatial plans of suburban municipalities surrounding the metropolis do not reflect that phenomena and project a fourfold increase of population, over the next decade, in comparison with the increase between 1990 and 2005, with no regard for road capacity. This is in contrary to the spatial plan at the regional level (UP VUC or ZUR), which alerts that transport network is prepared to absorb such an increase.

The UP VUC, however, cannot restrict individual projects in local community plans and is not able to ensure coordination with the construction of new transport infrastructure. In the case of Prague, another problem arises - the administrative boundaries of city. One solution would, therefore, be the establishment of a new document. That document would have the competence to temporarily regulate the construction of new houses, shopping centres or manufacturing facilities in areas plagued by congestion and other traffic problems. Such a document could also address a range of problems (commuting).

Keywords: spatial plans, suburbanization, traffic intensity, coordination of development

1. Úvod

Tato diplomová práce analyzuje vliv rezidenční suburbanizace na dopravní situaci v zázemí Prahy a diskutuje koordinaci procesu suburbanizace v příslušných územních plánech. Tématem lze práci zařadit na pomezí studia územního plánování, geografie osídlení a dopravního inženýrství. Klíčové téma práce je územní plánování. Proces suburbanizace je vnímán v první řadě jako přirozený rozvoj území a územní plán je považován za nástroj na usměrnění živelného rozvoje suburbánní výstavby. Územní plány slouží jako zdroj informací práce, zároveň jsou však samy předmětem analýzy. Komplexnost územního plánování vyvolává nutnost zaměřit se v dokumentech pouze na jednu ze složek, které územní plány řeší. V případě této práce se jedná o dopravní systém. Ten zde slouží jako měřítko, vůči němuž je proces rozvoje území posuzován.

Rezidenční suburbanizaci je možné studovat a vnímat z mnoha pohledů, její vliv na dopravu je však obvykle vnímán negativně. (viz 2.2.1.). Novák (2008, s. 55) doslova uvádí: „Jedním z nejviditelnějších negativních důsledků rezidenční i komerční suburbanizace je extrémní nárůst osobní automobilové dopravy.“ Vztah mezi dopravním systémem a rezidenční suburbanizací je ovšem složitější, neboť v první řadě doprava suburbanizaci umožnila, teprve druhotně dochází k tomu, že suburbanizace působí na dopravu (viz 2.2.). V postsocialistických státech problém vlivu suburbanizace na dopravu sílí díky tomu, že zde byl přirozený rozvoj bydlení v zázemí měst na půl století zcela vyloučen, což se odrazilo i v zastarávání dopravního systému. Doprava se tak z faktoru, jenž rozvoj rezidenční suburbanizace umožnil, paradoxně může stát nepřekonatelnou bariérou, která celý proces utlumí.

Na půl století byl kromě přirozeného vývoje sídelní struktury deformován i vývoj veřejné správy a v neposlední řadě i samotné disciplíny územního plánování. Územní plánování do období transformace vcházelo s deficitem změn a inovací v legislativě, jenž se podařilo částečně odstranit až přijetím nového stavebního zákona v roce 2006. Nový stavební zákon navázal na novelizaci původního stavebního zákona. Změny v uspořádání veřejné správy přinesly i úpravy ve funkci a významu územního plánování. Územní plánování získalo některé nové nástroje na koordinaci a usměrňování územního rozvoje. Jejich hodnocení si zaslouží delší časový odstup, v dílčích oblastech a v případě konkrétního území však lze již nyní analyzovat jejich účinnost. Z řad odborníků se totiž začaly ozývat hlasy, že systém dokumentů územního plánování není optimální. Např. Körner (2009b, s. 67) se o dokumentu regionální úrovně vyjadřuje takto: „Obsah ÚP VÚC byl ... korigován, v podstatě ‚zúžen‘, na návrh dopravní a technické infrastruktury a ochranu existujících přírodních a kulturních hodnot v území (limity). Tím se výrazně omezila možnost ovlivňovat na regionální úrovni rozvoj území. Jedním z důsledků tohoto pojetí je mj. živelný rozvoj řady obcí, často bez vazby na dopravní, technickou a sociální infrastrukturu.“

Cíl práce a její výzkumné otázky práce vycházejí z tohoto specifického historického kontextu. Hlavní výzkumné otázky práce jsou tyto:

1) Představuje již doprava ve sledovaném území bariéru dalšího rozvoje, nebo se tak stane v budoucnosti?

2) Jsou nástroje územního plánování na usměrnění dopravní zátěže dostatečné?

Cílem práce je prověřit, zda je individuální automobilová doprava (IAD) ve východním zázemí Prahy již bariérou dalšího suburbánního rozvoje, popř. jakými nástroji je možné tomu zabránit?

Pro výzkum vlivu suburbanizace na dopravu je vhodné takové území, kde již dochází k nasycení jednotlivých radiálních komunikací a kde v nedávných letech proběhla velmi intenzivní výstavba nových rodinných domů. Z tohoto pohledu je možné jako modelové území pro sledování vztahu suburbanizace a dopravního zatížení komunikací sledovat celou

řadu lokalit v jižním, ale i v dalších segmentech okolí Prahy, kde se projevuje na jedné straně intenzivní zástavba a na straně druhé pravidelné kongesce na radiálních komunikacích. Pro volbu území podél silnice I/2 existuje několik velmi pádných argumentů. Jedná o charakter hlavní radiální komunikace či rovnoměrnou lokalizaci sčítacích bodů pro celostátní sčítání dopravy. Velmi jednoduchá struktura silniční sítě v okolí radiálně orientované silnice I/2 umožňuje relativně samostatně a bez podstatných vlivů okolních komunikací hodnotit celé spádové území podél silnice I/2. Díky tomu je možné volbu trasy při cestě ze zázemí do centra města zjednodušeně předpokládat.

Zájmové území v okolí této silnice se vyznačuje relativně hustým osídlením, zároveň vysoký podíl lesů neumožňuje zvyšovat kapacitu dopravní infrastruktury. Oblast zatím nebyla zasažena rezidenční suburbanizací v takové míře jako jižní zázemí Prahy. Pro sledování budoucího vývoje na základě záměrů obsažených v územních plánech obcí je okolí silnice I/2 vhodným územím.

Struktura práce je následující: teoretická část zasazuje proces suburbanizace do širšího vývojového kontextu, popisuje vztah suburbanizace a dopravy a také to, jaké negativní důsledky pro dopravu suburbanizace v současnosti přináší. Dále jsou diskutovány možnosti regulace těchto dopravních problémů a pozice, kterou mezi ostatními nástroji územní plánování zaujímá. Akcentována jsou specifika českého prostředí, protože nástroje územního plánování se na úrovni jednotlivých států podstatně liší. Pozornost je věnována také Pražskému (městskému) regionu, neboť dopravní problémy částečně souvisí i s jeho charakteristikami.

V empirické části práce je nejprve modelován vliv suburbanizace na dopravu mezi lety 1990–2005. Následně je na základě aktuálních dokumentů územního rozvoje, strategického plánování a dopravních studií shrnut vývoj od roku 2005 do současnosti (2010). Na něj navazuje predikce vývoje budoucího – ta vychází z analýzy územně-plánovací dokumentace a jednoduchého dopravního modelu.

V teoretické části textu je pro zasazení procesu suburbanizace a jeho negativních následků na dopravu využita teorie moderního urbánního rozvoje (van den Berg a kol. 1982). Autoři varují, že suburbanizaci mohou následovat dvě odlišná vývojová stádia, z nichž jedno je pro další vývoj města negativní a druhé pozitivní, a rozebírají možné varianty vývoje i s ohledem na dopravu. Poté je v teoretické části řešený vztah dopravy a suburbanizace a možná opatření na regulaci vlivu suburbanizace. Pozice územního plánování mezi dalšími opatřeními je díky jeho výhodám (tradice, legitimita, komplexnost) relativně silná. Jeho nástroje v českém prostředí pak rozebírají navazující kapitoly teoretické části (2.4.1.).

V české sociálně-geografické literatuře (např. Sýkora 2002, Ouředníček 2002, Gondová 2004, Doležalová, Ouředníček 2006, Puldová, Ouředníček 2006) lze najít teoretická východiska, přínosné výzkumy sociálního prostředí, jevů souvisejících se suburbanizací a z nich vycházející návrhy na řešení problémů. S výjimkou práce Nováka (2004) ovšem chybí údaje o pohybu konkrétních obyvatel, o lokální diferenciaci prostorové mobility a hybnosti nových obyvatel území a zejména pak o konkrétních dopadech nárůstu počtu obyvatel na dopravu v případě jednotlivých komunikací. Dopravně-inženýrský přístup je naopak charakteristický tím, že za pomoci složitých počítačových modelů dokáže velmi přesně předpovědět, jak se výstavba konkrétních staveb (obytných domů, nákupních center, nových silnic) promítne do dopravních vztahů v území. Modely se ovšem obvykle používají jen v souvislosti s plánovanou výstavbou dopravní infrastruktury – nárůst dopravy vnímají tyto studie a analýzy jako holý fakt a výstavbu nové dopravní infrastruktury jako jediné řešení. Metodika této práce propojuje obě tyto oblasti a na příkladu konkrétního území modeluje, jaký dopad na dopravu má dosavadní a bude mít budoucí nárůst počtu obyvatel. Účelem metody je prověřit koordinaci rozvoje bydlení ve vztahu k dopravě v územně-plánovací dokumentaci. Práce představuje geografický pohled na uvedený problém a snaží se odhalit

podstatu jeho vzniku a důsledky dalšího extenzivního územního rozvoje.

1.1. Vymezení základních pojmů:

V textu jsou zmíněny některé pojmy, které je vhodné předem definovat:

Doprava – „a) úmyslný pohyb (jízda, plavba, let) dopravních prostředků po dopravních cestách nebo činnost dopravních zařízení; nebo b) odvětví národního hospodářství, které zajišťuje a uskutečňuje přemísťování osob a věcí.“ (dle ČSN 01 8500 cit. in Adamec a kol. 2005, s. 18) Dopravu je třeba odlišovat od přepravy – přeprava je „přemístění osob a věcí jako výsledek dopravy“ (Adamec a kol. 2005, s. 18)

Individuální automobilová doprava – „Doprava, kterou vykonává osoba vlastním dopravním prostředkem nebo dopravním prostředkem, který používá pro vlastní nebo příležitostné cizí potřeby.“ (Adamec a kol. 2005, s. 18) Způsob dopravy charakteristický pro dojížděku suburbanů do zaměstnání a za službami. Kvůli svému životnímu stylu suburbaní často v domácnosti potřebují více než jeden osobní automobil.

Pražský region – vymezení území hl. m. Prahy a jejího zázemí dle ÚP VÚC PR (2006). Ačkoliv samotný ÚP VÚC PR řeší z administrativních důvodů pouze zázemí Prahy, je v této práci pod pojmem „Pražský region“ míněno celé území, včetně Prahy jako přirozeného centra. Pojem je třeba odlišovat od jiných vymezení – např. v publikaci Sociální geografie Pražského městského regionu (Ouředníček ed. 2006) se používá označení „Pražský městský region“ pro území, které zahrnuje pouze Prahu a okresy Praha–východ a Praha–západ.

Spádová oblast – sousloví se v této práci používá pro označení souborů obcí, pro něž je společné, že se na silnici I/2 dopravně napojují v úseku mezi dvěma určitými body pro celostátní sčítání dopravy. Více viz 3.3.

Stavební zákon – zákon č. 183/2006 Sb o územním plánování a stavebním řádu. Bývá označován jako nový stavební zákon, nahradil totiž předchozí „starý stavební“ zákon č. 50/1976 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Stádium vývoje – rozdělení stádií vývoje města (urbanizace, suburbanizace, desurbanizace, reurbanizace) podle teorie moderního urbánního rozvoje (van den Berg a kol. 1982)

Suburbanizace – „Proces stěhování rezidenčních, komerčních a dalších funkcí z jádrového města do jeho zázemí; jinak také stěhování obyvatelstva a jeho aktivit z jádra do zázemí. Suburbanizace je součástí (jednou z forem) suburbaního rozvoje.“ (Webový portál Suburbanizace.cz, staženo 18. 5. 2010 z www.suburbanizace.cz). Více k diskusi tohoto pojmu viz např. Ouředníček (2002). Rozlišovat lze např. komerční a rezidenční suburbanizaci. V této práci je sledována suburbanizace rezidenční.

Suburbanti – obyvatelé nové zástavby, kteří se ve srovnání s původními obyvateli zázemí města vyznačují odlišným sociálním a ekonomickým statutem, což souvisí s jejich odlišným životním stylem. Tento životní styl je úzce spjatý trávením velké části dne ve městě (viz např. Novák 2004), zatímco v suburbii v zázemí města dotyční tráví zejména noc.

Suburbium – „V současnosti je vnímáno jako samostatné sídlo mimo intravilán (kompaktní zástavbu) jádrového města. „ (Webový portál Suburbanizace.cz, staženo 18. 5. 2010 z www.suburbanizace.cz) Také Ouředníček (2002) tento pojem odlišuje od pojmu „předměstí“. Zatímco předměstí je součástí souvisle zastavěné plochy města, suburbium je od zastavěného území prostorově odděleno.

Veřejná hromadná doprava (VHD) – „Doprava pro cizí potřeby provozovaná k uspokojování obecných přepravních potřeb a přístupná pro každého podle předem vyhlášených podmínek.“ (Adamec a kol. 2005, s. 18) V této práci je VHD často vnímaná jako protiklad k IAD, lépe řečeno jako vhodnější varianta vůči IAD. Vzhledem k hromadnému charakteru totiž v průměru na 1 cestujícího zatěžuje dopravní infrastrukturu méně než IAD.

Označení VHD není zcela přesné, vhodnější by bylo pouze hromadná doprava, neboť i soukromé formy hromadné dopravy (firemní autobusy) mohou znamenat menší zatížení infrastruktury při dojížděcí do zaměstnání.

Územní plánování - „trvalá, soustavná a komplexní činnost orgánů územního plánování a stavebních úřadů, zaměřená na naplňování cílů a úkolů územního plánování, za použití jeho základních nástrojů, kterými jsou územně plánovací podklady, územně-plánovací dokumentace a územní rozhodnutí.“ (Obec a územní plánování 2008, s. 1)

Územně-plánovací dokumentace – jeden z nástrojů územního plánování. Jako ÚPD se označují dokumenty územního rozvoje na krajské (regionální) a městské či obecní (lokální) úrovni veřejné správy, tedy: zásady územního rozvoje kraje (dříve územní plán velkého územního celku), územní plán obce (dříve územní plán sídelního útvaru) a regulační plán. Mezi ÚPD nepatří Politika územního rozvoje ČR.

Zájmové území – není-li specifikováno jinak, je tímto míněno zájmové území této práce, tedy soubor obcí zachycený např. na obr. 2.

2. Teoretický kontext

Teoretické zarámování práce se věnuje dvěma hlavním tématům – vlivu suburbanizace na dopravu a kompetencím územního plánování. Suburbanizace je zde zařazena do historického kontextu s naznačením budoucího vývoje. Dále je nastíněno sepětí procesu suburbanizace s osobním automobilem a naznačena negativa, která tento vztah přináší. Mezi negativními dopady suburbanizace dominují dopravní problémy, obzvláště pak dopravní zácpy (kongesce). Jednu z vhodných možností, jak dopravním problémům čelit, představuje územní plánování. Zvrácení či zastavení nežádoucích vývojových trendů, naznačených v úvodní části kapitoly, se bez nástrojů územního plánování nemůže obejít. Jelikož jsou územní plány zpracovávány na různých řádovostních úrovních, je třeba rozlišovat jejich kompetence a územní rozvoj vzájemně koordinovat. Závěr teoretické části se zabývá tím, jaké nástroje územního plánování problematiku suburbanizace a dopravy řeší.

2.1. Teorie moderního urbánního vývoje

Suburbanizace je jedním ze stádií tzv. teorie moderního urbánního rozvoje, někdy také označované jako teorie stádií vývoje měst (van den Berg a kol. 1982). Autoři této teorie předpokládají, že existuje závislost mezi stádiem vývoje městského systému a změnami jeho funkční prostorové struktury. Rozlišují přitom tři až čtyři základní stádia vývoje městského regionu v posloupnosti: urbanizace – suburbanizace – desurbanizace (kontraurbanizace) – reurbanizace. V teorii se hovoří o tom, že „se určité cykly vždy opakují u všech případů urbánního rozvoje; nejprve se objeví v inovativních centrech a potom se rozšiřují do zbytku světa.“ (Schmeidler, 2003, s. 26) Právě Schmeidler použil ve svém příspěvku teorii moderního urbánního rozvoje k objasnění změn v rozvoji dopravních sítí. To je logické, neboť již sami autoři teorie hovoří o tom, že „současné urbánní scéně dominují dopravní problémy a právě jejich vyřešením je třeba začít v boji proti úpadku měst“ (van den Berg a kol. 1982, s. 44)

S tímto tvrzením se plně ztotožňuje i Marshall (2000), který vnímá města a jejich fungování až v duchu jakéhosi „dopravního determinismu“. V předmluvě své publikace Marshall uvádí, že „struktura lidského osídlení spočívá na třech pilířích – politice, ekonomice a dopravě.“ (Marshall, 2000, s. x) Právě dopravu přitom autor akcentuje nejvíce, což je patrné mimo jiné z teze, že „doprava determinuje podobu míst.“ (Marshall, 2000, s. xi) K těmto zajímavým myšlenkám se hodí dodat jednu poznámku. Podrobnější četba publikace čtenáři odhalí, že Marshall si pod pojmem „transportation“ představuje také dopravní nebo spíše geografickou polohu a nikoliv jen dopravní zařízení a cesty jako takové. Takováto interpretace je nasnadě, neboť redukce faktorů vytvářejících lidské osídlení na politiku, ekonomiku a dopravu může vyvolávat rozpaky.

Samotní tvůrci teorie moderního urbánního rozvoje (van den Berg a kol. 1982, s. 26) doslova uvádějí, že: „prostorová podoba města je do velké míry determinována dopravní dostupností. ... S vývojem technologií v dopravě dochází k prostorovému vývinu měst.“ Barrett (1996, s. 171) zase ve svém příspěvku píše: „Podoba našich měst do velké míry odráží dopravní technologie, které byly dominantní v různých fázích urbánního vývoje.“ Z toho je možné vydedukovat, že existuje nejen souvislost mezi stádiem vývoje městského systému a změnami jeho funkční prostorové struktury, ale i souvislost mezi nimi a dominantním dopravním módem či technologií. Pro stádium „urbanizace“ je charakteristická např. pěší doprava a povozy tažené hospodářskými zvířaty, pro stádium „suburbanizace“ zase osobní automobil. Kolejová trakce (vlak, tramvaj) dominovala počáteční fázi suburbanizace a tuto roli by mohla mít i v budoucnu při reurbanizaci. Co se dopravních technologií jako

souvisejících nebo dokonce podmiňujících faktorů týče, je třeba důsledně rozlišovat mezi stádiem urbánního vývoje a urbanistickou strukturou. Zatímco pro urbanistickou strukturu města může být dopravní technologie (či mód) podmiňujícím faktorem a souvislost je zde zřejmá, pro vývojová stádia urbánního systému tomu tak není. Stádia jsou totiž podmíněna složitými společensko-ekonomickými změnami a dopravní technologie v nich vystupují pouze jako nástroje nebo prostředky – které se mohou otisknout do urbanistické struktury, charakteristické pro určité stádium. Podobně se vyjadřuje i Hayden, když říká (Hayden 2003, s. 23): „Suburbánní vývoj nezpůsobila žádná z nových dopravních technologií. Dopravní technologie pouze umožnily ... rozšířit dopravní linky mimo území města do odlehlých území za účelem zefektivnění investic do půdy.“

2.1.1. Urbanizace

První stádium urbánního vývoje označují van den Berg a kol. (1982) jako urbanizaci. Během ní dochází k růstu měst vlivem absorpce přebytečných pracovních sil na venkově. Město se tak rozrůstá o nové obytné čtvrtě postavené v blízkosti továren, a to z důvodu snadné pěší dostupnosti. Postupně se vytvářejí sítě veřejné infrastruktury, rozvíjí se železnice. Van den Berg a kol. (1982) právě v kontextu tohoto stádia vyzdvihují roli dopravy – a železnice obzvláště – na formování měst. „S příchodem železnice a tramvají se dalo cestovat na delší vzdálenosti, města se rozrůstala podél kolejí a kolem stanic.“ (van den Berg a kol. 1982, s. 26) Podle těchto autorů byl rozvoj železnic podporován i díky jejich geopolitickému významu při poválečných událostech. „Na rozdíl od železnice nebyl systém silnic celkově příliš kvalitní. Koně jako tažná zvířata stále představovali hlavní pohon v silniční dopravě, motorismus byl záležitostí budoucnosti.“ (van den Berg a kol. 1982, s. 28)

Existují ale výjimky. Počátek stádia urbanizace situují van den Berg a kol. (1982) do 19. stol., v některých státech (zejména ve střední a východní Evropě) však podle nich došlo k časovému posunu, takže stádium začalo až po druhé světové válce. V té době už bylo používání spalovacího motoru v osobních automobilech běžné, takže rozvojové osy pro města představovaly i silnice. Další odlišností je, že města ve střední a východní Evropě neposkytovala dostatek bytů pro zaměstnance průmyslových podniků. Ti proto museli do měst denně dojíždět z okolních oblastí (často venkovského charakteru), což mělo za následek vznik nadstandardně rozvinuté sítě veřejné dopravy. Výsledkem urbanizace je tzv. „radiokoncentrické město – městská aglomerace ve tvaru hvězdy, jejíž ramena se protahují ve tvaru komunikací.“ (Schmeidler 2003, s. 26)

2.1.2. Suburbanizace

Město nadále roste, v městské společnosti se ovšem odehrává důležitá změna – obyvatelé kladou větší důraz na kvalitu bydlení a pohodlí, za něž vydávají objemnější finanční prostředky. Bydlení za hranicemi města je více poptávané a může si ho dovolit větší část obyvatel než dříve. Posun v prioritách obyvatel a zvýšení životní úrovně se tak promítá do prostorové podoby města. Významně k tomu přispívá rozvoj dopravních technologií. Někdy se počátky suburbanizace spojují s tramvajemi a železnicí (Hayden 2003), avšak van den Berg a kol. (1982) tento růst měst podél železničních tratí a zastávek vnímají jako součást prvního stádia vývoje. Druhé stádium se podle nich časově kryje s nástupem motorismu. Bez ohledu na dominantní dopravní mód dochází k prostorové expanzi města a změnám i v jeho funkční prostorové struktuře. To vede ke zvýšení poptávky po dopravě a následně vyvolává další rozvoj dopravní infrastruktury. Právě skrze výstavbu infrastruktury může podle van den

Berg a kol. (1982, s. 30) veřejný sektor urbánní růst korigovat: „Skrze výstavbu infrastruktury a poskytování některých služeb v dopravě může vláda kontrolovat, případně podpořit některé tendence prostorového růstu.“ S tím polemizuje ve svém příspěvku Schmeidler, jenž komentuje výslednou situaci takto: „Podél výpadovek zase vznikla takřka samovolně nákupní centra a dálnice jsou lemované desítkami kilometrů plechových montážních hal, skladišť a prodejen. Města se tak chaoticky rozšiřují na účet zemědělsky využívané krajiny, což opět zvyšuje tlak na neekologickou intenzifikaci zemědělské výroby.“ (Schmeidler 2003, s. 27) Rozpor mezi úvahou van den Bergova kolektivu a praktickými zkušenostmi Schmeidlera ovšem pramení zejména z fungování veřejného sektoru v různých státech Evropy, tedy ze záležitostí, které nemají se samotnou teorií moderního urbánního rozvoje, co do činění. Koordinaci rozvoje městského regionu se věnuje podkapitola 2.4.2.

I v postsocialistických státech střední a východní Evropy se odehrávají změny v prostorovém růstu městských aglomerací. „Zatímco dříve se aglomerace rozvíjely podél hlavních dopravních tahů, nyní dochází k vyplňování volných prostor mezi růstovými zónami, a to díky tomu, že individuální automobilová doprava zvýšila mobilitu obyvatel. Aglomerace proto mění svůj tvar z hvězdice na jakousi velkou skvrnu rozlévající do všech směrů“ (van den Berg a kol, 1982, s. 33). Intenzita dopravy roste.

2.1.3. Desurbanizace a reurbanizace

Desurbanizaci a reurbanizaci lze chápat jako další dvě po sobě následující stádia urbánního vývoje, nebo jako dvě alternativy třetí fáze. Desurbanizace svým charakterem navazuje na předchozí stádium suburbanizace, nicméně intenzita dopravy při ní roste natolik, že městský region sužují vážné dopravní problémy. Dopravní dostupnost v městském regionu se zhoršuje. Van den Berg a kol. (1982) popisují další vývoj tak, že i přes snahu dopravní problémy řešit – budováním nových komunikací na úkor starých rezidenčních čtvrtí, zvyšováním kapacity silnic a podporou VHD – dochází k úbytku obyvatel ve městě a relokaci průmyslu a služeb. Původní město (resp. jádro městského regionu) ztrácí své funkce. Schmeidler (2003) na tomto stádiu zdůrazňuje citelné zhoršení životního prostředí, a to zejména vlivem rostoucí automobilizace.

Reurbanizaci lze považovat za stádium uměle vyvolané – na jejím nastolení se zásadním způsobem podílí veřejný sektor (místní samosprávy i centrální vlády). Je totiž v jeho zájmu zastavit úpadek měst, typický pro desurbanizaci. „V západní Evropě se místní i centrální vládní orgány pokusily zvrátit vývoj ve velkých městech a rehabilitovat trh s nemovitostmi, oživit centrum města, vyřešit dopravní situaci, vytvořit pěší zóny a zkvalitnit sociální infrastrukturu.“ (van den Berg a kol. 1982, s. 40) Cílem reurbanizace je příliv nových obyvatel do centra města. Autoři teorie moderního urbánního vývoje přitom vnímají jako nejdůležitější odstranění dopravních problémů. Schmeidler se s tím ztotožňuje a situaci vystihuje takto: „Znovudobytá města omezila individuální automobilovou dopravu, podpořila a rozvinula hromadnou dopravu, zlepšila životní prostředí a hlavně dala přednost člověku před automobilem.“ (Schmeidler 2003, s. 28)

2.1.4. Diskuze teorie

Zatímco první dvě stádia teorie moderního urbánního rozvoje nebývají obvykle zpochybňována, ohledně desurbanizace a reurbanizace lze vnést několik námitek. Např. Hampl (2005) ve své publikaci, sledující změny v systému osídlení v ČR, stádium desurbanizace (resp. kontraurbanizace) odmítá. Podle Hampla koncentrační proces – byť v

odlišné, kvalitativně vyšší, podobě – stále pokračuje: „... relativní stabilizace úrovně územní koncentrace ‚bydlení‘ neznamená zpomalení dynamiky rozvoje, nýbrž pouze kvalitativní proměnu forem tohoto rozvoje – transformace koncentrace jevů na koncentraci vztahů, funkční diferenciaci koncentračního procesu atd.“ (Hampl 2005, s. 28) Z toho lze vyvodit, že podle Hampla není nutné obávat se úpadku měst v budoucnosti a snažit se ho oddálit opatřeními podporujícími reurbanizaci. Podporovat reurbanizaci nedoporučuje ani Andrlé, podle nějž je současný vývoj pevně nastolen a zvrátit jej nelze: „Zdá se, že nelze počítat s revitalizací městských center. Nutno naopak počítat s pokračující suburbanizací sídelní sítě, zejména v blízkosti velkých měst.“ (Andrlé 2000a, s. 48) Tentýž názor má i Hnilička, který se domnívá, že suburbanizace bude pokračovat a s případným zvýšením životní úrovně obyvatel ještě nabude na objemu: „Důvodem, proč v rodinných domech zatím nebydlí většina lidí, je zjednodušeně řečeno jeho finanční nedostupnost. Čím bohatší však společnost bude, tím více snů o rodinném domě se stane skutečností.“ (Hnilička 2005, s. 25)

Je zajímavé, že jak Hampl, tak Andrlé víceméně odmítají snahu veřejného sektoru o reurbanizaci, mají k tomu nicméně odlišné důvody. Zatímco Hampl (2005) je na základě obsáhlého empirického výzkumu přesvědčen, že koncentrační tendence do měst pokračují, Andrlé (2000a) naopak považuje suburbanizaci za důkaz dekoncentrace, které nelze zabránit. V tom není jediný, Marshall se ve své publikaci zmiňuje o tom, že „před příchodem automobilu, resp. éry dálnic, bylo esenciální úlohou měst zachovávat všechno pohromadě. Město bylo centripetální.“ (Marshall 2000, s. 43) V dnešní době je tomu podle něj naopak a město je centrifugální.

Odlišné názory na to, zda je pro současná města typický koncentrační nebo dekoncentrační proces, představují do určité míry paralelu k van den Bergovým dvěma alternativám třetího vývojového stádia měst – desurbanizaci a reurbanizaci. Zdánlivě jasné dekoncentrační tendence (rezidenční suburbanizace) v bydlení – jednom z parciálních subsystémů – nemusí nutně reprezentovat skutečný vývoj celého sociálně-geografického systému, zkoumaného a popisovaného Hamplem (2005). Zatímco teoretici urbánního vývoje vnímají rezidenční funkci města (resp. její fyzickou stránku, tedy obytnou zástavbu) jako velmi podstatou a reprezentativní, pro Hampla představuje bydlení funkci, která ztrácí vypovídací hodnotu o vývoji celého města. Aktivita, reprezentující skutečné tendence v postindustriálním vývoji měst, vycházejí podle něj zejména z kvartérního sektoru ekonomiky.

Opominutý by neměl být ani pohled na suburbanizaci jako kontinuální sociální proces. Namísto čtyř stádií urbánního vývoje, jak je definují van den Berg a kol. (1982), existují pouze cyklicky se opakující fáze převažujícího odlivu obyvatel z centra města do jeho zázemí. Jednotlivé fáze přitom mají různé společenské příčiny a tím pádem i různé faktory, které rozvoj suburbánní zástavby podporují nebo brzdí (bariéry rozvoje). I zde se role dopravy změnila z faktoru podporujícího rozvoj na bariéru rozvoje. Např. Jiří Musil zmiňuje (Janata 2009) cykličnost ve střídání suburbanizace a reurbanizace. Ouředníček (2002, s. 53) uvádí: „Suburbanizace je jedním z procesů vývoje měst – urbanizace. V rámci urbanizace se jedná zřejmě o jeden z druhů a nikoliv časově omezených stádií ve vývoji měst.“ V tomtéž článku se autor vyrovnává i s problémem (de)koncentračních tendencí (Ouředníček 2002, s. 45) „Převládání koncentrace nebo dekoncentrace obyvatelstva je podmíněno celou řadou politických, sociálních a demografických podmínek ve společnosti a jejich lokálním dopadem na konkrétní prostředí města. Na urbanizaci a suburbanizaci je lépe nahlížet jako na druhy vývoje města, které se uplatňují v závislosti na zmíněných podmínkách ve společnosti.“ To, co van den Berg a kol. (1982) vnímají jako charakteristické stádium vývoje, následované odlišnými stádii, tedy jiní autoři považují za jednu z výrazných fází dlouhodobého a kontinuálního procesu suburbanizace.

Diskuzi lze uzavřít tak, že v případě bydlení lze v budoucnosti počítat spíše s pokračujícím odlivem obyvatel z center na okraj měst a tedy dalším zhoršováním dopravní

situace v příměstském území. Na následující vývoj existují odlišné názory. Podle van den Berga a kol. (1982) dojde bez žádoucích intervencí k dekoncentraci i dalších funkcí města a úpadku jádra městského regionu. Odlišný scénář budoucího vývoje vychází z myšlenek Hampla (2005) – k dekoncentraci vyspělých aktivit (např. kvartérní sektor ekonomiky) z jádra města do jeho zázemí nebo zcela mimo něj nedojde. Vzhledem k závislosti obyvatel na těchto funkcích v centru města přinese pokračující rozvoj suburbánní výstavby další zvýšení intenzit dopravy. Dopravní situace se tak stane natolik závažnou bariérou, že další suburbánní rozvoj utlumí.

Oběma alternativám je společné, že se doprava v jistém okamžiku stává bariérou dalšího rozvoje. Rozdíl zdánlivě spočívá v nutnosti intervence – lze se ovšem domnívat, že umělého zásahu je třeba u obou možných variant budoucího vývoje (pokračující dekoncentrace i samovolný útlum dekoncentrace). U druhé varianty totiž existuje časová prodleva. Než dojde k samovolnému útlumu, bude rozvoj dále pokračovat, což sebou ponese zbytečnou zátěž pro životní prostředí (např. v podobě nevyužitých zasíťovaných pozemků). Do vývoje je proto třeba zasáhnout ihned, jakmile je objektivní bariéra rozvoje identifikována – s možnými následky pasivního přístupu se nelze smířit.

2.2. Suburbanizace a individuální automobilová doprava

Teorie moderního urbánního rozvoje naznačuje souvislosti mezi jednotlivými stádii a změnami, které se odehrávají v rámci dopravního systému. Již v části 2.1. bylo diskutováno, že tyto souvislosti se týkají spíše urbanistické struktury, kterou doprava může částečně podmínit, než samotných vývojových stádií, která jsou podmíněna složitějšími změnami ve společnosti. Během urbanizace doprava umožnila žádoucí růst a vývoj podél hlavních dopravních os, v průběhu suburbanizace pomáhá vytvářet rozvolněnou zástavbu rodinných domků na okrajích měst, avšak její role začíná být pro město dvojsečná. Nakonec se doprava s příchodem desurbanizace mění na bariéru, podporuje úpadek zejména vnitřních částí měst a její fungování je nutné přehodnotit.

Už během suburbanizace ovšem dochází ke vzniku výrazné zpětné vazby a vznikající sídelní struktura ovlivňuje dopravu. „Zatímco v raných fázích rozvoje metropolitních území umožnily zvyšující se kapacita a rychlost osobní přepravy rozvoj bydlení v zázemí měst, dnes doprava a dopravní situace naopak představují jeden z nejproblémovějších aspektů suburbanizace.“ (Novák 2008, s. 56) Proto lze hovořit jak o vlivu dopravy na suburbanizaci, resp. urbanistickou strukturu charakteristickou pro vývojové stádium suburbanizace, tak o vlivu suburbanizace a s ní souvisejících procesů na dopravu.

