

## 2.6 Dopravní dostupnost centra Prahy

Stěhováním lidí do suburbánních obcí obvykle nebývají vztahy s jádrovým městem zcela narušeny, ale i nadále zůstávají poměrně intenzivní. Přes rozvoj pracovních a obslužných funkcí vně administrativních hranic Prahy dojíždí velká část nových suburbanitů nadále do Prahy každodenně nejen do zaměstnání, ale částečně i za dalšími službami denní i nedenní povahy. I když můžeme pozorovat zkvalitnění veřejné dopravy v některých oblastech regionu (zkrácení intervalů mezi spoji, zvýšení komfortu), převládá mezi obyvateli suburbánní zóny preference individuální dopravy. To způsobuje výrazný nárůst intenzity automobilové dopravy zejména na hranicích města a hlavních dopravních tazích (Urbánková, Ouředníček 2006; Novák 2008). Doprava tak patří k nejpalcivějším důsledkům suburbanizačního procesu. Dostupnost Prahy z obcí v jejím zázemí je proto velmi důležitým faktorem, který ovlivňuje kvalitu života.

Dopravní dostupnost představuje jedno ze zásadních hledisek při volbě místa nového bydliště. Jak diskutujeme v následujícím mapovém listu 2.7, považujeme dopravní dostupnost individuální i hromadnou dopravou za jedno z hlavních kritérií, které ovlivňují lokalizaci nové bytové výstavby v suburbánní zóně Prahy. Očekáváme, že v místech se špatnou dostupností hlavního města bude probíhat výstavba v daleko menší míře a napojenost obyvatel na jádrové město bude relativně málo intenzivní. Naopak v atraktivních lokalitách s dobrou dostupností lze i do budoucna, samozřejmě v závislosti na lokálních rozvojových politikách obcí a dostupnosti stavebních pozemků, očekávat čilý stavební ruch.

Typologie obcí podle dostupnosti do centra Prahy je založena na kombinaci hodnot tří ukazatelů, kterými jsou (i) časová dostupnost individuální automobilovou dopravou; (ii) časová dostupnost veřejnou hromadnou dopravou; a (iii) rozdíl cestovních časů mezi oběma sítěmi. Rozdělením souboru obcí na kategorie s podprůměrnými, resp. nadprůměrnými hodnotami jednotlivých ukazatelů vzniklo šest regionálních typů obcí.

	Typ	Dostupnost individuální dopravou	Dostupnost veřejnou dopravou	Rozdíl cestovních časů
Průměr za typ	A	43	74	31
	B	31	67	36
	C	26	40	13
	D	27	51	24
	E	41	50	9
	F	47	62	15
Průměr za celý soubor		35	57	22

**Tabulka 2.8:** Průměrné hodnoty jednotlivých ukazatelů (v minutách)

**Zdroj:** vlastní analýza

Hodnoty prvního ukazatele (dostupnost individuální automobilovou dopravou) byly vypočteny pomocí síťové analýzy v prostředí GIS, v níž byly za výchozí uzly považovány středy obcí a za cílový uzel stanice metra Muzeum. V analýze byly rozlišeny úseky v rámci zastavěného a nezastavěného území obce, přičemž průměrné rychlosti na jednotlivých úsecích byly stanoveny podle práce Tomáše Hudečka (Hudeček 2010).

	Typ	Dostupnost individuální dopravou	Dostupnost veřejnou dopravou	Rozdíl cestovních časů
Min - max za typ	A	36 - 65	58 - 112	22 - 63
	B	26 - 35	57 - 144	22 - 117
	C	17 - 35	24 - 55	0 - 21
	D	17 - 33	39 - 56	22 - 28
	E	35 - 60	33 - 56	0 - 19
	F	36 - 67	56 - 81	4 - 21
Min - max za celý soubor		17 - 67	24 - 144	0 - 117

**Tabulka 2.9:** Rozmezí hodnot jednotlivých ukazatelů v minutách

**Zdroj:** vlastní analýza

Informace o cestovních časech veřejné dopravy byly získány z platných jízdních řádů a byly navýšeny o dobu chůze do centra obce. Ta byla vypočtena jako čas potřebný na přejití poloměru kruhu s plochou rovnající se ploše zastavěného území obce. V případě druhého ukazatele (dostupnost veřejnou dopravou) byl za výchozí uzel zvolen střed obce a za cílový uzel stanice metra (Můstek, Muzeum) nebo železniční stanice v centru Prahy. Pro obce napojené na železnici bylo uvedeno nejkratší možné spojení na Hlavní, Masarykovo nebo Smíchovské nádraží. V případě obcí bez železniční stanice či zastávky, u nichž vyhledávání cestovního času do cílové stanice metra nasvědčovalo lepšímu spojení do některé z nádražních stanic v centru města, byl uveden cestovní čas nejkratšího nalezeného spojení. Vyhledávána byla vždy spojení v běžný pracovní den – středu 3. nebo 10. dubna 2013 – s odjezdem z výchozího uzlu od 6:00 a příjezdem do cíle do 10:00 hodin. Poslední ukazatel představuje absolutní hodnotu rozdílu hodnot předchozích dvou ukazatelů. Právě rozdíl v časové dostupnosti je jedním z klíčových faktorů při rozhodování, zda zvolit individuální nebo hromadnou dopravu.

