



## **ZÁVĚREČNÁ VÝZKUMNÁ ZPRÁVA ZA DÍLČÍ CÍL 2**

### **STUDIE O SKUTEČNÉM PODÍLU CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE**

**Součást projektu VaV**

### **ANALÝZA POTŘEB BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V ČR “CYCLE21”**

**LEDEN 2007**

Projekt je realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 MD ČR (č. 1F43E/045/210).  
Klíčový směr výzkumu: 3. Nové způsoby a nástroje investičního modelování rozvoje dopravních sítí  
Výzkumná priorita: e) Optimalizovaný návrh rozvoje dopravních sítí v ČR s přihlédnutím k systémové analýze

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU VaV

- 1. Identifikační kód úkolu:** MD č.: **1F43E/045/210**  
číslo projektu nositele – 32 901
- 2. Zadavatel (“poskytovatel dotace”):** Ministerstvo dopravy ČR  
Pověřený pracovník: Ing. Jinřich Fajka
- 3. Nositel (“příjemce dotace”):** Centrum dopravního výzkumu  
Zastoupené: Ing. Josef Mikulíkem, CSc., ředitelem

.....  
Podpis a datum

- 4. Zodpovědný řešitel projektu:** Ing. Jaroslav Martinek

.....  
Podpis a datum

**5. Projektový tým za Dílčí cíl 2.:**

Centrum dopravního výzkumu  
České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

**6. Řešitelský tým:**

Martinek Jaroslav Ing. - Centrum dopravního výzkumu  
René Bartoš Mgr. - Centrum dopravního výzkumu  
Čarský Jiří Ing., Ph.D. - České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

**7. Předmět řešení projektu:**

Předmětem řešení projektu je vypracování výzkumné zprávy o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce (včetně dílčích výsledků členěných podle jednotlivých krajů, resp. větších městech) a vyhodnocení vlivu délky vykonané cesty na použití dopravního prostředku. Potřebná data budou získána z Českého statistického úřadu na základě sčítání lidu z roku 2001.

- 8. Doba řešení etapy projektu:** 1.4.2004 - 31.12.2006

## ABSTRAKT

Výstupem druhého dílčího cíle (DC2) je „Výzkumná zpráva o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce“. Vycházelo se z podkladů Českého statistického úřadu, který zabezpečoval, organizoval, řídil a koordinoval Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001). Získaná data od ČSU byla analyzována a následně zpracovávána jako výchozí podklad pro dosažení dílčích výsledků, nezbytných pro naplnění cíle aktivity.

Nejprve byly zpracovány údaje o obyvatelstvu vyjíždějícím a dojíždějícím do zaměstnání a do školy podle používaného dopravního prostředku souhrnně pro celou ČR a dále podíl cyklistické dopravy na celkové vyjíždě a dojíždě obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. Dále byly definovány dílčí výsledky volby dopravního prostředku obyvatelstva k vyjíždě a dojíždě do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. Zároveň byl graficky vyjádřen podíl cyklistické dopravy v jednotlivých krajích na celkové vyjíždě a dojíždě obyvatelstva do zaměstnání a do školy.

Následně byly zpracovány údaje o obyvatelstvu vyjíždějícím každodenně z domu do zaměstnání a do školy podle používaného dopravního prostředku souhrnně pro všechny obce v České Republice zvláště a v rámci jednotlivých dopravních prostředků dále pro různé délky cesty. Pro potřebu zpracování informací o podílu jednotlivých druhů dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a do školy a vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku byly využity ze Sčítání lidu, domů a bytů data zjišťovaná o každodenním pohybu zaměstnaných osob, školáků, učňů a studentů z místa trvalého nebo přechodného bydliště (otázka na denní dojížděku nebo docházku do zaměstnání a školy a otázka na dopravní prostředek). Ze všech výsledků uveďme například, že největší podíl cyklistů dojíždějích do práce má město Uničov se 41,7% (týká se měst nad 5000 obyvatel). Absolutně nejvyšší podíl pak má obec Labské Chrčice s 62,5%.

# OBSAH

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ V ROCE 2001</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b>Základní údaje o Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001</b>	<b>8</b>
2.1.1	Metodické vysvětlení jednotlivých dat	8
2.1.2	Výhody získaných dat	9
2.1.3	Nevýhody získaných dat	9
<b>3</b>	<b>PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE V JEDNOTLIVÝCH KRAJÍCH</b>	<b>10</b>
<b>3.1</b>	<b>Charakteristika získaných dat</b>	<b>10</b>
<b>3.2</b>	<b>Obyvatelstvo vyjíždějící a dojíždějící podle dopravních prostředků v ČR</b>	<b>11</b>
<b>3.3</b>	<b>Podíl cyklistické dopravy na celkové vyjízdce obyvatelstva podle krajů</b>	<b>12</b>
<b>3.4</b>	<b>Podíl cyklistické dopravy na celkové dojízdce obyvatelstva podle krajů</b>	<b>13</b>
<b>3.5</b>	<b>Podíl cyklistické dopravy na dojízdce obyvatelstva do zaměstnání podle krajů</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>PODÍL JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NA DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE A VLIV DÉLKY VYKONANÉ CESTY NA POUŽITÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU</b>	<b>15</b>
<b>4.1</b>	<b>Charakteristika získaných dat</b>	<b>15</b>
<b>4.2</b>	<b>Význam údajů použitých při zpracování výsledků</b>	<b>15</b>
<b>4.3</b>	<b>Dělba přepravní práce při pravidelných cestách do zaměstnání a do škol</b>	<b>16</b>
<b>4.3.1</b>	<b>Dělba přepravní práce pro jednotlivé druhy dopravy</b>	<b>17</b>
4.3.1.1	Pěší provoz	19
4.3.1.2	Cyklistická doprava	21
4.3.1.3	Městská hromadná doprava (MHD)	21
4.3.1.4	Veřejná autobusová doprava	24
4.3.1.5	Železniční doprava	24
4.3.1.6	Individuální automobilová doprava (IAD)	25
<b>4.3.2</b>	<b>Specifika daného typu pravidelné dojížděky</b>	<b>25</b>
4.3.2.1	Cesty do zaměstnání	26
4.3.2.1.1	Podíl jednotlivých druhů dopravy	26
4.3.2.1.2	Vliv velikosti města nebo obce	27
4.3.2.2	Cesty do školy	27
4.3.2.2.1	Odlíšnosti od cest do zaměstnání	27
4.3.2.2.2	Extrémní případy	29
<b>4.3.3</b>	<b>Regionální specifika cyklistické dopravy</b>	<b>33</b>
4.3.3.1	Vyhodnocení cest do zaměstnání	38
4.3.3.2	Vyhodnocení cest do školy	42
<b>4.4</b>	<b>Vliv délky cesty na volbu dopravního prostředku</b>	<b>45</b>
<b>4.4.1</b>	<b>Vliv délky cesty na jednotlivé druhy dopravy</b>	<b>46</b>
4.4.1.1	Pěší provoz	46
4.4.1.2	Cyklistická doprava	47
4.4.1.3	Městská hromadná doprava (MHD)	47
4.4.1.4	Veřejná autobusová doprava	47
4.4.1.5	Železniční doprava	48
4.4.1.6	Individuální automobilová doprava (IAD)	48
<b>4.4.2</b>	<b>Vliv velikosti města nebo obce na délku cesty</b>	<b>49</b>
4.4.2.1	Velká města a hlavní město Praha	49
4.4.2.2	Středně velká města	50
4.4.2.3	Malá města	52
4.4.2.4	Nejmenší města a obce	53
<b>4.4.3</b>	<b>Specifika daného typu pravidelné dojížděky</b>	<b>53</b>

