

## 9. Životní styl obyvatel v suburbánní zóně Prahy

GABRIELA DOLEŽALOVÁ, MARTIN OUŘEDNÍČEK

### 9.1 Úvod

Suburbanizační proces v 90. letech přinesl změny ve fyzickém i sociálním prostředí v zázemí velkých českých měst (Ouředníček 2001, 2003, Perlín 2001, Sýkora 2001, 2003) a změny ve využívání příměstské krajiny (Kupková 2003, Bičík, Kupková 2006). Zároveň došlo ve společnosti ke změnám v demografickém chování obyvatelstva, ve formách partnerského soužití či rodiny (van de Kaa 1987, Pavlík a kol. 2002). V transformačním období je možné pozorovat postupnou heterogenizaci společnosti i z hlediska ekonomického statusu a životního stylu. Kombinace těchto sociálně-ekonomických znaků ovlivňuje rezidenční preference obyvatelstva i schopnost jejich realizace v městském prostředí. Výsledkem diferenciací sociálně-prostorové struktury Prahy a jejího zázemí je mozaika životních stylů skupin obyvatelstva ve městě. Příkladem lokalit se specifickým životním stylem a výraznou identitou jsou především čtvrti vnitřního města (Malá Strana, Žižkov, Hanspaulka). V posledních desetiletích se formoval způsob života obyvatel sídlišť s odlišným denním rytmem od ostatních částí města. V současnosti patří mezi nejvýraznější oblasti se specifickým stylem života nově vznikající suburbánní lokality v zázemí města.

Příspěvek je zaměřen na hodnocení způsobu života obyvatel ve vybraných sídlech suburbánní zóny Prahy. Cílem je postihnout hlavní znaky životního stylu obyvatel v těchto sídlech, zhodnotit rozdíly ve způsobu života mezi původním a nově přistěhovalým obyvatelstvem a objasnit nejdůležitější faktory, které mají vliv na životní styl obyvatel. Výzkum vychází z následujících hypotéz:

1. Předpokládáme, že stěhování do zázemí Prahy je ovlivněno životním cyklem a ekonomickými podmínkami migrantů (Musil 1967, s. 194). Do nového suburbánního bydlení se stěhují lidé ve specifickém stádiu rodinného cyklu, kteří hledají příjemné prostředí pro rodinné bydlení a výchovu dětí. Preferují větší dům se zahradou i za cenu dojíždění do města za prací a službami. Větší zastoupení mezi novými obyvateli suburbánní zóny by měly mít především mladší páry s dětmi. Zároveň se bude jednat o majetnější vrstvy obyvatelstva, kteří si mohou dovolit dražší bydlení. Je pravděpodobné, že většina obyvatel nových suburbií pochází z Prahy.
2. Na rozdíl od západní Evropy a USA, kde probíhá suburbánní výstavba většinou na zelené louce, nové domy se staví u nás především na okrajích stávajících vesnic (Ouředníček, Posová 2006). Tím dochází k oživení suburbánního rozvoje vesnic v zázemí města, ale i k polarizaci sociálního prostředí tvořeného staršími a chudšími starousedlíky a mlad-

šími a bohatšími přistěhovalci. Předpokládáme, že životní styl a lidské aktivity v sub-urbánních sídlech budou odlišné od života ve městě (Tonnie 1887 cit. v Phillips 1996, Wirth, 1938), že se bude lišit životní styl odlišných typů sub-urbánních lokalit a předpokládáme velké rozdíly v životním stylu starých a nových rezidentů uvnitř sledovaných sídel.

3. Předpokládáme, že jednou z hlavních změn v životě nových rezidentů sub-urbánních lokalit budou nová omezení vzniklá zvýšenými časovými nároky na dopravu. Je zřejmé, že v odlišně dostupných a dopravně vybavených lokalitách se dopravní nároky budou lišit. V závěrečné části příspěvku poukážeme na rozdílné možnosti a omezení ve využívání individuální automobilové a veřejné dopravy ve třech typech sub-urbánních sídel. Dále sledujeme do jaké míry je používání osobního automobilu závislé na dostupnosti veřejné dopravy a jakou měrou je jeho využívání ovlivněno sociálním statutem a prestiží odlišných sociálních skupin obyvatelstva žijících v sub-urbánních sídlech.

Práce je inspirována dvěma přístupy sociálně-geografického výzkumu – časoprostorovou geografii (Hägerstrand 1971, Parkes, Thrift 1980) a částečně i behaviorální geografii (Drbohlav 1993). V současné době lze pozorovat několik pokusů o využití myšlenek časoprostorové geografie v urbání geografii (Ira 1999, Ouředníček 2002) a zejména ve výzkumu chování obyvatelstva v sub-urbánním zázemí Prahy (Gondová 2004, Novák 2004, Novák, Sýkora 2006). Tyto práce využívají převážně kvalitativních metod výzkumu (dotazníků, osobních diářů) a nabízejí tak alternativu k tradičním výzkumům sociálně-prostorové struktury města.

Životnímu stylu a jeho prostorovým vzorcům je v literatuře věnována pozornost především v poslední době. Souvislostem decentralizace a životního stylu se věnuje například Hana Librová (1996, 1997). Zajímavá je studie amerického žurnalisty Michaela Weisse, který rozdělil malé oblasti USA do 40 typů životního stylu (Weiss 1988 cit. v Phillips 1996). Jako charakteristiky životního stylu užil podíl vysokoškoláků, medián příjmu, nejčastěji kupované produkty (typ auta, preferované noviny a další spotřební zboží), základní demografické charakteristiky a politickou orientaci domácnosti. Důležitou úlohu pro zařazení do typu životního stylu hrála rovněž poloha domácnosti (část města, suburbium, venkov).

## 9.2 Metodika

Řada prací, které hodnotí diferenciaci městského prostředí vychází ze strukturálních charakteristik fyzického nebo sociálního prostředí (Ouředníček 2001, Šnejdová 2006). Je zřejmé, že některé znaky sociálního prostředí sledovaných lokalit nelze plně postihnout pouze s využitím ekonomických nebo sociálních ukazatelů obyvatelstva z censu. Například obyvatelé nového sub-urbánního bydlení mohou být v těchto charakteristikách velmi podobní rezidentům nově vznikajících kondominií ve vnitřním městě. Obě skupiny jsou většinou mladší, zřejmě vzdělanější i majetnější. Jejich preference typu i lokality bydlení však mohou ukazovat na rozdíly ve způsobu života, životním stylu. Při rozhodování o novém bydlení hraje roli řada faktorů (Drbohlav 1992), mezi nimi má podle našeho názoru dominantní postavení individuální životní styl.

