



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

ÚSTAV DOPRAVNÍCH SYSTÉMŮ

Bc. ŠTĚPÁNKA ROMANOVÁ

**VLIV SUBURBANIZACE NA DOPRAVNÍ
OBSLUŽNOST VYBRANÝCH OBCÍ**

Diplomová práce

2013

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji vedoucí diplomové práce Ing. Bc. Kristýně Neubergové, Ph.D. za odborné vedení, připomínky a cenné rady. Také bych chtěla poděkovat všem přátelům, kteří mi pomáhali s realizací dopravních průzkumů. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu magisterského studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 29. listopadu 2013

.....

podpis

ABSTRAKT

Předmětem diplomové práce je vyhodnocení dopadů suburbanizace na dopravní obslužnost vybraných lokalit. Daná práce je situována v oblasti jihovýchodní Prahy. Konkrétně jsou to obce Průhonice, která je obsloužena pouze autobusovou dopravou, Újezd nad Lesy a Úvaly, které mají k dispozici i železniční dopravu. Jde o porovnání výhod jednotlivých forem dopravy. Za tímto účelem byl proveden průzkum mínění obyvatel jednotlivých lokalit. Na jeho základě jsou provedena vyhodnocení mezi jednotlivými skupinami dotazovaných. V závěru jsou navržena obecná pravidla pro plánování systému dopravní obslužnosti v suburbii.

KLÍČOVÁ SLOVA

suburbanizace, dopravní obslužnost, veřejná doprava, individuální automobilová doprava

ABSTRAKT

The subject of the thesis is to evaluate the impact of suburbanization on transport services in targeted sites. The given work is situated in the south-east of Prague. Specifically, it is Průhonice which is serviced only by bus transport, Újezd nad Lesy and Úvaly, which have for disposal also rail transport. Thesis purpose is a comparison of the advantages of each form of transport in these regions. Data for survey has been gathered anonymously in each region. Survey data has been used for evaluation between each group of respondents. In conclusion is described the proposed general rules for planning of the transport systems in suburbs.

KEY WORDS

suburbanization, transport services, public transport, individual passenger car transpo

OBSAH

1	ÚVOD.....	8
2	PROBLEMATIKA SUBURBANIZACE	9
2.1	STUDIUM SUBURBANIZACE.....	9
2.2	PROCES SUBURBANIZACE	10
2.3	DOPADY SUBURBANIZACE NA DOPRAVU	12
2.3.1	Automobilová doprava	14
2.3.2	Veřejná doprava.....	16
3	CHARAKTERISTIKA ŠIRŠÍCH DOPRAVNĚ – ÚZEMNÍCH VZTAHŮ.....	18
3.1	JIHOVÝCHODNÍ ČÁST PRAHY	18
3.2	PRŮHONICE	20
3.2.1	Silniční doprava.....	20
3.2.2	Doprava v klidu	21
3.2.3	Cyklistická doprava	21
3.2.4	Pěší doprava.....	22
3.3	ÚJEZD NAD LESY	22
3.3.1	Silniční doprava.....	23
3.3.2	Železniční doprava	26
3.3.3	Doprava v klidu	27
3.3.4	Cyklistická doprava	27
3.3.5	Pěší doprava.....	28
3.4	ÚVALY	28
3.4.1	Silniční doprava.....	29
3.4.2	Železniční doprava	30
3.4.3	Doprava v klidu	30
3.4.4	Cyklistická doprava	30
3.4.5	Pěší doprava.....	30
4	TERÉNNÍ PRŮZKUMY V POSUZOVANÝCH LOKALITÁCH	31
4.1	PRŮHONICE	32
4.2	ÚJEZD NAD LESY.....	37
4.3	ÚVALY	42
4.4	CELKOVÉ ZHODNOCENÍ.....	47
5	DOPADY SUBURBANIZACE NA DOPRAVU V POSUZOVANÝCH LOKALITÁCH	52
6	NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ V POSUZOVANÝCH LOKALITÁCH.....	58
6.1	PRŮHONICE	58
6.2	ÚJEZD NAD LESY.....	58
6.3	ÚVALY	58
6.4	SHRNUTÍ NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ	59
6.4.1	Autobusová doprava	59
6.4.2	Železniční doprava	59
6.4.3	Cílová destinace.....	60
7	ZOBECNĚNÍ NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ.....	61

8	ZÁVĚR.....	63
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	66
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	68
	SEZNAM TABULEK	69
	SEZNAM GRAFŮ	71
	SEZNAM PŘÍLOH.....	73

1 ÚVOD

Cílem této práce je vyhodnotit dopady suburbanizace na dopravní obslužnost. Úvod této práce se zabývá samotnou historií procesu suburbanizace, jejím vznikem a následky. Proces suburbanizace je nevyhnutelný pro rozvoj centrálních měst, v tuto chvíli je již také nezastavitelný. V počátcích suburbanizace bylo napácháno mnoho chyb, z kterých se dnes můžeme ponaučit. Pomocným nástrojem zde může být územní a strategické plánování, které předejde chybám typu: nedostatečné sociální zázemí, nepravidelné rozpínání a v neposlední řadě nedostatečná dopravní obslužnost. Poslední bod je pro tuto práci klíčový.

Především jde o to předcházet nadbytečným cestám osobními automobily do centra města a zpět. Pro tuto práci byla vybrána lokalita jihovýchodní části Prahy. Toto území je vybráno cíleně, jelikož se zde nachází části, kde se obyvatelé mohou do centra přepravovat pomocí železniční dopravy a také místa, kde mají na výběr pouze autobusovou dopravu.

V případě železniční dopravy se jedná o východní část Prahy, a to konkrétně o MČ Praha 21- Újezd nad Lesy a město Úvaly. Újezd nad Lesy je vybrán, protože se na jeho území nenachází železniční trať, ovšem pro obyvatele je přístupná v nedalekých Klánovicích. Záměrem je zjistit, zdali cestující raději využijí autobusovou dopravu, která je vedena přímo do Újezdu nad Lesy, nebo zvolí variantu autobus – vlak, kdy se musí na železniční spojení nějakým způsobem dopravit. Úvaly jsou zvoleny hlavně díky přímému napojení na železniční trať. Zde se jedná především o problematiku preference železniční dopravy nebo užití osobního automobilu.

Případ autobusové dopravy je situován do jižní části Prahy a to konkrétně do města Průhonice. Průhonice se vyznačují absolutní absencí železniční dopravy, zde není ani možnost přiblížení k nedaleké trati, jako je tomu v případě Újezdu nad Lesy.

Pro tuto práci byl vytvořen malý dotazník ohledně způsobu cestování, který byl dotazován v jednotlivých lokalitách v době letních prázdnin v roce 2013. Následně na jeho základě se vyhodnotí situace v jednotlivých lokalitách a bude vytvořen soubor univerzálních řešení ohledně veřejné obslužnosti v území suburbií.

2 PROBLEMATIKA SUBURBANIZACE

2.1 Studium suburbanizace

Je mnoho publikací, které se zabývají samotným pojmem suburbanizace a to jak u nás, tak ve světě. Nejznámějším pojetím je konkrétní forma zvaná urban sprawl, která pochází ze Spojených států amerických. Zde došlo k procesu suburbanizace jako první ve světě. První zmínky se objevují již ve dvacátých letech 20. století, největší nástup se však objevuje až na přelomu 50. a 60. let. Do podvědomí široké veřejnosti se dostalo díky masivní zástavbě příměstského typu, která byla umožněna rozvojem automobilismu, dálniční sítě a dostupných levných hypoték. Zároveň je to doba plná velkých společenských hnutí a narůstající nevole maloměstského způsobu života, jehož symbolem jsou právě domy na předměstí.[1]

Zásadním dílem pro výzkum suburbanizace se stala třídílná studie The Costs of Sprawl, kterou v roce 1974 vydala Real Estate Research Corporation. Stala se základním kamenem pro další publikace a výzkumy na téma suburbanizace. Jednoznačně zde vyplývá, že urban sprawl je nejdražší formou prostorového rozvoje, ať již ve věcech ekonomických nákladů, spotřebě přírodních zdrojů, tak osobních požadavků. V současné době lze pokládat za podobně rozsáhlou a svým významem důležitou analýzu důsledků suburbanizace a zvláště pak dopadů na dopravu a její nepřímé následky studii The Costs od Sprawl – Revisited, jež byla zpracována pro Národní akademii Spojených států amerických. Jedná se o dlouhodobou studii, která tvoří detailní přehled dosavadní literatury o dopadech suburbanizace a urban sprawl. Lze zde najít i samostatné odvětví, zabývající se právě dopravou a jejími náklady. [2]

U nás se ve velkém začali objevovat studie suburbanizace po roce 1989, bylo to způsobeno jejím největším rozmachem. V tomto období nabral proces suburbanizace v našich podmínkách největší intenzity a s tím se začaly objevovat první negativní dopady. Těmito studiemi se začali nejčastěji zabývat studenti vysokých škol, kdy vznikali první absolventské a vědecké práce na toto téma. Dobrým základem pro současné studium je stále sborník Ústavu pro ekopolitiku (Sýkora, ed. 2002), jenž shrnuje informace získané v průběhu projektu Udržitelný rozvoj městských aglomerací. [2]

2.2 Proces suburbanizace

Suburbanizace je přirozenou součástí urbanizačního procesu, jedná se tedy o přeměnu prostředí a společnosti na městskou. Jako taková následuje urbanizaci a předchází deurbanizaci a reurbanizaci, respektive je průběh těchto procesů vzájemně provázán [1]. Suburbanizaci lze popsat mnoha způsoby, v zásadě se však jedná o rozpínání měst do okolní venkovské krajiny. Jedná se o růst nepravidelný, roztroušený, čímž se liší od samotné urbanizace, kdy má být rozpínání pravidelné a smysluplné. Není zde podstata v administrativním vymezení celků města oproti zázemí, jako spíše morfologické, dané hranicí souvislé zástavby. Primárně se zde nepřihlíží na potřeby nově nastěhovaných obyvatel oproti starousedlíkům. První myšlenkou je postavit novou zástavbu, bez ohledu na potřeby obyvatel. Zde vyhrávají kvantitativní potřeby nad kvalitativními, které se řeší až v druhé řadě. Prvotní motivací migrace do zázemí je fakt, že zde lidé naleznou klid, lepší životní prostředí, následně však zjišťují, že zde chybí podstatné potřeby pro plnohodnotný způsob života.

Klasické rozdělení suburbanizace je na suburbanizaci rezidenční, která je zastoupena hlavně rozvojem obytné funkce zázemí, a suburbanizaci komerční, kdy se jedná o přesun obchodních, průmyslových a jiných aktivit do zázemí. Specifickou formou je již zmiňovaný urban sprawl, jenž je charakteristický zejména pro metropolitní oblasti ve Spojených státech, kde se rozvíjel po druhé světové válce. Dle definice urban sprawl se jedná o „prostorové bujivé rozpínání měst do okolní volné krajiny“, kdy „v krajině je obtížné rozpoznat hranice města,“ [3]. Dalo by se říci, že tento způsob rozpínání lze považovat za nejhorší možný. Z hlediska požadavků na okolní krajinu a zátěž na životní prostředí je v mnoha ohledech horší než řízený proces suburbanizace. Mezi nejhorší ukazatele patří prostorová nesouměrnost, nízká hustota zalidnění a v přední řadě absolutní dominance individuální automobilové dopravy.

Z mnoha studií a prací zaměřených na téma suburbanizace je patrné, že nelze tento proces zastavit, avšak je možné ho alespoň svým způsobem regulovat. Preferovat zástavbu obytného typu v koncentrovaných celcích, oproti variantě urban sprawl. Možným nástrojem je především územní a strategické plánování, kdy je snaha vytvořit kompaktní rozvoj města, brát v úvahu potřeby využívání městské hromadné dopravy oproti vlastním automobilům.

Je zřejmé, že tomuto procesu se nevyhnulo ani hlavní město Praha. V současné době je to jeden z nejvýraznějších procesů charakteristický pro dnešní růst české metropole. Suburbanizace představuje nejen změnu prostorového rozmístění obyvatel, ale i změnu sociálního a fyzického prostředí města a jeho zázemí. To s sebou přináší mnoho pozitivních i negativních dopadů, jak již bylo zmíněno, jedním z nejvýraznějších je vliv na dopravu. V tomto případě jsou to přímé i nepřímé požadavky.

Díky rozvoji automobilové dopravy vznikla možnost bydlení v širokém okolí od centra města. Výstavba silnic zpřístupnila velké množství relativně levné půdy v zázemí měst pro novou výstavbu. Je zajímavé, jak se postupem času mění preference používání dopravních prostředků. Na počátku byl rozvoj směřován lokálně v přímé vzdálenosti na železnici. Poté přišel trend automobilové dopravy, kdy se preference ubírala ve směru na dálniční síť. Co se týče dnešních suburbií, jednoznačně navrch mají obyvatelé s přímým napojením na železniční síť.

V počátcích doprava ovlivňovala proces suburbanizace, nyní je to však naopak. Suburbanizaci lze vnímat jako další dopad rozvoje automobilismu, ale zároveň je suburbanizace jedním z nejvýznamnějších důvodů proč roste počet majitelů a uživatelů automobilu. „Rozvolněná příměstská zástavba vyžaduje auta pro potřeby osobní dopravy, ale na druhou stranu, osobní automobil také podporuje rozpínání měst do okolní krajiny,“ [4].

Suburbanizace je výrazně selektivní proces, a to jak z hlediska sociálního, tak prostorového. Mezi hlavní podmínky rozvoje patří především dopravní poloha a vybavenost lokality infrastrukturou. Pro rozvoj rezidenčních lokalit hraje úlohu i celková atraktivita lokality, vyjádřená především kvalitou životního prostředí [4]. Z toho automaticky vyplývá, že jsou v některých případech zastavěny plochy, které jsou sice atraktivní pro bydlení, avšak z hlediska dopravní infrastruktury jsou zcela nedořešené nebo zde není doprava zavedena vůbec. [1]

Tato obytná předměstí bývají závislá na kontaktech s jádrem aglomerace, což se projevuje zvýšeným nárůstem dopravní intenzity v radiálních směrech. S postupující suburbanizací komerčních funkcí pak tento dopravní proud podstatně slábne ve prospěch tangenciálních proudů, které většinou nelze obsloužit hromadnou dopravou.

Výstavbou místních komunikací, obchvatů, přivaděčů, dálnic či parkovišť, neustále roste tlak na další zábor půdy, čímž vznikají radikální a nevratné změny ve využívání krajiny. Finanční prostředky jsou směřovány na výstavbu nové infrastruktury, následkem je nedostatek financí na hromadnou dopravu. Avšak rozšiřování kapacity silnic nedokáže vyřešit problém přeplněné dopravní sítě, protože nové dopravní sítě indukují nové dopravní proudy, které byly před výstavbou dostatečně řešeny jiným způsobem [4].

Specifickým rysem českých suburbií je kontrast sociálního statusu a životního stylu původních a nových obyvatel. Ten se projevuje mimo jiné vyšší mobilitou nových rezidentů. Je prokázáno, že noví rezidenti realizují více cest mezi místy každodenní činnosti a zároveň stráví dopravou více času, než původní obyvatelé. Také existuje značný rozdíl mezi využíváním automobilu a hromadné dopravy mezi starými a novými rezidenty. Nově přistěhovaní obyvatelé využívají automobil až v 75% případů, na rozdíl od starousedlíků, kteří využívají automobil přibližně v 31% případů.[5]

2.3 Dopady suburbanizace na dopravu

Dopady suburbanizace se většinou, ať již přímo či nepřímo, promítají v nárocích na dopravu. Jsou to dvě odvětví, která jsou velmi úzce spjata, a jejich vztah je oboustranný. Rozšiřování suburbánní zástavby je umožněno hlavně díky rozšiřování dopravní infrastruktury. Jak již bylo zmíněno, využívání automobilu umožnilo bydlet v širokém okolí a za prací dojíždět do centra města. Původní výstavba se sdružovala převážně okolo železniční sítě, avšak nástup automobilizace dovolil rozšiřování a růst do všech směrů. V bývalých socialistických státech byl suburbanizační proces poněkud zdržen, vzhledem k tomu, že byli lidé převážně odkázáni na dopravu veřejnou. Proto největšího dopadu u nás si lze všimnout až po roce 1989. Vzniká zde myšlenka, zda byl v počátcích proces suburbanizace ovlivňován dopravou, avšak při nástupu automobilové dopravy je tomu naopak. Je to zajímavý kruh, kdy díky nárůstu automobilizace a s tím spojené větší dostupnosti vzdálených míst, se rozšiřuje suburbánní zástavba a zároveň díky suburbanizaci přibývá vlastníků automobilů.[2]

Z hlediska sociálního i prostorového lze suburbanizaci nazývat selektivním procesem. Jako prioritní podmínky suburbánního rozvoje lze uvést především dopravní polohu a vybavenost lokality infrastrukturou. Z hlediska rezidenční zástavby jde především o atraktivitu prostředí a to z hlediska životního prostředí. Zde dochází

k rozporu, kdy rezidenční oblasti sice vznikají na místech atraktivních, ale dopravní infrastrukturou nevybavených. Negativní následky jsou již předem nevyhnutelné. Naopak lokality komerčního typu jsou vybírány především díky dobré dopravní dostupnosti, čímž pak vznikají dlouhé zástavby koncentrující se v dlouhých pásech okolo významných dopravních tepen vedoucích do center měst. Tyto lokality se ovšem vyznačují přístupností převážně za pomoci automobilové dopravy.[5]

V tomto směru může vzniknout jistý paradox, kdy vysoce kvalifikovaní obyvatelé nacházejí své útočiště v suburbánní zástavbě, ale jezdí za prací do centra města. Oproti tomu méně kvalifikovaní obyvatelé zastupují pracovní příležitosti v komerčních a skladovacích prostředích, avšak na bydlení v suburbii nemají dostatečné finance. Zde vzniká problém s obslužností v obou směrech, kdy primárně je nastaven na obslužnost do centra, v tom případě pak musí obyvatelé při cestě za zaměstnáním do komerčních zón využít osobních automobilů.[5]

Za nárůstem dopravy pak stojí právě doprava individuální, které nemůže doprava veřejná plně konkurovat. Pro mnoho lidí se zdá být automobil flexibilnějším, efektivnějším a výkonnějším, což pro případ typu urban sprawl zcela jistě je, jelikož hromadná doprava nebude mít nikdy možnost zcela obsloužit tyto lokality.

Hlavním faktorem, ovlivňujícím ekologické dopady na předměstí, je jistě hustota zalidnění. Ze znalosti těchto údajů lze vyčíst, kolik obyvatel se dělí o jednotné náklady na dopravní infrastrukturu. Jako příklad je možné uvést: pokud má řešené území malou hustotu zalidnění, nevyplatí se vytvářet kvalitní systém veřejné dopravy a tím pádem je toto území odkázáno na dopravu individuální. Samozřejmě se ve výsledku nejedná pouze o dopravu veřejnou, ale dopad bude následovat i na kvalitu pěších a cyklistických cest. Ovšem tento příklad se týká spíše zámořských lokalit, v našich podmínkách je ve většině případů dostatečně hustá zástavba, pro kterou se vyplatí jistá opatření vytvořit. Jinou otázkou zůstává finanční stránka věci.[2]

Jako nejhorší možnou variantou zde bylo zmíněno šíření typem urban sprawl, ale jaké jsou její dopady. Zde je několik nejzávažnějších ve vztahu k dopravě:

- rostoucí náklady na dopravu
- více najetých kilometrů
- delší cestovní čas

- větší počet jízd automobilem
- vyšší výdaje rodin na IAD
- hluk, znečištění, dopravní zácpy, nehody

Z ekologického hlediska můžeme brát jako negativum nadměrný zábor půdy, kdy je třeba vystavět místní komunikace, obchvaty, přivaděče, samotné dálniční úseky nebo parkoviště. Jsou to pro krajinu radikální a trvalé následky, které již nikdo nebude moci vzít zpět. Nehledě na následné výdaje spojené s provozem a údržbou daných komunikací. Nejedná se však pouze o negativní dopady, jako pozitivum lze brát možnost nových pracovních pozic v příměstských oblastech. Z toho lze usoudit, že se dopravní proud rozmělní a lidé užívající osobními automobily nebudou mít potřebu cestovat do center měst. [5]

Naštěstí v našich podmínkách je suburbanizace více směřována na již zastavěné plochy, než aby se ubírala směrem k urban sprawl. Další velkou výhodou je stále celkem dobře udržitelná hromadná doprava. V evropských podmínkách (v porovnání s USA) to znamená, že není největším rizikem stavba nových rodinných domů, ale rozšiřování komerčních zón podél hlavních tahů komunikací, které vyžadují velké zábory půdy a navíc způsobují nevratné změny v krajině.

