

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL SUBURBIÍ – PŘÍPADOVÁ STUDIE JESENICE

ONDŘEJ PERGL, JAKUB NOVÁK

Suburbanizace je proces, který dynamicky přetváří krajinu v zázemí velkých měst. Probíhající změny mají jak pozitivní tak i negativní vliv na fyzické a sociální prostředí suburbánních oblastí (Ouředníček a Temelová, 2008). Jedním z významných negativních dopadů suburbanizace je velmi silný nárůst intenzity osobní automobilové dopravy (Volaufová a kol., 2007) způsobený každodenní dojížděnkou ze zázemí do jádrového města (Novák 2008). Mezi suburbanizací a individuální automobilovou dopravou existuje oboustranný vztah. Na jednu stranu byl automobil důležitým faktorem umožňujícím prostorové rozpínání měst (Pucher 2002). Na druhou stranu jsme v důsledku rozvoje suburbánního bydlení svědky přetížení dopravních komunikací a dalších negativních environmentálních a ekonomických důsledků spojených s nárůstem intenzit osobní automobilové dopravy. Kvůli nízké hustotě zástavby lze suburbia jen obtížně obsloužit veřejnou hromadnou dopravou (Hnilička 2005). Pro potřeby osobní dopravy se v oblastech rozvolněné rezidenční zástavby automobil stává nutností. Mezi dalšími důvody preference automobilu oproti veřejné dopravě uvádí Novák (2008) větší vzdálenost místa bydliště od místa pracoviště, odlišný životní styl nových rezidentů a jejich nepravidelný denní režim spojený s proměnlivou pracovní dobou a dalšími aktivitami, jež jsou realizovány v kompaktním městě (sport, zábava, nákupy, služby).

Hlavním cílem prezentované případové studie je analýza každodenního dopravního chování obyvatel na příkladu obce Jesenice u Prahy. Hlubší poznání dopravního chování obyvatel poskytuje důležité informace při řešení otázek komu, kdy a jak přizpůsobit veřejnou dopravu. Pozornost příspěvku se soustředí zejména na tyto klíčové otázky:

- (1) Jaké je dopravní chování nových rezidentů?
- (2) Liší se dopravní chování obyvatel z hlediska jejich profese, pohlaví, fáze životního cyklu či typu nového bydlení?
- (3) Proč residenti využívají častěji individuální dopravu?

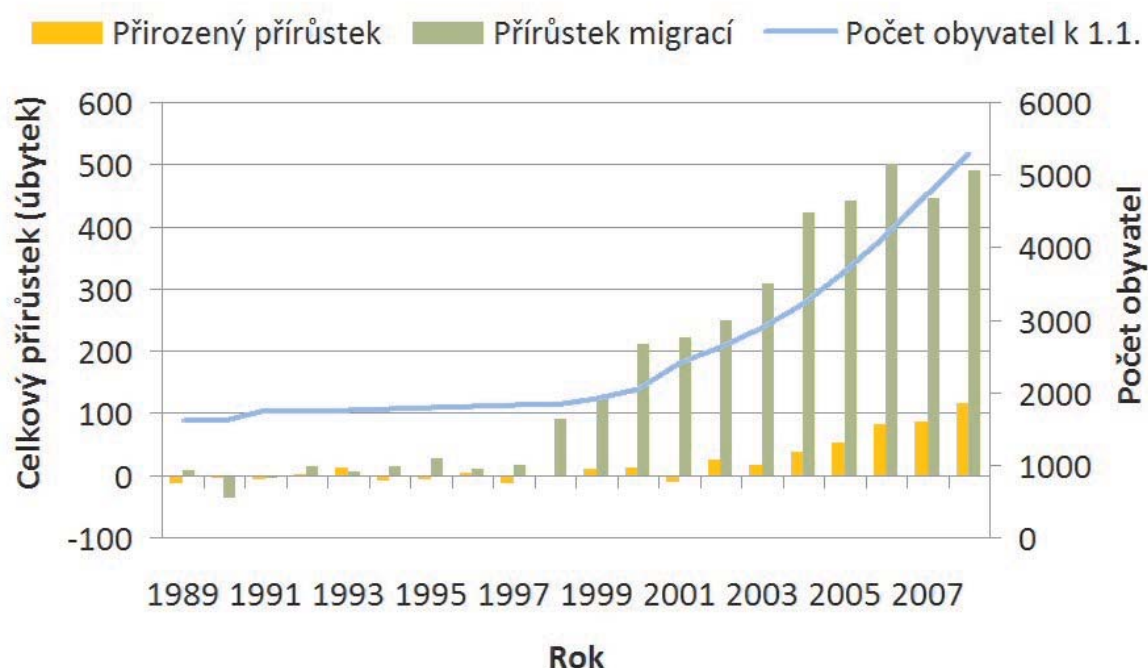
Jesenice, ležící v JV zázemí Prahy, je typickým příkladem dynamicky se rozvíjející suburbánní obce.

Vedle velmi intenzivní nové rezidenční výstavby a přílivu nových obyvatel je okolí Jesenice typické chronicky špatnou dopravní situací. Z těchto důvodů byla obec vybrána pro případovou studii.