<b>4.5</b>	<b>Vliv doby trvání cesty na volbu dopravního prostředku .....</b>	<b>56</b>
<b>4.5.1</b>	<b>Vliv doby trvání cesty na jednotlivé druhy dopravy.....</b>	<b>56</b>
4.5.1.1	Pěší provoz.....	56
4.5.1.2	Cyklistická doprava .....	56
4.5.1.3	Městská hromadná doprava (MHD).....	57
4.5.1.4	Veřejná autobusová doprava .....	57
4.5.1.5	Železniční doprava .....	57
4.5.1.6	Individuální automobilová doprava (IAD).....	57
<b>4.5.2</b>	<b>Vliv velikosti města nebo obce na dobu trvání cesty .....</b>	<b>58</b>
4.5.2.1	Velká města a hlavní město Praha .....	58
4.5.2.2	Středně velká města .....	60
4.5.2.3	Malá města .....	61
4.5.2.4	Nejmenší města a obce .....	61
<b>4.5.3</b>	<b>Specifika daného typu pravidelné dojížd'ky.....</b>	<b>62</b>
<b>4.6</b>	<b>Seznam příloh kapitoly č.4 .....</b>	<b>64</b>

# 1 ÚVOD

Výstupem druhého dílčího cíle (DC2) je „Výzkumná zpráva o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce“. Vycházelo se z podkladů Českého statistického úřadu, který zabezpečoval, organizoval, řídil a koordinoval Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001). Získaná data od ČSU byla analyzována a následně zpracovávána jako výchozí podklad pro dosažení dílčích výsledků, nezbytných pro naplnění cíle aktivity.

Nejprve byly zpracovány údaje o obyvatelstvu vyjíždějícím a dojíždějícím do zaměstnání a do školy podle používaného dopravního prostředku souhrnně pro celou ČR a dále podíl cyklistické dopravy na celkové vyjízdce a dojízdce obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. Dále byly definovány dílčí výsledky volby dopravního prostředku obyvatelstva k vyjízdce a dojízdce do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. Zároveň byl graficky vyjádřen podíl cyklistické dopravy v jednotlivých krajích na celkové vyjízdce a dojízdce obyvatelstva do zaměstnání a do školy. Pokud například bereme v úvahu jen vyjízdku a dojízdku do zaměstnání, tak podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce za celou Českou republiku činí 7,3%.

Následně byly zpracovány údaje o obyvatelstvu vyjíždějícím každodenně z domu do zaměstnání a do školy podle používaného dopravního prostředku souhrnně pro všechny obce v České Republice zvlášť a v rámci jednotlivých dopravních prostředků dále pro různé délky cesty. Pro potřebu zpracování informací o podílu jednotlivých druhů dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a do školy a vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku byly využity ze Sčítání lidu, domů a bytů data zjišťovaná o každodenním pohybu zaměstnaných osob, školáků, učňů a studentů z místa trvalého nebo přechodného bydliště (otázka na denní dojízdku nebo docházku do zaměstnání a školy a otázka na dopravní prostředek). Ze všech výsledků uveďme například, že největší podíl cyklistů dojíždějích do práce má město Uničov se 41,7% (týká se měst nad 5000 obyvatel). Absolutně nejvyšší podíl pak má obec Labské Chrčice s 62,5%.



## 2 SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ V ROCE 2001

Přehled o dopravním chování obyvatel měst a obcí, zde v konkrétní podobě tedy o podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravní práci u pravidelných cest do zaměstnání a do školy se podařilo výhodně zpracovat z podkladů Českého statistického úřadu, který zabezpečoval, organizoval, řídil a koordinoval Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2001 (SLDB 2001) – podrobněji viz kapitola 3.1.

### 2.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O SČÍTÁNÍ LIDU, DOMŮ A BYTŮ V ROCE 2001

Sčítání lidu, domů a bytů se uskutečnilo k 01.03.2001 na celém území České Republiky ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem obrany, Ministerstvem spravedlnosti, Ministerstvem vnitra, Ministerstvem zahraničních věcí, Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním, okresními úřady a obcemi. Sčítání se vztahovalo na každou fyzickou osobu, která měla v rozhodný okamžik na území České Republiky trvalý nebo dlouhodobý pobyt, i na každou další fyzickou osobu, která byla na území České Republiky v rozhodný okamžik přítomna (i když zde neměla trvalý nebo dlouhodobý pobyt), na každý dům, určený pro bydlení, i neobydlený, na každý byt, i neobydlený. Sčítání nepodléhali cizí státní příslušníci požívající diplomatických imunit a výsad, jakož i domy a byty ve vlastnictví jiných států, které sloužily k diplomatickým účelům. Obsah sčítání (zjišťované údaje) stanovil zákon č. 158/1999 Sb. Všechny osoby měly povinnost uvést o sobě údaje v rozsahu a způsobem stanoveným zákonem. Tradičně byla použita metoda sebesčítání, kdy obyvatelé sami vyplňovali sčítací tiskopisy. Za osobu, která měla ve sčítacím obvodu trvalý pobyt, ale byla dočasně nepřítomná, poskytla údaje jiná osoba z její bytové domácnosti. Všechny údaje byly zpracovány podle územního a správního členění státu platného v České republice k 1. březnu 2001.

