

Životní prostředí v hlavním městě Praze a jeho odraz v názorech obyvatel

Celospolečenská závažnost péče o životní prostředí v Praze spočívá nejen v mimořádném postavení Prahy jako hlavního města státu, jako sídla politických, vládních a společenských institucí a jako starobylého a věhlasného evropského kulturního a vědeckého centra; je také dána v našich podmínkách zcela ojedinělou koncentrací lidí toto prostředí užívajících, tj. počtem obyvatel, pracujících a návštěvníků.

Historický organismus města, determinující dnešní prostředí, se vyvíjel po staletí ve velmi složitém terénu. V tom spočívá krása Prahy, zároveň však je to zdroj vážných nesnází při ochraně prostředí před nepříznivými jevy soudobé civilizace a její techniky. Celé části města, budované zejména v období kapitalistické industrializace, již nevyhovují funkčně, hygienicky ani technicky potřebám soudobého života.¹

Základní dokumenty zabývající se dlouhodobým rozvojem města — *Generální plán rozvoje hlavního města Prahy, Soubor opatření k formování ekonomické struktury hlavního města Prahy a Směrný územní plán hlavního města Prahy* — mají za cíl vytvořit koncepční předpoklady pro další rozvoj hlavního města a tím i pro přeměnu životního prostředí Prahy podle potřeb vyspělé socialistické společnosti, a názorně a přesvědčivě tak ukázat přednosti socialistického společenského řádu.

Stranické a vládní orgány se pravidelně zabývají problémy tvorby a ochrany životního prostředí v hlavním městě Praze a přiznaly jim prioritu před problémy ostatních měst a průmyslových aglomerací. K zlepšení prostředí a životních podmínek

Pražanů byla učiněna řada opatření. Některá z nich se již pozitivně projevují.

V současnosti zůstává naléhavým úkolem vytvořit ucelenou a reálnou perspektivní koncepci celkové cílevědomé přeměny životního prostředí v Praze. Znalosti o jeho současném stavu a příčinách nejsou dosud dostatečně úplné a systematické a nejsou také získávány způsobem umožňujícím jejich využití v moderních informačních systémech a v řízení péče o životní prostředí. Tento nedostatek je silně pociťován zejména tam, kde jde o měření znečištění ovzduší, o zjišťování souvislostí mezi stavem atmosféry, terénem a zástavbou, o měření hlukových poměrů, o výzkum účinků vibrací vůbec, o určování stupně chemického a biologického znečištění půdy a podílu stavební činnosti i všech druhů dopravy na narušení prostředí, a dále v oblasti ekonomických souvislostí péče o prostředí i vztahu mezi žádoucím socialistickým způsobem života Pražanů a tvorbou prostředí. Také problémy souhrnného působení jednotlivých složek a stránek životního prostředí, synergických účinků, komplexního a všestranného přístupu k řešení vyžadují ještě propracování.

Tyto otázky jsou komplexně sledovány ve výzkumném úkolu *Tvorba a ochrana životního prostředí v pražské aglomeraci*, zařazeném do státního plánu rozvoje vědy a techniky, který je v současné době v Praze řešen. Životní prostředí je zde chápáno nejen jako soubor hmotných složek vytvářejících prostředí a aktivit a technologických procesů, které je ovlivňují. Za důležitou součást prostředí ve městě jsou považovány i sociální podmínky života

¹ Důsledné řešení tohoto historicky podmíněného stavu i za léta nahromaděných, dříve nереšených problémů postupně uskutečňuje socialistická společnost teprve v současnosti. Po roce 1945 bylo

nutno přeorientovat hospodářské zdroje na naléhavé úkoly budování ekonomické a sociální základny socialismu, a také na přednostní rozvoj méně vyvinutých oblastí státu.

obyvatel, které jsou rovněž v této souvislosti analyzovány. Předpokládá se existence vzájemné podmíněnosti stavu prostředí a způsobu života, jejíž objasnění může být významné pro cílevědomou přeměnu prostředí hlavního města podle potřeb socialistické společnosti i pro formování způsobu života obyvatel, kteří ji budují. Aby bylo možno hodnotit váhu jednotlivých faktorů prostředí a stanovit priority opatření směřujících k zlepšení dnešního stavu, je porovnáván objektivně zjištěný stav životního prostředí se subjektivně pocítovanou kvalitou prostředí případně s jeho záznamem ve vědomí lidí.

V této stati naznačíme alespoň některé stránky životního prostředí Pražanů a některé otázky, které by si měl klást především sociologický výzkum této závažné problematiky.

