

FAKTORY VOLBY DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU – PODSTATNÝ ASPEKT PROMĚNY SOUČASNÝCH MĚST

MARKÉTA BRAUN KOHLOVÁ

Úvod

V příspěvku usiluji o zodpovězení otázky, *co vysvětluje volbu dopravního prostředku, který lidé používají při pravidelných cestách, a jakou roli při rozhodování hrají prostorové charakteristiky bydliště, neboli jak se volba dopravního prostředku liší u rezidentů center měst a suburbii*. Předkládané závěry jsou založeny na výsledcích mé dizertační práce a výzkumu dopravního chování dospělého městského obyvatelstva ČR provedeného v Centru pro otázky životního prostředí UK v letech 2007 a 2008.¹ Přičemž jsem se při zkoumání omezila pouze na způsoby cestování dospělého městského obyvatelstva ve vybraných českých městech.

V první části popisují, jak pevné místo má pravidelné cestování v našem životě a proč má smysl studovat volbu dopravního prostředku. Dále na příkladu hlavního města Prahy stručně popisují prostorové proměny městských aglomerací a změny v objemu a struktuře osobní dopravy od roku 1989. Diskutují zde, jakým způsobem je probíhající suburbanizace spojena s nárůstem automobilové dopravy prostřednictvím rozdílů v dopravní dostupnosti a občanské vybavenosti. Ve třetí části shrnuji hlavní výsledky svého empirického výzkumu. Ve čtvrté části představuji typologii různých sfér racionality volby dopravního prostředku, které je možné ve výsledcích identifikovat. V páté části v závislosti na převládajícím typu racionality volby dopravního prostředku diskutuji klíčové faktory nárůstu a poklesu objemu individuální automobilové dopravy.

1. Proč studovat volbu dopravního prostředku aneb jak jsme na tom s osobní dopravou

Důvody, proč se zabývat každodenním cestováním, jsou dle mého názoru dva. Jeden se týká našich individuálních životů, druhý celé společnosti. Tím prvním důvodem je, že jednotlivci žijící v současné době ve velkých západních městech stráví cestováním velké množství času (v průměru 60 až 80 minut denně) [Zahavi 1974; Zahavi, Talvitie 1980; Metz 2008] a vynaloží na něj mnoho finančních prostředků a dle stávajících poznatků

¹ Data pro empirická šetření byla sebrána v rámci projektů *Analýza každodenního dopravního chování dospělého městského obyvatelstva* (URBAN TRANSPORT), č. 24/2006-430-OPI/3 financovaný z OP Infrastruktura – Priorita 2 (2.4) a Ministerstvem dopravy ČR a *Analýza distribučních a sociálních dopadů sektorových politik* podpořeného (2D06029, VaV/320/1/03) podpořeného Ministerstvem školství mládeže a tělovýchovy ČR.

není příliš pravděpodobné, že by se v tomto ohledu v budoucnosti něco změnilo [např. Larsen, Urry, Axhausen 2006; Laurier 2004; nebo Plaut 2004]. Druhým důvodem pro studium každodenní mobility jsou dopady dopravy jako agregátu každodenního pohybu jednotlivců na vzhled moderních měst a městské společnosti. Dopravní sektor v rozvinutých zemích na jedné straně přispívá přibližně 10 % k tvorbě HDP (9 % v ČR) a jeho služby jsou nezbytnou podmínkou pro zajištění hospodářských i volnočasových aktivit jednotlivců. Na druhé straně doprava zapříčiňuje řadu environmentálních problémů, jako je zvýšení emisí znečišťujících látek v ovzduší nebo hluk, které spolu s dopravními nehodami přispívají k vyšší nemocnosti obyvatelstva. K dalším negativním společenským důsledkům dopravy patří dopravní zácpy. Ty ovlivňují jak individuální rozvrh produktivních i neproduktivních činností stále většího počtu jednotlivců, tak efektivitu firem a celého hospodářství. Nezanedbatelná je také energetická náročnost dopravního sektoru. Doprava v Evropské unii totiž s 32 % celkové spotřeby energie předešla průmysl jako energeticky nejnáročnější sektor. Vzrůstající spotřeba energie v dopravě klade stále větší nároky na těžbu ropy a výstavba dopravní infrastruktury vede k extenzivnímu záboru půdy. Doprava je tak na jedné straně považována za významný pozitivní faktor sociální integrace a realizace ekonomických aktivit měst [Yago 1983], na druhé straně jsou její nárůst a s ním spojené problémy vedle kriminality nebo odcizení považovány za jeden z negativních důsledků vysoké koncentrace obyvatelstva, resp. modernity [Keller 1998].

2. Jak souvisí suburbanizace s nárůstem automobilové dopravy?

Podívejme se na zásadní proměny prostorové struktury našich měst za posledních dvacet let a současně s nimi na obrovský nárůst dopravy a především individuální automobilové dopravy. Ukažme si to na příkladu hlavního města Prahy, i když je třeba si uvědomit, že prostorové transformační procesy v pražské aglomeraci se mohou především v rozsahu lišit od obdobných procesů v ostatních aglomeracích České republiky.

Dominantním znakem proměny českých měst a urbánních oblastí v posledních dvaceti letech je rozpínání měst do okolní venkovské krajiny a volné přírody v procesu *suburbanizace* [Sýkora 2001, 2002; Sýkora, Hrychová 2002; Hnilička 2005]. Rozpínání českých měst po roce 1989 se vyznačovalo především ne-industriální povahou a zahrnovalo hlavně rezidenční, komerční a technologický sektor. Nové rezidenční lokality jsou charakteristické samostatně stojícími či řadovými domy umístěnými v sousedství historických měst a sídel vzniklých během předešlých fází suburbanizace, mnohdy také ale „na zelené louce“. Obyvatelé těchto nových suburbánních sídel pocházeli ze spíše homogenních skupin nižší a vyšší střední třídy, s vyšším stupněm vzdělání a ekonomického statusu, z nižších věkových skupin a s převážně městským způsobem života [Oučedník 2002].

Rezidenční suburbanizace se v porevolučním období projevovala dvěma protisměrnými pohyby obyvatelstva. Znamenala stěhování osob z ostatních oblastí republiky do regionu velké Prahy, zároveň byla provázena úbytkem populace v centrálních městských obvodech [ČSÚ 2009]. Původní bytová zástavba v jádru města uvolnila rozsáhlé plochy administrativní a komerční funkci. Vedle rezidenční suburbanizace probíhala suburbanizace komerční v podobě velkoobchodů, maloobchodů, skladů, distribuce a produkce a ta měla na přelomu století podle Sýkory [2002] o mnoho větší sílu měnit příměstskou krajinu než suburbanizace rezidenční.

ni. Supermarkety a ostatní komerční zařízení byly a stále jsou umísťovány typicky podél dálnic, jejich sjezdů, jiných významných silničních komunikací a křižovatek ve městě i mimo něj.