Je zřejmé, že výzkum životního stylu není možné založit na datech z žádné běžné evidence a musí vycházet z terénního šetření v malých případových lokalitách. Navíc je obtížné vybrat

vhodnou metodu sledování životního stylu. Výzkum vychází z teze, že životní styl lze dobře pozorovat na základě znaků fyzického prostředí a způsobu chování specifických skupin obyvatelstva v čase a prostoru. Tomu byl přizpůsoben i výběr použitých výzkumných metod. Metodou pozorování byly hodnoceny rozdíly ve vnějších projevech, zvláště ve výstavbě lokalit, v zařízení domů, v úpravě zahrad a okolních prostranství, typech automobilů, tj. ve věcných materiálních projevech. Dotazníkovým šetřením byly zjišťovány specifické projevy životního stylu, např. prostorová mobilita a rozmístění aktivit během dne, tedy zejména typy časoprostorového chování obyvatelstva. Empirické šetření probíhalo ve třech lokalitách, které zastupovaly rozdílné typy suburbánních sídel. Sídla byla vybrána záměrně tak, aby se lišila jejich forma výstavby, poloha uvnitř aglomerace (dostupnost Prahy) a sociální skladba nově přistěhovalých obyvatel.

Zástupcem prvního typu je obec **Příšimasy** (445 obyvatel podle SLDB 2001). Obec leží ve východní části městského regionu, mimo hlavní komunikace, asi 5 km od Úval. Poloha obce uvnitř aglomerace je periferní. Nová výstavba je zde realizována průběžně od konce 90. let, většinou individuálně, svépomocí nebo formou zakázek menším stavebním firmám. Předpokládáme, že mezi novými rezidenty bude významně zastoupena střední sociální vrstva obyvatelstva, tj. převážně středoškolsky vzdělaní obyvatelé, resp. mladí vysokoškolsky vzdělaní, kteří si tuto lokalitu vybrali hlavně z rodinných důvodů a kvůli cenové dostupnosti pozemků.

Druhý typ reprezentuje městská část **Prahy-Kolovraty** (1 756 obyvatel), která se nachází na jihovýchodní hranici Prahy blízko Říčan. Lokalita leží na železniční trati do Benešova a má relativně dobrou dopravní dostupnost centra Prahy. Výstavba byla většinou realizována firmou Central Group, je tvořena typovými domy, převážně na malých pozemcích. Tento typ bydlení by měla obývat vyšší střední vrstva obyvatelstva, která upřednostňuje bydlení v zázemí.



**Obr. 9.1** Nová zástavba v Příšimasech. Foto M. Ouředníček.



**Obr. 9.2** Bytový dům v Kolovratech. Foto L. Sýkora.



**Obr. 9.3** Jeden z nových domů v Líbeznících. Foto M. Ouředníček.

Jako poslední případová lokalita byla zvolena obec **Líbeznice** (1 316 obyvatel) ležící severně od Prahy na výpadovce na Mělník. Obec má atraktivní polohu, převážně v blízkosti zelených ploch, s kvalitní technickou infrastrukturou. V Líbeznicích byla realizovaná výstavba domů s vyšším standardem jako jeden z prvních projektů rodinných domů v zázemí Prahy v polovině 90. let. Později byla doplněna také výstavbou řadových rodinných domů i výstavbou realizovanou jednotlivci. Domy mají často atypickou architekturu, více než čtyři obytné místnosti a větší parcely obehnané vysokými ploty. V lokalitě předpokládáme vyšší výskyt bohatých obyvatel.

### 9.3 Sociální struktura ve třech vybraných sídlech

Společným znakem sledovaných sídel je změna sociální struktury v posledních letech jako důsledek výraznějšího nárůstu počtu přistěhovalých. Nejvyšší migrační přírůstky v období mezi lety 1992–2002 měla městská část Praha-Kolovraty, kde je realizovaná hromadná výstavba typizovaných rodinných domů. Kolovraty a Příšimasy zaznamenaly významnější migrační přírůstek až v posledních 3–4 letech. Vysoký počet přistěhovalých, ale nízký migrační přírůstek v sledovaném období měla obec Líbeznice.

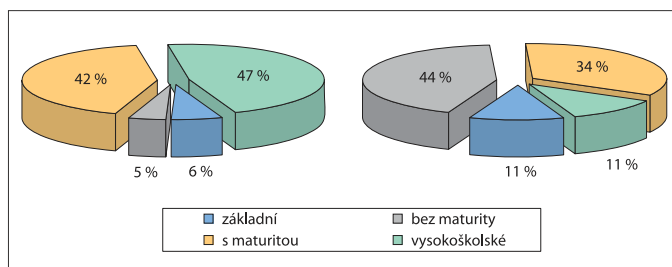
Nově přicházející do sídel mají nižší věkový průměr. Stěhují se sem především lidé v mladším a středním věku (25–40). Druhou významnou kategorií jsou děti ve věku 0–9 let. Hlavně v Příšimasech a Kolovratech tvořily děti významný podíl přistěhovalých. V Líbeznicích mají vyšší zastoupení v počtu přistěhovalých starší věkové kategorie. Ve sledovaném období je možné zaznamenat mírně se zvyšující počet i podíl přistěhovalých ve starších věkových kategoriích (40letých a starších) do všech tří sledovaných sídel.

Vzdělanostní struktura nově přicházejícího obyvatelstva kontrastuje se vzdělanostní strukturou původních obyvatel vesnic. Do zázemí se stěhují obyvatelé všech vzdělanostních úrovní, podíl středoškoláků a vysokoškoláků je však vyšší než je jejich zastoupení v původní populaci sídel. Ve sledovaném období poklesl podíl přistěhovalých se vzděláním bez maturity a zvýšil se počet i podíl středoškoláků a vysokoškoláků, a to hlavně v posledních letech. Nejvyšší podíl vysokoškoláků mají nově přistěhovalí ve věku 25–39 let, kteří tvoří podstatnou část nových obyvatel. Celková úroveň vzdělání obyvatelstva sídel v zázemí se zvyšuje. Kromě zvýšené migrace je nárůst počtu obyvatel s vyšším vzděláním ovlivňován částečně i celospolečenským trendem zvyšování úrovně vzdělanosti.