1. Charakteristika městského prostředí a hlavní příčiny jeho narušení

Z přírodních podmínek pražského prostoru je nejzávažnější morfologie terénu. Pražský terénní reliéf je velmi členitý, je brázděn údolími Vltavy a do ní příčně přitékajícími potoky. Údolí jsou hluboká, výškový rozdíl mezi náhorními planinami a hladinou Vltavy činí až 214 m. To je příčinou nesnadného provětrávání a častého výskytu stabilního zvrstvení atmosféry s nadměrnými koncentracemi škodlivin. Morfologie terénu spolu se silně urbanizovanou vnitřní částí města a s dnes existujícími tepelnými zdroji ovlivňuje klimatické poměry ve městě. Proti venkovské krajině zde dochází k zvyšování teplot a k snižování vlhkosti ovzduší, což je nepříznivé především v letních měsících. Minimální teploty za jasných a bezvětrných nocí jdou zde o 6–7 °C vyšší než ve vzdálenosti cca 25 km od centra města. Centrum města má střední rychlost větru o polovinu až dvě třetiny menší než náhorní rovinné pláně na jeho okraji. Asi ve třetině dní v roce se vyskytují teplotní inverze, při nichž nedochází k vertikálnímu míšení vzduchu a při zemi prudce roste koncentrace škodlivin. Údolní polohy, v nichž dochází k častým teplotním inverzím, zaujímají asi 16 % území města a bydlí v nich téměř 280 tisíc obyvatel, tj.

24 % z celkového počtu obyvatel města.

V posledních dvaceti letech v Praze neustále ubývá slunečního svitu. Při poloze slunce nízko nad obzorem prochází sluneční záření silnou vrstvou přízemního znečištění a ztrácí tak na intenzitě. Úbytek slunečního svitu je značný, pohybuje se kolem 23 hodin ročně. Zeslabení kalorické hodnoty slunečního záření v zimním období činí 20–25 % a je doprovázeno pohlcováním ultrafialové složky, a tedy zmenšováním ochranného biologického efektu.

Rovněž hluková zátěž v Praze je zesilována pražským terénem. Železniční trať a komunikace jsou vedeny na svazích, což spolu se způsobem zástavby, charakterizovaným úzkými městskými ulicemi bez zeleně, napomáhá šíření nadměrného hluku.

Historické jádro Prahy se v podstatě kryje s městským centrem, kde je největší pražské soustředění pracovišť s cca 225 tisíci pracovních příležitostmi. Žije zde asi 99 000 obyvatel v 34 000 bytů. Z nich bylo 53,4 % postaveno do roku 1900 a 38 % bytů patří do III. a IV. kategorie. Do historických ulic a prostorů budovaných pro chodce či koňské spřežení vniká záplava automobilů. Městská památková rezervace musí proto být před ní chráněna. Vedle rozsáhlých a nákladných dopravních staveb, jako je metro a přemostění nádraží Praha-střed, sledují tento cíl i různá dopravní opatření, jako je regulace dopravy a parkování nebo vyhrazení 39 ulic pro pěší.

Soudobému životnímu způsobu nevyhovují ani čtvrti z 19. a počátku 20. století, obklopující jako prstenec historické jádro Prahy. Bloková zástavba je zde často z hygienických hledisek neúměrně přehuštěná, bez zeleně a bez přístupu slunce, a zároveň silně přelidněná. Vnitřní dvory jsou nevhodně využity pro neobytné účely nebo jako hospodářské dvory. Obyvatelé a děti nemají příležitost k oddechu v zeleni a na hřištích, není kam odstavovat automobily. Malá diferenciace dopravy je zdrojem hluku i vibrací, a spolu s nevhodným způsobem vytápění a špatně provětrávanou zástavbou je i příčinou znečištění ovzduší. V této pětiletce se začíná uskutečňovat program postupné přestavby ne-

vyhovujících čtvrtí, který přinese velkému počtu obyvatel podstatné zlepšení životních podmínek. Avšak při plánovaných objemech asanace bude v Praze po roce 1990 ještě více než 40 tisíc nevyhovujících bytů. Ani v roce 1990 tedy nebude v potřebném rozsahu odstraněna disproporce mezi bydlením v nových souborech a těmito starými čtvrtěmi města.