Úvodní část textu je věnována základním charakteristikám Jesenice a jejímu populačnímu vývoji. Druhá část příspěvku se zabývá popisem aktuální dopravní situace v obci a jejím okolí. Klíčovou část studie představuje analýza dopravního chování nových rezidentů žijících v Jesenici založená na výsledcích dotazníkového šetření.

V Česku se proces suburbanizace opětovně rozvíjí od druhé poloviny 90. let 20. století (Ouředníček 2008). Od té doby dochází k rychlému nárůstu počtu obyvatel také v Jesenici (obr. 1). Na celkovém přírůstku se v počátečním období podílí zejména kladné migrační saldo. Příliv nových rezidentů do Jesenice je možné rozdělit do dvou vln. V první vlně, přibližně do roku 2003, se jednalo o migraci spíše menšího rozsahu. Tvořili ji převážně lidé disponující dostatkem finančních prostředků, kteří si stavěli rodinné domy. Pro toto období jsou charakteristické domy s nefunkčními a kýčovitými prvky, tzv. podnikatelské baroko. Ve druhé, silnější vlně se do Jesenice stěhují obyvatelé využívající nově dostupných finančních nástrojů státní bytové politiky (Perlín 2002). Realizují se spíše větší projekty stavebních firem, nejen rodinných, ale i řadových a bytových domů (Ouředníček a Posová, 2006). To vše se promítá i do struktury migrantů. Bydlení v zázemí Prahy je finančně dostupnější pro širší skupinu obyvatel. Mladé rodiny ho využívají jako alternativu dražšího bydlení v lepších lokalitách v rámci kompaktního města. Přibližně od roku 2004 se postupně začíná projevovat mladší struktura nově přistěhovalých i ve zvýšení počtu narozených dětí. V Jesenici tak začíná docházet k přírůstku obyvatel také přirozenou měnou, jejíž podíl na celkovém populačním přírůstku se zvýšil na 10,6 % (průměr za období 2001-2008). Na počátku roku 2009 žilo v Jesenici 5 895 obyvatel (ČSÚ 2009). Ve srovnání s rokem 1990 se počet obyvatel zvýšil o více než 370 %.

Obr. 1 – Vývoj počtu a přírůstku obyvatel v Jesenici v letech 1989-2008



Zdroj: ČSÚ, Databáze demografických údajů za obce ČR, 2009

Současná dopravní situace v Jesenici

V Jesenici se sbíhá několik významnějších dopravních komunikací, jež vytvářejí jakési hrdlo svádějící do Prahy vozidla z širšího zázemí. Samotnou obcí projíždí denně téměř 30 tisíc automobilů. Počet automobilů a nárůst intenzity dopravy za období 1990-2005 na silnicích v okolí Jesenice ilustruje obrázek 2. Intenzivnější provoz je důsledek suburbánního rozvoje i v dalších obcích v jihovýchodní části pražského metropolitního regionu, např. Jirčany, Kamenice či Psáry. Významnou roli hraje silnice č. II/101 prozatím nahrazující nedokončený vnější okruh Prahy. Neméně významná je i komunikace č. II/603, tzv. stará benešovská, po které projíždějí automobily i z ostatních suburbánních obcí směrem do Prahy a naopak.

Obr. 2: Intenzita dopravy v Jesenici a jejím okolí.



Zdroj: ÚDI, Novák (2008).

Z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury nezaznamenalo okolí Jesenice v uplynulých 15 letech žádnou významnější změnu. V současnosti je situace odlišná. Před dokončením je pražský okruh a stále se projednává problematický projekt dálnice D3. Hlavní možností, jak alespoň z části omezit individuální automobilovou dopravu, je rozvoj a zkvalitnění příměstské veřejné dopravy. Z tohoto hlediska je v Jesenici největším nedostatkem absence železniční dopravy či jiného typu velkokapacitní veřejné dopravy. Obec obsluhuje několik autobusových linek. Počet spojů je dostatečný. Jejich spolehlivost a dodržování jízdního řádu je však omezena kritickou dopravní situací na silnicích v Jesenici a okolí. Převážná většina rezidentů raději absolvuje své cesty osobním automobilem. Vlivem pravidelných denních cyklů dochází k přetížení dopravních komunikací, a to jak v zázemí, tak uvnitř centrálního města (Novák 2004). Důsledkem jsou časté dopravní zácpy, nepřiměřené hlukové a prachové zatížení okolí dopravních komunikací či dopravní nehody (Novák 2008). Možností, jak zmírnit stávající neuspokojivou situaci, je zvýšení podílu obyvatel využívajících hromadnou dopravu. K tomu může přispět zejména její zkvalitnění, například díky plánovanému projektu metrobuse s navazujícím přestupem na budoucí linku metra D.

Dotazníkové šetření

Potřebné informace o dopravním chování nových rezidentů byly získány pomocí dotazníkového šetření. Respondenti zaznamenávali své dopravní chování do schémat denních pohybů. Účelem schematického záznamu denních pohybů bylo získat informace o všech cestách, které respondenti během dvou pracovních dnů absolvují. Pomocí dopravních schémat a důvodů využívání zvoleného dopravního prostředku bylo možno odhalit nároky cestujících na dopravu. Schéma bylo doplněno o dotazník zjišťující socioekonomické znaky respondenta.