Do sledovaných sídel se stěhují především obyvatelé z Prahy. Nejvyšší podíl nově přistěhovalých obyvatel z Prahy ze tří sledovaných sídel mají Kolovraty. To je dáno dílem i stěhováním na kratší vzdálenost, která se uskutečňuje v administrativních hranicích města. Naproti tomu jen o něco více než polovina z nových rezidentů obcí Příšimasy a Líbeznice se sem přistěhovala z Prahy, ostatní noví obyvatelé pocházejí ze zázemí města i ostatních obcí Česka.

### 9.4 Struktura respondentů ve vybraných sídlech zázemí Prahy

V dotazníkovém šetření, které probíhalo v období od poloviny listopadu do poloviny prosince roku 2003, bylo osloveno 150 respondentů (50 v každé lokalitě). Konečný počet nazpět získaných vyplněných dotazníků byl 72, z toho 40 od starých rezidentů a 32 od rezidentů nových.



**Obr. 9.4** Vzdělanostní struktura respondentů a členů domácností z nové (vlevo) a původní zástavby (vpravo).  
Zdroj: Dotazníkové šetření.

V dotazníku byly zařazené i otázky, které se týkají i dalších členů domácnosti podílejících se na příjmech domácnosti (tj. i důchodci atd.). Tímto krokem se počet osob, které odpovídaly na některé otázky zvýšil u starých rezidentů na 97 a u nově přistěhovalých na 66. Součástí dotazníku byl i záznamový arch, do kterého respondenti vyplňovali podrobně všechny aktivity ve vybraný pracovní den v měsíci listopadu. Nejpočetnější věkovou kategorií tvořili u nově přistěhovalých 30–39letí, u obyvatel v původní zástavbě to byla věková kategorie 60letých a starších. Vzdělanostní struktura nových a starých rezidentů byla velmi odlišná (obr. 9.4).

Vzorek respondentů ze skupiny nově přistěhovalých a členů jejich domácností zahrnuje vyšší podíl vysokoškoláků a osob s maturitou, než vykazují údaje z evidence stěhování. Do sídel, ve kterých bylo realizováno dotazníkové šetření, se v období 1992–2002 přistěhovalo jen 19 % obyvatel starších 15 let s vysokoškolským vzděláním a 33 % se středoškolským vzděláním s maturitou. Částečně to je způsobené tím, že údaje migrační statistiky jsou nekompletní. Část reálných migrantů si ponechává svoje původní trvalé bydliště a jejich charakteristiky zůstávají pro statistiku utajené (Ouředníček 2007). Projevila se však také větší ochota vysokoškoláků a středoškoláků zapojit se do prováděného šetření.

Nově přistěhovalí obyvatelé do zázemí jsou především duševně pracující lidé. Ani jedna z 50 ekonomicky aktivních osob, o kterých byly vyplněné informace, nepracuje v dělnických profesích. Naproti tomu u původních rezidentů je až polovina ekonomicky aktivních zaměstnána v manuálních činnostech (viz tab. 9.1). Odlišnosti jsou i v zastoupení podnikatelů. U nových rezidentů je až 30 % ekonomicky aktivních samostatně výdělečně činných, u starých rezidentů je jejich podíl výrazně nižší (10 %). Vyšší počet podnikatelů u nových rezidentů měly Kolovraty a Líbeznice. V Příšimasech jejich počet nebyl zvlášť významný a vyrovnal se počtu podnikatelů ze skupiny starých rezidentů. Nejvyšší zastoupení z uvedených skupin podle zaměstnání měli u starých rezidentů nižší administrativní pracovníci, tj. především úředníci. Skupina starých rezidentů zahrnuje širokou paletu zaměstnání jednotlivých osob.

Zázemí Prahy spolu se svým jádrem tvoří oblast intenzivních denních kontaktů, jejichž součástí je i denní dojíždka do zaměstnání ze zázemí do jádra. Vysokou intenzivní denní dojíždku do zaměstnání uvádějí i respondenti dotazníkového šetření. Až 70 % z dotazovaných (po vyloučení žen na mateřské dovolené a důchodců) uvádí, že dojíždějí do zaměstnání a za studiem do Prahy.

Z analýzy migrace do vybraných sídel i strukturálních charakteristik obyvatelstva v dotazníkovém šetření jsou zřejmé jak rozdíly mezi sledovanými typy suburbánních sídel, tak zejména odlišnosti ve skladbě původních a nově příchozích (po roce 1990) obyvatel uvnitř suburbií. Velké rozdíly v ekonomických aktivitách, vzdělanostní i demografické struktuře mezi starými a novými rezidenty lze pozorovat ve všech třech sídlech. S dostupností sídla a kvalitou bydlení

**Tab. 9.1** Struktura respondentů dotazníkového šetření podle zaměstnání

Zaměstnání		Bydlící obyvatelstvo	
		Nové	Původní
Ekonomicky aktivní obyvatelstvo	Podnikatelé	15	7
	Vedoucí a řídicí pracovníci, zákonodárci	5	1
	Vědečtí a odborní duševní pracovníci	10	1
	Techničtí, zdravotní a pedagogičtí pracovníci	9	7
	Nižší administrativní pracovníci	7	15
	Obslužní pracovníci ve službách a obchodě	4	10
	Řemeslníci, kvalifikovaní výrobci a opraváři	0	8
	Obsluha strojů a zařízení	0	7
	Pomocní a nekvalifikovaní pracovníci	0	6
	Nezjištěné a ostatní	0	4
Ekonomicky neaktivní obyvatelstvo	Studenti	2	0
	Důchodci (včetně invalidních)	7	29
	Ženy na mateřské dovolené	7	2

Zdroj: Dotazníkové šetření. Poznámka: Třídění na jednotlivé skupiny bylo převzaté ze statistiky sčítání, navíc byla vytvořena samostatná kategorie podnikatelé.