Životní prostředí Prahy je z podstatné části vytvářeno také novými obytnými čtvrtěmi na okraji města. Mají dobrý bytový standard a moderní urbanistické řešení. Trpí však často opožděně budovaným občanským vybavením, nedokončenou vybaveností center, nedostatkem vzrostlé zeleně a nedostatečnou péčí o ni. Nepříznivě jsou poznamenány i uniformním a monotónním výrazem, daným jednotnou stavební technologií a neměnností typových objektů po více než jedno desetiletí. Teprve v poslední době dochází v tomto směru ke zlepšení.

Kromě toho bydlí dalších asi 60 000 obyvatel v obcích připojených k Praze, které vesměs trpí nedostatečným technickým a občanským vybavením.

Zeleň je na území města rozložena nerovnoměrně. Zejména ve vnitřní části města na pravém břehu Vltavy, tj. v nejhustěji obydlených čtvrtích, je pocítován kritický nedostatek zeleně a rekreačních příležitostí, přiměřeně dostupných pro každodenní využití. Stav městské zeleně v souvisle zastavěné části města se postupně zhoršuje tím, že podmínky pro její zachování a obnovu jsou stále obtížnější v důsledku znečištění ovzduší a narušení půdních poměrů. Stavební činnost vede k záboru zelených ploch, který je zvláště citelný ve vnitřní části města. Také rozloha lesů a lesních parků na okraji města a v příměstské oblasti, které jsou v dosahu každodenní dostupnosti, je ve srovnání s jinými velkými městy malá, a téměř chybí na severu i na západě města.

Rozšiřování ploch zeleně je věnováno značné úsilí. V minulé pětiletce bylo nově zalesněno dalších 163,5 ha městského území, sadové úpravy na nově budovaných sídlišťích představují dalších 130 ha zeleně.

Životní prostředí v Praze je narušováno zejména způsobem vytápění, dopravou

a stavební činností. Technologická a organizační opatření v těchto oblastech mají proto zásadní význam pro jeho zlepšení.

V palivoenergetické základně v Praze došlo k určitému zlepšení již v poslední pětiletce. Zatímco v roce 1970 činil podíl ušlechtilých paliv na celkové spotřebě v Praze pouze 16 %, představuje dnes 31,7 % celého objemu. Stále však má Praha proti celostátnímu průměru, ostatním velkým městům ČSSR i Severočeskému kraji nejnepríznivější skladbu, neboť se zde spaluje převážně hnědé uhlí.

Způsob vytápění starší bytové zástavby je převážně zajišťován lokálními topeništi na tuhá paliva, která jsou instalována v bytech, nebo domovními kotelny pro celkový počet 250 000 bytových jednotek. Určitého zlepšení bylo dosaženo používáním individuálních spotřebičů na plyn, naftu a elektrickou energii k nimž patří například 45 000 kusů plynových topných těles WAW). Nová sídlištní bytová výstavba je vytápěna z nově budovaných centrálních zdrojů, tepláren a výtopen. V roce 1973 šlo celkem o 78 200 bytových jednotek. Stávající průmyslové podniky mají kotelny na tuhá paliva, nová výstavba a rekonstrukce odebírají dodávku tepla z centrálních zdrojů nebo z vlastních kotelen na ušlechtilější druhy paliv.

Další městskou aktivitou výrazně narušující životní prostředí je doprava. Objem a přepravní výkony všech druhů dopravy mají v Praze vzestupnou tendenci. Úměrně s tím roste velmi dynamicky počet osobních automobilů, autobusů, tramvají, letadel i ostatních dopravních prostředků. Jejich technická koncepce a konstrukce zatím velmi málo respektují zájmy ochrany životního prostředí. Úzké, vysoko zastavěné ulice brání rychlému a účinnému rozptýlu exhalátů a zesilují účinek hluku a vibrací působených dopravou. Růst intenzity dopravy a omezená kapacita pražských ulic mají za následek pokles plynulosti dopravy, což — včetně z toho vyplývající nutnosti častého rozjíždění motorových vozidel — vede k zamoření prostředí automobilovými exhaláty a hlukem.

Nezbytným předpokladem tvorby nového životního prostředí obyvatel města je investiční a zejména stavební činnost. Dochází proto ke značné kumulaci stavebních

prací mnohdy ve velmi hustě obydlených, frekventovaných a exponovaných prostorech, což má za následek dočasné zhoršení prostředí a životních podmínek obyvatel v některých částech města.