Obce náležející do typu A se vzhledem k průměrným hodnotám dostupnosti celého souboru sledovaných obcí vyznačují horší dostupností individuální i hromadnou dopravou a nadprůměrnými rozdíly v cestovních časech. Typ tvoří obce s nejméně příznivými hodnotami všech ukazatelů. Často se jedná o obce na okraji metropolitního regionu, mimo hlavní dopravní tahy a ve vzdálenosti, v níž je nabídka příměstských linek v porovnání s bezprostředním zázemím Prahy relativně omezená. Lepší dostupnost individuální dopravou, horší dostupnost hromadnou dopravou a nadprůměrné rozdíly v cestovních časech jsou zaznamenány u obcí typu B, které většinou prostorově navazují na

typ D (viz níže). Hlavním rozdílem je výraznější prohloubení rozdílů v neprospěch veřejné dopravy.

Typ C se vyznačuje lepší dostupností individuální i hromadnou dopravou a podprůměrnými rozdíly v cestovních časech. Typ obecně charakterizovaný nejpříznivějšími hodnotami všech tří ukazatelů je tvořen obcemi v bezprostředním zázemí Prahy. Silnou provázanost s Prahou indikuje především velmi dobrá dostupnost veřejnou dopravou, která je v případě tohoto typu obcí srovnatelná s individuální dopravou, přičemž rozdíl mezi oběma typy dopravy nepřesahuje 21 minut. Obce typu D jsou charakterizovány nižším než průměrným cestovním časem potřebným k dosažení centra Prahy a nadprůměrnými rozdíly v cestovních časech. Podobně jako v případě předchozího typu i u tohoto typu obcí je charakteristická velmi dobrá dostupnost individuální i veřejnou dopravou. Navzdory tomu lze pozorovat vliv vzdálenosti, neboť dochází k nárůstu rozdílů cestovních časů mezi individuální a veřejnou dopravou (ne však tak výrazným jako u typu B). Uvedené rozdíly se pohybují v rozmezí 22 až 28 minut. Z prostorového hlediska se jedná o obce ležící podél hlavních dopravních tepen a v jejich bezprostřední blízkosti.

Horší dostupností individuální dopravou, lepší dostupností hromadnou dopravou a podprůměrnými rozdíly v cestovních časech se vyznačují obce typu E, jelikož se směrem dál od Prahy zvyšuje efekt vzdálenosti. V případě těchto obcí dochází ke snižování efektivity silniční dopravy – individuální i veřejné – a zároveň se projevují pozitiva příměstské železniční dopravy, která je v některých případech časově efektivnější než všeobecně nejrychlejší individuální automobilová doprava. Poslední vymezený typ F charakterizuje obce s horší dostupností individuální i hromadnou dopravou a podprůměrnými rozdíly v cestovních časech. Uvedený typ je tvořen obcemi na okraji metropolitního regionu. Význačné jsou velmi podobné hodnoty cestovních časů jen s malými rozdíly mezi individuální a veřejnou dopravou.

Je zřejmé, že celková dostupnost Prahy z obcí metropolitního regionu klesá s rostoucí vzdáleností obce od hlavního města a absencí hlavních silničních tahů. Zatímco velmi krátké cestovní časy automobilovou dopravou byly zjištěny z plošně poměrně rozsáhlého zázemí Prahy, stejných časů při využití veřejné dopravy bylo dosaženo pouze u několika obcí v těsném zázemí hlavního města. Cestovní časy veřejnou dopravou narůstají se vzdáleností od Prahy podstatně výrazněji, což zřejmě souvisí s charakterem veřejné (především autobusové) dopravy. Stejný spoj obsluhuje více obcí, jež nemusí vždy ležet na nejkratší spojnicí výchozího a cílového uzlu, čímž narůstá cestovní čas nutný pro spojení do vzdálenějších obcí.

Pro většinu obcí je z hlediska cestovního času výhodnější individuální automobilová doprava. V rámci typu C a E je však možné identifikovat obce, kde se jako efektivnější ukazuje veřejná doprava, především díky vlakovému spojení. Zároveň je třeba zmínit, že zkrácení cestovního času není příliš výrazné a nepřesahuje hodnotu 7 minut. Na druhou stranu je nutné upozornit na časté dopravní zácpy v Praze a na jejích hranicích, ale také

v některých suburbiích, v čase ranní a odpolední/večerní špičky a jejich možný vliv na prodloužení cestovního času při využití individuální automobilové dopravy. Námí zvolený teoretický model dostupnosti je neumožňuje kvantifikovat, avšak lze předpokládat, že skutečná časová úspora pro osoby cestující z obcí v pražském zázemí železniční dopravou může být podstatně vyšší než je výše uvedená.

Právě ušetřený čas a relativně komfortní cestování na některých železničních tratích může být důvodem pro využívání tohoto způsobu dopravy novými suburbanity i přes všeobecnou preferenci individuální automobilové dopravy (Urbánková, Ouředníček 2006). Bude tedy zajímavé sledovat, nakolik tento faktor hraje roli při rozhodování potenciálních nových obyvatel suburbií o lokalizaci nového bydliště. Veřejná doprava je obtížněji schopna vyhovět rostoucím dopravním nárokům vycházejícím z proměny časoprostorového chování dnešní společnosti (Novák 2008). Rozhodující roli při rozvoji dalších suburbánních lokalit, které nejsou vybaveny potřebnou dopravní infrastrukturou, bude podle našeho názoru hrát spíše dostupnost individuální automobilovou dopravou.

#### **Literatura:**

HUDEČEK, T. (2010): Dostupnost v Česku v období 1991-2001: vztah k dojížděcí do zaměstnání a do škol. Česká geografická společnost, Praha. 144 s.

NOVÁK, J. (2008): Suburbanizace a doprava. In Ouředníček, M. (ed): Suburbanizace.cz. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje a Urbánní a regionální laboratoř, Praha, s. 56-61.

URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. ed.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 79-95.