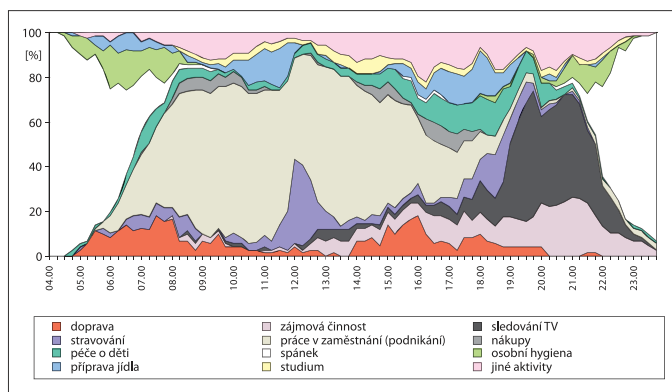
se významněji mění zastoupení přistěhovalých z Prahy a struktura ekonomické aktivity nově přistěhovalých obyvatel.

V zázemí velkých center se zvyšuje podíl mladších a sociálně silnějších přistěhovalců, kteří bydlí v nové zástavbě. Vesnická sídla, která byla v minulosti téměř výlučně obývaná rodinami zabývajícími se zemědělstvím, už v zázemí velkých měst neexistují. Dlouhodobě dochází ke stírání rozdílů mezi obyvatelstvem jádra a jeho zázemí v různých oblastech života. Zázemí ve větší míře přebírá formy života vycházející z městských center. Mezi nejvýraznější odlišnosti nových obyvatel a původních rezidentů v zázemí velkých center je druh zaměstnání, výše příjmu, způsob bydlení a způsob trávení času, což potvrzují i výsledky terénního šetření.

### 9.5 Každodenní aktivity obyvatel vybraných sídel

Jednou z možností výzkumu životního stylu obyvatelstva je sledování časoprostorových trajektorií. Vyjádření životního stylu můžeme najít ve vzorcích časoprostorového chování. Časové rozvrhy a prostorová lokalizace činností odráží preference jednotlivých skupin obyvatelstva, na druhé straně i omezení ovlivňující denní, týdenní, roční nebo nepravidelné aktivity člověka. Náš výzkum je zaměřen především na sledování každodenních aktivit, které jsou nejvíce soustředěny do zázemí města a města samotného.

Každodenní aktivity člověka se odehrávají v určitém čase a prostoru. Struktura každodenních činností je daná rytmem fyziologicky podmíněných aktivit jednotlivce (spánek, jídlo apod.) a omezeními danými druhými lidmi nebo společností (pracovní čas, otevírací hodiny v obchodech, úřední hodiny na úřadech apod.) (Ira 1999). Všechny aktivity mají svůj sociální a geografický kontext. *Sociální kontext* zahrnuje všechny jednotlivce, se kterými přichází daný člověk během dne do kontaktu. *Geografický kontext* představuje prostorový aspekt činností člo-



**Obr. 9.5** Činnosti obyvatel sídel Kolovraty, Líbeznice a Příšimasy (72 respondentů) podle času. Zdroj: Dotazníkové šetření.

věka. Všechny aktivity se odehrávají v konkrétním prostoru, ať už společně s někým, anebo izolovaně, často nevyhnutelně v místě se specifickým vybavením (Hägerstrand 1971, Ira 1999). Každý jednotlivec vystupuje v celé řadě rolí (matka, partnerka, zaměstnanec aj.). Někdy hraje jednotlivec ve stejnou dobu různé role, častěji však jedna role vylučuje druhou.

Z geografického hlediska je zajímavé, jaký je počet stanic<sup>1</sup>, ve kterých se odehrávají různé činnosti člověka. Tyto informace odhalují rozdílnou prostorovou mobilitu obyvatel suburbie. Nejvyšší podíl činností v typický pracovní den se odehrávalo na dvou stanicích (43 %). Druhé v pořadí byly tři stanice (36 %), třetí 4 stanice (9 %) a ve více než 4 stanicích se odehrávala činnost jen u 2 lidí. Možná překvapivě až 8 % (6 respondentů) v záznamu uvedlo jen jedno místo svých činností, tj. domov. Jedná se o důchodce, ale i o ženy na mateřské dovolené. V místech každodenních činností, kromě domácího zázemí, dominovalo místo pracoviště, místo každodenních nákupů a místa stravování. Další místa činností souvisela buď se zaměstnáním, péčí o rodinu a děti (odvoz do mateřské školky apod.) a s činnostmi ve volném čase (kultura, cvičení apod.).

V základní struktuře každodenních aktivit obyvatel suburbánní zóny Prahy je možné na první pohled vidět ovlivnění rytmem fyziologicky podmíněných činností a ekonomickou aktivitou obyvatel. Aktivity lidí, kteří jsou zaměstnaní a odcházejí za prací, jsou odlišné od těch, kteří domácí prostředí neopouštějí (důchodci, nezaměstnaní, matky s dětmi). Většina obyvatel (výjimku tvoří ti, kteří mají stejné místo pracoviště i bydliště) stráví během dne dopravou do a ze zaměstnání téměř dvě hodiny. Lokalita a vzdálenost místa zaměstnání ovlivňuje rozmístění dalších aktivit. Způsob používané dopravy do značné míry ovlivňuje prostorové rozložení mimopracovních aktivit i čas strávený přepravou. Čas věnovaný práci v zaměstnání je výrazně koncentrován do doby mezi 8.15 a 15.00, kdy tvoří více jak polovinu ze všech realizovaných aktivit. Výraznější posuny pracovní doby do pozdějších nočních nebo brzkých ranních hodin úzce souvisí s vykonávanou pracovní činností (např. číšník, výpravčí na železniční stanici apod.).

Aktivity volného času převládají v pozdějších odpoledních a večerních hodinách. Nejpočetnějšími volnočasovými aktivitami je sledování televize a zájmové aktivity. Kategorii jiných aktivit tvoří široká škála aktivit od péče o domácnost a uklízení, práce na zahradě, péče o do-

<sup>1</sup> Za stanice jsme považovali suburbánní sídla jako celek a místa práce, nákupů, zábavy atd.



máci zvířata, čtení, procházky v okolí až po aktivity, jako jsou internet, účetnictví manželských podnikatelských aktivit apod. Některé aktivity z kategorie jiných se prolínají s aktivitami zájmovými. Rozhodnutí, zda se jedná o práci, volný čas či jinou aktivitu, bylo ponecháno na zvážení samotných respondentů.