Dopravou je v případě rezidenční suburbanizace míněna zejména individuální automobilová doprava (IAD), uskutečňovaná především osobními automobily. O jejich vztahu k suburbanizaci, resp. suburbánní výstavbě píše Pucher a Lefevre toto: „Stejně jako automobil podpořil suburbanizaci, tak i suburbanizace podpořila ještě vyšší používání automobilu, jelikož výstavbu s nízkou hustotou osídlení není možné efektivně obsloužit veřejnou dopravou.“ (Pucher, Lefevre 1996, s. 175) Právě vysoký stupeň automobilizace nových obyvatel suburbií je příčinou řady vznikajících dopravních problémů.

Velký kritik suburbánní výstavby – Pavel Hnilička – se snaží tento fakt vnímat objektivně: „Znakem suburbií je osobní automobil, který se stal absolutní životní nutností.“ (Hnilička 2005, s. 29) Taktéž se vyjadřuje i Schmeidler: „Forma nízkopodlažního suburbánního rozvoje vyžaduje užívání automobilů k dosažení prakticky všeho. Dokonce i takové aktivity, jakými jsou odesílání dopisů a nákup základních životních potřeb, budou vyžadovat vlastnictví vozu.“ (Schmeidler 2005, s. 18) Struktura nové suburbánní zástavby je totiž natolik rozvolněná, že nedochází k vytvoření dostatečné poptávky po službách přímo v

místě. Je to ostatně podobné jako zmiňovaný problém u poptávky po VHD. Urbanistická struktura nových suburbánních sídlišť činí fungování některých služeb, popř. VHD neefektivní, tudíž je jejich nabídka omezená. Mnoho nových obyvatel suburbií proto nemá jinou možnost než nasednout do svého vozu pokaždé, když doma něco dojde nebo se potřebují někam přepravit. Pravdou nicméně je, že důvodem vlastnictví a častého používání osobního automobilu je ve velké míře i životní styl nových obyvatel a nikoliv jen rozvolněná struktura nové suburbánní výstavby. Toho si všímá Novák (2008, s. 58-59): „Zřetelná dominance osobního automobilu je důsledkem jak objektivních překážek v každodenním životě obyvatel (větší vzdálenost místa bydliště od místa pracoviště), tak omezené nabídky veřejné dopravy. Důležitou roli hraje také životní styl.“ Ještě přesněji snad význam automobilu vystihují Pucher a Lefevre (1996, s. 144): „Auto jednoduše není jen dopravní mód, je to důležitý symbol sociálního statusu.“

Zkušenosti a pohled výše citovaných autorů ze Spojených států představují cennou výpověď o situaci v pokročilém stupni suburbanizace. Podmínky ve Spojených státech se ovšem od těch evropských, potažmo českých, podstatně liší. Suburbia ve Spojených státech jsou excesivní podobou nízkopodlažní zástavby. Výrazně jiné (než v Evropě) jsou zde hustoty osídlení v suburbiích, odvislé od urbanistické struktury zástavby, odlišné je využívání VHD (Urbánková, Ouředníček 2002, s. 82 nebo Pucher, Lefevre 1996). Marshall v této souvislosti užívá termín „Eurosprawl“ (Marshall 2000, s. 92) jako narážku na mnohem hustější suburbánní sídelní (urbanistickou) strukturu v Evropě ve srovnání s americkým „urban sprawl“ (viz např. Jackson 2002). Situace Prahy je odlišná i od států západní Evropy. Totalitní režimy v bývalých socialistických státech podporovaly VHD, takže kapacita silniční a dálniční sítě odpovídala a někde ještě dodnes odpovídá dominantní roli VHD namísto IAD.

2.2.1. Negativní vliv suburbanizace na dopravu

Důsledky suburbanizačního procesu jsou vnímány negativně i pozitivně. Toto hodnocení pochopitelně ovlivňují postavení aktérů ve společnosti, jejich subjektivní zkušenosti a další faktory. Opomenout nelze časové hledisko. Co je nyní vnímáno – třeba i většinou společností nebo odborné veřejností – negativně, může se s časovým odstupem změnit v kladně vnímanou záležitost.

V oblasti dopravy ovšem negativní hodnocení suburbanizace, zejména mezi odbornou veřejností převažuje (Hnilička 2005, Marshall 2000). Vysoký stupeň automobilizace a značná mobilita nových obyvatel předměstí způsobují nezanedbatelný nárůst intenzity dopravy na silnicích mezi centrem města a jeho zázemím (Novák 2008). Zvýšená intenzita dopravy sebou pak přináší mnohé závažné problémy, odvíjející se zejména od nedostatečné kapacity některých silnic nebo jejich úseků. Novák (2008, s. 59) vyjmenovává tato negativa:

- „hluk a znečištění okolí přetížených komunikací, ... ,
- omezení a ohrožení pohybu pěších při přecházení či cestě podél přetížených dopravních komunikací,
- časté dopravní zácpy a časové ztráty,
- zvýšení počtu dopravních nehod a s ním spojené zranění osob a poškození majetku.“

Také Schmeidler (2005, s. 18-19) se snaží postihnout hlavní dopravní problémy, které sebou suburbanizace přináší:

- zvýšené náklady na údržbu silniční (a technické) infrastruktury v rozvolněné nízkopodlažní zástavbě,

- omezená mobilita těch obyvatel suburbii, kteří nemohou řídit,
- neúmyslná zranění a materiální škody,
- dopravní zácpy (vedou k časovým ztrátám a snížení produktivity),
- záběr kvalitní zemědělské půdy (nutný pro vybudování nové silniční infrastruktury),
- další narušení životního prostředí.

Obdobný výčet problémů v dopravě, souvisejících se suburbanizací, lze sestavit i z citací Hniličky (2005, s. 11) a Puchera s Lefévrem (1996, s. 150):

- rozšiřování a přestavby stávající komunikační sítě, kvůli zvýšené intenzitě provozu na nich,
- dopravní zácpy,
- znečištění ovzduší,
- spotřeba energie.

Negativní dopady na efektivitu dopravy identifikuje i studie The Costs of Sprawl (TCRP 1998, 2002, cit. v Urbánková, Ouředníček 2006, s. 81-82):

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

Ačkoliv lze všechny tyto problémy označit za faktory podporující nástup stádia desurbanizace, dopravní zácpy (kongesce) mezi nimi mají zvláštní postavení. Právě ony jsou problémem, s nímž se obyvatelé suburbii setkávají nejčastěji (téměř denně), a vnímají je tedy velmi intenzivně. Kongesce mají vliv i na potenciální obyvatele suburbii. Člověk, uvažující o přestěhování do zázemí města, se nezajímá o to, kde je méně uhlovodíků v ovzduší nebo o statistiku dopravních nehod, avšak bude ho zajímat, jak dlouho mu trvá cesta do centra města. Na jeho rozhodnutí bude mít ze všech výše uvedených faktorů největší vliv pravidelná kongesce a z ní vyplývající časové ztráty.

Spousta lidí si samozřejmě problém dopravních kongescí nepřipustí nebo je od koupě vlastního domu v zázemí města neodradí. Přesto lze předpokládat, že když van den Berg a kol. (1982) hovoří v souvislosti s nástupem desurbanizace o dopravním problémem, náleží mezi ty nejzávažnější dopravní kongesce. Právě ony představují díky frekvenci výskytu a citelnému dopadu na dojíždějící obyvatele největší bariéru dalšího rozvoje města a jeho zázemí (předměstí i suburbii). Novák (2008, s. 60) doslova píše: „Všudypřítomné dopravní zácpy dnes představují významný limit dalšího rozvoje největších městských regionů.“ Navíc zácpy samotné mohou způsobovat i některé ostatní problémy (znečištění ovzduší, zvýšená spotřeba energie, omezení a ohrožení pohybu pěších), zatímco naopak tomu není. Všimá si toho i Al-Mosaind (1998, s. 266), jenž zdůrazňuje dopad kongescí na přírodní prostředí, ekonomiku a kvalitu života (zpoždění, časové ztráty).

2.2.2. Dopravní zácpa (kongesce)

Adamec a kol. (2005, s 18) definují kongesci jako „Nahromadění vozidel v dopravním

proudu vyvolané zastavováním vozidel v jeho přední části při velké hustotě dopravního proudu, když jejich rychlost klesá k nule.“ Pucher a Lefevre (1996, s. 24) popisují dopravní zácpu jako rozdíl mezi poptávkou a nabídkou. V Dictionary of Human Geography (2000, s. 86) je kongesce charakterizována jako jev, vyskytující se tam, „...kde stávající využití zařízení převyšuje nosnou kapacitu.“ Dále se uvádí (Dictionary of Human Geography 2000, s. 86), že kongesce „často vytváří dodatečné náklady na jedince i celou společnost...“ Z definice je patrné, že autor (geograf) si všímá i dopadu kongesce na sociální prostředí a nevnímá ji dopravně-inženýrským pohledem jako nestabilní pohyb dopravního proudu. Ledvinová (2008, s. 72) kongesci zjednodušeně definuje jako stav, kdy je intenzita provozu na komunikaci vyšší než její kapacita. Kongesce je tedy možné předpokládat tam, kde intenzita dopravy dosahuje či spíše přesahuje normovanou kapacitu komunikace. Srovnávat intenzity dopravy uváděné např. ve sčítání dopravy s normovanou kapacitou komunikace není přesné. Hodnoty ze sčítání dopravy jsou tzv. ročním průměrem denních intenzit (RPDI), přičemž pro tvorbu kongescí je podstatná aktuální intenzita dopravy, odrážející denní variace intenzity dopravy. Stanovení kapacity komunikace také naráží na některá úskalí.

Ohledně kapacity uvádí Kočárková a kol. (2004, s. 17) toto: „Obecně platí, že kapacita komunikace, komunikační sítě je dána kapacitou jejich elementů, tj. kapacitou křižovatek (obvykle rozhodující) a kapacitou mezikřižovatek úseků.“ Kapacita křižovatek je navrhována tak, aby odpovídala tzv. padesáté rázové hodinové intenzitě dopravy, tzn. intenzitě dopravy, která je překročena pouze 50 hodin v roce, více viz např. Martolos a kol. (2006).

K normované kapacitě lze uvést ještě jeden zajímavý příspěvek. Prokeš (2001) odmítá kvůli zastaralým předpokladům české normy a navrhuje alternativní údaje, americko-kanadskou příručku Highway Capacity Manual. Podle ní je kapacita silnic mnohem vyšší, než předpokládají české normy. Prokeš např. uvádí: „Ve městech západní Evropy je pro dimenzování městských komunikací běžně používána hodnota 1200 – 1400 vozidel na hodinu a pruh, což standardním přepočtem činí opět cca 30 000 vozidel za 24 hod. Pro podobné intenzity jsou v našich poměrech vyžadovány čtyřpruhové komunikace.“ (Prokeš 2001, s. 18)

Zcela přesně kapacitu definuje Kočárková a kol. (2004, s. 18) jako „...maximální počet vozidel, která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných podmínek.“ Z toho odvozuje, že kapacita není pouze jedna, ale skutečná aktuální kapacita komunikace závisí na mnoha faktorech, např. i na tom, zda právě prší, nebo je vozovka suchá. Dále zdůrazňuje skutečnost, že kapacita souvisí s komfortem pohybu dopravního proudu. Tento komfort je vyjadřován pomocí tzv. úrovně kvality dopravy na šestistupňové škále A – F. Stupeň E je popsán jako stav, kdy je dosažena kapacita trasy, vozidla se pohybují v kolonách, dochází ke značnému snížení cestovní rychlosti a provoz kolísá mezi stabilitou a nestabilitou (hrozí zhroucení dopravy). Stupeň F je charakterizován takto: „Trasa je přetížena. Přijíždějící intenzita dopravy je vyšší než kapacita. Doprava se hroutí, tzn. dochází k zastavení a ke kongescím, které se střídají s provozem charakteru Stop-and-go (popojíždění). Tato situace se vyřeší teprve po zřetelném snížení dopravní poptávky.“ (Kočárková a kol. 2004, s. 20) Stupeň F přitom autoři vymezují pomocí hustoty dopravy jako více než 40 vozidel na kilometr komunikace, nikoliv pomocí intenzity a kapacity. Je tedy třeba mít na paměti, že poměr mezi kapacitou a intenzitou dopravy je pouze orientační a tvorbu kongescí v reálném provozu je lepší sledovat na základě hustoty dopravy.

Pravidelné dopravní kongesce jsou v současnosti charakteristické pro velká města a jejich zázemí. Často se tak děje během dopravních špiček, tedy denních období, kdy je intenzita dopravy nejvyšší. Určitou představu o denních variacích intenzity dopravy v zázemí Prahy si lze udělat např. z diplomové práce Nováka (2004), který sledoval pohyb obyvatel suburbii během dne. Zejména z grafického výstupu jeho výzkumu je patrné, že obyvatelé suburbii ráno cestují ve velmi podobnou dobu do jádra metropolitního regionu a večer opět v

podobném čase zpět.

Podle orientace komunikace, na níž dochází ke kongesci, lze rozlišit dva její základní typy: Prvním z nich je kongesce na radiálně orientovaných komunikacích – komunikacích směřující paprskovitě ze zázemí města do jeho centra. Na ně ústí komunikace nižšího řádu (přivodní). Podél obou typů se postupně rozvíjí suburbánní zástavba, která generuje nárůst intenzity dopravy. Hlavní radiální komunikace pak během dopravních špiček nedokáže absorbovat dopravu z vedlejších komunikací (vysoké intenzity dopravy spolu s narušováním plynulého pohybu dopravního proudu) a vytváří se na ní kongesce.

Druhým typem jsou kongesce na tangenciálních komunikacích (Pucher a Lefevre 1996, s. 178). Ta může vznikat v prostředí polycentrické sídelní soustavy ve Spojených státech, což je případ z poněkud odlišných podmínek, než jsou ty evropské. Právě polycentričnost sídelní struktury stojí za tím, že dopravní proudy na hlavních radiálních tazích mezi hlavním centrem celé soustavy a zázemím ochably a naopak na objemu nabyly dopravní proudy na komunikacích spojujících vzájemně řádovostně nižší centra v sídelní struktuře.

Pokud by oba tyto typy měly být zařazeny do vývoje urbánních systémů podle van den Berga a kol. (1982), pak by kongesce na radiální komunikaci spadala do stádia suburbanizace, resp. té fáze, již dominuje suburbanizace rezidenční (tzn. pracovní příležitosti a služby se zatím do zázemí města nepřesunuly). Za těchto podmínek bude radiální komunikace představovat hlavní dopravní tepnu, kterou budou muset obyvatelé suburbii několikrát denně využívat.

Kongesce na radiálních komunikacích však mohou být obecně charakteristické pro bývalé socialistické státy ve střední a východní Evropě. Van den Berg a kol. (1982, s. 31) poukazují na to, že v těchto zemích došlo v šedesátých a sedmdesátých letech vlivem nedostatku bytů v metropolích k vytvoření stabilních vzorců VHD v zázemí měst. Příměstské komunikace zde byly i do budoucna koncipované na dopravu obyvatel hromadnými dopravními prostředky, takže nemohou bez problémů pojmout rostoucí objem IAD, vzniklý po pádu totalitních režimů.

Kongesce na tangenciální komunikaci odpovídá ze stádií urbánního vývoje desurbanizaci, zejména v pozdější její fázi. V metropolitním regionu dochází k relokaci průmyslu a služeb, což je jeden z důvodů, proč oslabují dopravní proudy na radiálních komunikacích. Dalším mohou být pokusy, jak zvrátit nepříznivou dopravní situaci (omezování vjezdu automobilů do centra apod.).

2.2.3. Omezování dopravních kongescí

Pravidelné kongesce nelze spojovat výhradně se suburbanizací. Konkrétních příčin, proč přestává kapacita komunikace stačit intenzitě provozu na ní, je více (růst přepravních výkonů, zvyšující se stupeň automobilizace). Stejně tak existuje i více možných způsobů, jak dopravní zácpy omezit. Uvedení konkrétních opatření do praxe závisí také na dalších faktorech, než jakými jsou samotné příčiny kongescí – zejména na politické vůli a odvaze tyto problémy řešit. V literatuře lze najít několik možných typologií opatření na omezování kongescí (resp. nadměrných intenzit dopravy). Verhetsel (2001) např. pro potřeby svojí studie rozlišovala opatření:

- územně-plánovací – omezování nové výstavby, přiblížení místa bydliště a pracoviště,
- infrastrukturní – budování nové silniční infrastruktury, rozvoj veřejné dopravy,
- regulační – regulace legislativního charakteru, např. omezení možností vjezdu a parkování nerezidentů do centra města, zavedení minimální obsazenosti vozidla atd.,
- finanční – regulace ekonomického charakteru, např. mýto, zvýšení daní na pohonné hmoty,

zvýšení další poplatků souvisejících s provozem vozidla.

Typologii opatření na redukci dopravních kongescí vytváří ve svém článku také Al-Mosaind (1998, s. 269). Ten se ovšem věnoval spíše popularitě jednotlivých opatření než jejich dopadům.

1) Opatření typu land-use:

- přemístění služeb do suburbánních čtvrtí,
- lokalizace velkých nákupních center ve větší vzdálenosti od dálnic.

2) Opatření v managementu dopravy:

- zavedení a posílení striktních regulačních pravidel,
- rychlejší odklizení dopravních nehod a nepojízdných vozidel,
- zavedení flexibilní pracovní doby a školní výuky.

3) Opatření posilující kapacitu dopravy:

- výstavba nových silnic a dálnic a rozšíření stávajících,
- zlepšení služeb veřejné dopravy.

4) Opatření ekonomického charakteru:

- zvýšení cen pohonných hmot,
- zpoplatnění vjezdu na komunikace trpící zácpami.

Novák (2008, s. 60) dělí typy nástrojů na zlepšení dopravní situace ve městech do dvou velkých skupin, přičemž z jeho výčtu je patrné, že vychází z českého prostředí:

- restriktivní opatření – zpoplatnění vjezdu do určitých částí města, omezení parkování v cílových oblastech, omezení automobilů ve prospěch VHD (vyhrazené pruhy pro autobusy, přednost VHD na světelně řízených křižovatkách),
- opatření, směřující k podpoře veřejné dopravy – integrace regionálních dopravců do systému městské a příměstské dopravy, zlepšení komfortu spojů, výstavba záchytných parkovišť u dopravních terminálů, výstavba úložišť jízdních kol u vlakových zastávek

V publikaci *Principy a pravidla územního plánování* (2006, s. C.7–2 – C.7–3) lze najít ještě podrobnější rozdělení regulačních (restriktivních) opatření. Jsou zde rozdělena na aktivní (různé poplatky za použití komunikací, parkovišť atd.) a pasivní (omezení kapacity komunikací a parkovišť).

Podstatnější než výčet možných opatření je jejich účinnost a také jejich silné a slabé stránky. Verhetsel (2001, s. 122) modelovala vývoj dopravy v Antverpách po zavedení jednotlivých opatření a došla k závěru, že největší účinek na zlepšení dopravní situace mají regulační a finanční opatření, zatímco územně-plánovací mají jen malý dopad. Je to způsobeno tím, že sledovala zejména krátkodobé efekty opatření (snížení intenzity provozu). Např. Goh (2002), popisující vývoj opatření v dopravě v Singapuru, k současně propracovanému systému mýta (tedy nástroji, jenž by podle Verhetsel evidentně spadal mezi ty nejučinnější) dodává, že i přes všechna pozitiva zůstává „velkou otázkou, zda je tento systém definitivním řešením dopravních kongescí v Singapuru.“ (Goh 2002, s. 34) Dopady na obyvatele nejsou veliké, takže postupem času bude nutné současné poplatky zvedat. To v důsledku omezí používání automobilu pouze u chudší části obyvatelstva. Takové řešení je tedy i nežádoucí, nejen časově omezené.

Cenný příspěvek Al-Mosainda (1998) přináší pohled veřejnosti na jednotlivá opatření.

Z výsledků šetření (Al-Mosaind 1998, s. 270) vyplývá, že dotazovaní by z výčtu nabízených opatření (viz výše) upřednostnili zvýšení kapacity komunikací a některá opatření z oblasti managementu dopravních proudů. Velmi odmítavě se naopak stavěli k opatřením ekonomického charakteru (zvýšení daně u pohonných hmot, zavedení mýta). Autor k výsledkům dodává, že podobný odpor veřejnosti k opatřením finančního rázu zdaleka není ojedinělým jevem (Cullinane 1992, cit. v Al-Mosaind 1998, s. 270). Negativní postoj veřejnosti samozřejmě bude reflektován politiky, kteří si – pokud to nebude nezbytně nutné – nebudou chtít nepopulárními opatřeními zneprátnit své voliče. Např. v Singapuru umožnila zavedení mýta až velmi silná role samosprávy a alarmující dopravní situace: „...v roce 1999 zde bylo registrováno 688 811 motorových vozidel. Pokud by všechna vyjela do ulic najednou, znamenalo by to, že na 5 m vozovky by v průměru připadlo 1,1 vozidla...“ (Goh 2002, s. 29) Zavedení restriktivních dopravních opatření, ať už v podobě omezení vjezdu do částí města nebo jeho zpoplatnění, je tedy možným řešením, ale nikoliv nejvhodnějším.

Ještě důrazněji se k volbě možných alternativ při řešení dopravních problémů vyjadřuje Schmeidler (2005, s. 17): „Restriktivní scénáře jsou odmítány.“ Schmeidler se v tomto příspěvku (2005) zabývá i dalšími možnostmi. Komentuje měnící se postoj k rozšiřování kapacit stávající sítě: „Dopravní politika se ... nezbytně mění z dosavadního přístupu „predict and provide“ na přístup řízení poptávky po dopravě (travel demand management)“ (Schmeidler 2005, s. 17) Toto konstatování potvrzují i Pucher a Lefevre, kteří rovněž zaznamenali posun v koncepci dopravních politik: „Namísto uspokojování rostoucí poptávky rozšiřováním nabídky začínají vlády přijímat politiky zaměřené na omezení poptávky, případně její převedení jinam.“ (Pucher, Lefevre 1996, s. 39) Novák v tomto kontextu píše o problému tzv. indukované dopravy (Novák 2008, s. 60), tedy jevu, kdy rozšíření kapacity paradoxně vytváří ještě vyšší (dříve potlačovanou) poptávku místo toho, aby došlo k uspokojení té stávající.

Z diskuze je patrné, že volba optimálních dopravních opatření je složitým úkolem. Odborníci odmítají infrastrukturní opatření v oblasti IAD (Pucher, Lefevre 1996, Schmeidler 2005, Novák 2008) a restriktivní nástroje (Schmeidler 2005). Veřejnost, resp. její část, se zase negativně staví vůči opatřením ekonomické povahy (Al-Mosaind 1998). Nástroje v oblasti územního plánování nejsou v krátkodobém časovém horizontu dostatečně efektivní (Verhetsel 2001). Z toho vyplývá, že by podpora měla směřovat především k rozvoji VHD, inteligentních dopravních systémů (telematika) a stimulaci nižších intenzit dopravy ve špičkách (flexibilní pracovní doba, školní výuka atd.). I přes tato zobecňující doporučení je třeba dbát na to, že při řešení dopravních problémů způsobených nárůstem automobilismu a suburbanizací v konkrétním území „...neexistuje žádný univerzálně využitelný postup.“ (Novák 2008, s. 60).

V případě Prahy a jejího zázemí lze upozornit ještě na význam teritoriálního aspektu celé problematiky. Dopravní kongesce a související negativní jevy vznikají na území obcí či městských částí, kterými dojíždějící obyvatelé pouze projíždí. Tyto samosprávné jednotky tedy trpí problémy, které jejich obyvatelé nezapříčinili. Zástupci lokální samosprávy proto mají velmi omezené možnosti, jak problém ovlivnit – bez spolupráce obcí a městských částí, které jsou výchozím a cílovým bodem vyjížděky za prací, nezmůžou téměř nic. Roli v tom hrají i rozdílné pravomoci a postavení starostů malých obcí, popř. městských částí a dominantního magistrátu hlavního města. Vhodná opatření na omezení dopravních kongescí by tak měla počítat i s teritoriálním aspektem.

2.3. Dopravní systém Pražského regionu

Marada (2006, s. 64) rozděluje dopravní svazky Prahy podle řádu na:

- globální (transkontinentální úroveň; zejména letecká a dálková silniční doprava),
- makroregionální (kontinentální úroveň; zejména letecká a dálková silniční doprava),
- mezoregionální (úroveň ČR; osobní i nákladní silniční i železniční doprava),
- mikroregionální (úroveň Prahy a jejího zázemí; MHD a IAD).

Do nejnižší úrovně Marada zahrnuje vnitroměstské vztahy i vztahy mezi Prahou a jejím zázemím, tedy vztahy, které by bylo možné dále rozdělit do dvou úrovní (tzn. rozlišit ještě lokální úroveň). Poznámka je důležitá pro určení řádovostní úrovně, do níž spadá každodenní dojíždka ze suburbii do centra Prahy.

Z pohledu zájmového území této práce, popř. jednotlivých obcí (podstatné je právě to, vůči jakému území chci dopravu vztahovat), je vhodné dopravu rozlišovat na (Kočárková 2004, s. 8):

- „tranzitní – zdroj i cíl má mimo uvažovanou oblast (dále se ještě dělí na průjezdnou a objízdnu)
- vnější – zdroj je buď vně území a cíl uvnitř (vnější cílová) nebo naopak (vnější zdrojová)
- vnitřní – zdroj i cíl leží uvnitř uvažované oblasti.“

Problém dopravy, vznikající dojíždkou nových obyvatel zázemí do centra města za prací a službami, se týká nárůstu vnější zdrojové dopravy. Její nárůst však může souviset i s rostoucí mobilitou původních obyvatel území a naopak suburbanizace může de facto generovat i všechny další složky dopravy: tranzitní v případě rezidenční suburbanizace za hranicemi zájmového území (v případě této práce marginální), vnější cílovou jako dojíždku obyvatel města do zázemí za prací (viz Urbánková, Ouředníček 2006, s. 87), vnitřní jako dojíždku za službami lokalizovaných přímo v zájmovém území.

Na mikroregionální úrovni lze rozlišovat např. mezi veřejnou (zejména hromadná – autobusová a železniční) a soukromou dopravou (především IAD). Poměr mezi nimi se pochopitelně různí v závislosti na specifických podmínkách (např. blízkost přímého železničního spojení), nicméně obecně roste podíl u IAD a klesá u veřejné hromadné dopravy (např. Schmeidler 2005). Ročenka dopravy v Praze sice uvádí, že po poklesu přepravních výkonů v devadesátých letech, přepravní výkony v posledních letech znovu rostou. Vzhledem k tomu, že v absolutních číslech roste i intenzita IAD, nelze předpokládat, že by se poměr mezi VHD a IAD začal znovu vyvíjet výrazně ve prospěch VHD. Marada sleduje ve svém příspěvku (2006) na mikroregionální úrovni tři hlavní témata, která jsou pro současný metropolitní region Prahy charakteristická: rozvoj IAD, obslužnost VHD a vybavení příměstské zóny automobily. Statisticky průkazný vztah mezi nárůstem počtu obyvatel a stupněm automobilizace v zázemí Prahy podle něj neexistuje (Marada 2006, s. 75), a proto alespoň dokumentuje nárůst intenzity dopravy na hranicích administrativního území hl. m. Prahy. Vztah mezi IAD a VHD Marada popisuje tak, že nárůst individuálního automobilismu vytváří tlak na zvyšování kvality veřejné dopravy, což se projevuje např. integrací mnoha příměstských linek do systému PID.

Kvalit a postavení veřejné dopravy v Pražském regionu jsou si dobře vědomi Urbánková s Ouředníčkem (2006), kteří rozdělují PID do dvou subsystémů: městské hromadné dopravy (MHD) a vnější hromadnou dopravu, tvořenou linkami přesahující hranice hl. m. Prahy. Toto rozdělení lze vnímat jako argument pro odlišování ještě lokální úrovně dopravních vztahů v Pražském regionu. Urbánková a Ouředníček (2006) dále upozorňují, že subsystém vnější hromadné dopravy tvoří i doprava železniční, nejen autobusová. Zejména železniční doprava pak může těžit z toho, že od května roku 1998 došlo k integraci záchytných parkovišť typu P+R do tarifního systému PID. Parkoviště P+R byla a jsou

budována převážně ve středním a vnějším pásmu města ve vazbě na radiální silniční komunikace. Urbánková a Ouředníček (2006, s. 84) uvádějí, že hlavní město plánovalo k roku 2010 vytvořit v rámci sítě P+R 12 500 stání.

Specifika Prahy a jejího zázemí z pohledu sídelní struktury s důrazem na dopravu vyjmenovává Körner (2006):

- absence okružního systému silničních komunikací (ve výstavbě),
- neexistence měst střední a větší velikosti, tzn. nad 20 tis. obyv. v zázemí Prahy (jedinou výjimkou je Kladno),
- souběžné vedení linek železnice a metra (Körner 2006, s. 16),
- problémy s usměrňováním územního rozvoje v zázemí Prahy v průběhu transformace.

Körner došel k těmto závěrům srovnávací analýzou metropolitních regionů Prahy, Mnichova, Bruselu, Milána a Budapešti. Zatímco body, týkající se souběžného vedení linek kolejové dopravy a problémů s usměrňováním územního rozvoje během transformace, jsou konstatováním stavu, absenci okružního systému a neexistenci polycentrické sídelní struktury středních a větších měst v okolí Prahy je třeba vnímat jako náměty na zlepšení do budoucna. Pražský a městský okruh jsou v současnosti v některých úsecích dokončené, jinde ve fázi výstavby. V případě SOKP hovoří optimistické odhady o tom, že by celá stavba mohla být dokončena v roce 2014 (Doudová 2009). To, že je budován teprve nyní, je příkladem kvalitativního i kvantitativního deficitu v Česku (PPÚP 2006, s. C.7–3). Výše uvedená specifika, jak je uvádí Körner (2006), je možné chápat rovněž jako faktory posilující negativní efekt suburbanizace na dopravní situaci.

2.4. Územní plánování a doprava

Územní plánování má mezi dalšími nástroji, jimiž lze řešit dopravní situaci v suburbánním zázemí (viz 2.2.3.), podstatnou výhodu. Zatímco řada jiných nástrojů se zabývá pouze poptávkou nebo nabídkou, územní plánování může ovlivňovat obě. V případě poptávky může územní plánování regulovat intenzitu dopravy např. prostřednictvím ÚPO (tzn. na lokální úrovni) omezením rozsahu rozvojových ploch pro komerční a rezidenční výstavbu, popř. racionálním rozmístěním těchto aktivit v území tak, aby nároky na dopravu byly co nejmenší. Na straně nabídky může územní plánování nabídnout nová dopravní spojení, zařízení VHD (zastávky, parkoviště typu P+R u stanic kolejové dopravy), a to jak v ÚPO, tak v ZÚR.

Územní plánování – v českých podmínkách – v sobě zahrnuje možnosti i jiných typů opatření (např. výstavba nové infrastruktury nebo naopak zachování stávající kapacity jako pasivní regulace intenzity dopravy, tedy opatření, uváděná nikoliv jako územně-plánovací). Územní plánování ve své podstatě není jen jedním z možných typů regulace dopravní situace, ale též prostředkem k vytváření dalších konkrétnějších opatření. To jen potvrzuje komplexnost územního plánování, přičemž právě komplexní řešení problematiky je v případě dopravních problémů, způsobených suburbanizací, žádoucí. Pokud nekriticky přijmeme teorii moderního urbánního rozvoje (van den Berg a kol. 1982) včetně doporučení, jak nastolit reurbanizační tendence, územní plánování nelze opominout. Díky komplexnosti územního plánování je jeho přínos v této problematice nenahraditelný.

V českém prostředí lze vyzdvihnout ještě jedno pozitivum územního plánování – díky jeho tradici nebudí negativní emoce. Územně plánovací dokumentace je na úrovni jednotlivých obcí už natolik zavedeným nástrojem regulace aktivit v území, že ji veřejnost přijímá jako fakt. Není samozřejmě vhodné nástroje územního plánování ve vztahu k

obyvatelům zneužívat. Uvážlivé a racionálně zdůvodněné použití se však jeví jako přijatelná forma regulace. Pozitivem je i to, že vyhlášky územních plánů obcí jsou právně závaznými a vymahatelnými dokumenty.

Verhetsel (2001) územnímu plánování ve srovnání s jinými opatřeními vytýká neefektivnost v krátkodobém horizontu. Autorka se však věnuje Antverpám, kde je dopravní situace zcela neúnosná. V podmínkách, kde situace zatím není tak kritická, se střednědobý časový horizont územního plánování jeví jako výhoda. Přínos územně-plánovacích opatření při regulaci dopravy vyplývá např. příspěvku Schmeidlera (2003, s. 28), který volá po legislativních brzdách suburbanizace a urbanismus považuje za prostředek ke ztraktivnění měst, nebo z článku Puchera (2002, s. 119), jenž píše: „...pokud chcete nabídnout své společnosti opravdový výběr z dopravních prostředků, ... pak musíte striktně regulovat využití půdy prostřednictvím územního plánování na regionální úrovni.“ Politika využití území jako jeden z nástrojů na zvrácení silných řídicích sil urbánního rozptylu byla zmiňována též na konferenci v Leedsu v roce 2002. Na této konferenci zaznělo i to, že: „Efektivní plánování využití území na jednotlivých úrovních má potenciál redukovat potřebu dopravy. Lepší smíšené využití území, podporované příslušnou institucionální úpravou soustředování (clustering) územního rozvoje okolo dopravních tras a uzlů redukuje potřebu dopravy a poskytuje lepší přístupnost v hustěji zastavěných územích.“ (Udržitelná a životaschopná města 2003, s. 32) Význam územního plánování při redukcí dopravního zatížení je zřejmý i z prací Gremlicy (2002) nebo Hniličky (2005).