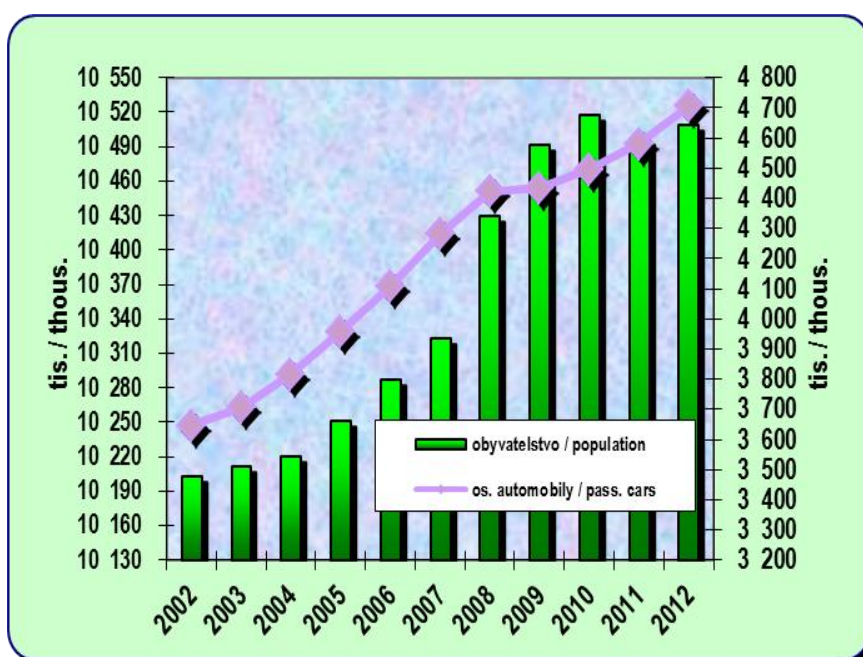
V neposlední řadě se zajímavým jevem zdá porovnání stávajících obyvatel a nově přistěhovaných. Starousedlíci ke svému cestování nepoužívají osobní automobily v takové míře jako noví rezidenti. Je to dáno životním stylem a jistě také tím, že starousedlíci nevykonávají takové množství cest jako noví obyvatelé. Jedním z hlavních faktorů je umístění zaměstnání, nelze stoprocentně tvrdit, že všichni původní obyvatelé mají práci v místě bydliště, ale ve většině případů nově nastěhovaní za práci dojíždí do centra měst.

2.3.1 Automobilová doprava

V 90. letech zaznamenala Praha nejvyšší tempo nárůstu dopravy v rámci Česka. Oproti ostatním městům došlo k mnohem výraznějšímu rozvoji soukromého podnikání, je zde lokalizována řada institucí státní správy a navíc mají obyvatelé nadprůměrné platy. Největší podíl motorových vozidel tvoří osobní automobily.

Počet automobilů po roce 1990 rapidně narůstá. Zatímco v roce 1990 bylo 276 automobilů na 1000 obyvatel, v roce 2002 se tento počet téměř zdvojnásobil na 398

vozidel, k 30. červnu 2012 to dělá 442 automobilů na 1000 obyvatel. Daleko rychleji než počet vozidel ovšem roste automobilový provoz na území města. Za zvýšením automobilové dopravy stojí hned několik příčin, ať se již jedná o změnu životního stylu obyvatel, nárůst podnikatelské činnosti, relativní bohatství a vyšší sociální status Pražanů nebo užívání automobilu jako sociální ikony. V neposlední řadě je to stále se zvyšující cena jízdného městské hromadné dopravy. Jedním z faktorů lze zařadit i proces suburbanizace.[6]



Graf 2.1 Vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů [6]

Pro potvrzení poslední hypotézy je třeba se blíže podívat, které lokality města dosáhly největšího nárůstu. Data měřená Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI) jsou rozdělena na jednotlivá pásma. Relativně nejnižší se ukazuje přírůstek intenzity v centru města. Je to také dáno tím, že v již v roce 1998 dosáhl svého maxima. Výrazně rychleji se zvyšovala intenzita dopravy ve středním pásmu města, kde ve srovnání s rokem 1990 vzrostla na některých komunikacích až čtyřnásobně. Je to pravděpodobně dáno stavem centra, které již dosáhlo nejvyšších mezí kapacity a nemůže proto již dále narůstat.[7]

Nejzajímavějším pásmem z hlediska suburbanizace je vnější pásmo města. Podle sčítání dopravy vzrostla obousměrná intenzita automobilové dopravy na vstupech

hlavních výpadevých silnic a dálnic trojnásobně. Faktory, které by mohly určovat souvislost s procesem suburbanizace:

- Automobilový provoz ve vnějším pásmu města od roku 1990 trvale vzrůstá, přičemž od roku 2000 se tempo nárůstu výrazně zvyšuje. Nárůst počtu registrovaných vozidel v Česku i Praze se v posledních letech naopak zmínil. Rostoucí výkony tak mnohem spíše odpovídají rychlému rozvoji suburbánních aktivit města, než celkovému nárůstu počtu provozovaných vozidel.
- Rozhodující část nárůstu osobní automobilové dopravy na hranici Prahy připadá na vztahy Praha – aglomerace a zpět, tedy vztahy mezi Prahou a nejbližším okolím, zatímco vztahy mezi Prahou a vzdálenějšími oblastmi stagnují.

Využívání automobilu se výrazně liší ve struktuře dojížděky za prací a do škol podle směru. Zajímavostí je, že je mnohem větší podíl dopravy směřující do suburbánních obcí, než u cest, jejímž cílem je Praha. Očekávaný je vysoký podíl cest autem u tangenciálních pohybů v rámci zázemí, kde se projevuje špatná konektivita menších obcí. Bezmála 50% zastoupení cest automobilem je u centrifugální dojížděky z Prahy do zázemí. To vypovídá o silné tendenci Pražanů využívat osobní automobil. Jednou z hlavních preferencí osobního automobilu při cestách do obcí v zázemí se řadí vytváření pracovních míst kolem hlavních silničních tahů. Ve většině případů zde bývá špatná dostupnost veřejné dopravy. Dále se zvyšuje počet pracovníků, kteří vlastní služební automobily. Paradoxem se stává, že obyvatelé suburbíí dojíždějí za prací do centra města, zatímco velká většina pracovních míst v zázemí je obsazena obyvateli Prahy. Rezidenční a komerční suburbanizace tak způsobuje nárůst dopravních proudů oběma směry.

2.3.2 Veřejná doprava

Veřejná doprava v Praze je tvořena systémem Pražské integrované dopravy (PID), který se skládá ze dvou podsystémů – městské hromadné dopravy (MHD), představující linky na území hlavního města Prahy, a vnější hromadné dopravy, kterou tvoří linky přesahující hranici hl. m. Prahy. Celý systém organizuje Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID), příspěvková organizace zřízená hlavním městem Praha v roce 1993. [5]

Za provoz městské hromadné dopravy odpovídá Dopravní podnik hl. m. Prahy. Do její správy patří provoz metra, tramvají a autobusů, a také lanové dráhy na Petřín. Pražská MHD je jednou z nejkvalitnějších v Evropě. Počet cestujících v různých obdobích kolísá. Úbytek cestujících je v závislosti na zdražování jízdného, příbytek naopak při zdražování pohonných hmot do osobních automobilů.

Dopravní obsluhu zázemí Prahy zajišťuje systém vnější hromadné dopravy PID, ten je tvořen železniční a autobusovou dopravou. Mezi provozovateli je více dopravců, včetně Dopravního podniku hl. m. Prahy a Českých drah. Na provoz přispívají kromě hlavního města i mimopražské obce, jejichž území je obsluhováno autobusovými linkami. Pražská integrovaná doprava se začala rozvíjet na počátku roku 1922, kdy byly zavedeny první dvě autobusové linky do obcí Hovorčovice a Ořech. Rozvoj pokračoval postupným zapojováním železničních tratí do integrované soustavy, zvětšováním počtu linek autobusové dopravy, velikostí obsluhovaného území a počtu zapojených obcí. Spolu s tím byl zaveden pásmový tarif a postupně se zvyšoval počet tarifních pásem. Ve snaze zvýšit atraktivitu veřejné hromadné dopravy byla do tarifního systému PID od 1. května 1998 zapojena parkoviště systému Park and Ride (P+R). V tuto chvíli je v Praze dostupných 16 parkovišť typu P+R. Na počátku své existence měla tato parkoviště jistá zvýhodnění jízdenek pro cestující, kdy řidič zaplatil 10 Kč za stání, navíc měl zvýhodněné jízdné. V tuto chvíli se platí 20 Kč za stání a řidiči nemají k dispozici žádné zvýhodnění na zakoupeném jízdném. Tato parkoviště jsou budována hlavně na místa s možnou návazností na kapacitní kolejovou dopravu, čímž je metro a železnice.[5]

Dopravní výkony příměstské hromadné dopravy rostou každým rokem od jejího vzniku. Během jednoho pracovního dne je na území Prahy průměrně vypraveno 23 200 autobusových spojů PID, které přepraví v průměru 1,17 mil. cestujících. Z tohoto počtu je cca 3 800 spojů příměstských. Území je obsluhováno 157 linkami městské dopravy a 91 linkami dopravy příměstské. Toto číslo tvoří linky Dopravního podniku hl. m. Prahy a také soukromí dopravci. Přes hranici města se v průměru přepraví 88 270 cestujících. Příměstské linky jsou doplňovány ještě regionálními, které nezajíždějí na území Prahy, ty přepraví v pracovní den průměrně 22 120 cestujících.[7]

3 CHARAKTERISTIKA ŠIRŠÍCH DOPRAVNĚ – ÚZEMNÍCH VZTAHŮ

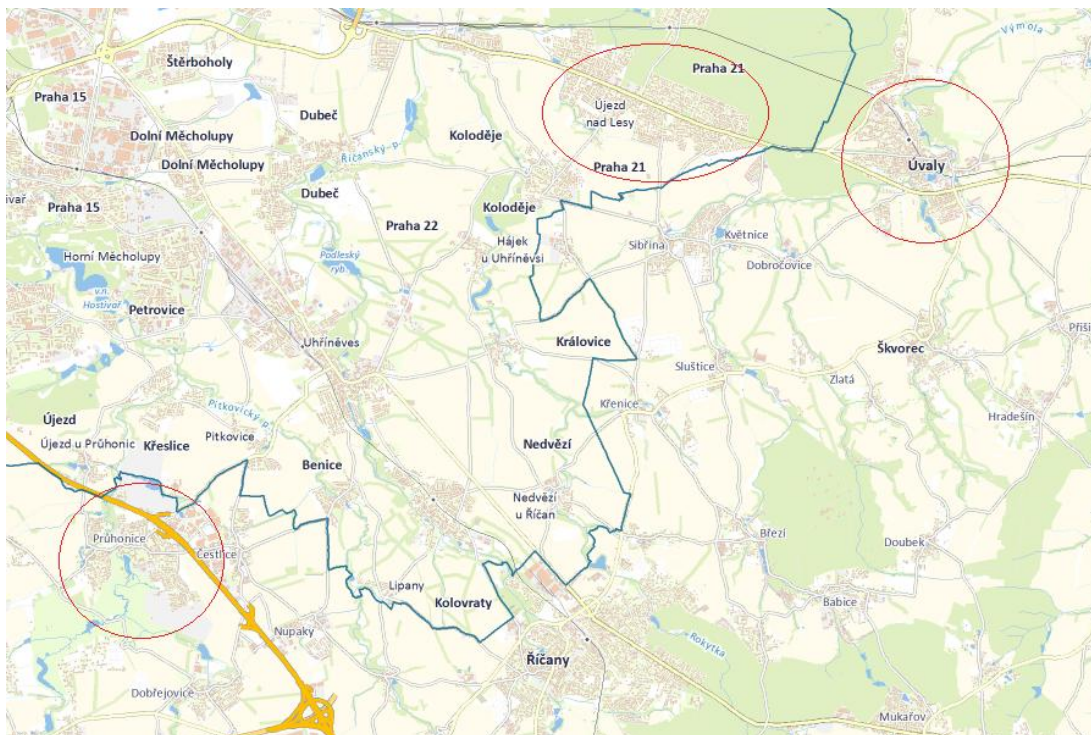
V každé práci zabývající se jakýmkoliv zásahem do stávající infrastruktury, dopravní infrastruktura zde netvoří výjimku, je dobré se nejprve zaměřit na širší dopravně – územní vztahy.

3.1 Jihovýchodní část Prahy

Posuzované lokality se nachází v jihovýchodním sektoru Prahy. Tato oblast je obsluhována jak železniční tak autobusovou dopravou. Železniční doprava je vedena přes I. tranzitní železniční koridor. V tom spočívá obrovská výhoda pro obyvatele přilehlých vesnic, jelikož zde příměstské linky jedou každou půlhodinu a doprava tímto způsobem je velice rychlá a pohodlná.

Druhou největší dopravní tepnou v této lokalitě je bezesporu dálnice D1, která se nachází v jižní části vybraného území. Tu mohou lidé využívat pro dopravu osobními automobily. Ovšem tato cesta je při samém vstupu do hlavního města přetížena, obzvláště v ranních a odpoledních špičkách. Toto území je vybráno se záměrem porovnat cestování, pokud mají lidé k dispozici možnost pouze autobusové dopravy nebo mohou vybírat z variant autobus a vlak.

Pro posouzení jsou vybrány náhodně tři lokality, všechny tři se nacházejí na samém okraji Prahy a jejich vzdálenost do centra města (pro porovnání vybráno Hlavní nádraží Praha) je téměř stejná. Důvody jejich výběru jsou následující. Město Úvaly je obsluhováno oběma způsoby veřejné dopravy a to jak železniční, tak autobusovou. Újezd nad Lesy byl vybrán díky obsluze pouze autobusovou dopravou, jelikož zde železniční trať přímo neprochází. Ovšem trať je vedena vedlejšími Klánovicemi a zde se nabízí otázka, zdali se cestujícím vyplatí dojet do nedalekých Klánovic autobusovou dopravou, či automobilem a dále pokračovat po železnici. Jako poslední jsou Průhonice, kde je možné cestovat pouze autobusovou dopravou nebo osobním vozem.



Obr. 3.1 Poloha zkoumaných lokalit[18]

V následující tabulce je pro porovnání cestovní čas, pokud si člověk vybere cestování formou MHD nebo automobilem. Jako centrum města je zvoleno Hlavní nádraží v Praze. Hlavní nádraží se nachází v téměř stejné vzdálenosti pro všechna hodnocená místa a navíc je v samotném středu hlavního města Prahy. (Časy byly získány pomocí vyhledávání jízdních řádů na stránkách Dopravního podniku hlavního města Prahy a za pomoci vyhledávání tras na mapách.cz.)

Tab. 3.1 Porovnání časů při cestě MHD a IAD z posuzovaných lokalit na Hlavní nádraží v Praze

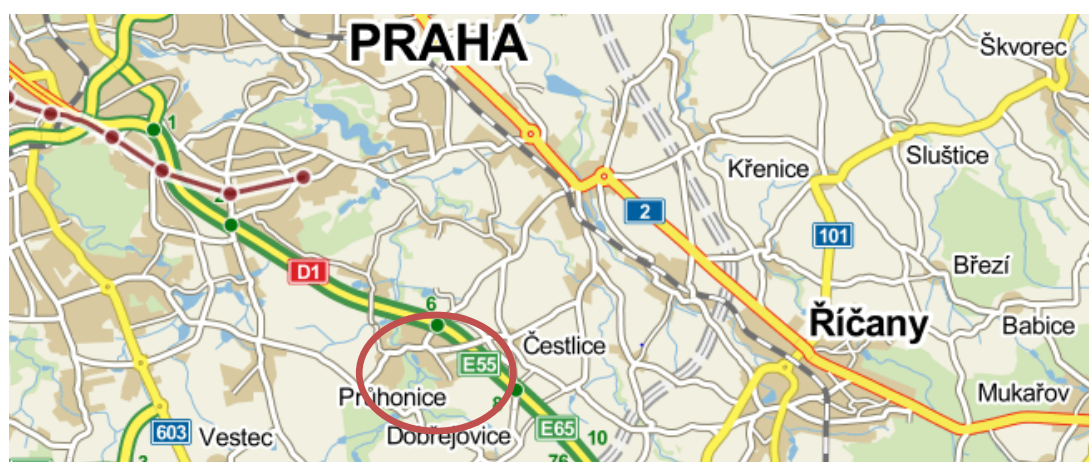
	MHD (min)	IAD (min)
Průhonice	40	15
Újezd nad Lesy	29	24
Úvaly	35	31

U MHD je ukázán nejkratší možný čas, za který se lze do centra dopravit. Pro Újezd nad Lesy i Úvaly je to varianta, kde je zahrnuta cesta vlakem. Z tabulky jasně vyplývá, že cestování z těchto dvou lokalit je v podstatě stejně časově náročné jak pomocí MHD, tak IAD. V případě Průhonice výsledky hovoří ve prospěch IAD.

3.2 Průhonice

Obec se nachází v těsné blízkosti hranic hlavního města Prahy, spadá však do okresu Praha-západ ve Středočeském kraji. Nejzajímavější místa, která lákají i mnoho turistů, jsou dendrologická zahrada a památka UNESCO Průhonický park. Dendrologická zahrada se nachází v místech severně od dálnice D1. Průhonický park je v jižní části obce. Protéká zde známý potok Botič. Centrum se nachází na Květnovém náměstí, které je v samém středu obce.

Obec má 2 853 obyvatel, kteří bydlí ve velké části v rodinných domcích.



Obr. 3.2 Poloha obce Průhonice vůči Praze[19]

3.2.1 Silniční doprava

Podél severovýchodní hranice katastrálního území Hole u Průhonice prochází dálnice D1, která protíná severní část katastrálního území Průhonice v délce 1,4 km ve směru SV – VJ. Z dálnice D1 odstupují 2 přívaděče o celkové délce 1,0 km. Na administrativním území obce Průhonice se nachází silnice:

- III/32 (U Hájovny – Kunratická – K Labeškám)
- III/37 (Kunratická – Újezdská)
- III/39 (Hlavní – Říčanská)
- III/310 (Uhříněveská)

Součástí místní silniční sítě je také 6 mostů a 2 podjezdy lokalizované pod tělesem dálnice. V tabulce je pro porovnání vývoj intenzit automobilové dopravy za jednotlivé

roky, které vznikly při celostátním sčítání dopravy. Jak je zjevné, doprava osobními automobily rok od roku roste.

Tab. 3.2 Vývoj průměrných denních intenzit silniční dopravy na dálnici D1 ve sčítacím úseku č. 1-8025 Chodov – Průhonice [8]

Dálnice D1 Sčítací úsek 1-8025 Chodov - Průhonice	T Těžká motorová vozidla	O Osobní a dodávková motorová vozidla	M Jednostopá motorová vozidla	S Součet motorových vozidel
Rok 2000	12 160	50 318	81	62 559
Rok 2005	21 272	64 622	206	86 100
Rok 2010	17 141	61 859	360	79 360

3.2.2 Doprava v klidu

Ohledně parkování se většina obyvatel shodne na tom, že je zde nevhodně značeno pro nerezidenty. Náhodně přijíždějící řidiči bloudí a hledají vhodná místa a následně parkují v blízkosti soukromých pozemků. Také situace na náměstí je neúnosná, řidiči tu běžně parkují ve druhých řadách a pro místní obyvatele tu již není místo. Největší problém se nachází v okolí polyfunkčního domu obecního úřadu, kdy zde parkují zaměstnanci a návštěvníci pak nemají šanci v blízkosti zaparkovat.

3.2.3 Cyklistická doprava

Na cyklistickou dopravu lze pohlízet ze dvou stran. Cyklistická trasa může plnit funkci dopravní nebo rekreačně turistickou.

V případě dopravní funkce, se jedná o prostředek každodenních cest do zaměstnání, do školy nebo za občanskou vybaveností. Požadavky jsou tudíž co nejkratší spojení a rychlost. V případě nevhodného trasování si cyklisté volí jinou trasu sami. Tito cyklisté jsou ve většině případů znalí situace v provozu na pozemních komunikacích a jezdí samostatně.