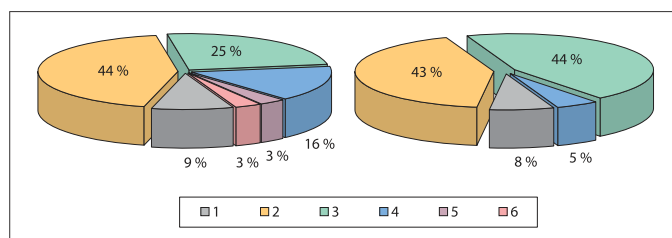
Behaviorálně-geografický výzkum každodenní činnosti a pohybu obyvatel poukazuje na rozdíly mezi novými a starými rezidenty v sídle i na rozdíly mezi jednotlivými sídly. Životní styl obyvatel v zázemí má však společné faktory a je odlišný od způsobu života městského obyvatelstva. V porovnání s výsledky podobného výzkumu denních pohybů obyvatel Bratislavy (tj. městského obyvatelstva), který hodnotil Ira (1999), můžeme najít několik odlišností i společných znaků. Nejvýraznější rozdíly způsobuje odlišná struktura dotazovaných. Ve struktuře aktivit obyvatel Bratislavy je významně zastoupené studium, které v aktivitách sídel zázemí téměř chybí (nízký podíl respondentů-studentů). V našem průzkumu je zároveň i vyšší podíl důchodců a žen na mateřské dovolené. Rozdíly nacházíme např. mezi dobou nákupu (v zázemí i v dopoledních hodinách, ve městě jen odpoledne) a v péči o děti (v zázemí vyšší podíl těchto aktivit, které se uskutečňují během celého dne, ve městě jen v podvečerních hodinách).

### 9.6 Rozdíly v činnostech původních a nově přistěhovaných obyvatel

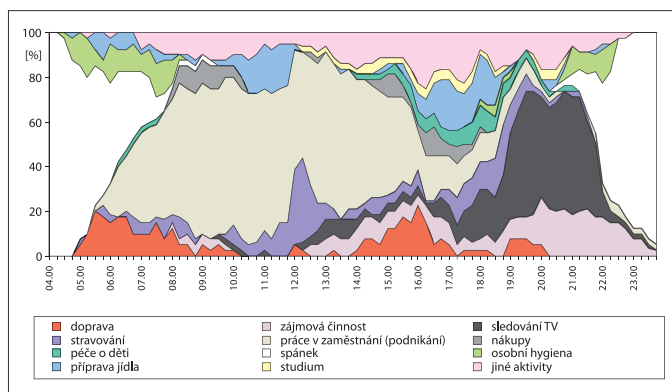
Na druh vykonávaných aktivit a jejich rozmístění v čase i prostoru má velký vliv demografická a sociální struktura dotazovaných obyvatel. Mezi novými a starými rezidenty, kteří vyplnili dotazník, existují významné rozdíly. Je to například vyšší podíl důchodců u starých rezidentů nebo vyšší zastoupení matek na mateřské dovolené u nových rezidentů (u starých rezidentů není ani jedna), dále rozdíly v demografické a vzdělanostní struktuře respondentů, struktuře zaměstnanosti, způsobu trávení volného času a velikosti domácností (tj. počtu členů v domácnosti i počet ekonomicky aktivních členů).

Mezi starými a novými rezidenty lze sledovat rozdíly v počtu stanic a počtu pohybů mezi stanicemi, tj. míst, ve kterých se odehrávají činnosti člověka (viz obr. 9.6). U ekonomicky aktivních starousedlíků obvykle platí pravidelný vzorec pohybu z domova do práce (u některých přestávka na oběd mimo místo pracoviště) a z práce domů (u žen na zpáteční cestě obvykle nákup). U nových rezidentů také nacházíme tento vzorec, ale vedle toho ještě mnoho dalších forem denních pohybů. Jako příklad osob s vysokou prostorovou mobilitou můžeme uvést podnikatele. Někteří noví rezidenti uvádějí i pohyby do míst jejich zájmových činností (cvičení, vedení kroužků, angličtina atd.), které u starých rezidentů chybí.

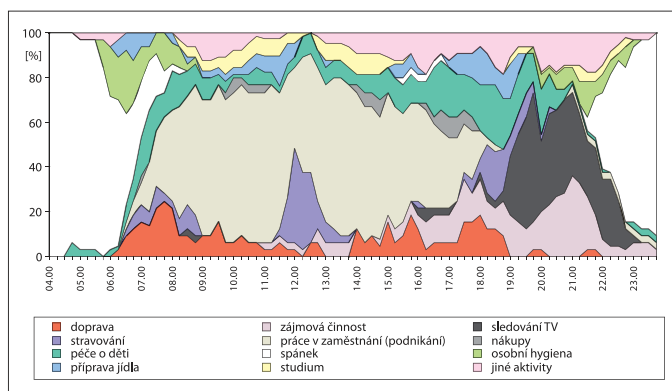
Zajímavé jsou rozdíly mezi starousedlíky a nově příchozími na začátku pracovního dne (viz obr. 9.7 a 9.8). O páté hodině ráno v typický pracovní den v měsíci listopadu spí už jen 77,5 %



**Obr. 9.6** Počet stanic (míst, ve kterých se odehrávají činnosti člověka) u skupiny nových (vlevo) a starých (vpravo) rezidentů. Zdroj: Dotazníkové šetření.



**Obr. 9.7** Činnosti původních obyvatel sídel Kolovraty, Líbeznice a Příšimasy (40 respondentů) podle času. Zdroj: Dotazníkové šetření.