V Česku je role územního plánování v dopravě aktuálním tématem i proto, že v roce 2006 došlo ke schválení nového stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Ten upravil postavení a kompetence některých nástrojů územního plánování, popř. vytvořil zcela nové. Situace si vyžádala přepracování některých dokumentů územního rozvoje v souladu s novým stavebním zákonem. Právě nyní dochází ke zpracování a schvalování řady z nich (např. ZÚR, PÚR). Současnost je proto obdobím, kdy územní plánování získává na důležitosti a jeho roli při regulaci dopravních problémů je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost. Zůstane tomu i v blízké budoucnosti, jelikož bude nutné vyhodnotit účinnost nového stavebního zákona, popř. jej upravit.

2.4.1. Nástroje územního plánování

Nástroji územního plánování v Česku jsou dle zákona č. 183/2006 Sb. (viz též Tušer 2009, s. 9):

- územně plánovací podklady (ÚPP),
- politika územního rozvoje (PÚR),
- územně-plánovací dokumentace (ÚPD): zásady územního rozvoje kraje (ZÚR), územní plány obcí (ÚPO), regulační plány (RP),
- územní opatření (např. územní opatření o stavební uzávěře),
- územní rozhodnutí,
- úprava vztahů v území.

Právě na tyto nástroje připadá úloha usměrnit suburbánní výstavbu tak, aby její vliv na dopravní situaci nebyl příliš výrazný. Hlavní role náleží ÚPD, která je politicky schválenou, závaznou a vymahatelnou komplexní koncepcí rozvoje území na dostatečně podrobné úrovni řešení. ÚPD v sobě reflektuje ÚPP i PÚR. Územní opatření lze s obtížemi považovat za konstruktivní a obecně použitelný nástroj pro regulaci využití území. Územní rozhodnutí vychází z ÚPD. Úprava vztahů v území nemá potenciál problematiku zvýšených intenzit

dopravy vyřešit. Z těchto důvodů budou dále diskutovány možnosti a kompetence pouze ÚPD. Tu lze rozlišovat podle řádovostních úrovní na zásady územního rozvoje kraje (ZÚR), územní plány obcí (ÚPO) a regulační plány (RP) částí obce. Tyto dokumenty jsou si vzájemně hierarchicky nadřazené, jednotlivým úrovním přísluší různá podrobnost řešení využití území. Proto je nutné porovnat problematiku dopravy a bydlení na obou řádovostních úrovních (kraj i obec), aby bylo zřejmé, jaké postavení vůči nárůstu dopravy, spojenému se suburbánní výstavbou, jednotlivé dokumenty zaujímají, resp. mohou zaujmout.

Dle publikace Principy a pravidla územního plánování (PPÚP 2006) mají ZÚR v kompetenci řešení těchto záležitostí: „sít' pozemních komunikací dle mezinárodních dohod TEN-T a AGR, dálnic, rychlostních silnic a silnic I. a II. třídy, záměry průchodu dálnic a rychlostních silnic, u silnic I. a II. třídy, výjimečně nižších kategorií, obchvaty sídel, homogenizace tras jednotlivých tahů, bodově otázky křížení pozemních komunikací mezi sebou navzájem a křížení s ostatními druhy dopravy a dalšími přírodními nebo technickými překážkami, případně dálniční a silniční hraniční přechody.“ (PPÚP 2006, s. C.7–40). Dále ZÚR řeší koncepci železniční sítě na státní a krajské úrovni nebo např. zpřesňuje vedení koridorů vysokorychlostních tratí.

Na úrovni jednotlivých obcí v oblasti silniční dopravy ÚPO „zpodrobnuje rozvojové záměry ZÚR, řeší dále silnice III. třídy a sít' místních a účelových komunikací mimo účelové komunikace vnitroareálové, odstavování a garážování vozidel, přestupní terminály mezi hromadnou a individuální dopravou, pěší provoz, sítě cyklotras a cyklostezek...“ (PPÚP 2006, s. C.7–42) V kompetenci ÚPO je i řešení tramvajových a trolejbusových tratí včetně dalšího zařízení, u železniční dopravy pak ÚPO upřesňuje řešení převzatá ze ZÚR a řeší místní železniční tratě a zařízení.

Co se výstavby s rezidenční funkcí (dále „bydlení“) týče, tak ZÚR řeší návrhy na jeho rozvoj pouze v případě, „jedná-li se o takový rozsah bydlení, který svým významem ovlivní uspořádání území více obcí, případně kraje. V zásadách územního rozvoje se rovněž stanoví podmínky pro koordinované řešení rozvoje bydlení nadmístního významu pro územní plány a regulační plány obcí v příslušném kraji.“ (PPÚP 2006, s. C.3–51)

Na úrovni jednotlivých obcí je situace takováto: „V územním plánu mohou být uvedeny plochy, určené pro novou výstavbu bytových nebo rodinných domů, případně jejich kombinace a plochy smíšené obytné. ... Pro zástavbu v plochách s obytnou funkcí a smíšených plochách obytných jsou stanoveny podmínky funkčního využití a prostorového uspořádání.“ (PPÚP 2006, s. C.3–51)

Posledním z řady ÚPD je RP, který stanovuje podrobné podmínky využití území a přesné umístění staveb na pozemcích. Může být pořízen bez platné ÚPD dalších úrovní, většinou tomu ovšem tak není a RP je pořízen na základě ZÚR nebo ÚPO. Vydání RP z podnětu ZÚR je ovšem podmíněno souhlasem obcí, jejichž území RP řeší.

Podle přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. je obsah ZÚR omezenější, než lze vyčíst z příručky Principy a pravidla územního plánování (PPÚP 2006). Příloha vyhlášky nezmiňuje přímo oblast dopravy nebo bydlení, nicméně ke koordinaci aktivit v území uvádí toto: „Textová část zásad územního rozvoje obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání, vyjádřenou ve:

...

h) stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury,
...“ (Příloha č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb.)

ZÚR by měly, resp. by měly mít možnost, koordinovat územně-plánovací činnost obcí alespoň v určitých oblastech. Důvodem pro to je mimo jiné fakt, že právě nástroje územního

plánování představují jednu z mála možností, jak zasahovat do rozvoje samosprávně nezávislé územní jednotky: „Provázanost nástrojů územního plánování zajišťuje koordinaci záměrů v území na národní, regionální a lokální úrovni. Vzhledem k tomu, že mezi samosprávnými orgány kraje a obce neexistuje hierarchický vztah nadřízenosti a podřízenosti, jsou navzájem vazby nástrojů územního plánování prakticky jediným prostředkem, jak zaručit vzájemnou koordinaci a soulad jednotlivých záměrů v území.“ (PPÚP 2006, s. D.3.1–1)

Koordinací role tedy dle legislativy připadá na krajskou úroveň (ZÚR), otázkou zůstává, zda jsou ZÚR skutečně vhodnou úrovní pro řešení tohoto problému? Již výše bylo naznačeno, že denní dojíždka ze zázemí Prahy do jejího centra je dopravním vztahem mikroregionální úrovně. Totéž platí i o dopravních prouděch a problémech vznikajících dojíždkou přistěhovaných obyvatel nové suburbánní zástavby do centra Prahy. Problematice této úrovně by měla odpovídat rovněž úroveň územně-plánovacích nástrojů, které ji koordinují. Dříve tomu částečně odpovídala práce odborů územního plánování na okresní úrovni, které mohly v omezeném rozsahu koordinaci provádět. V současnosti úřady na úrovni obvodů ORP (která odpovídá mikroregionálnímu řádu) tyto možnosti nemají. Na mikroregionální úrovni totiž neexistují volené samosprávné orgány – politická reprezentace, která by mohla ÚPD mikroregionální úrovně projednat a schválit. Proto je problematika koordinace rozvoje nadlokálního významu řešena na nejbližší vyšší úrovni administrativy, kde samosprávné orgány existují (kraje, tzn. mezoregiony).

Někteří odborníci považují koordinaci z (mezo-) regionální úrovně ÚPD za dostačující a vhodnou. Např. na konferenci urbanistického a regionálního výzkumu v Leedsu v roce 2002 zazněla teze, že obdobná problematika přísluší k řešení regionální úrovni: „... lokální řešení nejsou schopna kompenzovat trendy ve větším měřítku, které mají za následek nadměrný zábor zemědělské půdy a přírodních území. Pro integrované využití území, plánování dopravy (a to jak institucionální, tak organizační) a územně plánovací přístup je klíčový regionální pohled.“ (Udržitelná a životaschopná města 2003, s. 32) V souladu s tím se vyjadřuje i Pucher, který pro případ Prahy upřesňuje, že by se mělo jednat o „územní plánování na regionální/metropolitní úrovni.“ (Pucher 2002, s. 119) Lze se nicméně domnívat, že pro řešení problému dopravy, generované suburbanizací, by vhodnější byla úroveň mikroregionální než (mezo)regionální.

2.4.2. Problémy rozvoje v Pražském regionu

V podmínkách Pražského regionu je případná koordinace suburbánní výstavby komplikována administrativním oddělením Prahy a jejího přirozeného zázemí na krajské úrovni. To sice má své opodstatnění (viz např. Hampl 2005, s. 97), ovšem z pohledu územního plánování se jeví jako problematické. Připomínky odborníků z oboru územního plánování k oddělení Prahy od jejího zázemí je pro přehlednost vhodné rozdělit do dvou skupin.

První se týká stavu před vstupem nového stavebního zákona v platnost. Sýkora (2002, s. 17) vyjadřoval svoje obavy o vhodné formě koordinace již dva roky po vzniku kraje: „Je zatím otevřenou otázkou, jak se k suburbanizaci postaví nové krajské samosprávy. V případě Pražského regionu, který spadá pod dvě krajské správy (Praha a Středočeský kraj), však hrozí, že se oba kraje mohou značně odlišovat ve svém pohledu. Usměrnování rozvoje hlavního města a jeho zázemí, tj. oblasti nejvíc ovlivněné suburbanizačními trendy, by mělo být zabezpečeno z národní úrovně.“ Tématu koordinace mezi Prahou a zázemím se věnuje rozhovor s architektkou Vlastou Klokočkovou, Milanem Körnerem a Petrem Durdíkem (Fridrich, Markvart (2005). Durdík k tomuto umělému rozdělení říká: „Praha je tedy krajem, obvodem obce s rozšířenou působností a obcí zároveň. Z hlediska veřejné správy a

politického řešení jde o uspořádání logické, avšak z hlediska faktického rozvoje území Praha prorůstá se Středočeským krajem téměř všemi směry. To přináší problémy zejména z hlediska územně plánovací přípravy.“ (Fridrich, Markvart 2005, s. 8) Nedostatek měl být částečně nahrazen současným zpracováním územních plánů pro Prahu a okolní obce. K paralelnímu zpracování ovšem nakonec nedošlo, takže zpracování územního plánu Prahy „časově předběhlo zpracování územně plánovací dokumentace Středočeského kraje“ (Fridrich, Markvart 2005, s. 8). Durdík se navíc domnívá, že – se zpožděním zpracované – územní plány obcí ve Středočeském kraji nevytváří předpoklady pro koordinovaný rozvoj území celého kraje. Velmi negativně se staví také regulativům těchto územních plánů. Podle něj jsou ve srovnání s těmi pražskými benevolentní, čímž umožňují nežádoucí rozvoj města hned za jeho hranicemi.

Körner vytýká ÚP VÚC obsahovou omezenost. Podle něj se v nich „rezignovalo na urbanistickou koncepci a jejich obsah se zúžil na nadřazené systémy dopravy a technické infrastruktury a na ochranu přírody. Za této situace je vzájemná koordinace využití území prakticky nereálná a řeší se zejména rozpory nadřazených dopravních systémů.“ (Fridrich, Markvart 2005, s. 9) Taková obsahová náplň pochopitelně nemůže nárůst intenzity dopravy v suburbii řešit jinak, než zvětšováním kapacity komunikací a budováním nových. Jak ovšem Körner dodává, i toto řešení nedojde až ke svému konci: „Přepravní vztahy a přepravní proudy v pražském i středočeském regionu jsou nejsilnějšími v rámci celé republiky. Bohužel, příspěvky státu jsou s přihlédnutím k dopravní důležitosti tohoto uzlu stále nízké.“ (Fridrich, Markvart 2005, s. 10)

Svoje obavy ohledně koordinace rozvoje při administrativním oddělení města od jeho zázemí vyjadřuje také Maier: „Politika prostorového rozvoje se může velmi výrazně odlišovat mezi jednotlivými kraji. V případě Pražského regionu situaci velmi závažně ovlivňuje fakt, že jádrové město tvoří samostatný kraj, zatímco regionální zázemí je součástí Středočeského kraje.“ (Maier 2002, s. 188) Maier v tomto příspěvku také kritizuje i samotný obsah ÚP VÚC a nejen oddělení Prahy a jejího zázemí na krajské úrovni. Doslova píše: „Žádný z platných ÚP VÚC se nezabývá regulací lokalizace regionálních nákupních center a nepokouší se usměrňovat suburbanizační trendy regulací v čase či prostoru.“ (Maier 2002, s. 187)

Druhá skupina připomínek se týká již nového stavebního zákona, který systém dokumentů v územním plánování v této oblasti drobně upravil. Nový stavební zákon nahradil ÚP VÚC novým celokrajským dokumentem, ZÚR. Dále vznikla PÚR, která má záměry v ZÚR sousedících krajů koordinovat. Vzhledem k jejímu charakteru není jisté, zda tuto svou roli splní. PÚR totiž není ve své podstatě plnohodnotnou obdobou ZÚR ve vztahu k nižší úrovni, ale je zaměřena více strategicky a obecně (Tušer 2009, s. 13). To, že by v případě Pražského regionu dokázala plnohodnotně koordinovat problémy mikroregionálního řádu (dopravní proudy způsobené dojížděnkou obyvatel do suburbii), se jeví jako nepravděpodobné.

Oddělení města a jeho přirozeného zázemí zmiňuje např. Poláčková (2009), která posléze ve svém článku přidává i jednu poznámku ohledně řádovosti problémů, spojených se suburbanizací: „Jak už bylo výše uvedeno, v suburbanizačním prostoru kolem Prahy se koncentrují specifické problémy, které by si zasloužily rozbor podrobnější, než bylo v rámci celokrajských ÚAP možné.“ (Poláčková 2009, s. 60) Dle jejího názoru tedy není dostatečně podrobná ani úroveň krajské ÚPD, natož, aby se problémy řešily s pomocí celostátního dokumentu (PÚR). Körner volá po užším provázání rozvojových záměrů Prahy a Středočeského kraje, než jak je tomu dle PÚR: „Základním problémem budoucího vývoje jádrového území středočeského prostoru je oproti metropolitním regionům jiných evropských zemí chybějící soustavná pozitivní koordinace rozvojových záměrů ‚dvou krajů‘. Ta nemůže být založena jen na ‚navázání‘ nadřazených infrastrukturních sítí, koridorů ÚSES či dalších propojení v krajině.“ (Körner 2009a, s. 53) Z této myšlenky lze odvodit, že koordinace záměrů by se mohla týkat také jiných oblastí rozvoje, než jen rozvoje územního. Další

kritickou poznámku k oddělení Prahy a Středočeského kraje má Körner (2009a) z důvodu komplikované realizační přípravy staveb dopravní infrastruktury procházejících přes území obou celků.

I po vstupu nového stavebního zákona v platnost a zavedení nových nástrojů územního plánování tedy přetrvává stav, který výše zmiňuje Durdík (Fridrich, Markvart 2005, s. 8) – jelikož růst města nerespektuje jeho administrativní hranice, dochází vlivem tohoto růstu ke vzniku problémů, které svojí podstatou patří na různé řádovostní úrovně. Ne všechny z nich pak mohou být dostatečně koordinovány na vyšších řádovostních úrovních. V oblasti dopravních vztahů není možné, aby se celostátní dokument územního rozvoje, PÚR, zabíral v dostatečné míře podrobností mikroregionálními dopravními vztahy, jakými je denní dojíždka za prací ze suburbánních sídlišť do Prahy.

2.5. Shrnutí teoretického kontextu

Teoretická část práce zasazuje dopravní problémy generované suburbanizací do vývojového kontextu, jímž je teorie moderního urbánního vývoje (van den Berg a kol. 1982). Podle autorů této teorie hrozí, že dopravní problémy způsobené suburbanizací mohou v důsledku zapříčinit úpadek centrálních částí metropolitních regionů – proto je třeba včas účinně zasáhnout. Ačkoliv lze k teorii vznést řadu připomínek, faktem zůstává, že rostoucí objem dopravy a časté kongesce již nyní vážně sužují dopravní systémy mnohých měst. Právě dopravní kongesce přitom mají největší dopad na každodenní dojíždku obyvatel zázemí města.

Možností, jak se vypořádat s dopravními problémy, které souvisí se suburbanizací, je více. V odborné literatuře bývají dle svého charakteru rozděleny do několika kategorií, např. Verhetsel (2001) uvádí tyto skupiny možných opatření: územně-plánovací, infrastrukturní, regulační, finanční. To, jak je které opatření vhodné a efektivní, závisí do velké míry na specifických podmínkách. V Česku existuje pouze omezená tradice finanční regulace (mýtné na dálnicích), naopak územní plánování zde disponuje velkým spektrem nástrojů.

Mezi těmito nástroji má silné postavení ÚPD, zejména pak ZÚR a ÚPO. Oborová publikace (PPÚP 2006) uvádí doporučený obsah těchto dokumentů, z něž lze odvodit, že problém dopravy, generované suburbanizací, spadá jako „nadlokální“ záležitost do dokumentů krajské úrovně. Obsah ÚP VÚC byl však podle názoru některých odborníků (Fridrich, Markvart 2005) omezený pouze na návrh dopravních koridorů. To samé hrozí i v případě ZÚR – příloha č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb., která stanovuje obsah ZÚR, regulaci dopravy související s rozvojem rezidenční výstavby v zázemí měst nezmiňuje. Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ZÚR širší kompetence pro regulaci rozvoje na lokální úrovni neposkytuje.

V případě Pražského regionu jsou od sebe navíc na krajské úrovni administrativně odděleny přirozené centrum a zázemí regionu. Koordinace územního rozvoje mezi Prahou a Středočeským krajem se tak omezuje pouze na oblasti, které stanovuje celostátní PÚR. Lze předpokládat, že problematika rezidenční suburbanizace a s ní související dopravní vztahy mikroregionální úrovně (dojíždka za prací) nejsou za těchto okolností v platné ÚPD uspokojivě řešeny.

3. Metodika

Praktická část práce zkoumá historický vývoj IAD ve východním zázemí hlavního města Prahy s ohledem na nárůst počtu obyvatel v nové suburbánní výstavbě. Práce predikuje budoucí vývoj v území, a to na základě platné ÚPD. Model budoucího vývoje dopravní situace je konfrontován s obsahem nadřazené ÚPD. Hlavními metodami jsou: jednoduchý dopravní model, indexy vývoje u vybraných ukazatelů, analýza ÚPD.

3.1. Vymezení zájmového území

Zájmovým územím je soubor obcí podél silnice č. 2, Praha – Kutná Hora (– Pardubice). Seznam obcí je uveden v tab. 1, vymezení zájmového území je znázorněno na obr. 2. Vymezené území tvoří výseč, jejíž osou je silnice I/2. Území podél silnice I/2 bylo vybráno záměrně proto, že se jedná o silnici, která svým zařazením a významem působí jako hlavní radiální spojení do Prahy, zároveň však intenzita dopravy na ní nedosahuje hodnot dálnice a neslouží dominantně pro tranzitní mezinárodní nebo dálkovou dopravu. Vzhledem k použité metodě modelování cest suburbantů do hlavního města je vhodné sledovat silnici s nižšími hodnotami intenzit tranzitní dopravy, zároveň je ovšem důležité, aby intenzity dopravy na této komunikaci dosahovaly hodnot blízkých se kapacitě komunikace, tedy přibližně 20 tis vozidel/24 hod (SPRM Říčany 2005, nestr.). Silnice I/2 je vhodnou i z toho pohledu, že v její blízkosti není vedena souběžná komunikace, jako např. v případě silnice I/12 dálnice D11. Silniční síť ve zvoleném zájmovém území není složitě rozvětvená, což umožňuje předpokládat logickou volbu trasy z jednotlivých obcí směrem do Prahy. Např. v případě území kolem silnice II/603 toto neplatí – zde by bylo možné modelovat nárůsty intenzit dopravy jen za použití složitých dopravních modelů, pravděpodobně pouze prostřednictvím vysoce sofistikovaných programů, které by přesně určily zátěže na jednotlivých dílčích komunikacích, které odtud směřují do Prahy.

Vymezení výseče zájmového území do šířky od hlavní dopravní osy I/2 (tzn. ve směru sever-jih) se zakládá na předpokládaném výběru trasy s ohledem na minimalizaci délky cesty z obce na okraj hl. m. Prahy. Pomocí jednoduché webové aplikace plánovač trasy na portálu Mapy.cz (www.mapy.cz, staženo 30. 11. 2009) bylo pro jednotlivé obce v okolí silnice I/2 určeno, zda obyvatelé zdejších obcí při dojíždě do Prahy automobilem pravděpodobně použijí právě tuto radiální komunikaci, či komunikaci jinou (severnější I/12 nebo jižnější D1). Jako upřesňující podmínky bylo ponecháno výchozí nastavení plánovače tras: preference nejrychlejší trasy včetně placených úseků. Porovnáním takto vymezeného teoretického dopravního obvodu s existujícími sčítacími body, které jsou používány v rámci sčítání dopravy, je možné určit, v jakých sčítacích bodech (by) byl pohyb dojíždějícího automobilu zaznamenán za předpokladu cesty do Prahy po nejrychlejší trase. Bohužel takto vznikají některé nepřesnosti, např. při cestě na sever hlavního města by byla racionálně zvolena odlišná trasa apod. Jejich eliminaci by zaručilo pouze využití počítačového softwaru a odhadu nejen nárůstu počtu obyvatel, ale i pracovních příležitostí v hlavním městě atd. Další zjednodušení představuje předpoklad, že racionálně nejvýhodnější trasu využijí všichni cestující. Byť lze tuto tzv. metodu nejkratší trasy (také metoda „vše nebo nic“) v praxi použít, je vhodné upozornit na její nedostatky – viz např. Medelská a kol. (1991, s. 143).

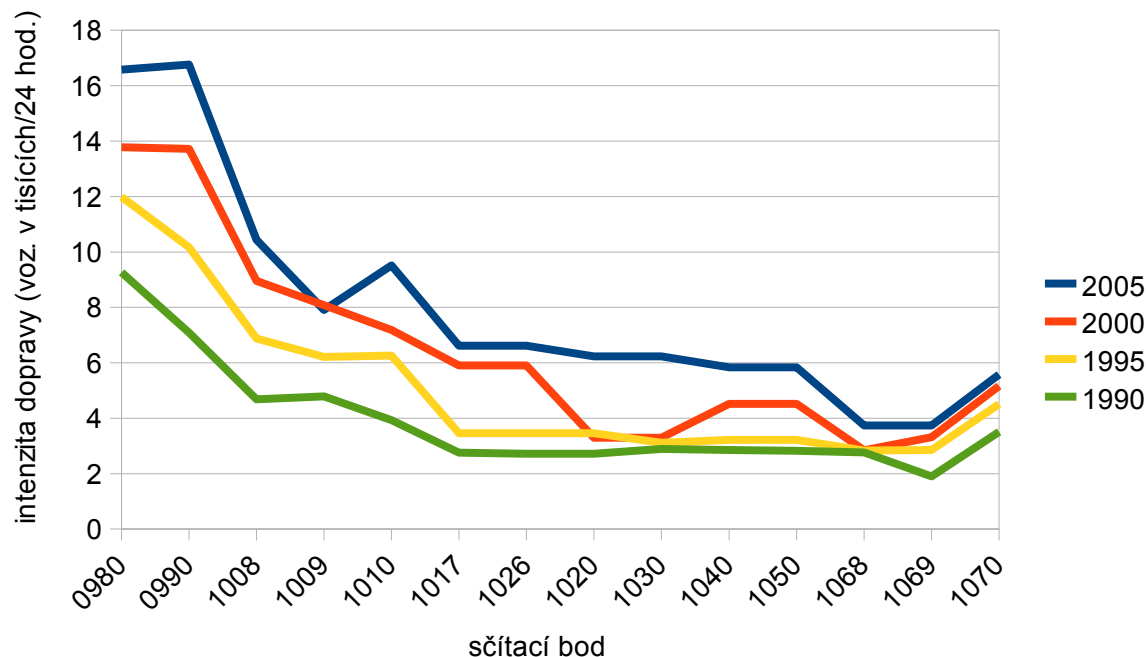
Druhý rozměr zájmového území (tzn. vzdálenost od Prahy) vychází z křivky intenzit dopravy na silnici I/2, viz obr. 1. Z grafu na obr. 1 je patrný průběh intenzit dopravy a i několik dalších charakteristik dopravních vztahů v území:

1) Od roku 1990 došlo k posunu sedla křivky dále od Prahy – poklesla dojížděka za prací

do Kouřimi (sčítací body 1030, 1040) a naopak se zvýšila dojíždka do Prahy – posun sedla křivky dále od Prahy, z bodů 1017-1020 do bodu 103 mezi lety 1990 a 1995 a později ještě dále.

2) V letech 2000 a 2005 je zřejmý přesun části dopravy mezi sčítacími body 0980 a 0990 po silnici II/101 a dále na D1, který zapříčiňuje stagnaci křivky v roce 2000 a její pokles v roce 2005 v bodě 0980.

Obr. 1: Vývoj intenzit dopravy na silnici I/2 v úseku mezi Prahou a Kutnou Horou v letech 1990-2005



Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 1995, 2000, 2005

Ačkoliv PÚR vymezuje suburbánní zázemí Prahy v menší vzdálenosti od Prahy, bylo zájmové území pro účel této práce vymezeno až do sčítacího bodu 1030. Právě do něj je možné situovat sedlo intenzity dopravy (viz obr. 1). Sedlo křivky, která zachycuje intenzitu dopravy, lze použít jako jeden ze způsobů vymezení hraničního bodu mezi převažujícími směry dojíždky do přirozených center osídlení. Sedlo hodnot intenzity dopravy na silnici I/2 se mezi lety 1990-2005 pohybovalo od bodu 1020 do bodu 1040. Body 1068 a 1069 již není vhodné do sledování zahrnovat, neboť před nimi je možné ze silnice I/2 odbočit na Kolín po silnici II/125 resp. ve směru do Prahy se zde naopak na silnici I/2 napojit. Jinými slovy zde dochází k tomu, že se dopravní proud dělí do dvou (ve směru z Prahy) resp. ve směru do Prahy se naopak spojují dva dílčí dopravní proudy do jednoho. Přímou v bodě 1030 bylo v průběhu čtyř sčítání dopravy v letech 1990-2005 sedlo zaznamenáno hned dvakrát, ovšem hodnoty z roku 2000 se zdají být podhodnocené.

Vymezení zájmového území podle sedla křivky intenzity dopravy souvisí s původním záměrem hodnotu intenzity dopravy v sedle odečítat od následujících bodů za účelem eliminace vlivu nárůstu tranzitní dopravy. Zbylý nárůst intenzity dopravy měl být vztažen k počtu nových obyvatel území – metoda však nepřinesla očekávané výsledky, zřejmě kvůli nárůstu mobility původních obyvatel a dopravním vztahům lokální úrovně uvnitř zájmového území. Následně byl vliv rezidenční suburbanizace prověřen pomocí níže uvedeného jednoduchého dopravního modelu, který intenzitu dopravy v sedlovém bodě neodečítá a tranzitní dopravu zahrnuje k ostatním dopravním vztahům. Původní zájmové území ovšem zůstalo zachováno, a to přesto, že díky vymezení podle sedla intenzity dopravy došlo k

zahrnutí i východního Černokostecka. To je svým charakterem spíše zemědělskou oblastí, nikoliv územím, které by bylo zasaženo rezidenční suburbanizací.

Podle křivek dopravních intenzit je třeba ze zájmového území vyloučit sčítací bod 0980, který mimo jiné zachycuje dopravu z Říčán. Důvodem je křížení komunikací I/2 a II/101. Dle mapového výstupu ze Sčítání dopravy v roce 2005 je zřejmé, že část motoristů (při dojížděcí do Prahy) v tomto místě opouští silnici I/2 a právě po komunikaci II/101 se napojuje na dálnici D1, po níž pak jede do Prahy. Tuto trasu také navrhl webový portál Mapy.cz jako nejvýhodnější variantu při cestě z obcí zájmového území do Prahy. Ačkoliv tuto trasu jistě nevyužívají všichni dojíždějící, pro přesnější výpočet by musel být dopravní proud modelově rozdělen a přidělen na obě větve – tedy jak na silnici II/101 a dále na D1, tak na I/2 v úseku mezi Říčany a Prahou. Z toho důvodu bylo zájmové území podélně vymezeno sčítacími body 0990 a 1030. Ke sčítacím bodům v zájmovém území se bohužel vážou i obce, které nelze označit za zasažené suburbanizací. Pokud však má být sledován vliv nárůstu počtu obyvatel na zvýšení intenzit dopravy, musí být k jednotlivým sčítacím bodům přiřazeny všechny obce bez ohledu na to, která procesem suburbanizace zasažena byla a která nikoliv.

Zahrnutí sčítacích bodů na tangenciální komunikaci II/101 nelze doporučit, protože v tomto případě není možné určit směr pohybu motoristů při jejím využití – bez počítačového dopravního modelu není možné určit, jaký podíl nových obyvatel po ní směřuje na sever a jaký na jih, přičemž oběma směry je možné dostat se do Prahy. Lze také předpokládat vyšší podíly tranzitní dopravy.

3.2. Použitá data

V práci jsou použita tato data kvantitativní povahy:

- počet obyvatel k 1. 1. a ke 31. 12., migrační přírůstek počtu obyvatel v obcích okresů Kolín a Praha – východ za roky 1991 – 2009 z databáze demografických údajů obcí ČR, dostupné z http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm, staženo 21. 3. 2010 a 16. 6. 2010,
- počet dokončených bytů v obcích mezi lety 1991 a 2001, dostupné z Veřejné databáze ČSÚ, <http://vdb.czso.cz/vdbvo/>, staženo 15. 3. 2010,
- počty dokončených bytů v obcích v letech 1997 – 2009, získané od ČSÚ, Oddělení regionálních analýz a informačních služeb Středočeského kraje,
- rozvojové plochy, navrhované nárůsty počtu domů a obyvatel v obcích v obvodech ORP Český Brod, Kolín a Říčany, které byly získány z ÚPD a ÚPP obcí v archívu územních plánů obcí Středočeského kraje (kompletní seznam viz 7.2.2.1.),
- intenzity dopravy na silnici I/2 (resp. dříve II/333) mezi Prahou a Kutnou Horou ze sčítání dopravy (SD) v letech 1990, 1995, 2000 a 2005, dostupné z <http://www.scitani2005.rsd.cz>, http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000 (staženo 5. 6. 2009) a v případě SD 1990 a 1995 v analogové podobě u vyučujících KSGRR PřF UK,
- zpoždění autobusových linek společnosti ČSAD Polkost ve vybraných měsících let 2008 a 2009, poskytnuté společností ROPID dne 22. 4. 2010.

Dále jsou v práci kvalitativně analyzovány tyto dokumenty územního rozvoje: vybrané územní plány obcí v zájmovém území, ÚP VÚC PR z roku 2006 (dostupný z <http://www.wmap.cz/vucprazskyregion>, staženo 25. 4. 2010), PÚR z roku 2008 (dostupná z <http://www.mmr.cz/>, staženo 2. 11. 2009) a návrh ZÚR StČ.

Pro tvorbu obr. 2 a 4 byly použity podklady stažené z portálu veřejné správy www.geoportal.cenia.cz dne 27. 3. 2010. Obrázky byly vytvořeny v prostředí freewareové aplikace OCAD 6. Vytvoření spádových oblastí na obr. 2 je popsáno v části 3.3. Obr. 4,

zachycující navrhovaný počet obyvatel dle původního návrhu dokumentů územního rozvoje, vychází z údajů uvedených v ÚPD a ÚPP. V obrázku byly zachyceny pouze navrhované nárůsty dle původního územního plánu, tedy bez jeho pozdějších změn. Tyto hodnoty byly přepočteny na relativní údaje, a to standardizací na počet obyvatel v obci k 31. 12. roku zpracování územního plánu. Protože územní plány byly zpracovávány v různých letech, vztahují se hodnoty zachycené na obr. 4 také k různým rokům (k roku pořízení ÚPD či ÚPP). Smyslem bylo zachytit původní rozvojové ambice samosprávy vzhledem k poloze obce. Jelikož navrhované počty obyvatel musely být kvůli znázornění do kartogramu přepočteny na relativní údaje, byl použit počet obyvatel (k roku pořízení územního plánu). Změny územních plánů nebyly zahrnuté proto, aby kartogram nebyl příliš komplikovaný – musel by totiž zachytit změnu navrhovaného počtu obyvatel, přepočet na relativní údaje by se musel vztahovat k více rokům atd.