Ve druhém případě se jedná o turistický zážitek, je proto trasy vhodné vést mimo zastavěné území, nejlépe v přírodě. Cílem bývá turistická atrakce a atraktivní prostředí. Oproti prvnímu případu zde není požadavek na co nejkratší cestu, naopak zájždka může být v některých případech žádoucí. Tento druh cyklistů jezdí většinou ve skupinách, které jsou různorodé ať již z pohledu věku, tak cyklistických zkušeností.

Průhonice mají poměrně hustou síť cyklotras, které jsou na stávajících komunikacích nebo vytvářeny jako samostatné tratě.

- cyklotrasa: Nupaky – Dobřejovice – Průhonice – Vestec je součástí cyklotrasy Pražské kolo, která v délce 121 km tvoří okruh kolem Prahy
- páteří cyklotrasa A23: Botič (Výtoň – Vršovice – Michle – Záběhlce – Hostivař – Petrovice – Křeslice – Újezd u Průhonic) dále pokračuje jako celostátní trasa ve směru Průhonice – Týnec nad Sázavou – Tábor. Trasa má stále úseky, které nejsou zcela vyhovující pro cyklistickou dopravu.
- cyklotrasa A203: Šeberov – Průhonice-Rozkoš v délce 2,3 km tvoří spojnici s páteří cyklotrasou A21: Modřanská rokle (Modřany – Libuš – Kunratice – Šeberov)
- cyklotrasa 0027: Průhonice – Říčany (Průhonice – Čestlice – Nupaky – Kuří – Mlýnský rybník) v délce 9 km. Tato trasa je vedena zcela nevhodně po komunikacích s velkými intenzitami automobilové dopravy. Nachází se v okolí obchodní zóny Průhonice – Čestlice a navazuje na cyklotrasu A50/8100: Pražské kolo.

Cílem Průhonic je propojit okolní cyklotrasy a vytvořit tak kvalitní a fungující síť, která zpřístupní turisticky atraktivní místa v okolí, zároveň se stane bezpečnější a vhodnou pro rodiny s dětmi. [9]

3.2.4 Pěší doprava

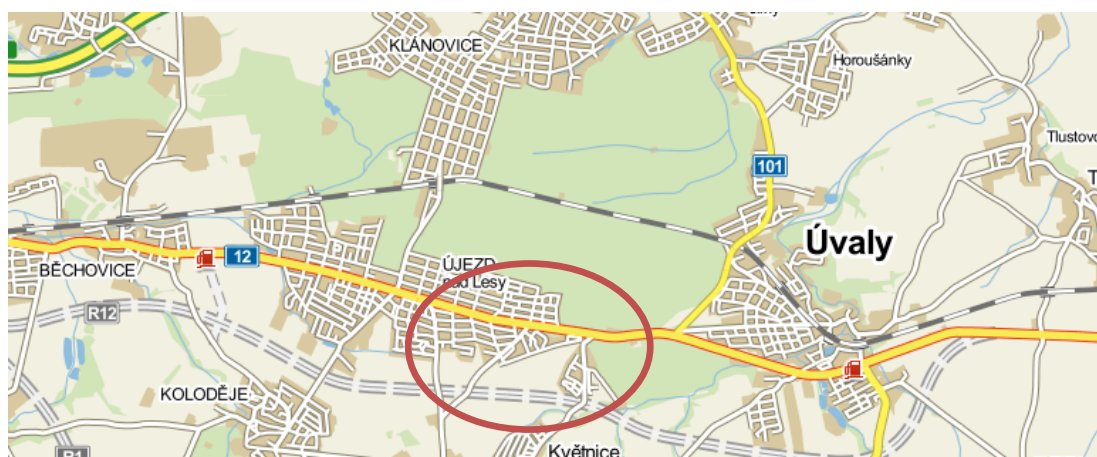
V současné době je v rámci Průhonic vybudováno dostatečné množství cest pro chodce. Předpokládá se, že s plánovanou výstavbou nových obytných prostor se prostory pro pěší dále rozšíří. Je zde dbáno na bezbariérovost, přehlednost a návaznost pěších komunikací.

Jediný problém nastává v historickém centru, kde jsou chodníky úzké. Místo, kde by bylo vhodné navrhnout jisté úpravy pro přístup, je okolí Dendrologické zahrady. Zvláště pak zpřístupnit tuto oblast i pro cyklisty.

3.3 Újezd nad lesy

Tato městská část se nachází na východním okraji hlavního města Prahy, je poslední částí, která ještě patří pod hlavní město. Oficiálním názvem je Praha-Újezd nad Lesy, spadá však svým územím pod městskou část Praha 21. Ze severní části je tato obec

obklopena Klánovickým lesem, který skýtá pro obyvatele mnoho aktivit. Tato městská část nemá náměstí ve svém pravém slova smyslu. Centrem však lze označit prostor okolo městského úřadu a okolí hlavní křižovatky, kde se setkávají ulice Starokolínská, Staroújezdská, Novosibiřská a Staroklánovická. Počet obyvatel zde dosahuje čísla 10 396. Až na výjimku, sídliště Rohožník, se na tomto území vyskytuje převážně zástavba rodinných domů.



Obr. 3.3 Poloha obce Újezd nad Lesy[19]

3.3.1 Silniční doprava

Územím prochází komunikace I/12 spojující Kolín s hlavním městem Praha. Tato komunikace je významnou dopravní tepnou, jedná se o nezaplatněnou alternativní variantu k dálnici D11. Komunikace I/12 spojuje Prahu s východní částí pražského regionu a navazuje ve směru Kolín, kde je napojena na silnici I/38. Ta spojuje severovýchodní část Středočeského kraje od rychlostní komunikace R10 u Mladé Boleslavi přes Nymburk, dálnici D11, Kolín až po Kutnou Horu.

Důležité komunikace městské části jsou:

- I/12 (Starokolínská – Novosibiřská)
- III/33310 (Staroklánovická, směr Klánovice)
- III/33313 (Zařičanská, směr Sibřina)
- III/0127 (Staroújezdská, směr Koloděje)
- III/01210 (Rohožnická, směr Sibřina)

Silnice I/12 je vedena přes území Újezdu nad Lesy v délce 4 km. Tato komunikace je zatížena velkou intenzitou dopravy, v důsledku toho tvoří pro místní obyvatele jakousi

bariéru. Vznikají zde kongesce, tím pádem je zvýšená koncentrace škodlivých látek ve vzduchu a vysoká intenzita hlukové zátěže v přímém okolí komunikace. Tato komunikace navíc není obzvláště bezpečná pro samotné chodce, v některých místech přechody chybí úplně nebo jsou jen špatně označeny.

Další důležitou komunikací je také silnice III/33310 a to zejména z hlediska dopravního. Jedná se o spojnici mezi centrem Újezdu nad Lesy a železniční zastávkou Praha – Klánovice.

Tab. 3.3 Vývoj průměrných denních intenzit silniční dopravy na silnici I/12 ve sčítacím úseku č. 1-0889 hr. Prahy – Úvaly, zaús. 101[8]

Silnice I/12 Sčítací úsek 1-0889 hr. Prahy - Úvaly, zaús.101	T Těžká motorová vozidla	O Osobní a dodávková motorová vozidla	M Jednostopá motorová vozidla	S Součet motorových vozidel
Rok 2000	2 339	6 804	27	9 170
Rok 2005	2 550	9 174	52	11 776
Rok 2010	2 195	10 620	40	12 855

3.3.1.1 Obchvat I/12

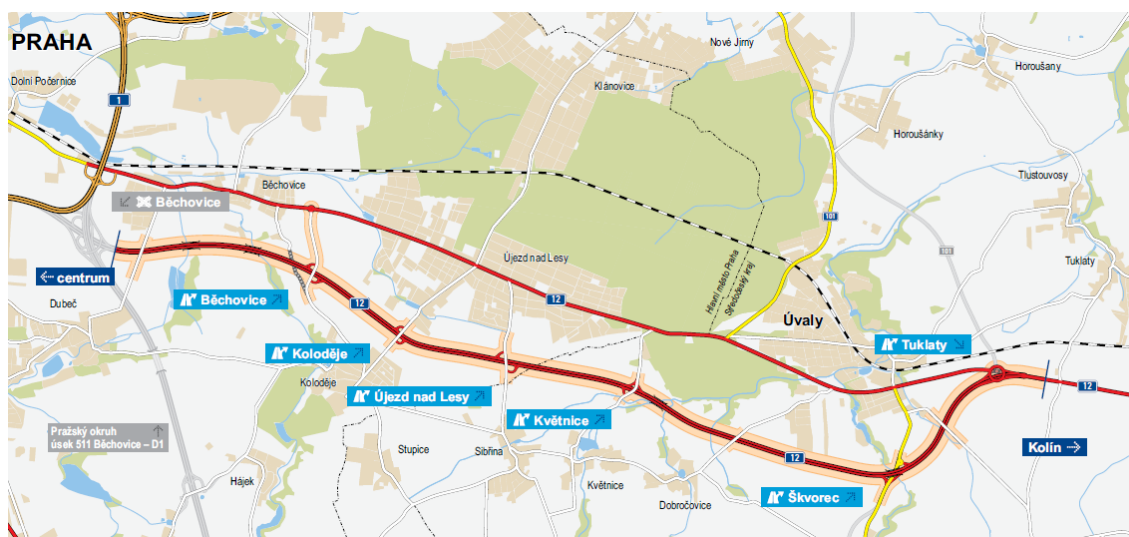
Již zde byla zmíněna problematická situace ohledně komunikace I/12 na území Újezdu nad Lesy. Stávající silnice v úseku Praha – Běchovice – Úvaly vede oboustranně zastavěným územím nejen MČ Újezd nad Lesy, ale též MČ Běchovice a částečně i obcí Úvaly. Tato komunikace je ve velké míře využívána k dennodennímu zajištění příměstských vztahů a přímé obsluhy rozvíjejícího se území. Dopravní zátěž komunikace je velmi vysoká, její současné uspořádání neodpovídá těmto požadavkům. Z toho plynou mnohé problémy. Vysoká intenzita osobní i nákladní dopravy a množství úrovnových křížení s ostatními komunikacemi ohrožují bezpečnost všech účastníků silničního provozu.

I/12 je jedním ze dvou (stejně tak I/2) tahů, který nemá na vjezdu do Prahy alespoň dva pruhy v každém směru.

Přeložka silnice I/12 svou nově navrženou polohou způsobí přeměnu stávající silnice I/12 na komunikaci nižší třídy s nutností klidnění dopravy na stávajícím průtahu I/12. Hodnoty intenzit dopravy a přepravní vztahy se na území Újezdu nad Lesy výrazně

změní a tomu bude muset odpovídat i uspořádání a podoba uliční sítě. Nová poloha silnice I/12 je navržena mimo veškerá zastavěná území v uspořádání S24,5/80 (dva jízdní pruhy v každém směru), které odpovídá nejen stávajícím, ale také výhledovým dopravním zatížením. [10]

Silnice I/12 ve své nově navržené poloze o celkové délce 12 601 m prochází územím hlavního města Prahy (44% délky trasy) a Středočeským krajem (56% délky trasy). Přeložka začíná za plánovanou MÚK Dubeč (Běchovice), která řeší propojení Štěrboholské radiály, části Pražského okruhu v úseku Běchovice – Satalice a dále připravované stavby Pražského okruhu 511 Běchovice – D1. Jako východní pokračování Štěrboholské radiály prochází přeložka silnici I/12 katastrálním územím Dubče terénním zářezem v klesání jižně od části Běchovic zvané Nová Dubeč. Poté trasa přeložky násypovým tělesem a mostní estakádou přechází Říčanský potok a občasnou vodoteč na rozhraní katastru Dubče a Běchovic. Dále pak trasa stoupá přes lokální terénní hřbet, následuje násyp a další mostní estakáda přes Rokytku. Poté trasa ve stoupání pokračuje 4 000 metrů dlouhým zářezem o hloubce 5 – 10 m. Trasa se stáčí jihovýchodně, kde obchází MČ Koloděje ze severu a MČ Újezd nad Lesy z jihu. Dále pokračuje katastrálním územím Újezdu nad Lesy. Vedení trasy v zářezu výrazně snižuje ovlivnění okolních oblastí hlukem. Za hranicí katastru se přeložka dostává na úroveň stávajícího terénu. Trasa přeložky v klesání míjí ze severu obec Květnice a po krátkém, poměrně hlubokém zářezu přechází na hranici s katastrálním územím Dobročovice delším mostním objektem potok Výmola. Dále trasa stoupá kratšími zářezy a násypy menších rozsahů jižně pod Škvoreckou oborou k bezejmenné vodoteči, kterou překonává severně v zářezu hloubky 2 – 7 m do nejvyšší polohy celé trasy mezi Dobročovicemi a částí Úval zvanou Radlická čtvrť. Jižně pod Radlickou čtvrtí klesá trasa přeložky v přibližné úrovni stávajícího terénu ke křížení s lokálním terénním zlomen, nacházejícím se již na katastru Škvorec. Po mírném zářezu trasa přechází delším mostem v klesání nad Škvoreckým potokem a stávající silnicí II/101. Přechodem zpět na katastrální území Úval trasa klesá 400 m dlouhým a 2 – 2,5 m hlubokým zářezem. Poté kratšími násypy a malým mostním objektem překonává Přišimaský potok. Přeložka pak pokračuje v klesání až téměř do napojení na stávající stopu silnice I/12 v mírných zářezích hloubky asi 1,5 m, pouze okolo km 12,0 se nachází úsek zářezů hloubky okolo 3,5 m v délce 250 m. Přeložka končí napojením na stávající stopu silnice I/12, necelých 200 m před jejím křížením se silnicí III/10163 Tuklaty – Přišimasy.[10]



Obr. 3.4 Vedení trasy obchvatu I/12[10]

3.3.2 Železniční doprava

Železniční trať 010/011, která prochází katastrálním územím Újezdu nad Lesy je součástí prvního tranzitního železničního koridoru (Německo – Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav - Rakousko), se zastávkou Praha – Klánovice představuje pro místní obyvatele důležité spojení zejména s centrem Prahy, ale také s Kolínem. Železniční trať je integrována do PID.

3.3.2.1 Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice - Úvaly

Úsek Úvaly – Praha-Klánovice – Praha-Běchovice zatím neprošel modernizací ani optimalizací na prvním tranzitním koridoru, jedná se v tuto chvíli o jeden z posledních. Modernizace je však plánovaná a mělo by k ní dojít v letech 2013-2015. Mělo by zde dojít k rekonstrukci železničního svršku a spodku, směrové vedení trati by však mělo zůstat zachováno. Jedná se o úsek v délce 13 162 m. Stavba je plánována na území lesa Vidrholce, kam by neměl být povolen vjezd stavební techniky, proto je připraven následující průběh realizace. Část úseku bude jednokolejná, v současné době je zde tříkolejná trať. V době rekonstrukce by měla být jedna z tratí pojížděná, jedna budovaná a jedna využívaná pro přísun materiálu. S tím budou spojena následující omezení, nastane zde snížení kapacity tratě a nebude zde možné nadále odklánět dálkové vlaky, jako tomu bylo v případě modernizace tratí Libeň – Běchovice. Část bude tedy pravděpodobně odkloněna přes Nymburk a Lysou nad Labem. Pro železniční zastávku Praha-Klánovice to bude znamenat její zrekonstruování, zejména rekonstrukce

nástupiště a podchodu. Zastávka se tak stane bezpečnější s komfortnější pro cestující.[11]

3.3.3 Doprava v klidu

Újezd nad Lesy nemá historické centrum, proto zde není třeba řešit problém parkování na náměstí. Centrem je zde brán prostor okolo úřadu MČ a hlavní křižovatky. Situace je zde poměrně dobrá. U kulturního centra je dostatek parkovacích míst, navíc se zde nachází podzemní parkoviště. Situace na sídlišti Rohožník také není nijak problematická. Řešení parkování není sice organizováno nejlépe, ale svůj účel splňuje, z toho plyne, že se zde nachází dostatek parkovacích i odstavných stání. Drobný problém nastává přímo u pošty, kde nejsou značena ani zřízena parkovací stání, v tom důsledku místní obyvatelé parkují na chodníku nebo na okraji ulice Domanovická.

Největší problém se objevuje v okolí železniční zastávky Klánovice. Nyní se zde nachází přibližně 30 parkovacích míst, což se pro tuto oblast zdá zcela nedostačující. Jedná se o problém, který je třeba do budoucna nějakým způsobem řešit. Lidé sem nejezdí pouze z Újezdu nad Lesy, ale také ze širokého okolí, zde následně přestupují na železniční dopravu do centra města.

3.3.4 Cyklistická doprava

Z hlediska dopravní cyklistiky lze považovat za významné spojení Újezd nad Lesy a železniční zastávka Praha-Klánovice. Cesta je zde však ve špatném stavu, jedná se o stezku, kde je veden společně prostor pro cyklisty i chodce. Nutno podotknout, že tato cesta není oficiálně vedena jako cyklotrasa, mnoho cyklistů ji však raději zvolí v důsledku bezpečnosti, oproti frekventované komunikaci Staroklánovická.

Další bariérou pro cyklisty jsou jednosměrné komunikace, které nejsou zobousměrněny pro cyklisty.

Územím Újezdu nad Lesy prochází cyklotrasa A50/8100, která je také jinak značena jako Pražské kolo. Ostatních prvků cyklistické dopravy je zde velmi málo. Největší bariérou pro cyklisty se stává komunikace I/12. Její překonání je náročné vzhledem k uspořádání komunikace, tak s ohledem na vysoké intenzity dopravy. Ovšem místní mohou využít přilehlé cyklostezky v blízkém Klánovickém lese.

- již zmiňovaná A8100/A50: trasa zvaná Pražské kolo (okružní trasa okolo Prahy) v délce 121 km
- 8207 (Březí – Újezd nad Lesy – Klánovický les) v délce 10 km
- 8211 (Tismice – Tuklaty – Úvaly – Klánovický les) v délce 17 km

3.3.5 Pěší doprava

Jak již bylo zmíněno u cyklistické dopravy, i pro chodce tvoří komunikace I/12 velkou překážku. Nejen, že lze v některých místech komunikaci velmi obtížné přejít, ale ve velké míře jsou tu i chodníky pro chodce ve velmi špatném stavu, v některých místech dokonce zcela chybí.

Další problematickou lokalitou je propojení MČ se železniční zastávkou Praha – Klánovice. Zde je vedena trasa ve špatném stavu, kde dochází ke střetům chodců s cyklisty.

Území Újezdu nad lesy je chodci velmi využíváno, vzhledem k atraktivní lokalitě přilehlého Klánovického lesa, je zde dokonce vedeno několik turistických tras.

3.4 Úvaly

Toto město se nachází na samém okraji Prahy, není již však jeho součástí. Spadá pod správu Středočeského kraje, konkrétně do okresu Praha-východ. V sousedství se nachází severozápadně les Vidrholec, na jihozápadě se rozléhají Škvorecké obory. Městem protéká potok Výmola, který je zdrojem vody pro místní rybníky. Za centrum města je považováno náměstí Arnošta z Pardubic, které se nachází ve východní části Úval. Samotná obytná zástavba je situována na sever, západ a jih. Jedná se převážně o zástavbu rodinných domů. Je zde registrováno 5 767 stálých obyvatel.

Hlavními tahy jsou železniční trať Praha – Kolín (010/011) a silnice I/12. Obě tratě se prosadily v morfologii terénu suverénními koridory.



Obr. 3.5 Poloha obce Úvaly vůči Praze[19]

3.4.1 Silniční doprava

Městem prochází silnice I/12, která rozděluje město na dvě části, jižní a severní. Tento problém by měl být vyřešen přeložkou. Vzhledem k poloze města (hranice Prahy), zde dochází ve špičkách k podstatné zátěži komunikace. Zvyšování zátěže nevzniká pouze samostatným rozšiřováním města, ale zejména dojížděním do hlavního města. Následkem toho zde vznikají omezení propustnosti a to až k území Újezdu nad Lesy a Běchovic.

Vzhledem k rozšiřující se železniční dopravě v těchto místech, zde může docházet k situacím, že se město Úvaly stane jakýmsi parkovištěm, kde budou lidé dále pokračovat železniční dopravou do hlavního města

Zavedením mýtného je zde zaznamenán větší nárůst kamionové dopravy, který zde nelze nijak omezit, následkem dochází k ničení již špatného stavu vozovky a rušení místních obyvatel.

