

SUBURBANIZACE A DOPRAVA

Jedním z nejviditelnějších negativních důsledků rezidenční i komerční suburbanizace je extrémní nárůst osobní automobilové dopravy. Každodenní dojíždění obyvatel suburbii za prací a službami do jádrového města, stejně jako dojíždění zákazníků do nově budovaných obchodních areálů na okraji města vytváří velmi intenzivní přepravní proudy, na které není dopravní infrastruktura připravena. Problematice vztahu dopravy a suburbanizace je věnována pozornost v následujících tématech:

📖 **Vliv suburbanizace na dopravu**

📖 **Automobilová doprava**

📖 **Veřejná doprava**



Vliv suburbanizace na dopravu

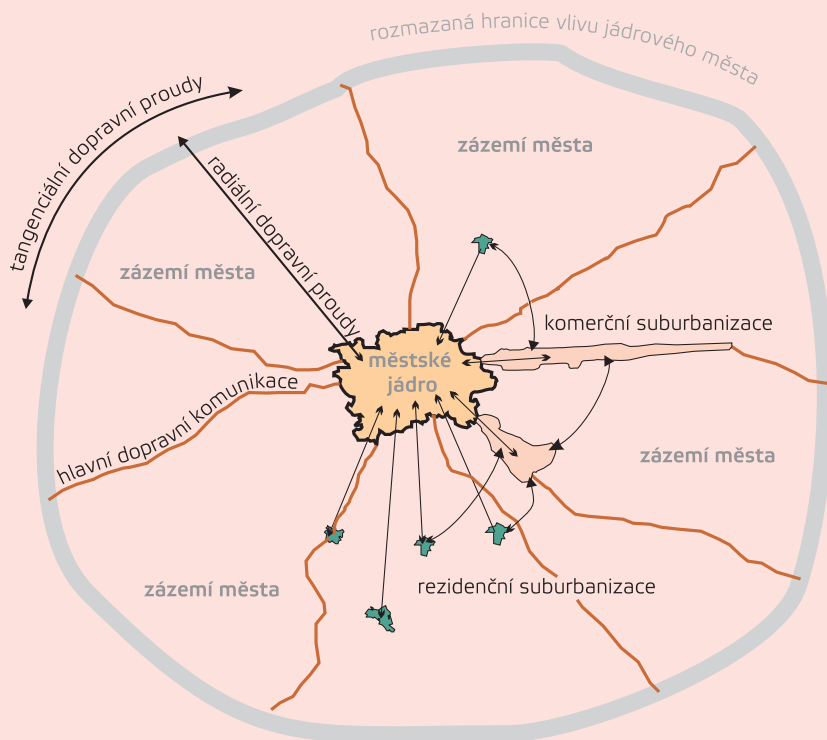
Možnosti osobní dopravy v rámci města a jeho širšího okolí a rozvoj suburbanizace jsou oboustranně úzce provázány. Zatímco v raných fázích rozvoje metropolitních území umožnily zvyšující se kapacita a rychlost osobní přepravy rozvoj bydlení v zázemí měst, dnes doprava a dopravní situace naopak představují jeden z **nejproblémovějších aspektů suburbanizace**.

Podstatou rezidenční formy suburbanizace je odchod obyvatel jádrového města do jeho zázemí (☐ *Kdo přichází do zázemí velkých měst?*). Tito lidé žijí městským způsobem a jejich zaměstnání i po přestěhování zůstává ve valné většině ve městě. Z hlediska každodenního

života jsou proto nuceni pravidelně **dojíždět z místa bydliště** do jádrového města, čímž se zvyšují nároky na dopravní síť, především při vstupu do měst.

Rychlý rozvoj rezidenční suburbanizace ve velkých městech zvyšuje počty osob, které se každodenně přepravují mezi zázemím a jádrovým městem. Intenzivní přepravní toky a **preferenci osobních automobilů** poté způsobují pravidelné přetížení dopravních komunikací jak mezi městem a zázemím, tak i uvnitř města (☐ *Automobilová doprava*).

Každodenní pohyb obyvatel města a přilehlých obcí není možné zjednodušit pouze na dojíždění do jádra a zpět. Podoba přeprav-



Městský region a každodenní dopravní proudy, které jsou odrazem mobility obyvatel za prací a službami mezi různými částmi městského regionu.