Příčiny postupného zhoršování čistoty ovzduší spočívají především v nevhodné skladbě paliv, v rychlém vzestupu automobilizace a ve zvýšení sekundární prašnosti v důsledku výstavby města. Emise ze spalovacích procesů byly v Praze v roce 1970 odhadovány na cca 70 000 tun tuhých exhalátů a 70 000 tun kysličníku siřičitého. Nejvyšší měrné emise tuhých a plyných škodlivin činily v roce 1970 482 t/rok/km², z toho tuhé emise 240 t/rok/km², ve srovnání se 138,2 t/rok/km² v Severočeském kraji a s 36,5 t/rok/km² v průměru ČSSR.

Nejzávažnější škodlivinou v pražském ovzduší je kysličník siřičitý, emitovaný spalovacími procesy. Z přehledu pořízeného pro rok 1972 vyplývá, že ve všech naměřených hodnotách a propočtených ukazatelích dosahuje Praha nejvyšších hodnot znečištění kysličníkem siřičitým. Tak například průměrná koncentrace SO₂ v mg/m³ dosahuje v topném období v uvedených městech těchto hodnot: Praha-centrum 0,24, Chomutov 0,21, Teplice 0,18, Most 0,15, Bratislava-centrum 0,13, Ostrava-centrum 0,04.

Na základě kusých a nesystematických měření bylo zjištěno, že na frekventovaných pražských křižovatkách je norma znečištění kysličníkem uhelnatým z dopravy běžně překračována třikrát až šestkrát, na některých křižovatkách až desetkrát. Další závažné škodliviny z dopravy nebyly dosud soustavně sledovány. Jednotlivé druhy znečištění působí v Praze současně a vytvářejí tak obzvláště nebezpečný typ znečištění městské atmosféry.

Stále rostoucí hluk je obyvateli Prahy pocítován jako nejzávažnější znehodnocení životního prostředí, a také objektivně je prokazatelným zdrojem neurovegetativních onemocnění Pražanů. Stacionární zdroje hluku mají lokální význam a obtěžování je zde snáze řešitelné. Hlavním zdrojem hluku i vibrací ve městě je automobilová, železniční a letecká doprava. Prakticky ve všech zatížených komunikacích města je hygienická norma značně

překračována, ročně se projevuje zvýšený přírůstek hlukové hladiny. Při výjezdu z Letenského tunelu bylo naměřeno v roce 1968 74 dB, v roce 1972 už 75,4 dB; na Národní třídě se zvýšila hlučnost za stejné období ze 71,7 dB na 78,4 dB, v Revoluční třídě ze 68,5 na 80,4 dB a v Husitské ulici dokonce ze 65,0 na 84,1 dB. I na nově dobudovaných komunikačních tazích (pankrácká radiála) je hlučnost podstatně vyšší než předpokládal návrh, a hygienická norma je i zde překračována. Hlavní podíl mají na tom nákladní vozidla a autobusy městské hromadné dopravy. Podstatného zlepšení lze ve většině případů dosáhnout jedině používáním vozidel se sníženou hlučností.

Dalším zdrojem hluku je provoz železnice, a to hlavně provoz seřazovacích a nákladových nádraží. Vzhledem k charakteru zdroje hluku a k jeho častému umístění v polohách zvýšených oproti terénu města je zasaženo okolí do vzdálenosti 1–2 km. Zvláště škodlivé je to, že obyvatelé jsou obtěžováni tímto hlukem i v noci. K postupnému zlepšení dochází zejména u nákladové železniční dopravy, která již byla zčásti odstraněna z vnitřního města na základě již po delší dobu uskutečňovaného programu přestavby železničního uzlu Praha.

Rovněž je připraven a zavádí se nový letový režim obou pražských letišť, aby tak byly omezeny negativní důsledky leteckého hluku ve městě.

Celková kvalita životního prostředí, jak ji obyvatelé pocítují, a jímž je také ovlivňován jejich zdravotní stav, je výsledkem soustředěného působení řady faktorů, jejichž účinky se sčítají nebo násobí. Na znečištění ovzduší se podílí především zásobování města teplem, doprava a rozsáhlá stavební činnost, ale i prašnost vozovek a prostranství. K tomu přistupuje nápor hlukové zátěže a vibrací, nedostatečná úroveň dopravy, bydlení a vybavenosti, nedostatek zelených ploch a rekreačních příležitostí v hustě obydlených částech města, stressové situace apod.