Tab. 3.4 Vývoj průměrných denních intenzit silniční dopravy na silnici I/12 ve sčítacím úseku č. 1-0889 hr. Prahy – Úvaly, zaús. 101[8]

Silnice I/12 Sčítací úsek 1-0889 hr. Prahy - Úvaly, zaús.101	T Těžká motorová vozidla	O Osobní a dodávková motorová vozidla	M Jednostopá motorová vozidla	S Součet motorových vozidel
Rok 2000	2 339	6 804	27	9 170
Rok 2005	2 550	9 174	52	11 776
Rok 2010	2 195	10 620	40	12 855

3.4.2 Železniční doprava

Městem je vedena významná železniční trať. Jak již bylo uvedeno v odstavci silniční dopravy, lidé sem jezdí z okolí, zde nechávají své automobily a přestupují na vlak. Železnice je vedena do města od východu přes viadukt a následně v délce 1,5 km město protíná, trať svým průběhem a prostorovou konfrontací s uliční sítí a zástavbou ovlivňuje uspořádání města.

3.4.3 Doprava v klidu

Vzhledem k zástavbě města převážně rodinnými domy, zde není problém v parkování pro stávající obyvatele, navíc většina staveb je vybavena vnitřním parkováním. Největší problém však vzniká s již zmíněným parkováním příjíždějících vozidel, kdy se jejich majitelé přesunou na dopravu železniční. U samotné železniční zastávky funguje bezplatné parkoviště, které by mohlo být lépe označeno. Mnoho lidí však volí parkování na náměstí. Samotné náměstí by zasloužilo jisté úpravy pro parkování.

3.4.4 Cyklistická doprava

Město nedisponuje cyklotrasami. Prioritou města není tvořit cyklostezky ani cyklotrasy. Nejbližší cyklistická doprava je vedena v přilehlém Klánovickém lese. Vytvoření zázemí cyklistické dopravy, je až na posledním místě města, vzhledem k nedostačujícím financím a nevhodnosti místních komunikací.

- 8211 (Tismice – Tuklaty – Úvaly – Klánovický les) v délce 17 km

3.4.5 Pěší doprava

Pěší doprava je jednou z priorit každého města, jde o bezpečnost obyvatel, kterou nelze zanedbávat. Ve městě Úvaly lze nalézt mnoho nedostatků v tomto směru, ať jde již o špatně značené přechody pro chodce, jejich uspořádání nebo návaznost. Co se týče bezbariérovosti, buď je špatně provedena, nebo zcela chybí.

4 TERÉNNÍ PRŮZKUMY V POSUZOVANÝCH LOKALITÁCH

Průzkum probíhal v době letních prázdnin, konkrétně v termínech Újezd nad Lesy 13. a 14. července 2013, Úvaly 20. a 21. července 2013 a Průhonice 3. a 4. srpna 2013. V každé lokalitě bylo dotázáno 40 náhodně vybraných jedinců, z toho 20 žen a 20 mužů. Do každé skupiny bylo vybráno po 3 jedincích z věkové skupiny 15 – 20 let, aby se promítlo cestování studentů do škol. Dotazník neměl s každým člověkem zabrat více než deset minut. První otázkou bylo, zda se jedná o muže či ženu, dále pak zjištění nejvyššího dosaženého vzdělání. Následovaly otázky vztahující se k výběru dopravního prostředku při cestě do školy či zaměstnání a za zábavou. Dotazovaní měli na výběr i kombinace dopravních prostředků, nejčastěji však šlo o kombinaci MHD a IAD.

1. POHLAVÍ a) žena b) muž 2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ a) ZŠ b) SŠ c) VŠ 3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚSTNÁNÍ a) pěšky b) na kole c) MHD d) MHD + AID e) AID 4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU a) pěšky b) na kole c) MHD d) MHD + AID e) AID 5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?
--

Obr. 4.1 Ukázka dotazníku

4.1 Průhonice

Průhonice jsou pro tento průzkum specifické z hlediska nedostupnosti rychlé vysokokapacitní příměstské a městské dopravy (železnice, metro) a proto je zde největší zastoupení cest osobními automobily. Lze předpokládat, že se zde důsledky na dopravu projeví nejvýrazněji. Z přistěhovaných obyvatel bývají vždy téměř tři čtvrtiny z Prahy. Navíc toto území ovlivňuje komerční zóna Průhonice – Čestlice, která se nachází na východním okraji sledovaného prostředí. Komerční zóna je tvořena téměř kontinuální zástavbou obchodních, skladovacích a distribučních zařízení po obou stranách dálnice D1. Z tohoto důvodu je zde vysledováno mnoho cest, ať již za službami nebo prací.

Na území Průhonic se nachází 6 autobusových zastávek, které obsluhují následující 3 linky:

- 363 (denní spoj /Opatov – Velké Popovice, Todice)
- 385 (denní spoj /Opatov – Louňovice)
- 605 (noční spoj /Modrá škola – Čestlice)

Oba denní spoje začínají svoji trasu na zastávce Opatov, cesta trvá přesně 16 minut do zastávky Průhonice, která se nachází na náměstí. Noční spoj začíná na území hlavního města na zastávce Modrá škola, která je pouze jednu stanici od metra Háje. Tento spoj vyžaduje pouhých 14 minut jízdy.

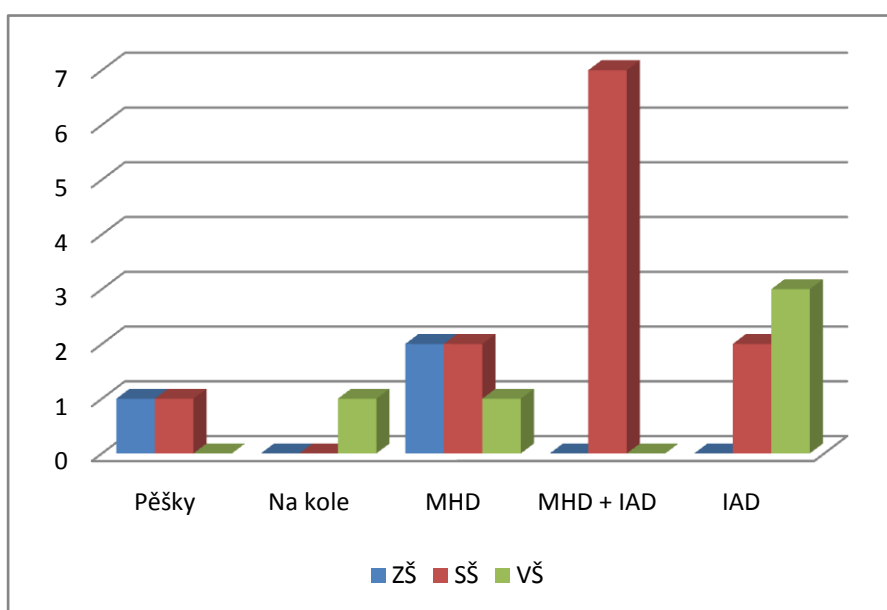
Průzkum zde probíhal 3. a 4. srpna 2013. Jak již bylo zmíněno, jednalo se o 40 náhodně vybraných respondentů, kteří splňovali podmínku, že jsou obyvateli Průhonic.

Skupina mužů byla zastoupena 3-mi respondenty se základním vzděláním, 10-ti muži se středoškolským a 7-mi s vysokoškolským vzděláním. Nejprve je zde porovnání cestování do školy a do zaměstnání. Jak se ukázalo, nejčastěji tato skupina volí kombinaci dopravy vlastním automobilem a následně městskou hromadnou dopravou. Nejčastější odpověď na doplňující otázku, kde muži auto běžně parkují při příjezdu do centra, byla buď záchytné parkoviště Opatov, nebo okolí Chodova, kde následně přestupují na metro. Muži, kteří vybrali variantu pouze IAD buď pracují v přílehlé komerční zóně Průhonice - Čestlice nebo se přiznali, že jsou líní přestupovat na MHD, v tom důsledku raději volí cestu autem i přes vyskytující se kolony na území hlavního města. Ve skupině volící cestu pouze MHD se objevují právě studenti, kteří dojíždí do školy a nemají jinou možnost přepravy.

Tab. 4.1 Muži (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

MUŽI	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	1	1	-
Na kole	-	-	1
MHD	2	2	1
MHD + IAD	-	7	-
IAD	-	2	3

Z grafické podoby je již jasně patrné, že zde největší skupinu zastupují muži se středoškolským vzděláním, kteří nejčastěji cestují v kombinaci hromadné dopravy a automobilu.



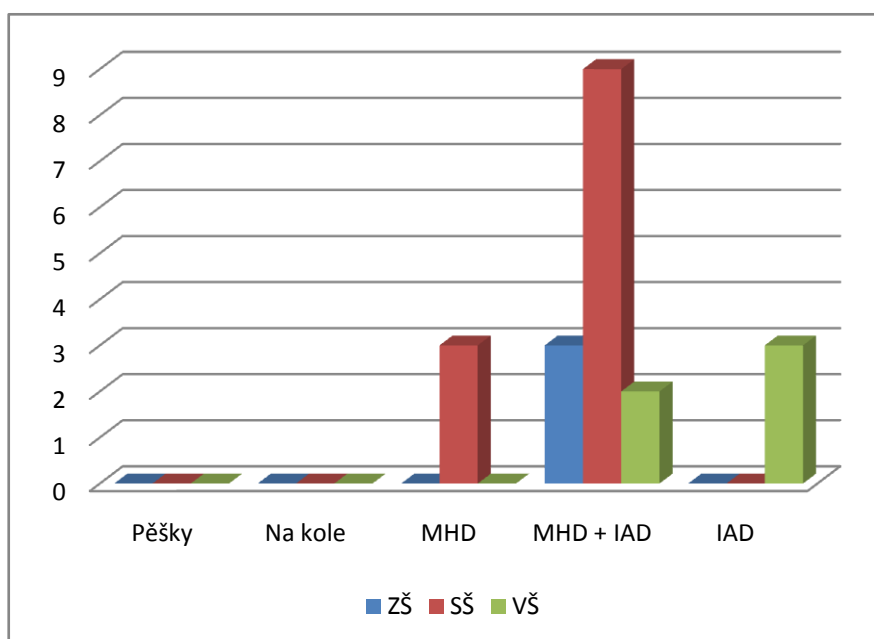
Graf 4.1 Muži (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

Ke skupině dotazovaných v Průhonicích patří samozřejmě zastoupení žen a to ve složení 3 ženy se základním vzděláním, 12 středoškolaček a 5 žen s vysokoškolským vzděláním. Jak se ukázalo, ženy jasně preferují kombinaci MHD a IAD. Po doplňující otázce, zdali jsou samy řidičkami nebo spolujezdkyněmi, se ukázalo, že většina dotázaných jede s partnerem na nejbližší dostupné MHD a dále pokračuje tímto způsobem. Zastoupení vysokoškolsky vzdělaných žen se projevilo jako preferující pouze cestu automobilem. Nutno dodat, že jedna z dotazovaných pracuje mimo sledované území a další dvě pracují na okraji Prahy, tudíž není potřeba pokračovat dále. Na otázku, proč nepreferují cestu MHD, byla odpověď jednotná, je to pohodlnější a mohou vycestovat, kdy právě potřebují.

Tab. 4.2 Ženy (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

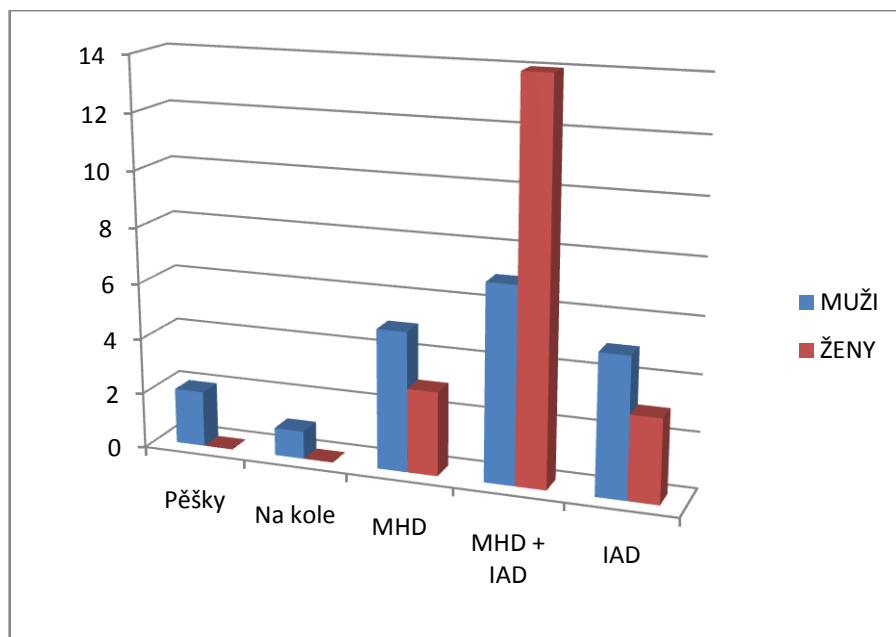
ŽENY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	-	-	-
Na kole	-	-	-
MHD	-	3	-
MHD + IAD	3	9	2
IAD	-	-	3

I v případě skupiny žen je největší zastoupení středoškolsky vzdělaných, které pro své cesty volí kombinaci MHD a IAD.



Graf 4.2 Ženy (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

Jedním z mnoha srovnání, které tu lze navrhnout, je například poměr výběru vhodného dopravního prostředku mezi muži a ženami. Na grafu se pak názorně ukáže rozdíl v jejich cestování. Zatímco u mužů nejsou patrné výkyvy ve sloupcích a poměr výběru mezi hromadnou dopravou, automobilem, či jejich kombinací je prakticky stejný. V případě žen jednoznačně převyšuje cestování v kombinaci dopravních prostředků. Je to zapříčiněno, již zmiňovaným trendem, kdy muž jede automobilem a při té příležitosti přiblíží ženu na nejbližší zastávku veřejné dopravy.



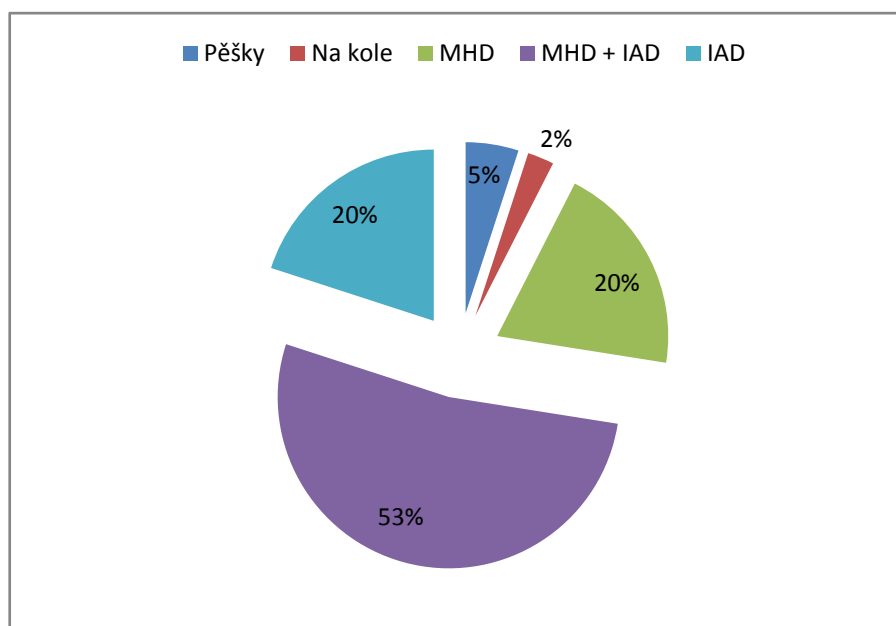
Graf 4.3 Porovnání mužů a žen v závislosti na volbě dopravního prostředku (Průhonice)

Z celkového zhodnocení této skupiny vyplývá, že nejčastější přesuny jsou podnikány pomocí kombinace MHD a IAD. Ve většině případů lidé využívají automobil k přiblížení na okraj Prahy a dále již cestují pomocí hromadné dopravy. Tou je nejčastěji metro, které je rychlé a pohodlné. S tímto souvisí poslední otázka průzkumu, co by přesvědčilo obyvatele Průhonice pro celkovou cestu MHD. Dost odpovědí bylo ve smyslu: „čekání v kolonách je pohodlnější ve vlastním automobilu“. Což vypovídá o situaci, kdy je možnost cestování pouze pomocí autobusové dopravy, která stejně jako auta, se do kolon dostane. Další z mnoha odpovědí byla, že musí cestující zaplatit dvakrát za cestu MHD, vzhledem k tomu, že se Průhonice nachází v jiném tarifním pásu než centrum Prahy.

Tab. 4.3 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Průhonice)

DOHROMADY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	1	1	-
Na kole	-	-	1
MHD	2	5	1
MHD + IAD	3	16	2
IAD	-	2	6

Zde je celkem jasně vidět, že drtivá většina cest je konána kombinací automobilu a veřejné dopravy. V Průhonicích to činí až 53% z řešeného výběru.



Graf 4.4 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Průhonice)

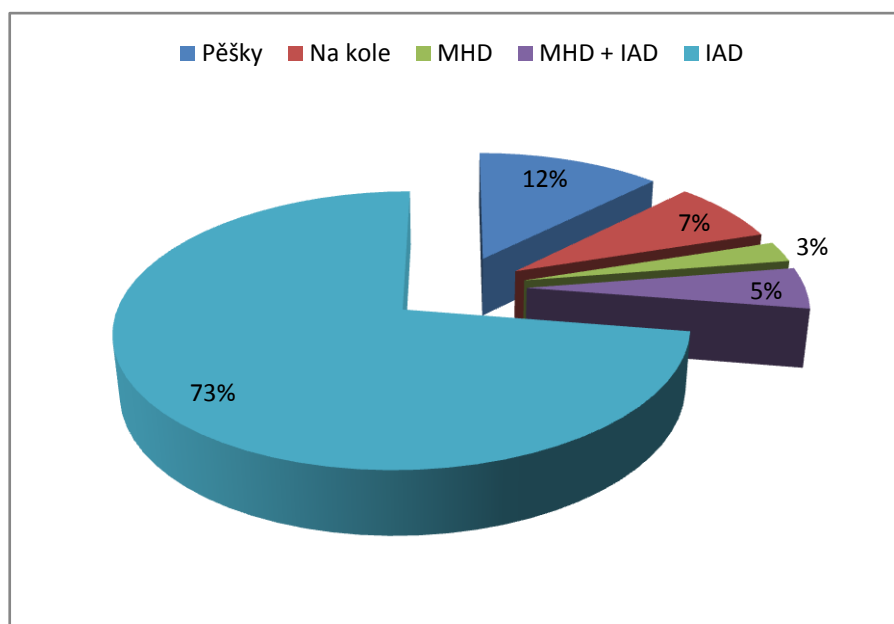
Poslední otázkou bylo, jakým způsobem se dopravují lidé za zábavou, každý si pod tímto pojmem mohl představovat cokoliv. Někteří za zábavu považovali představení v divadle, jiní promítání v kině, někteří návštěvu restauračních zařízení. Zde se samozřejmě projeví i odpovědi nejmladších dotazovaných, kteří pod tímto pojmem mají sportování, návštěvy veřejného hřiště apod.

Odpovědi většiny zúčastněných však byla doprava osobním automobilem. Většina lidí jezdí za zábavou do centra města a MHD ve večerních hodinách nedisponuje toliká možnostmi.

Tab. 4.4 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Průhonice)

DOHROMADY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	3	2	-
Na kole	3	-	-
MHD	-	-	1
MHD + IAD	-	-	2
IAD	-	20	9

V Průhonicích je využívání osobních automobilů poměrně zásadní, v případě cestování za zábavou je to patrné až v 73 % případů.



Graf 4.5 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Průhonice)

4.2 Újezd nad Lesy

Varianta, kdy má cestující možnost se dopravit autobusem nebo se přesunout na nejbližší železniční stanici. Zde byl proveden průzkum ve dnech 13. a 14. července 2013.