Velká obchodní centra v zázemí měst jsou zdrojem výrazného nárůstu individuální automobilové dopravy v jejich okolí. Foto: J. Temelová.

ních proudů odráží mnohem složitější uspořádání uvnitř metropolitního regionu. Primární roli hraje vztah mezi místem bydliště a místem pracoviště. Vedle rozmístění pracovních příležitostí jsou důležitá také místa, kde se soustřeďují nákupní možnosti a služby nebo centra trávení volného času (☐ *Každodenní život v suburbii*). Řada pracovních příležitostí a služeb se rovněž přesouvá za hranice měst (komerční suburbanizace), čímž vedle dostředivých pohybů směřujících ze zázemí do jádra narůstají také odstředivé pohyby v opačném směru a cesty mezi jednotlivými místy v zázemí. Na městský region se proto musíme dívat jako na složitý **každodenně pulsující systém**.

Podstatnou roli ve změnách rozmístění nabídky pracovních příležitostí a služeb hraje komerční suburbanizace. Jejimi charakteristickými projevy jsou dlouhé pásy skladovacích, obchodních a výrobních areálů podél dálnic a dalších hlavních dopravních komunikací vedoucích do města. Výstavba nákupních a zábavních center, skladovacích

a logistických areálů s sebou přináší významné změny v umístění aktivit uvnitř metropolitního regionu a mění tradiční prostorové vztahy mezi městem a zázemím. Jádro města oslabuje svoje dominantní postavení z hlediska koncentrace funkcí (pracovní příležitosti, nákupy, služby) a zvyšuje se podíl tangenciálních pohybů mezi různými místy uvnitř zázemí města. Velká nákupní centra lokalizovaná v příměstské krajině bez kvalitního napojení na veřejnou dopravu odkazují zákazníky i zaměstnance na využití osobního automobilu.

☐ Chci vědět více...

PUCHER, J.: Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání.

URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M.: Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu.

🌐 Informace na www...

Statistika dopravy ČR, Ministerstvo dopravy, www.sydos.cz

Úsek dopravního inženýrství hl. m. Prahy (ÚDI), www.udipraha.cz

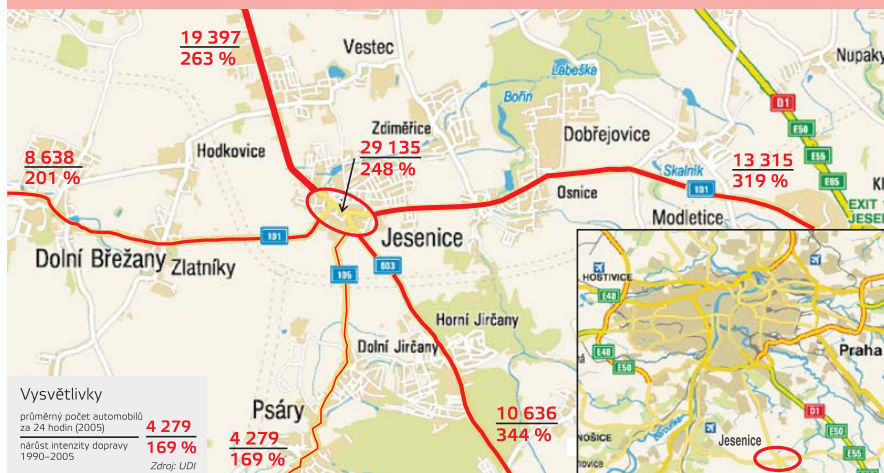
Automobilová doprava

Jednou z viditelných změn v zázemí velkých českých měst je dramatický nárůst intenzity osobní automobilové dopravy, který je spojován s přílivem nových obyvatel a aktivit. Mezi lety 1990 a 2006 se v České republice zvýšil počet osobních automobilů o 67 %. V roce 2006 tak na 1 000 obyvatel České republiky připadalo 398 automobilů. Ve velkých městech byl nárůst počtu automobilů ještě vyšší. Například v Praze vzrostl počet osobních vozů o 80 % a na 1 000 obyvatel v roce 2006 připadlo 550 automobilů. V případě nových rezidentů přicházejících do zázemí měst je možné předpokládat ještě vyšší stupeň automobilizace. Každá domácnost zpravidla disponuje **dvěma osobními automobily**, aby oba dospělí členové měli možnost využívat automobil nezávisle na sobě.

Podobně jako vzrostl počet osobních automobilů, vzrostla také intenzita osobní automobilové dopravy. K **nárůstu intenzity automobilové dopravy** dochází zejména na **hranicích velkých českých měst**. Například na hranicích Prahy se mezi lety 1990 a 2005 zvýšila o 226 %, na hranicích Brna o 174 %. Situace v jihovýchodním zázemí Prahy ukazuje, že na některých dopravních komunikacích v oblastech rozsáhlé nové komerční a rezidenční výstavby je nárůst intenzity dopravy ještě vyšší.

