

Tento projekt je spolufinancován Státním fondem životního prostředí České republiky
na základě rozhodnutí ministra životního prostředí.



STÁTNÍ FOND
ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
ČESKÉ REPUBLIKY

Plán udržitelné městské mobility města Otrokovice

Analytická část - Průzkum dopravního chování



UDIMO spol. s r. o.

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.

06/2019

Obsah

1. Průzkum dopravního chování.....	4
2. Analýza spokojenosti s oblastmi dopravy.....	4
3. Demografické analýzy	6
4. Dělbá přepravní práce cesty celkem	10
5. Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty	13
6. Dělbá přepravní práce pro vnější cesty	15
7. Dělbá přepravní práce podle účelu cesty	18
8. Analýza druhu dopravy při pravidelných cestách.....	21

1. Průzkum dopravního chování

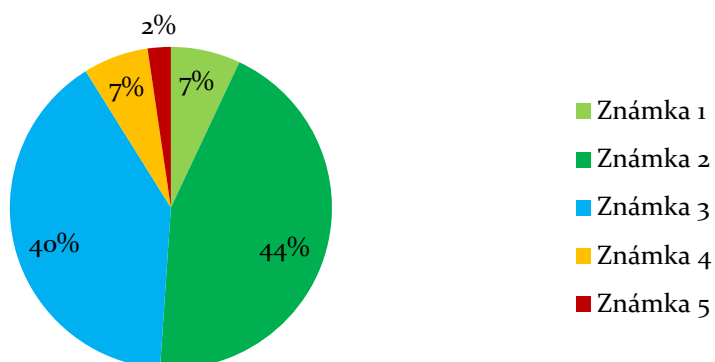
Dotazníkové šetření v domácnostech bylo provedeno v měsících dubnu až červnu. Dopravní chování v těchto měsících je příznivé z hlediska podílu cyklistické dopravy na rozdíl například od zimních měsíců, kdy cyklistická doprava dosahuje prakticky nuly.

Pro provedení průzkumů tohoto typu jsou vhodnými měsíci březen - červen a září - říjen.

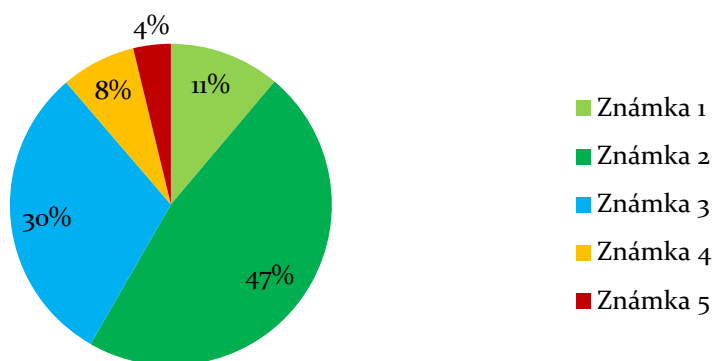
2. Analýza spokojenosti s oblastmi dopravy

Analýza spokojenosti ukazuje spokojenost šetřeného vzorku s jednotlivými oblastmi dopravy ve městě. Respondenti známkovali jednotlivé oblasti dopravy známkami jako ve škole: 1-výborně až 5-nedostatečně. Dle analýzy panuje nejmenší spokojenost s parkováním s průměrnou známkou 3,1 a s cestami, silnicemi, chodníky a přechody s průměrnou známkou 2,5. Naopak největší spokojenost je s cyklostezkami s průměrnou známkou 1,8 a s veřejnou dopravou s průměrnou známkou 2,1.

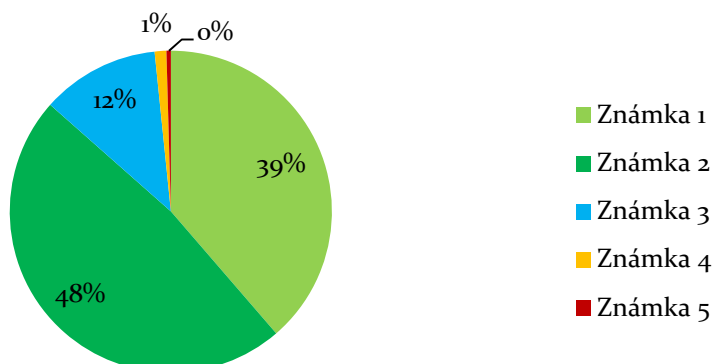
Spokojenost s cestami a silnicemi - průměrná známka 2,5



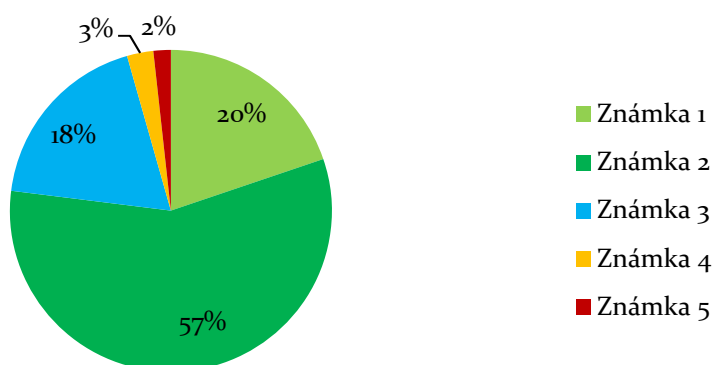
Spokojenost s chodníky a přechody - průměrná známka 2,5



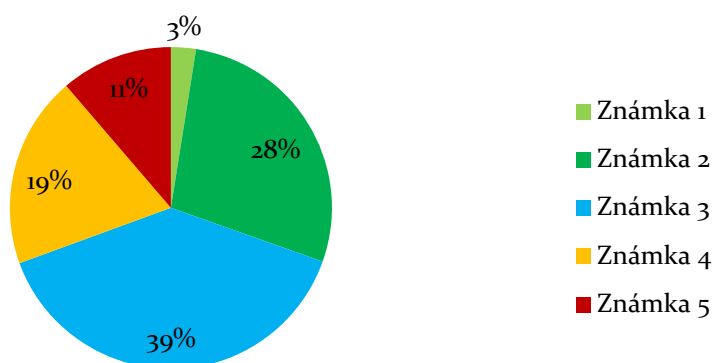
Spokojenost s cyklostezkami - průměrná známka 1,8