V případě hodnot intenzit dopravy byly dvě hodnoty, vztahující se celkem ke třem sčítacím bodům, nahrazeny hodnotami, které vznikly lineární interpolací (aritmetickým průměrem) dvou nejbližších sčítacích bodů. Jedná se o hodnotu 7908 vozidel/24 hod. ze sčítacího bodu 1009 z roku 2005 a hodnotu 3293 vozidel/24 hod. ze sčítacích bodů 1020 a 1030 z roku 2000. Hodnota 7908 vozidel/24 hod. byla nahrazena hodnotou 9977 vozidel/24 hod. a hodnota 3293 vozidel/24 hod. hodnotou 5213 vozidel/24 hod. Celostátní sčítání dopravy má propracovanou metodiku sběru dat (viz např. Kočárková a kol. 2004, s. 46), díky níž by nemělo docházet k výrazným odchýlkám naměřených hodnot od skutečnosti. Pokud k nim dojde, není možné se domnívat, že by tento rozdíl dosahoval na komunikaci I/2 hodnot kolem 2000 vozidel/24 hod. jako je tomu v případě zmíněných hodnot. Pro zmíněné hodnoty, které vybočují z hodnot naměřených v okolních sčítacích bodech, však neexistuje logické zdůvodnění ve smyslu poklesu dopravy kvůli volbě jiné trasy. Vymezení zájmového území přitom bylo provedeno právě s ohledem na to, aby intenzity dopravy směrem k Praze stoupaly (proto byl ze sledování vypuštěn sčítací bod 0980, u něž však lze pokles hodnot hodnověrně vysvětlit – viz 3.1). Jelikož se předpokládá pozvolný nárůst intenzit dopravy v průběhu celého úseku silnice I/2, je žádoucí původní hodnoty nahradit interpolovanými, aby křivka intenzit ve směru k Praze stále stoupala

V tabulkách 13, 14 jsou uvedeny návrhy nárůstu počtu obyvatel dle ÚPD a ÚPP. V ÚPD a ÚPP byl uveden buď přímo návrh nárůstu počtu obyvatel (přičemž některé územní plány jej uváděly přesně, jiné uváděly pouze rozmezí) nebo alespoň počet domů/bytů na navržených rozvojových plochách. I v případě domů bylo v některých územních plánech uvedeno rozmezí – zejména tehdy, když územní plán přesně nevymezoval parcely na rozvojových plochách. Pokud územní plán uváděl pouze počet domů, které by na navrhovaných plochách měly být postaveny, byl počet potenciálních obyvatel v nich (tedy počet obyvatel na 1 trvale obydlený dům, resp. byt, tzv. obložnost) vypočten. Lze předpokládat, že v případě zájmového území odpovídá počet bytů počtu domů, neboť ÚPD zde až na naprosté výjimky navrhuje rodinné domy. Uvažováno přitom bylo rozpětí 2,5 – 3,5 obyv./byt. Dolní hranice, tedy 2,5 obyv./byt byla použita ve čtyřech územních plánech obcí ze zájmového území – jde o teoretickou průměrnou hodnotu obložnosti, používanou v územně-plánovací praxi (zejména v dřívějších dobách). Horní hranice – 3,5 obyv./byt – vychází z aktuální publikace Principy a pravidla územního plánování (PPÚP 2006, s. C.3 – 29). V některých územních plánech byla uvažovaná obložnost bytů ještě vyšší (viz tab. 1), tyto hodnoty se však již jeví poměrně vysoké a jelikož je nelze podložit literaturou, není žádoucí je univerzálně používat i pro další obce. Pro představu lze doplnit i obložnost v některých městských částech na okraji Prahy. V roce 2001 byla průměrná obložnost např. v Praze-Křeslicích 3,11 obyv./byt, v Praze-Kolovratech 2,9 obyv./byt (ÚAP Prahy 2008, s. 83).

Tab.1: Srovnání průměrné obložnosti ve vybrané ÚPD a ÚPP* obcí v devadesátých letech a po roce 2000

územní plán obce	rok zpracování	navrhovaný nárůst počtu bytů	navrhovaný nárůst počtu obyvatel	obložnost (obyv./byt)
Jevany	1996	227	611	2,69
Malotice	1996	15	40	2,67
Toušice	1995	19	76	4
Výžerky	1995	3	10	3,33
Vyžlovka	1996	30	74	2,47
Ždánice	1995	8	20	2,5
celkem	1990-1999	302	831	2,75
Jevany	2008	15	38	2,53
Kostelec, změna ÚP	2010	507	1650	3,25
Louňovice	2002	601	2106	3,5
Louňovice, změna ÚP	2004,2006	24	60	2,5
Oplany	2007	27	79	2,93
Svojetice	2004	160	400	2,5
Štíhllice	2002	34	160	4,71
Tehovec	2006	184	805	4,38
celkem	2000-2010	1552	5298	3,41

*pozn. - v tabulce jsou pouze ty dokumenty, které přesně uvádějí návrh počtu nových bytů/domů i obyvatel a nikoliv pouze jedno z obou těchto čísel

Zdroj: ÚPD a ÚPP obcí

V práci jsou použity hodnoty obložnosti bytů na úrovni 2,5 obyv./byt jako dolní hranice a 3,5 obyv./byt jako horní hranice (v tab. 13, 14). V tab. 5 pak je použita hodnota obložnosti na úrovni 2,75 obyv./byt a v tab. 11 je hodnota obložnosti uvažována ve výši 3,41 obyv./byt. Poslední dva zmíněné údaje vycházejí z tab. 1 a byly použity proto, že:

- oba spadají do širě uvažovaného rozpětí 2,5-3,5 obyv./byt,
- vycházejí přímo z návrhů ÚPD v zájmovém území, takže lépe vystihují realitu,
- v sobě zahrnují i časové hledisko. Proces suburbanizace, který je typický také tím, že se do zázemí stěhují mladé páry s dětmi – tzn. vyšší obložnost než průměr, se v zájmovém území s větší intenzitou projevuje až koncem devadesátých let, či spíše až po roce 2000. Proto je vhodné pro toto období počítat s vyšší obložností nově postavených bytů (domů).

U změn platných územních plánů byly často uvedeny pouze rozlohy dodatečně přidaných rozvojových ploch – pak bylo nutné vypočítat alespoň přibližně počet domů, které na těchto plochách bude možné postavit. Vzhledem k charakteru okolní zástavby, patrně z výkresů ÚPD, byla při výpočtu uvažována velikost stavební parcely mezi 1000 m² a 2000 m². Toto rozpětí je poněkud odlišné od údaje, který uvádí publikace Principy a pravidla územního plánování (ÚÚR 2006). V ní se uvažuje v zástavbě individuálních domů 1 bytová jednotka na 600 m² volné plochy (PPÚP 2006, s. C.3 – 30). Použití tohoto údaje při výpočtu by výrazně zvýšilo potenciální počet obyvatel, vzhledem k již zmíněnému charakteru okolní zástavby a velikosti pozemků realizovaných rodinných domů na okrajích obcí v zájmovém území se ovšem toto číslo jeví jako nereálně nízké.

V tabulkách 13, 14 je uveden rozvojový potenciál obcí, resp. jeho horní a dolní hranice. Jako rozvojový potenciál, či potenciál pro rozvoj je v této práci označován rozdíl mezi navrhovaným nárůstem počtu obyvatel v roce zpracování územního plánu a migračním přírůstkem (migrační saldo) počtu obyvatel od té doby do konce roku 2009 (tab. 13, 14), resp.

2005 (obr. 5). Jedná se o absolutní údaj zachycující, kolik obyvatel ještě může do obce migrovat, než dojde k dosažení počtu, který navrhoval územní plán. Migrační přírůstek zachycuje nárůst počtu nových obyvatel lépe než celková změna počtu obyvatel (tam náleží i přirozená měna). Na druhou stranu není vhodné použít údaj o přistěhovaných obyvatelích, který nereprezentuje nárůst počtu obyvatel, neboť zachycuje pouze jednu složku migračních pohybů a opomíná vystěhované obyvatele. Ti v mnohých obcích tvoří nezanedbatelné číslo. Pokud bylo migrační saldo v obci záporné (tzn. nešlo o přírůstek migrací, ale o úbytek), nebyl rozvojový potenciál o tuto hodnotu navýšen. V případě, že v obci byl již navrhovaný rozvojový potenciál zcela vyčerpán (např. obce Nučice, Oleška, Vyžlovka), je buňka tabulky vyplněna pomlčkou (údaj nedává smysl).

U územních plánů s návrhovým horizontem k roku 2010 vyvstává otázka, zda má smysl nevyužitý rozvojový potenciál uvažovat ve výpočtech i do budoucna. Bylo by však chybou, jej nezahrnout, neboť lze předpokládat, že nový (budoucí) územní plán nebude na stávajících plochách pro rozvoj bydlení až na výjimky navrhovat změnu na původní funkční využití. Nový územní plán tyto rozvojové plochy pravděpodobně zachová ve stávajícím rozsahu i pokud v obci nebyla v posledních letech zaznamenána zvýšená poptávka po stavebních parcelách. Tam, kde se tak stalo, bude navrhovat budoucí územní plán ještě další, nové, rozvojové plochy. Proto tedy má smysl do výpočtů potenciálního možného počtu obyvatel v území zahrnout i nevyužitý rozvojové plochy ze starších územních plánů.

Do navrhovaných počtů obyvatel nebyly zahrnuté výhledové stavy (např. u ÚPD Jevan), ale pouze plochy a hodnoty vedené jako návrhy.

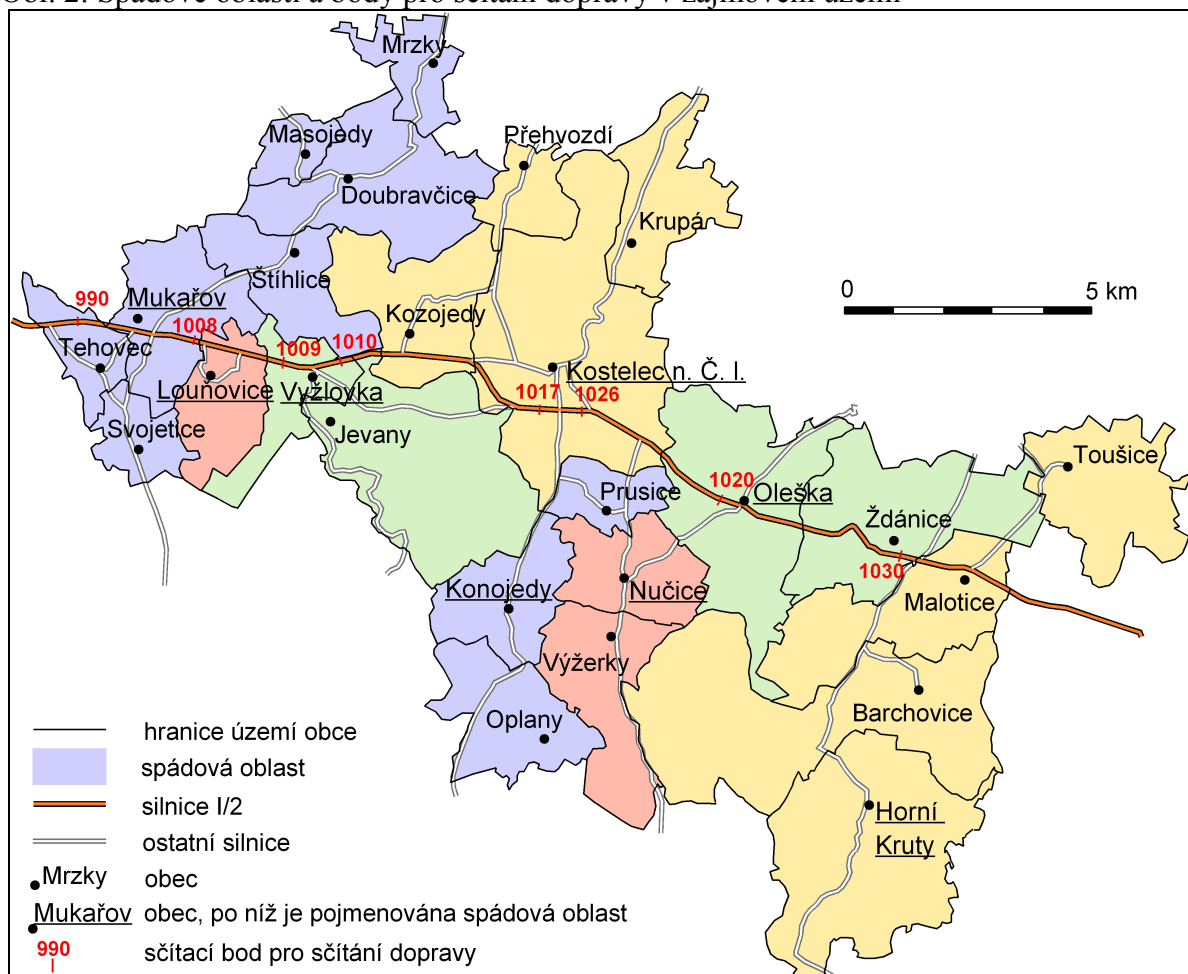
3.3. Vytvoření spádových oblastí

Při vymezování zájmového území na základě trasy, kterou z jednotlivých obcí do Prahy navrhl webový portál Mapy.cz, bylo sledováno také to, v jakém místě se motorista napojí na silnici I/2. Podle toho je možné určit, jakými sčítacími body projede, tzn. v jakých místech bude zaznamenána jeho cesta během celostátního sčítání dopravy. Např. obyvatel, vyjíždějící z obce na východním kraji zájmového území, projede všemi sčítacími body, které se na území nacházejí a ve všech bude jeho cesta zaznamenána – dopravní model tedy musí dojíždějící obyvatele kumulativně načítat od východu k západu (tzn. směrem k hlavnímu městu Praha). Proto jsou v tab. 5–11 a 16, 17 použity pro dopravní model kumulativní součty migračních přírůstků nebo dokončených bytů.

Jednotlivé spádové oblasti pak byly vytvořeny podle toho, v jakém sčítacím bodě je cesta do Prahy poprvé zaznamenána. Spádová oblast tedy představuje skupinu obcí, jimž je společné místo (sčítací bod) napojení na silnici I/2, při předpokládané dojížděci do Prahy. Spádové oblasti a sčítací body z celostátního sčítání dopravy, k nimž se tyto oblasti vážou, zachycuje obr. 2. Spádové oblasti jsou pojmenovány podle obce s nejvyšším počtem obyvatel (na obr. 2 je vyznačena podtržením názvu obce).

Hodnoty intenzit dopravy ve sčítacích bodech, které následují bezprostředně za sebou, od sebe nebyly odečítány, aby nedošlo k nepřesnostem souvisejícím s vnitrosídelní dopravou a zahrnutím lokálních dopravních vztahů. Např. Kostelec nad Černými lesy je pro svoje přirozené zázemí také cílem dojížděky za prací a centrem služeb, nikoliv pouze zdrojem pro Prahu. Ve sčítacích bodech v jeho bezprostředním okolí proto je zachycen i dostředivý pohyb, který ovšem nelze odečítat od dalšího sčítacího bodu – k tomu se již vážou odlišné dopravní vztahy.

Obr. 2: Spádové oblasti a body pro sčítání dopravy v zájmovém území



Zdroj: Portál veřejné správy České republiky, geoportal.cenia.cz, staženo 25. 3. 2010

3.4. Dopravní model

Pro odhad dopravních intenzit generovaných rezidenční suburbanizací byl na základě konzultace s Ing. Zuzanou Čarskou, Ph.D. z FD ČVUT zkonstruován jednoduchý vzorec. Modelové hodnoty intenzit dopravy jsou vypočteny dosazením konkrétních hodnot jednotlivých parametrů do tohoto vzorce. Přesnější hodnoty intenzit dopravy by bylo možné stanovit s pomocí složitějších dopravních modelů (viz např. Medelská a kol. 1991 nebo Kočárková a kol. 2004) nebo specializovaných softwarových programů. Použitý vzorec má tuto podobu:

$$I_N = \frac{P_N * h * k_{IAD}}{o}$$

kde:

I_N je intenzita dopravy generovaná dojížděnkou nových obyvatel do Prahy,

P_N je počet nových obyvatel,

h je průměrný počet cest za den na jednoho obyvatele (tzv. hybnost),

k_{IAD} je koeficient zastupující podíl těch nových obyvatel, kteří při cestě do Prahy využívají osobní automobil,

o je průměrná obsazenost vozidel ve vnějším kordonu hl. m. Prahy.

Podle použitého vzorce se intenzita dopravy generovaná suburbanty rovná podílu, v němž je:

- dělencem - součin počtu suburbantů, průměrného počtu cest suburbantů a podílu suburbantů, kteří použijí při dojížděce ze zázemí do centra osobní automobil,
- dělitelem – průměrná obsazenost osobních vozidel, tedy průměrný počet osob na jedno jedoucí vozidlo.

3.4.1. Počet suburbantů

Vzorec pro výpočet modelových intenzit dopravy, které generují suburbanti, se opírá o několik zjednodušujících předpokladů. Jako počet suburbantů je dosazen migrační přírůstek počtu obyvatel (kladné migrační saldo), nebo v případě tab. 5,11 odhad na základě počtu dokončených bytů při obložnosti vycházející z tab. 1. Původní záměr dosazovat pro všechna sledovaná období výhradně odhady vycházející z počtu nově postavených domů popř. bytů nebylo možné uskutečnit – počty nově postavených bytů v jednotlivých obcích jsou sledovány až od roku 1997. Jako náhrada byl zvolen migrační přírůstek počtu obyvatel (migrační saldo) v obcích, dostupný za období 1990-2009. U obou zvolených ukazatelů je vhodné upozornit na nepřesnosti z nich vyplývající.

V případě odhadu počtu obyvatel na základě počtu dokončených bytů (v zájmovém území s malými odchylkami odpovídá počtu nových domů) je problémem určit počet obyvatel na 1 byt (tzv. obložnost). Diskuze problému je uvedena výše, viz 3.2. Migrační přírůstek počtu obyvatel (jako rozdíl mezi přistěhovalými a vystěhovalými obyvateli) počet suburbantů také přesně nezachycuje. Lze se domnívat, že počet suburbantů skutečnosti tvoří vyšší podíl z přistěhovalých obyvatel, než jaký odpovídá rozdílu „přistěhovalí – vystěhovalí“. Pro ilustraci lze uvést příklad: dcera se odstěhuje od rodičů z obce pryč, zatímco do nového domku se přistěhuje mladý pár z Prahy, který do ní i nadále bude dojíždět. Migrační přírůstek, který má pro potřeby výpočtu zachycovat počet suburbantů, je jeden, ačkoliv skutečný počet nových obyvatel, kteří denně dojíždějí do Prahy, jsou dva obyvatelé. Dále zde existuje též problém faktického obyvatelstva, který souvisí s tím, že se mnozí noví obyvatelé nepřihlašují v obci k trvalému pobytu. Díky těmto nesrovnalostem lze předpokládat, že počet suburbantů a vliv jejich dojíždění do Prahy na dopravní situaci je větší, než jak vychází z hodnot dopravního modelu.

Je nutné upozornit i na vymezení časového období. Data za migrační přírůstek a dokončené byty se vztahují ke konci kalendářního roku, zatímco celostátní sčítání dopravy se provádí během léta (údaje z něj jsou sice přepočteny na celoroční průměr, ale vycházejí z provozu mezi březnem a zářím). Přírůstek obyvatel v roce sčítání dopravy byl – po úvaze – celý zahrnut k předchozímu časovému období. Např. při sledování nárůstu dopravy mezi sčítáními 1995 a 2000 byly intenzity dopravy vztahovány k počtu obyvatel, kteří se do území přistěhovali od 1. 1. 1996 do 31. 12. 2000. Možnou alternativu (rozdíl mezi SD 1995-2000 vztáhnout k přírůstku od 1. 1. 1995 do 31. 12. 1999) lze odmítnout z toho důvodu, že se intenzita rozvoje rezidenční zástavby zvyšuje, takže je přesnější zahrnout do sledovaného závěrečný rok než úvodní – byť sčítání dopravy v realitě zachycuje pouze jejich část.

3.4.2. Hybnost

Mezi další zjednodušení náleží úvaha ohledně podílu suburbantů, kteří budou denně dojíždět do Prahy automobilem. Stanovení parametru hybnosti (počet cest/obyv./den) nových obyvatel je zřejmě nejvíce problematickým aspektem použitého modelu. Diskutabilním

údajem je hybnost obecně, pro model je navíc třeba stanovit počet cest směřujících do Prahy, nebo alespoň do Říčán – tedy těch cest, které budou zachyceny ve sčítání dopravy na silnici I/2 v zájmovém území.

Hybnost se často uvádí jako průměrné číslo, které neodráží diferenciaci obyvatel podle věku, pohlaví, ekonomického statusu a dalších důležitých charakteristik. Nepřesnosti vyplývají též z metodiky šetření tohoto ukazatele – hybnost může kolísat podle toho, kdy byla sledována (denní, týdenní i roční variace přepravy), jak byl stanoven počet cest (např. Ing. Bělohávek mě během konzultace upozorňoval na to, že některé dopravní průzkumy započítávají cestu vykonanou více dopravními prostředky jako více cest a nikoliv jako jednu) atd. Z těchto důvodů je hybnost jako ukazatel používána velmi omezeně.

Medelská a kol. (1991) nabízí rozlišení hybnosti podle počtu členů domácnosti a jejich ekonomické aktivity. Pro tříčlennou domácnost, kde jsou dva členové ekonomicky aktivní navrhuje počítat s hybností 6,3 cest/den/domácnost, v průměru tedy 2,1 cest/obyv./den. Pro tříčlennou domácnost, kde je aktivní pouze jeden člen (což je třeba případ tzv. „zelených vdov), pak navrhuje hodnotu 5,4 jízdy/den/domácnost. V případě čtyřčlenné domácnosti se dvěma ekonomicky aktivními členy je uváděna hodnota 7,2 jízdy/den/domácnost (Medelská a kol. 1991, s. 120). Lze ale namítnout, že od roku 1991 se jistě hybnost obyvatel zvýšila mimo jiné i díky narůstající automobilizaci. Aktuálnější hodnoty uvádí v návrhu technických podmínek pro prognózu intenzit dopravy Martolos. Ten navrhuje u obyvatel individuální zástavby počítat s hybností 2,8–4,5 cest/obyv./den (Martolos 2009, s. 23). De La Fuente Layos (2005, s. 2) srovnává průměrné hybnosti obyvatel v Evropské unii a uvádí tabulku hodnot v rozmezí 1,9 (Španělsko, rok 2000) – 3,6 (Švýcarsko, rok 2000) cest/ob./den. Lze odvodit, že hybnost se liší jak regionálně podle států, tak podle vývojové vyspělosti. Do budoucna hybnost podle očekávání spíše poroste. Odhad vývoje hybnosti v Česku nabízí koncepce dopravy Plzeňského kraje. Podle tohoto materiálu je průměrná hybnost obyvatel v zemích evropské patnáctky (země EU před rozšířením v roce 2004) asi 1,5 krát vyšší než v Česku, přičemž lze očekávat, že kolem roku 2015 Česko této hodnoty také dosáhne (Koncepce dopravy Plzeňského kraje 2005, s. 20).

Šetření hybnosti obyvatel v Německu nabízí ve statistickém přehledu v úvodu (Mobilität in Deutschland 2008, s. 21) hodnoty z několika výzkumů, konaných po roce 2000 – pro obyvatele nad 10 let věku se hybnost pohybuje v rozmezí 3,3–3,5 cest/os./den, pro mobilní obyvatele nad 10 let věku pak v rozmezí 3,7–3,9 cest/os./den. Landa a kol. (2003, s. 55-56) přebírají grafy znázorňující závislost hybnosti na pohlaví a stáří v Německu v roce 1990 – nejvyšší hybnost charakterizovala ženy ve věku 30–39 let (4 cest/os./den), zatímco po padesátém roku věku jejich hybnost prudce klesla. U mužů byla nejvyšší hybnost zaznamenána již u věkové skupiny 20–29 let (3,6 cest/os./den). Z toho vyplývá, že v případě nových obyvatel suburbií, lze předpokládat vyšší hybnost než průměrnou. Hybnost nových obyvatel suburbií (zejména mladé páry s dětmi) v českém prostředí může odpovídat průměrné hybnosti z dopravního šetření v Německu, tedy zhruba 3,5 jízdám na obyvatele a den, tzn. o něco vyšší než průměrná hybnost (2,9–3,2 cest/os./den), z jaké vycházejí Landa a kol. (2003, s. 29). Nárůst dopravní hybnosti obyvatel v souvislosti se suburbanizací zmiňují i územně-analytické podklady správního obvodu ORP Český Brod, tedy obvodu zasahujícího ze severu do zájmového území (ÚAP ORP Český Brod 2008, s. 28).

Pro potřeby modelu je však nutné stanovit počet cest/os./den po silnici I/2, nikoliv hybnost obecně. Část z průměrného počtu cest během dne se totiž odehrává přímo v území nebo během pobytu ve městě, takže nelze všechny cesty (tzn. 3,5 cest/obyv./den) směřovat do Prahy, po silnici I/2. Určit přesný podíl cest, jejichž trasa vede po silnici I/2, by bylo možné jen na základě obsáhlého dotazníkového šetření. Např. z práce Nováka (2004) si lze udělat přibližnou představu o denním pohybu suburbantů v městském regionu. Z grafů prostorové mobility (Novák 2004, s. 58, 62, 65) je patrné, jak vysoký podíl obyvatel se vyskytuje v

kompaktně zastavěném území hl. m. Prahy. V případě pracujících suburbantů se v Praze v 11:00 hod. nachází již téměř 80 % dotázaných, v případě studentů je to přes 50 % (chybí však explanace vysokého podílu osob zdržujících se doma). Jelikož se jedná o lokalizaci v určitý časový okamžik, nelze bohužel podle těchto hodnot určit počet cest mezi jádrem a zázemím za celý den. Vysoká mobilita ve vztahu k Praze vyplývá i z grafu prostorové mobility „žen v domácnosti“ (Novák 2004, s. 62), naopak u „maminek“ se většina cest odehrává v okolí bydliště, popř. v suburbánní zóně. V případě nákupního chování uvádí Novák, že zhruba 43 % nákupů se odehrává v Praze, 35 % pak v hypermarketech v příměstské zóně (v zájmovém území by se jednalo zřejmě o Říčany nebo Kostelec n. Č. 1.) a pouze 22 % v okolí bydliště. Z těchto údajů, uspořádání silniční sítě v okolí komunikace I/2 a lokalizace služeb v zájmovém území lze předpokládat, že převažují cesty konané po radiální dopravní komunikaci, silnici I/2.

Pro potřeby modelu dopravních intenzit na silnici I/2 proto byla použita hodnota 2 jízdy/obyv./den mezi místem bydliště a západním okrajem (hranice s městem Říčany) zájmového území. Hodnota byla konzultována i s odborníky z FD ČVUT, Prof. Ing. Petrem Moosem, CSc. a zejména s Ing. Zuzanou Čarskou, Ph.D. Podle jejího názoru se tato hodnota blíží realitě a vzhledem k charakteru modelu je možné ji i přes určitou míru nepřesnosti takto použít.

3.4.3. Ostatní parametry modelu

Údaj o podílu nových obyvatel, kteří při cestě mezi zázemím a centrem (tedy Prahou) použijí jako dopravní prostředek osobní automobil (75 %), byl převzat z výzkumu životního stylu obyvatel v suburbánní zóně Prahy z diplomové práce Gondové (2004, s. 87). K obdobnému výsledku, konkrétně 71 %, dospěl i Novák (2004, s. 73). Převzetí údaje v sobě zahrnuje nepřesnost lokálních charakteristik dopravního systému, nicméně pro potřeby výpočtu přibližných hodnot intenzit dopravy se jedná o dostatečně přesný údaj. Pokud bychom chtěli získat zcela přesný údaj pro výpočty v zájmovém území, musel by být zahrnut i faktor času – pro model intenzit dopravy mezi lety 1990 a 1995 by tedy musel být dotazníkovým šetřením zpětně zjištěn podíl tehdejších suburbantů, kteří používali k dopravě do Prahy osobní automobil, což není reálné. Přitom právě u faktoru času lze očekávat výrazné změny – na počátku devadesátých let byla nynější silnice I/2 vedena jako silnice druhé třídy II/333 (přičemž o jejím zařazení zpět do této kategorie se opět uvažuje), v devadesátých letech nebyly příměstské autobusové linky integrovány do systému PID atd.

Průměrná obsazenost vozidel, která ve vzorci pro výpočet intenzit dopravy vystupuje jako dělitel, přibližuje model realitě. V případě dětí a mladistvých totiž nelze počítat s tím, že by sami vykonávali cestu osobním automobilem. Stejně tak ne všechny nové domácnosti mají dva automobily, aby mohli samostatně a nezávisle na sobě cestovat muž i žena. Některé cesty obyvatel zázemí se odehrávají společně v jednom vozidle současně. Hodnota průměrné obsazenosti vozidel vychází z údajů uvedených v ročence dopravy hlavního města Prahy (Ročenka dopravy Praha 2008, s. 16), přičemž v tomto případě už časové hledisko zvaženo bylo a pro výpočty hodnot mezi lety 1990–2000 byla použita hodnota 1,49 os./voz., která odpovídá vnějšímu kordonu v roce 2000, pro období 2000–2005 hodnota 1,42 os./voz., která odpovídá vnějšímu kordonu v roce 2005 a pro výpočty budoucího vývoje pak hodnota 1,37 os./voz., odpovídající vnějšímu kordonu v roce 2008. I v tomto případě ovšem není použitý údaj zcela přesný. Dle názoru odborníka (konzultace s Ing. Bělohlávkem ze společnosti Cityplan) obsazenost vozidel ve vnějším kordonu Prahy jako průměrný údaj nezachycuje diferenci mezi suburbanty, dojíždějícími do práce, a ostatními cestujícími. V případě dojížděky do práce se uvádí průměrná obsazenost 1,2 osoby na automobil, v případě krátkých

nepracovních cest 1,7 osoby na automobil atd. (Landa a kol. 2003, s. 47) což znamená, že obyvatel dojíždějící do Prahy ze zázemí většinou cestuje skutečně sám. Průměrnou hodnotu obsazenosti vozidel zvyšují motoristé, kteří cestují ze zcela jiných důvodů než je dojíždka do zaměstnání. Jelikož však nelze nižší hodnoty průměrné obsazenosti vozidel opřít o jiné důvěryhodné statistiky a průzkumy, jsou použity hodnoty z ročenky pražské dopravy, odpovídajícímu vnějšímu kordonu (pásmu) Prahy. Zároveň je použitím tohoto údaje kompenzována poněkud diskutabilní a možná nadsazená hodnota počtu cest po silnici I/2 na obyvatele za den.

4. Empirická část

4.1. Vývoj počtu obyvatel a dopravních intenzit 1990–2010

Tabulky 2–4 zachycují dvě podstatné charakteristiky zájmového území, vývoj počtu obyvatel a vývoj intenzit dopravy na silnici I/2. Z hodnot indexu vývoje v tabulce 3 (vývoj počtu obyvatel) je patrné, ve kterých obcích zájmového území došlo k nejvyšším nárůstům počtu obyvatel, jinými slovy, jaké z obcí lze považovat za dotčené suburbanizací. Celkový nárůst počtu obyvatel v zájmovém území mezi lety 1990 a 2009 dosahuje 26 %, většina tohoto nárůstu připadá na poslední tři roky. Přirozenou měnou zde počet obyvatel neroste, na nárůstu se podílí především migrační pohyby, které v zájmovém území získaly na síle po roce 2000. To ukazuje na rostoucí dynamiku procesu suburbanizace. Změna počtu obyvatel pochopitelně není jediným kritériem, nicméně v tomto případě podle ní lze rozdělit obce v zájmovém území do několika skupin.

Tab. 2: Vývoj počtu obyvatel v letech 1990–2009 v obcích v zájmovém území

obec	spádová oblast	počet obyvatel k 31. 12.					index vývoje 2009/1990
		rok 1990	rok 1995	rok 2000	rok 2005	rok 2009	
Barchovice	Homí Kruty	160	194	194	205	207	1,29
Doubravčice	Mukařov	293	192	205	288	439	1,5
Homí Kruty	Homí Kruty	493	471	487	511	529	1,07
Jevany	Vyžlovka	451	433	431	468	587	1,3
Konojedy	Konojedy	146*	147	176	202	250	1,71
Kostelec n. Č. I.	Kostelec	3242	3267	3252	3314	3482	1,07
Kozojedy	Kostelec	390	535	513	550	629	1,61
Krupá	Kostelec	337	318	351	340	332	0,99
Louňovice	Louňovice	383	366	394	590	802	2,09
Malotice	Homí Kruty	301	300	277	246	274	0,91
Masojedy	Mukařov	61*	49	56	80	90	1,48
Mrzky	Mukařov	134*	116	108	134	138	1,03
Mukařov	Mukařov	1236	1081	1197	1408	1922	1,56
Nučice	Nučice	321	271	326	354	352	1,1
Oleška	Oleška	893	874	854	853	869	0,97
Oplany	Konojedy	76*	63	53	67	81	1,07
Prusice	Konojedy	65*	62	64	57	70	1,08
Přehvozdí	Kostelec	183	141	163	190	222	1,21
Svojetice	Mukařov	336	341	398	548	654	1,95
Štíhllice	Mukařov	108*	111	106	131	136	1,26
Tehovec	Mukařov	210**	215	228	246	391	1,86
Toušice	Homí Kruty	225	247	226	277	277	1,23
Výžerky	Nučice	108*	111	98	113	120	1,11
Vyžlovka	Vyžlovka	459	428	457	505	588	1,28
Ždánice	Oleška	336*	319	299	305	335	1
<i>celkem</i>		<i>10947</i>	<i>10652</i>	<i>10913</i>	<i>11982</i>	<i>13776</i>	<i>1,26</i>

*pozn.: údaje z roku 1991

**pozn.: údaj z roku 1992

Zdroj: Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 16. 6. 2010

Do první skupiny patří obce ležící v západní části řešeného území, vzdušnou čarou

nejblíže hlavním městu. Zde došlo k nejvyšším relativním přírůstkům obyvatel, a to jak v obcích ležících přímo na silnici I/2 (Mukařov), tak i dále od ní (Doubravčice). Jako druhou, nejrozsáhlejší skupinu, lze vnímat obce, kde počet obyvatel dle hodnot indexu vývoje mírně narůstá, popř. stagnuje. Ve skupině třetí počet obyvatel neroste.

Lépe lze rozdílnou dynamiku vývoje vysledovat z tabulky 3, která se nezabývá jednotlivými obcemi, ale spádovými oblastmi. Problémem je, že v rámci jedné spádové oblasti (které jsou vymezené na základě příslušnosti k bodům pro sčítání dopravy) spolu mohou být dvě obce se zcela odlišným vývojem počtu obyvatel, přičemž výsledná průměrná hodnota tyto rozdíly smaže. V případě spádové oblasti Kostelec n. Č. l. bude hodnota za celou oblast ovlivněna změnou počtu obyvatel přímo v samotném Kostelci, který je populačně největší obcí (městem) v zájmové oblasti.

