

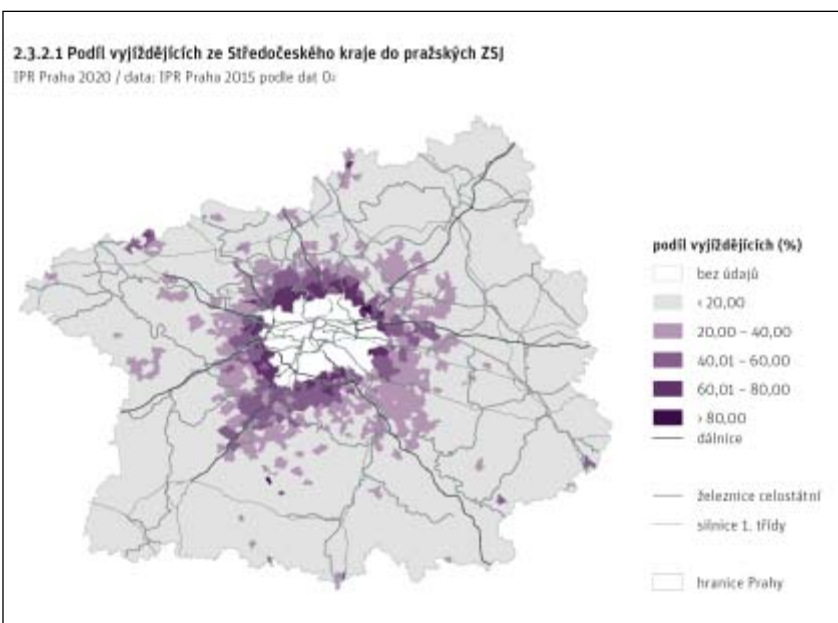
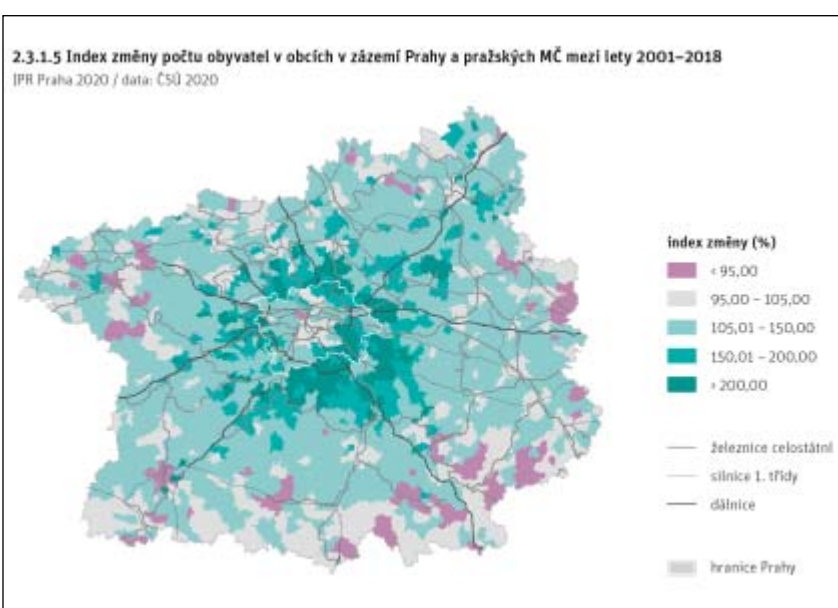
ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY HL. M. PRAHY JAKO ZRCADLO DĚJŮ V ÚZEMÍ ANEB DOPRAVA V DATECH