Jedna z výzkumných otázek sleduje rozdíly v dopravním chování mezi obyvateli různého typu nového bydlení. Proto dotazníkové šetření probíhalo ve třech vytipovaných lokalitách s rodinnými, řadovými a bytovými domy (obr. 3). V jednotlivých lokalitách byly dotazníky předávány osobně metodou náhodného výběru. Zachování náhodnosti zajistil hod mincí před každým domem, který určoval, zda bude respondent osloven či nikoli. Jen ve třech případech došlo při oslovení k přímému odmítnutí dotazníku. Bylo tomu tak z důvodu nedostatku času nebo obavy ze zneužití poměrně citlivých údajů o přítomnosti v místě bydliště. Vyplněná schémata a dotazníky poskytl 78 respondentů, jejichž strukturu zachycuje tabulka 1.

Obr. 3 - Lokality realizace výběrového šetření



Zdroj: Google Maps, vlastní úprava

Tab. 1 – Počet respondentů podle typu bydlení

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

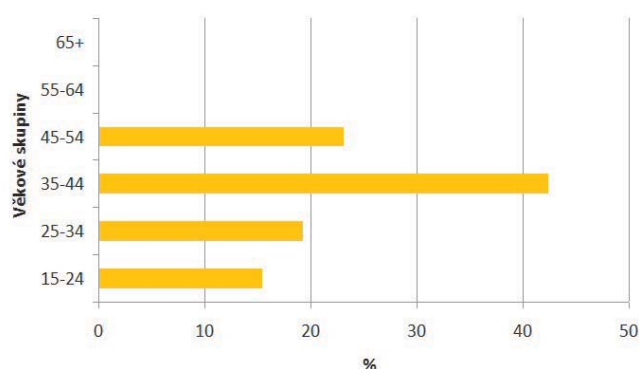
Zdroj: Vlastní šetření

Tři rezidenční lokality – tři skupiny nových rezidentů

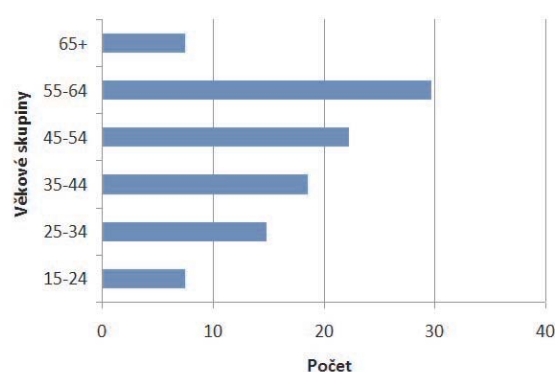
Nově příchozí obyvatelé suburbií se liší od struktury původních obyvatel věkem, dosaženým vzděláním či ekonomickou aktivitou (Puldrová a Novák, 2008). Z hlediska sociálního složení jsou však i mezi novými rezidenty patrné rozdíly, které z velké části souvisí s odlišným obdobím přistěhování a také typem bydlení.

Věková struktura obyvatel jednotlivých typů nového bydlení se vzájemně výrazně liší (viz obr. 4, 5 a 6). Na počátku suburbánního procesu, kdy převažovala individuální výstavba, do Jesenice přicházeli relativně movití rezidenti ve středním věku.

Obr. 4 a 5 – Věková struktura respondentů v rodinných (vlevo) a řadových domech (vpravo)

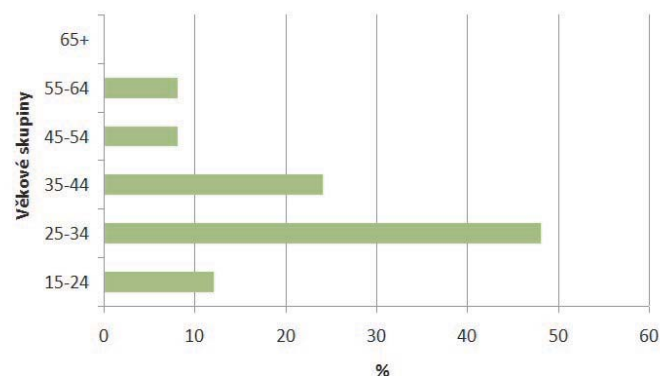


Zdroj: Vlastní šetření, n=27



Zdroj: Vlastní šetření, n=26

Obr. 6 – Věková struktura respondentů v bytových domech



Zdroj: Vlastní šetření, n=25

Dnes tvoří nejsilnější věkovou skupinu obyvatel rodinných domů, vybudovaných v první vlně imigrace, lidé ve věku 55-64 let. Často se jedná o domácnosti s odrostlými dětmi, které již s rodiči nebydlí. Respondenty bydlící v rodinných domech, stejně jako v ostatních typech bydlení, tvoří ze 70-80 % pracující. Osoby v domácnosti jsou v rodinných domech zastoupeny obyvateli pobírajícími důchod, ženami na mateřské dovolené, i ženami v domácnosti, tzv. zelenými vdovami.

Součástí druhé vlny přistěhování byly developerské projekty řadových domů. Jejich obyvatelé se do Jesenice přistěhovali v průměru před necelými pěti lety. Téměř z poloviny se jedná o osoby ve středním věku 35-44 let. Vyšší podíl vysokoškolsky vzdělaných odpovídá počtu vedoucích pracovníků, kteří tvoří 35 % ekonomicky aktivních respondentů v této lokalitě. V řadových domech bydlí také největší podíl studujících, naopak je zde nejmenší zastoupení osob v domácnosti.