#### 2.1.1 Metodické vysvětlení jednotlivých dat

Při výpočtu podílu jednotlivých druhů dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a do školy a vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku byly využity následující konkrétní údaje zaznamenané u každé obce:

- počet obyvatel obce = celkový počet obyvatel daného města nebo obce k 01.03.2001
- vyjíždějící denně = osoby, které v otázce o frekvenci dojížděky (alternativy byly denně, týdně, 1~2 krát měsíčně, jinak) zvolily danou odpověď
- počet osob vyjíždějících (opouštějících dům) denně do zaměstnání a škol = osoby, které uvedly, že místo jejich pracoviště nebo školy bylo v jiném domě (resp. i v jiné obci nebo v jiném státu) než ve kterém měly trvalý nebo dlouhodobý pobyt
- zaměstnané osoby = všechny osoby pracující s výjimkou pracujících studentů a učňů, kteří vyplňovali do tiskopisu dojížděku do školy a proto jsou ve všech výstupech za dojížděku zařazeni v kategorii studentů a učňů, bez ohledu na skutečnost, že v rozhodný okamžik sčítání byli také ekonomicky aktivní:
  - mezi zaměstnané osoby jsou tak zahrnuty všechny osoby, které uvedly, že patří mezi zaměstnané osoby, zaměstnavatele, samostatně činné, pracující důchodce, ženy na



- mateřské dovolené v trvání 28 resp. 37 týdnů, osoby v základní, náhradní nebo civilní vojenské službě, ve vazbě a výkonu trestu
- ženy na mateřské dovolené, osoby ve vazbě a ve výkonu trestu uváděly údaje podle posledního zaměstnání, pokud trval jejich pracovní poměr
  - použití dopravních prostředků = vyplňovalo se podle denní dojíždky nebo docházky (uvedly se všechny obvykle používané dopravní prostředky):
    - autobus (kromě MHD) uvedly osoby využívající autobusovou dopravu, která překračuje hranice obce/města
    - odpověď „žádný dopravní prostředek“ uvedly osoby, které chodí do zaměstnání nebo školy pouze pěšky
  - čas strávený dojíždkou = týká se každodenního dojíždění nebo docházení do zaměstnání nebo školy:
    - osoby, které z místa trvalého pobytu dojížděly do zaměstnání a školy jinak než denně, uváděly v této otázce dobu denní dojíždky nebo docházky z místa jejich přechodného ubytování do zaměstnání nebo školy
    - údaj odpovídal celkové době, která uplyne od opuštění domova nebo místa přechodného ubytování do registrace na pracovišti nebo vstupu do školy (tj. včetně pěší chůze na stanici a od stanice veřejné dopravy, čekání na příjezd, přestup, ... apod.)

### 2.1.2 Výhody získaných dat

Základní výhodou použití údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů ke zpracování informací o podílu jednotlivých druhů dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a do školy a vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku je komplexnost a i vysoká pravděpodobnost pravdivosti těchto dat – získané informace nejsou zatíženy žádnou statistickou chybou vyplývající z výběru vzorku respondentů nebo z jiných částečných údajů používaných v jinak běžných dopravních průzkumech s podobným zaměřením.

### 2.1.3 Nevýhody získaných dat

Základní nevýhodou získaných dat je především skutečnost, že se týkají pouze cest do zaměstnání a do školy. Ve skutečnosti se odehrává ve městech i další množství cest za mnoha jinými účely, jako např. za nákupy, kulturou, sportem, návštěvami, úřady, ... atd., které ve výsledcích zahrnuty nejsou, což může výsledky zkreslovat např. ve smyslu uvedení nižšího podílu individuální automobilové dopravy zejména ve velkých městech, než je skutečná hodnota pro všechny cesty dohromady. Útěchou je ale skutečnost, že cesty do zaměstnání a do školy patří k cestám jednoznačně nejfrekventovanějším a že se vycházelo z dat získaných pro cesty s každodenní frekvencí.

Druhou nevýhodou těchto dat je i jejich stáří. Během uplynulých 6 let bohužel v mnoha městech mohlo dojít k posunu v dopravním chování jejich obyvatel, což se např. u velkých měst dá předpokládat ve smyslu přesunu části obyvatelstva z různých druhů veřejné hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě. Tento nedostatek může být snad vyvážen výhodou popsanou v kapitole 3.1.2.

### **3 PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE V JEDNOTLIVÝCH KRAJÍCH**

#### **3.1 CHARAKTERISTIKA ZÍSKANÝCH DAT**

Přehled o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce vychází z podkladů Českého statistického úřadu, který zabezpečoval, organizoval, řídil a koordinoval Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001). I. etapa si kladla za cíl získat orientaci v dané problematice a zveřejnit první dílčí výsledky prováděné aktivity.

Získaná data od ČSU byla analyzována a následně zpracovávána jako výchozí podklad pro dosažení dílčích výsledků, nezbytných pro naplnění cíle aktivity.

Byl zpracován údaj o obyvatelstvu vyjíždějícím a dojíždějícím do zaměstnání a do školy podle používaného dopravního prostředku souhrnně pro celou ČR a dále podíl cyklistické dopravy na celkové vyjízdce a dojízdce obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů.

Ve II. etapě byly dále definovány dílčí výsledky volby dopravního prostředku obyvatelstva k vyjízdce a dojízdce do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. Zároveň byl graficky vyjádřen podíl cyklistické dopravy v jednotlivých krajích na celkové vyjízdce a dojízdce obyvatelstva do zaměstnání a do školy.

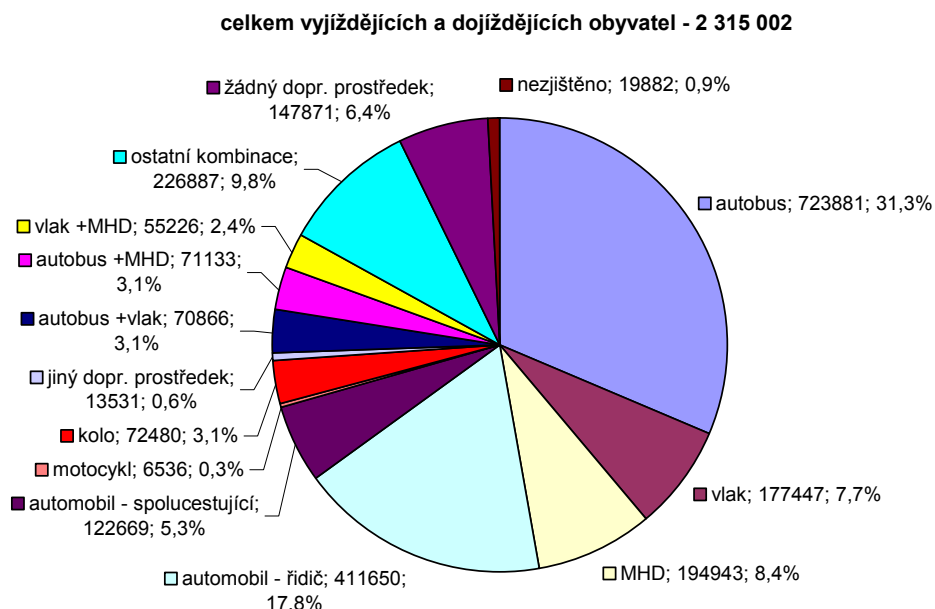
Podrobnější souvislosti a rozbory jsou představeny k jednotlivým krajům byly zveřejněny v rámci průběžné zprávy za rok 2005.