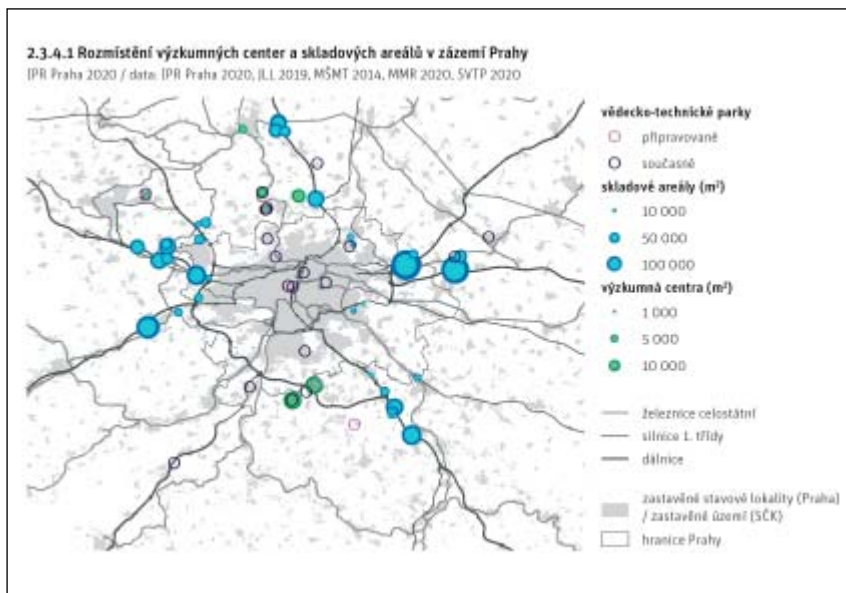
Marek Zděradíčka

Doprava, respektive mobilita je odrazem společenského vývoje včetně, resp. zejména rozvoje území. Změny v oblasti bydlení (např. cena a dostupnost bydlení), způsobu výkonu práce (na dálku), motivace používání druhů dopravy, proměna způsobu nakupování (e-shopy) a i situace v oblasti zdravotnictví, např. pandemie, se významným způsobem propisují do vzorců chování při dojíždění za prací, do škol, za službami apod. Tyto faktory v čase proměňují nároky na dopravu a s mírným odstupem bývají změny popsány a vyhodnoceny. Podstatné je uceleně posoudit vývoj území a vztahů v něm a hledat příčiny některých jevů. Skvělou platformou pro takové analýzy jsou územně analytické podklady, které předepíše stavební zákon. Pražské Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2020 byly takto široce pojaty a jsou cenným zdrojem informací nejen pro odborníky.

Naprosto zásadním způsobem ovlivňuje mobilitu územní rozvoj, resp. jakým způsobem probíhá, zda vytváří podmínky pro udržitelný rozvoj, či nikoliv. Územně analytické podklady hl. m. Prahy 2020 (ÚAP) popisují velmi široce v souvislostech proces suburbanizace v okolí Prahy včetně dopadů na chování obyvatel a tudíž mobilitu. V uplynulých letech došlo významným způsobem k rozrůstání sídel na území Středočeského kraje, přičemž vrchol tohoto období byl přibližně mezi lety 2005–2009. ÚAP graficky znázorňují změny počtu obyvatel pomocí indexu změny počtu obyvatel v obcích v zázemí Prahy a pražských městských částí mezi lety 2011–2018 (obr. 2.3.1.5).

Jen v nejbližším okolí hlavního města, tedy v bývalých okresech Praha-západ a Praha-východ, činil tento nárůst od roku 2001 přes 85 tisíc obyvatel. Ve velké míře jsou to původní obyvatelé Prahy, kteří však i nadále dojíždějí za prací a do škol do jádrového města. Významným pomocníkem pro mapování dojíždění, resp. vztahů v území jsou anonymizovaná data mobilních operátorů. Pomocí nich lze právě poměrně dobře popsat míru vyjížděky z obcí kolem Prahy, což je patrné i ze schématu „Podíl vyjíždějících ze Středočeského kraje do Prahy“ (obr. 2.3.2.1). Do Prahy tak podle dat obvykle dojíždí přes 220 tisíc lidí, což je z hlediska porovnání situace s ostatními spádovými oblastmi měst v ČR nejvíce (např. oproti Brnu jde zhruba o dvojnásobek). Přibližně ze 70 % jde o dojížděku ze Středočeského kraje, přičemž zhruba 30 % je přímo z nejbližšího okolí Prahy. Až další v pořá-





dí velikosti je dojíždka z okresu Kladno, která činí 11 %. Ze schématu je zřejmé, že vyšší podíl vyjíždky je kromě nejbližšího okolí i obcí podél významných dopravních koridorů, jako jsou páteční linky železnice či dálnice.