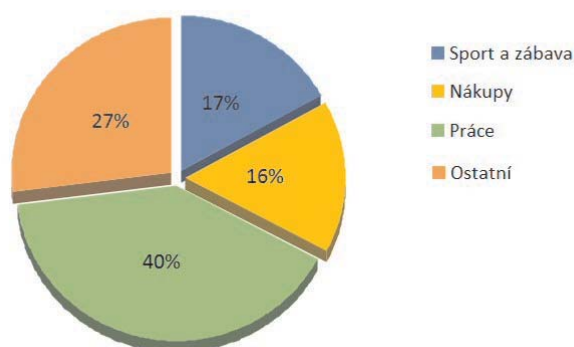
Nejmladší skupinu respondentů představují lidé žijící v bytových domech, které byly dokončeny na konci roku 2007 a během roku 2008. Žijí zde především mladé páry, ať už s dítětem, nebo bez něj, využívající nabídky levnějšího bydlení v zázemí Prahy. Oproti rezidentům rodinných domů tvoří skupinu osob v domácnosti z převážné části ženy na mateřské dovolené.

Dopravní chování

Ve schématech denních pohybů bylo zaznamenáno celkem 620 realizovaných cest. Noví rezidenti Jesenice jsou velmi aktivní. Z výsledků vyplývá, že absolvují v průměru pět cest za den a jen nepatrná část respondentů v některý z uvedených dnů neopustila svůj domov. Každodenní dojíždění do práce, několik cest za sportem, zábavou či službami a návštěvy příbuzných či známých, to vše představuje souhrn nejčastějších přesunů obyvatel Jesenice během jednoho týdne.

Podle očekávání byla nejčastějším důvodem cesty dojíždka do zaměstnání (obr. 7). Pravidelné přesuny do zaměstnání a zpět reprezentují 40 % všech uskutečněných cest. Druhou nejčastější kategorií důvodů cesty je s 27 % široká kategorie „Ostatní“. V poměrně pestré směsici důvodů a cílů přesunů zaujímá významné postavení cesta na oběd. Zpravidla pěší cesty na oběd představují téměř 8 % všech realizovaných přesunů. Zbývající dvě kategorie důvodů „Sport a zábava“ a „Nákupy“ jsou co do počtu vyrovnané a představují 17 %, resp. 16 % celkového počtu vykonaných pohybů.