Zásadní přeměna v minulosti utvářeného prostředí města je úzce spjata s přestavbou — je jí dokonce podmíněna. Přestavba představuje úkol mimořádně investičně a technicky náročný. V období,

ve kterém žijeme — i v nejbližší budoucnosti, pro niž jsou zpracovávány dlouhodobé koncepce vývoje města — je zapotřebí především regenerovat historické jádro města, asanovat nebo modernizovat většinu starého bytového fondu, zrušit a do nových závodů přemístit zastaralé výrobní a obslužné provozy, mnohdy ještě umístěné v dřívějších řemeslnických dílnách a provozovnách, a dále vybudovat a účelněji rozmístit nové objekty městského vybavení. Zároveň je nutno rekonstruovat stárnoucí technická podlažní zařízení a dovést je až na okraje města, vybudovat nový výkonný systém městské hromadné dopravy, do historicky vzniklé pouliční sítě vložit nové výkonné automobilové komunikace.

Také na vyřešení řady technologických procesů, plně respektujících ekologické zájmy i principy celospolečenské efektivnosti, závisí účinné a výrazné zlepšení kvality prostředí. Jako příklady lze uvést změnu palivoenergetické základny a řešení vedoucí k úsporám zejména tepelné energie, zavedení ekologicky vhodných vozidel hromadné i individuální dopravy, řešení vodohospodářské perspektivy pražského prostoru, včetně zadržení srážkových vod a úspor pitné vody i nové technologie čištění odpadních vod, využití pevných odpadů jako cenných surovin v zemědělství a průmyslu, zavedení pro velkoměsto vhodných stavebních technologií a strojů apod.

Pro hlavní město Prahu je zajišťováno řešení všech uvedených úkolů přestavby města i ekologicky vhodných procesů. Jsou rozdíly pouze ve stadiu jejich přípravy nebo realizace — řada z nich se úspěšně realizuje již dnes, jiné budou řešeny v nejbližší době. Jistou nesnází je ovšem přechodné lokální zhoršení životního prostředí v těch částech města, které jsou výstavbou či přestavbou dotčeny.

Jako příklady realizovaných staveb zaměřených na celkové zlepšení životních podmínek obyvatel, avšak s dočasnými nepříznivými důsledky v okolí staveniště, je možno uvést výstavbu stanic metra,

přemostění nádraží Praha-střed, rekonstrukci inženýrských sítí včetně výstavby kmenové stoky K, výstavbu nových budov v centru města apod.

V souhrnu plánované úkoly přestavby města a tvorby a ochrany životního prostředí přesahují možnosti jednoho plánovacího období. K jejich postupnému řešení jsou přednostně soustředěny všechny zdroje, které může národní hospodářství poskytnout. Dynamika tohoto celospolečenského úsilí je značná, jak ukazuje mimo jiné i růst investičních prostředků na stavební práce v hlavním městě Praze podle jednotlivých pětiletých plánů:

Pětiletý plán 3. 4. 5. 6. 7. 8.

Stavební investice

(v miliardách Kčs) 10,4 17,5 41,0 62,0 72,0 82,0

Z uvedených číselných údajů je zřejmé, že v úspěšně dokončené 5. pětiletce bylo v Praze investováno čtyřikrát více než ve 3. pětiletce. V současné pětiletce je plánovaný objem stavebních investic šestkrát vyšší a v období 1985—1990 již osmkrát vyšší než v první polovině šedesátých let. Kolem roku 1990 mají být v podstatě uskutečněny všechny zaměry plánované Generálním plánem rozvoje hlavního města Prahy, což bude mít za následek zásadní zlepšení stavu životního prostředí.

2. Názory Pražanů na životní prostředí

Komplexnost výzkumu tak široké oblasti, jakou je řešení ochrany a tvorby životního prostředí obyvatel Prahy, předpokládá zajištění vzájemných vazeb mezi výzkumy a hlubším zpracováním jednotlivých problémových okruhů. Dosavadní přístupy k řešení zůstávaly převážně ve sféře věcného životního prostředí a opomíjely jeho společenské hodnocení. Důraz kladený na stupeň poznání významu životního prostředí pro společnost vzrůstá a je také prvním předpokladem jeho zachování a tvorby.

Jaká je informovanost široké veřejnosti o problémech životního prostředí Prahy? Náhodně vybranému vzorku obyvatel²

² V rámci subúkolů *Úloha propagace při ochraně a tvorbě životního prostředí* provedl Dušan Pavlu výzkum *Zásady propagace při formování životního*

prostředí. Citovaný výzkum byl uskutečněn na devíti vzorových územích hlavního města na vzorku 460 respondentů.

byla položena otázka, co vědí o současném životním prostředí, zda považují péči o životní prostředí za nutnou. Výsledky průzkumu potvrdily velký zájem o tuto významnou problematiku. Naprostá většina dotázaných považovala péči o životní prostředí za velmi potřebnou. Na další dotaz, zda je péče o životní prostředí u nás dosti propagována, odpovědělo kladně jen 63 %. Proto byl do komplexu úkolů v oblasti ochrany a tvorby životního prostředí zařazen výzkumný úkol zaměřený na společenské důsledky věcného životního prostředí. V obsažně rozpracovaném konceptu řešení těchto otázek je hlavní důraz položen na zachycení současných podmínek způsobu života obyvatel a předpokladů jejich maximální spokojenosti.