Vedle dojíždky do Prahy v poslední době roste i vyjíždka z Prahy, jedná se o necelých 40 tisíc. Za hranicemi Prahy došlo k tzv. komerční suburbanizaci, tedy k výstavbě maloobchodních a logistických, skladových a distribučních areálů, zejména podél významných mezinárodních

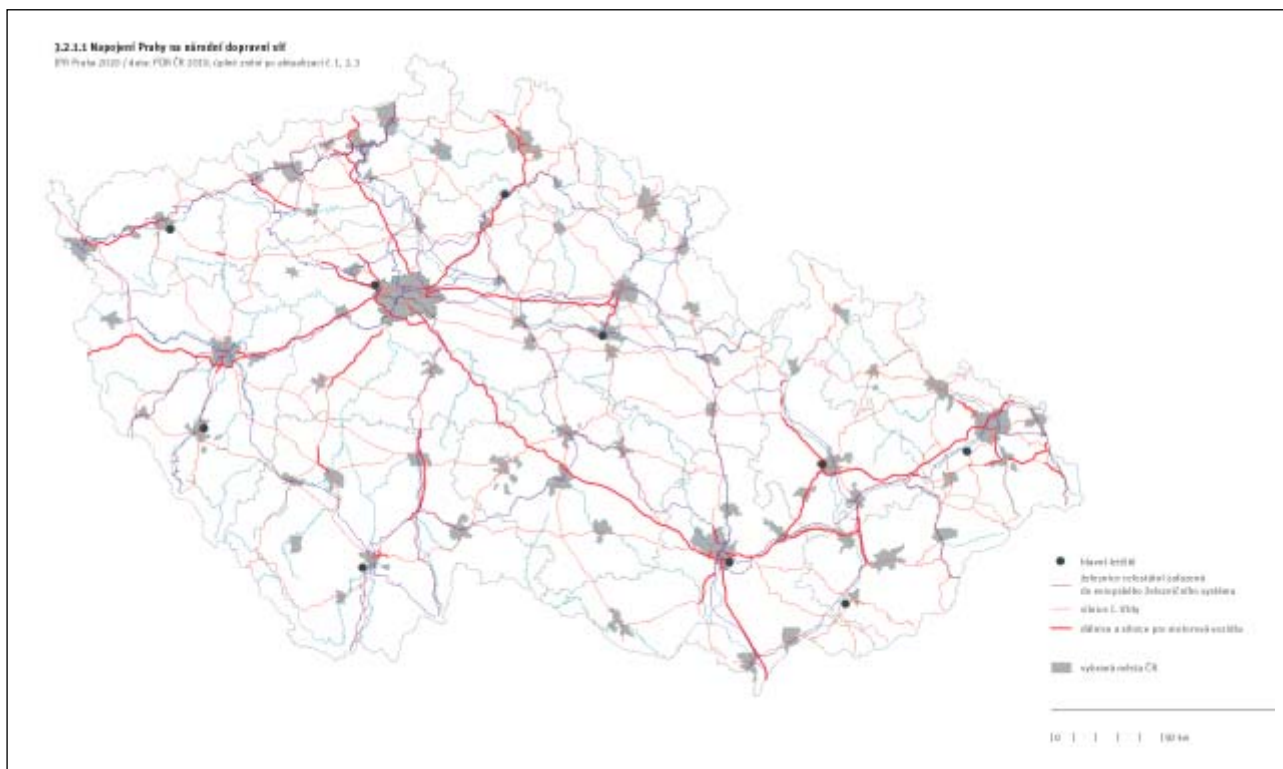
dopravních tras v podobě dálnic, které umožňují dobrou dostupnost jak ze zahraničí, tak zároveň i z Prahy. Tyto aktivity na sebe vážou i rozvoj pracovních příležitostí, a tím i dojíždění do těchto center.

Pro plánování rozvoje dopravního systému, resp. plánování udržitelného rozvoje mobility je ovšem klíčová otázka dalšího budoucího rozvoje území celého pražského metropolitního regionu. Tento region je významným i v kontextu střední Evropy a v národním kontextu jde o klí-

čovou rozvojovou oblast, což vychází i z politiky územního rozvoje.