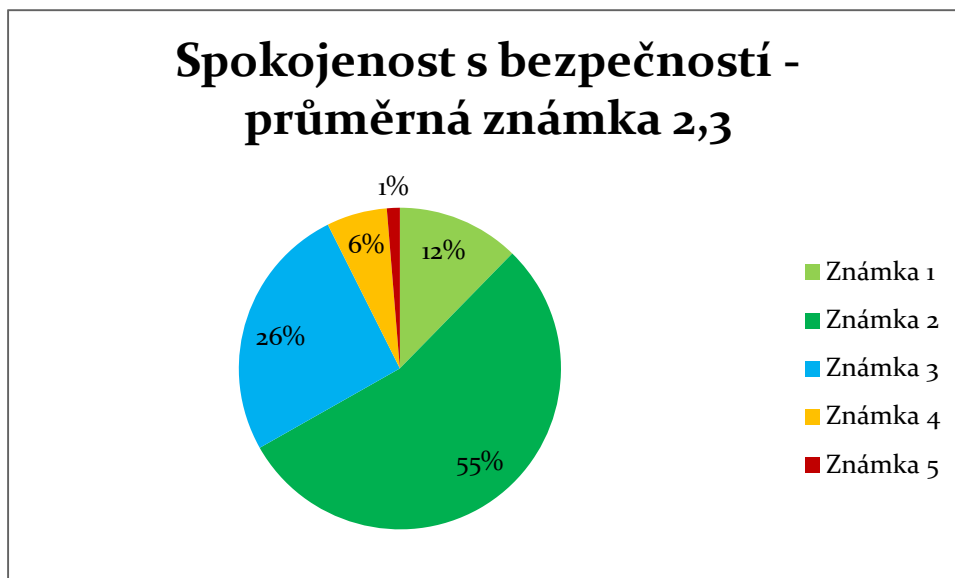


Spokojenost s veřejnou dopravou - průměrná známka 2,1



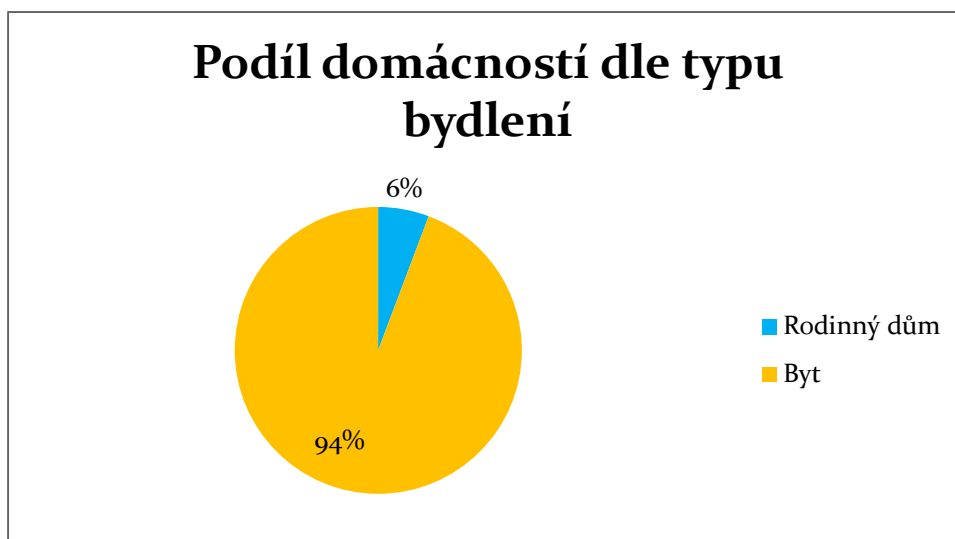
Spokojenost s parkováním - průměrná známka 3,1

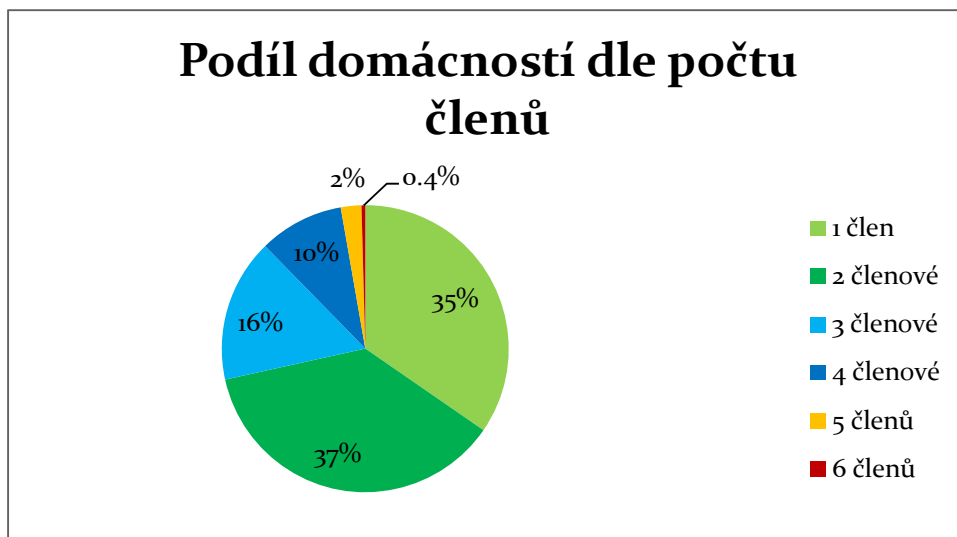




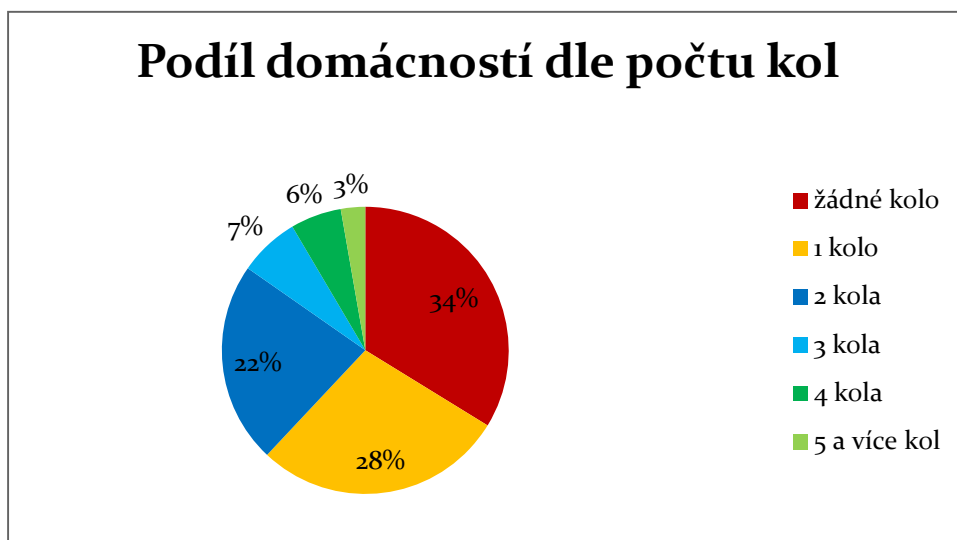
3. Demografické analýzy

Demografické analýzy zobrazují podíl domácností v šetřeném vzorku dle typu bydlení, dle počtu členů v domácnosti, dle počtu kol, dle počtu motocyklů, dle počtu osobních vozidel, včetně podílu dle druhu pohonu a emisních norem, dle počtu osobních vozidel včetně služebních, a dle plánu navýšení počtu osobních vozidel v domácnosti, včetně elektromobilu, v nejbližších 5 letech. Dále podíl na šetřeném vzorku dle věkových skupin a dle zaměstnání.