Přestože suburbanizace v České republice (ještě) nedosáhla podoby a objemu známého např. ze Spojených států, již na přelomu století bylo možné sledovat její negativní efekty. Jedním z nich je zvýšená poptávka po dopravě a především po individuální automobilové dopravě. Od počátku 90. let se v České republice kontinuálně zvyšoval počet osobních automobilů, tzv. stupeň automobilizace. Zatímco v roce 1990 připadalo na 1000 obyvatel ČR 233 automobilů, v roce 2008 to bylo už 423 [Eurostat 2008; Ministerstvo dopravy ČR 2008]. Přestože obyvatelé Prahy v minulosti vždy vlastnili větší počet osobních automobilů, nárůst zde byl v průběhu devadesátých let ještě masivnější. V roce 1990 připadalo na 1000 obyvatel Prahy 276 osobních automobilů, nicméně v roce 2008 to bylo již 550 [Ministerstvo dopravy ČR 2008]. Jen pro zajímavost je toto číslo vyšší, než je průměr evropské patnáctky, ale také vyšší než průměr v zemích jako Belgie, Nizozemí, Dánsko nebo Švédsko [Eurostat 2008; Ministerstvo dopravy ČR 2008]. Zatímco v roce 1990 tak připadalo v průměru 1,57 osob na jeden automobil, v roce 2008 jen 1,33 [TSK hl. m. Praha 2009].

Nárůst v počtu vlastněných osobních automobilů byl doprovázen obrovským nárůstem v jejich používání. Tempo nárůstu objemu automobilové dopravy v Praze po roce 1990 je ve srovnání s 80. léty více než 5krát vyšší a 2,5krát vyšší než na ostatním území České republiky. To znamená, že v tomto období „narostl automobilový provoz v Praze více než za celou předcházející éru existence automobilismu od konce 19. století až do roku 1990“ [ÚDI Praha 1999]. Nárůst automobilové dopravy v hlavním městě Praze je po celou dobu doprovázen změnami počtu osob přepravených hromadnou dopravou. Ten klesl mezi lety 1991 a 1995 o 18 %. Kolem roku 1996 se stabilizoval a od roku 2001 začal celkový počet přepravených osob opět mírně růst [ÚDI Praha 1996–1997; ÚDI Praha 1999–2006; Dopravní podnik hl. m. Prahy 1993–2005]. Podle dopravních expertů mají na vysoký nárůst osobní automobilové dopravy v Praze v posledních letech vliv dva jevy. Jednak se zvyšuje celkový počet cest po městě, který může souviset s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatelstva. Kromě toho vzrůstá i počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí [ÚDI Praha 2008].

Pozorujeme-li proměnu územní struktury regionu hlavního města, vyznačující se výraznou rezidenční a komerční suburbanizací, a masivní nárůst individuální automobilové dopravy, stěží se lze vyhnout otázce, zda a jakým způsobem oba fenomény viditelné na území hlavního města souvisejí. Vliv využití půdy (*land use*) na dopravu je zřejmý, neboť „rozmístění různých lidských aktivit v území je primární příčinou cestování“ [Wegener, Fuerst 1999: 3]. Čím více jsou v některých lokalitách koncentrovány pouze některé funkce na úkor jiných, tím více jsou jedinci nuceni cestovat.² A právě prostorové

² Podle Urryho [2002] má účast na různých aktivitách substanciální význam pro jedince i celou společnost. Urry tvrdí, že blízkost (*proximity*) jako tělesná spolu-přítomnost (*corporeal co-presence*) je skutečným důvodem mobility a cestování. Být *tváří v tvář*, *tváří k místům* či *objektům* (*face-the-place and objects*) je sociálním základem cestování. „Mobilita je obecně centrální proto, aby byly sociální sítě pevně splepeny, a fyzické cestování je obzvláště důležité pro usnadnění konverzací na místě a tváří v tvář, vytváření spojení a sociálních vazeb, třebaže nerovných, které přetrvávají v čase.“ [Urry 2002: 265] Potřebu spolu-přítomnosti nabízí Urry jako vysvětlení neklesajících fyzických kontaktů a objemu dopravy i ve světě, v němž je stále častější fyzické cestování předmětů, stejně jako imaginativní a virtuální cestování. Fyzická blízkost, kterou navíc vnímáme jako „povinnou, vhodnou a žádoucí“ [Urry 2002: 258], umožňuje reprodukci důvěry a jako taková je nenahraditelná.

oddělení různých funkcí, jako je bydlení, nakupování, zaměstnání atd., je kromě celkové dekoncentrace obyvatelstva charakteristickým rysem suburbanizace i českých měst. Nové rezidenční lokality jsou typicky umístěny dále než v docházkové vzdálenosti od komerčních aktivit nacházejících se převážně v blízkosti důležitých silničních komunikací. Komerčializace centra spojená s obrovským objemem turismu, která vytlačila bydlení pryč z centra města a bývalých průmyslových zón, byla experty v oboru jmenována jako nejvýznamnější změna prostorové a funkční struktury Prahy [Sýkora, Hrychová 2002]. Ve srovnání s vnitřním městem jsou příměstská (suburbánní) sídla výrazně více charakterizována koncentrací rezidenční funkce na úkor funkcí ostatních. Rezidenční sídla se navíc vyznačovala poměrně vyšším socioekonomickým statutem nového obyvatelstva. Zatímco na začátku 90. let se staly suburbie domovem bohatších obyvatel, teprve na sklonku 20. století k nim přibyla i nižší střední třída.

Výsledkem stěhování obyvatelstva do příměstských sídel a tedy postupného územního oddělení různých lidských činností je obrovský nárůst dopravy [Pucher 2002]. Nová výstavba rezidenčních sídel mimo hranice kompaktní městské zástavby, ale i řada sídel postavených v průběhu 19. a začátku 20. století se totiž zpravidla kromě vyšší koncentrace rezidenční funkce vyznačuje také nízkou hustotou obyvatelstva. A právě nízká hustota obyvatelstva vede kromě územního oddělení funkcí k růstu dopravy a především osobní automobilové dopravy. Podle Newmana a Kenworthyho [1999: 100] a jejich mezinárodního výzkumu 37 světových velkoměst „se zdá, že kritickou hranicí, pod kterou je neodmyslitelnou charakteristikou města využívání území závislé na automobilu (*automobile-dependent land-use pattern*) přibližně 20–30 obyvatel na hektar.“ Toto číslo odpovídá hustotě obyvatelstva v oblastech zastavěných samostatně stojícími rodinnými domy. V nových rezidenčních lokalitách v okolí Prahy dosahuje hustota osídlení právě takových hodnot [Hnilička 2005].³ Zajištění služeb hromadné dopravy je v oblastech s nízkou hustotou osídlení totiž výrazně ekonomicky neefektivní. Cesta hromadnou dopravou bývá navíc v řídké osídlené oblasti výrazně delší, než by tomu bylo v případě použití automobilu. Pokud navíc klesá frekvence spojů pod jistou úroveň, která zabraní jejich uživatelům volit si časy cest podle potřeby, začnou používat auto, bez ohledu na to, že je to například finančně i časově příliš náročné a že by rádi využívali hromadnou dopravu.

Efekt rozptýlené sídelní struktury a nízké hustoty obyvatelstva na každodenní cestování a volbu dopravního prostředku potvrzuje řada současných empirických studií [např. Handy 2002 nebo Dargay 2006]. Ty zároveň ukazují, že žádný z efektů sídelní struktury neovlivňuje jedině nehledě na ekonomické okolnosti jeho rozhodování. Relativně nízké ceny motorových paliv umožňují i lidem z hustě osídlených oblastí a oblastí koncentrujících různé funkce realizovat cesty na dlouhé vzdálenosti automobilem. Příjem je tak významným a pozitivním prediktorem volby automobilu ve všech deseti empirických studiích, o nichž referuje Dargay [2006] i v empirickém šetření, jehož výsledky dále prezentuji.