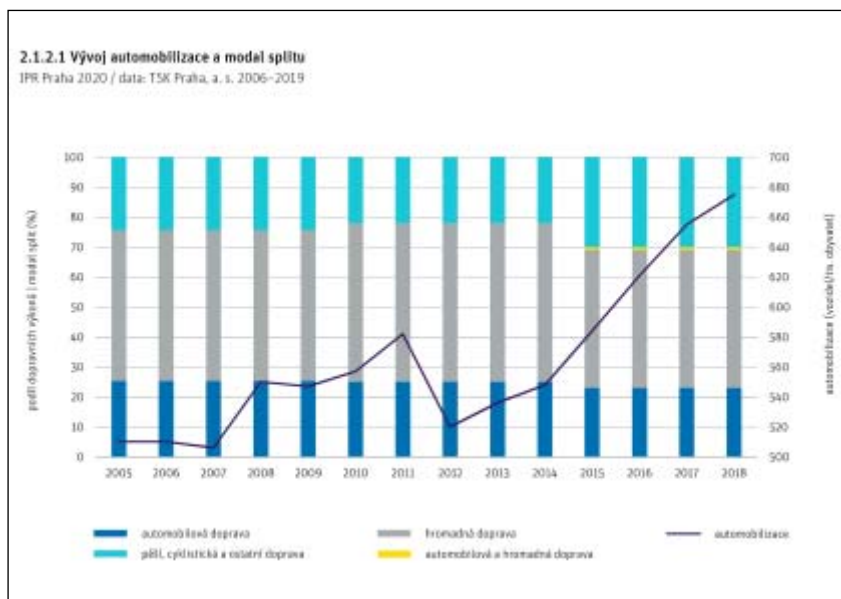
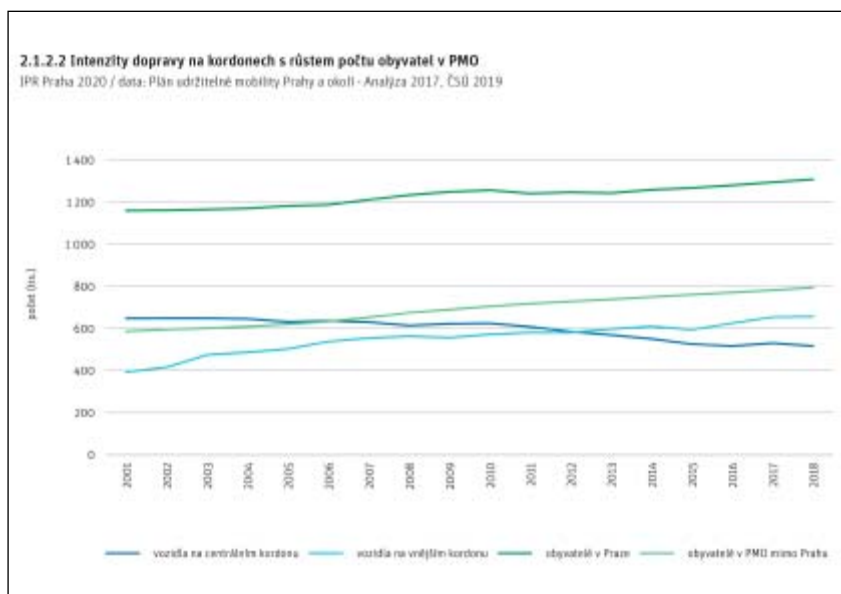
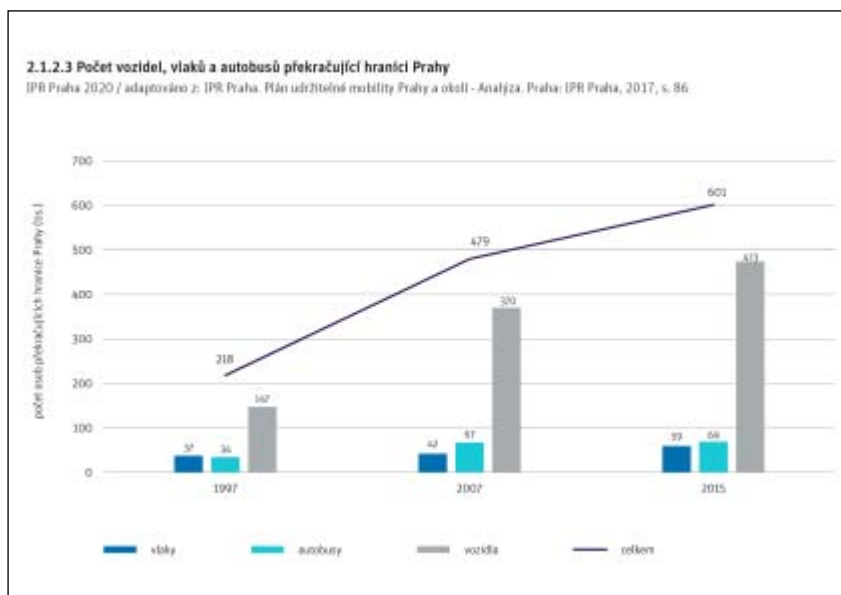
V rámci pražské metropolitní oblasti je soustředěno 65 % rozlohy zastavitelných ploch, z toho 20 % je přímo lokalizováno v příměstském území. Pokud se naplní tyto prognózy rozvoje, bude to znamenat ještě vyšší tlak na dojíždku, a tudíž vyšší nároky zejména na systémy veřejné dopravy. Zároveň je Praha nejvýznamnějším dopravním uzlem jak pro veřejnou, tak pro silniční dopravu. Díky své geografické poloze se zde potkávají mezinárodní i národní dopravní tepny, je zde zaústěno deset konvenčních železničních drah a dvanáct významných silničních tahů, z toho osm dálnic.