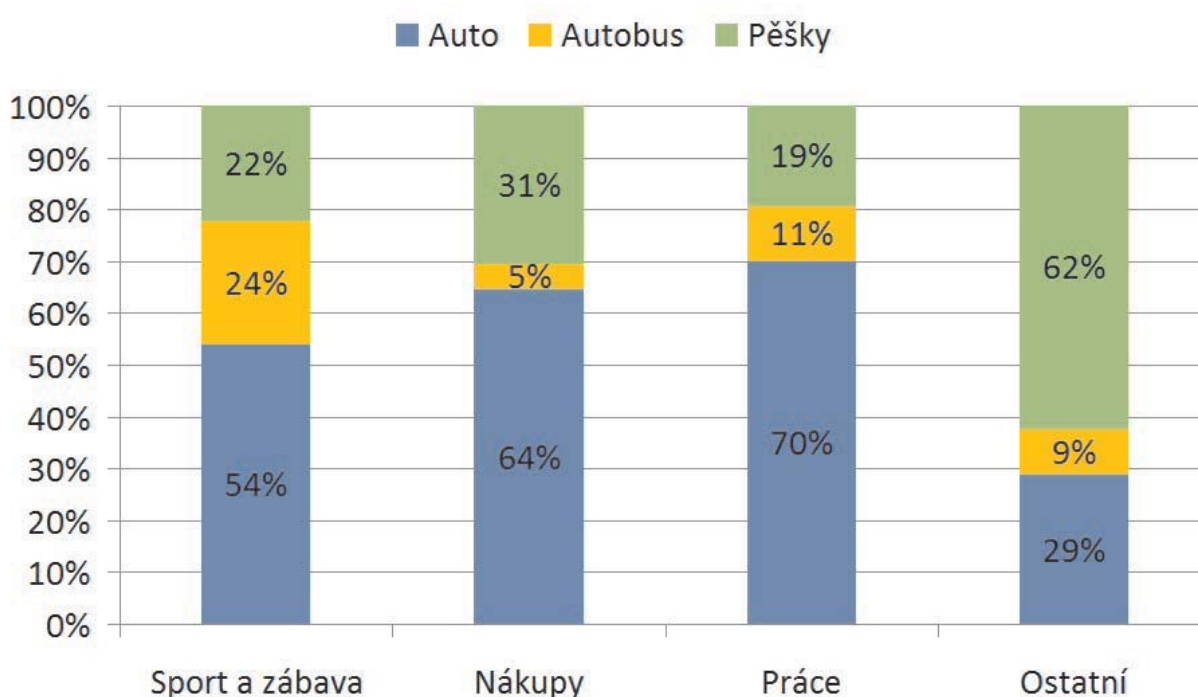
Obr. 7 – Důvody realizovaných cest



Zdroj: Vlastní šetření

Z hlediska volby dopravního prostředku ve všech kategoriích cest podle důvodu mimo „Ostatní“ dominuje osobní automobil (obr. 8). Vysoký podíl pěších cest v kategorii „Ostatní“ koresponduje s již zmiňovanými cestami na oběd. Chůze je využívána také při procházkách s malými dětmi, které jsou někdy spojené s další činností, např. menším nákupem. Naopak automobil je nejčastěji využíván při cestách souvisejících s prací (70 %). Cesty za nákupy je možné rozdělit do dvou skupin. První z nich tvoří cesty za drobnými nákupy v místě bydliště či pracoviště, které jsou často realizovány pěšky. Druhou skupinu tvoří větší nákupy v hyper- a supermarketech, při kterých je převážně využíván osobní automobil. Veřejná doprava je za účelem nákupu využívána ve velmi omezené míře. Naopak největší význam má veřejná doprava v případě cest za sportem a zábavou, kdy se jedná o téměř jednu čtvrtinu takových cest.

Obr. 8 – Podíl cest dle důvodu a zvoleného dopravního prostředku



Zdroj: Vlastní šetření

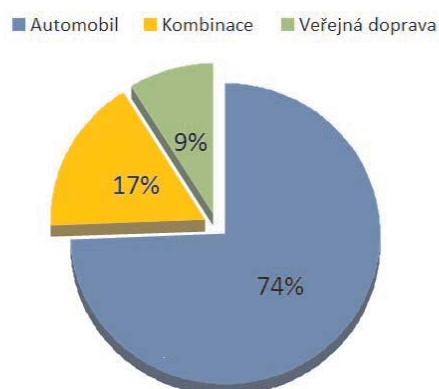
Cesta do zaměstnání

Cesta do zaměstnání je nejdůležitějším druhem každodenních pohybů a představuje největší část realizovaných cest (viz obr. 7). Při posledním censu vyjíždělo denně do zaměstnání mimo Jesenici 80 % ekonomicky aktivních obyvatel obce. Přímo do Prahy pak dojíždělo za prací 60 % ekonomicky aktivních obyvatel obce (ČSÚ 2005). V případě nových obyvatel dojíždí do Prahy podle výsledků výběrového šetření dokonce 90 % rezidentů. Ranní cesta do práce je důležitým faktorem špatné dopravní situace. Její realizace je koncentrována do poměrně krátkého časového intervalu, kdy počet automobilů na dopravních komunikacích výrazně převyšuje jejich kapacitu. Mezi sedmou a osmou hodinou ranní se snaží včas přepravit do zaměstnání 53 % nových obyvatel Jesenice.

Téměř tři čtvrtiny nových residentů využívá při cestě do zaměstnání automobil (obr. 9). Typickým uživatelem automobilu je pracovně vytížený muž ve věku 35-54 let. Výsledky šetření ukazují, že muži využívají automobil častěji než ženy, a to v poměru 7 ku 3. Relativně rozšířenou formou dojížděky do zaměstnání je kombinace automobilu s veřejnou dopravou. Respondent kombinující individuální a veřejnou dopravu by mohl být popsán následovně; zaměstnanec ve věku mezi 25 a 44 lety bydlící v řadovém domě. S pravděpodobností 2:1 by to byla žena. Řada ženy totiž pro cestu do zaměstnání kombinuje spolujízdu s manželem a hromadnou dopravu.

Hromadná doprava je ve sledovaném vzorku nejméně využívaným dopravním prostředkem při dojíždění do zaměstnání. Jen desetina pracujících respondentů je ochotna při cestě do Prahy využít autobusových linek. Respondenti využívající veřejnou dopravu během dne absolvují méně cest, než je tomu v případě „automobilistů“. Počet cest u této skupiny cestujících v průměru jen mírně překročí tři cesty za den. Uživatelé hromadné dopravy jsou především ženy z bytových domů. Nabídka veřejné dopravy neoslovila respondenty ve věku mezi 45 a 54 lety a obyvatele starší 65 let. Na cestě z práce se respondenti rozdělí na dvě skupiny. Tři čtvrtiny z nich využívají opět hromadné dopravy na cestě domů. Zbývající čtvrtina absolvuje spolujízdu automobilem se svým partnerem.