Tab. 3: Indexy vývoje počtu obyvatel k 31. 12. mezi lety 1990–2009 ve spádových oblastech v zájmovém území

spádová oblast	index vývoje počtu obyvatel mezi lety				
	1995/1990	2000/1995	2005/2000	2009/2005	2009/1990
Mukařov	0,89	1,09	1,23	1,33	1,59
Louňovice	0,96	1,08	1,50	1,36	2,09
Vyžlovka	0,95	1,03	1,10	1,21	1,29
Kostelec	1,03	1,00	1,03	1,06	1,12
Konojedy	0,95	1,08	1,11	1,23	1,40
Nučice	0,89	1,11	1,10	1,01	1,10
Oleška	0,97	0,97	1,00	1,04	0,98
Horní Kruty	1,03	0,98	1,05	1,04	1,09

Zdroj: Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 16. 6. 2010

Přesto lze první tři spádové oblasti (Mukařov, Louňovice, Vyžlovka) vymezit jako část území nejvíce zasaženou rezidenční suburbanizací. Spádové oblasti Kostelec, Konojedy a Nučice tvoří druhou skupinu obcí. Nárůst počtu obyvatel v nich je zatím nižší, nicméně lze předpokládat, že v blízké budoucnosti je rezidenční suburbanizace zasáhne výrazněji. Spádová oblast Oleška vykazuje stagnaci počtu obyvatel, která souvisí se zemědělským charakterem obce. To se týká též Horních Krut – z tohoto pohledu je i mírný nárůst počtu obyvatel v této oblasti překvapující. Znovu lze poukázat na to, že nejvyšších hodnot dosahují indexy růstu u spádových oblastí Mukařov a Louňovice po roce 2000, tedy, že rezidenční suburbanizace v této oblasti v poslední době zesiluje.

Tab.4: Vývoj intenzit dopravy na sčítacích bodech silnice I/2 v zájmovém území v letech 1990, 1995, 2000 a 2005

sčítací bod	1990 (voz./24 hod)	1995 (voz./24 hod)	2000 (voz./24 hod)	2005 (voz./24 hod)
0990	7089	10170	13717	16762
1008	4681	6875	8953	10441
1009	4784	6212	8084	9977*
1010	3931	6262	7188	9513
1017	2751	3462	5909	6615
1026	2714	3462	5909	6615
1020	2714	3462	5213*	6230
1030	2890	3115	5213*	6230

*pozn.: údaj vznikl interpolací okolních hodnot, více viz 3.2.

Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 1995, 2000, 2005

Další podstatnou charakteristikou je vývoj intenzity dopravy, tzn. počtu vozidel za 24

hodin běžného pracovního dne, na silnici I/2. Z dat uvedených v tabulce 4 je vhodné zdůraznit téměř konstantní velikost nárůstu intenzity dopravy (3 tis. vozidel za 5 let) na sčítacím bodě 0990, ačkoliv ve druhém krajním bodě (1030) nárůsty mezi jednotlivými lety kolísaly. Výrazný, skokovitý nárůst intenzit mezi body 1010 a 1017 ve všech letech je způsoben dopravními proudy mezi Kostelcem nad Černými lesy a Prahou. Ty se na silnici I/2 napojují tak, že jsou částečně zachyceny již v bodě 1017, jenž se nachází jižně od města. V plné síle zachycuje dopravní proudy mezi Prahou a Kostelcem nad Černými lesy teprve bod 1010 (který je už od Kostelce dosti vzdálený), neboť obyvatelé z východní části města se při cestě do Prahy napojí na silnici I/2 Pražskou ulicí. Východní část města přitom tvoří z velké části rezidenční čtvrť rodinných domků.

4.1.1. Vliv suburbanizace na dopravu mezi lety 1990 a 2005

V tabulkách 5–11 jsou zachyceny odhadované počty cest nových obyvatel zájmového území a jejich podíl na nárůstech intenzity dopravy. Má smysl srovnávat jak nárůsty v pětiletých intervalech, tak v desetiletých. Z obr. 1 je patrné, že křivky intenzit dopravy ve sčítacích bodech měly podobný průběh v letech 1995 a 2005, zatímco křivka pro rok 2000 má průběh odlišný. Proto srovnání intenzit dopravy a modelu jízd na základě migračního přírůstku vychází lépe mezi lety 1995 a 2005 a lze z něj získat vyrovnanější výsledky než při sledování pětiletých intervalů.

V tabulce 5 je uveden výpočet dopravních intenzit na základě bytové výstavby mezi lety 1991–2001 (více viz 3.4). Díky tomu je možné porovnat výsledky modelu na základě přírůstku obyvatel migrací a dokončených bytů. Rozdíl mezi vypočtenými intenzitami se pohybuje v rozmezí 3–5 % celkového nárůstu intenzity dopravy ve sledovaném období, v absolutních číslech pak v rozmezí 60–200 vozidel za den. Vzhledem k absolutním hodnotám modelových intenzit však lze rozdíl až 5 % považovat za významný. Rozdíl vyplývá z toho, že zatímco přírůstek migrací se v tomto období často pohyboval v záporných číslech (v modelu nahrazeny nulou), výstavby bytů nulových hodnot dosahuje pouze výjimečně (viz dále). Realitě zřejmě lépe odpovídá model na základě dokončených bytů – migrační pohyby v transformačním období, zejména v první polovině devadesátých let, nejsou pro sledování suburbanizace příliš relevantními údaji. Odráží totiž několik desetiletí potlačované tendence v preferenci místa bydliště. Je to ostatně patrné i z tab. 3, z níž lze vyčíst, že počet obyvatel mezi lety 1990 a 1995 ve většině obcí (spádových oblastí) poklesl.

Tab. 5: Model dopravních intenzit 1990–2000 na základě počtu nových bytů mezi lety 1991–2001

sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 1990-2000 (voz./24 hod.)	počet bytů postavených mezi lety 1991-2001	model – bytová výstavba (voz./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model byt. výstavba)
0990	6628	364	1008	15	5620
1008	4272	243	673	16	3599
1009	3300	211	584	18	2716
1010	3257	163	451	14	2806
1017	3158	96	266	8	2892
1020	3195	74	205	6	2990
1026	2499	60	166	7	2333
1030	2323	29	80	3	2243

Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 2000, Veřejná databáze ČSÚ, <http://vdb.czso.cz/vdbvo/>, staženo 15. 3. 2010

Na druhou stranu bytovou výstavbu v tomto období nelze zjednodušeně považovat za rezidenční suburbanizaci. Zejména ve východní části zájmového území (např. spádová oblast Horní Kruty) si mnohé byty postavili zřejmě původní obyvatelé za účelem zvýšení kvality bytového fondu. Tyto byty pak zvyšují hodnoty modelu, ačkoliv jejich obyvatelé ve skutečnosti silnici I/2 využívají mnohem méně. V případě modelu na základě migračního přírůstku mezi lety 1990 a 1995 by bylo vhodné v zájmovém území blíže analyzovat důvody vnitrostátní migrace v jednotlivých pětiletých a desetiletých časových intervalech a určit, jak velký podíl přistěhovalých obyvatel se do území přistěhoval kvůli vyšší kvalitě životního prostředí či bytovému fondu.

Tab. 6: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1991–2000

sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 1990-2000 (voz./24 hod.)	přírůstek migrací 1991-2000	model - přírůstek migrací (voz./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model)
0990	6628	827	833	13	5795
1008	4272	459	462	11	3810
1009	3300	403	406	12	2894
1010	3257	356	358	11	2899
1017	3158	141	142	4	3016
1020	3195	108	109	3	3086
1026	2499	60	60	2	2439
1030	2323	-	-	-	2323

Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 2000, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Tab. 7: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1996–2005

sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 1995-2005 (voz./24 hod.)	přírůstek migrací 1996-2005	model - přírůstek migrací (voz./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model)
0990	6592	1675	1769	27	4823
1008	3566	884	934	26	2632
1009	3765	616	651	17	3114
1010	3251	485	512	16	2739
1017	3153	281	297	9	2856
1020	3153	215	227	7	2926
1026	2768	121	128	5	2640
1030	3115	5	5	0	3110

Zdroj: Sčítání dopravy 1995, 2005, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Při hodnocení období 1990–2000 lze zmínit odlišnou dynamiku vývoje během časového úseku 10-ti let, kterou celkové – průměrné – hodnoty nezachytí. Z tabulky vývoje počtu obyvatel v obcích (viz tab. 1), popř. z modelu intenzit dopravy v pětiletých intervalech ovšem již patrná je. Zatímco mezi lety 1990–1995 se hodnoty modelu pohybují v rozmezí 1–11 %, v období 1995-2000 už 3–22 %. Celkové hodnoty (viz tab. 6) pak dosahují 2–13 % (až 18 % u bytů), přičemž větší podíl na nárůstech má až období po roce 1995. Tato čísla odráží fakt, že rezidenční suburbanizace se ve východním zázemí Prahy začala rozvíjet až po roce 1995 (viz. např. Perlín 2002, tab. 3), zatímco v západním zázemí došlo k rychlejšímu nástupu procesu suburbanizace. Jedinou výjimkou v zájmovém území zastupuje tradiční oblast Jevany

– Vyžlovka, která byla rezidenční suburbanizací zasažena částečně již před rokem 1990. V období po roce 1998 se rozvoj bydlení v zázemí Prahy mohl opřít i o státní podporu pro novou bytovou výstavbu (Perlín 2002).

Model pro desetileté období 1995–2005 (viz tab. 7) nabízí díky průměrnému charakteru čísel vyrovnanější výsledky než v obou pětiletých obdobích jednotlivě. Již bylo zmíněno, že tyto rozdíly vycházejí z podobného průběhu křivek intenzity dopravy na silnici I/2 v letech 1995 a 2005 (viz obr. 1). Křivka pro rok 2000 má v některých intervalech odlišný průběh, jenž se pak odráží v kolísání nárůstu intenzity dopravy mezi jednotlivými body za sebou.

Tab. 8: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1991–1995

sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 1990-1995 (voz./24 hod.)	přírůstek migrací 1991-1995	model - přírůstek migrací (voz./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model)
0990	3081	264	266	9	2815
1008	2194	167	168	8	2026
1009	1428	163	164	11	1264
1010	2331	163	164	7	2167
1017	711	9	9	1	702
1026	748	9	9	1	739
1020	748	9	9	1	739
1030	225	-	-	-	225

Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 1995, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Model pro období 1990–1995 dosahuje nejnižších hodnot ze všech, a to přesto, že intenzita dopravy ve sčítacím bodě 0990 (představuje ústí celého zájmového území) vzrostla o zhruba 3 tisíce vozidel, tedy obdobně jako v následujících obdobích. Vzhledem k tomu, že hodnota rozdílu mezi reálným nárůstem a modelem se vzdáleností od Prahy výrazně klesá, lze usuzovat, že se v tomto období projevil nárůst podílu cest konaných IAD místo VHD – vzrostla mobilita a lidé začali více používat osobní automobily. Svou roli v těchto nárůstech sehrál i nárůst tranzitní dopravy (např. dopravní vztahy Praha – Kutná Hora). Jediná modelovaná hodnota dopravní intenzity, která v tabulce 8 přesahuje 10 %, odpovídá spádové oblasti Jevany a Vyžlovka. Lze to přičítat stabilní atraktivitě těchto lokalit, které – jak už bylo zmíněno výše – byly dotčeny rezidenční suburbanizací již před rokem 1990.

Tab. 9: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 1996–2000

sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 1995-2000 (voz./24 hod.)	přírůstek migrací 1996-2000	model - přírůstek migrací (voz./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model)
0990	3547	563	595	17	2952
1008	2078	292	308	15	1770
1009	1872	240	254	14	1618
1010	926	193	204	22	722
1017	2447	132	139	6	2308
1026	2447	99	105	4	2342
1020	1751	51	54	3	1697
1030	2098	-	-	-	2098

Zdroj: Sčítání dopravy 1995, 2000, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

V tabulce 9, která zachycuje období 1996–2000, upoutá vysoká hodnota podílu modelu u bodu 1010. Způsobena je nízkým nárůstem intenzity dopravy. Křivka intenzity dopravy v roce 2000 měla vyrovnanější průběh než v roce 1995, z čehož plyne, že jestliže byl v roce 1995 nárůst ve sčítacím bodě nadprůměrný, musí tomu být v roce 2000 naopak. Nízký absolutní nárůst intenzity dopravy spolu s vysokým absolutním číslem migračního přírůstku ve městě pak vytváří hodnotu podílu, která neodpovídá realitě. Dosvědčit tuto domněnku může pravý sloupec tabulky 9, kde jsou zachyceny rozdíly modelu a skutečných nárůstů intenzity. Tato čísla zahrnují tranzitní dopravu, která zájmovým územím pouze projíždí a dopravní proudy na lokální úrovni, tedy pohyb obyvatel mezi obcemi navzájem. Zásadní podíl připadá na tranzit, takže by hodnoty rozdílu u všech sčítacích bodů měly být podobné. S výjimkou bodů 0990 a 1010 tomu tak i je a hodnoty se pohybují v rozmezí zhruba 1700–2300. Hodnota 734 ve sčítacím bodě 1010 z tohoto rozmezí vybočuje. Bohužel to vyplývá z naopak nevysvětlitelně vysokého nárůstu v tomto bodě v roce 1995. Vyšším rozdílem ve sčítacím bodě 0990 se zabývá část 4.1.2.

Tab. 10: Model dopravních intenzit na základě migračního přírůstku mezi lety 2001–2005

sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 2000-2005 (voz./24 hod.)	přírůstek migrací 2001-2005	model - přírůstek migrací (voz./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model)
0990	3045	1112	1175	39	1870
1008	1488	592	625	42	863
1009	1893	376	397	21	1496
1010	2325	292	308	13	2017
1017	706	149	157	22	549
1026	706	116	123	17	583
1020	1017	70	74	7	943
1030	1017	5	5	1	1012

Zdroj: Sčítání dopravy 2000, 2005, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Zatímco intenzita dopravy mezi lety 2001–2005 na silnici I/2 vzrostla podobným tempem jako v předchozích obdobích, tzn. v rozmezí zhruba jednoho až tří tisíc vozidel za den, přírůstky obyvatel migrací se výrazně zvýšily. V celém zájmovém území nabyly přírůstky migrací mezi lety 2000–2005 téměř dvojnásobných hodnot oproti období 1995–2000. Za těchto okolností se logicky zvýšil i podíl modelu na nárůstech intenzity dopravy – viz tab. 10. Dvě nejvyšší hodnoty se týkají spádových oblastí, které lze v současné době již jednoznačně označit za zasažené rezidenční suburbanizací (spádové oblasti Mukařov a Louňovice). Vysoké podíly na sčítacích bodech 1017 a 1026 lze znovu přičíst na vrub zejména rozdílnému průběhu křivek intenzity dopravy na silnici I/2 v letech 1995 a 2005 na straně jedné a v roce 2000 na straně druhé. Hodnoty rozdílu mezi modelem a reálným nárůstem (sloupec tabulky 10 zcela vpravo) se již pohybují v nižších relacích než v předchozím období. Nárůst tranzitu na silnici I/2 byl tedy v tomto období nižší. Lze předpokládat, že tento trend bude pokračovat, a to díky tomu, že byla prodloužena dálnice D 11, která na sebe bude vázat část dopravních proudů mezi Prahou a Kolínem či dalšími městy na pomezí středních a východních Čech.

Pro toto období jsou uvedeny i modelové hodnoty založené na bytové výstavbě (tab. 11). Tyto hodnoty s drobnými rozdíly odpovídají hodnotám z tab. 10. Lze proto předpokládat, že použitím migračních přírůstků nedošlo k závažným odchylkám od reality, a na druhou stranu také to, že u nových rodinných domů v zázemí Prahy obložnost dosahuje hodnot až 3,5 obyv./byt. Model ukazuje, že se dojížděka nových obyvatel na nárůstu intenzit dopravy v

období 2000–2005 podílela v rozmezí několika set až tisíce jízd za den. Tyto hodnoty se jeví velmi reálně, překvapující je spíše vysoký podíl (40–90 %) ostatních pohybů, tzn. tranzitní dopravy, vnitrosídelní dopravy, popř. zvýšení dojížděky původních obyvatel díky vyššímu stupni automobilizace. Do budoucna bude podíl ostatních dopravních vztahů dále klesat a dojížděka nových obyvatel se pro nárůst intenzit dopravy stane rozhodujícím faktorem.

Tab.11: Model dopravních intenzit na základě počtu dokončených bytů mezi lety 2001–2005

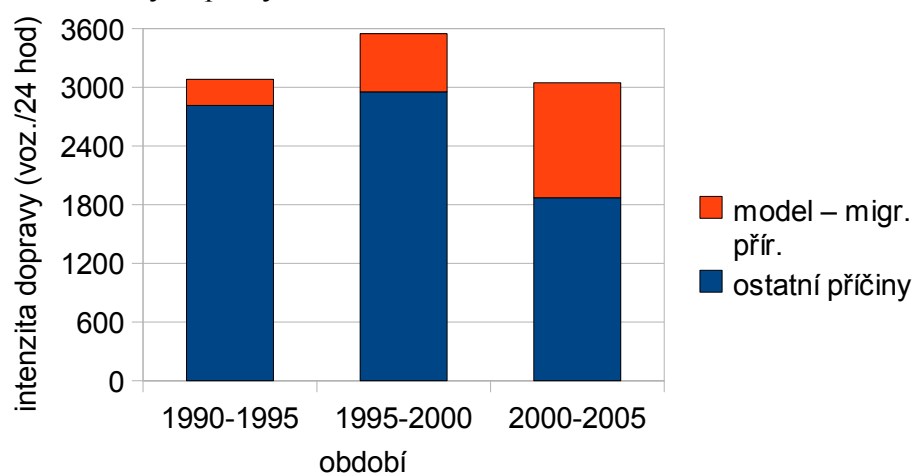
sčítací bod	reálný nárůst dopravy mezi lety 2000-2005 (voz./24 hod.)	počet bytů postavených mezi lety 2001-2005	model – bytová výstavba (aut./24 hod.)	podíl modelu na reálném nárůstu (v %)	rozdíl (reálný nárůst – model byt. výstavba)
0990	3045	325	1171	38	1874
1008	1488	195	702	47	786
1009	1893	137	493	26	1400
1010	2325	98	353	15	1972
1017	706	32	115	16	591
1026	706	21	76	11	630
1020	1017	14	50	5	967
1030	1017	7	25	2	992

Zdroj: ČSÚ, Sčítání dopravy 2000, 2005

4.1.2. Sčítací bod 0990

Sčítací bod 0990 představuje ústí dopravy ze zájmového území ve směru na Prahu. Na rozdíl od ostatních sčítacích bodů nezachycuje pouze některé spádové oblasti, ale všechny, včetně oblasti Mukařova a okolí, která je suburbanizací dotčena nejvíce. Proto vypovídá o vlivu suburbanizace na nárůst dopravní intenzity nejlépe ze všech. U toho bodu byly zaznamenány také největší rozdíly mezi reálným nárůstem intenzity dopravy a modelem založeným na migračním přírůstku (viz tab. 8–10, sloupce zcela vpravo). Tyto hodnoty jsou zhruba o tisíc vozidel/24 hodin vyšší než u předchozího sčítacího bodu. Jinými slovy: v tomto sčítacím bodě došlo k zaznamenání proudů, které jsou charakteristické pro spádovou oblast Mukařova a okolních obcí, avšak jinde se nevyskytují, resp. ne v takové míře.

Obr. 3: Nárůst intenzity dopravy ve sčítacím bodě 0990 v obdobích 1990–2005



Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 1995, 2000, 2005, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Bohužel není možné tyto dopravní proudy přesně identifikovat, lze se ovšem domnívat, že také souvisí se suburbanizací. Mezi tyto dopravní proudy náleží zejména:

- přistěhovalí obyvatelé, kteří si doposud nezměnili místo trvalého bydliště (tj. problém faktického počtu obyvatel),
- dojíždka obyvatel z města, tj. Prahy, jako personálu služeb v suburbánní zóně (viz Urbánková, Ouředníček 2006, s. 87),
- doprava související s realizací suburbánní výstavby (stavební doprava apod.).

Identifikace dopravních proudů způsobených těmito důvody je téměř nemožná, odhad jejich rozsahu by snad mohly poskytnout dopravně-inženýrské počítačové modely nárůstu dopravy v suburbánní zóně.

Z hodnot modelu a sčítání dopravy v bodě 0990 je možné vytvořit jednoduchý graf na obr. 3. Ten znázorňuje, jak v souvislosti s migračním přírůstkem v obcích (přiliv suburbantů) roste podíl suburbanizace na nárůstech intenzity dopravy. Vzhledem k tomu, že ve všech pětiletých obdobích byly nárůsty intenzity dopravy podobné (3–3,5 tis. vozidel/24 hod), je možné vynést je do grafu v absolutních hodnotách a sledovat změnu podílu modelu. Ten se z původních 9 % mezi lety 1990–1995 zvedl až na 38 % v období 2000–2005. Jestliže bychom nárůsty ve sčítacím bodě sečetli a totéž udělali i s modelovým nárůstem počtu vozidel za 24 hodin, došli bychom k závěru, že mezi lety 1990 a 2005 ve sčítacím bodě narostla intenzita dopravy o téměř 10 tis. vozidel/24 hodin, přičemž podíl modelu na základě migračního přírůstku tvoří 18 % tohoto nárůstu.

Pokud by bylo možné k procesu suburbanizace vztáhnout i vyšší rozdíly mezi modelem a reálným nárůstem, jejichž identifikace je na základě migračního přírůstku obyvatel nemožná (viz výše), byl by podíl dopravních vztahů souvisejících se suburbanizací na nárůstu ještě vyšší. Sčítací bod 0990 je klíčový i při pohledu do budoucna. Pokud nebude zájmové území dopravně obslouženo kapacitnější komunikací, popř. dopravní proudy do Prahy nebudou vedeny po jiných trasách (např. napojení na dálnici po tangenciální komunikaci II/113), zůstane sčítací bod 0990 na silnici I/2 i nadále pomyslným ústím celé zájmové oblasti ve směru na Prahu. V tom případě by úsek silnice I/2, který bod 0990 reprezentuje (tzn. mezi křížením komunikací I/2 a II/113 a křížením komunikací I/2 a napojením na dálnici D1, popř. budovaný silniční okruh kolem Prahy) zůstal kritickým dopravním místem celé zájmové oblasti.

4.1.3. Dopravní situace mezi lety 2005 a 2010

Poslední celostátní sčítání dopravy se uskutečnilo v roce 2005. Srovnatelná data nabídnou až výsledky celostátního sčítání dopravy v roce 2010, které proběhne od května do října roku 2010. Pro charakteristiku vývoje dopravní situace v zájmovém území po roce 2005 do současnosti je tedy nutné využít jiné ukazatele než intenzity dopravy z celostátního sčítání dopravy. Přitom právě po roce 2005 se dle vývoje počtu obyvatel a migračního přírůstku (viz např. tab. 1) rezidenční suburbanizace v oblasti rozvíjela velmi dynamicky, takže posouzení tohoto období nelze opominout.

Jako zdroj informací o dopravní situaci v oblasti je možné využít dostupné analytické materiály, např. Studii vlivu regionální a nadregionální tranzitní dopravy na město Říčany a dotčené obce (Cityplan 2005), průzkumnou část Integrované dopravní studie města Říčany (Cityplan 2007), územně-analytické podklady pro připravovaný územní plán města Říčany (ÚAP Říčany 2009) a územně-analytické podklady pro správní obvod obce s rozšířenou působností Říčany (ÚAP ORP Říčany 2008). Zmíněné podklady a studie sice přebírají data ze

starších sčítání dopravy, nicméně doplňují je o výsledky aktuálních terénních šetření. Že se jedná o materiály, vztahující se k městu Říčany, nevádí, neboť město Říčany bezprostředně navazuje na zájmové území v jeho západní části. Říčany prochází silnice I/2 dále do hlavního města Prahy, další sčítací bod pro sčítání dopravy po bodu 0990 je až mezi Říčany a Prahou, tudíž lze předpokládat, že ve městě jsou až k mimoúrovňovému křížení se silnicí II/101 přibližně stejné intenzity dopravy jako v bodě 0990 – o něco vyšší hodnoty v Říčanech způsobuje pouze vnitrosídelní doprava.

Nejstarší ze zmíněných materiálů, Studie vliv regionální a nadregionální tranzitní dopravy na město Říčany a dotčené obce (Cityplan 2005), řeší kromě samotného města Říčany i nejbližší okolí. Mezi hlavními závěry analýza uvádí nevhodně řešené křižovatky v intravilánech obcí, vysoké intenzity dopravy ve městě a problémy vyplývající z charakteru komunikace – kombinace tranzitní a obslužné funkce. Dle zpracovaného dopravního modelu nebude vzhledem k rozvojovým záměrům obcí postačovat krátká varianta obchvatu Řičan, ale bude nutné jej vést již od obce Vyžlovka. Tento obchvat je přitom nutné zprovoznit před dokončením silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Modelová hodnota intenzit dopravy k roku 2010 na silnici I/2 v obci Mukařov je 21 tis. vozidel (Cityplan 2005, nestr.). Studie dále navrhuje úpravu několika křižovatek na silnici I/2, v dlouhodobém horizontu pak úplné přeložení silnice I/2 mimo zastavěné území obcí.

Integrovaná dopravní studie města Říčany, z níž je k dispozici analytická část, zmiňuje již v úvodu mezi širšími dopravními vztahy problémy, souvisejících se silnicí I/2: „... dopravní zátěž na silnici I/2 a II/101 vytváří na území města časté dopravní kolapsy, což má za následek tvorbu kolon na příjezdech do města, ale i na místních komunikacích. Využitelnost autobusové dopravy pro cesty do/z Prahy je v denních špičkách poměrně omezená – časové zdržení.“ (Cityplan 2007, s. 4) V popisu nejvýznamnějších dopravních cest se ve studii uvádí: „Městem Říčany prochází silnice I/2 (Černokostelecká), která je v rámci Pražského komunikačního systému jednou z významných radiálních komunikací, neboť propojuje hlavní město s oblastí Řičan, Kostelcem nad Černými lesy, kde stále probíhá výstavba objektů pro bydlení a významný podíl nových obyvatel jezdí za prací do Prahy a to nejen individuální, ale i hromadnou dopravou. Důsledkem je zvýšení intenzit individuální dopravy a zvýšení počtu spojů autobusové hromadné dopravy na silnici I/2, což vede v dopravních špičkách k překročení kapacity silnice I/2 v prostoru Řičan. Proud vozidel na ulici Černokostelecká je přerušován bočními vjezdy, nutností pěších překonat silnici, parkujícími vozidly atd.“ (Cityplan 2007, s. 5)

V rámci této studie byla také provedena krátkodobá sčítání dopravy, jejichž výsledky byly přepočteny na RPDI. V obou sčítacích profilech na silnici I/2 dosahovaly hodnoty tohoto šetření v roce 2007 téměř 20-ti tis. vozidel (Cityplan 2007, s. 14). V porovnání se šetřením provedeným pro dřívější studii (Cityplan 2005) došlo ve sledovaných profilech za tři roky k nárůstu počtu vozidel o 33 %, resp. 46 % (Cityplan 2007, s. 30). Zjištěné intenzity dopravy kolem 20 tis. vozidel v intravilánu Řičan v roce 2007 působí věrohodně vzhledem k celostátnímu sčítání dopravy z roku 2005. Na základě kalibrovaného dopravního modelu pak studie přesně identifikuje dopravní problémy, přičemž opět zmiňuje silnici I/2 (ul. Černokosteleckou). Ve studii se uznává, že přeložka silnice I/2 mimo intravilán obcí podél ní, je vzhledem k rozvinuté urbanizaci obtížně řešitelný problém.

Průzkumy a rozborů k územnímu plánu města Říčany (ÚAP Říčany 2009, s. 24) v kapitole o dopravní infrastruktuře rovněž zmiňují nedostatečnou kapacitu silnic I/2 a II/101 a dále též překročení hlukových limitů v nejbližším okolí obou komunikací (ÚAP Říčany 2009, s. 56). ÚAP pro obvod ORP Říčany se omezují na stručný popis situace pomocí hodnot intenzit dopravy ze sčítání dopravy 2005, ovšem mírně navýšených: „Komunikace I/2, Říčany – Mukařov a dále ve směru Kostelec nad Černými lesy, je zatížena až 18-ti tisíci průjezdy za 24 hod. v úseku Říčany – Mukařov, v navazujících úsecích intenzita již významně klesá pod

hodnotu 10 tisíc průjezdů. Komunikace II/603, II/101 a II/107 jsou potom velmi významně zatíženy dopravou obsluhující pražskou suburbánní zónu. Na uvedených komunikacích v rámci řešeného území ORP Říčany vlivem nedostatečné kapacity dochází k častým kongescím a krizovým dopravním situacím.“ (ÚAP ORP Říčany 2008, s. 35)

Intenzity dopravy na silnici I/2 analyzuje i strategický plán rozvoje města Říčany (resp. část nazvaná analytický profil města – infrastruktura a životní prostředí): „Významný problém pro místní obyvatele (hluk, emise, ale i samotná hustota a bezpečnost provozu a rozdělení města pro pěší, ale i pro vozidla) představuje zejména I/2, která vede jako Černokostelecká ulice v délce více než 2 kilometry souvisle zastavěným územím městské části Radošovice. Její zatížení zde kolísá mezi 14 a 18 tisíci osobních vozidel a 1,3 a 2 tisíci nákladních vozidel. ... Orientační kritické zatížení v extravilánu pro dvoupruhou silnici se uvádí 20 000 vozidel/den. Podle modelu zatížení tato hodnota nebude v prostoru Říčan (Uhříněvsi) překročena ani v roce 2015 (Uhříněves 16 300, Říčany-Černokostelecká 10 000). Tato predikce je založena na modelovém zatížení vytvořeném ILF Consulting Engineers Praha, s.r.o., AURS, s.r.o. (alternativní odhady ale uvádějí zátěž až 20 000 vozidel/den).“ (SPRM Říčany 2005, nestr.) Kongesce lokalizuje tato analýza pro strategický dokument rozvoje k mimoúrovňové křižovatce silnic I/2 a II/101: „Dochází zde ke kongescím na propojení Černokostelecké ulice od Prahy na Říčanskou ulici směr Jesenice (zácpu na nájezdu způsobuje odbočení vlevo na Voděrádky, Jesenici).“ (SPRM Říčany 2005, nestr.) Na silnici I/2 podle tohoto materiálu vznikají pouze kolony vozidel, přesto je podle něj vhodné komunikaci přeložit mimo zastavěné území. I v tomto případě se ovšem za popisem tří možných variant přeložky dodává, že jejich realizace je problematická.

Tab. 12: Celkové měsíční zpoždění autobusových spojů na linkách ČSAD Polkost v letech 2008 a 2009

rok 2008	doba zpoždění (min)	rok 2009	doba zpoždění (min)	srovnání 2009-2008 (v %)
leden	-	leden	2809	-
únor	-	únor	1254	-
březen	-	březen	866	-
duben	10869	duben	1810	-83,35
květen	7328	květen	1140	-84,44
červen	6987	červen	497	-92,89
červenec	2049	červenec	226	-88,97
srpen	6230	srpen	983	-84,22
září	5811	září	1741	-70,04
říjen	5195	říjen	-	-
listopad	5769	listopad	-	-
prosinec	3542	prosinec	-	-

Zdroj: ROPID

Dalším zdrojem informací pro charakteristiku nedávné a současné situace jsou vyjádření řídicích pracovníků společností, které v zájmovém území koordinují či provozují pravidelné autobusové linky, ČSAD Polkost (David Pohořelý) a ROPID (Ing. Martin Jareš). Podle nich lze v současné době na silnici I/2, na základě opakujících se zpoždění na příměstských linkách, identifikovat tři problematická místa. Silnice I/2 je v tomto případě analyzována od Zásmuk až do Prahy ke křižovatce s Jižní spojkou. Ve směru od zájmového území do centra Prahy se jedná o tato problémová místa:

1) průjezd městem Říčany – vedení silnice I/2 zastavěným územím s několika křižovatkami a přechody narušuje plynulost dopravního proudu. S každým dalším přechodem či křižovatkou,

zabezpečenou světelnou signalizací, se situace dále zhoršuje,

2) úsek mezi Říčany a Prahou-Uhřetěvesí – úsek se jeví problematický zejména v současné době, kdy je zde doprava vlivem výstavby SOKP dočasně omezena. Po ukončení stavebních prací se situace patrně opět zlepší na únosnou a kongesce zmizí,

3) úsek silnice I/2 na území hlavního města Prahy odpovídající Kutnohorské ulici – podle vyjádření ROPIDu šlo o úsek, na němž linky nabíraly kvůli pravidelným kongescím největší zpoždění, odpovídající až 100 % normální jízdní doby mezi konečnými stanicemi. Trasy několika linek musely být kvůli kritické situaci v tomto úseku dokonce v prosinci roku 2008 převedeny na konečnou u stanice metra Háje namísto Depa Hostivař. Výsledky této změny uvádí tabulka 12, z níž je patrné, jak počínaje prosincem roku 2008 poklesla celková suma zpoždění všech spojů, které tímto úsekem původně projížděly. I přes značný pokles celkové sumy se v oblasti zpoždění na autobusových linkách stále vyskytuje. Přesnější lokalizaci problematických míst, než výše uvedenou, však není možné stanovit, stejně jako podíl např. průjezdu městem Říčany na současných hodnotách. Tabulka pouze ukazuje, že zhruba 80 % celkových zpoždění připadalo na úsek mezi Prahou-Uhřetěvesí a Depem Hostivař.