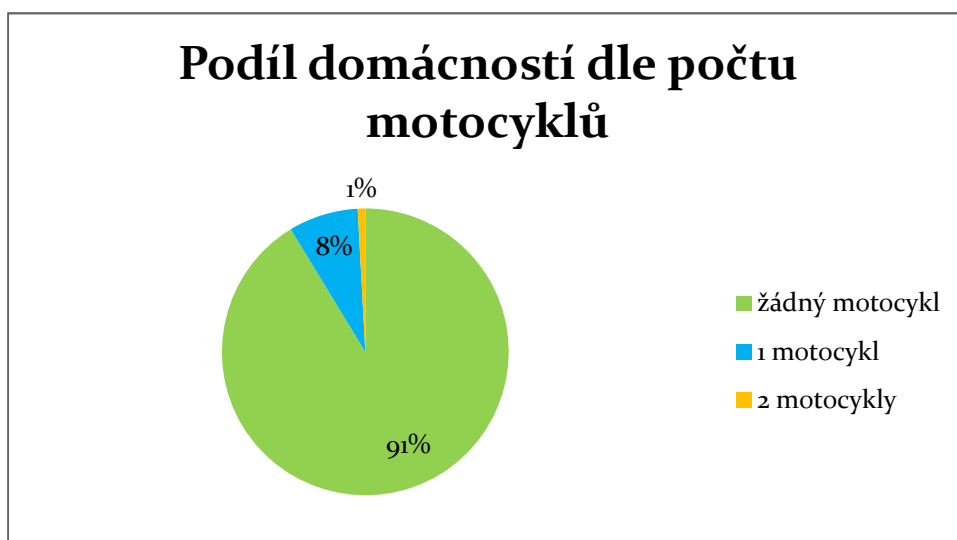




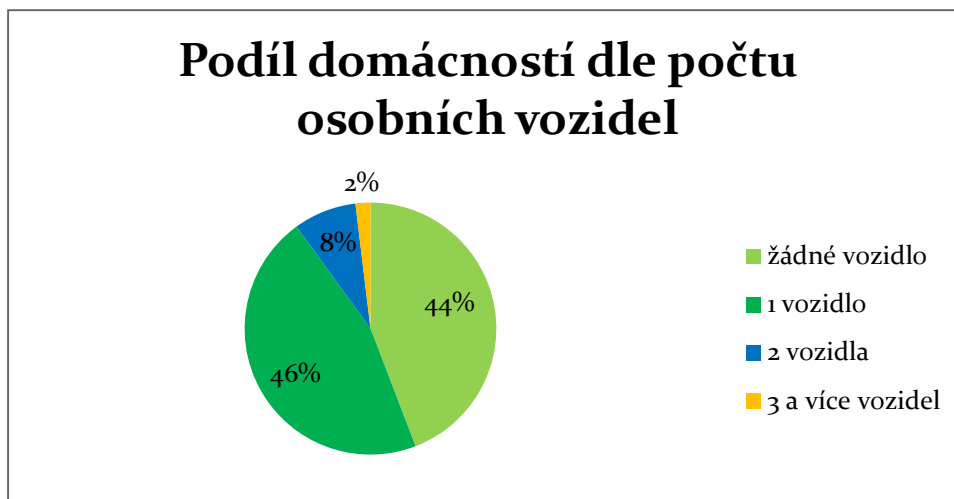
Průměrný počet členů v domácnosti v šetřeném vzorku je 2,1.



Průměrný počet kol na domácnost je 1,34 (639 kol na 1000 obyvatel).



Průměrný počet motocyklů na domácnost je 0,1 (46 motocyklů na 1000 obyvatel).



Průměrný počet osobních vozidel na domácnost je 0,69. Stupeň automobilizace je 329 vozidel na 1000 obyvatel.

V následujících tabulkách je uveden průměrný roční nájezd v kilometrech, respektive stupeň automobilizace dle emisní normy Euro a druhu paliva.

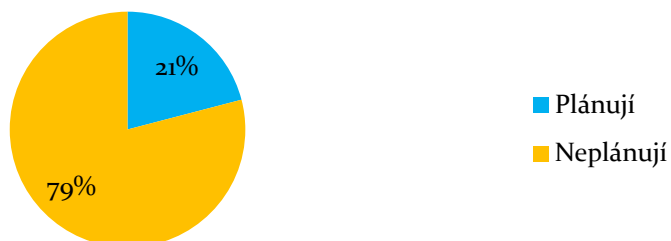
Tabulka 1 Průměrný roční nájezd v kilometrech

Emisní norma	Palivo				
	benzín	nafta	LPG	CNG	elektro
Euro 1	5333	0	0	0	0
Euro 2	9412	22625	10000	0	0
Euro 3	9632	11375	0	0	0
Euro 4	11689	12705	20000	0	0
Euro 5	12586	17021	2000	0	0
Euro 6	17784	19111	10000	0	0
Celkem	11290	14474	10500	0	0

Tabulka 2 Stupeň automobilizace

Emisní norma	Palivo				
	benzín	nafta	LPG	CNG	elektro
Euro 1	6,1	1,0	0,0	0,0	0,0
Euro 2	17,2	8,1	1,0	0,0	0,0
Euro 3	60,9	44,6	0,0	0,0	0,0
Euro 4	38,5	38,5	1,0	0,0	0,0
Euro 5	22,3	24,3	1,0	0,0	0,0
Euro 6	19,3	9,1	1,0	0,0	0,0
Celkem	164,3	125,8	4,1	0,0	0,0

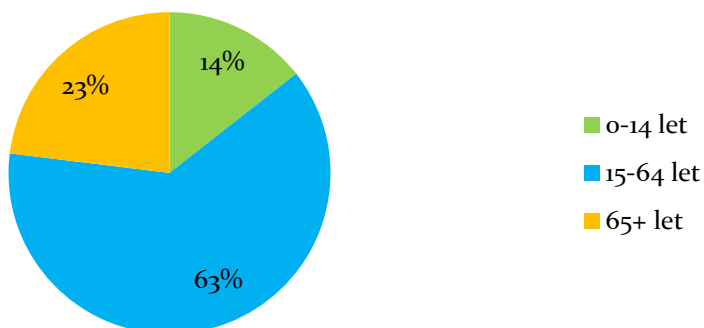
Podíl domácností s plánem zvýšení počtu vozidel v domácnosti v nejbližších 5 letech



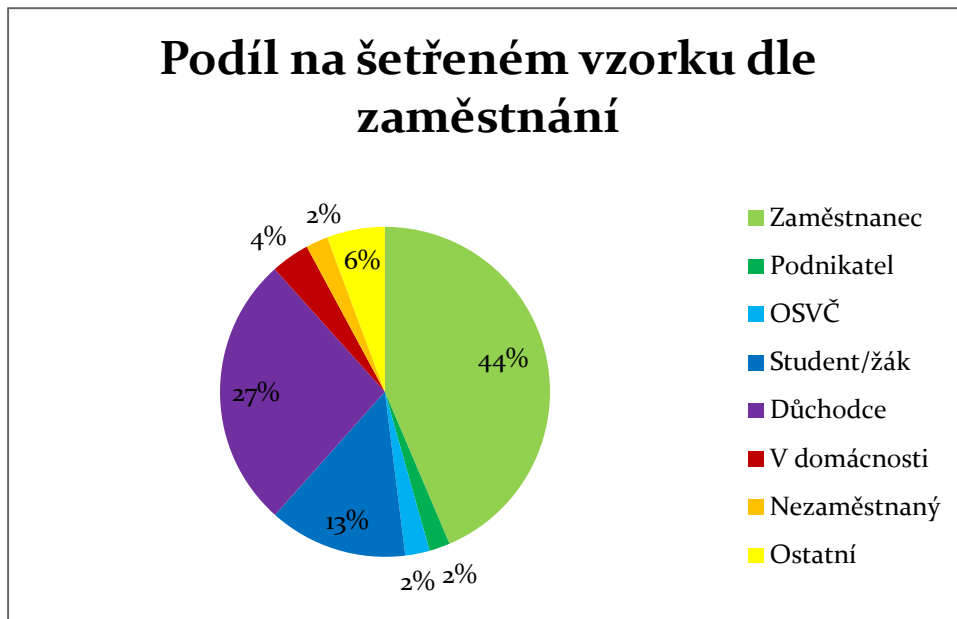
Podíl domácností s plánem pořídit elektromobil