Na území se nachází 15 zastávek MHD. Újezd nad Lesy je v současné době obsluhován 11 autobusovými linkami:

- 163 (denní spoj městské linky /Želivského – Sídliště Rohožník)
- 250 (denní spoj městské linky /Černý most – Sídliště Rohožník)
- 251 (denní spoj městské linky /Nádraží Klánovice – Sídliště Rohožník)
- 260 (denní spoj městské linky /Nádraží Klánovice – Netušilská)
- 261 (denní spoj městské linky /Černý most – Výzkumné ústavy Běchovice-Klánovice)
- 269 (denní spoj městské linky /Nádraží Uhřetěves - Ve Žlábku - Obchodní centrum Čakovice)
- 303 (denní spoj příměstské linky /Říčany, Wolkerova - Praha, Černý Most)
- 391 (denní spoj příměstské linky /Úvaly, žel. st. - Praha, Nádraží Klánovice)
- 503 (noční spoj /Palmovka - Sídliště Rohožník)
- 562 (školní autobus /Sídliště Rohožník – Ratibořická)
- 564 (školní autobus /Sídliště Rohožník – Hulická)

Také jsou tu dvě železniční linky:

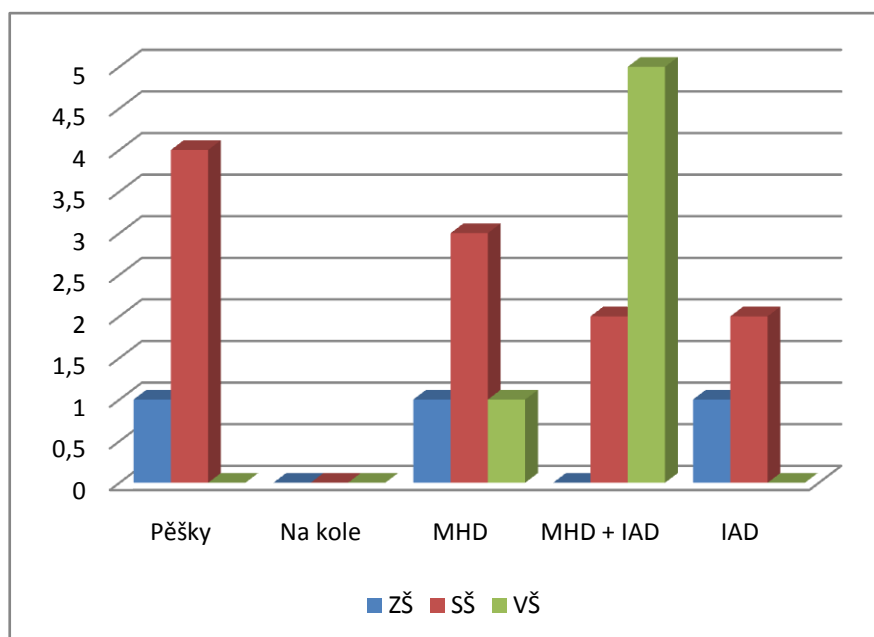
- S1 (Praha - Úvaly - Český Brod - Poříčany - Pečky – Kolín)
- S7 (Úvaly – Praha hl. n. – Beroun)

Ve skupině dotazovaných mužů byli 3 se základním, 11 se středoškolským a 6 s vysokoškolským vzděláním. Tato skupina je poměrně hojně zastoupena muži, kteří do zaměstnání nebo do školy dochází pěšky. Vyrovnaný je také počet těch, co jezdí pouze MHD a takových, co volí kombinaci MHD a IAD. Na obě skupiny byl vztažen dotaz, proč volí cestování právě tímto způsobem. Ti co volí cestování pouze MHD tvrdí, že je to pro ně jednodušší, jelikož jim autobus navazuje přímo na vlakové spojení. Zajímavostí je, že většina dotázaných uznala, že jedou do centra raději vlakem, než autobusem a následně metrem. Ba naopak ti, co kombinují MHD a IAD přiznali, že je to čistě o pocitu pohodlí. Mezi dotazovanými se našel pouze jediný, který jede osobním automobilem na parkoviště P+R na Černém mostě a dále pokračuje metrem. Ostatní ze skupiny MHD + IAD se svými automobily přibližují na nádraží a dále pokračují vlakem. Ti co cestují osobním automobilem, jedou na nájezd Běchovice na Pražský okruh a cestou do cílového místa nepřestupují. K dotazu, co by je přesvědčilo k cestování MHD, zástupci cestující IAD odpověděli, že pouze změna zaměstnání. Zástupci kombinovaného cestování odpovídali, že by nic neměnili, že je doprava v pořádku, jen je pro ně pohodlnější přestoupit z vlaku do automobilu a jet přímo domů.

Tab. 4.5 Muži (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

MUŽI	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	1	4	-
Na kole	-	-	-
MHD	1	3	1
MHD + IAD	-	2	5
IAD	1	2	-

Oproti případu v Průhonicích, kdy byl stav jasně patrný, zde již jsou výsledky o něco zajímavější. Obyvatelé, v zastoupení mužů, zde volí více pro své cesty variantu, kdy cestují pouze za pomoci veřejné dopravy. Prokazuje se zde také větší zastoupení pracovních míst přímo v místě bydliště, kdy muži chodí do zaměstnání pěšky.



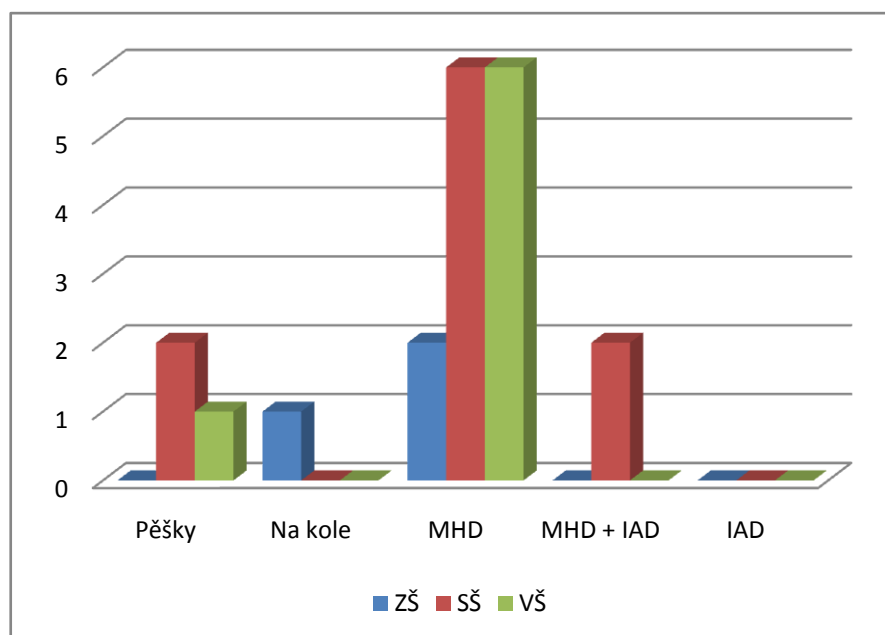
Graf 4.6 Muži (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

Skupinu žen opět tvoří 3 se základním vzděláním, 10 se středoškolským a 7 s vysokoškolským. Ženy v Újezdu nad Lesy nejčastěji volí variantu dopravování pouze MHD. I zde, podobně jako u předchozích Průhonice, pokud ženy volí variantu MHD a IAD, tak jsou pouze jako spolujezdci. Jednoznačně tu však převažuje cestování vlakem, cesta do centra trvá pouze 22 minut, pokud počítáme cestu na Masarykovo nádraží. Navíc vlak staví cestou pouze 4 krát, což je nesrovnatelné v porovnání s jízdou autobusem.

Tab. 4.6 Ženy (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

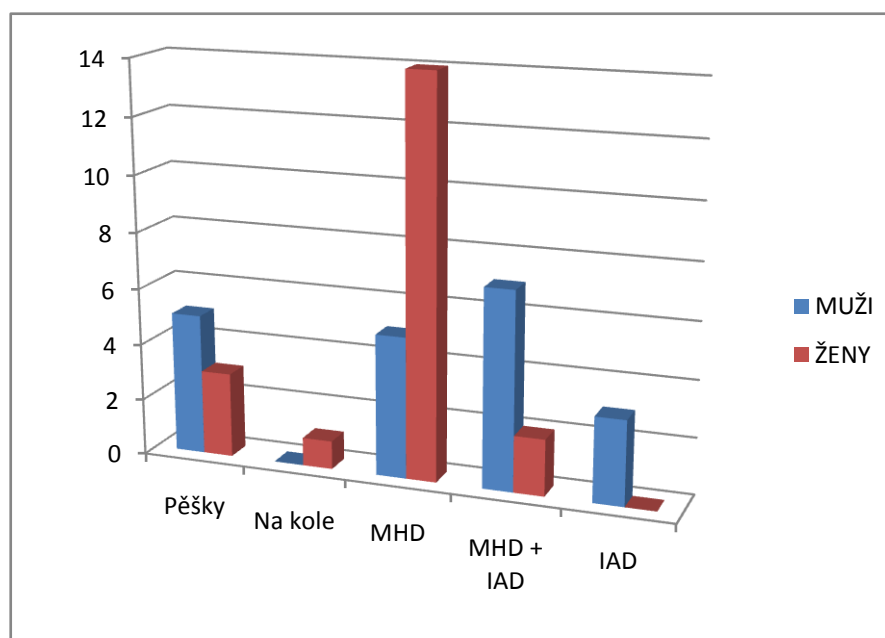
ŽENY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	-	2	1
Na kole	1	-	-
MHD	2	6	6
MHD + IAD	-	2	-
IAD	-	-	-

Pro ženy zde jasně vyplývá cestování veřejnou dopravou, a to jak v případě žen se středoškolským vzděláním, tak těch, co dosáhly vysokoškolského.



Graf 4.7 Ženy (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

I v případě Újezdu nad Lesy je zde porovnání volby dopravního prostředku mezi muži a ženami. Graf má podobný průběh jako v případě Průhonic, ovšem nejvyšších hodnot v případě žen dosahuje u cestování veřejnou dopravou. Zde se jedná o případ dobré dostupnosti veřejné dopravy, kdy není nutné využívat osobního automobilu za účelem přiblížení.



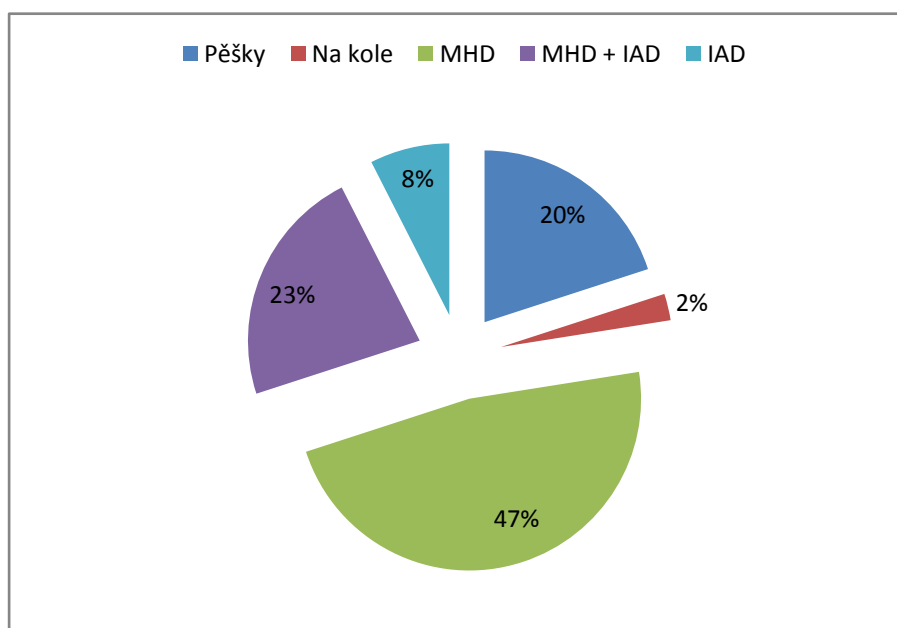
Graf 4.8 Porovnání mužů a žen v závislosti na volbě dopravního prostředku (Újezd nad Lesy)

Pro Újezd nad Lesy jasně hovoří využívání výlučně městské hromadné dopravy. Z odpovědí vyplývá, jestliže je cesta směřována do centra města, lidé volí přepravu vlakem. Jestliže musejí do oblastí, kde není obsluha zajištěna železniční dopravou, vybírají cestu do centra pomocí autobusových linek, které mají široké zastoupení. Sami lidé však přiznávají, že raději cestují vlakem, jelikož silnice I/12 bývá v denních špičkách přetížena a bohužel autobusové linky zde nemají možnost preference, jelikož je silnice pouze dvouproudová. Zajímavostí je, že jsou zde zavedeny dokonce dvě linky školního autobusu. V loňském roce proběhla renovace jízdních řádů, kdy měli místní strach, že to jejich cesty ovlivní. Z reakcí však vyplývá, že jsou lidé stále spokojeni s dostupností zázemí, respektive velice rychle si na dané změny přivykli.

Tab. 4.7 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Újezd nad Lesy)

DOHROMADY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	1	6	1
Na kole	1	-	-
MHD	3	9	7
MHD + IAD	-	4	5
IAD	1	2	-

Újezd nad Lesy svou dostupností a širokou škálou veřejné dopravy své obyvatele přesvědčuje ve 47 % případů pro cestování hromadnou dopravou, pokud cestují do zaměstnání.



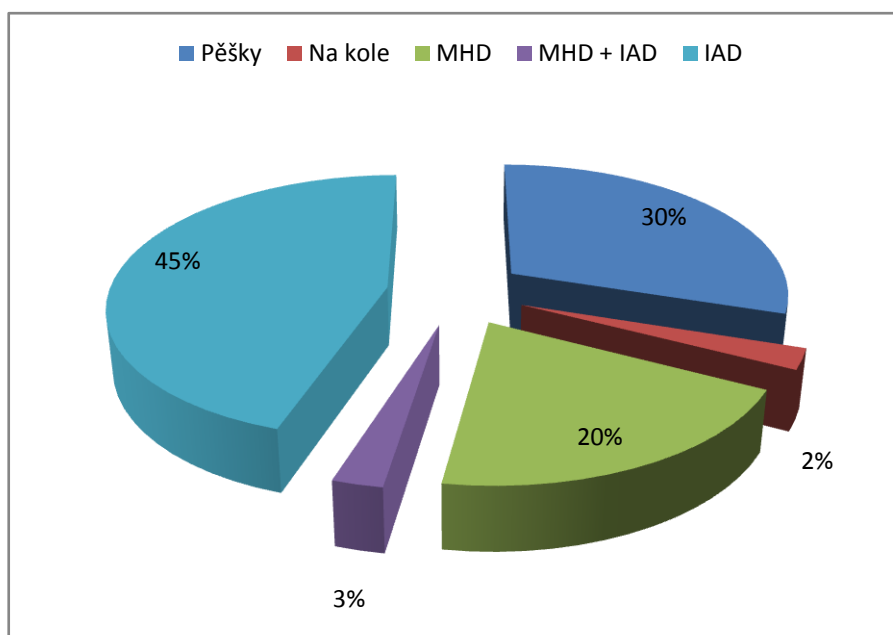
Graf 4.9 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Újezd nad Lesy)

I zde bylo dotazováno na dopravu za zábavou. Zde však nejsou výsledky natolik výrazné. Lidé jsou sice pohodlní, ovšem z této lokality je stále poměrně lepší přístup do centra ze zázemí než u ostatních dvou řešených lokalit. Navíc, Újezd nad Lesy má poměrně velké vyžití, jak kulturní, tak sportovní povahy.

Tab. 4.8 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Újezd nad Lesy)

DOHROMADY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	4	8	-
Na kole	1	-	-
MHD	1	5	2
MHD + IAD	-	-	1
IAD	-	8	10

V grafickém pojetí je patrné, že zde není tolik patrná převaha cestování osobním automobilem, na rozdíl od obce Průhonice.



Graf 4.10 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Újezd nad Lesy)

4.3 Úvaly

Úvaly jsou napojeny přímo na příměstskou linku železnice. Zde byl proveden průzkum ve dnech 20. a 21. července 2013.

Na sledovaném území se nachází 11 autobusových zastávek a jedna železniční. K dopravní obsluze zde slouží 5 autobusových linek:

- 304 (denní spoj /Úvaly,žel. st. - Praha,Černý Most)
- 391 (denní spoj /Úvaly,žel. st. - Praha,Nádraží Klánovice)
- 405 (denní spoj /Úvaly - Jirny - Nehvizdy - Čelákovice - Brandýs n. L.-St. Boleslav)
- 423 (denní spoj /Doubravčice - Škvorec - Úvaly,žel. st.)
- 484 (denní spoj /Úvaly,žel .st. - Horoušany - Úvaly,žel.st.)

I zde jsou dvě železniční linky:

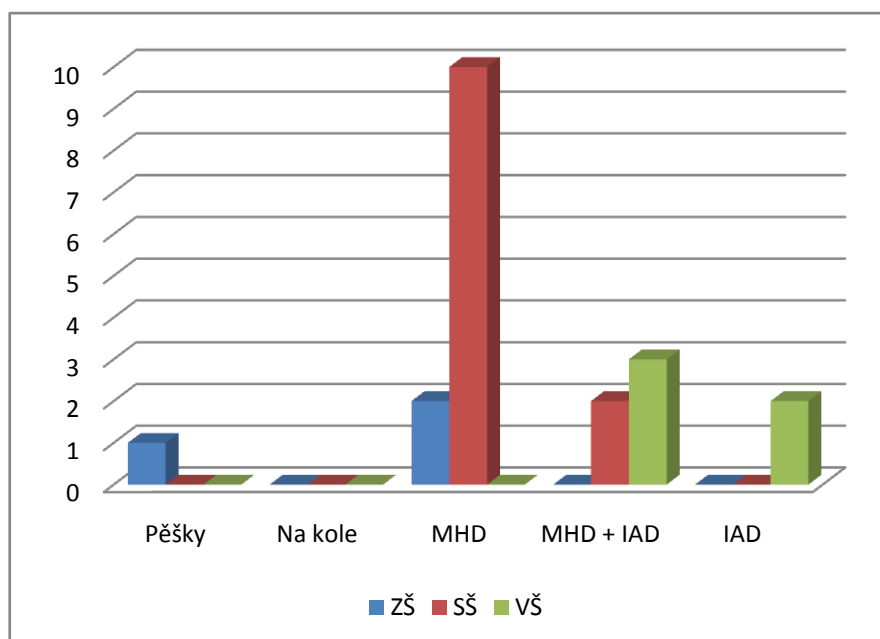
- S1 (Praha - Úvaly - Český Brod - Poříčany - Pečky - Kolín)
- S7 (Úvaly - Praha hl. n. - Beroun)

Stejně jako u předchozích lokalit i zde bylo dotázáno celkem 40 obyvatel, z toho 20 mužů v následném poměru: 3 s dosud dosaženým základním vzděláním, 12 se středoškolským a 5 respondentů s vystudovanou vysokou školou. Zde se stejně jako u předchozího příkladu ukazuje silný vliv veřejné dopravy. Z dotázaných více jak polovina zvolí raději cestu MHD, než ostatními nabízenými způsoby. Zde se navíc projevuje poměrně krátká docházková vzdálenost na železniční stanici, jež je umístěna v centru města.

Tab. 4.9 Muži (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

MUŽI	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	1	-	-
Na kole	-	-	-
MHD	2	10	-
MHD + IAD	-	2	3
IAD	-	-	2

Jak je patrné ze sloupcového grafu, nejvíce cest do zaměstnání je voleno veřejnou dopravou. V tomto případě se nejvíce jedná o železniční spojení s Prahou. V případě vysokoškolsky vzdělaných obyvatel je jistý vliv automobilové dopravy, v případě kombinací, jsou to nejčastěji cesty, kdy muž nechá své auto na okraji Prahy a dále pokračuje MHD. Ve variantě dopravy pouze osobním vozem, to byly cesty, které nejsou časově srovnatelné s cestami veřejnou dopravou.