Výrazný tlak na přeshraniční dopravu (myšleno přes hranici Prahy) je zřejmý i z následujících grafů, které poměří změnu výkonů přes hranici města v jednotlivých druzích dopravy (graf 2.1.2.3), a zároveň i z grafu, který ilustruje dopady splněných přání v podobě rodinných domků za Prahou, jejichž obyvatelé se pak na vnějším kordonu Prahy (obvodu významně propisují do statistik a vytvářených kongescí. I když v poslední době se z čísel zdá, že ona vysoká míra dynamiky nárůstu přeshraničních vazeb se snížila, stále je rychlejší než tempo budování potřebné infrastruktury.



Podstatné je také, jakým druhem dopravního módu se lidé pohybují, což udává tzv. *modal split*, tedy vzájemný podíl jednotlivých druhů dopravy, který pravidelně publikuje Technická správa komunikací, a. s., v pražských ročenkách dopravy. Podkladem pro stanovení modal splitu jsou mimo jiné rozsáhlá dopravně sociologická šetření pořizovaná městem. ÚAP popsala změny mezi dvěma takovými šetřeními takto: „V letech 2014/2015 byly provedeny průzkumy TSK, motorových doprav přes správní hranice hl. m. Prahy, které nejzásadněji charakterizují změnu poměrů v pražské dopravě. Mezi průzkumy v letech 2007/2008–2014/2015 stoupl počet cest mezi Prahou a Středočeským krajem o 25 %, ze 479 tis. cest na 601 tis. cest. Oproti předešlému desetiletému období, kdy byl v období mezi lety 1997/1998 a 2007/2008 zjištěn nárůst o 119 %, tak lze pozorovat výrazné zpomalení růstu objemu přeshraniční osobní dopravy. V dopravě autobusové zůstal v období 2014/2015 počet cestujících v podstatě na úrovni let 2007/2008, v IAD došlo ke 28% nárůstu a počet cestujících v dopravě železniční stoupl o 40 %. VHD jako celek tak vzrostla ze 109 tis. na 128 tis. cestujících, tj. o 17 %. Cca 79 % všech cest přes hranici hl. m. Prahy je realizováno pomocí IAD. Tranzit přes Prahu tvoří 16 % cest a je z většiny realizovaný IAD.“ Graficky jsou tyto změny zobrazeny v grafu 2.1.2.1.