Skutečnost, že existuje vztah mezi sídelní strukturou a volbou dopravního prostředku, dokládají také agregovaná data o dojíždě v rámci aglomerace hlavního města. Významně větší podíl osob dojíždějících do Prahy ze Středočeského kraje cestuje ve srovnání

³ Jen pro zajímavost, hustota osídlení pražských Vinohrad je 324 ob./ha, panelového sídliště Háje 224 ob./ha [Hnilička 2005: 73].

s osobami cestujícími na území hlavního města osobním automobilem. Z osob dojíždějících do Prahy ze Středočeského kraje jich 33 % cestuje autem, a to buď jako řidiči, nebo jako spolujezdcí. Z dojíždějících v rámci hlavního města jich automobil volí pouze 13 % [ČSÚ 2001]. Také větší podíl osob (26 %) dojíždějících do Prahy z ostatních regionů republiky volí ke své cestě automobil. Je třeba si uvědomit, že statistika podílu jednotlivých dopravních prostředků na dojížděnce sice ukazuje, že z příměstských regionů dojíždí větší podíl osob autem, nelze z ní však vyvodit, zda se tak děje proto, že je zde nižší nabídka služeb hromadné dopravy, anebo proto, že u cest z přilehlých okresů, které jsou zpravidla delší, je automobil výrazně rychlejší a v některých případech i levnějším dopravním prostředkem než alternativy, které nabízí hromadná doprava. Pouhé porovnání agregovaných měr „sice poskytuje obecnou představu o možných efektech různých typů rozvoje území na cestovní vzorce, nepřispívá však k porozumění vztahu mezi městskou formou a cestovním chováním“ [Handy 2002: 225]. Právě snaha poskytnout nejen statistické, ale i behaviorální vysvětlení vztahu mezi morfologií městských sídel – strukturou a cestovním chováním, resp. volbou dopravního prostředku, bylo jedním z cílů kvalitativního šetření, jehož výsledky dále prezentuji.

3. Čím cestují lidé v českých městech? Výsledky empirického výzkumu

Závěry prezentované v tomto textu jsou založeny na výsledcích empirického výzkumu kombinujícího statistickou analýzu diskretní volby⁴ [podrobnosti Ben-Akiva, Lerman 1985] s kvalitativní sociologickou (biografickou) analýzou⁵ [Strauss, Corbinová 1999].

Díky kombinaci obou typů metod tak vysvětlují volbu dopravního prostředku ze dvou perspektiv: a) *statistické* a b) *behaviorální*.⁶ Statistická analýza v kvantifikované podo-

⁴ Statistická analýza byla provedena na datech získaných ve standardizovaném dotazníkovém šetření. Jeho cílovou skupinou byli dospělí obyvatelé vybraných aglomerací sto- a vicetisícových měst (Hradec Králové, Pardubice, Plzeň a Praha) a měst Chomutov, Jihlava, Kroměříž a Turnov. Šetření proběhlo v období duben až červen 2008. Zkoumanými jednotkami v dotazníkovém šetření byli dospělí jednotlivci. Ve výběrovém souboru bylo celkem dotázáno 1723 respondentů. Důvodem omezení vzorku na dospělou populaci byl požadavek na alespoň formální dostupnost všech dopravních alternativ (tedy včetně řidičského oprávnění). Respondenti byli do vzorku vybíráni kvótním výběrem. Kvótními proměnnými byly: 1) místo bydliště (6 kat.), 2) pohlaví, 3) věk (3 kat.), 4) vzdělání (4 kat.) a 5) ekonomická aktivita (4 kat. vč. důchodců). Zastoupení kvótních kategorií je proporcionální k zastoupení v populacích jednotlivých aglomerací a měst. Pro podrobnosti výběru viz Braun Kohlová [2010].

⁵ Kvalitativní analýza byla provedena na datech získaných v šetření změny bydliště a volby dopravního prostředku. Toto šetření kombinovalo biografické a polostrukturované rozhovory. Typologický vzorek sestával z rezidentů čtyř městských aglomerací České republiky: Brna, Hradec Králové a Pardubice, Plzeň a Prahy, kteří v předcházejících dvou letech změnili místo svého bydliště. Celkem bylo dotázáno 19 dospělých osob, které taktéž referovaly o partnerech žijících s nimi v domácnosti. Mezi údaje získávané pro oba partnery patřily především cestovní vzorce. Dotazovaní byli ve věku 26–68 let a reprezentují různé socioekonomické kategorie s výjimkou skupin s nejvyššími příjmy. Co se týče diversity z hlediska nového místa bydliště, 11 z celkem 19 domácností se přestěhovalo do širšího centra města nebo v jeho rámci, 8 domácností se přestěhovalo na předměstí nebo v jeho rámci. Data byla získána prostřednictvím osobních rozhovorů. Výsledky kvalitativní analýzy a odlišnosti jednotlivých typů byly následně s pomocí statistické analýzy ověřeny na vzorku 120 osob dotázaných taktéž ve výše uvedeném dotazníkovém šetření. Pro podrobnosti šetření a analýzy viz Braun Kohlová [2010].

⁶ Více k přijatým metodologickým předpokladům a detailům využitých metodologických postupů viz Braun Kohlová [2010].

bě popisuje souvislosti mezi cestovním chováním, možnostmi a zázemím příslušníků různých společenských skupin, na něž situační omezení dopadají v různé míře. Protože s pomocí statistické analýzy nelze vysvětlit, jakým způsobem situační omezení vedou k určitému typu jednání, ani tu část jednání, kterou s pomocí omezení vysvětlit nelze, doplnila jsem ho o kvalitativní šetření, které poskytuje potřebné behaviorální vysvětlení a ukazuje, že dopravní dostupnost hraje pro různé typy obyvatelstva při rozhodování o umístění svého bydliště různě velkou roli. Výsledky empirické analýzy obou typů odhalují, jak moc se způsoby volby dopravního prostředku a vliv jednotlivých determinant u různých společenských skupin liší. Velkou heterogenitu jednání jsem se proto pokusila systematizovat s pomocí typologie aktérů a odlišných sfér racionality, které se u nich při volbě dopravního prostředku dominantně projevují. Vytvoření takové systematizace je nezbytné pro určení klíčových faktorů nárůstu a poklesu individuální automobilové dopravy a případnou identifikaci motivačních či regulačních mechanismů, které mohou být účinné při omezování rostoucího objemu automobilové dopravy.

Shrneme-li oba typy poznatků, lze tvrdit, že každodenní volba dopravního prostředku je z velké části vysvětlena řadou omezení, která jedinci zpravidla nedokáží ovlivnit. Prvním z omezení volby dopravního prostředku je množství času a finančních prostředků, které má jedinec k dispozici. Přesněji řečeno, je-li ostatní stejné, volí lidé při pravidelných cestách dopravní prostředek, jímž je cesta rychlejší a na jehož využití je třeba vynaložit méně peněz. Dále jsou to služby hromadné dopravy, občanská vybavenost bydliště a povaha zaměstnání a s ní spojené požadavky na flexibilní mobilitu, co vysvětluje, proč někdo jede autem a jiný hromadnou dopravou. Takový typ zdánlivě pružných mobilních vzorců, který je vynucen požadavky okolí, ale jedinci nepřináší svobodu, ale naopak ho omezuje. Z finančního hlediska volbu dopravního prostředku limitují na jedné straně rozdíly v nákladech mezi různými dopravními prostředky, na druhé osobní příjem jednotlivce. Rozdíly ve finančních nákladech ovlivňují u bohatších lidí užitek spojený s cestou autem méně. Jinak řečeno, bohatší lidé náklady, stejně jako ostatní typy omezení, mohou do jisté míry ignorovat, a to také mnohdy činí.