Podíl na šetřeném vzorku dle věkových skupin

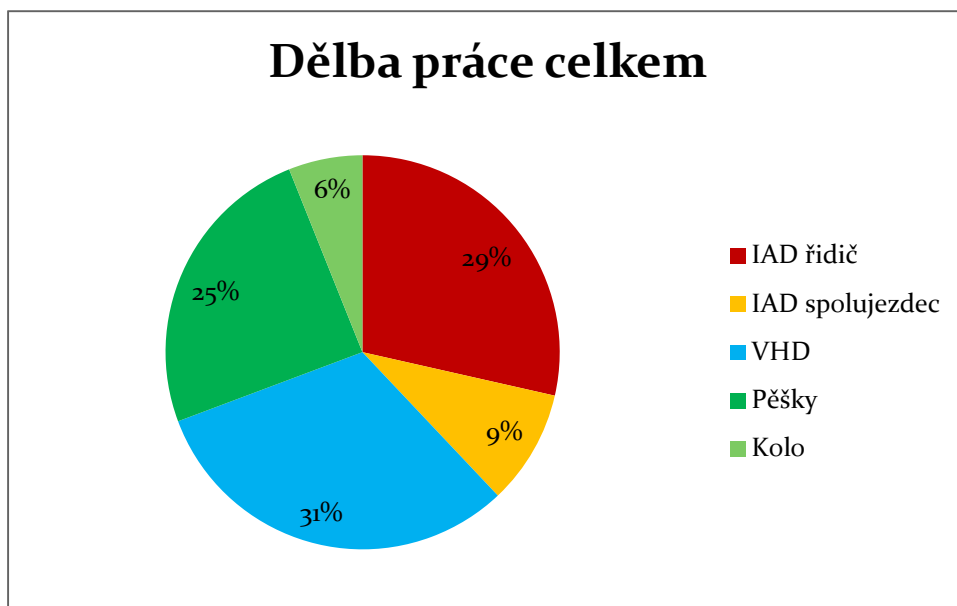


Průměrný věk respondenta v šetřeném vzorku činí 40,7 let.

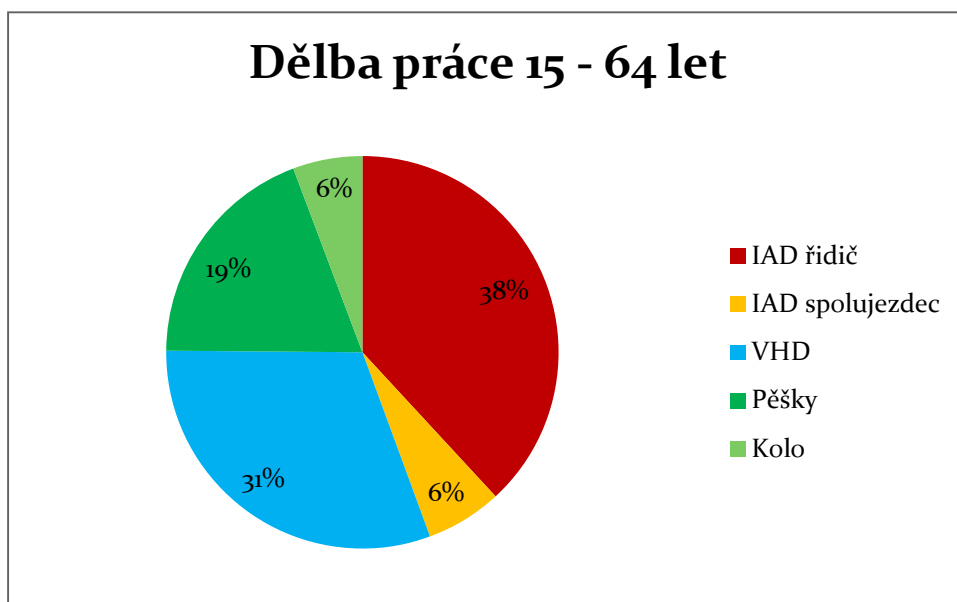
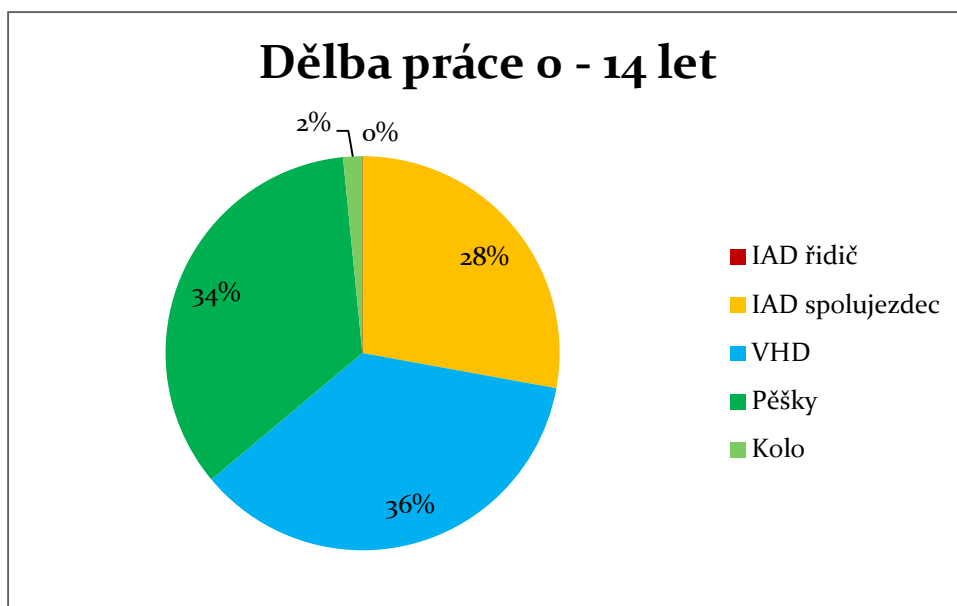


4. Dělbá přepravní práce cesty celkem

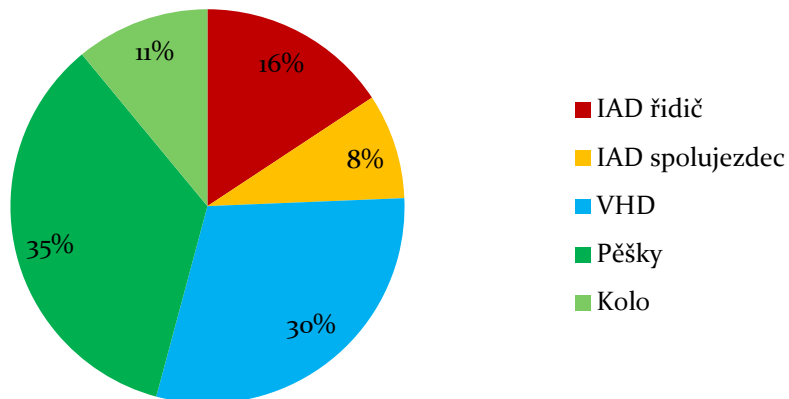
Dělbá přepravní práce udává podíl cest vykonaných zvoleným druhem dopravy. 100% pak udává všechny cesty provedené v řešeném vzorku resp. území.