**Obr. 9.8** Činnosti nově přistěhovaných obyvatel sídel Kolovraty, Líbeznice a Příšimasy (32 respondentů) podle času. Zdroj: Dotazníkové šetření.

původních, ale ještě 93 % nově přistěhovaných obyvatel, v 7 hodin ráno je však podíl spících obyvatel stejný u obou sledovaných skupin (25 %). Tyto skutečnosti vyplývají hlavně z rozdílných ekonomických aktivit a struktury zaměstnání. Podstatnou část nových rezidentů tvoří podnikatelé, manažéři, řídicí pracovníci, konzultanti apod., jejichž pracovní doba obvykle nezačíná v brzkých ranních hodinách. Začátek práce u respondenta, který jako první začíná pracovní dobu, je ve skupině starých rezidentů o hodinu dřívejší (5.30 hod.) v porovnání s prvním respondentem ze skupiny nově přistěhovaných (6.30 hod.). Čas strávený v zaměstnání se příliš neliší. V obou skupinách se vyskytují i zkrácené či částečné pracovní úvazky. Pracovní dobu delší než 8,5 hodiny uvádí třetina nových i starých pracujících rezidentů. Většina pracovních aktivit u nově přistěhovaných končí do 18. hodiny, u některých starých rezidentů je konec pracovní doby posunutý až do 20.30 hod. V obou skupinách však lze najít výjimky, jejichž pracovní doba je ovlivněna druhem vykonávané činnosti.

Významnější rozdíly mezi novými a starými rezidenty se vyskytují i ve skupině ostatních aktivit. U původních obyvatel 26 % ostatních aktivit patří činnostem v domácnosti (41 % u nových rezidentů), 16 % činnostem na zahradě (velmi nízký podíl – jen 3 % u nových rezidentů), 13 % čtení (12 % u nových rezidentů), 9 % péči o zvířata (tato činnost se u nových rezidentů vůbec nevyskytuje) a 4 % vycházkám (14 % u nových rezidentů). Třetina činností

u nových i starých rezidentů ve skupině ostatních činností tvoří širokou škálu jiných činností a blíže nedefinovaných aktivit.

Odlišnosti vyplývající z rozdílné struktury domácností je možné nalézt v délce a době rozvržení péče o děti. Část nově přistěhovaných respondentů tvoří ženy na mateřské dovolené, které se o dítě starají celodenně i při vykonávání dalších činností. Ve struktuře starých rezidentů však tato skupina žen chybí a péče o děti je soustředěna do ranních, ale hlavně odpoledních hodin po návratu ze zaměstnání.

Závěrem lze konstatovat, že nejvýznamnější rozdíly v denním režimu mezi nově přistěhovanými a původními obyvateli ovlivňuje především podíl důchodců, žen na mateřské dovolené a jejich specifický pohyb v prostoru, rozdílný způsob trávení volného času a druh zaměstnání.

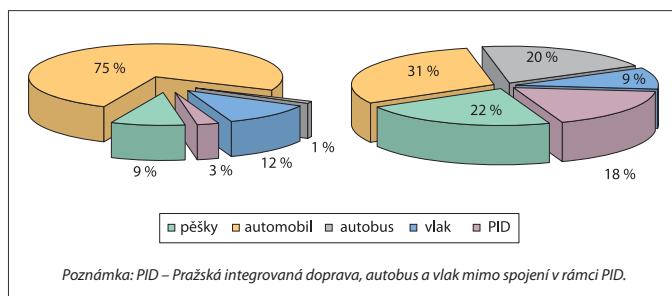
Předpokládáme, že životní styl obou sledovaných skupin obyvatelstva suburbánních obcí se bude postupně sblížovat. I když je v současnosti zřejmý veliký rozdíl v sociálním i ekonomickém statusu starších a nových rezidentů, může docházet ke vzájemnému ovlivňování životních stylů. Nový způsob bydlení, větší vzdálenost od práce, zábavy i rodiny, blízkost přírody a mnoho dalších podmínek ztlačně ovlivňuje uspořádání jednotlivých aktivit nově přichozících obyvatel v čase i prostoru. Výhody i nevýhody venkovského prostředí znamenají reorganizaci časoprostorových schémat jednotlivců i domácností. Zároveň dochází k postupné difuzi městského způsobu života do dalších a dalších oblastí a přenášení vzorů chování do původně venkovského prostředí.

Tento proces vzájemného přizpůsobování je v zázemí českých měst prozatím v začátcích. Vztahy mezi novými a starými rezidenty jsou v důsledku krátkodobého spolužití často neutrální (Ouředníček 2003). Zatím je možno pozorovat spíše rozdělení sídel na dvě sociálně i prostorově oddělené skupiny obyvatelstva. Proces začleňování nových rezidentů do dění v sídle je na nízké úrovni, aktivita je především na straně nových obyvatel (Kolovraty). Komunikace mezi oběma skupinami obyvatel je omezená i na základě vytvořených předsudků. Staří rezidenti si myslí o nových, že jsou sice zámožní a vzdělaní, ale i izolovaní a sobečtí (Gondová 2004). Nově přistěhovaní si zase myslí o původních obyvatelích, že jsou chudší, ale na druhé straně přátelštější a pilní.

### 9.7 Druh používané dopravy obyvatel vybraných sídel

Rozvoj příměstských oblastí je charakterizován nízkou hustotou zástavby a vysokou prostorovou segregací jednotlivých lidských aktivit – bydlení, zaměstnání, nákupy apod. (Sýkora 2001). Na jedné straně část obyvatel získala možnost bydlet v kvalitnějším prostředí, na druhé straně musí dojíždět za prací, nákupy i za službami. Zvyšuje se mobilita obyvatelstva nejen mezi jádrem a jeho zázemím, ale i pohyb uvnitř zázemí. Využívání veřejné dopravy má v postkomunistických zemích značnou tradici a je mnohem intenzivnější než např. v USA. Automobilová doprava se však v 90. letech značně zvýšila a obliba veřejné dopravy poklesla (Urbánková, Ouředníček 2006). Dnes se navíc způsob dopravy stává prestižní záležitostí a ukazatelem sociálního statusu.

Intenzita využívání městské hromadné dopravy v zázemí závisí i na její kvalitě a frekvenci. Sídla, která leží podél železničních tratí (např. Kolovraty) nebo kterými prochází důležitější autobusová linka, jež spojuje významnější centra (např. Líbeznice), mají vyšší předpoklad, že i nově přichozící domácnosti by mohly využívat veřejnou dopravu.