Obr. 7 – Důvody realizovaných cest

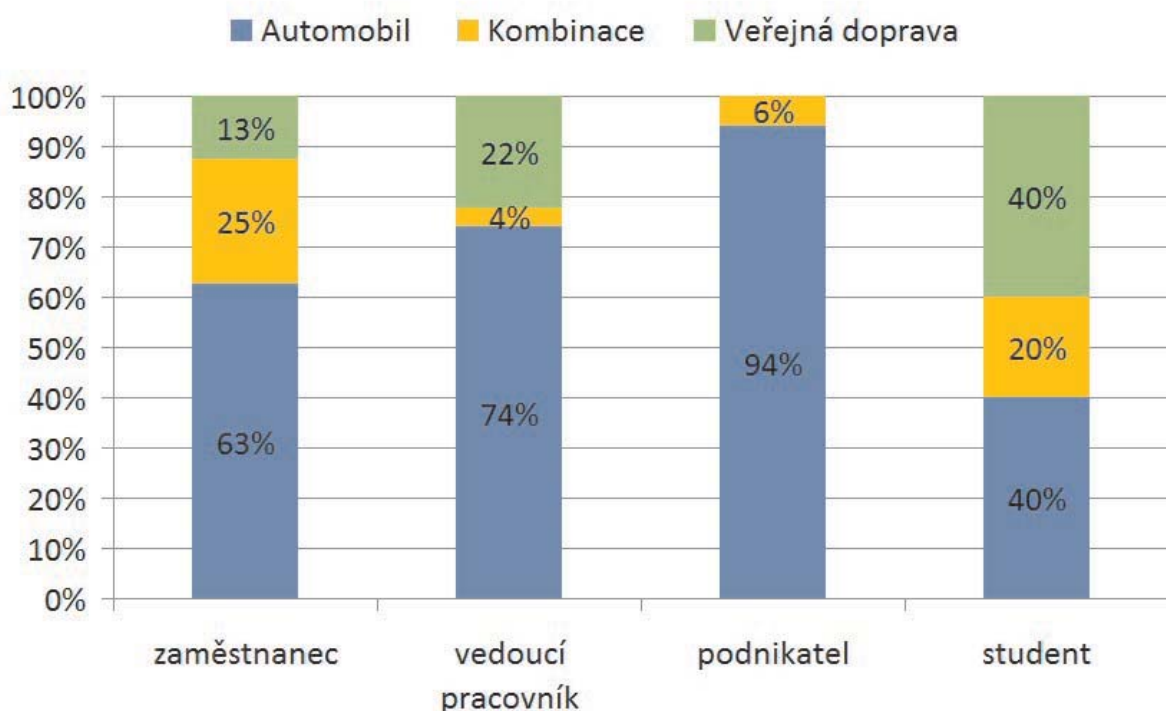


Zdroj: Vlastní šetření

Dopravní chování nových obyvatel při cestě do zaměstnání vykazuje určité rozdíly s ohledem na pracovní pozici, věk, pohlaví a také typ nového bydlení. Významné souvislosti mezi dopravním chováním, druhem ekonomické aktivity a pracovní pozicí dokumentuje obrázek 10. Ve všech kategoriích ekonomicky aktivních převažuje osobní automobil, avšak jeho význam je odlišný. Podnikatelé využívají automobil v 94 % cest do zaměstnání. Veřejnou dopravu je využívána podnikateli pouze v 6 %, a to jen v kombinaci s osobním automobilem. Se snižující se pracovní pozicí klesá i podíl osob dojíždějících automobilem. Zatímco v případě vedoucích pracovníků se jedná o 74 %, u zaměstnanců je podíl automobilu již pouze 63 %. Více než jedna pětina vedoucích pracovníků ale využívá při cestě do zaměstnání veřejnou dopravu. V případě zaměstnanců představuje s 22 % významnou formu dojížděky do zaměstnání kombinace automobilu a veřejné dopravy. Právě do této kategorie nejčastěji spadají ženy využívající při cestě do zaměstnání spolujízdu s manželem. Specifické postavení při cestě do škol mají studenti (ve věku 15 let a více).

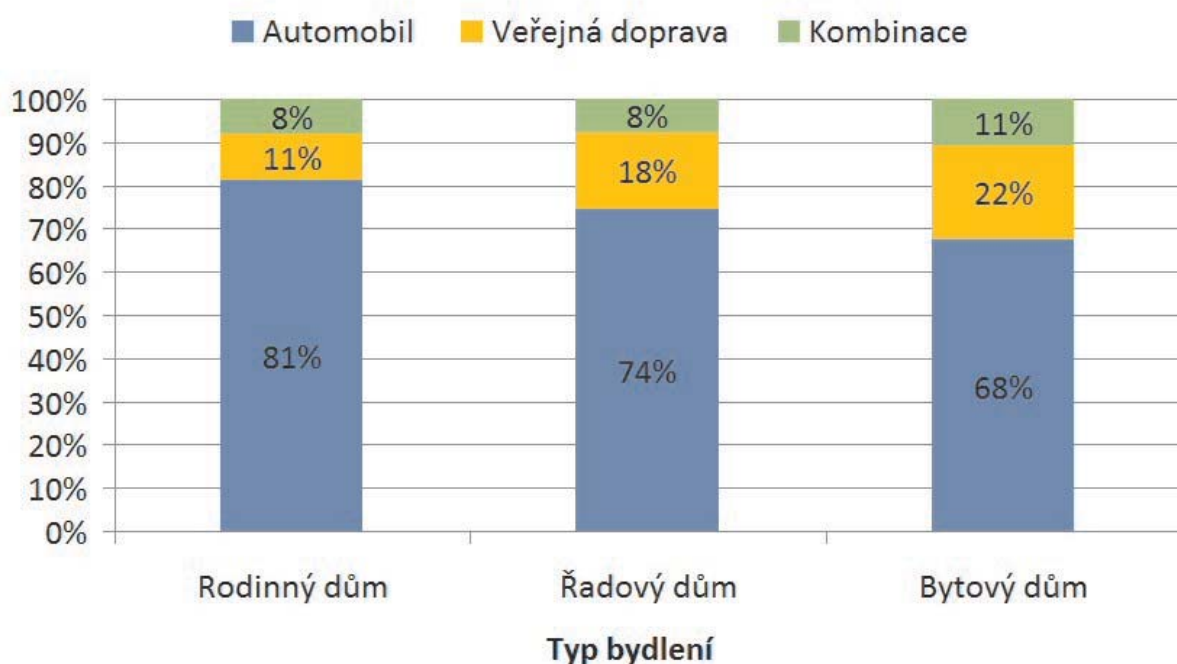
Přestože se jedná o velmi mladé lidi s omezenými vlastními příjmy, 40 % z nich využívá osobní automobil. Na druhou stranu se však také jedná o skupinu obyvatel, jež je do nejvyšší míry odkázána na veřejnou dopravu. Intenzita využití veřejné dopravy v případě studentů téměř dvojnásobně převyšuje ostatní sledované skupiny obyvatel.