### 3.2 OBYVATELSTVO VYJÍŽDĚJÍCÍ A DOJÍŽDĚJÍCÍ PODLE DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V ČR

Na základě dostupných dat z SLDB 2001 bylo graficky vyjádřeno využití dopravních prostředků k vyjíždce a dojíždce **do zaměstnání a do školy**. Z celkového počtu 2 315 002 vyjíždějících a dojíždějících obyvatel využívá kolo jako dopravní prostředek 3,1 % (72 480 obyvatel) z celkového počtu vyjíždějících a dojíždějících obyvatel. Nejvyužívanějším dopravním prostředkem k vyjíždce a dojíždce byl podle SLDB 2001 autobus, který využívá 31,3 % (723 881) obyvatel. Další nezanedbatelnou hodnotou bylo užití automobilu, kdy jako řidič využívá automobil 17,8 % (411 650) obyvatel a jako spolucestující dalších 5,3 % (122 669) obyvatel. MHD využívá k vyjíždce a dojíždce 8,4 % (194 943) obyvatel a vlak 7,7 % (177 447) obyvatel. Nejméně používaným dopravním prostředkem je motocykl, což představuje 0,3 % (6 536) z celkového počtu vyjíždějících a dojíždějících.

**V souvislosti s cyklistickou dopravou je třeba zdůraznit, že daná čísla jsou ve vztahu k cyklistům znevýhodněna. Jde totiž o to, že v podmínkách České republiky se na kole do škol příliš nejedí a proto celková dojíždka do školy a do zaměstnání. Pokud budeme brát v úvahu jen vyjíždku a dojíždku do zaměstnání, tak podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce za celou Českou republiku činí 7,3%.**

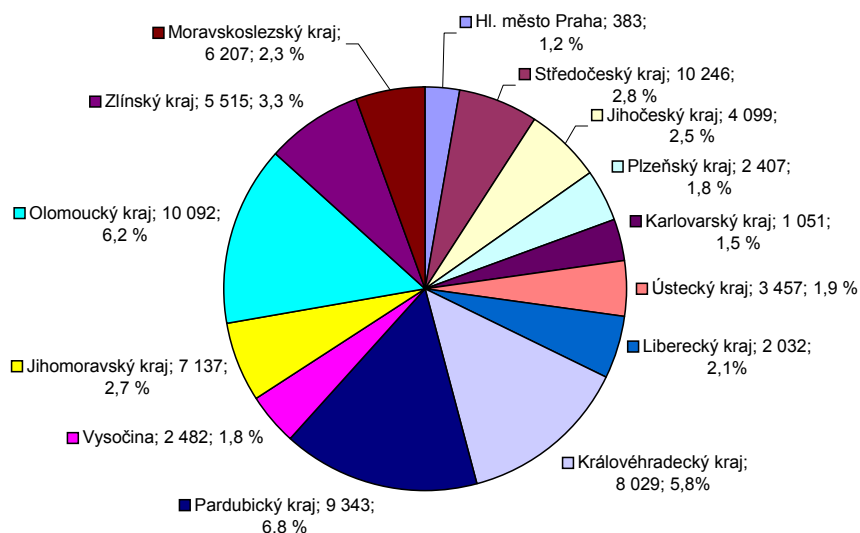
Obyvatelstvo vyjíždějící a dojíždějící do zaměstnání a do školy podle dopravních prostředků  
Česká republika



### 3.3 PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ VYJÍŽDCE OBYVATELSTVA PODLE KRAJŮ

Na základě dostupných dat z SLDB 2001, byl graficky vyjádřen podíl cyklistické dopravy na celkové vyjíždce obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. V ČR bylo zaznamenáno

Podíl cyklistické dopravy na celkové vyjíždce obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů



kraj; počet obyvatel vyjíždějících na kole; podíl cyklistické dopravy na celkové vyjíždce

celkem 2 315 002 vyjíždějících obyvatel, z toho na kole jich vyjíždí 72 480 (3,1 %).

Nejvýraznější podíl cyklistické dopravy byl zaznamenán v Pardubickém kraji, kde z celkového počtu 137 803 vyjíždějících obyvatel využívá kolo pro vyjíždku 9 343 obyvatel, což představuje 6,8 % podíl všech vyjíždějících. V těsném závěsu s 6,2 % podílem cyklistické dopravy na celkové vyjíždce obyvatel byl kraj Olomoucký (162 355 vyjíždějících, z toho 10 092 na kole) a Královéhradecký s podílem cyklistické dopravy 5,8 % (139 470 vyjíždějících, z toho 8 029 na kole).

Naopak nejnižší podíl cyklistické dopravy na vyjíždce byl zaznamenán v Praze (1,2 %) a v Karlovarském kraji (1,5 %). V Praze byl zjištěn celkový počet 32 479 vyjíždějících obyvatel, z nichž 383 vyjíždí na kole, v Karlovarském kraji pak z 71 764 vyjíždějících obyvatel vyjíždí na kole 1 051 obyvatel.

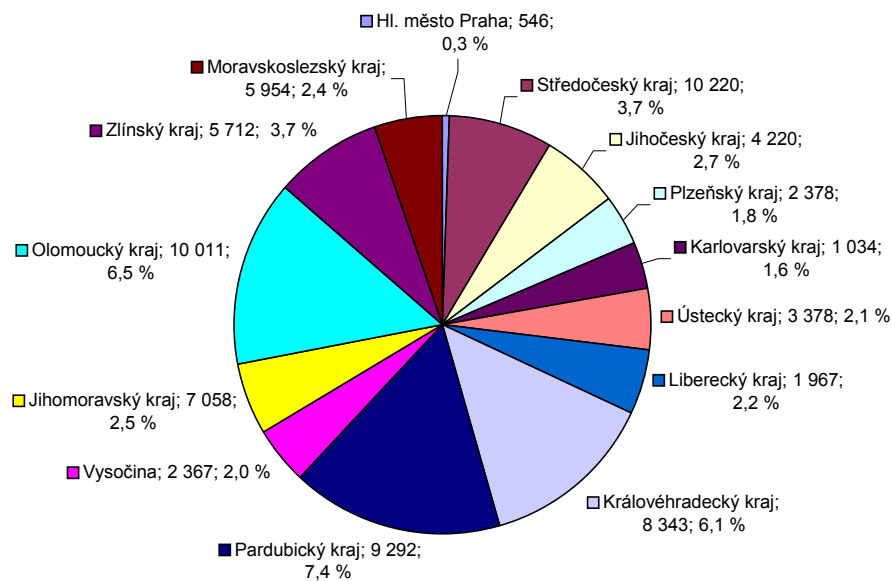
Podíl cyklistické dopravy v ostatních krajích byl následující:

- Zlínský kraj 3,3 % (164 976 vyjíždějících, z toho 5 515 na kole),
- Středočeský kraj 2,8 % (367 705 vyjíždějících, z toho 10 246 na kole),
- Jihomoravský kraj 2,7 % (259 754 vyjíždějících, z toho 7 137 na kole),
- Jihočeský kraj 2,5 % (162 018 vyjíždějících, z toho 4 099 na kole),
- Moravskoslezský kraj 2,3 % (265 752 vyjíždějících, z toho 6 207 na kole),
- Liberecký kraj 2,1 % (97 016 vyjíždějících, z toho 2 032 na kole),
- Ústecký kraj 1,9 % (179 377 vyjíždějících, z toho 3 457 na kole),
- Plzeňský kraj 1,8 % (134 579 vyjíždějících, z toho 2 407 na kole),
- Kraj Vysočina 1,8% (139 954 vyjíždějících, z toho 2 482 na kole).