Dále volbu dopravního prostředku vysvětluje občanská vybavenost a úroveň infrastruktury hromadné dopravy v místě bydliště. Lidé žijící v lokalitách, v nichž se nachází menší množství obchodů, úřadů, škol, atd., častěji cestují autem než prostředky hromadné dopravy, na kole či pěšky. Evidentně existují aktivity, které se každý snaží vykonávat a které na mobilitu rezidentů hůře vybavených lokalit kladou specifické požadavky. Lidé, kteří bydlí v lokalitách s horší občanskou vybaveností, vozí své blízké nebo nákupy na delší vzdálenosti, neboť kvůli horší nabídce vykonávají větší část každodenních činností mimo bydliště. Protože je auto pro převážení nákladu a dalších osob nejpohodlnější a někdy i nejlevnější, cestují lidé s bydlištěm v hůře vybavených lokalitách častěji autem, a to jako řidiči i jako spolujezdci. Na jejich chování mají tudíž trvání cesty a náklady menší vliv. Podobné je to s nabídkou infrastruktury a služeb hromadné dopravy. Kromě trvání cesty vysvětluje totiž volbu dopravního prostředku interval spoje hromadné dopravy, který může jedinec využít. Tam, kde jsou intervaly hromadné dopravy delší, pojedou lidé spíše jiným dopravním prostředkem. Zároveň ale interval u většiny lidí ovlivní volbu dopravního prostředku méně než trvání cesty. Plánováním totiž lidé dokáží část celkového trvání cesty poměrně úspěšně snižovat, a do budoucna jim v tom budou ještě více pomáhat komunikační technologie. Zajímavé je, že vzdálenost na zastávku hromad-

né dopravy volbu dopravního prostředku nevysvětluje. Pravděpodobně jsou ve většině městských aglomerací vzdálenosti na zastávky dostatečně malé, ani se navzájem příliš neliší. Vysvětlením, proč lidé, kteří bydlí na okraji měst a v suburbiech, jezdí častěji autem, je tedy občanská vybavenost a délky intervalů hromadné dopravy, a nikoliv samotná vzdálenost bydliště od centra. Domnívám se, že je tomu tak proto, že městské aglomerace v ČR, v nichž byl výzkum proveden, nejsou tak velké a vzdálenosti mezi periferií a centrem v nich nedosahují více než pár desítek kilometrů. Proto nejsou rozdíly v cestovních vzdálenostech u obou typů rezidentů odlišné.

Další a velmi silné omezení volby dopravního prostředku představuje povaha zaměstnání. Není to velikost úvazku, ale skutečnost, že dotyčný musí být schopen pružně vyrážet na cesty do různých destinací anebo uskutečnit celkově větší počet cest. U těchto osob, i když se jedná o menší část populace, je výrazně větší pravděpodobnost, že budou řídit auto, a to neohledně na vyšší cestovní náklady a trvání cesty. Potřeba volně si zvolit čas odjezdu v souvislosti s prací je tím nejsilnějším faktorem řízení auta. Těžko bychom proto u osob typu pojišťovacího agenta, které jezdí autem, protože potřebují navštěvovat klienty na různých místech, hledali faktory, které by je vedly ke změně dopravního prostředku. Nezodpovězenou otázkou však v případě těchto osob zůstává, jakému dennímu množství cest a různých destinací tato potřeba odpovídá.

Z výsledků kvantitativní analýzy vidíme, že situační omezení dopadají v mnohem větší míře na osoby s nižším příjmem a ženy. Zatímco v případě chudších obyvatel mají náklady větší efekt na atraktivitu té které alternativy než u lidí bohatých, u rozdílu v chování mezi pohlavími se tak jednoduché vysvětlení najít nepodařilo. Muži zkrátka častěji než ženy řídí nebo jezdí na kole. Platí to, i když zároveň kontrolujeme vliv jejich příjmu, postavení v pracovní hierarchii nebo potřebu pružně volit čas a cíl cesty. Zdá se, že mužům řízení auta a cesta na kole přináší něco, co většina žen neocení. Je možné, že muži více než ženy preferují autonomii, soukromí, prožitky euforie, rizika, rychlosti, demonstraci síly nebo výkonu, které jsou typické pro řízení a cyklistiku. Je ale také možné, že muži řídí auto, které je ve většině domácností vzácným zdrojem, častěji než ženy, protože mají v rámci domácností lepší vyjednávací pozici. Zajímavé je, že použití žádného dopravního prostředku nelze jednoduše spojit s vyšším či nižším vzděláním ani s věkem, je-li již modelován vliv osobního příjmu. Nejednoznačný vliv na volbu dopravního prostředku má postavení jedince v pracovní hierarchii. I když skutečnost, že má jedinec v práci podřízené, zvyšuje pravděpodobnost, že bude cestovat autem, je tato proměnná korelována s osobním příjmem a náklady na cestu autem. Pouze část variability závislé proměnné lze proto vysvětlit samotným postavením v pracovní hierarchii, jako jednoho z možných distinktivních aspektů statusu.

Přestože popsaná situační omezení a rozdíly mezi různými sociodemografickými skupinami vysvětlují velkou část variability volby dopravního prostředku a vzhledem ke své objektivní (tvrdé) povaze jsou vhodné k predikci, snažila jsem se vysvětlit také vliv životního stylu, který lidé preferují. Zaměřila jsem se především na to, jakému typu bydlení a charakteristikám bydliště dávají lidé přednost. Důvodem je, že skutečné charakteristiky bydliště sice cestovní chování statisticky vysvětlují, to ale neznamená, že ho podmiňují. Navíc pozorujeme, že lidé někdy cestují určitým způsobem, i když jim to prostorová omezení komplikují, anebo naopak zvyhodňují jiné chování, než po jakém lidé touží. Jak naznačují výsledky kvalitativního šetření, upřednostňování tradičního městského či naopak suburbánního bydlení už v sobě obsahuje určité představy o způsobech cestová-

ní. Ovšem odpověď na otázku, jaký je směr vztahu mezi prostorovými charakteristikami území, v němž lidé cestují, a typem mobility a jakou roli v něm hraje preferovaný životní styl, je mnohem složitější. Lidé s bydlištěm v lokalitách s dobrou občanskou vybaveností a nabídkou služeb hromadné dopravy (zpravidla v centrech měst) skutečně častěji cestují hromadnou dopravou a lidé bydlící v lokalitách, kde je úroveň obojího horší (předměstí), cestují častěji autem. Nicméně horší dopravní dostupnost a občanskou vybavenost bydliště nelze považovat za jednoznačnou příčinu častějšího používání auta. Jak ukazují výsledky kvalitativního šetření, v jedné skupině populace jsou obě charakteristiky bydliště spíše důsledkem určitého životního stylu založeného na bydlení v domě se zahradou mimo město a automaticky spojeného s častým a rutinním používáním auta.