Pojem životního prostředí bývá v představách lidí zúžen na prostor bytu, jeho kvalitu nebo situace v bezprostředním okolí bytu. Avšak současný způsob života nutí obyvatele velkých měst, aby prostředí v průběhu dne měnili, neboť realizace jejich zájmů a aktivit předpokládá dislokaci zařízení v širším prostoru města. Tyto přesuny rozšiřují akční rádius pohybu obyvatel nejen v rámci města, ale směřují daleko za město. Každé z těchto specificky diferencovaných prostředí již svým funkčním posláním reprezentuje odlišnou kvalitu a může tedy splňovat nároky jen v určité míře. V relaci vzájemných vztahů a jejich disproporcí spočívá stupeň spokojenosti obyvatel. Pod tímto zorným úhlem je nutno přistupovat k předloženým názorům a hodnocením.

Jaké požadavky kladou lidé na životní prostředí? Negativní dopady věcného životního prostředí se měří a charakterizují technickými parametry, kterými lze vyčíslit stupeň znečištění vody, množství exhalací v ovzduší i úroveň hlukosti. K jejich vyhodnocení je však zapotřebí znát postoje obyvatel. Názory obyvatel představují významné a nenahraditelné ukazatele objektivních hodnot.

Jak posuzují Pražané své životní prostředí? Na tuto otázku odpovědělo 31 % dotázaných, že jejich životní prostředí je vcelku velmi dobré. Za zcela nevhodné prostředí považuje Prahu plných 18 % dotázaných. Zbývající respondenti se k po-

ložené otázce buď nevyjádřili vůbec, nebo se vyjádřili nerozhodně.

V hodnocení Prahy jako celku se odráží souhrn dílčích poznatků, ve kterých se hodnoty soustřeďují spíše na celkovou atraktivitu města a na okruh výhod, které přináší městský způsob života. Současně se zde objevuje souhrn postojů a názorů týkajících se užšího prostoru, s nímž je respondent v denním styku. Výhody života v Praze jsou nutně spojeny s jistými negativními důsledky bydlení ve městě. V poslední době se však tyto negativní vlivy soustavně zvyšují, především v důsledku přestavby a výstavby města, asanace celých městských čtvrtí apod.

Životní prostředí se vždy váže k problémům, jimž obyvatelé denně čelí; hluboká nespokojenost může vést i ke snaze opustit nevyhovující prostor. V celkovém souhrnu i při dodatečném zpracování podobněji členěných územních celků vždy zaujímaly prvé místo stížnosti na nadměrný hluk. Zdrojem této negativní stránky životního prostředí byla pouliční doprava, i když v některých případech měla hlukost také jiné příčiny. Na druhém místě si obyvatelé stěžovali na prašnost, která zvyšuje nároky na úklid domácností a všeobecně znehodnocuje kvalitu životního prostředí. Bylo překvapující, že na dalším místě nebyl některý z očekávaných zdrojů obtíží života ve velkém městě, například vysoké exhalace apod., ale potíže vznikající v důsledku nedostatečné vybavenosti v místě bydliště.

Životní prostředí je tedy subjektivně reflektováno v rovinách, které jsou lidé schopni posuzovat a ke kterým mohou zaujímat svá stanoviska. Především je to bydlení, dále bezprostřední okolí domu, kde sehrávají rozhodující roli interpersonální vztahy mezi sousedy, přáteli a známými, ale i emocionální vazby na prostředí, ovlivněné délkou pobytu v místě. Ve všech těchto aspektech má důležité místo demografická a sociální struktura obyvatel. Jinak reagují mladí lidé, jinak osoby středního a staršího věku. Jiný přístup k týmž problémům lze očekávat u matek s malými dětmi, jiný u zaměstnaných žen apod. Specifické požadavky těchto skupin odpovídají jejich zájmům a promítají se i do nároků kladených na životní prostředí.