Podle dostupných informací je žádoucí situaci na silnici I/2 v oblasti řešit. Intenzity dopravy v zájmovém území dosahují 20 tis. vozidel/24 hod., tedy meze, kterou např. SPRM Říčan (2005) uvádí jako hraniční. Větší problém představují intenzity během dopravních špiček. Dle provedených šetření navíc intenzita dopravy dále roste. Obtíže to působí především tam, kde silnice I/2 vede zastavěným územím (Říčany). Ke vzniku kongescí nedochází přímo v zájmovém území, ale až dále směrem k Praze, přičemž právě Říčany lze identifikovat jako problematické místo, které na rozdíl od úseků silnice I/2 na území hlavního města Prahy není možné efektivně objet po jiné trase. Rozvoj silniční infrastruktury (silniční obchvat města, popř. paralelní úsek ke stávající silnici I/2) je v takto hustě osídleném území obtížný.

4.2. Predikce budoucího vývoje

4.2.1. Navrhovaný nárůst počtu obyvatel v území

Podle vývoje počtu obyvatel, migračních přírůstků v obcích, intenzit dopravy a závěrů vybraných studií začíná být zájmové území intenzivně využíváno. Platí to především o jeho západní části, kterou lze označit jako zasaženou rezidenční suburbanizací. Rychlý rozvoj rezidenční suburbanizace se promítá kromě jiného i do nárůstu intenzity dopravy v zájmové oblasti.

Tabulka 13 sumarizuje základní údaje o navrhovaném rozvoji bydlení v zájmovém území. Tabulka je členěna na poslední platný územní plán (tedy v případě obce Krupá, kde je poslední platný územní plán již druhým územním plánem po roce 1990, nebyl starší dokument brát v potaz), dále pak na jeho změny a na součet obou dvou předchozích položek. Čísla označená hvězdičkou – vlastní výpočty – jsou diskutována v části 3.2. Z tabulky 13 vyplývá, že až na čtyři výjimky (Masojedy, Mrzky, Prusice, Toušice) mají všechny obce zpracované územní plány (pozn. rok zpracování ÚPD je rokem uvedeným na textové části návrhu ÚPD, nikoliv rokem schválení). Pro uvedené čtyři výjimky byly zpracované alespoň urbanistické studie, které však na rozdíl od územních plánů nejsou závazné – jedná se pouze o ÚPP. To, že pro všechny obce existuje alespoň jeden dokument územního rozvoje a že většina těchto dokumentů, konkrétně 15 z nich (resp. 16, pokud započítáme i starý ÚP obce Krupá), byla zpracována do roku 2000, svědčí o zájmu místní samosprávy usměrňovat územní rozvoj.

V letech 1995 a 1996 byly zpracovány návrhy ÚPD pro 9 zdejších obcí. Opět je zde patrný časový posun několika let mezi východním a západním zázemím Prahy. Vývoji ÚPD v suburbánním zázemí Prahy se podrobněji věnuje např. Perlín (2002).

Tab.13: Navrhované počty obyvatel dle územně-plánovací dokumentace v zájmovém území k 1. 4. 2010

obec	původní ÚP			změny ÚP			navrhovaný nárůst počtu obyvatel celkem	
	rok zprac. návrhu	nárůst počtu domů	nárůst počtu obyvatel	rok zprac. návrhu	nárůst počtu domů	nárůst počtu obyvatel	dolní hranice	horní hranice
Barchovice	1996	8-15	20-53**	-	-	-	20	53
Doubravčice	2002	160	400-560**	2002	.	436	836	996
Horní Kruty	1996	31	78-109**	-	-	-	78	109
Jevany	1996	227	611	2008	15 (bytů)	38	649	649
Konojedy	2001	146*	365-511**	2008	2-4*	4-14**	369	525
Kostelec n. Č. l.	1994	.	1262	zad. 2010	507	1600-1700	2862	2962
Kozojedy	2000	.	400	2005	.	100	500	500
Krupá	2008	100	266*	-	-	-	266	266
Louňovice	2002	601	2106	2004, 2006	24	60	2166	2166
Malotice	1996	14-16	40	-	-	-	40	40
Masojedy	1992	9	23-32**	-	-	-	23	32
Mrzky	1998	.	13	-	-	-	13	13
Mukařov	2007	.	1320	-	-	-	1320	1320
Nučice	1996	6-9*	15-32**	-	-	-	15	32
Oleška	1999	8-11*	20-39**	2006	30*	75-105**	20	39
Oplany	2007	25-29	79	-	-	-	79	79
Prusice	1997	14-22	35-77**	-	-	-	35	77
Přehovzdí	1998	41 (bytů)	103-144**	2005	25	63-88**	103	144
Svojetice	2004	160	400	2005, 2008	83-91	208-319**	608	719
Štíhllice	2002	33-34	160	-	-	-	160	160
Tehovec	2006	184	805	2009	13*	33-45**	838	850
Toušice	1995	12-26	48-104	-	-	-	48	104
Výžerky	1995	3	10	2002	.	36	10	10
Vyžlovka	1996	28-33	74	2006	26-27	65-95**	139	169
Ždánice	1995	8	20	-	-	-	20	20
celkem							11217	12034

pozn.: kurzívou vyznačené navrhované počty domů a obyvatel vychází z nezávazných dokumentů územního

*pozn.: údaj o počtu domů byl vypočten na základě velikosti rozvojových ploch pro bydlení

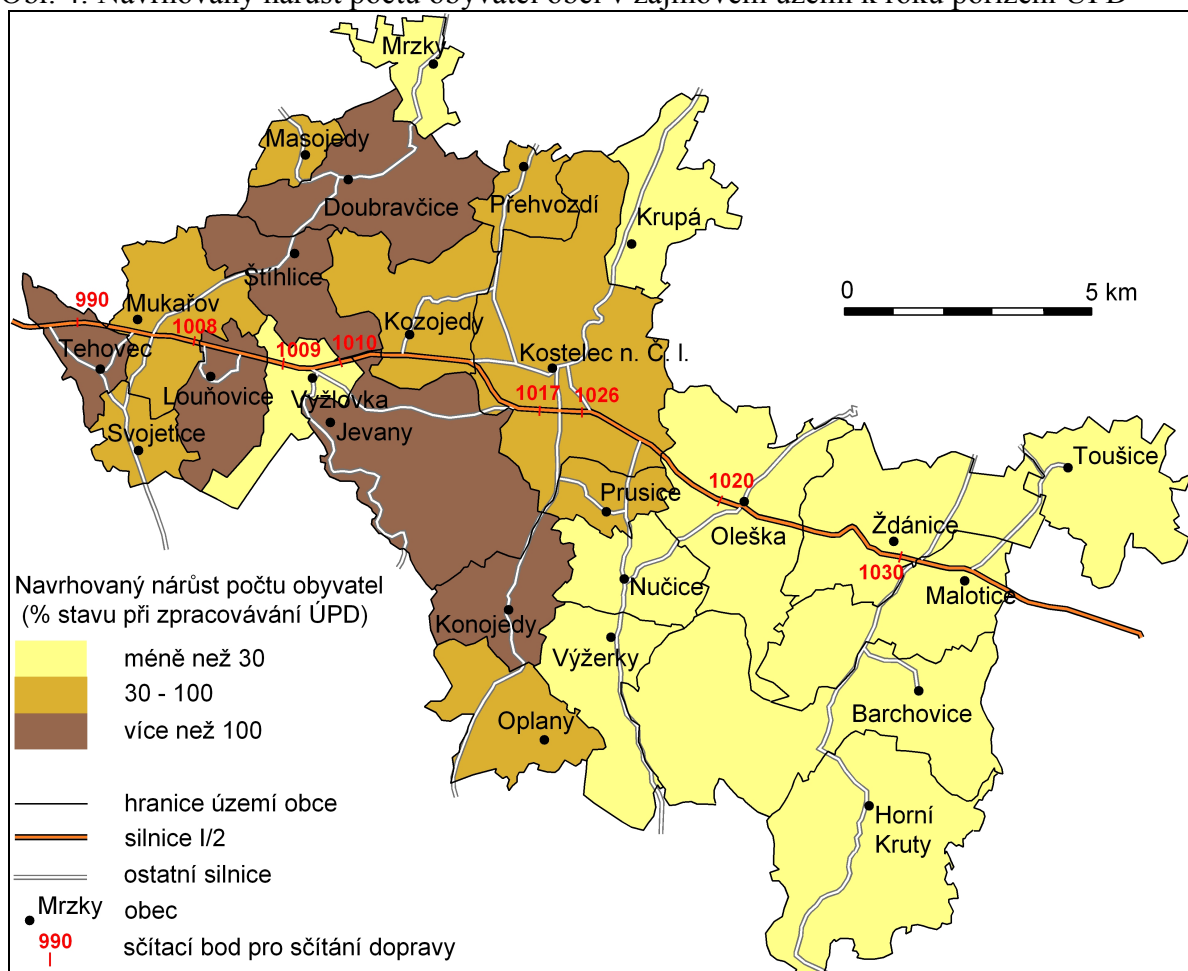
**pozn.: údaj o počtu obyvatel byl vypočten na základě počtu rodinných domů/bytů při uvažované obloženosti 2,5–3,5 obyv. na byt, více viz 3.2

Zdroj: ÚPD a ÚPP obcí

Porovnání navrhovaných nárůstů počtu obyvatel se současným stavem nabízí tabulka 14. Hodnoty v ní vycházejí z návrhů ÚPD a ÚPP, od nichž byl odečten nárůst obyvatel migračním přírůstkem (více viz 3.2). Zbývající potenciál pro rozvoj, resp. dolní hranice jeho rozmezí pak byla porovnána s počtem obyvatel ke 31. 12. 2009. Z hodnot tak lze vyčíst, které obce měly v době zpracování územního plánu přiměřené a které naopak velkorysé rozvojové záměry. Nelze říci, jaký návrh počtu nových obyvatel je ještě únosný a jaký už příliš velký bez toho, aby bylo definováno z jakého hlediska (v případě této práce je hlediskem doprava). Vhodnost návrhu závisí kromě jiného také na kvalitě urbanistického řešení na lokální úrovni (např. regulační plán) a pochopitelně i na „nadlokální“ koordinaci těchto řešení.

Při sledování diferenciací v navrhovaných počtech obyvatel lze usuzovat na tři základní faktory, které se do velikost návrhu promítnou nejsilněji. Prvním z nich je vzdálenost od Prahy, jež by správně měla být vyjádřena spíše jako délka cesty do Prahy v minutách. Pro ilustraci ovšem poslouží i kartogram na obr. 4, který na rozdíl od tab. 13 zachycuje pouze původní potenciál pro rozvoj tak, jak ho definovaly dokumenty územního rozvoje (bez pozdějších změn územních plánů). Obce v zájmového území blíže hranicím Prahy vytvořily v ÚPD vyšší potenciál pro rozvoj než obce ve větší vzdálenosti od Prahy. V této diferenciaci ovšem pochopitelně hrají roli i další faktory.

Obr. 4: Navrhovaný nárůst počtu obyvatel obcí v zájmovém území k roku pořízení ÚPD



Zdroj: ÚPD obcí, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Dalším faktorem je datum zpracování územního plánu. Již výše bylo zmíněno, že dle logické úvahy by novější územní plány měly lépe regulovat rozvoj bydlení, v reakci na zhoršení dopravní situace. Ve skutečnosti se do novějších územních plánů promítá proces intenzivnějšího využívání území tak, že samospráva a potenciální investoři hodlají plně využít šancí, které suburbanizace nabízí. Místo dopravního hlediska je důležitější celkový přínos pro obec a zejména ekonomická stránka procesu. Proto novější územní plány navrhuje vyšší počty obyvatel než ty starší. Reagují tím na zvýšenou poptávku po bydlení v zázemí města, poptávku, která byla dříve omezená. Konkrétně to lze ukázat, pokud se původní územní plány (bez pozdějších změn) v zájmovém území rozdělí na ty, které byly zpracovány v devadesátých letech, a ty, které byly zpracovány později. Pro obě skupiny jsou vypočteny průměrné hodnoty návrhů nárůstu obyvatel v procentech, viz tab. 15. Z ní je patrné, jaký

význam má pro navrhovaný nárůst počtu obyvatel faktor času, jenž lze spojovat zejména s postupným šířením procesu suburbanizace dále od měst do zázemí. Bohužel se v zájmovém území tento faktor prolíná s faktorem vzdálenosti od Prahy – ÚPD novějšího data mají většinou obce v západní části, takže není zcela jasné do jaké míry lze vyšší návrhy přičítat působení jednotlivým faktorům. Kombinace obou ale vytváří zřejmý princip diferenciací.

Tab. 14: Zbývající potenciál pro rozvoj obcí v zájmovém území ke 31. 12. 2009

obec	rok zpracování posledního platného ÚP	navrhovaný nárůst počtu obyv. - dolní hranice	navrhovaný nárůst počtu obyv. - horní hranice	migrační přírůstek obyv. od zprac. ÚP do 31. 12. 2009	zbývající potenciál pro rozvoj (obyv.) - dolní hranice	zbývající potenciál pro rozvoj (obyv.) - horní hranice	počet obyvatel k 31. 12. 2009
Barchovice	1996	20	53	34	-	19	207
Doubravčice	2002	836	996	202	634	794	439
Horní Kruty	1996	78	109	42	36	67	529
Jevany	1996	649	649	132	517	517	587
Konojedy	2001	369	525	70	299	455	250
Kostelec	1994	2862	2962	211	2651	2751	3482
Kozojedy	2000	500	500	122	378	378	629
Krupá	2008	266	266	-	266	266	332
Louňovice	2002	2166	2166	364	1802	1802	802
Malotice	1996	40	40	20	20	20	274
Masojedy	1992	23	32	31	-	1	90
Mrzky	1998	13	13	28	-	-	138
Mukařov	2007	1320	1320	341	979	979	1922
Nučice	1996	15	32	83	-	-	352
Oleška	1999	20	39	114	-	-	869
Oplany	2007	79	79	8	71	71	81
Prusice	1997	35	77	10	25	67	70
Přehvozdí	1998	103	144	64	39	80	222
Svojetice	2004	608	719	171	437	548	654
Štíhllice	2002	160	160	23	137	137	136
Tehovec	2006	838	850	239	599	611	391
Toušice	1995	48	104	-	48	104	277
Výžerky	1995	10	10	24	-	-	120
Vyžlovka	1996	139	169	216	-	-	588
Ždánice	1995	20	20	8	12	12	335
celkem		11217	12034	2557	8950	9679	13776

Zdroj: ÚPD a ÚPP obcí, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 16. 6. 2010

Poslední (třetí) diferenciací faktor odráží atraktivitu lokality, a to jak z pohledu potenciálních obyvatel, tak developerů. Lze spekulovat, že nejvyšší nárůsty počtu obyvatel souvisí s urbanistickou kvalitou zástavby, s kvalitou životního prostředí v okolí (přítomnost lesa), dostupností služeb atd. Ještě důležitější je však postoj samosprávy – vyšší nárůsty se dají očekávat u obcí, kde samospráva vychází potenciálním obyvatelům či spíše developerům nové rezidenční zástavby vstříc méně přísnou regulací, flexibilnějším jednáním apod. Na obranu samosprávy na lokální úrovni je třeba dodat, že její zástupci zřejmě mnohdy hlasují v souladu se zájmy developerů a majitelů pozemků, se kterými se osobně neztotožňují. Nedokáží však vzdorovat silnému tlaku zájmové lobby (teze pochází z konzultace s Mgr. Košíkem z Odboru regionálního rozvoje Středočeského kraje). Tento faktor ovšem nelze

charakterizovat daty z ÚPD, tudíž jej uvádím pouze pro doplnění výčtu toho, čím je ovlivňována diference v navrhovaných nárůstech počtu obyvatel v zájmovém území.

Tab.15: Navrhovaný nárůst počtu obyvatel v obcích zájmového území dle roku zpracování ÚPD (ÚPP)

územní plán dokončen v období	počet obcí	minimum (návrh nárůstu počtu obyv. v %)	maximum (návrh nárůstu počtu obyv. v %)	průměr navrhovaných nárůstů – dolní hranice (v %)
1992-1999	15	2	143	30
2000-2008	10	29	465	162

Zdroj: ÚPD a ÚPP obcí

4.2.2. Zvýšení dopravních intenzit vlivem suburbanizace

V případě nových obyvatel zájmového území je možné pomocí zmíněného dopravního modelu odhadnout, jak ovlivní intenzity dopravy. Tato predikce budoucího vývoje ovšem zahrnuje zvýšení intenzit dopravy, vyvolané pouze novými suburbanty, a již nikoliv tranzitní či vnitřní dopravu nebo např. změnou stupně automobilizace, hybností obyvatel apod. Výsledný model budoucího vývoje (viz tab. 16, 17 a obr. 5) je vhodné srovnat s modelovaným nárůstem v období 1990–2005. Jejich vzájemný poměr (téměř totožný k poměru mezi migračním přírůstkem 1990–2005 a navrhovaným nárůstem počtu obyvatel v území) vypovídá o možném zatížení území z dopravního pohledu názorněji a přesněji než hodnocení dílčího nárůstu intenzit.

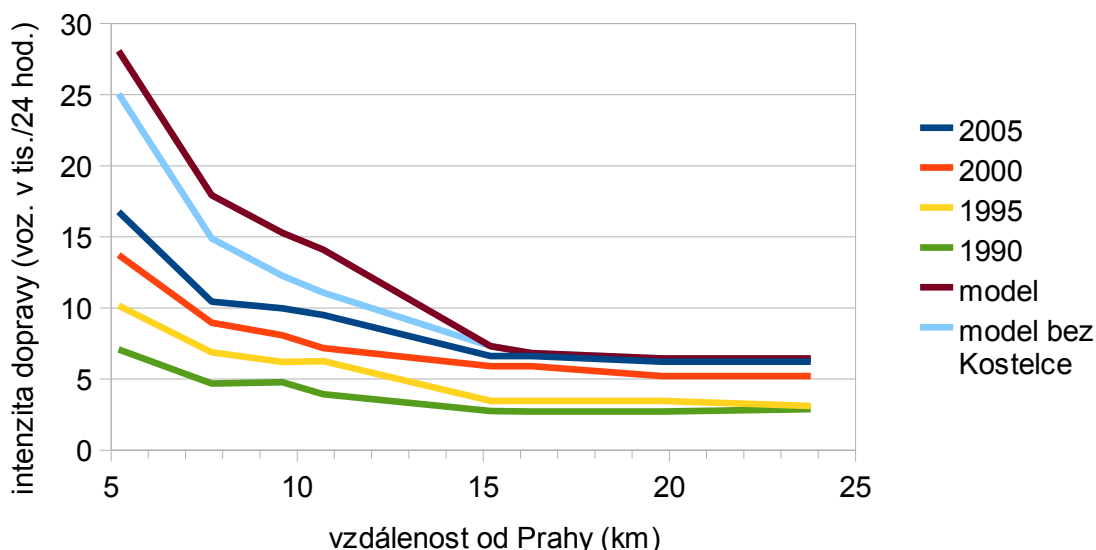
Tabulka 16 zachycuje navrhované nárůsty počtu obyvatel dle ÚPD a ÚPP podle spádových oblastí, resp. podle sčítacích bodů, k nimž se spádové oblasti vážou. Pomocí vzorce uvedeného v části 3.4. jsou vypočteny intenzity dopravy, které mohou potenciální noví obyvatelé svojí každodenní dojížděnkou do Prahy za prací, vzděláním a službami generovat. Nejvyšší nárůst intenzit bude generovat západní část zájmového území, která je již nyní rezidenční suburbanizací zasažena, a také město Kostelec nad Černými lesy, které díky svojí populační velikosti hodnoty nárůstu výrazně ovlivňuje. Tabulka 16 nabízí predikci samostatně pro dolní a horní hranici navrhovaného nárůstu počtu obyvatel (rozvojového potenciálu), v závislosti na rozmezí udávaném v dokumentech. V obou případech se ovšem počítá s úplným zastavením všech ploch pro rozvoj bydlení. Pokud by k tomu došlo, intenzita dopravy na silnici I/2 by se vlivem dojíždění suburbantů do Prahy ve sčítacím bodě 0990 zvedla o téměř 10 000 vozidel za den, což představuje nárůst intenzit o zhruba 60 % hodnot z roku 2005. Ve východní části zájmového území vymezuje ÚPD menší plochy pro rozvoj bydlení, takže zde intenzita dopravy naroste jen v jednotkách procent. Prvním sčítacím bodem, který zachytí nárůst přes deset procent, bude bod 1017 před Kostelcem nad Černými lesy, kde se již nakulmuje dostatečný počet dojíždějících, navíc se zde poprvé projeví obce s většími rozvojovými ambicemi.

Kostelec nad Černými lesy se kvůli svojí populační velikosti a občanské vybavenosti zřejmě bude na rozdíl od ostatních sídel v zájmovém území chovat jinak než jako typické suburbium. Uvažovat, že by všichni noví obyvatelé tohoto města dojížděli vlastními auty denně do Prahy, je velké zjednodušení. Mnozí z obyvatel Kostelce budou pracovat a využívat služeb přímo ve městě, tudíž není zcela vhodné zahrnout je mezi ostatní potenciální suburbanty v území. V tabulce 17 jsou proto uvedeny ještě hodnoty intenzit dopravy, které budou generovat noví obyvatelé na silnici I/2, avšak bez navrhovaného nárůstu počtu obyvatel Kostelce nad Černými lesy. Bylo by lépe tuto úvahu upřesnit např. podílem vyjíždějících

obyvatel za prací do Prahy, nicméně hodnoty v bodě 0990 zůstanou i tak dosti vysoké (zvýšení intenzit dopravy o 45 % stavu v roce 2005).

Názorně zachycuje velikost nárůstů dopravních intenzit na silnici I/2 graf na obr. 5. Hodnoty v něm se vztahují k roku 2005, tudíž je patrné zvyšování nárůstů intenzit dopravy v západní a východní části území. Z dosavadního vývoje vyplývá, že k prudkému nárůstu intenzit dopravy docházelo v období 1990–2005 především v posledním sčítacím bodě (0990), zhruba 5 km za hranicí administrativního území hlavního města. Prudké stoupání křivek tedy spadá do vzdálenosti 5–8 km za Prahou.

Obr. 5: Nárůst dopravy na silnici I/2 mezi Říčany a Zásnuky při dosažení počtů obyvatel, navrhovaných ÚPD



Zdroj: Sčítání dopravy 1990, 1995, 2000, 2005, ÚPD a ÚPP obcí, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 21. 3. 2010

Tak tomu zůstane i do budoucna a nejvyšší nárůst opět bude generovat nejbližší spádová oblast, nicméně změnou je, že křivka začne nápadně stoupat již v mnohem větší vzdálenosti od Prahy, a to i bez zahrnutí Kostelce nad Černými lesy. Graf tak zachycuje, jak ÚPD otevírá možnost rozšíření rezidenční suburbanizace s jejími dopady na dopravu dále od Prahy. Zřejmé je to z toho, jak se křivky očekávaného vývoje oddalují od intenzit v roce 2005. Zhruba ve vzdálenosti 15 km však již křivka splývá s intenzitou dopravy v roce 2005. V této a větší vzdálenosti platná ÚPD již nevytváří takový prostor pro rozvoj, aby to intenzitu dopravy viditelně ovlivnilo. Podstatné jsou zejména intenzity v levé části grafu. Náleží mezi ně i nejvytíženější profil ve sledovaném úseku I/2 a pomyslné dopravní ústí celého zájmového území, bod 0990. Součet hodnot z roku 2005 a predikce na základě možné výstavby vedou ke zvýšení intenzit dopravy přes 25 tis. vozidel za den, tedy přibližně dvojnásobným hodnotám vůči roku 2000. Skutečnou budoucí intenzitu samozřejmě ovlivní také tranzitní doprava. Ke grafu na obr. 5 lze dodat ještě jednu metodickou poznámku – jedná se o průměrné hodnoty (RPDI a průměrná hybnost, jež by svým charakterem též měla odpovídat RPDI), které nevypovídají o možných týdenních či ročních variacích. Ty budou v realitě kolísat kolem těchto průměrných intenzit.

Jak tabulky, tak graf predikují zejména v blízkém okolí Prahy výrazné nárůsty dopravních intenzit, s nimiž souvisí dvě otázky:

- 1) Kdy se tak stane?
- 2) Jak vážně tyto nárůsty dopravních intenzit zasáhnou fungování silniční dopravy v oblasti?

Časový horizont u územních plánů obcí se může značně odlišovat, obvykle se pohybuje v rozmezí 5–15 let. Pokud bychom vyšli z toho, že největší nárůsty obyvatel navrhuji územní plány zpracované po roce 2000 (viz tab. 15), lze nárůsty počtu obyvatel vztahovat zhruba k roku 2015. Mnohé z územních plánů obcí v zájmovém území měly stanoven jako časový horizont rok 2010, popř. rok 2015, vůbec nejdále do budoucnosti byl koncipován ÚPO Tehovec – k roku 2016. Některé obce si tedy budou muset v brzké době pořídit zcela nový územní plán, u ostatních lze očekávat alespoň aktualizace a změny platného územního plánu. Tyto změny územních plánů či zcela nové územní plány zřejmě navrhnou další zvýšení počtu nových obyvatel, současné rozvojové plochy, které dosud nebyly využity, ale až na výjimky zcela jistě zachovají.

Tab. 16: Potenciál pro rozvoj k 31.12. 2009 a jeho dopad na zvýšení intenzit dopravy v zájmovém území, včetně Kostelce n. Č. l.

sčítací bod	dolní hranice návrhu ÚP				horní hranice návrhu ÚP			
	rozvojový potenciál k 31. 12. 2009 (obyv.)	rozvojový potenciál kumul.	nárůst dopravní intenzity (voz/24 hod)	nárůst int. relativně vůči roku 2005 (v %)	rozvojový potenciál k 31. 12. 2009 (obyv.)	rozvojový potenciál kumul.	nárůst dopravní intenzity (voz/24 hod)	nárůst int. relativně vůči roku 2005 (v %)
0990	2786	8950	9799	58	3070	9679	10597	63
1008	1802	6164	6749	65	1802	6609	7236	69
1009	517	4362	4776	48	517	4807	5263	53
1010	3334	3845	4210	44	3475	4290	4697	49
1017	395	511	559	8	593	815	892	13
1026	-	116	127	2	-	222	243	4
1020	12	116	127	2	12	222	243	4
1030	104	104	114	2	210	210	230	4

Zdroj: ÚPD a ÚPP obcí, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 16. 6. 2010

Modelované zvýšení intenzity dopravy na jednotlivých sčítacích bodech podle tab. 16, 17 je závislé na rychlosti realizace jednotlivých záměrů uvedených v územních plánech. Je možné, že vlivem vnějších podmínek (ekonomická krize) nebo nerealistických očekávání nedojde k naplnění všech záměrů v očekávaném časovém horizontu. Na druhou stranu se jako pravděpodobnější zdá být možnost, že stávající plochy pro rozvoj bydlení budou v blízké době dále rozšiřovány. Obce si nechají zpracovat novou ÚPD nebo změnami upraví tu stávající a dojde k dalšímu navýšení potenciálu pro rozvoj. Zvýšení návrhů zřejmě znovu proběhne diferencovaně, stejně tak bude různá dynamika, s níž budou zastavěny současné návrhové plochy. Jinými slovy: než dojde k zastavění rozvojových ploch např. ve spádové oblasti Horní Kruty, projdou územní plány obcí v západní části zájmového území řadou změn, díky nimž se zde navrhované nárůsty počtu obyvatel zvýší např. o dalších 1000 nových obyvatel, přičemž některé budou mezitím zcela jistě realizovány. Hodnoty v tabulce 16, 17 tedy zachycují hypotetickou situaci na základě aktuálního stavu návrhů, skutečný vývoj nicméně bude poněkud odlišný a bude odrážet rozvojové projekty, k nimž teprve dojde. Rozsah v budoucnu vymezených rozvojových ploch nelze předjímat, je ovšem jisté, že k rozšíření stávajících rozvojových záměrů v blízké době dojde. Stanovení přesného časového horizontu modelových výpočtů je proto z důvodu očekávaného rozšiřování rozvojových záměrů do jisté míry irrelevantní.

Jak vážný dopad na zhoršení dopravní situace v oblasti budou mít intenzity dopravy generované novou suburbánní zástavbou lze také těžko říci. V první řadě bude záležet na nárůstu intenzit tranzitní dopravy, což je okolnost, kterou samosprávy obcí v zájmovém území nemohou ovlivnit. Dá se očekávat, že tranzit neporoste tak rychle jako např. v devadesátých

letech. To potvrzují i zpomalující se nárůsty „ostatní“ dopravy v tab. 8–10. Na druhou stranu současné intenzity tranzitní dopravy na silnici I/2 zřejmě klesat nebudou – stát by se tak mohlo snad pouze zprovozněním kvalitnější, duplicitně vedené komunikace. Vzhledem k dopravní situaci (4.1.3.) se však zdají být neúnosné i jen nárůsty intenzity, které souvisí s rezidenční suburbanizací. Podrobný počítačový model by samozřejmě lépe nastínil vývoj intenzit dopravy a přidělil na jednotlivé větve silniční sítě patřičné zátěže. Lze nicméně předpokládat, že dokud nedojde k výstavbě nové silniční infrastruktury, bude doprava ze zájmového území nadále směřovat do Říčan. Teprve tam dojde k rozdělení dopravního proudu podle preferované varianty trasy do hlavního města Prahy. V některých sčítacích bodech či profilech, které tomu předcházejí, by nárůst intenzit dopravy vypočítaný modelem, tedy v rozmezí 7–11 tis. vozidel/24 hod., během ranní a odpolední dopravní špičky ve všedních dnech vedl k pravidelným kongescím a to přímo v zájmovém území. Zda dojde i ke zhoršení situace v problémových místech z části 4.1.3. bude záviset na tom, jaká nová infrastruktura a kdy bude v Praze a jejím zázemí vybudována. Lze předpokládat, že např. dostavba SOKP ze silnice I/2 v úseku mezi Štěrboholy a Uhříněvsi odvede část dopravní zátěže.

Tab. 17: Potenciál pro rozvoj k 31.12. 2009 a jeho dopad na zvýšení intenzit dopravy v zájmovém území, bez Kostelce n. Č. l.

sčítací bod	dolní hranice návrhu ÚP				horní hranice návrhu ÚP			
	rozvojový potenciál k 31. 12. 2009 (obyv.)	rozvojový potenciál kumul.	nárůst dopravní intenzity (voz/24 hod)	nárůst int. relativně vůči roku 2005 (v %)	rozvojový potenciál k 31. 12. 2009 (obyv.)	rozvojový potenciál kumul.	nárůst dopravní intenzity (voz/24 hod)	nárůst int. relativně vůči roku 2005 (v %)
0990	2786	6299	6897	41	3070	6928	7585	45
1008	1802	3513	3846	37	1802	3858	4224	40
1009	517	1711	1873	19	517	2056	2251	23
1010	683	1194	1307	14	724	1539	1685	18
1017	395	511	559	8	593	815	892	13
1026	-	116	127	2	-	222	243	4
1020	12	116	127	2	12	222	243	4
1030	104	104	114	2	210	210	230	4

Zdroj: ÚPD a ÚPP obcí, Databáze demografických údajů za obce ČR, http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm staženo 16. 6. 2010

4.3. Koordinace rozvoje nadřazenou ÚPD

Rozvojové ambice obcí v zájmovém území by dle části 2.4.1. měly být koordinovány nadřazenými dokumenty územního rozvoje – tzn. buď na krajské úrovni, anebo v případě zázemí Prahy, kde na sebe dva kraje navazují, i celostátním dokumentem územního rozvoje (PÚR). Znamená to zavedení některých opatření z části 2.2.3. nebo omezení rozvojových ploch v ÚPO. ÚPO v zájmovém území totiž navrhuje poměrně vysoký nárůst počtu nových obyvatel, z nichž velká část bude denně dojíždět do Prahy. Tím se zvýší hodnoty dopravních intenzit na silnici I/2. Z analýzy obou nadřazených dokumentů by mělo vyplynout, která z opatření veřejná správa v tomto případě preferuje.

4.3.1. ÚP VÚC PR

Územní plán velkého územního celku Pražského regionu (dále jen ÚP VÚC PR) byl schválen v prosinci roku 2006 a do schválení dokumentu ZÚR StČ, zřízeného zákonem

183/2006 Sb., zůstává v platnosti jako dokument územního rozvoje na krajské úrovni. Jedná se tedy o nově zpracovaný územní plán, který vzhledem k datu pořízení suburbanizaci v území Prahy reflektuje.

