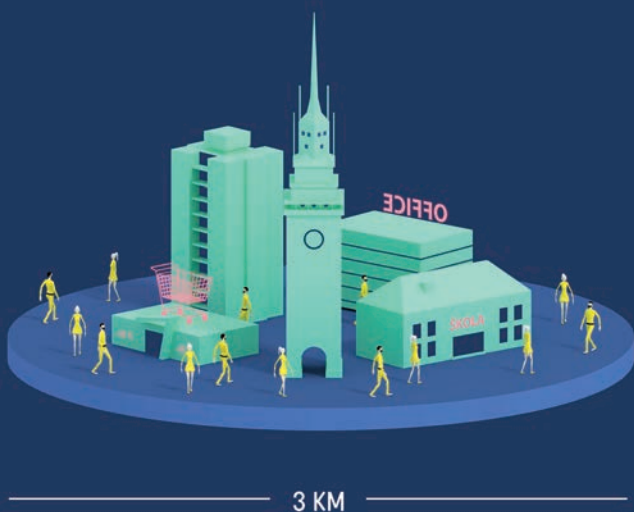


Průzkum dopravního chování: kam a jak cestujeme v Pardubicích

54 % VŠECH CEST JE KRATŠÍCH NEŽ 3 KM



V minulém zpravodaji byly uvedeny informace týkající se proběhlého průzkumu dopravního chování a z něho získaných dat, vztahujících se k využívání různých druhů dopravy. Nyní bude tato problematika popisována více do hloubky. Konkrétně jak dlouhé cesty jsou uskutečňovány, za jakými cíli a jakým způsobem se za nimi nejčastěji cestuje.

Více než polovina (54%) všech cest Pardubáků je kratší než 3 km a zároveň více než polovina (54%) cest do 3 km je uskutečňována pěšky. Tyto údaje znovu potvrzují, že je ve městě většina cílů velmi blízko a lidé proto chodí pěšky. Pokud se sečtou cesty do 3 a 3-5 km délky, tvoří v součtu 71% všech cest. Dá se tedy říci, že téměř tři čtvrtiny všech cest Pardubáků lze vykonat pěšky nebo na kole. Městská hromadná doprava (MHD) si drží pro cesty v rozmezí 3-5, 5-10 a více než 10 km poměrně rovnoměrné zastoupení. Na MHD nemá uražená vzdálenost výrazný vliv, jde spíše o určitý zvyk jejího využívání pro své cesty. Pro všechny cesty nad 5 km je již nejvíce využívaným dopravním prostředkem automobil.

Cesty okolních obyvatel jsou rozloženy výrazně jinak. Přestože nejvíce zastoupené jsou opět cesty do 3 km (38 %), druhé nejvíce zastoupené jsou cesty delší než 10 km (34 %). Typicky se tedy jedná buď o cesty v rámci obce,

nebo mimo ni do nejbližšího města. U cest do 3 km rovněž výrazně převládá pěší a významné zastoupení má také cyklistická doprava. U všech cest nad 3 km již ale převládá cesta autem a pro cesty nad 10 km má automobil 80% zastoupení. Městská hromadná doprava má opět pro cesty delší než 3 km poměrně vyvážené zastoupení a je po automobilu druhým nejvyužívanějším způsobem dopravy.

Cesty Pardubáků jsou tedy obecně kratší než cesty okolních obyvatel a chodí více pěšky. Obyvatelé okolí využívají na krátkou vzdálenost více než Pardubáci kolo a pro cesty nad 3 km ve větší míře automobil. Pardubáci pro vzdálenosti nad 3 km využívají více než obyvatelé okolí MHD, což je ovlivněno její nabídkou, která je v okolních obcích výrazně nižší anebo zde MHD není vůbec provozována.

Další sledovanou kategorií je, kam a jakým způsobem se lidé dopravují. U obyvatel Pardubic i okolí je největší počet cest „domů“, poté „do práce“ a „za nákupy“. V tom, za jakými cíli se obyvatelé Pardubic a okolí přemísťují, se nijak výrazně neliší. Výraznější rozdíl je pouze v cestách za volnočasovými aktivitami (koníčky, odpočinek apod.). Pardubáci za nimi jezdí téměř ve stejné míře jako za nákupy, kdežto obyvatelé okolí cesty za aktivitami podnikají dvakrát méně než za nákupy.

NEJČASTĚJŠÍ ZPŮSOB DOPRAVY ZA RŮZNÝMI CÍLI



Výraznější rozdíl je ale v tom, jakým způsobem se za různými cíli dopravují. Pardubáci cestují domů nejčastěji pěšky nebo automobilem, do práce automobilem a za nákupy chodí nejčastěji pěšky. Obyvatelé okolí vykonávají všechny tyto cesty nejčastěji automobilem.

Tyto údaje jsou důležité proto, abychom našli cesty, které jsou nejvíce uskutečňovány automobilem, a u těchto cest se snažili zvýšit konkurenceschopnost (neboli dostupnost) ostatními druhy dopravy. Prostředkem k naplnění této

snahy může být zavádění nových tras a budování zastávek MHD, zlepšování dostupnosti pěšky a budování vhodné infrastruktury pro cyklisty (např. cyklostezky). Pro cesty za těmito cíli z větší vzdálenosti je důležité navrhovat buď substituční prvek jako je MHD, nebo cestu kombinovat větším počtem dopravních módů. Například kombinace automobil – MHD či automobil – jízdní kolo.

Více na www.pardubice.eu/pruzkum.
Martin Ptáček, koordinátor projektu, odbor hlavního architekta

Pardubice