Každodenní život obyvatel suburbánních obcí je převážně orientován na jádrové město (☞ *Každodenní život v suburbii*). Ve městě je soustředěna nejen práce, ale také další aktivity, jako jsou nákupy, služby a zábava. Zřetelná dominance osobního automobilu je

Dopravní situace v jihovýchodním zázemí Prahy dokumentuje extrémní nárůst automobilové dopravy. Vedle tranzitní nákladní dopravy je nárůst způsoben zejména lokalizací obchodů a zábavy a extenzivní výstavbou rodinných i bytových domů. Čárkované je v mapě naznačen Pražský okruh, který do regionu zřejmě přivede ještě větší počet automobilů. Zdroj dat: Sčítání dopravy 2005, ÚDI.

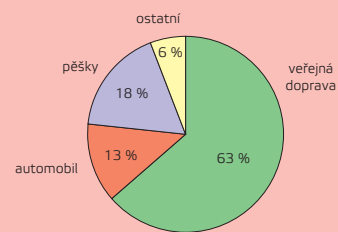


Růst intenzity automobilové dopravy mezi lety 1990 a 2005

	Praha	Brno	Ostrava	Plzeň	Česko
Na hranicích města	+ 226 %	+ 174 %	+ 124 %	+ 115 %	—
Na celé síti	+ 173 %	+ 117 %	+ 120 %	+ 80 %	+ 83 %

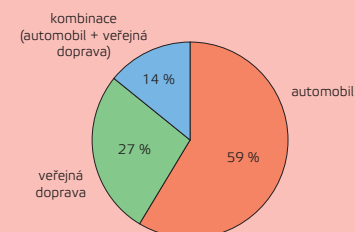
Zdroj: Ročenka dopravy velkých měst, ÚDI, www.udipraha.cz.

Využitý dopravní prostředek při cestě do zaměstnání – Praha



Zdroj: Analýza ROPID, SLDB 2001.

Využitý dopravní prostředek při cestě do zaměstnání – suburbia v JV zázemí Prahy



Zdroj: Vlastní šetření, 2005.

důsledkem jak objektivních překážek v každodenním životě obyvatel (větší vzdálenost místa bydliště od místa pracoviště), tak omezené nabídky veřejné dopravy. Důležitou roli hraje také životní styl nových obyvatel.

Tradiční denní režim s pravidelným odchodem do zaměstnání a příchodem domů již není obvyklý. Pracovní doba je stále variabilnější, stejně jako každodenní pohyb do zaměstnání a za službami. Na proměňující se dopravní nároky není schopna veřejná doprava dostatečným způsobem reagovat, což je jeden z dalších důvodů vysokého stupně využití osobního automobilu. Noví obyvatelé suburbii proto většinou preferují větší komfort a nezávislost osobního automobilu. Jen menší část z nich je ochotna a schopna dojíždět do zaměstnání bez jeho použití (☞ *Veřejná doprava*).

Současná intenzita automobilové dopravy v zázemí některých českých měst mnohonásobně překračuje kapacitu dopravních komunikací, které spojují obce v zázemí s jádrem městského regionu. Vedení komunikace středem stávající zástavby zhoršuje kvalitu života obyvatel bydlících v blízkosti těchto komunikací a snižuje bezpečnost pohybu pěších. **Negativní důsledky** intenzivní automobilové dopravy lze shrnout do následujících bodů:

- hluk a znečištění okolí přetížených komunikací, jejichž charakter ani okolí není přizpůsobené tak intenzivní dopravě,
- omezení a ohrožení pohybu pěších při přecházení či cestě podél přetížených dopravních komunikací,
- časté dopravní zácpy a časové ztráty,
- zvýšení počtu dopravních nehod a s tím spojené zranění osob a poškození majetku.

Vlevo: Automobil jako nezbytná součást každodenního života – Kuřim v zázemí Brna.

Vpravo: Pravidelná ranní dopravní zácpa v obci Jesenice v jihovýchodním zázemí Prahy. Foto: J. Novák.



Veřejná doprava

Ve 20. a 30. letech 20. století hrála v prostorovém rozvoji českých měst **důležitou roli železnice**, která umožnila lidem každodenní dojíždění do zaměstnání i z relativně vzdálenějších obcí za hranicemi města. Proto i nejstarší tradiční suburbia nalezneme podél železničních tratí (např. Černošice na trati Praha – Beroun nebo Bílovice na trati Brno – Blansko). Masové rozšíření automobilu vyjadřovalo technický pokrok a ekonomickou prosperitu poválečného období. Automobil se stal symbolem osobního bohatství, nezávislého životního stylu a především svobody pohybu. Zejména při rozvoji suburbanizace v USA sehrály automobil a masivní investice do dopravní infrastruktury jednu z rozhodujících rolí.