Z ÚP VÚC PR je nutné citovat některé pasáže, týkající se rozvoje bydlení a dopravy: „Hlavní zásadou rozvoje bydlení a ekonomických aktivit je orientace významných záměrů do koridorů s kvalitní dopravní obsluhou, zejména vybavených železnicí s předpokladem pro městskou a příměstskou dopravu, ... „ (ÚP VÚC PR 2006, s. 5) V podobném duchu se nese koncepce celého dokumentu: „Koncepce rozvoje území Pražského regionu je založena především na dlouhodobě utvářené struktuře osídlení a reálných vazbách v území, s využitím stávajících a uvažovaných ploch a realizovatelných dopravních sítí. ... Pro rozvoj bydlení pak preferuje plochy ve vazbě na větší (vybavená) sídla a na trasy regionální hromadné dopravy. Sleduje především využití železnice v novém pojetí, zahrnujícím i obsluhu území hl. m. Prahy.“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 40) Také mezi hlavními principy dopravní politiky se znovu doporučuje dodržovat tento postup, tedy: „Urbanistický rozvoj směřovat k variantám s nižšími přepravními nároky a s možnostmi efektivního řešení dopravy. V území s vysokou koncentrací bydlení a ekonomických aktivit preferovat rozvoj kolejové dopravy.“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 58)

ÚP VÚC PR ovšem připouští, že žádoucí rozvoj, situovaný např. podél tratí železnic, se netýká celého řešeného území: „V území na jih od Prahy ... dochází k velkému rozvoji především bydlení i v lokalitách, kde dopravní vazby zřejmě nebudou dořešeny v nejbližších 5–10 letech. Nelze administrativně bránit rozvoji jakékoliv obce. Od počátku by měla však být známa a analyzována rizika větších rozvojových programů a formulovány limity rozvoje území.“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 41)

Mezi lokality podobného charakteru lze zařadit i obce ze zájmového území, resp. z jeho západní části, jak naznačuje krátká charakteristika předpokládaného vývoje počtu obyvatel Říčanska: „Problémem v území je rozvoj bydlení v malých sídlech bez koordinace s rozvojem města Říčan a bez vazby na možnost na příměstskou železniční dopravu. Tato skutečnost výrazně komplikuje i budoucí potřebné zlepšení silniční sítě.“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 46) V případě silnice I/2 totiž bude její další rozvoj problematický: „Silnice I/2 - je z důvodu neodpovídajících (a v podstatě i neodstranitelných) parametrů navržena k opětovnému převedení do silnic II. třídy jako II/333 (původní označení). Tato tak zůstává v návrhovém období vedena ve stávající trase, kromě obchvatu Vyžlovky ...“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 64)

Obecně k dopravní síti v celém řešeném území ÚP VÚC PR se v dokumentu uvádí toto: „Současný stav dopravního systému Pražského regionu není uspokojivý ani pro zajištění stávajících přepravních potřeb, ani ve vztahu k požadavkům na tvorbu a ochranu životního prostředí. Neodpovídá standardům evropských aglomerací podobné velikosti a významu. Rozvoj dopravního systému zaostává za celkovým rozvojem území nedostatečnou nabídkou kapacity, technické kvality a pohodlí, rychlosti i v oblasti organizace.“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 58) Analýza dopravní situace a predikce budoucího vývoje silniční dopravy v ÚP VÚC PR se přitom zakládá na složitých počítačových dopravních modelech (ÚP VÚC PR 2006, s. 68), odpovídajících návrhovému horizontu, tedy roku 2015 či spíše 2020. (ÚP VÚC PR 2006, s. 8) Současný rozvoj bydlení v příměstské zóně chápe ÚP VÚC PR jako důsledek omezování přirozených tendencí rozvoje před rokem 1989: „Urbanizace příměstského území se sice může jevit jako nadměrně dynamická, jedná se ve většině případů o realizaci trendů, které byly v poválečném období direktivně deformovány. To neznamená, že by tento proces neměl být regulován ...“ (ÚP VÚC PR 2006, s. 56) Regulaci bytové výstavby v konkrétním území však dokument nenavrhuje.

ÚP VÚC PR tedy podporuje rozvoj bydlení v příměstské oblasti Prahy, který vnímá jako přirozené odstraňování deficitu, vzniklého historickým vývojem. Tomuto rozvoji se

dokument snaží vyjít vstříc výstavbou nové dopravní infrastruktury, která v území pochopitelně také chybí. Alespoň dle výše uvedených citací přitom tato snaha odpovídá modernímu dopravnímu systému – preferována má být hromadná kolejová doprava. Současné dopravní problémy pak lze z tohoto pohledu chápat jako nutné negativní následky při nápravě nevhodného historického vývoje. Historický vývoj by ovšem neměl sloužit jako omluva pro absenci podrobnější koordinace územního rozvoje. Tato koordinace by i za cenu regulace rozvoje některých aktivit (bydlení) měla více dbát na to, aby se současné dopravní problémy dále nezhoršovaly.

4.3.2. ZÚR StČ

Nyní platný ÚP VÚC Pražského regionu (ÚP VÚC PR) bude nejpozději do konce roku 2011 nahrazen novým dokumentem – Zásadami územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR StČ). Návrh ZÚR StČ z ÚP VÚC PR přebírá mnohá řešení vedení dopravních koridorů. Napojení zájmového území na dálniční síť zabezpečuje navržená přípojka II/107, která se se silnicí I/2 kříží západně od Tehovce, vede jižním směrem mezi obcemi Tehov a Světice a napojuje se na D1 severně od obce Stránčice. V ZÚR StČ jsou na silnici I/2 navrženy také dva další obchvaty, a to kolem obcí Ždánice a Vyžlovka. Dokument též upravuje vedení silniční sítě v tangenciálním směru (např. obchvat na silnici II/108 kolem Kostelce nad Černými lesy).

V odůvodnění navrženého řešení se k silnici I/2 uvádí: „Silnice I/2 je z důvodu neodpovídajícího významu i neodstranitelných parametrů navržená k opětovnému převedení do silnic II. třídy jako II/333. Zůstává ve stávající trase kromě obchvatu Vyžlovky s tím, že ve směru na Prahu bude ukončena v křižovatce s SOKP u Nedvězí. Dá se předpokládat, že po realizaci přeložky silnice I/12 od Prahy za Úvaly a po realizaci jižního obchvatu Kolína budou dopravní vazby Praha – Kutná Hora přesunuty ze silnice I/2 na trasu silnice I/12 a I/38. Tato trasa je sice o něco delší, ale její kvalita bude výrazně vyšší.“ (Odůvodnění ZÚR StČ 2008, s. 35)

Návrh ZÚR StČ nevymezuje plochy a koridory, v nichž by změnu jejich využití podmiňoval zpracováním územní studie nebo regulačního plánu. Zpřesňuje ovšem vymezení rozvojové oblasti OB 1, do níž zařazuje 8 obcí ze zájmového území. Pro OB 1 pak stanovuje zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

- „rozvoj bydlení orientovat do lokalit s možností kvalitní hromadné dopravy, zejména kolejové a s vazbou na sídla s odpovídající sociální infrastrukturou,
- koordinovat územní rozvoj s hl. m. Prahou, která je samostatným krajem a součástí rozvojové oblasti.“ (Návrh ZÚR StČ 2008, s. 9)

ZÚR StČ stanovují také úkoly územnímu plánování pro obce zahrnuté do OB 1, mezi nimi též: „ověřit rozsah zastavitelných ploch v sídlech a stanovit směry jejich využití s ohledem na kapacity obsluhy dopravní a technické infrastruktury, limity rozvoje území a ochranu krajiny.“ (Návrh ZÚR StČ 2008, s. 9) Pro střední centra osídlení, mezi něž ZÚR StČ zařazuje i Říčany (dále např. Nymburk, Slaný, Vlašim) stanovují ZÚR StČ mimo jiných také úkol pro územní plánování: „koordinovat rozvoj se sousedními obcemi.“ (Návrh ZÚR StČ 2008, s. 23)

Řešení studované problematiky v ZÚR StČ lze shrnout následovně: Dokument předpokládá vyřešení situace na silnici I/2 převedením části stávající – z pohledu zájmového území tranzitní – dopravy na severní trasu a zklidnění dopravní situace na úseku silnice I/2 v zájmovém území. Dopravní kongesce na úseku I/2 západně od zájmového území by dle předpokladů měly vyřešit plánované propojení I/2 s D1 (řešení kongesce v Říčanech) a SOKP

(řešení kongescí v úseku I/2 na území hl. m. Prahy). Etapizaci provedení záměrů dokument nestanovuje, koordinaci rozvoje bydlení v zájmovém území ponechává jako úkol pro územní plánování. Znamená to, že se sice předpokládá vyřešení situace v zájmovém území kolem silnice I/2, ZÚR StČ ovšem neřeší koordinaci rozvoje bydlení podél I/2 (a tedy další růst intenzit) a výstavbu přeložky I/12.

4.3.3. Politika územního rozvoje

Politika územního rozvoje (PÚR) kromě dalšího definuje republikové priority územního plánování a vymezuje rozvojové oblasti. Do rozvojové oblasti OB 1, která se rozkládá v zázemí Prahy, spadá i část zájmového území. Východní část zájmového území se už nachází mimo OB 1. Žádná z dalších kapitol PÚR se zájmového území netýká. Mezi úkoly územního plánování v rozvojových oblastech a osách náleží: „Při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území...“ (PÚR 2008, odst. 39, s. 20) Podle PÚR je v těchto oblastech intenzivní územní rozvoj žádoucí, zároveň je třeba respektovat republikové priority územního plánování. Podobnou poznámku lze najít i mezi obecnými východiskys pro rozvojové oblasti: „V rozvojových oblastech a rozvojových osách je nutno vytvářet, udržovat a koordinovat územní připravenost na zvýšené požadavky změn v území a při respektování republikových priorit územního plánování umožňovat odpovídající využívání území a zachování jeho hodnot.“ (PÚR 2008, odst. 34, s. 19) Z republikových priorit jsou z pohledu suburbanizace a dopravy zásadní dvě priority, z nichž pocházejí následující citace: „Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.“ (PÚR 2008, odst. 19, s. 14) „Možnosti nové výstavby (je nutné – pozn. autora) posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.“ (PÚR 2008, odst. 24, s. 15) Podrobnější řešení problematiky dopravy generované suburbanizací dokument tedy předpokládá na nižší řádovostní úrovni. Slovo „suburbanizace“ je v celém textu PÚR zmíněno pouze jednou, a to ve výše uvedené citaci.

PÚR vybízí ke koordinaci územního rozvoje a chce zamezit negativním důsledkům suburbanizace. Charakter PÚR bohužel umožňuje pouze přibližné stanovení oblastí, kde dochází ke zvýšeným nárokům na využívání území. Přesnější vymezení rozvojových oblastí je ponecháno na úroveň krajů: „Z úrovně celorepublikového dokumentu nelze rozvojové oblasti a rozvojové osy vymezit podle území jednotlivých obcí, upřesnění se provádí v zásadách územního rozvoje.“ (PÚR 2008, s. 100) Z této citace lze odvodit, že jestliže i pouhé vymezení oblastí PÚR směřuje do agendy krajů, totéž se týká způsobů samotné koordinace rozvojových záměrů. Vzhledem k roku schválení PÚR vládou ČR, 20. 7. 2009, se její požadavky promítnou až do ZÚR, neboť i nejnovější ÚP VÚC byly zpracovány a schváleny až na konci roku 2006, tedy zhruba 18 měsíců před schválením PÚR.

4.4. Shrnutí

Vliv suburbanizace na růst intenzit dopravy na silnici I/2 mezi lety 1990 a 2005 se postupně zvyšoval. Jelikož v tomto období výrazně vzrostla i tranzitní doprava, staly se vysoké intenzity dopravy na silnici I/2 (dříve II/333) zdrojem dopravních problémů. Situace není zatím tak kritická, aby docházelo ke vzniku pravidelných kongescí přímo v úseku silnice v zájmovém území, nicméně ve městě Říčany (navazujícím na zájmové území na západě) se

tak děje již nyní. Důvodem je především vedení využívané dopravní tepny zastavěným územím. Také dále v Praze omezují dopravu na silnici I/2 časté dopravní zácpy, na nichž se částečně podílí doprava směřující ze/do zájmového území.

Územní plány na lokální úrovni bez ohledu na problémy dopravního napojení jednotlivých lokalit směrem na Prahu navrhují další výrazný nárůst počtu obyvatel v zájmovém území. Zatímco mezi lety 1990 a 2009 se počet obyvatel v území zvýšil o 3 tis. na necelých 14 tis., do budoucna územní plány počítají s nárůstem dalších zhruba 9–10 tis. obyvatel, což znamená přibližně 70 % současného počtu obyvatel. Potenciál pro rozvoj možná nebude ve skutečnosti do konce návrhových období (tzn. v rozmezí let 2010–2016) v plné míře vyčerpán, to však nic nemění na tom, že tyto rozvojové ambice v oficiálních dokumentech lokální úrovně existují. Právě z hlediska dopravy by přitom výrazný nárůst počtu obyvatel přinesl vážné dopravní problémy.

Dokumenty územního rozvoje na krajské úrovni si problém rozvoje bydlení a vyšších dopravních intenzit v zázemí Prahy uvědomují. Snaží se jej řešit návrhy odpovídající infrastruktury. Dle citací uvedených v části 4.2.1.1 navíc ÚP VÚC PR doporučuje lokalizovat rozvoj suburbánní výstavby u stanic kolejové dopravy. To je progresivní koncepce řešení dopravy v zázemí velkých měst, která odpovídá žádoucímu vývoji, načrtnutému v části 2.1.3. Jedná se o podporu veřejné hromadné dopravy na úkor individuální automobilové dopravy. Toto řešení má na úrovni krajských dokumentů pouze doporučující charakter a do konkrétních dokumentů územního rozvoje obcí se nijak nepromítá. Dokumenty krajské úrovně nicméně také rozvíjejí silniční infrastrukturu. Toto opatření – bez doplňujících regulačních zásahů – spadá mezi ty, které v důsledku vedou k ještě masivnějšímu využívání osobních automobilů. Argumentem pro výstavbu kapacitnějších silničních napojení může být historický deficit v budování silniční a dálniční sítě z dob socialismu. V případě Prahy je příkladem SOKP, jehož přínos pro dopravu nebývá zpochybňován. Pochybnosti však vyvolává způsob, jakým je deficit ve vztahu k rozvoji dalších funkcí na lokální úrovni odstraňován.

Výstavba silniční infrastruktury je de facto nutným následkem bouřlivého rozvoje bydlení na úrovni obcí. Ačkoliv mezi lokální a regionální úrovní samosprávy neexistuje vztah podřízenosti a nadřízenosti, mezi ÚPD tomu tak je. ZÚR by proto měl být dokumentem, který v případě nutnosti může „shora“ omezit přehnané rozvojové návrhy v ÚPO, nikoliv dokumentem, který navrhuje silnice a dálnice všude tam, kde to zrovna rozvoj suburbánní rezidenční výstavby vyžaduje. Dokud tedy nebude fungovat přirozená praxe, že ÚPD na regionální úrovni v případě potřeby omezí nežádoucí rozvoj na úrovni lokální ÚPD, budou nástroje územního plánování v Česku podporovat spíše desurbanizační tendence vývoje měst než reurbanizační. Podle současně platné legislativy územního plánování (zákon č. 183/2006 Sb.) a ani podle předcházejícího zákona však územní plán nadřazeného vyššího územního celku nemá mezi taxativně vymezenými úkoly restrikci lokálních rozvojových plánů a nemůže tento přirozený úkol dále plnit. Existuje tak na jedné straně nepřímo formulovaný požadavek podpořený obecnými cíli územního plánování koordinovat a usměrňovat územní rozvoj i v suburbánním zázemí Prahy (viz cíle územního plánování v zák. 183/2006 Sb.), cíle a úkoly PÚR, a úkoly ZÚR. Na druhé straně existuje jednoznačná absence konkrétních regulativních nástrojů v jednotlivých dokumentech. Nedostatek regulativních dokumentů vyplývá ze stejných legislativních podkladů tedy ze zákona o územním plánování a stavebním řádu č.183/2006 Sb.

5. Praktické implikace

Jednotlivé realizované nebo uvažované rozvojové záměry obcí kolem silnice I/2 jsou příkladem toho, že současný systém ÚPD není natolik propracovaný, aby zajistil eliminaci negativních dopadů suburbanizace, spojených nejen s dopravou, do celého řešeného území. V zájmovém území nejsou vzhledem k většímu podílu lesních ploch v oblasti Jevan a Vyžlovky a vzhledem k vysoké hustotě jednotlivých sídel dobré předpoklady pro další rozvoj dopravní infrastruktury.

Severně od zájmového území, kde se na silnici I/12 vyskytují kongesce ve větší míře, se s výstavbou přeložky, která problémy v dopravě odstraní, počítá. Podstata problému – absence územní a chronologické koordinace, díky níž se rozvíjí bydlení i v lokalitách nevhodných z dopravního hlediska – však přetrvává. Právě proto mají doporučení formulována v této části obecnější charakter, než by odpovídalo zájmovému území.

Níže jsou nastíněny pouze možnosti regulace územního rozvoje prostřednictvím územního plánování.– viz kap. 2.2.3. Nejsou tedy diskutována ekonomická nebo další organizační opatření, (zavedení mýtného, zvýšení daní na pohonných hmotách), která mohou být v krátkodobém časovém horizontu efektivnější.

A) nová dopravní infrastruktura

V části 2.2.3. je výstavba nové infrastruktury zařazena jako samostatný typ opatření proti dopravním problémům, nicméně souvislost s územním plánováním je zřejmá. Již nyní je tento typ opatření hojně používán. Jde především o výstavbu kapacitnějších silnic mimo zastavěné území města a obcí. V části 2.1.3. bylo naznačeno, že rozvoj dopravní infrastruktury by měl kvůli udržitelnosti směřovat k podpoře VHD, nikoliv IAD. V oblasti silniční infrastruktury by měly být podporovány oddělené pásy komunikací, určené výhradně pro autobusovou dopravu, popř. zcela samostatné silniční koridory pro autobusovou dopravu. Reálně se jeví první varianta, druhá nemá v českém prostředí tradici. V zájmovém území by vymezení oddělených jízdních pruhů pro autobusy mělo smysl snad jen v západní části, či spíše až v Říčanech, což by pomohlo zmenšit dopady kongescí na zpoždění autobusů a následně zvýšilo jejich konkurenceschopnost vůči IAD. Výstavba samostatných silničních koridorů pro autobusy není v zájmovém území pravděpodobná, vzhledem k problémům, které omezují i výstavbu přeložky silnice I/2.

Další možností je podpora kolejové VHD, zejména železnice. Vzhledem k hustotě železniční sítě v Česku je přesnější hovořit o rozvoji železniční dopravy (např. nabídkou komfortnějších vozů, frekvencí spojení) než výstavbě zcela nových železničních tratí. Nicméně dle vyjádření pracovníků ROPIDu by neměla být zcela zamítnuta ani tato možnost. Dopravní situace v zázemí Prahy totiž závisí do velké míry na tom, zda se v dotyčné oblasti nachází fungující kolejová doprava či nikoliv – problémy v dopravě se týkají zejména těch částí zázemí, kde železniční spojení neexistuje. V oblastech s nejhorší situací by zlepšení přinesla výstavba tzv. lehké železnice, která je na rozdíl od běžné železnice méně náročná, to jak z ekonomického z hlediska, tak také dopady její výstavby a provozu na životní prostředí.

Problém výstavby nové dopravní infrastruktury spočívá v tom, že řeší následky, nikoliv příčiny – tedy zhoršující se dopravní situaci namísto důvodů zvýšení intenzity dopravy, mezi něž spadá i suburbanizace. Suburbanizace je ovšem pouze jedním z příkladů nevhodného uspořádání funkčního využití ploch ve městě. To, že by výstavba nové dopravní infrastruktury měla teprve následovat snahu o minimalizaci objemu dopravy vhodnějším uspořádáním funkčního využití, a nikoliv být primárním řešením dopravních problémů, naznačuje i Medelská a kol. (1991, s. 156), kteří doporučují řešení v tomto pořadí:

1. Optimální uspořádání funkcí města – minimalizace objemu a výkonů dopravy,
2. Výstavba nových dopravních zařízení,
3. Řízení dopravy – světelné řízení křižovatek, zjednosměrnění ulic, organizace parkování,
4. Regulace dopravy.

Větší efektivity při budování nové dopravní infrastruktury je možné dosáhnout omezením tzv. indukované dopravy (Novák 2008, s. 60). To znamená doplnit výstavbu nové dopravní infrastruktury dalšími opatřeními, která zamezí její nadměrné využívání. Pokud se tak nestane, jsou nově stavěné komunikace jen odrazem neschopnosti koordinovat územní rozvoj a jejich výstavba pozbývá svůj hlavní smysl.

B) zamítání neodpovídajících návrhů ÚPD

Dle platného stavebního zákona prochází návrh nového územního plánu trojím posouzením jeho záměrů. Jedná se o stanovisko krajského úřadu, který dle § 51 odstavce 2 stavebního zákona posuzuje návrh územního plánu z hlediska:

- a) „zajištění koordinace využívání území, zejména s ohledem na širší územní vztahy,
 - b) souladu s politikou územního rozvoje a s územně plánovací dokumentací vydanou krajem.“
- V § 51 odst. 3 stavebního zákona se pak uvádí: „V případě, že krajský úřad upozorní ve stanovisku pořizovatele na nedostatky z hledisek uvedených v odstavci 2, lze zahájit řízení o vydání územního plánu až na základě potvrzení krajského úřadu o odstranění nedostatků.“

Další úroveň veřejné správy, která návrh územního plánu posuzuje, je jeho pořizovatel, tedy úřad ORP. Dle § 53 odst. 4 stavebního zákona „Pořizovatel přezkoumá soulad návrhu územního plánu zejména:

- a) s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací vydanou krajem,
- b) s cíli a úkoly územního plánování, zejména s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území a požadavky na ochranu nezastavěného území, ...“

Poslední úroveň je samotná obec, resp. její zastupitelstvo. To podle § 54 odst. 2 stavebního zákona „vydá územní plán po ověření, že není v rozporu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací vydanou krajem ...“

Dle citovaných pasáží stavebního zákona je na úrovni kraje a ORP možné územní plány obcí s nadměrnými rozvojovými záměry zamítnout, resp. vrátit k upravení. Negativní stanoviska by se zřejmě musela odvolávat na koordinaci využívání území nebo cíle a úkoly územního plánování spíše než na PÚR či krajskou ÚPD, neboť ty vzhledem ke svému charakteru rozvoj bydlení na lokální úrovni neřeší. Podkladem pro rozhodování o tom, co je či není adekvátní rozvojový záměr, by ovšem mohl vycházet z odborných dopravně-inženýrských modelů, které se pro území krajů zpracovávají již nyní. Jako jediné odůvodnění zamítnutí návrhu ÚPD by nicméně nepostačovaly. Bylo by pravděpodobně obtížné prokázat vliv konkrétních staveb na zvýšení intenzit dopravy, resp. zdůvodnit vyšší maximální možné kapacity komunikace. Jestliže by nadřízený orgán územního plánování přesně nedefinoval přípustné a nepřípustné využívání území, jeho zamítavá stanoviska k návrhům ÚPD by byla přinejmenším sporná. Reálně proto hrozí soudní spory a poškození image úřadu pro zdánlivě zbytečné obstrukce.

Postup zamítání předdimenzovaných rozvojových záměrů v ÚPO by tak mohl být využíván pouze výjimečně. Není běžným a ani zcela vhodným řešením. Možnosti nadřízeného orgánu územního plánování vyjadřovat se ke konkrétním územním plánům obcí jsou omezené. Časté zamítání územních plánů by v praxi vyžadovalo velmi přesná, podrobná a doložená odůvodnění, opírající se o platné zákonné a podzákonné normy, popř. podrobné dopravní studie, které zdokumentují příliš velké nebo nadměrné využívání krajiny.

C) regulace prostřednictvím krajských dokumentů

Krajské dokumenty územního rozvoje již dnes pracují se složitými počítačovými dopravními modely, prognózujícími intenzity dopravy. Na základě požadavků, které z těchto modelů vyplývají, pak krajské dokumenty navrhuje výstavbu nové dopravní infrastruktury. V případě suburbánního zázemí měst se však jako lepší řešení jeví možnost přímé regulace územního rozvoje. To dle platných právních norem ZÚR nemohou, ačkoliv jde v současném systému územního plánování o jediný vhodný nástroj pro takovou regulaci.

Jestliže by došlo k úpravě stavebního zákona a ZÚR by mohly regulovat rozvojové záměry v územních plánech obcí, byly by naplno využity přednosti ÚPD krajské úrovně:

- pohled na danou problematiku z hierarchicky vyšší úrovně, tedy i s ohledem na vzdálené vazby a dopady, které lokální ÚPD neuvažuje,
- složité počítačové dopravní modely budoucích intenzit dopravy na silniční a dálniční síti, které na lokální úrovni mají smysl pouze pro střední a větší města.

Regulace by konkrétně mohla fungovat např. takto: Pomocí dopravních modelů by bylo prověřeno, jaký nárůst intenzity dopravy je z hlediska kapacity dopravní sítě únosný. Podle toho by pak krajský dokument přesně definoval maximální možný rozsah rozvojových ploch pro lokální úroveň, zejména co se rozvoje průmyslu, bydlení a služeb týče. Tato omezení rozvojových záměrů, stanovená krajským dokumentem, by pro hierarchicky nižší úroveň (ÚPO) byla závazná. Neznamenal by to úplné zastavení rozvoje, ale jeho omezení na míru, která je ještě z hlediska dopravy akceptovatelná. V případě výstavby nové dopravní infrastruktury, by byl maximální rozsah ploch pro rozvoj v území zvýšen. Podobný přístup se může jevit jako podřizování komplexního rozvoje pouze potřebám dopravy. Rozvoj bydlení v zázemí měst však neodpovídá optimálnímu uspořádání funkcí v městském regionu a jako takový musí být omezován. Právě dopravní hledisko jako kritérium pro regulaci je vzhledem k charakteru suburbanizace klíčové. Realizovat takto restriktivní a technicistní přístupy v převážně liberální společnosti je ovšem obtížné.

Regulace rozvoje bydlení v zázemí měst je tedy zdůvodnitelná a žádoucí. Přesto lze předpokládat, že pokud by se právní úpravou tato role pro ZÚR stanovila, staly by se terčem ještě většího množství připomínek a námitek, než je tomu nyní. Schvalování dokumentu by bylo obtížné zejména kvůli developerské lobby. U zástupců samosprávy lze jejich postoj těžko předpovídat – očekávaný odpor by nemusel být až tak veliký. Mgr. Košík z Odboru regionálního rozvoje mě upozorňoval, že podle jeho vlastních zkušeností by někteří starostové byli naopak rádi, pokud by se tlaku developerů na další rozvoj obce zbavili. Právě to by se stalo, kdyby ZÚR mohly regulovat rozvojové záměry obcí, jak je naznačeno výše.

I pokud by došlo k přehodnocení a úpravě role ZÚR, aby mohly regulovat rozvoj na lokální úrovni, přetrvával by problém v případě Pražského regionu. Bylo by nutné zajistit koordinaci záměrů a regulace ZÚR StČ s územním plánem hl. m. Prahy. Naopak řešit regulaci rozvoje bydlení a dalších funkcí v ZÚR pro území celého Středočeského kraje se jeví nadbytečné. Navržené opatření – upravit roli ZÚR, aby jejich pravomocí byla i regulace rozvojových záměrů v územních plánech obcí – zde naráží na to, že proces suburbanizace a jím generované dopravní vztahy svou úrovní neodpovídají administrativnímu rozdělení na hlavní město Prahu a Středočeský kraj. Vhodnější řešení proto zřejmě spočívá v navržení a zpracování zcela nového dokumentu územního rozvoje.

D) nový dokument územního rozvoje

Koordinaci územního rozvoje v suburbánním zázemí měst by z pohledu dopravy prospělo zřízení zcela nového nástroje (dokumentu). Ten by pro dané území na základě kapacit dopravní infrastruktury reguloval územní rozvoj např. způsobem popsaným v bodě C). V první řadě by byly stanoveny maximální únosné intenzity provozu na jednotlivých komunikacích vzhledem k jejich kapacitě. Na základě takto stanovených intenzit dopravy by pomocí počítačového modelu byly přesně definovány maximální akceptovatelné záměry územního rozvoje, zejména pro funkce bydlení, služby a průmyslová výroba. Rozsah těchto záměrů by generoval pouze takové intenzity dopravy, aby nedošlo k překročení kapacity komunikací, resp. aby nevznikaly pravidelně se opakující dopravní problémy (např. kongesce). Pokud by v území došlo k výstavbě nové dopravní infrastruktury, dokument by byl aktualizován a povolené záměry pro rozvoj patřičně rozšířeny. Dokument by byl závazný pro nižší úroveň ÚPD – fungoval by tím pádem jako nástroj na omezování negativních dopadů územního rozvoje lokální úrovně na dopravní systém.

Nadřazený dokument územního rozvoje (buď krajská ÚPD nebo přímo PÚR) by vymezoval oblasti, kterých by se zpracování nové dokumentace týkalo. Rozsah konkrétních území, které by takový dokument řešil, by vycházel z hlavních dopravních vztahů – v případě funkce „bydlení“ z dojížděky do zaměstnání a za službami. Řádovostně by se jednalo především o vztahy mikroregionální úrovně, přičemž řešené území by odpovídalo pouze části mikroregionů – zázemí jejich center, kde je dynamika rozvoje a tlak na zvýšenou intenzitu využití vyšší, a nikoliv celým sociálně-geografickým mikroregionům, popř. územně-administrativním jednotkám. Klíčové přitom je zahrnutí centra a toho, jaké dopady na dopravní situaci bude daný územní rozvoj mít přímo v něm. V případě Pražského regionu by tak dokument zahrnoval jak zázemí hlavního města, tak Prahou samotnou. Na rozdíl od ZÚR by však řešil jen část obcí Středočeského kraje, nikoliv všechny.

Ostře diskutován by jistě byl způsob schvalování této dokumentace – nastíněný rozsah území neodpovídá žádným existujícím administrativním jednotkám. Nejbližší existující úroveň – mikroregiony (dnes obvody ORP) – vykonává v modelu veřejné správy pouze státní správu. Na úrovni samosprávy neexistuje. Dokument by tak musela zřejmě schvalovat nadřazená úroveň samosprávy, krajské zastupitelstvo, v případě Pražského regionu zastupitelstva hl. m. Prahy i Středočeského kraje. Vzhledem k povaze dokumentu by bylo vhodné, aby zůstal striktně odborným a empiricky odůvodněným materiálem a nestal se politickým kompromisem či odrazem zájmů investorské lobby.

Uvedená opatření představují nástin možností regulace vlivu suburbanizace na dopravu, nejedná se o kompletní výčet. Společný je jim územně-plánovací charakter. Všechna vycházejí z nástrojů a principů používaných v minulosti nebo současnosti v českém prostředí. Jejich cílem je vypořádat se s dopravními problémy (zejména kongescemi), které vznikají pravidelným pohybem obyvatel nových suburbánních čtvrtí na radiálních komunikacích a zvyšováním intenzity tohoto pohybu. Velkou vzdálenost mezi místem bydliště a pracoviště nebo služeb pak obyvatelé překonávají pomocí IAD.

Rozdíly mezi navrženými opatřeními spočívají v tom, zda:

- jsou okamžitě použitelná nebo by kvůli nim musela být změněna legislativa,
- navrhuje zcela nový nástroj územního plánování či nikoliv,
- chtějí uspokojit nároky zbytné dopravy nebo ji omezit.

Opatření A a B vycházejí z platných zákonů, je možné je používat již nyní, bez dalších změn legislativy. Přestože v praxi se konstruktivní zdá být výstavba nové infrastruktury (A) než obstrukční zamítání ÚPD s příliš velkými rozvojovými záměry (B), je regulace nové

výstavby přínosná v tom, že řeší příčiny zhoršující se dopravy, nikoliv následky. Pro realizaci opatření C či D by bylo třeba upravit stávající legislativu, aby v systému územního plánování existoval dokument přímo regulující rozvoj (bydlení, služeb atd.) na lokální úrovni, ovšem z nadlokálního pohledu. Za tímto účelem by mohly být rozšířeny pravomoci ÚPD krajské úrovně (ZÚR) nebo zřízen zcela nový dokument, jenž by územním rozsahem a postavením v systému dokumentů odpovídal řádu řešeného problému a nikoliv uspořádání veřejné správy.

Ustavení nového dokumentu územního rozvoje navrhuje opatření D, ostatní opatření nezasahují do systému nástrojů územního plánování, pouze opatření C upravuje postavení ZÚR. Postavení nového dokumentu by poněkud zkomplikovalo systém dokumentů územního rozvoje. Také zakotvení dokumentu v legislativě by bylo nesrovnatelně delší než využití opatření A či B. Zřízení nového nástroje se i přesto jeví jako výhodné, neboť představuje impulz pro změnu.

Zbytná doprava vzniká jako následek nevhodného umístění jednotlivých funkcí v metropolitním regionu (mimo jiné rezidenční suburbanizace). Výstavba nové dopravní infrastruktury (A) zvýšené dopravní nároky uspokojuje a tím zbytnou dopravu podporuje. Ostatní opatření (B–D) se snaží potenciální zbytnou dopravu přemístit do lépe obslužitelných částí zázemí Prahy, popř. ji dočasně omezit. Navržená opatření (A–D) ovšem nejsou definitivním řešením zbytné dopravy! To spočívá v optimálním – nebo alespoň vhodnějším – uspořádání funkcí v městském regionu (např. polycentrická soustava osídlení, která by v českém prostředí mohla navázat na zkušenosti s tzv. střediskovou soustavou osídlení, viz např. Nagovský, Kříž 1984, s. 33-39). K vyřešení problematiky vhodného uspořádání funkcí v městském regionu by díky svému územnímu rozsahu mohlo významně přispět snad jen ustanovení nového dokumentu rozvoje (opatření D).

Na základě zahraničních zkušeností lze uvést i další možná opatření územně-plánovacího charakteru, jimiž je možné řešit dopravní problémy. Některé z nich jsou jen modifikovanými obdobami uvedených opatření (např. růstová hranice kolem města Portlandu odpovídá do značné míry novému nástroji územního plánování, tzn. opatření D), jiná opatření nemají v českém prostředí, na co navázat (např. rozšíření silniční infrastruktury o další jízdní pruh, který by však směla využívat pouze vozidla obsazená více cestujícími – viz Hrubeš 2001). Při navrhování dalších opatření, která vycházejí ze zahraničních příkladů, je vhodné, nechat se pouze inspirovat a upravit opatření pro české prostředí, nikoliv ho bez váhání přebírat. To se týká obecně všech opatření, nejen těch, co souvisí s územním plánováním.

Územní plánování v Česku potřebuje v brzké době získat efektivnější nástroj na koordinaci územního rozvoje obcí z nadřazené úrovně. Řešit následky intenzivního územního rozvoje výstavbou kapacitní dopravní infrastruktury bez dalších doplňujících opatření není a nebude účelné. Budování nové dopravní infrastruktury (A) je žádoucí doplnit opatřeními, které napomůže zlepšit koordinaci (zejména C, D). Role územního plánování totiž musí zahrnovat územní i chronologickou koordinaci, nikoliv jen lokalizaci funkcí v území. Bez potřebné regulace rozvoje z hierarchicky vyšší úrovně je koordinace obtížná či nemožná.

Zcela stranou by měl zůstat liberální přístup, tzn. ponechání rozvoje územního rozvoje a individuální dopravy bez zásahů s tím, že ve chvíli, kdy nebude pro potenciální suburbanty z dopravního hlediska výhodné nebo přijatelné stěhovat se do zázemí, rozvoj ustane. Tento přístup neuvažuje časový posun mezi výstavbou rezidenčních lokalit a skutečným nárůstem intenzity dopravy. Negativem liberálního přístupu je též zatížení krajiny, které představují nerealizované, ale zainvestované, nebo pouze z části realizované plochy nového bydlení.