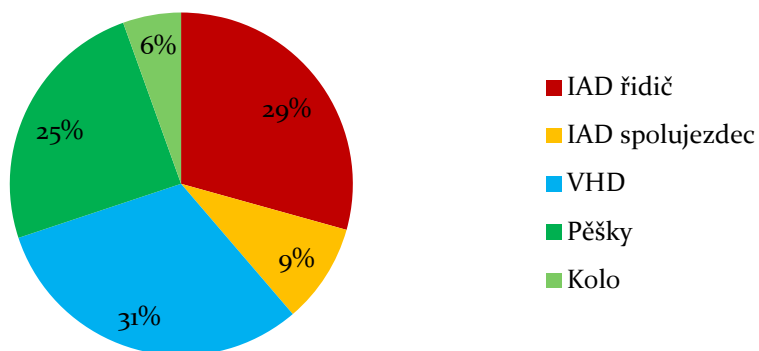
Rozdílné skupiny osob mají rozdílné chování, proto bylo analyzováno dopravní chování skupin obyvatel dle věku 0 - 14 let, 15 - 64 let a 65 + let a dle typu bydlení.



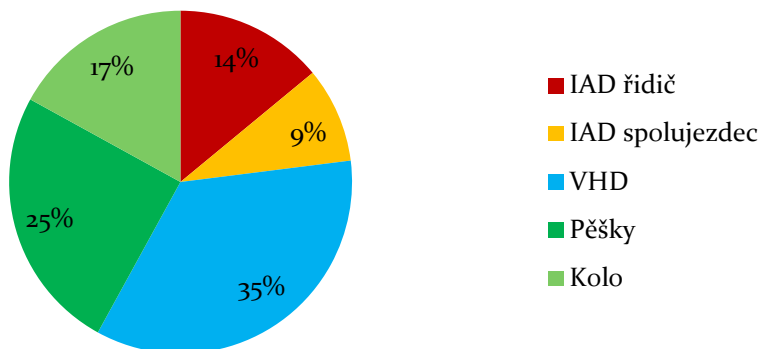
Dělbá práce 65+ let



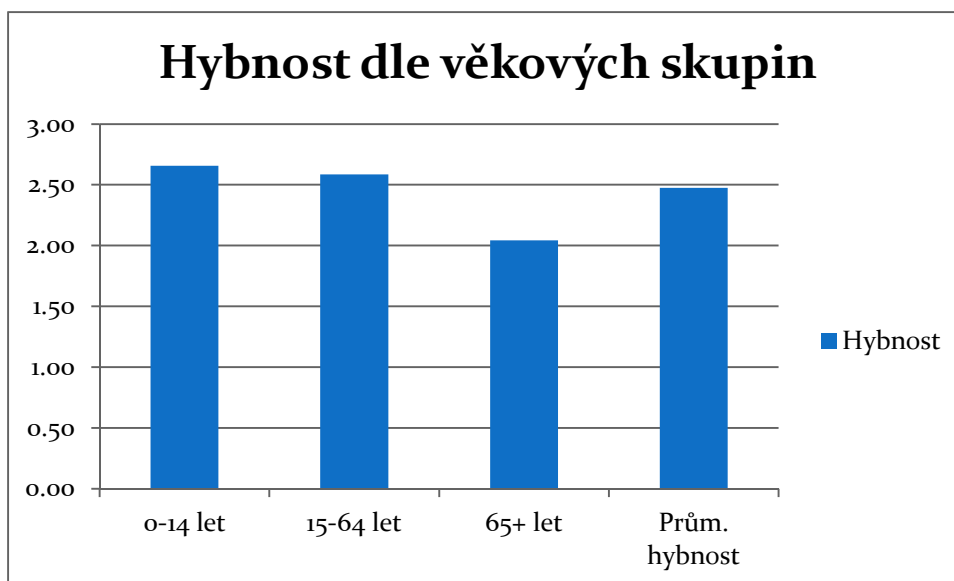
Dělbá práce bydlících v bytových domech



Dělbá práce bydlících v rodinných domech

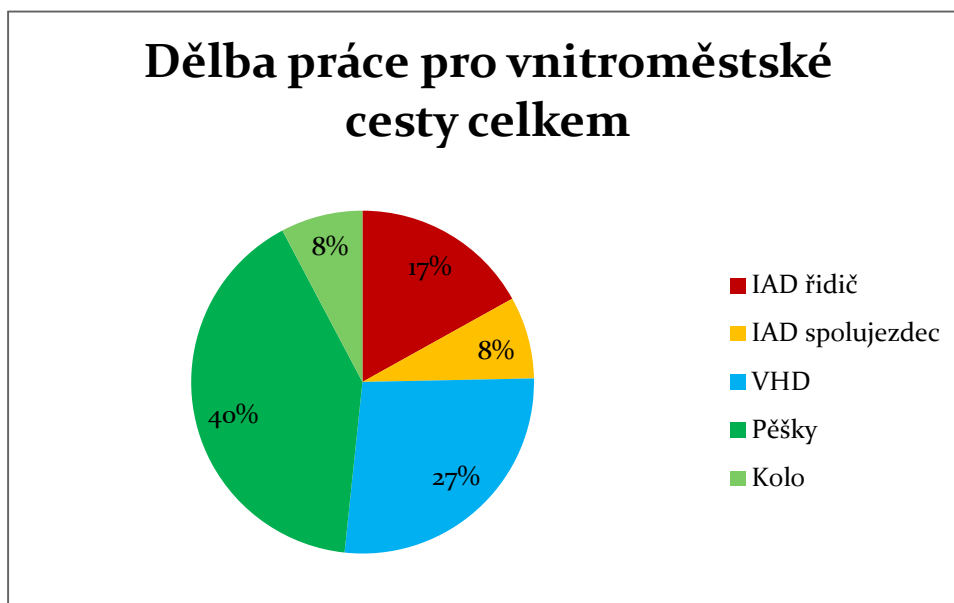


Pro stanovení vlivu stárnutí populace je vhodné také zjistit vliv hybnosti dle věkových skupin. Z výsledků je zřejmé, že hybnost se vlivem stárnutí snižuje. Hybnost určuje počet cest za den.

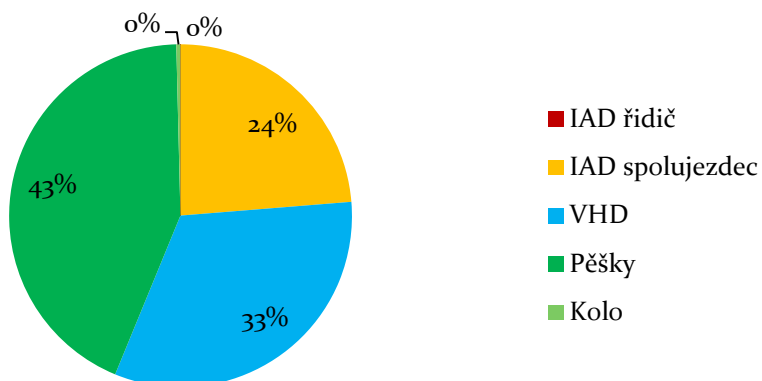


5. Dělbá přepravní práce pro vnitroměstské cesty

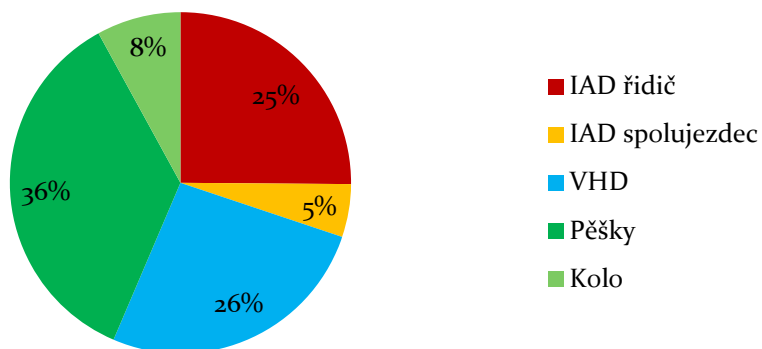
Vnitroměstské cesty jsou cesty vykonané v rámci města. Jedná se o cesty, které mají velký potenciál využití udržitelné dopravy, jelikož cyklistická doprava je ve městě srovnatelně rychlá s cestováním osobním vozem. Pro kratší cesty se také uplatní pěší doprava.