### 3.4 PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA CELKOVÉ DOJÍŽDĚCE OBYVATELSTVA PODLE KRAJŮ

Dále byl graficky vyjádřen podíl cyklistické dopravy na celkové dojížděce obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů. V ČR bylo zaznamenáno celkem 2 315 002 vyjíždějících obyvatel, z toho na kole jich vyjíždí 72 480 (3,1 %).

Podíl cyklistické dopravy na celkové dojížděce obyvatelstva do zaměstnání a do školy podle jednotlivých krajů



kraj; počet obyvatel dojíždějících na kole; podíl cyklistické dopravy na celkové vyjížděce

Nejvýraznější podíl cyklistické dopravy byl zaznamenán v Pardubickém kraji, kde z celkového počtu 126 070 dojíždějících obyvatel využívá kolo pro dojížděku 9 292 obyvatel, což představuje 7,4 % podíl všech dojíždějících. V těsném závěsu s 6,5 % podílem cyklistické dopravy na celkové dojížděce obyvatel byl kraj Olomoucký (153 929 dojíždějících, z toho 10 011 na kole) a Královéhradecký s podílem cyklistické dopravy 6,1 % (135 998 dojíždějících, z toho 8 343 na kole).

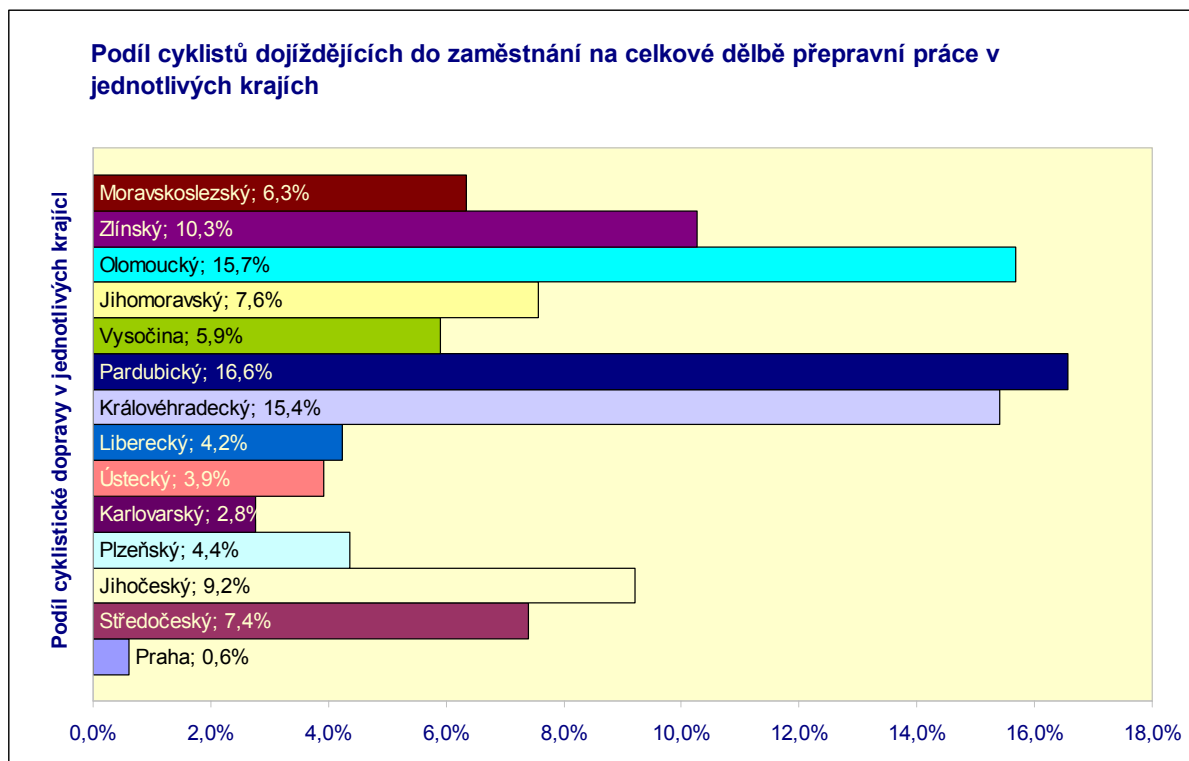
Naopak nejnižší podíl cyklistické dopravy na dojížděce byl zaznamenán v Praze (0,3 %), kde z celkového počtu dojíždějících na kole dojíždí 546 obyvatel.

Podíl cyklistické dopravy v ostatních krajích byl následující:

- Středočeský kraj 3,7 % (278 407 dojíždějících, z toho 10 220 na kole)
- Zlínský kraj 3,7 % (154 355 dojíždějících, z toho 5 712 na kole)
- Jihočeský kraj 2,7 % (156 074 dojíždějících, z toho 4 220 na kole)
- Jihomoravský kraj 2,5 % (278 404 dojíždějících, z toho 7 058 na kole)
- Moravskoslezský kraj 2,4 % (246 903 dojíždějících, z toho 5 954 na kole)
- Liberecký kraj 2,2 % (88 809 dojíždějících, z toho 1 967 na kole)
- Ústecký kraj 2,1 % (161 161 dojíždějících, z toho 3 378 na kole)
- Kraj Vysočina 2,0 % (119 153 dojíždějících, z toho 2 367 na kole)
- Plzeňský kraj 1,8 % (132 011 dojíždějících, z toho 2 378 na kole)
- Karlovarský kraj 1,6 % (66 042 dojíždějících, z toho 1 034 na kole)

### 3.5 PODÍL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA DOJÍŽDCE OBYVATELSTVA DO ZAMĚSTNÁNÍ PODLE KRAJŮ

V souvislosti s cyklistickou dopravou je třeba opět zdůraznit, že předchozí kapitoly, které se týkaly krajů, jsou ve vztahu k cyklistům znevýhodněna. Jde totiž o to, že v podmínkách České republiky se na kole do škol příliš nejedí a proto celková dojíždka do školy a do zaměstnání. Pokud budeme brát v úvahu jen vyjíždku a dojíždku do zaměstnání, tak **podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce do zaměstnání v jednotlivých krajích je následující:**



Nejvýraznější podíl cyklistické dopravy byl zaznamenán v Pardubickém kraji (16,6%). V těsném závěsu s 6,5 % podílem cyklistické dopravy na celkové dojíždce obyvatel byl kraj Olomoucký s 15,7% a Královéhradecký s podílem cyklistické dopravy 15,4 %. Naopak nejnižší podíl cyklistické dopravy na dojíždce byl zaznamenán v Praze (0,6 %) a v Karlovarském kraji (2,8%).