Obr. 10 – Vztah pracovní pozice a typu dopravního prostředku na cestě do zaměstnání



Zdroj: Vlastní šetření

Obr. 11 – Využívání dopravního prostředku na cestě do zaměstnání dle typu bydlení



Zdroj: Vlastní šetření

Obyvatelé tří zkoumaných typů nového bydlení se v řadě ohledů liší. Demografické a sociální rozdíly se částečně promítají i do dopravního chování obyvatel jednotlivých typů nového bydlení (obr. 11). Zatímco v případě rodinných domů využívá osobní automobil při cestě do zaměstnání 81 % respondentů, v bytových domech tento podíl klesá na 68 %. Naopak obdobným způsobem stoupá využití kombinace dopravních prostředků. Zastoupení kombinované dopravy do zaměstnání je v případě bytových domů oproti rodinným domům dvojnásobné. Úroveň využití veřejné dopravy je ve všech typech bydlení relativně shodná.

Autem nebo autobusem?

Jak je z prezentovaných výsledků patrné, mezi dopravními prostředky výrazně převažuje osobní automobil. Za účelem zjištění důvodů a motivací, které vedou obyvatele suburbíí využívat v tak vysoké míře osobní automobil, bylo denní schéma pohybu respondentů doplněno otázkou zaměřenou právě na důvod volby dopravního prostředku. Strukturu odpovědí respondentů přehledně znázorňuje tabulka 2.

V případě využití veřejné dopravy hraje velkou roli omezený počet automobilů v domácnosti. Ve 36 % případů totiž respondenti využívali veřejnou dopravu právě z důvodu nemožnosti použít osobní automobil. Z velké části se jedná o ženy z domácností s jedním automobilem, jak bylo popsáno v části věnované cestě do zaměstnání. Využití veřejné dopravy je v tomto případě motivováno spíše negativními pohnutkami. Častým důvodem pro využití veřejné dopravy jsou cesty za zábavou spojené s konzumací alkoholu, které se pochopitelně soustředí převážně do večerních hodin. Podobně častým důvodem volby veřejné dopravy byla uvedena její vyšší rychlost oproti automobilu při pohybu uvnitř města. Časté přestupy a čekání na navazující spoje však mohou celkovou dobu cesty prodloužit. Právě vyšší rychlost představuje významný pozitivní motivační faktor pro využití veřejné dopravy, s jehož pomocí je možné přilákat více cestujících do veřejné dopravy. Významnou roli při využití veřejné dopravy hrají i záchytná parkoviště. Jak je zřejmé z analýzy dopravního chování, kombinovaná doprava je poměrně častou formou přepravy. Mezi nejvýznamnějšími negativy veřejné dopravy byla zmíněna nedostatečná kapacita v dopravních špičkách, nutnost mnoha přestupů, nespolehlivost spojů a také přítomnost „nepříznivých“ spolucestujících spojená se zápachem a obtěžujícím chováním.

S ohledem na mnohem častější využití osobního automobilu je absolutní počet zmíněných důvodů, stejně jako šíře jejich spektra, významně větší než v případě veřejné dopravy. Nejpočetnější skupina důvodů zahrnující více než 50 % případů by se dala shrnout pod pojem jízdní komfort. Stání v koloně v automobilu s klimatizací, s vlastní hudbou a soukromím preferuje před veřejnou dopravou značná část respondentů. Složitě uspořádání denních přesunů mezi různými prostorově rozptýlenými místy (zaměstnání, nákupy, služby, školská zařízení) vytváří vysoké nároky na variabilitu pohybu. S pomocí automobilu se mnohem lépe reaguje na náhlé změny v denním plánu či nestandardní situace. Navíc časté popojíždění na různá místa po Praze nebo do jejího zázemí je jen velmi obtížné absolvovat bez osobního automobilu. Právě variabilita pohybu a časté popojíždění jsou důvody, které s využitím automobilu obyvateli suburbíí úzce souvisí. Při nakupování se stává auto jakýmsi dalším „nákupním vozíkem“ na cestě z obchodu domů.

Podnikatelé, kteří během dne často cestují kvůli práci, používají své auto také jako kancelář, kde si vozí dokumenty a další potřebné věci k podnikání. Ženy na mateřské dovolené vidí v automobilu ideální prostředek pro bezpečnou a rychlou přepravu svých dětí do mateřských či základních škol a zájmových kroužků.