di, které jim bude³ vyhovuje a uspokojuje jejich potřeby, nebo je pro ně nevýhodné. V takovém případě se snaží prostředí změnit. Řešení situace však není jednoduché, závisí na nabídce směny. Ve výzkumu migrační motivace³ byla respondentům položena otázka, jak dlouho aktivně usilovali o vhodnou směnu bytu, a ukázalo se, že časový odstup mezi rozhodnutím a realizací bytové směny byl poměrně dlouhý. Pokud došlo ke směně, zůstává otázkou, zda došlo k naplnění aspirací vkládaných do nového prostředí. Především je nutno mít na zřeteli současnou situaci města, které je výstavbou a přestavbou narušeno do té míry, že neposkytuje podstatné zlepšení ani při přestěhování do jiné lokality. Odpovědi respondentů, kteří se stěhovali z jednoho prostředí do jiného pro vysokou hlučnost a prašnost své původní lokality, se velmi často podobaly odpovědím respondentů, kteří z týchž důvodů tato prostředí opouštěli. Očekávání spojená s přestěhováním do nového bydliště se tedy ukázala být neopodstatněná.

Který požadavek na kvalitu životního prostředí je společný všem? I když se pojetí životního prostředí různí, všichni si nejvíce cení klidu a čistoty. V jednoduchém testu, kde si dotázaní měli vybrat, co považují pro kvalitu životního prostředí za nejdůležitější, uvedli na prvním místě klid, prostředí nerušené dopravou, a na druhém místě čistotu prostředí. Pojem čistoty zahrnoval i některé estetické a kulturní aspekty prostředí. Hierarchie hodnot dále odpovídala základním potřebám lidí. Na první místa byly kladeny požadavky související se zabezpečováním biologických a fyziologických předpokladů zdravého života, na druhém místě se objevily sociální hodnoty vztahující se k snadné dostupnosti denních cílů, jako je práce a příležitost k nákupu. Nárok na rekreaci, který stále více vystupuje do popředí, zaujímal jedno z předních míst v pořadí.

Další z položených otázek měla souhrnně zachytit požadavky optimálního bydlení a současně názor na bydlení v širší velkoměstské aglomeraci. Na volně polože-

nou otázku dotázaní odpovídali, že by dali přednost místům v zeleni zahrad, se širokými ulicemi bez hlučné dopravy. Ze souhrnu těchto odpovědí vyznívá jedno hledisko: totiž představa moderního bydlení. Bydlení skutečně patří k nejzákladnějším potřebám člověka — současnost by tedy měla přispět v plné míře k její realizaci. Obrátíme-li pozornost k novým pražským sídlístům, která mají reprezentovat pojem moderního bydlení, setkáváme se s poněkud rozdílnými názory.⁴ Zejména mladí Pražané se zde z 49,8 % cítí nespokojeni se životním prostředím a chtějí je změnit. K tomu je ještě třeba připočíst podíl těch, kteří jsou sice také nespokojeni, ale nechťejí nebo nemohou se prozatím stěhovat (15,2 %).

Respondent měl dále určit lokalitu, v níž by chtěl bydlet, dále pak obvod, o němž je přesvědčen, že poskytuje dobré životní prostředí, i obvod, který pokládá za nejméně vhodný. Podle předpokladů byly jako nejlepší vybrány obvody, které v povědomí obyvatel jsou situovány v zeleni zahrad, spíše s vilovou zástavbou než s činžovními domy a bez hlučné dopravy (obvody Prahy 6); vysloveně průmyslové části města (Praha 8 a 9) byly naproti tomu označeny za nejméně vhodné k bydlení. Zde ovšem jde o zafixované představy o některých pražských lokalitách, která se během doby velmi podstatně změnily. Například nová sídliště Prahy 8 a 9 patří dnes naopak k vyhledávaným částem Prahy. Ve výzkumu migrační motivace v Praze se ukázalo, že na Prosek se stěhují i obyvatelé ze sídlišť ostatních pražských obvodů, zejména z těch, kde je nízká bytová plocha a malá pokojovost bytů (na Proseku jsou 2/3 bytů třípokojových).

Kvalita životního prostředí zahrnuje také vhodné vybavení pro potřeby obyvatel. Nedostatečná vybavenost místa byla časťou motivací migrace zejména tam, kde jsou obyvatelé odkázáni na obchody a služby v centru. Všichni dotázaní projevíli požadavek obohacení životního prostředí městskou zelení a snadno dostup-

³ Helena Janišová, *Geografická mobilita obyvatel* (vnitřní stěhování). Výzkum byl proveden v listopadu 1974 na vzorku 600 migrantů uvnitř pražských obvodů.