Přesněji řečeno, co se týče vztahu mezi upřednostňovanými charakteristikami bydliště (jeho dopravní dostupností a občanskou vybaveností) a volbou dopravního prostředku, jsem identifikovala celkem čtyři typy osob. Nazvala jsem je následovně: *I) Mít to blízko a nejen na tramvaj, II) Na místě nezáleží, stejně jedu autem, III) Co se dá dělat, budu muset autem a IV) Jedu autem, přestože to mám blízko.* První skupinu tvoří ti, pro něž je dopravní dostupnost důležitým kritériem volby bydliště a bydlí proto v kompaktní městské zástavbě, protože buď neumějí řídit, nemohou si dovolit řídit, anebo nechtějí řídit. Z těchto důvodů jezdí hromadnou dopravou, na kole, nebo chodí pěšky. Reprezentanti druhého již jmenovaného typu dopravní dostupnost jako charakteristiku bydliště ignorují, protože stejně chtějí jezdit autem, anebo jeho horší dopravní dostupnost vědomě akceptují jako cenu za bydlení ve vlastním domě se zahradou. Bydlí tudíž v příměstských lokalitách s horší občanskou vybaveností i nabídkou služeb hromadné dopravy. To znamená, že i kdyby chtěli své dopravní vzorce změnit, budou jim v tom bránit malé frekvence spojů hromadné dopravy a špatná dostupnost služeb v místě bydliště. Třetí skupinu tvoří osoby, které sice deklarují, že dopravní dostupnost je důležitým kritériem (volby místa) bydliště, ale ve skutečnosti ji při stěhování nezohledňují. V důsledku nenaplnění jejich očekávání v podobě neúměrného nárůstu objemu času vynakládaného na cestování a kvůli většímu nepohodlí při cestování hromadnou dopravou tyto osoby začnou buď častěji používat automobil, nebo velmi pečlivě plánovat své cesty. Ztrácí tak svobodu rozhodnout se, kdy cestovat, a jezdí-li autem jako spolujezdci, také jak a s kým cestovat. Špatná dopravní dostupnost místa bydliště pro ně tedy skutečně představuje situační omezení, jako příčinu změny cestovních vzorců směrem k častějšímu používání automobilu, případně pořízení dalšího automobilu do domácnosti. Na zhoršení okolností souvisejících s dojížděním se dokáží poměrně dobře adaptovat. V případě, že by si ale zvýšení nákladů na individuální mobilitu nemohli dovolit, hrozí jim, že se dostanou se do jakési „pasti ne-mobility“, která v krajním případě vede k sociálnímu vyloučení. Reprezentanti čtvrtého typu jezdí často autem, přestože se jejich bydliště nachází v místě s dobrou nabídkou služeb hromadné dopravy a občanské vybavenosti, a mají tedy na výběr i mezi ostatními alternativami. Jejich nabídku však důsledně ignorují.

4. Dominantní sféry racionality volby dopravního prostředku

Otázkou zůstává, co u reprezentantů druhé skupiny vysvětluje skutečnost, že ignorují v dlouhodobém rozhodnutí o místě bydliště objektivní omezení v podobě horší dopravní infrastruktury a občanské vybavenosti, a u reprezentantů čtvrté skupiny, že naopak

v krátkodobých rozhodnutích ignorují dobré podmínky pro použití jiných dopravních prostředků. Vytvoření typologie aktérů a identifikace odlišností mezi jednotlivými typy, které vedou k podobným otázkám, přesouvají pozorované cestovní chování na vyšší úroveň obecnosti a k samotné povaze racionality rutinního jednání. Oddělíme-li totiž část obou skupin, jejichž časté používání auta vysvětluje charakter práce, která vyžaduje, aby jedinec pružně volil destinace a čas dojíždky a vůbec více cestoval, musíme hledat vysvětlení mimo sféru užitku spojeného s každou jednotlivou volbou. V pozorovaných typech chování jsou nehledě na používaný dopravní prostředek dominantní zcela odlišné sféry racionality, k jejichž vysvětlení se hodí různé teoretické koncepty jednání. První z nich představuje *racionalitu volby dopravního prostředku na základě omezení*. Druhá představuje *sféru konzistentního životního stylu*, který zahrnuje nejen volbu dopravního prostředku, ale i volbu charakteru bydliště. Třetí představuje volbu dopravního prostředku jako *sféru nereflektovaného zvyku*, který je součástí habitusu.

První sféra představuje omezeně racionální volbu v rámci stávajících více či méně omezujících podmínek, kdy jsou pro volbu dopravního prostředku rozhodující rozdíly v atraktivitě jednotlivých alternativ a prostorová omezení plynoucí z povahy bydliště, ekonomické limity a požadavky na mobilitu spojené se zaměstnáním. Tato sféra racionality se projevuje v největší míře u reprezentantů *III. typu – Co se dá dělat, budu muset autem*, ale také u reprezentantů *I. typu – Mít to blízko a nejen na tramvaj*, kteří vyhledávají dobrou dopravní dostupnost z ekonomických důvodů, a těch, kteří v souvislosti s prací potřebují hodně a pružně cestovat. U všech těchto osob vysvětlují volbu dopravního prostředku různé typy omezení, a to dokonce kauzálním způsobem. Chování tohoto typu osob proto dokážeme nejlépe vysvětlit s pomocí modelu náhodného užitku.

Druhou *sféru konzistentního životního stylu* představuje volba dopravního prostředku zároveň s preferovaným typem bydliště. Tuto sféru reprezentují na opačných pólech příslušníci *I. typu – Mít to blízko a nejen na tramvaj* a *II. typu – Na místě nezáleží, stejně jedu autem*, kteří preferují buď tradiční městské nebo suburbánní bydlení a u nichž je volba dopravního prostředku součástí charakteru bydlení. Na jednom pólu stojí lidé, kteří dávají přednost bydlení v tradiční městské zástavbě s množstvím obchodů, služeb a dobrou infrastrukturou hromadné dopravy a v souladu s malými vzdálenostmi a dobrou nabídkou služeb hromadné dopravy ji využívají, chodí pěšky, nebo (ve vybraných městech) jezdí na kole. Na opačném pólu téže sféry racionality stojí lidé, kteří dávají přednost suburbánnímu bydlení ve větším samostatně stojícím domě se zahradou, který se sice zpravidla nachází ve zdravější a zelenější lokalitě, ale s horší dopravní dostupností a nabídkou služeb občanské vybavenosti. Za většinou pravidelných aktivit dojíždějí autem, ale typ dojíždění si vybrali spolu s typem bydliště, a proto jsou s ním v zásadě spokojeni. Jejich dlouhodobá a krátkodobá rozhodnutí lze označit za racionální, protože všechny problémy spojené s dojížděním lze považovat za výsledek jejich vědomého kompromisu mezi cestováním a bydlením. Ostatně, když už se přestěhují, je volba auta vzhledem k horší nabídce služeb hromadné dopravy často nejvýhodnější alternativou. Také chování tohoto typu dokážeme nejlépe vysvětlit s pomocí modelu náhodného užitku, nesmíme ale jeho výsledky interpretovat tak, že charakter bydliště představuje omezení volby dopravního prostředku a že tedy typ mobility determinuje.