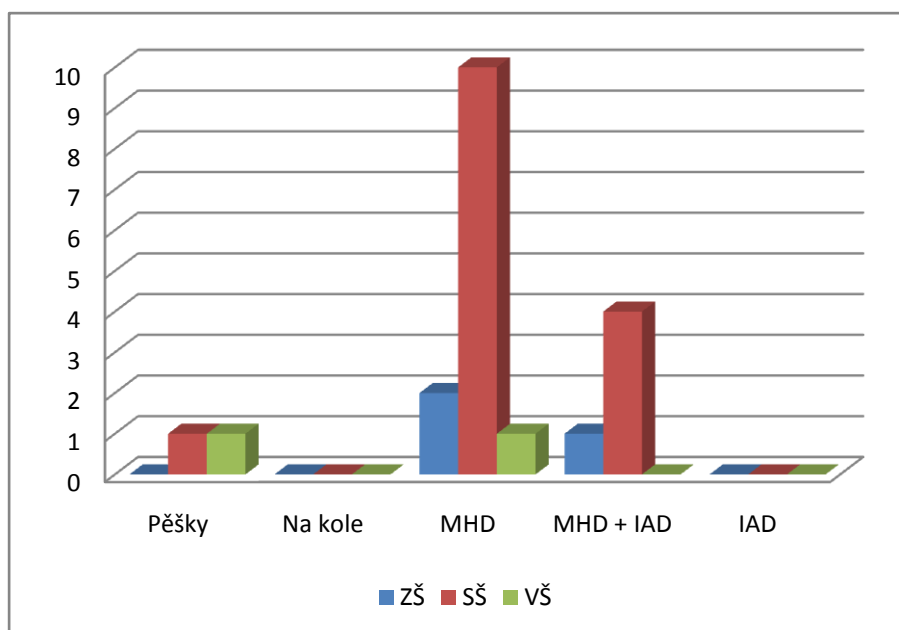
Graf 4.11 Muži (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

Podobné výsledky vyšly v případě dotázaných žen, většina místních dojíždí za prací do hlavního města, tudíž volí nejrychlejší způsob dopravy, který se jim nabízí. Ženy využívající dopravu kombinovanou, přiznávají, že je partner přiblíží na nejbližší dopravní prostředek, poté pokračují samy. V tomto případě, se nepodařilo najít ani jedinou ženu, která by ke svému cestování využívala pouze automobil.

Tab. 4.10 Ženy (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

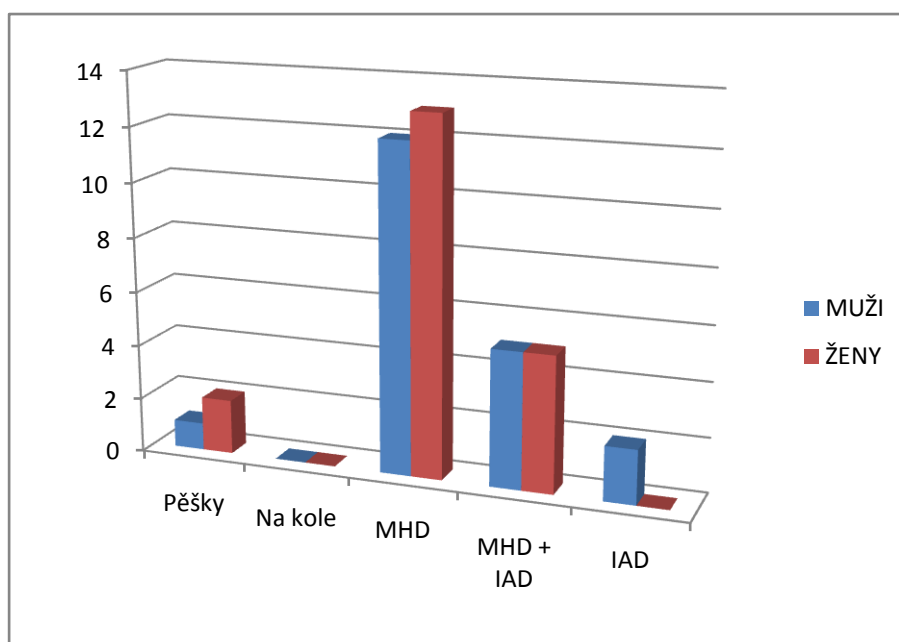
ŽENY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	-	1	1
Na kole	-	-	-
MHD	2	10	1
MHD + IAD	1	4	-
IAD	-	-	-

Zajímavostí, v případě Úval, je poměr cestujících veřejnou dopravou, který je prakticky stejný. Ženy volí nejrychlejší možnou dopravu, jíž je spojení železnicí až do samého centra Prahy.



Graf 4.12 Ženy (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání

Na společném sloupcovém grafu se opravdu ukazuje dosažení podobných výsledků, kdy průběh sloupců zastupujících muže kopíruje hodnoty, jimiž jsou zobrazeny ženy.



Graf 4.13 Porovnání mužů a žen v závislosti na volbě dopravního prostředku (Úvaly)

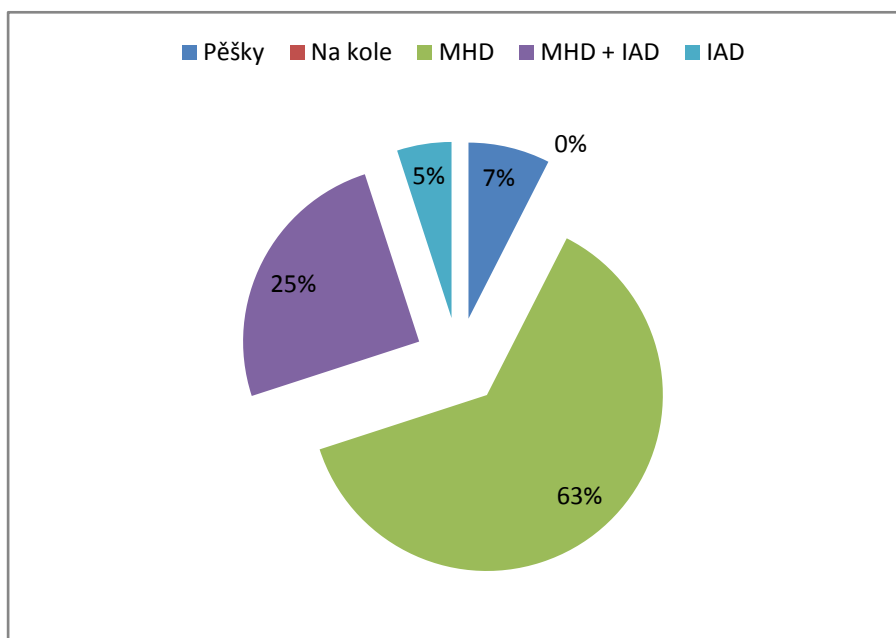
Hromadné výsledky za obec Úvaly proto nejsou překvapivé. Většina obyvatel zde pro svou dopravu využívá veřejné dopravní prostředky. Ohledně otázky, proč například nevolí raději pohodlnější cestu osobním automobilem, se odpověď shoduje: cesta je sice automobilem stejně rychlá jako za užití veřejné dopravy, avšak nesmí být dopravní zácpa, která leckdy dosahuje z blízkého Újezdu nad Lesy až na území Úval. Na otázku,

co by bylo dobré zlepšit, mnoho místních navrhuje rozšíření parkování v oblasti železniční stanice a na náměstí. Do Úval se sjíždí mnoho lidí z okolních vesnic, kteří zde následně využívají lepších spojů. Situace okolo nádraží připomíná samotné parkoviště, přitom zde je jedno poměrně velké. Do budoucna by bylo dobré upravit parkovací režim. V případě náměstí by bylo vhodné omezit plný přístup, jelikož opravdu připomíná spíše parkoviště.

Tab. 4.11 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Úvaly)

DOHROMADY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	1	1	1
Na kole	-	-	-
MHD	4	20	1
MHD + IAD	1	6	3
IAD	-	-	2

Největší zastoupení, jak již bylo zmíněno, má cestování veřejnou dopravou. Je zajímavé, že je zde konáno o 16% více cest veřejnou dopravou, než v sousedním Újezdu nad Lesy. Bude to však pravděpodobně způsobeno větší pracovní nabídkou na území Újezdu nad Lesy. Někteří dotazovaní dokonce pracují v sousedním Újezdu nad Lesy.



Graf 4.14 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Úvaly)

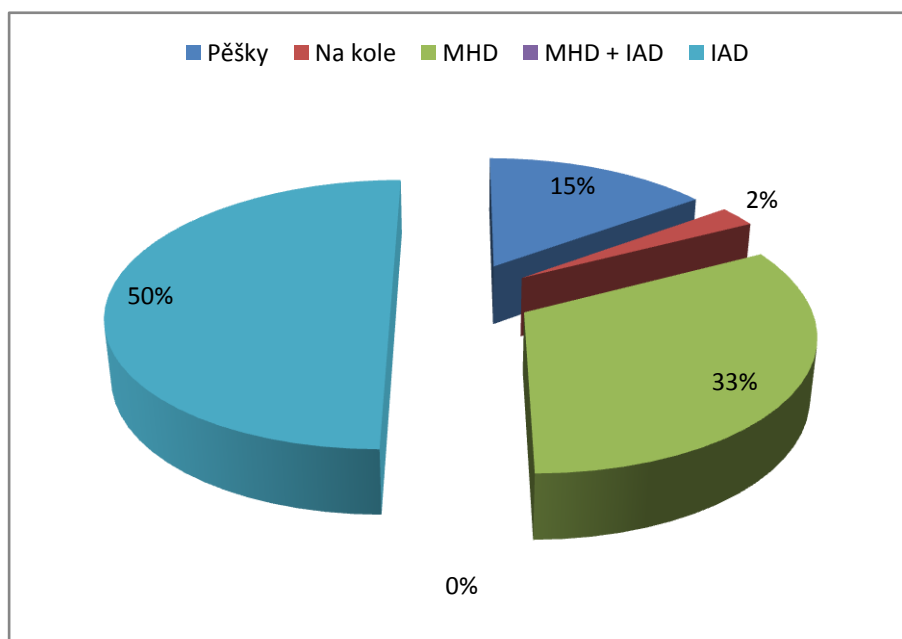
Zde se projevil nedostatek vyžití pro volné chvíle. Lidé dojíždí do centra Prahy a v hojné míře k tomu využívají automobily, jelikož se jim nechce na zpáteční cestě

využívat veřejnou dopravu. Mnoho však přiznává, že raději využijí cestu veřejnou dopravou, aby si nemuseli odpouštět alkohol.

Tab. 4.12 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Úvaly)

DOHROMADY	ZŠ	SŠ	VŠ
Pěšky	3	2	1
Na kole	1	-	-
MHD	2	10	1
MHD + IAD	-	-	-
IAD	-	15	5

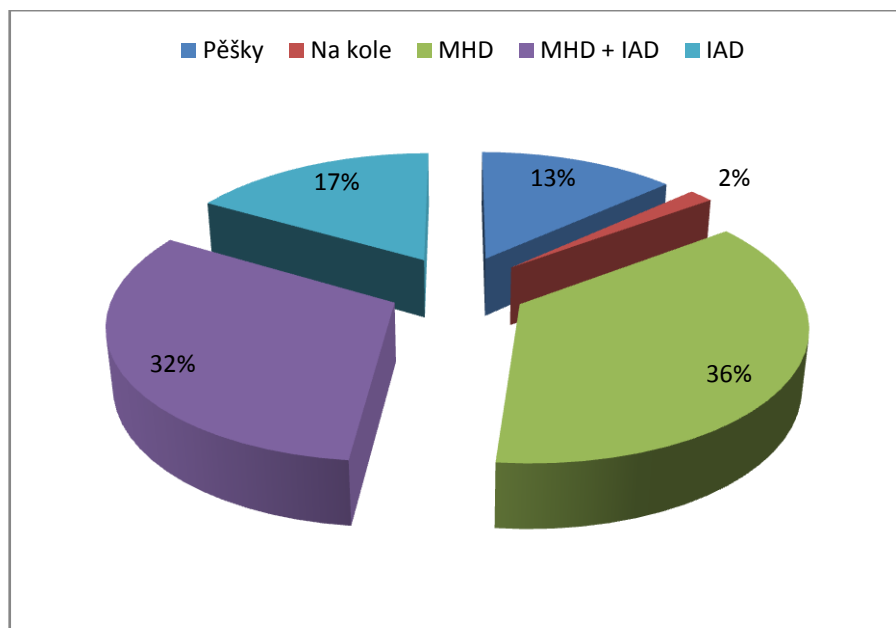
Oproti dvěma předchozím obcím, se zde však nenašel jediný dotazovaný, který by při cestě za zábavou volil kombinaci MHD a IAD.



Graf 4.15 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Úvaly)

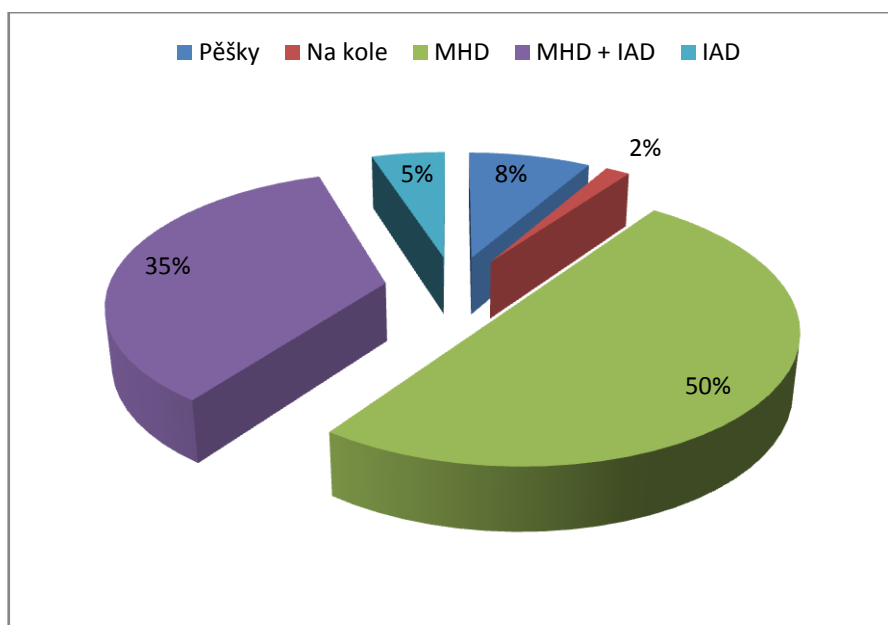
4.4 Celkové zhodnocení

V případě mužů, jsou poměry zvolených možností cestování celkem vyrovnané. Znatelně zde zasahuje cestování výlučně osobním vozem. V případě cestování MHD je pouze 4 % rozdíl, zdali jednotlivec zvolí pouze cestu veřejnou dopravou nebo si ulehčí cestování přiblížením na nejbližší místo, kde může na MHD přesednout.



Graf 4.16 Muži - volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání

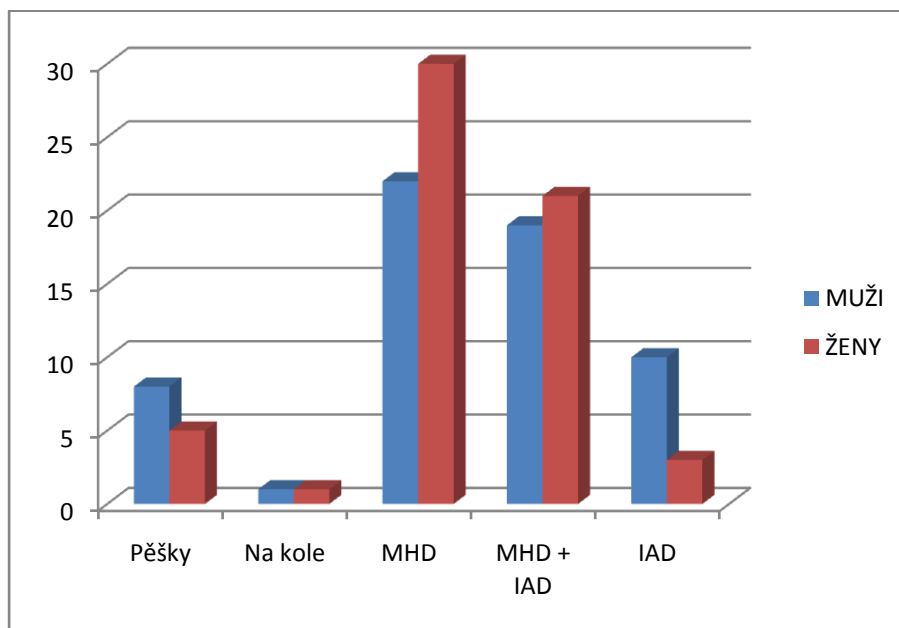
Z celkového pohledu na skupinu žen je patrné největší zastoupení cest zvolených právě veřejnou dopravou. Nalezne se pouze 5 % takových, které při své cestě do zaměstnání zvolí cestu osobním automobilem. Projevuje se na tom zejména problém jednoho automobilu v rodině, kdy přednost využívání mají ve většině případů muži. Jako dalším faktem může být i nevole žen řídit automobil v centru měst nebo celkový přístup k řízení jako takovému. V mnoha případech se také jedná o absenci řidičského průkazu.



Graf 4.17 Ženy - volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání

Na následujícím grafu lze vidět poměr cest mezi muži a ženami ze všech sledovaných lokalit. Zatímco ženy, nejčastěji volí cestu MHD, u jejich protějšků jsou poměry více vyrovnané.

V případě kombinace MHD+IAD převyšují ženy muže právě z důvodu, kdy muži dovezou ženu na nejbližší nebo vhodnou zastávku a ty dále pokračují veřejnou dopravou. Zatímco u mužů se dále volba dělí na případy, kdy muž také přestoupí nebo jede svým vozem až do cílové destinace.



Graf 4.18 Muži i ženy - volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání

Jak to bude vypadat, když všechny zmíněné průzkumy sečteme do jednoho. Pro situaci ohledně cestování ze suburbii do center, to nejsou nijak katastrofické výsledky. Z celkového pohledu vychází nejvíce cestujících volící variantu cestování veřejnou hromadnou dopravou. Což se jeví, jako ideální případ. Kombinace cest osobním automobilem k nejbližší zastávce MHD, je také ideální způsob dopravy, jelikož se nezahluje centrum hlavního města.

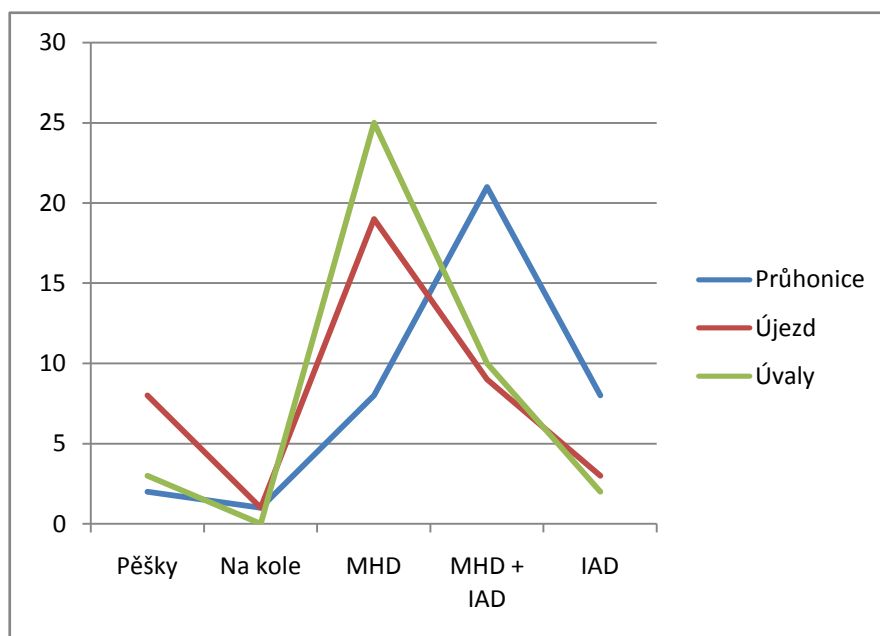
Tab. 4.13 Porovnání využívání dopravních prostředků mezi obcemi při cestě do práce

	ZŠ	SŠ	VŠ	CELKEM
Pěšky	3	8	2	13
Na kole	1	-	1	2
MHD	9	34	9	52
MHD + IAD	4	26	10	40
IAD	1	4	8	13

Nejlépe se v porovnání průzkumů ukazují výsledky Úval, kde se jedná o největší zastoupení obyvatel cestujících MHD. V zásadě je to překvapivé zjištění, podle předběžných odhadů, se na tomto místě měl nacházet Újezd nad Lesy. Do finálních výsledků však zasáhla skutečnost, že zde někteří obyvatelé pracují přímo v místě bydliště, tudíž ke svým cestám nepotřebují žádného dopravního prostředku. Pokud se však zaměříme na průběh křivky, výsledky z Újezdu nad Lesy a Úval jsou prakticky stejné. V tom se předběžné odhady shodují se skutečností.

Nijak překvapivý pak není největší počet cest konaných pomocí automobilu a veřejné dopravy, jenž se ukázal na území Průhonice.