**Obr. 9.9** Struktura používané dopravy u nově přistěhovalých (vlevo) a původních (vpravo) obyvatel ve třech sídlech během dne.  
Zdroj: Dotazníkové šetření.

Rozdíl v míře využití hromadné dopravy a dopravy osobním automobilem mezi novými a starými rezidenty je značný (obr. 9.9). Velikost rozdílu je však odlišná v jednotlivých sídlech. Největší rozdíly, které vyplývají z dotazníkového šetření, je možné pozorovat v obci Líbeznice. Nově přistěhovalí obyvatelé odpověděli, že se dopravují výhradně osobním automobilem. Do značné míry má tento výsledek spojitost s výběrem respondentů v luxusnější výstavbě s vyšším sociálním statutem. Předpokládáme však, že obyvatelé z další realizované výstavby v obci (např. řadových rodinných domů) hromadnou dopravu alespoň částečně využívají.

Příkladem sídla v zázemí, kde městská hromadná doprava je intenzivněji využívána i u nových rezidentů, jsou Kolovraty. Frekvence spojení městské části s jádrem města je na dobré úrovni. Obyvatelé Kolovrat mají možnost využívat autobusové i vlakové spojení (směrem do města v rámci PID). Dobrá dopravní dostupnost Prahy městskou hromadnou dopravou a poměrně značné dopravní přetížení spojnice centra Prahy s nedalekými Říčany způsobují, že hromadná doprava je využívána i novými rezidenty.

Dostupnost centra Prahy hromadnou dopravou z obce Přešimasy, které jsou již součástí okresu Kolín, je náročnější. ROPID zavedl do obce v roce 2002 autobusovou linku z Úval (kde je napojení na vlaky PID do centra Prahy). Frekvence spojení mimo špičku pracovního dne je nízká. Možnosti využívání hromadné dopravy jsou omezené, což se projevuje ve zvýšené intenzitě využívání osobní automobilové dopravy nejen u nových, ale i u starých rezidentů.

Doba strávená cestováním mimo bydliště je ovlivněna vzdáleností místa zaměstnání a druhem používané dopravy. Nejdéle se dopravují do zaměstnání a nejdéle čas strávený dopravou vykazují obyvatelé obcí Přešimasy a Líbeznice (průměrně 100 minut starí rezidenti a 83 minut noví rezidenti). Obyvatelé Kolovrat potřebují kratší dobu, aby se dostali do místa svého zaměstnání. Průměrně tak ekonomicky aktivní respondent v Kolovratech tráví 68 minut denně dopravou (62 minut starí rezidenti, 77 minut noví rezidenti). V okolí Kolovrat je také více pracovních příležitostí, a proto dojíždka do práce u některých lidí trvá jen čtvrt hodiny.

Namísto je tedy zamyšlení, jestli existuje možnost vyššího využívání městské hromadné dopravy u nových rezidentů zázemí. Jak ukazují výsledky dotazníkového šetření v Kolovratech, pokud je doprava kvalitní a frekvence spojení sídla s centrem města je na dobré úrovni, tak využití městské hromadné dopravy je vyšší i u nově přistěhovalých do zázemí. Sociální status sehrává významnou úlohu u nových rezidentů zázemí, ale kvalitní a někdy i rychlejší spojení do jádra města MHD může ovlivnit i jejich rozhodování o druhu používané dopravy a vést k vyššímu využívání městské hromadné dopravy. Naopak velmi vysoký podíl využívání osobního automobilu u nově přistěhovalých obyvatelů je v obcích Líbeznice (faktor sociálního statusu) a Přešimasy (faktor vzdálenosti a dostupnosti, faktor sociálního statusu).



**Obr. 9.10** Nové rodinné domy v Kolovratech. Foto L. Sýkora.



**Obr. 9.11** Nová zástavba na okraji Líbeznic. Foto M. Ouředníček.



**Obr. 9.12** Socialistická výstavba v Příšimasech. Foto M. Ouředníček.



**Obr. 9.13** Kontrast životních stylů v Kolovratech. Foto L. Sýkora.

### 9.8 Závěr

Suburbánní zóna Prahy v současnosti představuje území, kde se odehrávají významné procesy změny fyzického i sociálního prostředí. Proces suburbanizace je procesem selektivním – ve výběru lokalit i lidí, kteří se do příměstské krajiny stěhují. Nově přicházející obyvatelstvo má odlišnou věkovou a vzdělanostní strukturu, strukturu podle ekonomické aktivity a odlišný způsob života v porovnání se starými rezidenty. Sociální prostředí v zázemí Prahy se mění pod vlivem celospolečenských změn v demografickém chování, ale i pod vlivem příchodu nových rezidentů. Do Příšimas, Kolovrat a Líbeznice přichází obyvatelé všech věkových kategorií, nejvýznamnější zastoupení má kategorie středního věku 25–40letých a dětská složka populace (0–9letí). Nově příchozí jsou především středoškoláci, ale zastoupení mají všechny vzdělanostní kategorie. Ve vývoji je možno zaznamenat zvyšující se podíl přistěhovalých vysokoškoláků a středoškoláků namísto obyvatel s nižším vzděláním. Přichází sem obyvatelé především z Prahy, část nových obyvatel je ze zázemí, ale stěhují se sem lidé i z ostatních částí České republiky, avšak pouze výjimečně ze zahraničí. I když byly obce pro detailní výzkum záměrně vybrány tak, aby reprezentovaly různé typy suburbánních lokalit, ve strukturálních charakteristikách nelze mezi nimi identifikovat podstatné rozdílnosti. To je samozřejmě ovlivněno relativně nízkým počtem respondentů v jednotlivých sídlech.

Ve vybraných sídlech se při dotazníkovém šetření potvrdily rozdíly mezi starými a novými rezidenty. Noví rezidenti jsou převážně městští lidé, kteří využívají svoje obydlí jako místo příjemného bydlení. Nejvýraznější rozdíly ve způsobu života nových a starých rezidentů lze najít na začátku a ukončení pracovní doby, ve způsobu trávení volného času a v počtu míst, ve kterých se odehrávají aktivity během dne. Na životní styl má významný vliv ekonomická aktivita, resp. neaktivita (v tomto případě důchodci a ženy na mateřské dovolené), vzdálenost od místa pracoviště a druh vykonávané činnosti v zaměstnání. Přistěhováním do sídla v zázemí se mění životní styl nově přistěhovalých už samotnou změnou místa bydliště, typem bydlení a zvýšenou dojíždkou za prací a službami. Mění se postupně a pomaleji i způsob života starých rezidentů, kteří jsou vystaveni velkým změnám fyzického i sociálního prostředí ve své obci.