Poslední skupinu představuje volba auta jako *sféra nereflektovaného zvyku*, a tedy jako volba nezávislá na místě bydliště a jiných omezeních. Tuto sféru racionality reprezentují

lidé, kteří jezdí autem bez ohledu na to, jestli bydlí v centru města (*IV. typ*), nebo mimo něj (*část II. typu*, které nezáleží na tom, kde bydlí). V obou případech časté či výlučné používání auta nelze vysvětlit na základě ekonomických ani jiných omezení, ani to nevyžaduje povaha zaměstnání, ale pouze na základě zvyku, jako nereflektovaného způsobu chování zakotveného v habitusu [Bourdieu 1998]. Tento typ chování s pomocí modelu náhodného užítku vysvětlit nelze a jeho jediným indikátorem v tomto modelu je příjem jednotlivce. Pokud se nechceme spokojit s tím, že je takový zvyk prostě produktem svobodné vůle nebo náhody, musíme svůj zájem obrátit k mechanismům reprodukce takového zvyku, vlivu skupinových a společenských norem nebo hodnot. To vše jsou ale otázky, jimž by bylo třeba se věnovat v nějakém dalším výzkumu. Přestože má sociologie velký zájem právě o skupinové a společenské normy a rozdíly v habitusu, snažila jsem se v této práci ukázat, že se nemusí jednat o dominantní faktory volby dopravního prostředku.

Nicméně je při jejím vysvětlení podstatné, že většina těch, kteří často cestují autem, vnímají individuální automobilovou dopravu jako něco samozřejmého, obecně rozšířeného a zcela neproblematického. A to i přesto, že mají všichni zkušenosti s dopravními zácpami, problémy s parkováním, nehodami, stresem, hlukem a smogem, které jsou navíc v běžné konverzaci i mediálním diskurzu na každodenním pořádku. Jakousi normalizaci ve vnímání nepříjemných okolností spojených s používáním auta nenabourává příliš ani diskurz trvale udržitelného rozvoje či důsledků automobilismu pro změny klimatu. Naopak k ní přispívá pocit, že nás může uzavření do napůl soukromé auto-mobilní kapsle [Urry 2000, 2006], v níž si lze pobyt všemožně zpříjemnit [Bull 2004], od negativních aspektů mobility uchránit. Zvyk používat auto a jeho naprostá samozřejmost u některých příslušníků ekonomicky vyšších a středních vrstev obyvatelstva naznačuje, že používání auta je spíše než exkluzivní praxí, kterou by chtěli dát najevo své vyšší sociální postavení, přirozenou součástí jejich habitusu, kterou nevědomky reprodukují. Spíše nižší příjmové skupiny, jak popisují např. Gilroy [2001] nebo Sheller [2004], vnímají používání auta jako sociálně diferencující chování, a proto by ho mohli chtít napodobit s cílem posílit svou sociální kompetenci a začlenění do většinové společnosti. Při této snaze má ale symbolický význam nejen samotné používání auta, ale i jeho velikost, typ a značka.

5. Implikace pro regulaci automobilové dopravy – diskuse

Popsané výsledky empirického zkoumání jasně ukazují, nakolik je volba dopravního prostředku složitá a značně diferencovaná jednání, které nelze bezezbytku popsat s pomocí jediného univerzálního modelu jednání. Přesto lze i u tak heterogenního typu jednání empirické poznatky systematizovat a identifikovat jeho dominantní rysy v podobě odlišných sfér racionality. Z hlediska praktického využití prezentovaných výsledků je podstatné, že tam, kde se v jednání uplatňují různé sféry racionality volby dopravního prostředku, mají rozhodující roli různé faktory nárůstu či naopak poklesu individuální automobilové dopravy. V souladu se třemi sférami racionality mezi faktory ovlivňující objem automobilové dopravy patří: a) rozdíly v charakteristikách jednotlivých dopravních alternativ a z nich plynoucí atraktivitě související s individuálními ekonomickými a pracovními omezeními, b) skutečná ochota mnoha lidí bydlět v rezidenčních lokalitách

s horší dopravní dostupností a úrovní služeb a c) zvyk používat automaticky auto nehledě na okolnosti, jako přirozená součást habitusu ekonomických středních a vyšších vrstev. Odlišení těchto faktorů má různé implikace, kudy se mohou ubírat úvahy o tom, jakým způsobem stávající trend nárůstu automobilové dopravy a jeho negativních důsledků zvrátit nebo aspoň zbrzdit.

Co se týče prvního faktoru, výsledky mého šetření naznačují, že pro případnou snahu snížit objem individuální automobilové dopravy existuje stále prostor v podobě celé řady motivačních či regulačních opatření. Ty mohou nejen cenou, jako je tomu v případě mýtného pro vjezd do center měst, ale například snížením dostupnosti parkovacích míst nebo jejím zpomalením změnit stávající atraktivitu osobní automobilové dopravy. Víme totiž, že u většiny těch, kteří nemusejí dojíždět kvůli práci do mnoha různých destinací, hrají nezanedbatelnou roli rozdíly v trvání cest a relativních nákladech na použití jednotlivých dopravních prostředků. Při jakékoliv cenové regulaci je však třeba uvědomit si, že vždy dopadá s větší silou na chudé než bohaté. Budou to totiž vždy oni, kteří budou v takových případech nuceni své chování změnit. Cenová regulace automobilové dopravy může vést až k nežádoucímu sociálnímu vyloučení chudších vrstev bydlících v místech se špatnou nabídkou alternativních způsobů dopravy. Rozdíly v mobilitě různých sociálních skupin by mohly být navíc ještě výraznější, pokud by se změnily stávající podmínky, které rozvoj individuální automobilové dopravy umožňují. Ten totiž stojí na velkém bohatství západních společností a je bytostně závislý na relativně nízkých cenách ropy a stabilitě jejich dodávek. V dlouhodobém horizontu tomu tak možná vždy nemusí být. Z hlediska negativních sociálních dopadů je proto vhodnější automobilovou dopravu regulovat například úpravou podmínek pro parkování či zpomalení průjezdu, a tedy způsoby, které dopadají stejnou měrou na bohaté i chudé. Na druhé straně, uvažujeme-li o faktorech, které mohou v budoucnu změnit atraktivitu jednotlivých dopravních alternativ v delším časovém horizontu, pak nelze pominout ani neustálý rozvoj alternativních pohonných technologií a paliv. Jejich rozvoj totiž může výrazně ovlivnit jejich relativní atraktivitu kvůli výrazným změnám nákladů na jejich použití. Je jen otázkou, zda nové technologie používání automobilu v porovnání s alternativními způsoby dopravy zlevní nebo zdraží.