Praha	0,6%
Středočeský	7,4%
Jihočeský	9,2%
Plzeňský	4,4%
Karlovarský	2,8%
Ústecký	3,9%
Liberecký	4,2%
Královéhradecký	15,4%
Pardubický	16,6%
Vysočina	5,9%
Jihomoravský	7,6%
Olomoucký	15,7%
Zlínský	10,3%
Moravskoslezský	6,3%

## 4 PODÍL JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NA DĚLBĚ PŘEPRAVNÍ PRÁCE A VLIV DÉLKY VYKONANÉ CESTY NA POUŽITÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

### 4.1 CHARAKTERISTIKA ZÍSKANÝCH DAT

Z údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB 2001) byl zpracován údaj o obyvatelstvu vyjíždějícím každodenně z domu do zaměstnání a do školy podle používaného dopravního prostředku souhrnně pro všechny obce v České Republice zvláště a v rámci jednotlivých dopravních prostředků dále pro různé délky cesty.

Otázky týkající se dojížděky nebo docházky do zaměstnání a školy vyplňovaly pouze osoby pracující a žáci, studenti a učni, kteří uváděli údaje o dojízdce nebo docházce do školy i v případě, že byli pracujícími studenty a učni. Zahrnuty jsou všechny osoby, které měly v rozhodný okamžik sčítání na území České republiky trvalý nebo dlouhodobý pobyt bez ohledu na to, zda v rozhodný okamžik sčítání byly v místě svého trvalého nebo dlouhodobého pobytu přítomny. Údaje o dojízdce vyplňovaly podle skutečnosti k 01.03.2001.

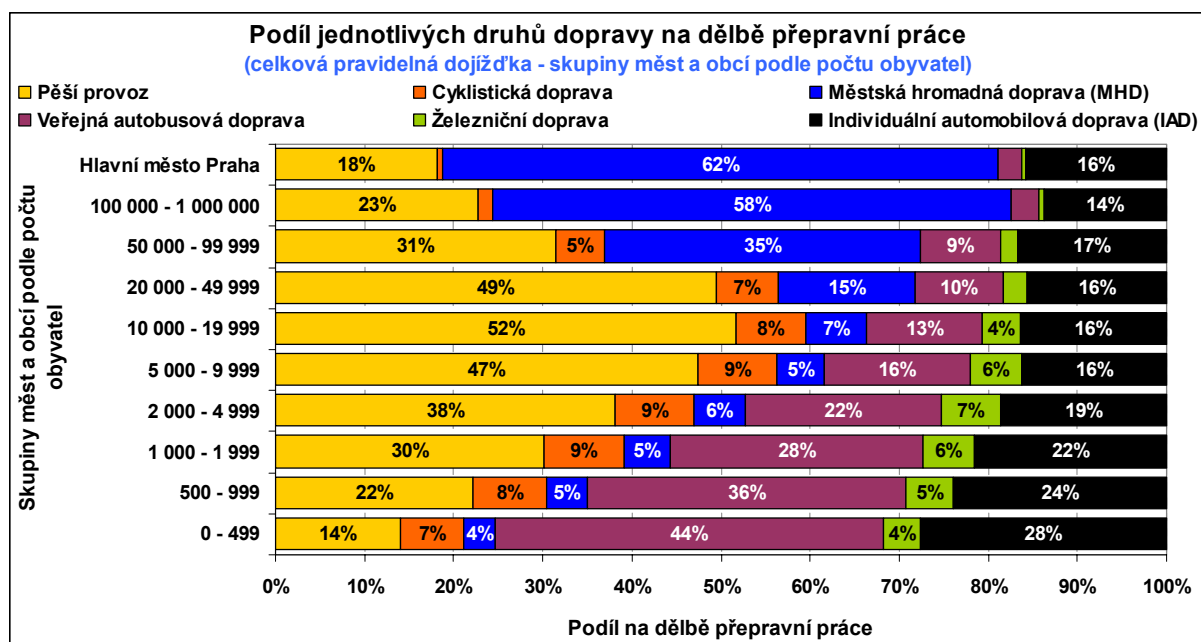
Pro potřebu zpracování informací o podílu jednotlivých druhů dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a do školy a vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku byly využity ze Sčítání lidu, domů a bytů data zjišťovaná o každodenním pohybu zaměstnaných osob, školáků, učňů a studentů z místa trvalého nebo přechodného bydliště (otázka na denní dojížděku nebo docházku do zaměstnání a školy a otázka na dopravní prostředek).

### 4.2 VÝZNAM ÚDAJŮ POUŽITÝCH PŘI ZPRACOVÁNÍ VÝSLEDKŮ

Při vyhodnocení podílu jednotlivých druhů dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a do školy a vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku byly za účelem zjednodušení a lepšího uživatelského vnímání zjištěných výsledků použity následující termíny pro typ použité dopravy:

- pěší provoz = zahrnuje všechny cesty označené variantou „žádný dopravní prostředek“
- cyklistická doprava = zahrnuje všechny cesty označené variantou „kolo“
- městská hromadná doprava (MHD) = zahrnuje všechny cesty označené variantou „městská hromadná doprava (MHD)“
- veřejná autobusová doprava = zahrnuje všechny cesty označené variantou „autobus (kromě MHD)“
- železniční doprava = zahrnuje všechny cesty označené variantou „vlak“
- individuální automobilová doprava (IAD) = zahrnuje všechny cesty označené variantou „auto – řidič“ nebo „auto – spolucestující“

Pro společné vyhodnocení všech cest do zaměstnání a do školy je pak v následujících kapitolách použit termín „celková pravidelná dojížděka“.