Výše uvedené změny s sebou přinářejí tlak na dopravní síť. Zejména v případě železnice to pak vede k vyčerpání kapacity a následnému „soupeření“ mezi jednotlivými segmenty dopravy – příměstské a dálkové. Například trať Praha–Kolín je v některých úsecích na hodnotě propustnosti 160 %. Pokud vezmeme v úvahu i konfiguraci železničního uzlu Praha, pak i na železnici lze vysledovat tvorbu „kongescí“, kdy vlaky čekají na vjezd do stanice Praha hlavní nádraží. Jakákoliv mimořádnost pak zákonitě vede k vážnému narušení fungování páteře příměstské dopravy (linek S), a tedy spolehlivosti a důvěryhodnosti páteřního prvků veřejné dopravy pro obsluhu celého metropolitního regionu. Při nemožnosti zvýšení počtu spojů dochází v poslední době i k fenoménu přeplněných vlaků. Bohužel, významnější změny v kapacitě železnice lze dosáhnout až velkými in-

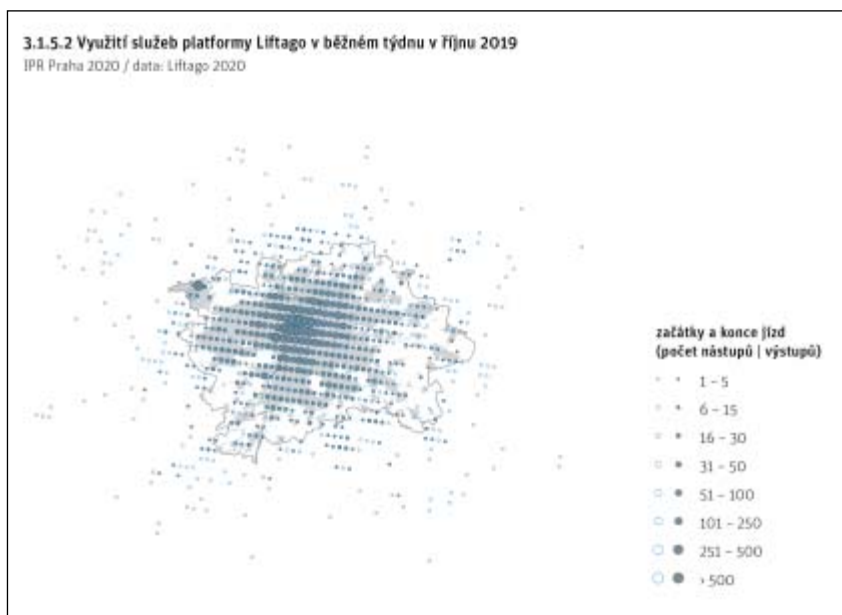
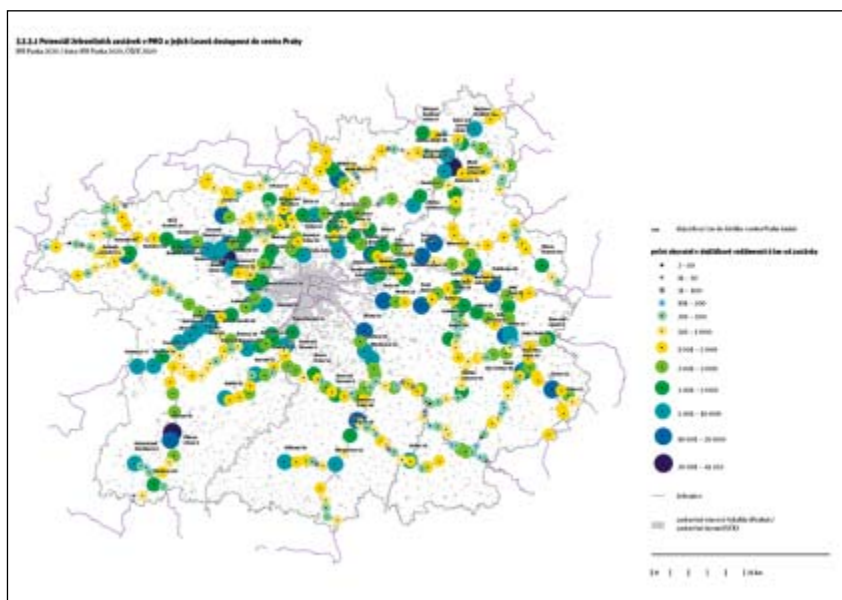
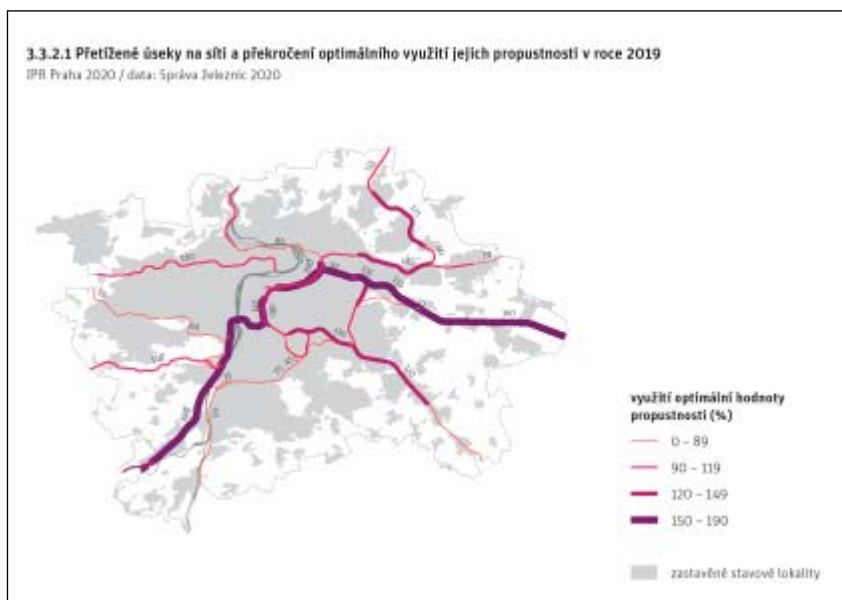