Prostorově rozptýlenou výstavbu v zázemí měst spojenou s každodenním dojížděním do zaměstnání do jádrového města lze jen velmi těžko obsloužit veřejnou dopravou. Jedním z nejvýznamnějších důsledků suburbanizace je pak nárůst intenzity automobilové dopravy (☞ *Automobilová doprava*). Všudypřítomné dopravní zácpy dnes představují významný limit dalšího rozvoje největších městských regionů. Reakcí na neudržitelnou dopravní situaci jsou snahy veřejných institucí omezit osobní automobilovou dopravu ve městech a rozvíjet různé formy veřejné dopravy.

Pro zlepšení dopravní situace ve městech jsou využívány v zásadě dva typy nástrojů, které se vzájemně doplňují. První z nich se zaměřuje na omezení automobilové dopravy formou restrikce, druhý se soustředí na samotný rozvoj veřejné dopravy tak, aby přilákala nové uživatele z řad automobilistů.

Restriktivní opatření proti individuální automobilové dopravě v sobě zahrnují zejména omezení nebo zpoplatnění vjezdu do určitých částí města a omezení možností parkování v cílových oblastech automobilistů (zejména městské centrum). Dalším restriktivním opatřením je omezení automobilů ve prospěch veřejné dopravy, např. pomocí vyhrazených pruhů pro autobusy či přednosti veřejné dopravy na světelných křižovatkách.

Mezi hlavní opatření směřující k **rozvoji veřejné dopravy** patří: integrace regionálních dopravců do systému městské a příměstské dopravy, zlepšení komfortu a spolehlivosti dopravních spojů mezi zázemím a jádrovým městem, výstavba záchytných parkovišť u dopravních terminálů na okrajích měst, které umožňují kombinovat osobní automobil s veřejnou dopravou (parkoviště typu Park&Ride), nebo výstavba úložišť jízdních kol a motocyklů u vlakových zastávek.

Některá další opatření, jež řeší problémy přetížených komunikací zvýšením jejich ka-



Autobusy stojící ve stejné koloně s osobními automobily, podobně jako nespolehlivé vlakové spoje, nejsou pro obyvatele suburbii příliš lákavou alternativou. Foto: J. Novák.

pacity nebo výstavbou nových alternativ, mohou naopak vést k ještě většímu zatížení celého území automobilovou dopravou. V této souvislosti se mluví o **problému indukované dopravy**. Čím větší jsou příležitosti pro využití automobilové dopravy (nové dopravní komunikace, zvětšování kapacity stávajících), tím více je tento druh dopravy využíván.

V zájmu omezení budoucích negativních důsledků nadměrné automobilové dopravy je proto žádoucí při rozhodování o nové rezidenční výstavbě podporovat koncentrovanější formu, která se soustředí v oblastech dobře obslužených veřejnou dopravou (např. železniční tratě atd.).

V případech již existujících zástavby se uplatňuje celá řada různých opatření, jak jsme stručně nastíhli výše. Zároveň je však nutné

podotknout, že neexistuje žádný univerzálně využitelný postup. Vždy záleží na specifické situaci jednotlivých obcí, na kvalitě a možnostech rozvoje veřejné dopravy, přírodních podmínkách, ochotě ke spolupráci mezi zainteresovanými obcemi a dalšími institucemi, finanční náročnosti připravovaných opatření a dalších faktorech.

☎ Chci vědět více...

KURFÜRST, P.: Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky.

PUCHER, J.: Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání.

🌐 Informace na www:

Choose Another Way, Scottish Government, www.chooseanotherway.com

Příměstské železnice představují obrovský potenciál pro rozvoj veřejné dopravy, nicméně vyžadují zlepšení kultury cestování a časové spolehlivosti jednotlivých spojů. Příkladem proměny prostředí stanice je zastávka Praha-Kolovraty (vlevo leden 2007, vpravo květen 2008). Foto: M. Oufedníček (vlevo), J. Novák (vpravo).



Vlevo: Mediální kampaň podporující efektivnější způsoby dopravy do zaměstnání ve skotském Glasgow.

Vpravo: Atraktivnější podoba zastávek s nabídkou laviček a drobných služeb je velmi důležitá.

Foto: M. Oufedníček (vlevo), J. Novák (vpravo).