V případě druhého faktoru rozvoje individuální automobilové dopravy je podstatnou otázkou, co ovlivňuje v současnosti rozšířenou preferenci suburbánního bydlení neoddělitelně spjatého s dojížděním autem. Nehledě na důvody, postoje či symbolické významy je totiž skutečná ochota mnoha lidí bydlet v rezidenčních lokalitách s horší dopravní dostupností tím, co ve svém důsledku vede k nárůstu individuální automobilové dopravy. Závěry empirické studie o okolnostech stěhování totiž poněkud problematizují představu, že atraktivita území v podobě dobré dopravní dostupnosti motivuje jednotlivce k tomu, aby se do něj přestěhovali anebo do něj dojížděli, a tedy k většímu územnímu rozvoji [Wegener, Fuerst 1999]. V praxi totiž atraktivitu lokalit vyjádřenou poptávkou po nich určují spíše násobně nižší ceny stavebních pozemků a na nich postavených nemovitostí než kvalita zastavěného území s veřejnými prostranstvími, dobrou občanskou vybaveností, kvalitou architektury nebo provedením jednotlivých staveb. Osoby, které zde ale nakonec bydlí, musejí stejně jako všichni ostatní cestovat, i když je to pro ně relativně obtížnější, a jak vidíme, spíše autem než hromadnou dopravou. Je tedy suburbanizace nutným a konečným směrem vývoje českých měst nebo pouze přechodnou fází jejich vývoje [van den Berg 1982 in Friedrichs 1995]? Může se totiž zdát, že před sebou

máme budoucnost, v níž se města neustále rozpínají do šířky, a v důsledku toho, že lidé dávají přednost samostatně stojícímu domu se zahradou, se z okrajů měst valí stále větší množství aut. A většina z nás je s takovou vizí budoucnosti spokojena nebo alespoň smířena. Volbu bydliště mimo kompaktní městskou zástavbu ale není možné chápat jen jako výsledek touhy, nýbrž také nutnosti. Volba životního stylu je totiž ovlivněna také celou řadou strukturálních podmínek, jimž jsem se ve svém výzkumu ani v tomto textu explicitně nevěnovala a které mohou být relevantní. Na jedné straně jsou to normativní vzory nebo diskurzy, co bydlení mimo město a individuální dojíždění autem v současné době činí pro mnohé vyhledávaným. Nemusí se ale jednat o život politických či jiných celebrit, co nám dennodenně sděluje, že je tento způsob života a s ním spojená individualizace mobility zcela normální. Spíše je to každodenní praxe rodiny a okolí, která takový dojem nenápadně vytváří. Na druhé straně jsou to ale násobně nižší ceny nemovitostí, které kladou rovnítko mezi samostatně stojící dům se zahradou za městem a menší byt, který navíc stojí ve čtvrti s nedostatkem zeleně, velkým provozem na ulicích, zvýšenou hladinou hluku a prachu. Nejen stávající hodnoty a kulturní vzory, ale i ekonomické, politické a technologické podmínky pokračující suburbanizaci spíše nahrávají. Stejně jako např. van den Berg [1982 in Friedrichs 1995] se domnívám, že bez politiky vytvářející příznivou podobu vnitřních částí měst pro život i rekreaci a intenzivní veřejné diskuze o negativních důsledcích suburbánního bydlení v podobě obtížné mobility lze stěží zpomalení popisovaného trendu alespoň odstartovat. Dosud jsou totiž cíle dopravní politiky a politiky bydlení, jejichž zájmy jsou jak vidno v těsné souvislosti, zcela odděleny. Giddens [1976] sice tvrdí, že ke změně struktur přispívá pouze aktivní jedinec, to však neznamená, že mu k žádoucímu směru není třeba pomoci. Chceme-li, aby co nejvíce lidí bydlelo v městské zástavbě, aniž bychom prosazovali přísnou regulaci cen bydlení, je třeba aktivně prosazovat politiku, která zlepší podmínky pro bydlení, cestování a sociální infrastrukturu uvnitř města, a to díky sanacím veřejných prostor, rozšíření zelených ploch a zlepšení kvality ovzduší, a přiláká tak nové obyvatele do center měst. Doufejme, že takové politiky a snad i snahy jednotlivých developerů se dočkáme v blízké budoucnosti i v českých městech, a to dříve, než dosáhne desuburbanizace svého vrcholu a kdy budou náklady na případné obnovení (historické) městské struktury (reurbanizaci) a jí odpovídajícího životního stylu příliš vysoké. Je totiž třeba si uvědomit, že zlepšení nabídky služeb hromadné dopravy v již existujících rezidenčních oblastech mimo město je spojeno s ohromným množstvím veřejných prostředků, které je možné využít efektivnějším způsobem, a proto je lepší snažit se zabránit tomu, aby se lidé s vidinou vlastnictví větší nemovitosti z města odstěhovali. Také proto je třeba vést intenzivní veřejnou diskuzi o tom, že příměstské bydlení je sice na první pohled levnější, ale že je spojeno s velkými následnými náklady v podobě omezené mobility a množství finančních prostředků a volného času, který je možné využít i příjemnějším způsobem. V populaci totiž existuje skupina lidí, kteří auto začnou používat z nutnosti a mnohdy v rozporu se svými postoji a ekonomickými možnostmi a které by proto bylo asi lepší od stěhování odradit, než vynakládat prostředky na to, aby se zde pro ně zlepšila nabídka služeb hromadné dopravy.

V otázce zvyku používat auto nehledě na dostupné alternativy či omezení, jako součásti habitusu ekonomických středních a vyšších vrstev, je diskuze o možných změnách nejtěžší a aby byla vyčerpávající, bylo by nutné založit ji na samostatném výzkumu. Takový zvyk, stejně jako skupinové normy, stereotypy či hodnoty, jimž jsem kvůli obtížím

provázejícím jejich operacionalizaci a měření, věnovala ve svém výzkumu spíše okrajovou pozornost, jsou totiž složitým způsobem produkovány medií a reprodukovány uvnitř rodin, mezi přáteli nebo kolegy. Faktory, o kterých jsem dosud vzhledem ke způsobům jejich empirického zkoumání hovořila jako o měkkých proměnných, jsou totiž velmi tvrdé, chceme-li je změnit. Dokladem toho je současná existence automatického používání auta a stále se zintenzivňujícího diskurzu environmentálních problémů a změn klimatu jako důsledků lidské činnosti. Přesto bych na závěr zdůraznila, že můj výzkum ukazuje, že se podstatná část lidí o dopravním prostředku rozhoduje s ohledem na reálné možnosti a omezení a jejich chování lze proto pomocí ekonomické a jiné regulace ovlivnit.

Poděkování

Tento text vznikl v rámci projektu *Analýza distribučních a sociálních dopadů sektorových politik* (2D06029) podpořeného Ministerstvem školství mládeže a tělovýchovy ČR. Za tuto podporu děkuji.

LITERATURA

- Ben-Akiva, Moshe, Steven Lerman. 1985. *Discrete Choice Analysis: Theory and Application to Travel Demand*. Cambridge (Mass.): The MIT Press.
- Bourdieu, Pierre. 1998. *Teorie jednání*. Praha: Karolinum.
- Braun Kohlová, Markéta. 2010. *Město a pohyb v něm – otázka racionality volby dopravního prostředku*. Dizertační práce. Praha: FSV UK.
- Bull, Michael. 2004. „Automobility and the Power of Sound.“ *Theory, Culture & Society* 21: 243–259.
- ČSÚ. 2001. *Statistická ročenka Středočeského kraje*. [online] Praha: Český statistický úřad. [cit. 2010-02-15] Dostupný z: <http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/publ/13-2101-01-2001>.
- ČSÚ. 2009. *Vybrané údaje podle 57 pražských městských částí*. [online] Praha: Český statistický úřad. [cit. 2009-09-16] Dostupný z: <http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/i/home>.
- Dargay, Joyce. 2006. „Household Behaviour and Environmental Policy: Review of Empirical Studies on Personal Transport Choice.“ In *Household Behaviour and Environmental Policy: Empirical Evidence and Policy Issues: Paper presented at workshop*. Paris: OECD Environment Directorate.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy. 1993–2005. *Statistická ročenka za rok 1993–2005*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s.
- Eurostat. 2008. [online] [cit. 2009-09-16] Dostupný z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdpc340&plugin=1>.
- Friedrichs, Jürgen. 1995. *Stadtsoziologie*. Opladen: Leske + Budrich.
- Giddens, Anthony. 1976. *New Rules of Sociological Method: A Positive Critique of Interpretative Sociologies*. London: Hutchinson.
- Gilroy, Paul. 2001. „Driving While Black.“ Pp. 81–104 in Daniel Miller (ed.). *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Handy, Susan L. 2002. „Travel Behavior – Land Use Interaction: An Overview and Assessment of the Research.“ Pp. 223–236 in Hani S. Mahmassani (ed.). *Perpetual Motion: Travel Behavior Research Opportunities and Application Challenges*. Amsterdam: Elsevier Science Ltd.
- Hnilička, Pavel. 2005. *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: Era.
- Keller, Jan. 1998. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.
- Larsen, Jonas, John Urry, Kay Axhausen. 2006. *Social networks and future mobilities*. Report to the UK Department for Transport.
- Laurier, Eric. 2004. „Doing Office Work on the Motorway.“ *Theory, Culture & Society* 21: 261–277.
- Metz, David. 2008. „The Myth of Travel Time Saving.“ *Transport Reviews* 28: 321–336.