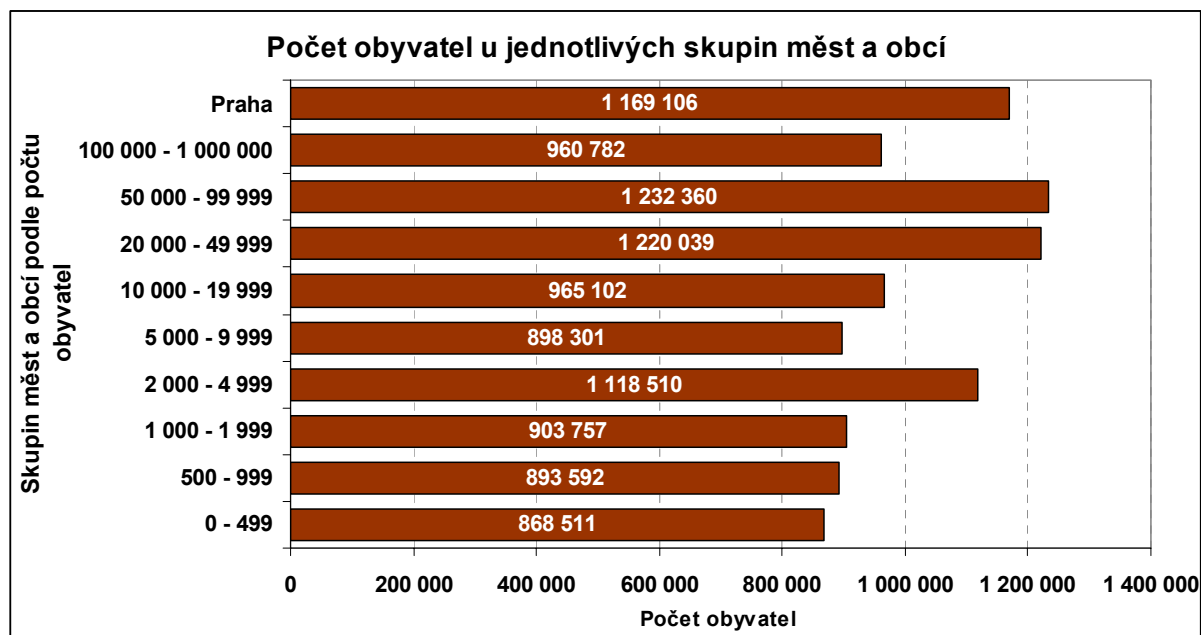
Graf 1

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky pro skupiny měst a obcí podle počtu obyvatel

#### 4.3 DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE PŘI PRAVIDELNÝCH CESTÁCH DO ZAMĚSTNÁNÍ A DO ŠKOL

S růstem měst a nároků individuální automobilové dopravy se mnohá města dostala do složité situace, z které je nyní jediné východisko v účelném a ekonomickém rozdělení přepravní práce. Podíl jednotlivých druhů dopravy na celkové pravidelné dojíždce (každodenní cesty do zaměstnání a do školy) byl vyhodnocen v rámci jednotlivých skupin (kategorií) měst a obcí (viz graf 1), které byly zvoleny ze strany Českého statistického úřadu (poskytovatel dat, ze kterých jsou údaje o dělbě přepravní práce zpracovány) tak, aby všechny skupiny měst a obcí měly jako celek přibližně stejný počet obyvatel (v rozmezí cca 900 000 – 1 200 000 obyvatel) – viz graf 2. Pro potřebu získání konkrétnějších představ o dělbě přepravní práce ve středně velkých a velkých městech v České Republice a za účelem získání informací o případných specifikách a extrémech pro jednotlivá města byly údaje o dělbě přepravní práce zpracovány i pro prvních 100 největších měst České Republiky (viz graf 3 a graf 4).





Graf 2

Počet obyvatel u jednotlivých skupin (kategorií) měst a obcí

#### 4.3.1 Dělbá přepravní práce pro jednotlivé druhy dopravy

Z hlediska fungování města je velmi důležitá vazba mezi bydlištěm a pracovištěm. V našich současných městech se největší množství pracovních příležitostí soustředí zpravidla v centrální městské oblasti případně v průmyslových zónách a oblastech. Pracovní příležitosti ve městě mohou být ve městě dostupné:

pěší docházkou (pěší provoz)

dojížděnkou na jízdním kole (cyklistická doprava) – zpravidla je-li vytvořen bezpečný systém cyklotras

dojížděnkou městskou hromadnou dopravou (MHD)

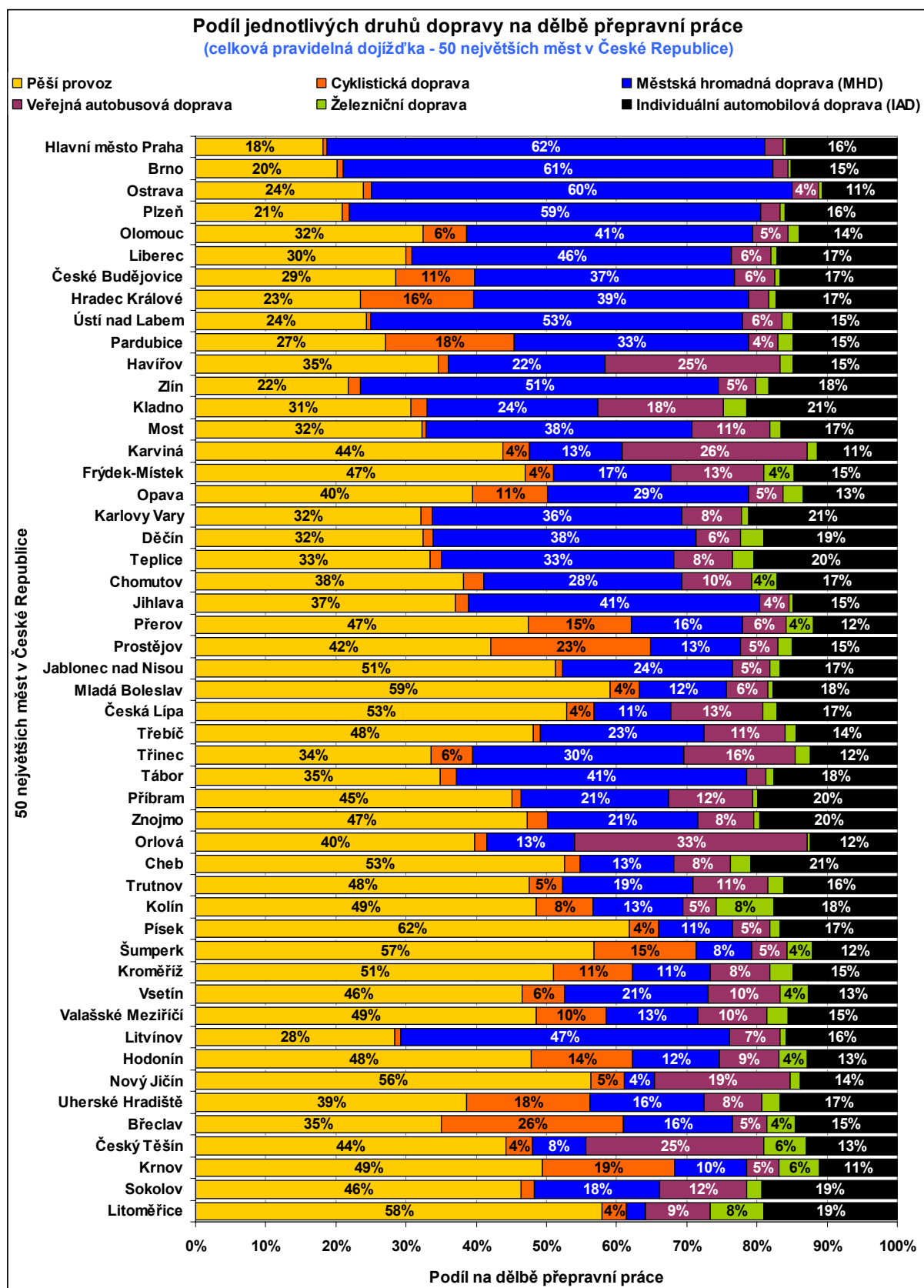
dojížděnkou individuální automobilovou dopravou (IAD)

