

# Do průzkumu dopravního chování se zapojilo více než 1 600 domácností

## DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ PARDUBÁKŮ SE BLÍŽÍ CÍLŮM VYSPĚLÝCH MĚST



V Pardubicích byl na přelomu roku 2017/2018 proveden průzkum dopravního chování. Do průzkumu se zapojilo 1 004 domácností z Pardubic a 606 domácností z okolních obcí. K dotazování docházelo osobně v každé domácnosti odbornou agenturou. Domácnosti byly vybírány náhodně s ohledem na rozmístění obyvatel v Pardubicích a okolí. Cílem náhodného výběru bylo zajistit dostatečně reprezentativní obraz populace. **To znamená, aby byly poropčně zastoupeny všechny příjmové i věkové skupiny obyvatel.** Na základě sebraných dat došlo k vyhodnocení důležitých informací o tom, jak se lidé po městě pohybují (odkud kam, jakým dopravním prostředkem a za jakým účelem). Výstupy budou prezentovány v několika následujících číslech Radničního zpravodaje.

Obecně základním ukazatelem dopravního chování je míra využívání různých způsobů dopravy. Pokud uvažujeme všechny cesty, které obyvatelé Pardubic nebo okolí absolvují, liší se jejich dopravní chování zejména ve využívání osobního automobilu. **Obyvatelé Pardubic ho využívají k pouze 33% svých cest, kdežto obyvatelé okolí Pardubic ho využívají k 54% svých cest.** Tento rozdíl je dán zejména dostupností služeb. Ve městě je většina základních služeb, jako jsou obchod, vzdělávání, pracovní příležitosti apod. rozmístěny v poměrně krátkých vzdálenostech. Obyvatelé okolí Pardubic musejí za těmito službami urazit

delší cestu, jelikož se v některých obcích tyto základní služby ani nenacházejí.

Druhým výrazným rozdílem je chůze pěšky. **Zatímco Pardubáci chodí v 31% za svými cíli pěšky, tak obyvatelé okolí pouze ve 20%.** Znovu je tento rozdíl dán zejména dostupností služeb. Jednatřicetiprocentní podíl je rovněž pro město Pardubice dobrou vizitkou, jelikož je tato hodnota ve srovnání s jinými obdobnými městy poměrně vysoká. Pěší doprava je z pohledu fungování dopravy ve městě tím nejlepším. Může se tak totiž přemisťovat velké množství lidí s minimálním nárokem na prostor, který je ve městě omezený. Nemá také negativní dopad na životní prostředí jako například motorová doprava produkující zdraví škodlivé plyny.

**Rozdíl ve využívání městské hromadné dopravy (MHD) je 10% ve prospěch obyvatel Pardubic,** kteří ji využívají ve 22% svých cest. Tento rozdíl je dán zejména dostupností spojů MHD. Ve městě jezdí spoje s vyšší četností než na okrajích města a v některých okolních obcích není MHD ani provozována. Rovněž je ve městě celkově kratší vzdálenost k nejbližší zastávce MHD. Důležitá je také konkurenceschopnost z pohledu doby jízdy vozidel MHD oproti osobním automobilům. Pokud cestující MHD a řidič automobilu jedou z obce na okraj města do centra města, je rozdíl v celkovém čase jízdy větší, než když jedou krátkou vzdálenost po městě. Znamená to

## TÉMĚŘ POLOVINU AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY PO MĚSTĚ VYTVÁŘÍ SAMI PARDUBÁCI



tedy, že konkurenceschopnost MHD vůči automobilu je ve městě větší, než na okrajích města či v okolních obcích.

**V neposlední řadě je využívána také cyklistická doprava a to ve 14% cest.** Zajímavé je, že ve využívání bicyklu není rozdíl mezi obyvateli Pardubic a okolí, kde má dokonce o jeden procentní bod vyšší zastoupení, než MHD. Takto vysoký podíl cyklistické dopravy ovlivňuje zejména geografie území, jelikož se nacházíme ve velmi rovinatém terénu. Dalším důležitým faktorem je rovněž cyklistická infrastruktura napojující okolní obce cyklistickými stezkami. Problematice cyklo dopravy se bude věnovat jedna celá kapitola v některém z příštích zpravodajů.

Z výše zmíněného vyplývá, že **obyvatelé Pardubic mají z pohledu tzv. udržitelné dopravy lepší chování, než obyvatelé okolí.** Ti využívají automobil více, než obyvatelé Pardubic. Z tohoto úhlu pohledu je pro město výhodnější, pokud nově přichází obyvatelé bydlí přímo ve městě, než

v jeho okolí. Lze totiž předpokládat, že budou spíše chodit pěšky, jezdit na kole nebo využívat MHD, než obyvatelé okolních obcí, kteří ve více než polovině svých cest sedají za volant automobilu.

Průzkum dopravního chování ukazuje, že **každý z druhů dopravy (MHD, chůze, kolo i automobil) má v Pardubicích významné zastoupení.** Srovnáme-li Pardubice s jinými českými i zahraničními městy zjistíme, že není samozřejmostí, aby jednotlivé druhy dopravy byly ve městě takto relativně rovnoměrně využívány. V Pardubicích je totiž „všude blízko“ a i přes méně či více oprávněné výhrady je stálou prioritou rozvoj MHD, pěší a cyklistické dopravy. Pardubáci mají dobré podmínky pro to, aby si zvolili ten způsob dopravy, který jim právě vyhovuje. Dokladem je právě jejich dopravní chování, které v řadě ukazatelů naplňuje cíle dopravních strategií měst západní Evropy.

**Martin Ptáček, koordinátor projektu, odbor hlavního architekta**