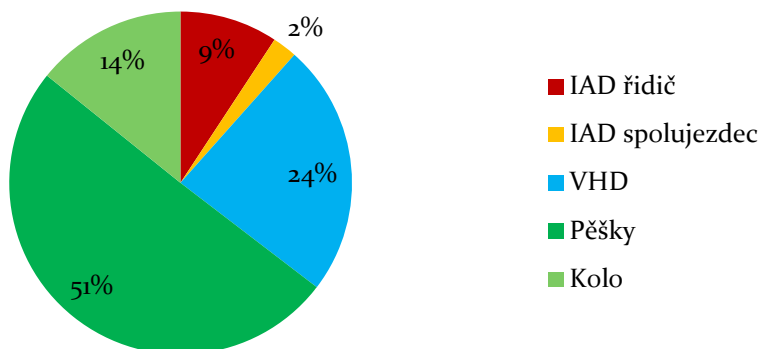
Dělbá práce pro vnitroměstské cesty 0 - 14 let



Dělbá práce pro vnitroměstské cesty 15 - 64 let



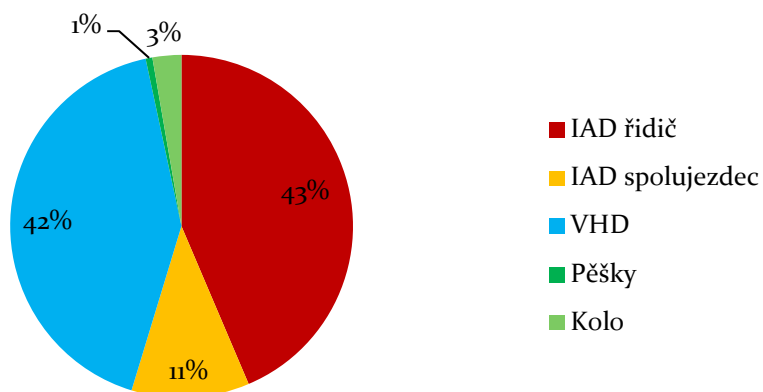
Dělbá práce pro vnitroměstské cesty 65+ let



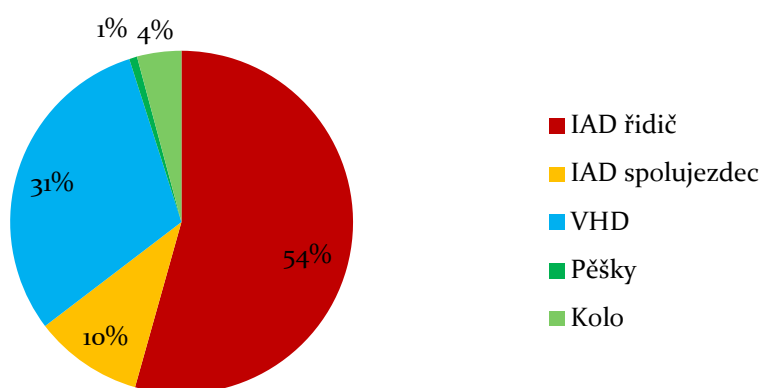
6. Dělbá přepravní práce pro vnější cesty

Jedná se o cesty vykonané z Otrokovic mimo území města Otrokovice, a z vnějšího území do Otrokovic. Cesty byly rozděleny podle cestovní vzdálenosti na cesty do 10 kilometrů a cesty nad 10 kilometrů. Byly analyzovány také cesty, které byly realizované zcela mimo území Otrokovic (zdroj i cíl mimo Otrokovice).

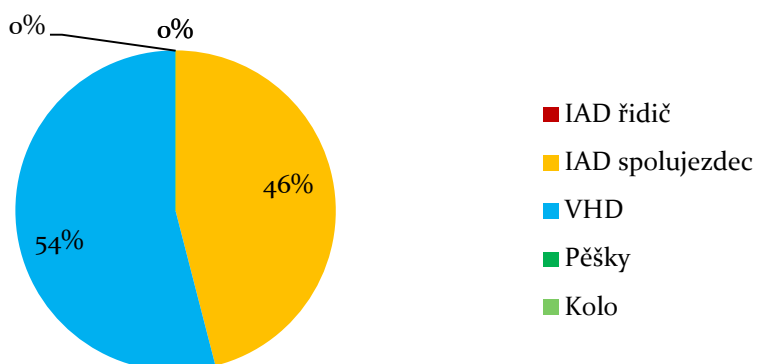
Dělbá práce pro vnější cesty do 10 km celkem



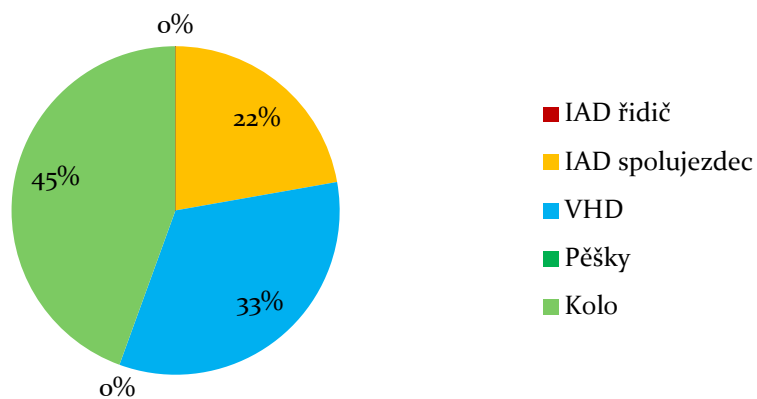
Dělbá práce pro vnější cesty nad 10 km celkem



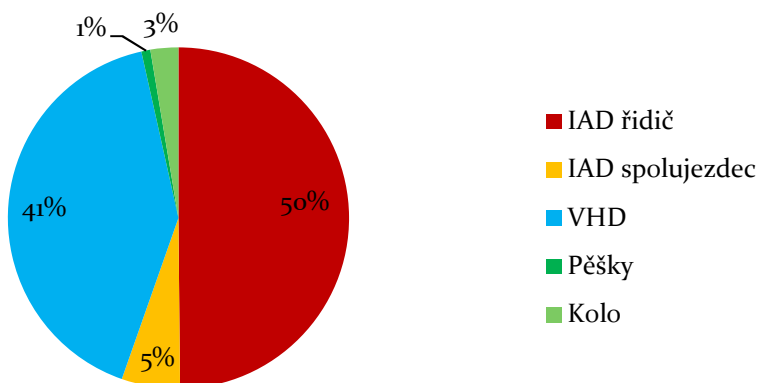
Dělba práce pro vnější cesty do 10 km 0 - 14 let