⁴ Kolektiv pracovníků Útvaru hlavního architekta

města Prahy, *Výzkum života pražského prostoru*. Praha 1971. Výzkum se vztahoval na celkem 1029 náhodně zvolených obyvatel vybraných lokalit v Praze, z toho mladí obyvatelé do 30 let představovali celkem 345 osob.

ными рекреационными площадями. В tomto smyslu zůstává město mnoho dlužno, a to jak mladé generaci (vhodné prostředí pro sportovní využití), tak pro staré lidi.

Komplex všech těchto potíží i výhod bydlení v Praze byl vyjádřen v procentech spokojených či méně spokojených obyvatel. Plně spokojených bylo jen 40,6 %, naproti tomu zcela nespokojených 32,3 % dotázaných. Důvodem nespokojenosti byl v 52,4 % byt, především poměr jeho rozlohy k počtu členů domácnosti. S nedostatečnou vybaveností v místě bydliště bylo nespokojeno 22 % obyvatel.

Město má různě diferencovaná prostředí, která určují odlišnosti způsobu života obyvatel. Srovnání výsledků výzkumu v několika územních celcích umožňuje vysledovat jednak specifické vlastnosti určité lokality, jednak hodnoty charakterizující město jako celek.

Skutečnost, že mezi dílčí výzkumné úkoly výzkumu životního prostředí v Praze byly zařazeny i problémy společenskovední, umožňuje řešit otázku vztahu mezi způsobem života lidí a kvalitativními podmínkami životního prostředí.

Již první základní poznatky, shromážděné za účelem adekvátní formulace otázek ve vlastním výzkumu, potvrdily hluboké propojení vztahů mezi věcným a společenským prostředím a jejich závažnost při formování způsobu života. Ukázaly také na naléhavou potřebu základního výzkumu v oblasti lidského chování i na nedostatečnost údajů o demografické a sociální skladbě obyvatel v menších územních celcích města, které by umožnily zpracování potřebných korelací.

Резюме

Гребень П., Янишова Г.: Среда обитания Праги и ее преломление во взглядах населения

Наши знания о состоянии среды обитания и факторах ее обуславливающих еще не имеют достаточно комплексного и систематичного характера и поэтому их нельзя использовать в современных информационных системах. Качество среды обитания Праги является результатом действия ряда факторов, из которых самыми главными являются виды отопления, транспорт и строительство.

Оценка, которая дается жизненной среде Праги в общественном сознании, правильно отражает ее объективно неблагоприятное состояние: лишь 31% опрошенных лиц считает свою среду обитания хорошей. Оценка, даваемая жителями Праги, естественно, отражает проблемы, встающие перед людьми ежедневно, а недовольство, вызванное ими, может даже вести к стремлению покинуть Прагу. Требования прахан к предъявляемым к качеству жилища, очень четко дифференцируются в демографическом и социальном плане, общими для всего населения являются требования, предъявляемые к тишине и чистоте обитаемой среды. В иерархии ценностей на первом месте — запросы, касающиеся обеспечения основных условий для здоровой жизни, на втором — удобное сообщение с местом работы, обеспеченность торговой сетью и — все более важное место в этой иерархии начинает занимать — возможность проведения досуга. Идеальной считается благоустроенная квартира в районе индивидуальной застройки, в зелени садов, предоставляющая возможность проведения досуга, без шумного транспорта.

Summary

Crebeň P. — Janišová H.: Living Environment in the Capital City of Prague and Its Reflection in the Inhabitants' Views

The knowledge of the conditions of the living environment and its causes is neither complete nor systematic enough to allow its application in modern information systems. The general quality of the living environment in Prague is a result of the operation of a number of factors, the most important of which include the manner of heating, transport and building activities.

The assessment of the living environment in social consciousness adequately reflects the objectively unfavourable state of affairs: only 31 % of the respondents consider their living environment as good. The evaluation is primarily concerned with problems faced by people in their everyday life, and discontentedness may result in efforts to leave the area failing to satisfy the relevant demands. Aspirations relating to adequate habitation are markedly differentiated demographically and socially, while claims for quietness and cleanness of the environment are common to all. In the hierarchy of values, claims relating to the establishment of basic conditions for a healthy life are on the first place, and claims for the accessibility of work and shopping facilities are on the second; a place of growing significance is attributed also to recreation. Having one's residence in a garden suburb, among green gardens, unbothered by noisy traffic, provided by sufficient equipment and recreation possibilities, is considered as an ideal habitation.