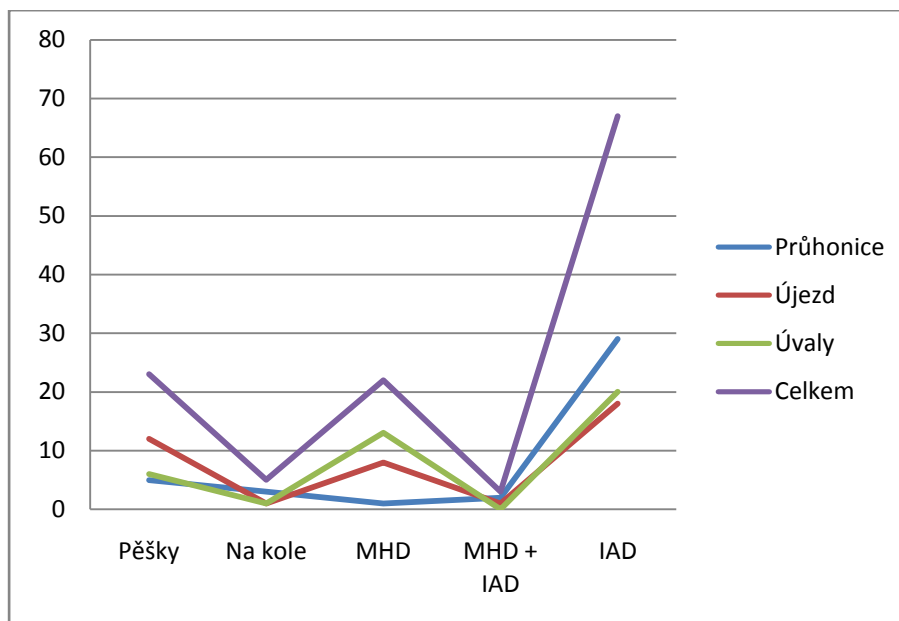
V tomto a nadcházejícím případě, není zcela vhodně vybrán křivkový graf, jedná se zde totiž pouze o maximální hodnoty. V tomto pojetí se však ideálně zobrazuje poměr využívání různých druhů dopravy.



Graf 4.19 Porovnání využívání dopravních prostředků mezi obcemi při cestě do práce

Celkové výsledky cest konaných za zábavou vyšly dle očekávání. Většina lidí raději zvolí pohodlnější cestu automobilem, pokud očekává pozdní návrat domů. V některých případech lidé odpovídali, že si raději odpustí alkohol, než by museli cestovat nočními spoji, jsou však i tací, co si ho neodpustí. Cestující veřejnou dopravou ve většině případů poznamenali, že automobil nevlastní.

Opět se zde zobrazuje podobnost Újezdu nad Lesy a Úval, kdy má křivka podobný průběh. Naproti tomu Průhonice opět jasně dokazují převahu cestování osobními automobily a to i v případě, kdy obyvatelé vyrážejí za zábavou.



Graf 4.20 Porovnání využívání dopravních prostředků mezi obcemi při cestě za zábavou

5 DOPADY SUBURBANIZACE NA DOPRAVU V POSUZOVANÝCH LOKALITÁCH

Z pohledu dopravní obslužnosti nejlépe vychází Újezd nad Lesy v porovnání s ostatními zkoumanými částmi. Má dostatečné zastoupení městské i příměstské dopravy. Velký podíl na tom hraje fakt, že je Újezd nad Lesy již součástí hlavního města. Jsou tu perfektně vyřešeny návaznosti autobusové dopravy na železniční spojení v sousedních Klánovicích. Lidé se mohou spolehnout, že na ně autobus po příjezdu vlakem počká. Největším nedostatkem v návaznosti na vlakovou dopravu se může zdát řešení parkování v přímém okolí železniční stanice. K železniční stanici se sjíždí lidé nejen z přilehlých Klánovic a Újezdu nad Lesy, ale i lidé z blízkého okolí, kteří dále využívají rychlého spojení Klánovice – Praha. Na obrázcích je patrná situace z obou stran vlakového nádraží. Strana přilehlá k městu Klánovice má parkovací situaci řešenou a přesto zde lidé parkují, kde se dá. Ovšem ze strany od Újezdu nad Lesy je nedostatečná kapacita parkování. Automobily jsou zde parkovány uprostřed točny autobusů i v přilehlém okolí autobusové zastávky. V návaznosti na stále sílící poptávce po vlakové dopravě v tomto místě, ovlivněnou zvyšujícím se počtem nových obyvatel v okolí, je třeba do budoucna řešit otázku parkovacích stání v okolí železničních nádraží.



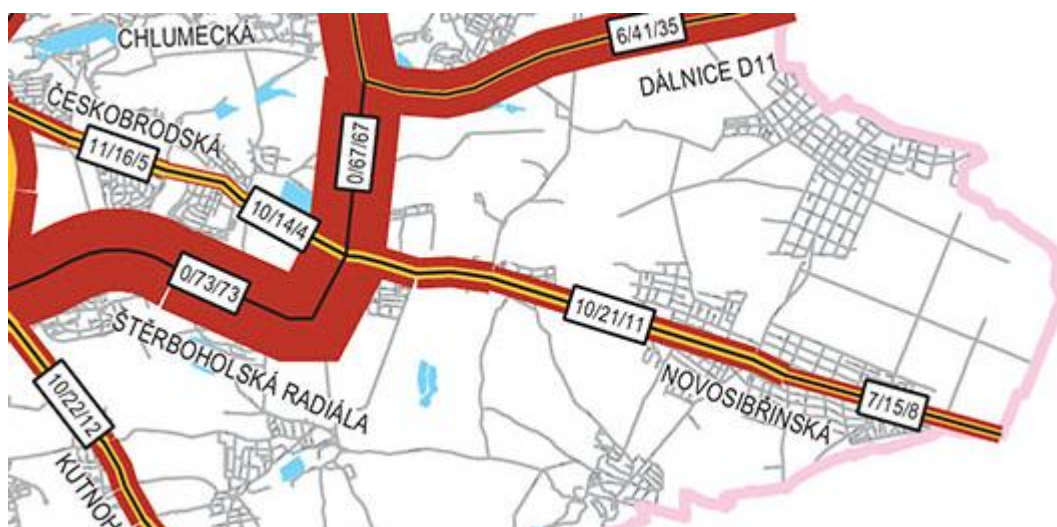
Obr. 5.1 Situace parkování u železniční stanice Praha – Klánovice od Újezdu nad Lesy



Obr. 5.2 Situace parkování u železniční stanice Praha – Klánovice od Klánovic

Autobusová doprava zde má velké zastoupení, potýká se zde ve směru do Prahy s velkou bariérou, jíž je silnice I/12. Na této dvouproudové silnici během dne projede až 19 tisíc vozidel za den. Jak již bylo zmiňováno, není zde prostor na vyhraněný jízdní pruh pro autobusy, který by urychlil dopravu, alespoň v nejzatíženějších částech dne. Z této situace plyne problém, kdy obyvatelé raději zvolí cestu osobním automobilem. Jsou si totiž vědomi ztráty času v kolonách, kterou mohou raději strávit v pohodlí svého automobilu. Někteří, v důsledku prvotního rozhodnutí, využijí tento způsob dopravy až do cíle.

Dále je tu problém cestování, pokud se potřebují lidé dostat do lokalit, které vyžadují přejetí celé Prahy. V tomto případě lidé volí jednoznačně cestu automobilem, pokud ho vlastní, jelikož je jen velmi malá pravděpodobnost, že naleznou přímý spoj pro svou cestu, případně časově vyhovující oproti jízdě automobilem.



Obr. 5.3 Intenzity dopravy Praha[13]

Druhým nejlépe hodnoceným místem, z hlediska využívání veřejné dopravy pro své cesty, vycházejí Úvaly. Zde se opět projevuje dostupnost železniční dopravy. Z hlediska přepravování jsou si Úvaly a Újezd nad Lesy v mnohém podobné. Společná je možnost cestování vlakem, Úvaly však mají výhodu železniční stanice přímo v centru města. Zde se v mnoha ohledech předpokládá cestování vlakem. Z autobusových linek jede právě jen jedna na území Prahy, a to na Černý most. Linka 391, která končí na nádraží Praha-Nádraží Klánovice, nelze být brána jako spojující prvek s centrem města. Jedná se spíše o lokální spojení.

Jako u předchozí lokality, i zde vzniká problém s parkováním v přímé blízkosti vlakového nádraží. Je zde sice vymezeno parkoviště na stání příjezdějících vozidel, není však nijak organizováno, tudíž někteří řidiči zabírají více místa. Podepisuje se to v samotném okolí nádraží, kdy automobily stojí po celé délce souběžné komunikace.

Tento jev zde není ojedinělý, obdobný stav se ukazuje i na náměstí, kde pro změnu příježdějí obyvatelé z okolních měst na příměstské autobusové linky. Zde ve všední dny náměstí působí spíše dojmem, že se jedná o parkoviště.



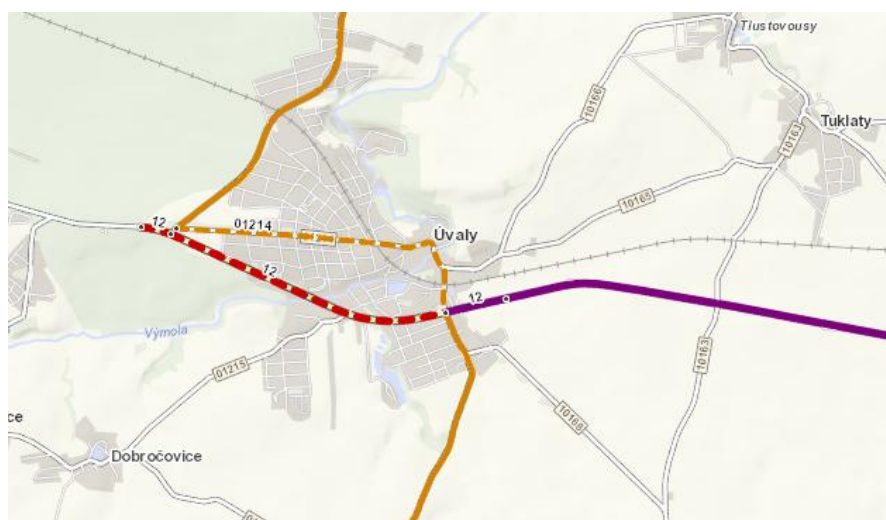
Obr. 5.4 Situace parkování u železniční stanice Úvaly



Obr. 5.5 Situace parkování na náměstí Arnošta z Pardubic

I zde vzniká bariéra v podobě silnice I/12. V denních špičkách vznikají kolony, které vedou z území hlavního města právě až na hranice Úval. Jak je vidět na obrázku intenzit dopravy z celorepublikového sčítání, zde vzniká zlom v nárůstu projíždějících vozidel, kdy se začínají přijíždějící automobily hromadit a vytvářejí se dopravní zácpy.

Je zde však rapidní rozdíl v rozhodnutí řidičů, zdali zvolí dopravu automobilem či veřejnou dopravou. Vzhledem k dostupnosti a četnosti volí ve více případech dopravu osobním automobilem. Jedná se o omezené možnosti dopravy do vzdálenějších částí Prahy. Vzhledem ke stále se rozšiřujícímu Pražskému okruhu jedou místní raději vozem, než aby vymýšleli složitá řešení jejich cest. I přestože to znamená překlenout hlavní spoj, kterým je I/12.



Obr. 5.6 Intenzity dopravy ČR [8]

Jako jeden z mnoha důvodů pro cestování automobilem, byla nepravidelná pracovní doba. Lidé, kteří pracují dle aktuálních požadavků zaměstnavatele, potřebují být flexibilní a nezávislí na jízdních řádech. Jsou i tací, kteří dojíždí do úplného centra města, přesto však, i když jsou si vědomi dopravních kongescí, zajedou až do místa zaměstnání, jelikož končí v pozdních večerních hodinách, kdy už doprava není tolik frekventovaná. Bohužel nepravidelné pracovní doby a dlouhé přesčasy se stávají trendem dnešní doby, a tak takovýchto jedinců přibývá.

Posledním v řadě je řešení města Průhonice a dopad suburbanizace na jeho veřejné dopravování. Vzhledem k omezeným možnostem veřejné dopravy se zde ve velké míře projevuje převaha individuální dopravy. Nejen nedostatek, ale i cestovní doba hraje významnou roli, pro volbu dopravního prostředku. Jedná se o ušetření téměř půl hodiny času, pokud budeme za cíl považovat Hlavní nádraží v Praze, jak již bylo zmiňováno na začátku. Tento faktor lze považovat za hlavní rozhodující prvek pro majitele automobilů. Mnoho obyvatel Průhonice za svým zaměstnáním dojíždí do office parků, které jsou vybudovány z kraje Prahy, jako například Chodov, Opatov, Budějovická. Do

těchto končin cesta městskou hromadnou dopravou trvá v průměru dvacet minut s jedním až dvěma přestupy, oproti tomu automobilem je to pouhých 5 – 10 minut. Neopomenutelná hodnota je cestování bez zbytečného spěchu na konkrétní spoj, cestování z místa bydliště přímo do zaměstnání a zpět.

I zde vzniká problém s parkováním. Nejzatíženější je samotné centrum města a to Květnové náměstí.



Obr. 5.7 Situace parkování na Květnovém náměstí

6 NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ V POSUZOVANÝCH LOKALITÁCH

6.1 Průhonice

Jedná se o nejproblematictější ze zvolených lokalit. Z pohledu cestujících, by bylo nejlepším řešením přímé spojení mezi obcí Průhonice a některou z okrajových stanic metra, například jako je dnešní stanice metra Opatov. V tomto případě by se jednalo o pátevní spoj mezi Průhonicemi a Prahou. Podobné řešení již prakticky existuje, linka je však vedena ze sousedních Čestlic. Jedná se o příměstskou linku 328. Během své jízdy zastavuje pouze na třech zastávkách, kdy se navíc jedná o zastávky na území Čestlic a dále je vedena po dálnici D1 do zastávky Opatov.

Obdobné řešení by možná přimělo místní obyvatele zvolit pro cestu do centra autobus. V případě, že by chtěl cestující navázat cestu v sousedních Čestlicích, tu vzniká jeden přestup navíc a pravděpodobně v důsledku čekání na navazující spoj by cesta nebyla o mnoho kratší.

Další problém, který zde vzniká v důsledku nadměrného využívání osobních aut, je parkování v místech Květnového náměstí. Náměstí zde spíše připomíná parkoviště. Lidé zde své vozy nechávají, jelikož je zde poměrně hodně místa. V důsledku toho by bylo dobré tento problém přesunout do míst, kde by neobtěžoval obyvatele žijící v samém centru města. Zároveň omezit plný průjezd městem.

6.2 Újezd nad Lesy

Zde je situace s veřejnou dopravou řešena velice dobře. Jediným problémem tu zůstává parkování v okolí železniční zastávky ze strany Újezdu nad Lesy. Auta tu v mnoha případech ztěžují volný průjezd a otáčení autobusů. V důsledku nedostatečné kapacity parkoviště, parkují místní i na zcela nevhodných místech. Jelikož je zde železniční doprava klíčovým spojením s Prahou, bylo by vhodné navrhnout kapacitnější prostor pro parkování.

Ohledně situace přetížené I/12 je jediným možným řešením realizace přeložky, která je již navržena.

6.3 Úvaly

Zde je obdobná situace jako v případě sousedního Újezdu nad Lesy. Do budoucna by bylo dobré vyřešit prostor parkování v přímé blízkosti nádraží. Prostor vhodný pro

parkování tu však je, pouze by bylo dobré dořešit vodorovné značení, zdůraznit dopravními stíny místa, která nejsou vhodná pro parkování.

S parkováním tu není spojena pouze lokalita nádraží. Tento problém se opakuje i v místě náměstí. Zde by bylo vhodné umístit centrální autobusovou zastávku mimo prostor náměstí. Nejlépe v lokalitě, kde je možné zaparkovat větší množství automobilů najednou. Nejlepším řešením by byla kombinace centrální autobusové zastávky v místech železniční stanice, čímž by vznikla přímá návaznost těchto spojů.

6.4 Shrnutí navrhovaných opatření

6.4.1 Autobusová doprava

V lokalitách dostupných pouze autobusem lidé ve velké míře volí raději osobní automobil, než veřejnou dopravu. Ta bývá v mnoha případech zcela nekonkurenceschopná. Ve větších obcích, kam se sjíždí lidé i z blízkého okolí, je proto vhodné navrhovat autobusové zastávky, popřípadě nádraží, mimo hlavní centrum měst. Zároveň vyřešit otázku parkování. Pro motivování cestujících zvolit méně frekventované zastávky jako zastávky na znamení, aby došlo k urychlení cesty. A jako poslední bod, zvolit alespoň jednu linku jako hlavní spojnicí, která bude obsahovat, co nejméně zastávek, bude mít co nejpřímější cestu a bude tím pádem, alespoň částečně schopná konkurovat individuální automobilové dopravě.

6.4.2 Železniční doprava

Obce disponující železničním spojením mají nesrovnatelnou výhodu. Lidé nemají problém tento způsob dopravy využívat. Jsou však jistá opatření, která tuto volbu podporují. Nezanedbatelnou výhodou pro cestující je vhodné zkombinování autobusové a železniční dopravy. Zejména pak přímá návaznost spojů. Nejvhodnější je navržení autobusové linky, která má za úkol obsluhu železničních zastávek. Jedná se o přímé napojení na odjezdy vlaků, kdy mají cestující jistotu přímého přestupu. Stejně tak v případě návratu vlakem, kdy daná autobusová linka čeká na zdržený spoj a cestující se tak nemusí obávat zbytečného čekání na další spoj.

S železniční dopravou, podobně jako u autobusové, vzniká otázka parkování příjíždějících automobilů z přilehlých obcí. V důsledku stále se zvyšující automobilizace tento problém nelze zanedbávat, je mu však třeba předcházet.

6.4.3 Cílová destinace

Není třeba se zaměřit pouze na problematiku samotných obcí a jejich obslužností. Cestování obyvatel ze suburbii přímo ovlivňuje i samotné centrum. Do center měst denně přijíždí tisíce obyvatel za prací. Nejproblematictější jsou oblasti zastavěné takzvanými „park office“, do kterých se sjíždí stovky pracujících z širokého okolí a kteří ke své cestě využívají automobil. Tato místa bývají opatřena podzemním parkovištěm, to však ve většině případů neslouží pro nižší třídy zaměstnanců, pouze pro vyšší management. V důsledku toho lze spatřovat v okolí těchto zařízení přeplněná stání sloužící pro místní obyvatele. Z hlediska veřejné dopravy, se jeví tato místa jako vhodně obslužená, nachází se především v blízkosti stanic metra. Bylo by však dobré vyřešit i problém s parkováním.

7 ZOBECNĚNÍ NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ

V první řadě je nutné zjistit, zdali se jedná o obec, do které se sjíždí obyvatelé okolních měst, za účelem dalšího pokračování veřejnou dopravou, nebo se jedná o lokalitu, ve které se páteční spoj nenachází.

Dalším vhodným krokem je udělat průzkum veřejného mínění mezi obyvateli a to v obou případech obcí. Zejména pak v otázce cílových lokalit obyvatel a jakým prostředkem se do daných míst dopravují. Jedná se o otázku budování dostatečně kapacitních parkovišť, pokud lidé ke své dopravě využívají právě automobil. V tomto směru zjistit, jaká by byla vhodná opatření pro co největší zamezení ve volbě osobních automobilů.

V první řadě, pokud se jedná o železniční dopravu, vyčlenit určité spoje, jako příměstské linky, které budou mít v nejlepším případě alespoň třicetiminutové intervaly. V rámci návaznosti na železniční dopravu, zajistit autobusové linky, které budou zajišťovat přímou obsluhu na vlakové spoje. Ideálně umístit konečnou v přímé blízkosti vlakového nádraží. Hlavní vlastností těchto linek by měl být včasný dojezd před odjezdem vlaku, následně počkání na případný zpožděný spoj, aby byl zajištěn přímý přestup mezi dopravními prostředky. V blízkosti železničních stanic budovat dostatečně kapacitní parkoviště. V případě spádových oblastí železničních stanic vytvářet parkoviště typu P+R.

V případě autobusové dopravy je problém složitější. Pokud se jedná o méně významnou obec, je vhodné nejprve zjistit spádové lokality. Zde zjistit odjezdy páteřních linek a na tomto základě zajistit návaznost na tyto spoje. Stejně jako u železniční dopravy zajistit, aby zde linky vyčkaly na zpožděné spoje, v případě cesty zpět.