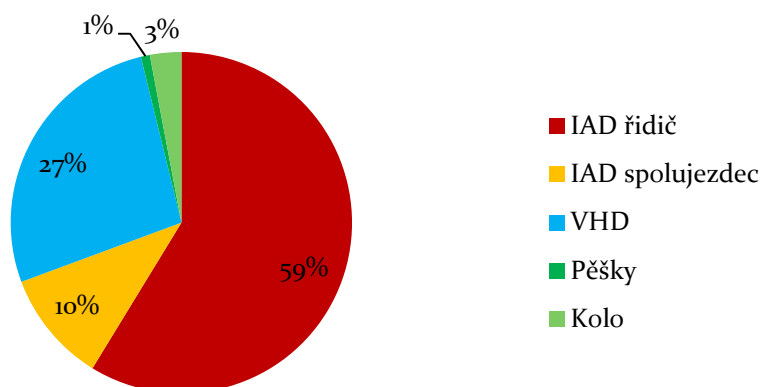
Dělba práce pro vnější cesty nad 10 km 0 - 14 let



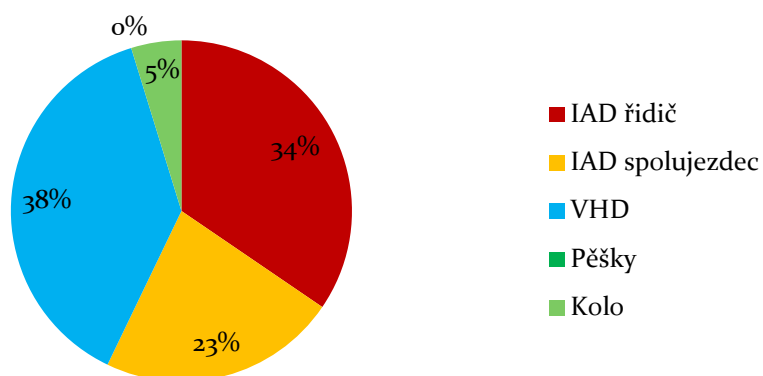
Dělba práce pro vnější cesty do 10 km 15 - 64 let



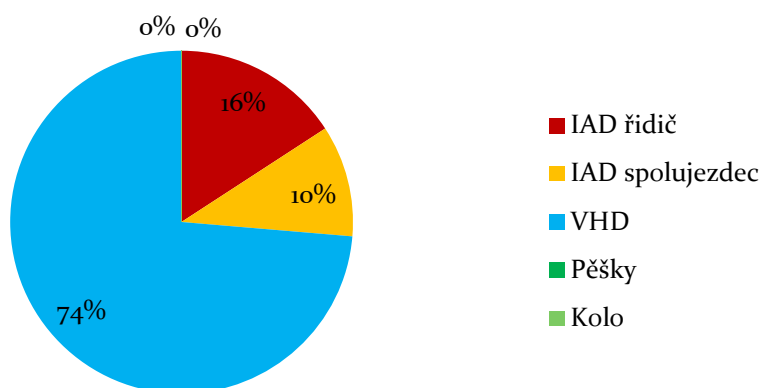
Dělba práce pro vnější cesty nad 10 km 15 - 64 let



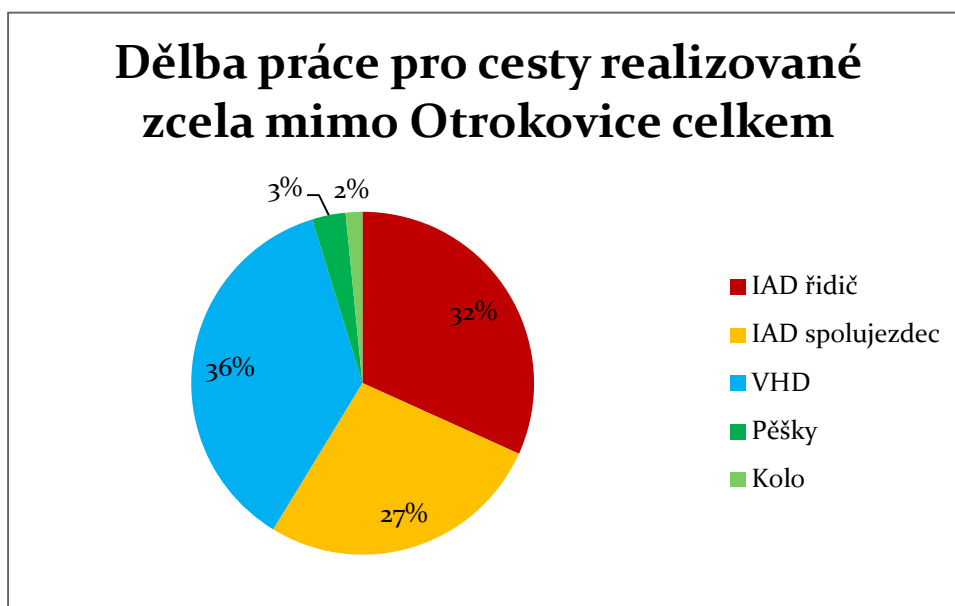
Dělba práce pro vnější cesty do 10 km 65+ let



Dělba práce pro vnější cesty nad 10 km 65+ let

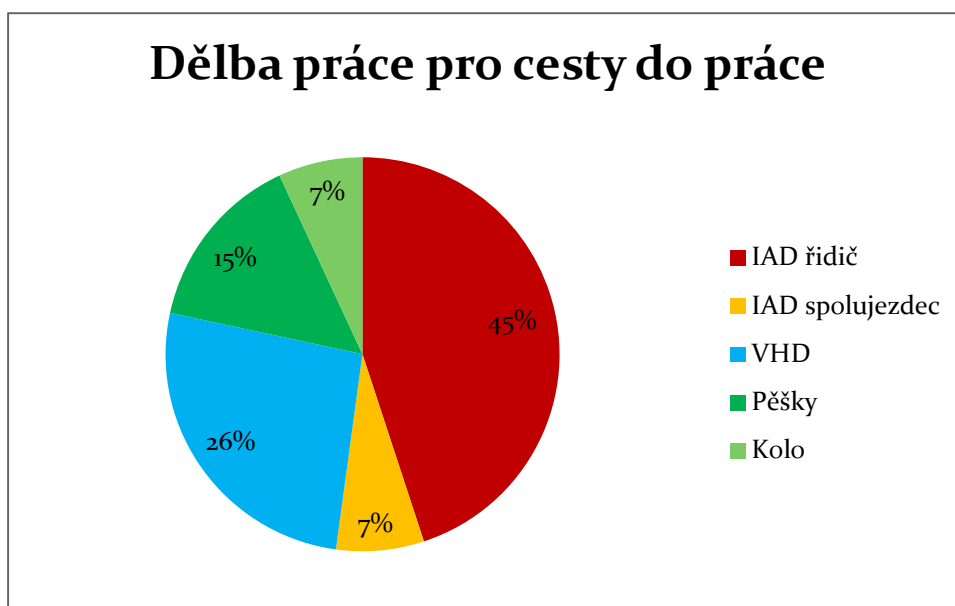


Následující graf zobrazuje dělbu přepravní práce pro cesty realizované zcela mimo území Otrokovic.