vestičními počiny jak v národní úrovni (VRT), tak na úrovni železničního uzlu Praha (zejména tzv. Nové spojení II).

Bohužel ne všechna rozvíjející se území v metropolitním regionu mohou být obslužena vlaky. Pak lze využít systémových předností více druhů dopravy a kombinovat je, např. prostřednictvím parkovišť P+R. Klíčovou úlohou je totiž dostat obyvatele do Prahy, pokud možno převážně udržitelnými módy dopravy, a tudíž nabídnout možnost dojet autem na nejbližší kapacitní, tedy kolejový prvek veřejné dopravy. Pro zmapování možností parkovišť P+R v regionu vázaných na kolejovou dopravu byla zpracována analýza potenciálu železničních zastávek, která kvantifikovala počet obyvatel v dojížděkové vzdálenosti železničních zastávek a zároveň dostupnost vlakem do centra Prahy.

K popisu vztahů mezi Prahou a regionem jsou rovněž využívána i data z alternativní taxislužby Liftago. Z dat je zřejmá silná vazba i využití těchto služeb v Praze a do území vnitřního metropolitního regionu – převažují cesty více směrem ven z města (obr. 3.1.5.2).

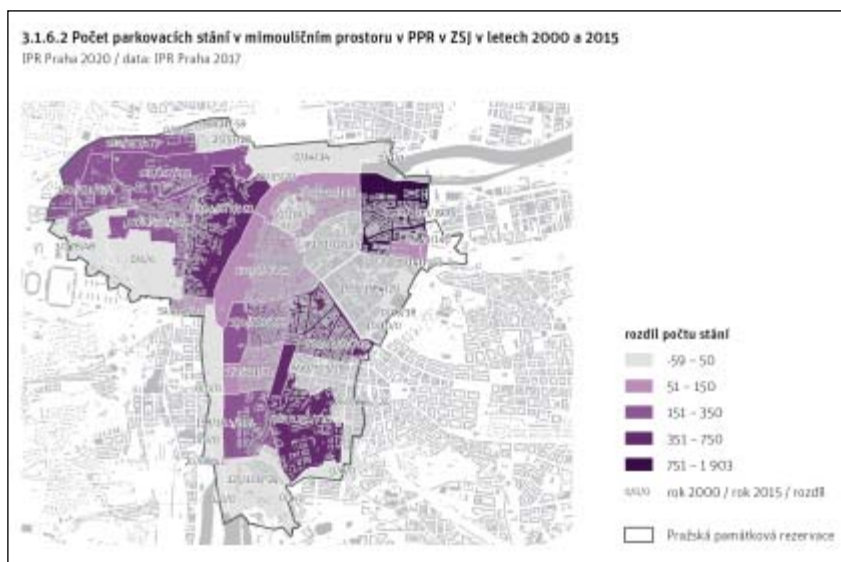
Zcela opačné měřítko a pohled na území přináší ÚAP pro území historického centra Prahy, kde je velmi důležité téma parkování vs. veřejný prostor. V roce 2001 byla zpracována urbanistická studie pražské památkové rezervace (PPR), která bilancovala počet stání na ulicích a v rámci domovních bloků. Zároveň doporučila limit pro počet parkovacích stání s ohledem na zátěž území. S odstupem času v letech 2015–2016 provedl Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy nový průzkum stání v mimo uličním prostoru (podzemní parkoviště, vnitrobloky, parkovací domy, oddělená parkoviště apod.). Bylo tak možné porovnat změny za 16 let. Za tuto dobu přibýlo téměř 6 000 stání mimo uliční prostor, přičemž územně tento nárůst není rovnoměrný. Nejvíce míst mimo ulice přibýlo v petrském obvodu, na ulicích došlo jen k mírnému navýšení. V centrální části PPR došlo k poklesu počtu parkovacích míst a v okrajových částech PPR k mírnému nárůstu (obr. 3.1.6.2). Souhrnná kapacita pro parkování osobních vozidel v celé PPR v letech 2015/2016 byla 32 151 vozidel, čímž byl překročen doporučený expertně stanovený limit 28–30 tisíc ve studii z roku 2000.



Závěr