Pokud se jedná o významnou obec, do které se sjíždí obyvatelé z okolních měst, je důležité v první řadě navrhnout vhodně umístěnou hlavní autobusovou zastávku, případně autobusové nádraží. Ideální umístění je mimo centra měst a nejlépe směřovat na stranu blízkou k hlavnímu městu. Předejde se tak zbytečnému objíždění města, případně jeho projíždění. Spádová obec by měla mít alespoň jednu linku vyčleněnou pro rychlou dopravu do hlavního města. Tím se myslí, přímá návaznost na dálnice, či rychlostní komunikace. V ideálním intervalu minimálně jednou za půl hodiny. Tato

linka by měla obsahovat, co nejmenší počet zastávek, v nejlepším případě vhodně zvolit co nejvíce zastávek za znamení. Ostatní linky na tomto území by plnily funkci obslužnou.

Nelze zapomenout na parkoviště v blízkosti autobusového nádraží, které by mělo být dostatečně kapacitní, aby bylo předcházeno nevhodnému odstavování přijíždějících automobilů ve městě.

Pokud i přes vhodná opatření lidé zamíří se svými vozy do hlavních měst, z průzkumu by mělo být patrné, jaké lokality jsou pro ně atraktivní. Tyto poznatky předat zasaženým lokalitám, které by se v důsledku zjištěných informací měly zabývat řešením parkování přijíždějících automobilů. Pokud je však snaha těmto problémům předcházet, již předběžně se tvoří dostatečně kapacitní parkoviště v blízkosti vysokokapacitních kolejových dopravních prostředků, v blízkosti kancelářských budov a v místech nadměrného výskytu obyvatel.

Tab. 7.1 Návrh variant řešení pro jednotlivé druhy dopravy

DRUH DOPRAVY	TYP MĚSTA	TYP ZASTÁVKY	VLASTNOSTI	VLASTNOSTI LINKY
AUTOBUSOVÁ	s páteřní dopravou	autobusové nádraží	umístění mimo centrum města	
			dostatečná kapacita parkovacích míst	
			alespoň jedna páteřní linka	nejkratší a nejrychlejší spoj s hlavním městem
				interval min. 30 minut
	bez páteřní dopravy	zastávka	v případě páteřní linky - na znamení	
ŽELEZNIČNÍ		nádraží	návaznost linek na páteřní dopravu v obou směrech	
			začlenit linky do příměstské dopravy	interval min. 30 minut
			návaznost autobusových linek	
			dostatečná kapacita parkovacích míst	

8 ZÁVĚR

Cílem této práce bylo zaměřit se na přepravu osob žijících v suburbánních celkách v blízkosti Prahy a jejich postoji k cestování veřejnou hromadnou dopravou. Zároveň zjistit, zdali a jak se tyto dvě odvětví navzájem ovlivňují.

Veřejná doprava v současnosti nabízí dva způsoby přepravy lidí do centra města Prahy. Jelikož došlo k modernizaci železničních tratí v okolí Prahy, stala se železnice páteří dopravou pro příměstské linky. V současné době na většině linek, označovaných také jako „Esko“, je možné jet směrem do centra i ven každou půl hodinu. Doplňující je autobusová doprava.

Pro tuto práci byly vybrány tři oblasti, která jsou specifická svým způsobem dopravy. Průhonice, které jsou obsluhovány výlučně dopravou autobusovou. Újezd nad Lesy a Úvaly, které mají k dispozici kombinaci dopravy, jak železniční, tak autobusové. Újezd nad Lesy je však atypický tím, že musí lidé cestovat za železnici autobusovou dopravou do vedlejších Klánovic.

O každé z uvedených lokalit byly zjištěny informace ohledně intenzit dopravy, množství městských a příměstských spojů. Byly také porovnány časy strávené cestováním osobním automobilem a veřejnou dopravou.

V každém místě proběhl průzkum mezi obyvateli, z kterého vznikl závěr o tom, co lidé volí jako nejčastější formu cestování při cestě do zaměstnání a za zábavou. Jednou z otázek také bylo, co by ovlivnilo jejich rozhodnutí pro cestování veřejnou dopravou, pokud tak již nečiní. Lidé se také mohli vyjádřit k celkové situaci cestování, a co by se dle jejich názorů mohlo zlepšit.

Nejlépe z pozorovaných míst uspěl Újezd nad Lesy. Lidé zde dojíždí na vlak autobusovými linkami, které přímo navazují na daný spoj, případně osobním automobilem. Také je zde poměrně velké množství autobusových linek, které nabízí alternativní způsob cestování. I přesto se však nalezne mnoho lidí, kteří raději zvolí osobní automobil. Neodradí je ani nepříjemnosti spojené se stáním v dopravních zácpách. Nutno podotknout, že lidé volící tuto formu cestování v mnoha případech nesměřují svůj cíl do centra města, ale například na odvrácený kraj Prahy, tudíž je pro ně tato volba nejlepší a ani nechtějí řešit, co by je přimělo změnit názor na cestování

v MHD. V případě Újedu nad Lesy volí nejvíce lidí formu dopravy do zaměstnání pěšky.

Zajímavé je porovnání dvou téměř totožných variant, kdy Újezd nad Lesy i Úvaly mají prakticky stejné podmínky cestování, co do výběru dopravních prostředků. Rozdíly jsou tu však znatelné, i přestože jsou tato dvě území vzdálena pouhý 1,5 km. Důsledek lze vyvozovat z postavení těchto částí. Především Újezd nad Lesy je součástí hlavního města Prahy, nachází se na samém okraji, oproti tomu Úvaly již spadají pod Středočeský kraj, konkrétně do okresu Praha-východ. Jedná se zde o několik minut cesty mezi těmito dvěma obcemi, ovšem výběr veřejných dopravních prostředků a jejich četnost je velice rozdílná.

Jedná se zde o dvě skupiny cestujících. Lidé jedoucí do centra města volí variantu železniční dopravy a dále možnost využití pražské MHD. Je to nejsnazší způsob, vzhledem k dostupnosti železniční dopravy, kdy se železniční zastávka nachází přímo v samotném centru hlavního města. Lidé jedoucí do vzdálenějších míst Prahy nebo blízkého okolí Úval, však, podobně jako v předcházejícím případě, raději zvolí individuální dopravu.

Posledním případem jsou Průhonice. Zde je možné cestovat hromadně pouze příměstskými autobusovými linkami, které navazují v Praze na dopravu metrem. V ranních a odpoledních hodinách mají autobusy poměrně frekventované odjezdy, pokud však mají lidé nepravidelné pracovní směny, není již doprava MHD tak snadná. Zde je největší zastoupení osobní dopravy ze všech zmiňovaných příkladů. Hraje zde i role umístění obce, která se nachází v přímé blízkosti dálnice D1. Díky tomu je cesta automobilem daleko rychlejší než autobusem, který je veden silnicemi nižších tříd souběžně s dálnicí.

Největším problémem ze všech sledovaných lokalit se ukazuje parkování osobních automobilů, a to ať již se jedná o centrum či suburbium. V rámci příjíždějících aut do centra města, jsou nejvíce zasaženy lokality v blízkosti kapacitních dopravních prostředků, nejčastěji kolejové dopravy. V rámci tohoto problému je proto třeba navrhovat dostatečně kapacitní parkoviště P+R, která jsou v mnoha případech plná a pozdě příjíždějící již nemají šanci zaparkovat. Problém s parkováním se též ukazuje v blízkosti nově budovaných kancelářských budov. Jedná se o místa, kde se koncentruje mnoho pracovních pozic a i sem příjíždí mnoho lidí osobními automobily. Parkování

zde však není plně řešeno, podzemní parkoviště nedostatečně pokryjí požadovanou poptávku a tak lidé v mnoha případech zaplňují přilehlá okolí a brání tím místním obyvatelům v jejich užívání.

Problém s parkováním se objevuje i v suburbii. Ve spojení s železniční dopravou, jsou to nedostatečné počty míst v přímé blízkosti nádraží. V dnešní době, kdy velice dobře funguje systém železničních příměstských linek a jejich obliba mezi cestujícími stoupá, není proto možné zapomínat na dostatečné kapacity parkování pro obyvatele sjíždějící se z blízkého okolí. Stejně tak v souvislosti s autobusovou dopravou, kdy je vhodné navržení hlavní zastávky, či autobusového nádraží mimo centra měst. Právě z důvodu hromadění automobilů na náměstích a přilehlých ulicích. Lidé budou stále volit za pohodlnější řešení jízdu osobním automobilem, je však třeba zabránit hromadění nevhodně zaparkovaných aut v centrech měst.

Z průzkumů mezi obyvateli se na závěr podařilo vytvořit alespoň několik obecných pravidel, která lze uplatnit mezi ostatní města zasažená suburbanizací.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] OUŘEDNÍČEK, Martin. *Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu*. in Sýkora, L. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. 191 s. ISBN 80-901914-9-5.
- [2] URBÁNKOVÁ, Jana. *Vliv suburbanizace na dopravu (Ročníková práce)* [online]. [cit. 2013-11-29] Praha, 2005. Dostupné z: http://suburbanizace.cz/diplomky/Urbanikova_RP.pdf
- [3] OUŘEDNÍČEK, Martin. *Urban sprawl* [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: http://www.suburbanizace.cz/04_teorie_urban_sprawl.htm
- [4] PUCHER, J. *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání*. in Sýkora, L. Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. 191 s. ISBN 80-901914-9-5
- [5] URBÁNKOVÁ, Jana, OUŘEDNÍČEK, Martin. *5. Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském regionu* [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: <http://web.natur.cuni.cz/~slamak/gacr/kniha/urbankova.pdf>
- [6] Ročenka dopravy 2012 [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/rocenka/htm_cz/index.html
- [7] TSK Praha: Ročenka dopravy Praha [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/webbooks/Rocenka2012CZ/index.html>
- [8] Ředitelství silnic a dálnic ČR: celostátní sčítání dopravy [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>
- [9] GREMLICA, Tomáš: *Analýza obce Průhonice - Podklad pro zpracování Strategického plánu rozvoje obce do roku 2025 s výhledem na další období*. Průhonice: Ústav pro ekopolitiku, 2012 [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: http://www.pruhonice-obec.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=13396&id_dokumenty=75471

- [10] Ředitelství silnic a dálnic ČR: katalog – Stavby plánované. [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/stavime-pro-vas/stavby-planovane>
- [11] Informační systém EIA. [online]. [cit. 2013-11-29]. Dostupné z: http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP290
- [12] TSK Praha: intenzity dopravy 1991 – 2007 [online]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/intenzity-praha-2007-TSK-UDI.jpg>
- [13] Průhonice – obec. [online]. Dostupné z: <http://www.pruhonice-obec.cz/index.asp>
- [14] Újezd nad Lesy – obec. [online]. Dostupné z: <http://www.praha21.cz/>
- [15] Újezd nad Lesy – obec. [online]. Dostupné z: <http://www.ujezdnadlesy.cz/>
- [16] Úvaly – obec. [online]. Dostupné z: <http://www.mestouvaly.cz/>
- [17] Pražské cyklostezky. [online]. Dostupné z: <http://www.prazskecyklostezky.cz/cyklostezky-okraje-prahy.aspx>
- [18] maps.google.cz
- [19] www.mapy.cz

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 3.1 Poloha zkoumaných lokalit [18].....	19
Obr. 3.2 Poloha obce Průhonice vůči Praze [19].....	20
Obr. 3.3 Poloha obce Újezd nad Lesy [19].....	23
Obr. 3.4 Vedení trasy obchvatu I/12[10]	26
Obr. 3.5 Poloha obce Úvaly vůči Praze [19]	29
Obr. 4.1 Ukázka dotazníku	31
Obr. 5.1 Situace parkování u železniční stanice Praha – Klánovice od Újezdu nad Lesy	52
Obr. 5.2 Situace parkování u železniční stanice Praha – Klánovice od Klánovic	53
Obr. 5.3 Intenzity dopravy Praha[13]	54
Obr. 5.4 Situace parkování u železniční stanice Úvaly	55
Obr. 5.5 Situace parkování na náměstí Arnošta z Pardubic.....	55
Obr. 5.6 Intenzity dopravy ČR [8].....	56
Obr. 5.7 Situace parkování na Květnovém náměstí.....	57

SEZNAM TABULEK

Tab. 3.1 Porovnání časů při cestě MHD a IAD z posuzovaných lokalit na	
Hlavní nádraží v Praze	19
Tab. 3.2 Vývoj průměrných denních intenzit silniční dopravy na dálnici	
D1 ve sčítacím úseku č. 1-8025 Chodov – Průhonice [8]	21
Tab. 3.3 Vývoj průměrných denních intenzit silniční dopravy na silnici	
I/12 ve sčítacím úseku č. 1-0889 hr. Prahy – Úvaly, zaús. 101[8]	24
Tab. 3.4 Vývoj průměrných denních intenzit silniční dopravy na silnici	
I/12 ve sčítacím úseku č. 1-0889 hr. Prahy – Úvaly, zaús. 101[8]	29
Tab. 4.1 Muži (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém	
vzdělání	33
Tab. 4.2 Ženy (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém	
vzdělání	34
Tab. 4.3 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání	
(Průhonice)	35
Tab. 4.4 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Průhonice)	36
Tab. 4.5 Muži (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém	
vzdělání	38
Tab. 4.6 Ženy (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém	
vzdělání	39
Tab. 4.7 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Újezd	
nad Lesy)	41
Tab. 4.8 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Újezd nad	
Lesy)	42
Tab. 4.9 Muži (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	43
Tab. 4.10 Ženy (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	44

Tab. 4.11 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Úvaly)	46
Tab. 4.12 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Úvaly)	47
Tab. 4.13 Porovnání využívání dopravních prostředků mezi obcemi při cestě do práce	49
Tab. 7.1 Návrh variant řešení pro jednotlivé druhy dopravy.....	62

SEZNAM GRAFŮ

Graf 2.1 Vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů [6]	15
Graf 4.1 Muži (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	33
Graf 4.2 Ženy (Průhonice) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	34
Graf 4.3 Porovnání mužů a žen v závislosti na volbě dopravního prostředku (Průhonice)	35
Graf 4.4 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Průhonice)	36
Graf 4.5 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Průhonice)	37
Graf 4.6 Muži (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	39
Graf 4.7 Ženy (Újezd nad Lesy) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	40
Graf 4.8 Porovnání mužů a žen v závislosti na volbě dopravního prostředku (Újezd nad Lesy)	40
Graf 4.9 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Újezd nad Lesy)	41
Graf 4.10 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Újezd nad Lesy)	42
Graf 4.11 Muži (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	44
Graf 4.12 Ženy (Úvaly) – cestování v závislosti na dosaženém vzdělání	45
Graf 4.13 Porovnání mužů a žen v závislosti na volbě dopravního prostředku (Úvaly)	45
Graf 4.14 Volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání (Úvaly)	46

Graf 4.15 Volba dopravního prostředku při cestě za zábavou (Úvaly)	47
Graf 4.16 Muži - volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání.....	48
Graf 4.17 Ženy - volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání	48
Graf 4.18 Muži i ženy - volba dopravního prostředku při cestě do zaměstnání	49
Graf 4.19 Porovnání využívání dopravních prostředků mezi obcemi při cestě do práce	50
Graf 4.20 Porovnání využívání dopravních prostředků mezi obcemi při cestě za zábavou	51

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 - Průzkum Újezd nad Lesy 13. 07. 2013	74
Příloha č. 2 - Průzkum Újezd nad Lesy 14. 07. 2013	75
Příloha č. 3 - Průzkum Úvaly 20. 07. 2013.....	76
Příloha č. 4 - Průzkum Úvaly 20. 07. 2013.....	77
Příloha č. 5 - Průzkum Průhonice 03. 08. 2013	78
Příloha č. 6 - Průzkum Průhonice 04. 08. 2013	79

13.7. Újezd

1. POHLAVÍ

- a) žena
- ☒ b) muž

2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

- ☒ a) ZŠ (STUDENT)
- b) SŠ
- c) VŠ

3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚSTNÁNÍ

- a) pěšky
- b) na kole
- ☒ c) MHD
- d) MHD + AID
- e) AID

NEMÁ JINOU MOŽNOST JAK JEZDIT
DO ŠKOLY

4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU

- ☒ a) pěšky PIVO S KAMARÁDY
- b) na kole
- c) MHD
- d) MHD + AID
- e) AID

5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?

ŽRUSIL BY ZASTAVIL BLAŽOU JAKO NA

ZNAHENÍ (NĚKOUKAT PŘEJEL)

STOJANÍ NA KOLA U VLAKU, NEMÁ HO KDO

NECHAT

Příloha č. 1 - Průzkum Újezd nad Lesy 13. 07. 2013

14.7 - ÚJEZD

1. POHLAVÍ

- ☒ a) žena
- b) muž

2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

- a) ZŠ
- ☒ b) SŠ
- c) VŠ

3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚSTNÁNÍ

- a) pěšky
- b) na kole
- ☒ c) MHD
- d) MHD + AID
- e) AID

4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU

- a) pěšky
- b) na kole
- ☒ c) MHD
- d) MHD + AID
- e) AID

(JEZDI DO DIVADLA DO PRANU)

5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?

JE RÁDA, ŽE NÁM VŽDY BUS POČKA!

Příloha č. 2 - Průzkum Újezd nad Lesy 14. 07. 2013

20.7. Úvaly

1. POHLAVÍ

- a) žena
- ☒ b) muž

2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

- a) ZŠ
- b) SŠ
- ☒ c) VŠ

3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚSTNÁNÍ

- a) pěšky
- b) na kole
- c) MHD
- d) MHD + AID
- ☒ e) AID

VOLÍ AID, PŘE CESTOU DOMU NAČERPÚJE PRO RODINU

4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU

- a) pěšky
- ☒ b) na kole (RELAXUJE NA KOLE)
- c) MHD
- d) MHD + AID
- e) AID

5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?

- ABSENCE RODINY A JINÉ ZAMĚSTNÁNÍ
- ~~ORCHES FEN~~ (BÝVA ALCOHOL DO VEČERA V PRACI)

Příloha č. 3 - Průzkum Úvaly 20. 07. 2013

20.7. úvaly

1. POHLAVÍ

- ☒ a) žena
- b) muž

2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

- a) ZŠ
- ☒ b) SŠ
- c) VŠ

3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚSTNÁNÍ

- a) pěšky
- b) na kole
- ☒ c) MHD (SAM. NA FLORENCI)
- d) MHD + AID
- e) AID

4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU

- ☒ a) pěšky
- b) na kole
- c) MHD
- d) MHD + AID
- e) AID

5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?

zvýšit bezpečnost okolo žel. stanice
=> velká výsuvť aut v ranních hodinách

Příloha č. 4 - Průzkum Úvaly 20. 07. 2013

1. POHLAVÍ

- ☒ a) žena
- b) muž

2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

- a) ZŠ
- ☒ b) SŠ
- c) VŠ

3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚŠTNÁNÍ

- a) pěšky
- b) na kole
- c) MHD
- ☒ d) MHD + AID
- e) AID

4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU

- a) pěšky
- b) na kole
- c) MHD
- d) MHD + AID
- ☒ e) AID (RÁDA NAKUPUJE)

5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?

JEZDÍ S MANŽELEM PŘI CHODOV ĚN Ě DÁČ POKRAČUJE
 CESTOU NA BUDĚJOVICKOU
 (MANŽEL PRACUJE NA CHODOVĚ, PARKUJE NA
 SILNICI)

Příloha č. 5 - Průzkum Průhonice 03. 08. 2013

1. POHLAVÍ

- a) žena
- ☒ b) muž

2. DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ

- a) ZŠ
- b) SŠ
- ☒ c) VŠ

3. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ DO ZAMĚSTNÁNÍ

- a) pěšky
- b) na kole
- c) MHD
- d) MHD + AID
- ☒ e) AID

4. VÝBĚR DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU PŘI CESTĚ ZA ZÁBAVOU

- a) pěšky
- b) na kole
- c) MHD
- d) MHD + AID
- ☒ e) AID

5. CO BY VÁS PŘIMĚLO CESTOVAT MHD?

CESTUJE DO CENTRA, AUTA BY SE NEVZDAL
- NAVEKRE JE VÍCE PARKOVACÍCH MÍST V CENTRU

Příloha č. 6 - Průzkum Průhonice 04. 08. 2013