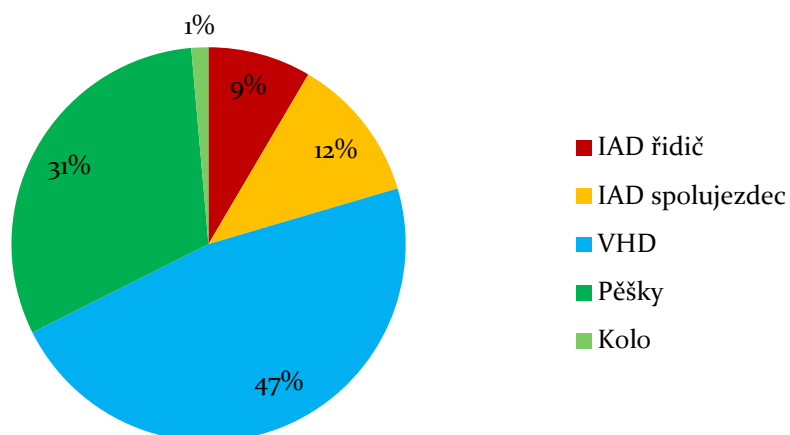


7. Dělba přepravní práce podle účelu cesty

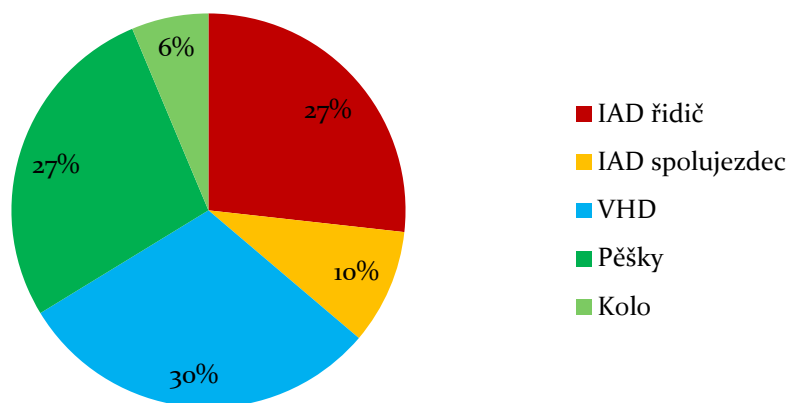
Následující grafy prezentují rozložení dělby přepravní práce podle účelu, za jakým byla cesta vykonána.



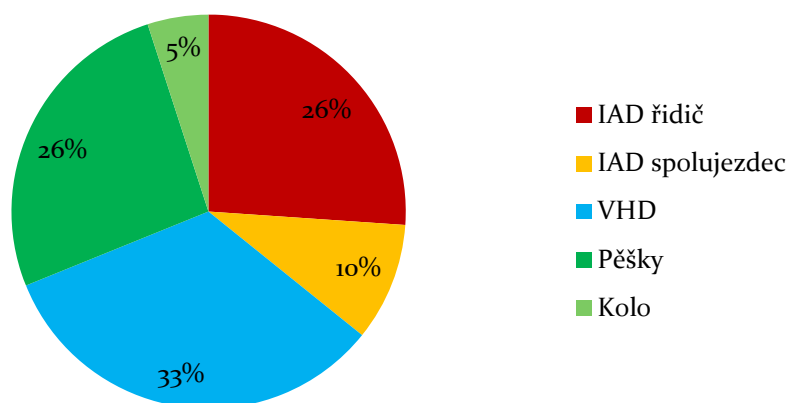
Dělbba práce pro cesty do školy



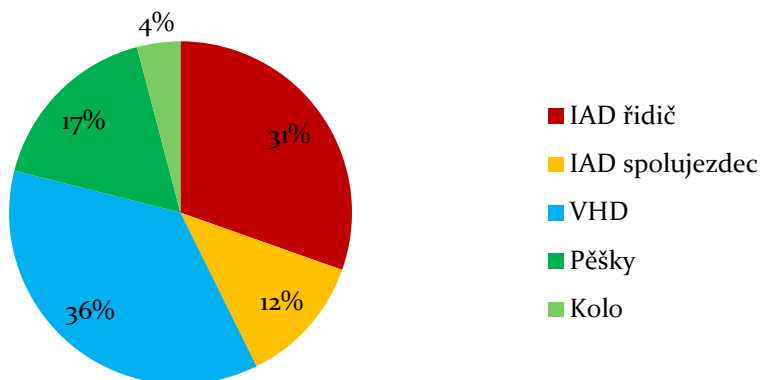
Dělbba práce pro cesty domů



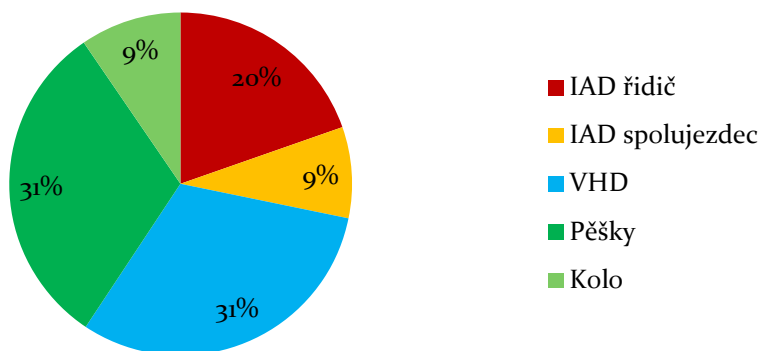
Dělbba práce pro cesty za nákupy



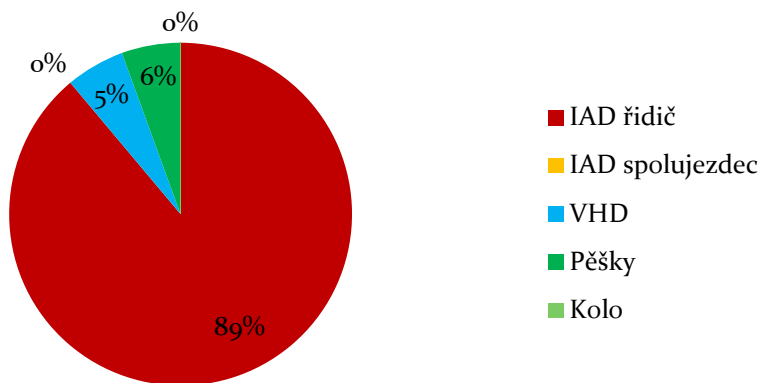
Dělbá práce pro cesty za kulturou, k lékaři a za službami



Dělbá práce pro cesty za sportem, rekreací a ostatní



Dělbá práce pro služební cesty a cesty v rámci podnikání



8. Analýza druhu dopravy při pravidelných cestách

Analýza druhu dopravy při pravidelných cestách ukazuje, z jakých důvodů nejsou tyto jednotlivé druhy dopravy využívány při pravidelných cestách. Analyzované dopravní módy byly rozděleny na osobní vozidlo, kolo, linkový autobus, vlak a firemní autobus. A dále pak analýza zda, a za jakých okolností jsou respondenti ochotni změnit druh dopravy při pravidelných cestách.

Tabulka 3 Analýza druhu dopravy při pravidelných cestách

Důvod	Druh dopravy				
	Osobní vozidlo	Kolo	MHD	Vlak	BUS (linkový)
Cena	35	0	13	53	56
Vzdálenost ke stanici/zastávce	0	0	13	50	20
Jízdní doba	4	13	20	34	53
Časová poloha/četnost spoje	0	0	19	64	52
Pohodlí/počasí/roční období	6	71	193	260	262
Návaznost/přestupy	0	0	10	24	22
Parkování	19	15	0	0	2
Nevlastním kolo/vozidlo/ŘP	291	221	0	0	2
Zdravotní důvody	19	37	16	34	30
Bezpečnost	8	24	4	7	0

Ochota změnit druh dopravy při pravidelných cestách