6. Závěr

Negativní dopady procesu suburbanizace jsou v současnosti v českém prostředí vděčným tématem řady článků a prací. Za jeden z nejnápadnějších negativních efektů bývá označován vliv suburbanizace na dopravu. Jeho běžnými následky jsou dopravní kongesce, s nimiž obyvatelé příměstské zóny pravidelně přicházejí do styku. Dopravní dostupnost nového bydlení na předměstí měst se zhoršuje až do té míry, že se doprava stává objektivní bariérou dalšího rozvoje. Dle teorie moderního urbánního rozvoje (van den Berg a kol. 1982) to může vést k úpadku centrálních částí městských regionů. Zabránit nežádoucímu vývoji je podle autorů obtížné, nicméně žádoucí. Ve výčtu opatření, kterými by toho mělo být dosaženo, zaujímá důležitou roli územní plánování. Mezi jeho hlavní přednosti náleží komplexnost, dlouhodobost, tradice, respekt ze strany veřejnosti, a víceřádovostní přístup. V postsocialistických státech je situace výjimečná v tom, že po období, kdy byla suburbánní výstavba prakticky nemožná z důvodu absolutní ochrany zemědělského půdního fondu, je tlak na využití dosud nezastavěného území v příměstské zóně enormní. Zároveň zde dochází k reformě zažitých postupů územního plánování tak, aby více odpovídaly novému socioekonomickému prostředí. Za těchto okolností je zcela logické dotazovat se, zda se doprava v konkrétním území již nestala nebo brzy nestane bariérou územního rozvoje a zda jsou nástroje územního plánování na zamezení této situaci dostatečné? Cílem této práce proto bylo prověřit, zda je individuální automobilová doprava (IAD) ve východním suburbánním zázemí Prahy již bariérou dalšího územního rozvoje, popř. jakými nástroji je možné tomu zabránit? Ze zaměření na IAD vyplývá, že práce analyzuje pouze rezidenční suburbanizaci, nikoliv komerční.

Za zájmové území byl zvolen soubor obcí podél silnice I/2 mezi Říčany a Zásmyky. Vzhledem k použité metodice sledování vlivu suburbanizace na dopravu bylo území vymezeno částečně i mimo oblast dotčenou intenzivní suburbanizací. Při modelování vlivu suburbanizace na dopravu v období 1990–2005 se tedy hodnoty intenzity dopravy generované suburbanizací v západní a východní části území liší – o vlivu suburbanizace na dopravu vypovídají hodnoty v západní části území. Širší vymezení území umožnilo odhalit diferenciaci navrhovaného počtu obyvatel v ÚPD obcí mezi západní a východní částí území. Dle platné ÚPD obcí se má počet obyvatel v zájmovém území celkově zvýšit o 9 až 10 tisíc (bez zahrnutí Kostece n. Č. 1. o zhruba 7 tis., viz tab. 14, 15). Hodnoty navrhovaného nárůstu počtu obyvatel v ÚPD obcí v západní části území jsou přitom výrazně vyšší než ve východní. To odpovídá územnímu rozsahu rezidenční suburbanizace a zvýšenému tlaku na intenzivní využití území. Na druhou stranu to neodpovídá zhoršující se dopravní situaci (viz 4.1.3) na silnici I/2 mimo zájmové území a omezením pro výstavbu nové dopravní infrastruktury v oblasti – obce zasážené suburbanizací by již na základě dosavadních zkušeností s dopady na dopravu měly svoje záměry územního rozvoje omezovat.

Pokud by došlo k nárůstu počtu obyvatel, jaký umožňují územní plány obcí, a tito obyvatelé by dojížděli do Prahy dle předpokladů použitého dopravního modelu, hodnoty intenzity dopravy na silnici I/2 by ve všedních dnech atakovaly 30 tis. vozidel/24 hod. To by vedlo ke vzniku pravidelných kongescí v mnohem větší míře než dnes a citelnému zhoršení dopravní dostupnosti. Dopravní problémy by s velkou pravděpodobností začaly zasahovat i do zájmového území (zatím k tvorbě kongescí dochází až v intravilánu Řičan, popř. na úsecích silnice I/2 na území hl. m. Prahy – ve druhém případě už je přímá souvislost hůře prokazatelná). Zejména s ohledem na nevyhovující dopravní situaci na území města Řičan je zvyšování intenzit dopravy na silnici I/2 nežádoucí, a to minimálně do té doby, než bude část dopravy převedena jinam. Takové řešení je ovšem v podmínkách hustě osídlené oblasti problematické (v úvahu připadá snad jen pokles tranzitní dopravy na silnici I/2 po výstavbě

přeložky silnice I/12). Dopravu lze proto označit za bariéru rozvoje zájmového území.

Územní plány jednotlivých obcí zájmového území (do nějž již Říčany nespádají) však dopravu za bariéru rozvoje nepovažují. Na časové opoždění řešení dopravy vůči územnímu rozvoji naopak upozorňuje ÚP VÚC. Protože se jedná o politický dokument odlišné samosprávné úrovně, jeho nástroje na řešení dopravních problémů jsou omezené – de facto může jen navrhnout kapacitnější dopravní infrastrukturu (přeložka I/12 v ZÚR StČ). V oblastech, kde je výstavba nové infrastruktury kvůli vysokým intenzitám dopravy žádoucí, avšak z důvodu intenzivního využití území problematická, by bylo vhodné územní rozvoj striktně koordinovat či dočasně zastavit. Používání takového opatření v současném systému nástrojů územního plánování chybí – platný stavební zákon v obsahu ZÚR nic podobného nezmiňuje. I pokud by se pravomoci ZÚR rozšířily, přetrvával by problém v Pražském regionu. Jeho území je totiž řešeno ve dvou různých dokumentech, protože zázemí Prahy je od města na krajské úrovni administrativně odděleno.

Nejvhodnějším řešením problému je uzákonit takový dokument územního rozvoje, který by na základě dopravního modelu Prahy a jejího zázemí, stanovil typ (např. bydlení, služby) a maximální možný rozsah rozvojových záměrů v území. Maximální hodnoty by nebyly definitivní – v případě výstavby nové dopravní infrastruktury by byly aktualizovány podle zvýšení kapacity dopravní sítě. Smyslem dokumentu by bylo koordinovat vhodné rozmístění funkcí v městském regionu, a to i s ohledem na časové hledisko. Negativní důsledky suburbanizace na dopravu (kongesce) by tímto byly omezeny alespoň v rozsahu, který odpovídá územnímu rozvoji v problematice obslužitelných lokalitách. Problém představuje pozice dokumentu v systému ÚPD nebo nástrojů územního plánování obecně – územním rozsahem by neodpovídal žádným současným administrativním jednotkám. Schvalování dokumentu by bylo obtížné také kvůli jeho obsahu, jenž by částí lokální samosprávy byl pravděpodobně vnímán jako omezení přirozených pravomocí.

Přesto se jeho ustanovení a vytvoření jeví jako nejprogresivnější a nejvhodnější řešení. K podobnému závěru dospěl např. i Fibiger (2009, s. 95, který vyzývá k lepší koordinaci územního rozvoje v prostoru Pražského regionu: „Řešením suburbanizace je i větší důraz na řešení jádrového města, jeho vybavení, úrovně jeho bytových zón, odstraňování brownfields a využití rezervních území města. V prostoru Prahy to však znamená vytvoření nového společného pracoviště a společného plánu pro koordinaci rozvoje Prahy a Středočeského kraje.“ Nový dokument v naznačených rysech by usměrňoval rozvoj města podél prozatím dostatečně kapacitních komunikací, což je doporučení objevující se v několika pracích (např. Maier a kol. 2007, s. 79, či Novák 2008, s. 60). Závěry vyvozené na základě analýzy zájmového území tedy odpovídají aktuální odborné literatuře. Z výzkumu lze vyvodit také několik souvisejících témat, jejichž zpracování by znamenalo přínos pro dotčené vědní disciplíny: extenzivní výzkum diferenciací hybnosti nových a původních obyvatel v zázemí Prahy, srovnání nástrojů územního plánování v zázemí evropských, popř. i severoamerických metropolí nebo percepce teritoriálního aspektu dopravních kongescí obyvateli městského regionu.

7. Použité prameny a literatura

7.1. Literatura

7.1.1. Knihy

ADAMEC, V. A KOL. (2005): Elektronický průvodce udržitelnou dopravou. Beta verze zpracovaná v rámci projektu RPS MD č. C80/520/017 „Elektronický průvodce udržitelnou dopravou“. CDV, Brno, 118 s. Staženo 15. 5. 2010 z http://www.cdv.cz/text/szp/clanky/pruvodce_beta.pdf

HAMPL, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: transformační procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, Praha, 147 s.

HAYDEN, D. (2003): Building Suburbia: Green Fields and Urban Growth, 1820-2000. Vintage Books, New York, 318 s.

HNILIČKA, P. (2005): Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. ERA, Brno, 131 s.

KOČÁRKOVÁ, D. a kol. (2004): Základy dopravního inženýrství. České vysoké učení technické v Praze, Praha, 142 s.

MAIER, K. (1993): Územní plánování. Fakulta architektury, ČVUT, Praha, 86 s.

MARSHALL, A. (2000): How cities work: suburbs, sprawl and the roads not taken. University of Texas press, Austin, 243 s.

MEDELSKÁ, V. A KOL. (1991): Dopravné inženýrstvo. Alfa, Bratislava, 394 s.

NAGOVSÝ, Z., KRÍŽ, E. (1984): Regionální plánování. Univerzita Karlova v Praze, Praha, 194 s.

PUCHER, J., LEFEVRE, C. (1996): The urban transport crisis in Europe and North America. Macmillan, London, 226 s.

VLEUGEL, J. M. (1995): Milieugebruiksruimte voor Duurzaam Verkeer en Vervoer; een Analyse van Toepasbaarheid voor Beleid, ITL-publication no. 21, Delft University Press, Delft, 194 s.

7.1.2. Články

ANDRLE, A. (2000 a): Osobní automobil mění životní styl společnosti. Urbanismus a územní rozvoj, III, č. 1, s. 46-48.

ANDRLE, A. (2000 b): Zamyšlení nad náměty k územnímu rozvoji. Urbanismus a územní rozvoj, III, č. 4, s. 23-25.

- AL-MOSAIND, M. A (1998): Freeway traffic congestion in Riyadh, Saudi Arabia: attitudes and policy implications. *Journal of Transport Geography*, 6, č. 4, s. 263-272.
- ARENTZE, T., TIMMERMANS, H. (2007): Congestion pricing scenarios and change of job or residential location: Results of a stated adaptation experiment. *Journal of Transport Geography*, 15, č. 1, s. 56–61.
- BARRETT, G. (1996): The Transport Dimension. In: Jenks, M., Burton, E. (ed.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* E and FN Spon, London, s. 171-180.
- CULLINANE, E. (1992): Attitudes towards the car in the UK: some implications for policies in congestion and the environment. *Transport Research A*, 26 (4), s. 291-301.
- DE LA FUENTE LAYOS, L. A. (2005): Mobilita cestujících na krátké vzdálenosti v Evropě. 13 s. Staženo 6. 4. 2010 z http://www.datis.cdail.cz/EDICE/Statistika/stat2005/stat9_05.pdf
- DOLEŽALOVÁ, G., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Životní styl obyvatel v suburbánní zóně Prahy. In: Ouředníček, M. (ed.): *Sociální geografie pražského městského regionu*. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, s. 143-159.
- FARTHING, S., WINTER, J., COOMBES, T. (1996): Travel Behaviour and Local Accessibility to Services and Facilities. In: Jenks, M., Burton, E. (ed.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* E and FN Spon, London, s. 181-189.
- FIBIGER, J (2009): Rozrůstání měst – řešení nebo problém? Informace z mezinárodní konference, Praha, květen 2009. In: *Suburbanizace*. Sborník ze semináře AUÚP, Beroun, 23.–24. 4. 2009, s. 94-95. Staženo 10. 1. 2010 z http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-04/30_Suburbanizace.pdf
- FRIDRICH, L., MARKVART, J. (2005): Urbanismus metropolitní oblasti Prahy – rozhovor s architektky Vlastou Klokočkovou, Milanem Körnerem a Petrem Durdíkem. *Urbanismus a územní rozvoj*, VIII, č. 4, s. 8-12.
- GOH, M. (2002): Congestion management and electronic road pricing in Singapore. *Journal of Transport Geography*, 10, 1, s. 29-38.
- GREMLICA, T. (2002): Neuspořádaný, neregulovaný a z dlouhodobého hlediska neudržitelný růst městských aglomerací. In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 21-38.
- HESSE, M.: Mobilität und Verkehr in Ostdeutschland. *IRS-aktuell*, 25, 1999, s. 8-9.
- JACKSON, J. (2002): Urban sprawl. *Urbanismus a územní rozvoj*, V, č. 6, s. 21-28.
- JENKS, M., BURTON, E., WILLIAMS, K. (1996): Compact Cities and Sustainability – an Introduction. In: Jenks, M., Burton, E. (ed.): *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* E and FN Spon, London, s. 3-12.
- KALIVODA, P. (2009): Zkušenosti s pořizováním zásad územního rozvoje. *Urbanismus a územní rozvoj*, XII, č. 1-2, s. 78-79.

- KÖRNER, M. (2004): Proměny středočeského prostoru. Urbanismus a územní rozvoj, VII, č. 6, s. 12-14.
- KÖRNER, M. (2006): Srovnání metropolitních regionů Prahy, Mnichova, Bruselu, Milána a Budapešti. Urbanismus a územní rozvoj, IX, č. 2, s. 8-16.
- KÖRNER, M. (2009a): Komentář ke zpracovaným návrhům Zásad územního rozvoje Pardubického a Středočeského kraje. Urbanismus a územní rozvoj, XII, č. 1-2, s. 53-58.
- KÖRNER, M. (2009b): Základní koncepční a obsahové zaměření ZÚR a jejich vazba na PÚR. Urbanismus a územní rozvoj, XII, č. 1-2, s. 67-71.
- KÖRNER, M. (2009c): Shrnutí poznatků ze zpracovaných ZÚR. Urbanismus a územní rozvoj, XII, č. 1-2, s. 107-108.
- LEDVINOVÁ, M. (2008): Dopravní význam a kapacita pozemních komunikací. http://pernerscontacts.upce.cz/11_2008/ledvinova.pdf, staženo: 10. 11. 2009
- LEVINSON, D. M. (1998): Accessibility and the journey to work. Journal of Transport Geography, 6, č. 1, s. 11-21.
- MAIER, K. (2002): Právní nástroje a reálné možnosti ovlivnit suburbanizaci. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 183-191.
- MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2007): Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. Urbanismus a územní rozvoj, X, č. 3, s. 75-80.
- MANSFELDOVÁ, A., MOOS, P. (2000): Dopravní sítě – významný faktor rozvoje regionů. Urbanismus a územní rozvoj, III, č. 6, s. 35-36.
- MARADA, M. (2006): In: Ouředníček, M. (ed.): Sociální geografie pražského městského regionu. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, s. 64-78.
- MARTOLOS, J. A KOL. (2006): Návrhová 50-ti rázová intenzita dopravy pohledem dostupných dat. Staženo 10. 11. 2009 z http://www.edip.cz/files/dokumenty/06-97_di-02_50h_2006-11-13_ma.pdf
- NEWMAN, P. W. G., KENWORTHY, J. F. (1989): Gasoline consumption and cities; a comparison of US cities with a global survey. Journal of the American Planning Association, 55, č. 1, s. 24-77.
- NIJKAMP, P., RIENSTRA, S. A. (1996): Sustainable Transport in a Compact City. In: Jenks, M., Burton, E. (ed.): The Compact City: A Sustainable Urban Form? E and FN Spon, London, s. 190-199.
- NOVÁK, J. (2008): Suburbanizace a doprava. In: Ouředníček, M. A kol.: Suburbanizace.cz. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 55-61.

- 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.
- OÚP MMR (2000): Podkladový materiál pro zpracování věcného záměru stavebního zákona v části územní plánování. Diskusní materiál OÚP MMR. Urbanismus a územní rozvoj, III, č. 4, s. 2-12
- PERLÍN, R. (2002): Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí v zázemí Prahy. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 141-156.
- POLÁČKOVÁ V (2009): Rozbor udržitelného rozvoje území Středočeského kraje. Urbanismus a územní rozvoj, XII, č. 1-2, s. 59-66.
- PROKEŠ, S. (2001): Prostorové nároky silniční dopravy. Urbanismus a územní rozvoj, IV, č. 5, s. 16-20.
- 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. 101-122.
- PULDOVÁ, P., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Změny sociálního prostředí v zázemí Prahy jako důsledek procesu suburbanizace. In: Ouředníček, M. (ed.): Sociální geografie pražského městského regionu. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, s. 128-142.
- RODIER, C., JOHNSTON, R. (1997): Incentives for local governments to implement travel demand management measures. Transportation Research, A 34 (4), 295-308.
- RYŠAVÝ, Z., KOTAČKA, L. (1994): Pozvánka k pojmovému vymezení suburbia. Územní plánování a urbanismus, XXI, s. 188-189.
- ŘÍHA, M. (2000): Některé zásady pro novou právní úpravu územního plánování – příspěvek do diskuze. Urbanismus a územní rozvoj, III, č. 2, s. 44-45.
- SCHMEIDLER, K (2003): Vliv dopravy na rozvoj osídlení a měst XXI. Století: rostoucí mobilita a urbanistická struktura. Urbanismus a územní rozvoj, VI, č. 3, s. 26-30
- SCHMEIDLER, K. (2005): Trendy rozvoje individuální automobilové dopravy v ČR. Urbanismus a územní rozvoj, VIII, č. 5, s. 15-21.
- 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.
- SZENTESIOVÁ, K. (2009): Suburbanizace a územní plánování Prahy. In: Suburbanizace. Sborník ze semináře AUÚP, Beroun, 23.–24. 4. 2009, s. 43-49. Staženo 10. 1. 2010 z http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2009/2009-04/30_Suburbanizace.pdf

TUNKA, M. (2000): Územní plánování a politika územního rozvoje - referáty z olomoucké konference o územním plánování a stavebním řádu. Urbanismus a územní rozvoj, III, č. 5, s. 2-5.

TUŠER, J. (2007): Dopravní infrastruktura v Politice územního rozvoje ČR. Urbanismus a územní rozvoj, X, č. 3, s. 43-50.

TUŠER, J. (2009): Vztah politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje. Urbanismus a územní rozvoj, XII, č.1-2, s. 8-13.

„Udržitelná a životaschopná města.“ Zpráva z 9. konference urbanistického a regionálního výzkumu v rámci komise pro lidská sídla OSN v Leedsu 9. - 12. 6. 2002. Urbanismus a územní rozvoj, VI, č. 2, s. 29-33.

URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed.): Sociální geografie pražského městského regionu. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, s. 79-95

VAN DEN BERG, L., DREWETT, R., KLAASSEN, L.H., ROSSI, A., VIJVERBERG, C.H.T. (1982): A Study of Growth and Decline – part 3. Urban Europe. Vol. 1. Pergamon Press, Oxford, s. 24-45.

VERHETSEL, A. (2001): The impact of planning and infrastructure measures on rush hour congestion in Antwerp, Belgium. Journal of Transport Geography, 9, č. 2, s. 111-123.

WICHSOVÁ, M. (2009): Vybrané problémy dokončených a rozpracovaných ZÚR. Urbanismus a územní rozvoj, XII, č. 1-2, s. 72-77.

7.1.3. Internet

DOUDOVÁ, L. (2009): „Vnější Pražský okruh se stane alfou a omegou tranzitní přepravy na území České republiky.“ Rozhovor s Ing. Marcelem Rücklem ze dne 24. 11. 2009 pro časopis Silnice železnice. Staženo 23. 5. 2010 z <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/vnejsi-prazsky-okruh-se-stane-alfou-a-omegou-tranzitni-prepravy-na-uzemi-ceske-republiky/>

Informace o dálnicích a rychlostních silnicích v ČR – intenzita dopravy. Staženo 28. 4. 2009 z <http://www.ceskedalnice.cz/>

JANATA, M. (2009): Krize a naděje urbanity. Rozhovor s urbánním sociologem Jiřím Musilem o přítomnosti a budoucnosti měst. Staženo 28. 5. 2010 z <http://www.earch.cz/clanek/3751-krize-a-nadeje-urbanity.aspx>

OUŘEDNÍČEK, M. (nedat.): Teorie stádií vývoje města a diferenciální urbanizace. <http://www.natur.cuni.cz/~slamak/stages.html>, staženo 28. 12. 2009

Webový portál Mapy.cz, taženo 30. 11. 2009 z www.mapy.cz

Webový portál Suburbanizace.cz, staženo 18. 5. 2010 z www.suburbanizace.cz

7.1.4. Ostatní

Dictionary of human geography, 4 th ed. Johnston et. al. (ed.). Blackwell, Oxford 2000, s. 86-87.

GONDOVÁ, G. (2004): Životný štýl obyvateľov v suburbánnej zóne Prahy. Diplomová práca. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 126 s.

HRUBEŠ, H. (2001): Možnosti uplatnění sdílené dopravy v Praze a jejím zájmovém území. Diplomová práce, FD ČVUT, 62 s.

KOMÍNEK, T. (2009): Orientované vyhodnocení rozvojových vlivů dálnic (aplikace na příkladech českých dálnic D1 a D2). Diplomová práce. Ekonomicko-správní fakulta, Masarykova univerzita, Brno, nestr. Staženo 20. 5. 2010 z http://is.muni.cz/th/136548/esf_m/DP_T_Kominek-Orientovane_vyhodnoceni_rozvojovych_vlivu_dalnic.txt

LANDA, J. A KOL. (2003): DÚ 1 – Aplikace logistických zásad v hromadné osobní dopravě v intermodální formě na území města a jeho okolí. Projekt 802/140/104 – Aplikace dopravně logistických přístupů v městských aglomeracích. Cityplan spol. s.r.o., Praha, 285 s.

MARTOLOS, J. (2009): Metody prognózy intenzit generované dopravy: technické podmínky – návrh. EDIP, Liberec, 38 s.

NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 112 s.

Principy a pravidla územního plánování. Ústav územního rozvoje, Brno 2006-2009, nestr. Staženo 16. 1. 2010 z <http://www.uur.cz/>

Obec a územní plánování – Postavení a činnost obcí v územním plánování. MMR a ÚÚR, Brno 2008, 9 s. Staženo 20. 5. 2010 z <http://www.cesbrod.cz/category/uzemni-plan>

RIETVELD, P. (1995) Political economy issues of environmentally friendly transport policies, paper presented at the VSB-Symposium on Transport and the Global Environment, February 9 and 10, Amsterdam.

Suburbanizace – analýza. I. etapa studie. AURS spol. s.r.o., Praha 2010, 96 s.

ŠIMON, M. (2006): Teoretické přístupy ke studiu suburbanizace. Bakalářská práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 43 s.

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): The 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. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 45 s., staženo 28. 12. 2009 z http://www.suburbanizace.cz/diplomky/Urbankova_RP.pdf

Vyhláška MMR č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti. Staženo 2. 4. 2010 z <http://www.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=414e65ee-f215-465f-9f13-c8c43a25fed0>

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Staženo 2. 4. 2010 z <http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Pravo-Legislativa/Pravni-predpisy/Novy-stavebni-zakon>

7.2. Prameny

7.2.1. Studie

Koncepce dopravy Plzeňského kraje – 2. etapa – 2. koncept návrhu řešení, textová část. Sudop Praha, Atelier T-plan. Bohemiaplan, Praha 2007, 163 s. Staženo 19. 3. 2010 z <http://www.kr-plzensky.cz/file.asp?name=1004923070517074211.pdf&folder=252>

Studie vlivu regionální a nadregionální tranzitní dopravy na město Říčany a dotčené obce. CityPlan spol. s r.o., Praha 2005, 28 s. Staženo 13. 10. 2009 z www.i-servis.cz/ricany/.../Dopravni%20studie%20-%20Říčany.pdf

MAŠTÁLKA, M. (2006): Územní dopady suburbanizace a indikátory pro jejich měření. Staženo 19. 3. 2010 z <http://web2.mmhk.cz/>

MAŠTÁLKA, M. (nedat.): Mobilita a místní přeprava cestujících (ukazatel kvality života). Staženo 5. 5. 2010 z <http://web2.mmhk.cz/>

Integrovaná dopravní studie města Říčany – A. průzkumná část. Cityplan spol. s r.o., Praha 2007, 69 s. Staženo 6. 4. 2010 z <http://www.i-servis.cz/ricany/prilohyarchiv>

Strategický plán rozvoje města Říčany, analytický profil města – kap. 6. Infrastruktura a životní prostředí. DHV CR, spol. s r.o., Praha 2005, nestr. Staženo 7. 4. 2010 z <http://info.ricany.cz/mesto/analyticky-profil-mesta>

7.2.2. Dokumenty územního rozvoje

7.2.2.1. Územní plány obcí v zájmovém území

7.2.2.1.1. Barchovice

VOKROUHLECKÁ, H. (1996): Barchovice – územní plán sídelního útvaru, průvodní zpráva. Praha, 28 s.

7.2.2.1.2. Doubravčice

SOUKENÍKOVÁ, V. (2002): Územní plán obce Doubravčice, textová část. Praha, 43 s.

SOUKENÍKOVÁ, V. (2008): Změna č. 2 územního plánu obce Doubravčice. Textová část změny č. 2 územního plánu obce. Praha, 42 s.

7.2.2.1.3. Horní Kruty

MEJSNAROVÁ, J. A KOL. (1996): Územní plán obce Horní Kruty – návrh. Dobřichovice, 50 s.

7.2.2.1.4. Jevany

KOUBEK, P. (1996): Jevany – Vyžlovka, územní plán sídelního útvaru, fáze III. návrh. Praha, 102 s.

KOUBEK, P. (2008): Jevany, územní plán sídelního útvaru, změna č. 01 – návrh. Praha, 25 s.

7.2.2.1.5. Konojedy

FOUSEK, K. (1997): Územní plán obce Konojedy. Kostelec n. Č. 1. Staženo 10. 1. 2010 z http://mapy.kr-stredocesky.cz/up_obci/index.htm

SOUKENÍKOVÁ, V. (2008): Změna č. 2 územního plánu obce, Konojedy. Praha, nestr.

7.2.2.1.6. Kostelec nad Černými lesy

AUER, Z. (1994): Kostelec nad Č. lesy, územní plán sídelního útvaru, návrh 1994, průvodní zpráva. Praha, 33 s.

Územní plán Kostelec nad Černými lesy. Podklad pro návrh zadání. Ivan Plicka studio s.r.o., Praha, 2009, 12 s. Staženo 25. 3. 2010 z <http://www.kostelecncz.cz/>

7.2.2.1.7. Kozojedy

SOUKENÍKOVÁ, V. (2000): Územní plán obce Kozojedy, textová a tabulková část. Praha, 44 s.

SOUKENÍKOVÁ, V. (2000): Změna č. 1 územního plánu obce Kozojedy. Praha, 24 s.

7.2.2.1.8. Krupá

KÖRNER, M. (1997): Krupá – územní plán sídelního útvaru. Praha, 29 s.

ALMÁSYOVÁ, B (2008): Územní plán Krupé. Praha, 29 s.

7.2.2.1.9. Louňovice

DANDA, J. (2002): Územní plán obce Louňovice, textová část A,B,C,D. Praha, nestr.

SOMMEROVÁ, E. (2004): Územní plán obce Louňovice – změna č. 1, textová část. Praha, 6 s.

SOMMEROVÁ, E. (2006): ÚPO Louňovice, změna č. 3, textová část. Praha, 7 s.

7.2.2.1.10. Malotice

ALMÁSYOVÁ, B. (1996): Malotice, územní plán sídelního útvaru – návrh. Praha, nestr.

Územní plán Malotic, návrh zadání. Malotice, 2008, 10 s. Staženo 26. 3. 2010 z <http://www.malotice.eu/dokumenty/Uzemni%20plan%20Malotic.pdf>

7.2.2.1.11. Masojedy

VOLDŘICH, J. (1992): Masojedy, komplexní urbanistická studie. Praha, 12 s.

7.2.2.1.12. Mrzky

PEŠKOVÁ, H., PEŠEK, D. (1998): Mrzky, průzkumy, rozbor, urbanistická studie. Praha, 16 s.

7.2.2.1.13. Mukařov

DANDA, J. A KOL. (2007) Územní plán obce Mukařov, okres Praha – východ, návrh. Praha, 58 s.

7.2.2.1.14. Nučice

ŠIBRAVA, J. (1996): Nučice, územní plán sídelního útvaru – návrh. Kutná Hora, nestr.

7.2.2.1.15. Oleška

FOUSEK, K. (1999): Územní plán obce Oleška, textová část. Kostelec n. Č. 1., nestr.

SOUKENÍKOVÁ, V. (2006): Územní plán obce Oleška, změna č. 2, textová část. Praha, nestr.

7.2.2.1.16. Oplany

SOUKENÍKOVÁ, V. (2007): Územní plán Oplany, textová část územního plánu. Praha, 49 s. Staženo 24. 3. 2010 z <http://www.oplany.cz/uzemni-plan/>

7.2.2.1.17. Prusice

Urbanistická studie sídelního útvaru Prusice – návrhová část, textová a tabulková část. 1997, 55 s.

7.2.2.1.18. Přehvozdí

TŮMOVÁ, D. (1998): Územní plán Přehvozdí, textová část. Praha, 47 s.

TŮMOVÁ, D. (2005): Změna č. 1 ÚPO Přehvozdí, textová a grafická část. Praha, 18 s.

7.2.2.1.19. Svojetice

BENDOVIÁ, O. (2004): Územní plán obce Svojetice, návrh. Praha, 38 s.

KRČMÁŘOVÁ, Z. (2005): Svojetice, změna č. 1 územního plánu obce, textová část. Praha, 18 s. Staženo 26. 3. 2010 z http://www.svojetice.cz/obecni_urad/uzemni.htm

KRČMÁŘOVÁ, Z. (2008): Svojetice, změna č. 2 územního plánu, návrh řešení. Praha, nestr.

7.2.2.1.20. Štíhlice

SOUKENÍKOVÁ, V. (2002): Územní plán obce Štíhlice – návrh. Praha, 34 s.

7.2.2.1.21. Tehovec

DANDA, J. (2006): Územní plán obce Tehovec, textová část. Praha, 61 s.

DANDA, J. (2009): 1. změna územního plánu obce Tehovec – návrh. Staženo 25. 3. 2010 z <http://www.tehovec.cz/>

7.2.2.1.22. Toušice

STARČEVIČ, P. (1995): Územní rozvojová studie obce Toušice. Praha, 33 s.

7.2.2.1.23. Výžerky

STARČEVIČ, P. (1995): Výžerky, územní plán sídelního útvaru, návrh. Praha, 40 s.

STARČEVIČ, P. (1995) Výžerky, územní plán sídelního útvaru, změna č. 1 – návrh. Praha, 19 s.

7.2.2.1.24. Vyžlovka

Vyžlovka, územní plán sídelního útvaru, fáze III., návrh. U 24, s.r.o. , Praha, 1996, 81 s.

KOUBEK, P. (2006): Vyžlovka, územní plán sídelního útvaru, změna č. 01. Praha, 23 s.

7.2.2.1.25. Ždánice

ALMÁSYOVÁ, B. (1995): Ždánice, územní plán sídelního útvaru – návrh. Praha, nestr.

7.2.2.2. Ostatní dokumenty územního rozvoje

Politika územního rozvoje České republiky 2008. Ministerstvo pro místní rozvoj, staženo 2.

11. 2009 z <http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepcie-Strategie>

Územně-analytické podklady hlavního města Prahy, statistické údaje. Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Praha 2008, 121 s. Staženo 20. 4. 2010 z http://www.urhmp.cz/tmap/tms/aplk/db/uap/uap_pdf/StatistickeUdaje.pdf#page=74

Územně analytické podklady pro správní obvod obce s rozšířenou působností Říčany – textová část. DHV CR, spol. s r.o., Praha 2008, 240 s. Staženo 7. 4. 2010 z <http://info.ricany.cz/mesto/uzemne-analyticke-podklady>

Územně analytické podklady správního obvodu obce s rozšířenou působností Český Brod. IKP CONSULTING ENGINEERS, s.r.o., Praha 2008, 32 s. Staženo 19. 3. 2010 z http://www.cesbrod.cz/media/3/05_pdf/ORP2106_uap.pdf

Územní plán města Říčany, průzkumy a rozborů v rozsahu ÚAP – textová část. AGORA Studio, Praha 2009, 88 s. Staženo 7. 4. 2010 z <http://info.ricany.cz/mesto/textova-cast/>

Územní plán velkého územního celku Pražského regionu – textová část. AURS spol. s.r.o., Praha 2006, 111 s. Staženo 25. 4. 2010 z <http://www.wmap.cz/vucprazskyregion/>

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje – I. návrh. AURS spol. s.r.o., Praha 2008, 124 s.

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje – II. odůvodnění. AURS spol. s.r.o., Praha 2008, 93 s.

7.2.3. Statistické

Databáze demografických údajů za obce ČR. Staženo 29. 3. 2010 z http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm

Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht – Struktur, Aufkommen, Emissionen, Trends. Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Berlin, Bonn 2010, 208 s. Staženo 25. 5. 2010 z http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Ročenka dopravy Praha 2008. Technická správa komunikací Hlavního města Prahy – Úsek dopravního inženýrství. Staženo 26. 1. 2010 z <http://www.tsk-praha.cz/web/doprava/udipraha/rocenky/>

Veřejná databáze ČSÚ – obydlené domy podle období výstavby v obcích okresu. Staženo 21. 3. 2010 z <http://vdb.czso.cz/vdbvo/>

Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1990. Extravilán – intravilán, celoroční průměr za 24 hodin. Kraj Středočeský 01. nestr.

Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1995. 01 Kraj Středočeský. Ředitelství silnic České republiky, Praha, červen 1996, nestr.

Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2000. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Staženo 30. 6. 2009 z http://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/start.htm

Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005. Ředitelství silnic a dálnic ČR. Staženo 30. 6. 2009 z <http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>