Důležité je také srovnání ceny provozu automobilu s cenou jízdného veřejné dopravy. Respondenti přiznávají vyšší náklady na provoz automobilu. Ty však nejsou tak výrazné, aby se vzdali výhod, které jim nabízí. Vývoj cen pohonných hmot se dosti liší. Zatímco ceny benzínu se od roku 1990 zvýšily 2,5krát, cena jednotlivé jízdenky v Praze 20krát. Při přímém porovnání si tak v roce 1990 bylo možno za cenu litru benzínu koupit 12 jízdenek, dnes již jen 1,3 jízdenky (Volaufová a kol., 2007). V neposlední řadě se pro některé obyvatele jízda automobilem stala zvykem, který budou jen těžko měnit.

Tab. 2 - Důvody výběru dopravního prostředku

Auto			Veřejná doprava	
	abs.	%	abs.	%
Komfort	58	52	Jedno auto	10 36
Nákupy	19	17	Alkohol	8 29
Potřeba k práci	13	12	Rychlost ve městě	8 29
Variabilita	11	10	Nevadí	2 7
Časté popojíždění	6	5		
Přeprava dětí	5	4		

Zdroj: Vlastní šetření

Závěr

Dopravní situace v zázemí Prahy již přesáhla únosnou hranici. Na nárůstu intenzity dopravy se výrazně podílí právě nově přistěhovalí obyvatelé. Vysoká úroveň jejich každodenní mobility spolu s výrazným podílem využívání individuální dopravy má za následek dynamický vývoj automobilové dopravy na silnicích v oblastech přiléhajících k Praze. Vysoký podíl dopravy automobilem v okolí Jesenice je způsoben prozatím chybějící alternativou, kterou by byla kvalitní nabídka veřejné dopravy. Velký význam pro zkvalitnění příměstské veřejné dopravy v této oblasti bude mít zprovoznění nové trasy metra a na ní navazující linka metrobuse, jejíž časový horizont je však nejasný.

Nejčastějším důvodem přesunů je dojíždka do zaměstnání, která se na všech realizovaných cestách podílí 40 %. Pro dojíždku do zaměstnání je v 74 % případů využit osobní automobil. Výběrové šetření se zaměřilo na odlišnosti mezi dopravním chováním rezidentů různých typů bydlení, kteří se od sebe liší např. rokem přistěhování (vlny imigrace), věkem, pracovní pozicí apod. Všechny skupiny obyvatel preferují osobní automobil. Na automobilu jsou závislí především podnikatelé, kteří nejedí veřejnou dopravu téměř vůbec. Naopak nabídku hromadné dopravy využívají převážně studenti, kteří nemají tak dobrý přístup k osobnímu automobilu jako jejich rodiče. Z výsledků vyplývá, že důležitou roli hraje také pohlaví. Mezi uživateli veřejné dopravy a cestujícími, kteří kombinují spolujízdu automobilem s veřejnou dopravou, je mnohem vyšší zastoupení žen.

Typ zvoleného dopravního prostředku na cestě do práce ovlivňuje dopravní chování ve zbývajících částech dne. „Automobilisté“ vykonají během dne více cest. Rutinní cesty do zaměstnání a zpět jsou v tomto případě doplněny dalšími aktivitami např. nákup nebo sportovní vyžití. Automobil je méně vhodný pro cesty za zábavou s plánovanou konzumací alkoholu. V těchto případech respondenti více jezdí autobusem. Veřejnou dopravu využívají více členové domácnosti s jedním automobilem, kde se opět jedná z větší části o ženy. Dalším zmiňovaným důvodem pro využití veřejné dopravy je její vyšší rychlost především v rámci kompaktního města. Nabízí se pak možnost kombinovat individuální a hromadnou dopravu s využitím záchytných parkovišť. Mezi hlavní důvody preference osobního automobilu lze zařadit především jízdní komfort, možnost navštívit více rozptýlených zastávek, možnost mít u sebe více potřebných věcí a lepší reakce na nestandardní situace.

Literatura

ČSÚ (2005): *Sčítání lidu, domů a bytů 2001: Základní informace o České republice, krajích, okresech a obcích.* [cit 2010-02-06] Dostupný z WWW: <<http://www.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/obce/539325?OpenDocument>>

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

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

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

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

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

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

OUŘEDNÍČEK, M., TEMELOVÁ, J. (2008): *Současná česká suburbanizace a její důsledky [online].* Veřejná správa, č. 4, příloha [cit. 2009-07-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/soucasna-ceska-suburbanizace-a-jeji-dusledky.aspx>>

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

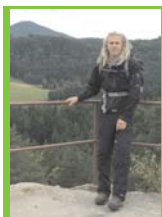
PUCHER, J. (2002): *Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání.* In: Sýkora, L. (ed.): *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky.* Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 101-121.

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

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

SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. (ed.): Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s 127-166.

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



Profil autora:

Ondřej Pergl je magisterský student oboru sociální geografie a regionální rozvoj na PŘF UK v Praze. Ve své bakalářské práci se zabýval výzkumem dopravního chování obyvatel suburbii. V tomto tématu dále pokračuje i v rámci magisterské práce.

Příspěvek je publikován v rámci elektronického informačního portálu Suburbanizace.cz [ISSN 1803-8239], který je spravován členy pracovní skupiny URRLab při katedře sociální geografie a regionálního rozvoje, Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy v Praze. Informační portál vznikl za finanční podpory Ministerstva životního prostředí ČR v rámci projektu "Suburbánní rozvoj, suburbanizace a urban sprawl v České republice: omezení negativních důsledků na životní prostředí".