Odlišná struktura nově přistěhovalých a původních obyvatel sídel se odráží i v odlišném ovládnání a využívání prostoru v čase. Na životní styl obyvatel má vliv i dopravní dostupnost sídla osobní automobilovou i hromadnou dopravou. Se vzrůstající vzdáleností narůstá doba strávená cestou do zaměstnání. U nově přistěhovalých do zázemí je nejčastějším dopravním prostředkem vlastní automobil. Při dobrém fungování městské hromadné dopravy je intenzita využití městské hromadné dopravy vyšší i u nových rezidentů.

### Literatura

- BIČÍK, I., KUPKOVÁ, L. (2006): Vývoj využití ploch 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. 42–63.
- DRBOHLAV, D. (1992): Kam a proč? Regionální a sídelní preference obyvatelstva Prahy. *Demografie* 34, č. 1, s. 40–51.
- DRBOHLAV, D. (1993): Behaviorální přístup v geografii. In: Sýkora, L. (ed.): Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 30–41.

- GONDOVÁ, G. (2004): Životný štýl obyvateľov v suburbánnej zóne Prahy. Magisterská práca. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 109 s.
- HÄGERSTRAND, T. (1971): Člověk a regionální vědy. Sociologie města a bydlení 8, č. 9, s. 1–21.
- IRA, V. (1999): Vnútromestský pohyb človeka v čase a priestore (na príklade Bratislavy). In: Urbánne a krajinné štúdie. Filozofická fakulta Prešovskej univerzity, Prešov, s. 167–173.
- KUPKOVÁ, L. (2003): (Sub)Urbanizace Prahy – teorie zonálních modelů a realita. In: Jančák, V., Chromý, P., Marada, M. eds.: Geografie na cestách poznání. Sborník příspěvků k šedesátinám Ivana Bičíka. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 32–47.
- LIBROVÁ, H. (1996): Decentralizace osídlení – vize a realita. Část první: vize, postoje k venkovu a potenciální migrace v ČR. Sociologický časopis 22, č. 3, s. 285–296.
- LIBROVÁ, H. (1997): Decentralizace osídlení – vize a realita. Část druhá: decentralizace v realitě České republiky. Sociologický časopis 23, č. 1, s. 27–40.
- MUSIL, J. (1967): Sociologie soudobého města. Svoboda, Praha.
- NOVÁK, J. (2004): Časoprostorová mobilita obyvatel a strukturované prostředí metropolitní oblasti. Magisterská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha.
- NOVÁK, J., SÝKORA, L. (2006, v tisku): City in Motion: Time–space Activity and Mobility Patterns of Suburban Inhabitants and Structuration of Spatial Organisation in Prague Metropolitan Area. Geografiska Annaler 88B, č. 3.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2001): Nová sociálně prostorová struktura v zázemí Prahy. In: Létal, A., Szczyrba, Z., Vysoudil, M. (ed.): Česká geografie v období rozvoje informačních technologií. Sborník příspěvků Výroční konference České geografické společnosti. Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc, s. 248–257.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Čas a prostor v geografii. Geografický projekt. Geografické rozhledy 11, č. 3, s. I–IV.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 235–253.
- OUŘEDNÍČEK, M. (2007, v tisku): Differential Suburban Development in Prague Urban Region. Geografiska Annaler 89B, č. 2.
- OUŘEDNÍČEK, M., POSOVÁ, D. (2006): Suburbánní bydlení v Pražském městském regionu: etapy vývoje a prostorové rozmístění. In: Ouředníček, M. ed.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 96–113.
- PAVLÍK, Z. a kol., (2002): Populační vývoj České republiky 1990–2002. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra demografie a geodemografie, s. 7–40.
- PARKES, D. N., THRIFT, N. J. (1980): Times, Spaces, and Places. A chronogeographic Perspective. John Wiley & sons, Chichester, New York, Brisbane, Toronto.
- PERLÍN, R. (2001): Nízkopodlažní výstavba v územních plánech obcí v zázemí Prahy. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky, Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 141–156.
- PHILLIPS, B. E. (1996): City Lights. Urban-Suburban Life in the Global Society. Second edition. Oxford University Press, Oxford. 592 stran.
- SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. a kol.: Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Praha, s. 127–166.
- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 39, č. 2, Sociologický ústav AV ČR, Praha, s. 217–232.
- ŠNEJDOVÁ, I. (2006): Změny ve vzdělanostní struktuře obyvatelstva Pražského městského regionu. In: Ouředníček, M. ed.: Sociální geografie Pražského městského regionu. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, s. 114–127.
- 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. 75–95.
- VAN DE KAA, D. (1987): Europe's Second Demographic Transition. Population bulletin 42, č. 1, s. 1–57.
- WIRTH, L. (1938): Urbanism as a way of life. In: Le Gates, T., Stout, F. (ed.): The City Reader, Routledge, s. 189–198.



**Zdroje dat**

- Pohyb obyvatelstva v České republice 1991–2002, Praha, ČSÚ.  
Sčítání lidu, domů a bytů 1991, 2001, Praha, ČSÚ.  
Statistická ročenka Pražské metropolitní oblasti 1998, Praha, ČSÚ.  
Statistika stěhování v sídlech Příšimasy, Kolovraty a Líbeznice v letech 1992–2002, Speciální výstupy ČSÚ.  
Internetové stránky ČSÚ. Výsledky SDLB 2001. [<http://www.czso.cz> online]. 9. 2. 2003.  
Internetové stránky městské části Praha-Kolovraty. [<http://www.kolovraty.cz>] 11. 11. 2003.  
Internetové stránky obce Líbeznice. [<http://www.libeznice.cz>]. 11. 11. 2003.  
Internetové stránky obce Příšimasy. [<http://www.prisimasy.cz>]. 1. 10. 2004.