- Ministerstvo dopravy ČR. 1996–2008. *Ročenka dopravy České republiky. 1996–2008*. [online] Praha. [cit. 2010-02-15]. Dostupný z: <http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>.
- Newman, Peter, Jeffrey R. Kenworthy. 1999. *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington DC: Island Press.
- Ouředníček, Martin. 2002. „Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu.“ Pp. 39–54 in Luděk Sýkora (ed.). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Plaut, Pnina O. 2004. „Do Telecommunications make Transportation Obsolete?“ Pp. 162–166 in Stephen Graham (ed.). *The Cybercities Reader*. London: Routledge.
- Pucher, John. 2002. „Suburbanizace příměstských oblastí a doprava: mezinárodní srovnání.“ Pp. 101–121 in Luděk Sýkora (ed.). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Sheller, Mimi. 2004. „Automotive Emotions: Feeling the Car.“ *Theory, Culture & Society* 21: 221–242.
- Strauss, Anselm, Juliet Corbinová. 1999. *Základy kvalitativního výzkumu*. Brno: Sdružení podané ruce.
- Sýkora, Luděk. 2001. „Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace.“ Pp. 127–166 in Martin Hampl (ed.). *Regionální vývoj: specifika české transformace, evropská integrace a obecná teorie*. Praha: Demoart.
- Sýkora, Luděk. 2002. „Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost.“ Pp. 9–19 in Luděk Sýkora (ed.). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku.
- Sýkora, Luděk, Hedvika Hrychová. 2002. „Percepce a hodnocení proměn v prostorové struktuře Prahy.“ *Urbanismus a územní rozvoj* 5: 21–25.
- TSK hl. m. Prahy. 2009. *Ročenka dopravy Praha 2008*. [online]. Praha: Technická zpráva komunikací hlavního města Prahy – Úsek dopravního inženýrství. [cit. 2011-12-31] Dostupný z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-2008-cz.pdf>.
- ÚDÍ Praha. 1996. *Data o dopravě v Praze 1996*. [online]. Praha: Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy. [cit. 2011-12-31] Dostupný z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-1996-cz.pdf>.
- ÚDÍ Praha. 1997. *Data o dopravě v Praze 1997*. [online]. Praha: Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy. [cit. 2011-12-31] Dostupný z: <http://www.tsk-praha.cz/rocenka/udi-rocenka-1997-cz.pdf>.
- ÚDÍ Praha. 1999–2008. *Ročenka dopravy Praha 1998–2007*. [online]. Praha: Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy. [cit. 2011-12-31] Dostupný z: http://www.tsk-praha.cz/wps/portal/doprava/web/pro-odborniky/rocenky/!ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hLP1OnAG93QwMDd0tXA09HZyNfc0cDIwtXE6B8JLK8168BSD7YK9DLxdDA3ZyA7nCQfThVuBsao8tjmg-SN8ABHA30_Tzyc1P1C3IjDDID0hUB-62rRA!!/dl3/d3/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/.
- Urry, John. 2000. *Sociology beyond Society: Mobilities for the 21st Century*. London: Routledge.
- Urry, John. 2002. „Mobility and Proximity.“ *Sociology* 36: 255–274.
- Urry, John. 2006. „Inhabiting the car.“ *The Sociological Review* 54: 17–31.
- Wegener, Michael, Franz Fuerst. 1999. *Land-Use Transport Interaction: State of the Art*. Deliverable 2a of the project TRANSLAND. [online] [cit. 2011-12-31] Dostupný z: <http://ssrn.com/abstract=1434678>.
- Yago, Glenn. 1983. „The Sociology of Transportation.“ *Annual Review of Sociology* 9: 171–191.
- Zahavi, Yakov. 1974. *Travel time Budgets and Mobility in Urban Areas*. Report FHW PL-8183.
- Zahavi, Yakov, Antti Talvitie. 1980. Regularities in travel time and money expenditures. *Transportation Research Record* 750: 13–19.

SUMMARY

The aim of the paper is to answer questions related to the *explanation of the travel mode choice used by people for regular commuting and what role in their decision making can be attributed to location of their residence, i.e. how the travel mode choice differs in case of traditional urban residents and suburban residents*. The reason why to study everyday commuting is the fact that people currently living in western cities spend a lot of time and money commuting and the aggregate of everyday individual mobility generates a significant environmental impact.

I study the travel mode choice from two perspectives: a) *statistical* and b) *behavioural*. Using the statistical analysis I explain the travel mode choice based on situational constraints and differences between social groups. The statistical analysis, however, is unable to explain how the situational constraints lead to different behaviour in different individuals and also the part of behaviour that cannot be explained using the constraints, thus I add a qualitative study. Summarizing both types of findings, I conclude that the everyday travel mode choice depends to a large extent on constraints that cannot be influenced by individuals: i) the amount of time and money available to the individual, ii) public transport services, civic facilities in the place of residence, and iii) required mobility for job related reasons. In the qualitative study I focus on what type of residence people prefer. Looking into preferred characteristics of people's place of residence and actual travel behaviour I generate general classification of rationality related to the travel mode choice: 1) travel mode choice rationality based on constraints, 2) a consistent lifestyle including travel mode as well as nature of residence choice, and 3) the travel mode choice as an unreflected habit. According to the three types of rationality we can identify different factors of individual transport development: a) differences in the nature of individual travel modes and their attractiveness related to individual economic and professional constraints, b) real willingness of many people to live in residential locations with a lower accessibility and lower level of services, and c) a habit to drive a car automatically regardless of conditions as a natural part of habitus of economic middle and upper classes. Differentiation of these factors leads to different implications when considering possibilities of overturning the current increasing trend of car transport. Firstly, it is a question of price or other regulation changing attractiveness of the individual alternatives. Secondly, there are factors related to preference of suburban lifestyle including not only normative and cultural patterns but also significant differences in real estate prices in internal cities and suburban locations. In the last case of the habit to use a car regardless of available alternatives as a part of habitus of economic middle and upper classes the discussion about possible changes is the most demanding. However, this study shows that majority of people make their travel mode choices taking into account real possibilities and constraints and thus that it is possible to influence their behaviour through economic and other types of regulation.