Díky bohaté datové základně jak Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, tak i ostatních městských institucí vznikl poměrně robustní analytický materiál o městu. Jak je vidno i z výše prezentovaných výstupů z Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2020, existuje celá řada analýz a syntéz, které velmi přehledně a souhrnně v atraktivní grafické podobě popisují příčiny, následky a děje v dopravě na území města a sousedního regionu. Dala by se jistě publikovat i další data, ale ta jsou snadno dostupná na webu Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Zejména pak je atraktivní formou pojat tzv. Atlas ÚAP, kde je možné si jednotlivé vrstvy prolínat a interaktivně procházet textové části analýz. Atlas je dostupný na adrese <https://uap.iprpraha.cz/#/atlas>.

Zároveň vznikla i alternativní forma prezentace dat z ÚAP v podobě projektu Praha rozmanitá, kde je atraktivní vizuální formou popsána rozmanitost



skrze tzv. storymap neboli „map s příběhem“. ArcGIS StoryMaps je nástroj společnosti Esri, který nabízí možnost poutavě vysvětlovat složitá témata díky kombinaci textů, map a různých multimédií. Aplikace se stala celosvětovým vítězem v mezinárodní soutěži 2022 ArcGIS StoryMaps Competition ([\[wuap.iprpraha.cz/storymap/praha-roz-manita\]\(https://wuap.iprpraha.cz/storymap/praha-roz-manita\)\). Je tedy zřejmé, že nejen pro dopravu je využití územně analytických dat skvělou příležitostí.](https://</p></div><div data-bbox=)

*Ing. Marek Zđeradička
ředitel Sekce infrastruktury
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy*

ENGLISH ABSTRACT

Spatial analytical documents of the capital city of Prague as a reflection of activities in the area, in other words: transport in data, by Marek Zđeradička

Transport, or mobility, reflects social development, especially the development of the territory. Changes in residential housing (e.g. price and availability of housing), the way of work (home office), motivation to use different modes of transport, changes in the way of shopping (e-shops) and even the situation in healthcare, e.g., pandemics, have a significant impact on patterns of behaviour when commuting to work, school or using services, etc. These factors change demands on transport over time and the changes tend to be described and assessed with a slight retrospective. It is essential to make a comprehensive assessment of the development of the area and its relationships and to look for the causes of certain phenomena. The spatial analytical documents determined by the Building Act represent an excellent platform for such analyses. The Spatial Analytical Documents of the Capital City of Prague 2020 have been broadly defined in such a way and serve as a valuable source of information both for experts and the general public.