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 dojížďka 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 navrhují 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.