Protože za prací se dojíždí i z míst mimo vlastní město (z tzv. spádového území města), využívá se k dojížděnce i:

příměstských autobusových spojů (veřejná autobusová doprava)

příměstské železnice (železniční doprava)

individuální automobilové dopravy (IAD)



Graf 3

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky pro 50 největších měst

#### 4.3.1.1 Pěší provoz

Význam pěšího provozu pro pravidelné cesty do zaměstnání a do školy významně závisí na velikosti města nebo obce (z hlediska počtu obyvatel), v rámci kterého nebo ze kterého se tyto cesty konají. Z grafu 1 můžeme zjistit, že u velkých měst (nad 100 000 obyvatel) včetně hlavního města Prahy se podíl pěšího provozu na pravidelných cestách do zaměstnání a do školy pohybuje v hodnotách kolem 20%, s klesajícím počtem obyvatel příslušného města postupně vzrůstá přes 30%, až dosahuje hodnot kolem 50% u malých měst s počtem obyvatel v rozsahu 5 000 – 20 000. U těchto typů sídel lze říci, že pěší provoz tvoří dominantní (téměř nadpoloviční) roli v dělbě přepravní práce při každodenních cestách do zaměstnání a do školy. Důvodem může být skutečnost, že tato malá města svojí menší rozlohou a zpravidla kompaktností zástavby umožňují dosáhnout většinu důležitých cílů cest za zaměstnáním a do školy pěšky v době, která je pro účastníky dobře akceptovatelná (viz též kapitola 5.5.1.1). Dále může být jistě důvodem i to, že ve městech této velikosti již není organizována městská hromadná doprava v dostatečném rozsahu (neboť by to ve většině případů bylo z výše uvedených důvodů i málo ekonomické) nebo zde dokonce není zřízena vůbec. U obcí s počtem obyvatel menším než 5 000 se již role pěšího provozu u celkové pravidelné dojížděky opět rovnoměrně snižuje (viz graf 1) až k hodnotám kolem 15%, neboť u velmi malých obcí samozřejmě nejsou k dispozici pracovní příležitosti a často ani školy, proto je tedy nutné se k těmto cílům přesouvat zpravidla do blízko položených měst, k čemuž je již pěší provoz nedostatečný způsob. Výše popsané trendy v podílu pěšího provozu na pravidelných cestách do zaměstnání a do škol jsou narušeny různými zajímavými extrémy, které zjistíme při pohledu na grafy zobrazující dělbu přepravní práce pro prvních 100 největších měst v České Republice (viz graf 3 a graf 4).

Znatelně vyšší podíl pěšího provozu než mají sídla s podobnou velikostí může být na úkor:

- městské hromadné dopravy (MHD), což lze pozorovat u následujících měst (v prvních dvou případech se nabízí domněnka, že se jedná o důvody sociálně-ekonomické vzhledem k regionu, ve kterém se obě zdrojová města vyskytují, v ostatních případech bude zřejmě nabídka MHD z hlediska pravidelnosti a obsluhy jednotlivých míst daného města málo dostatečná a proto se v těchto případech vyplatí více chodit pěšky):
  - Karviná
  - Frýdek-Místek
  - Mladá Boleslav
  - Česká Lípa
  - Písek
  - Nový Jičín
  - Litoměřice
- individuální automobilové dopravy (IAD), což lze pozorovat u následujících měst (zejména u prvního a posledního případu se jedná zřejmě o sociálně-ekonomickou motivaci tohoto dopravního chování obyvatel):
  - Karviná

- Žďár nad Sázavou
- Bruntál

Výrazně nižší podíl pěšího provozu než mají sídla s podobnou velikostí může být ve prospěch:

- cyklistické dopravy, což lze pozorovat u následujících měst (podrobnější rozbor je proveden v kapitole 5.3.3):
  - Hradec Králové
  - Uherské Hradiště
  - Břeclav
  - Kralupy nad Vltavou
  - Neratovice
  - Nymburk
  - Poděbrady
- městské hromadné dopravy (MHD), což lze pozorovat u následujících měst (v prvních čtyřech případech se jedná o města, kde důvodem tohoto přerozdělení je převažující liniový tvar města v jednom nebo více směrech, který vede k vyššímu využití MHD na úkor pěšího provozu, v ostatních případech je důvodem skutečnost, že zdrojové město leží v blízkosti většího města, do kterého směřuje výrazně větší dojíždka za zaměstnáním i do školy, a toto zdrojové město je zároveň zapojeno do systému MHD přilehlého většího města):
  - Ústí nad Labem
  - Zlín
  - Třinec
  - Tábor
  - Litvínov
  - Jirkov
  - Otrokovice
  - Hlučín
- veřejné autobusové dopravy, což lze pozorovat u následujících měst (zde se jedná o případy, kdy větší množství obyvatel zdrojového města dojíždí autobusem za zaměstnáním nebo do školy do blízkého výrazně většího města a ve stejném směru není k dispozici kvalitní pravidelná železniční doprava):
  - Orlová
  - Kadaň
  - Chodov
  - Český Krumlov
  - Krupka
- železniční dopravy, což lze pozorovat u následujících měst (zde se jedná o jednoznačný případ výrazné dojíždky do zaměstnání i do školy vlakem do hlavního města Prahy):
  - Kralupy nad Vltavou

- individuální automobilové dopravy (IAD), což lze pozorovat u následujících měst (jde rovněž o specifický případ, kdy je ve směru do nejbližších velkých měst – Prahy a Mladé Boleslavi – k dispozici kvalitní rychlostní silnice a je v nich i dostatečná možnost nabídky zaměstnání):
  - Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

#### **4.3.1.2 Cyklistická doprava**

Role cyklistické dopravy při každodenních cestách do zaměstnání a do škol je také značně závislá na počtu obyvatel měst a obcí, ze kterých tyto pravidelné cesty, vykonané na jízdním kole, vycházejí. U velkých měst (nad 100 000 obyvatel) je podíl cyklistické dopravy na dojížděcí do zaměstnání a do školy zanedbatelný (viz graf 1) a nepřesahuje v průměru 2%, avšak trochu větší funkci začíná mít u středně velkých měst s počtem obyvatel v rozmezí 50 000 – 100 000, kde její podíl stoupá až k 5%. V obou výše uvedených případech však mají na využití jízdního kola při každodenní pravidelné dojížděcí vliv regionální specifika, která jsou blíže popsána v kapitole 5.3.3. Nejvyšší podíly dosahuje cyklistická doprava u malých měst a obcí (v zásadě se jedná o všechna sídla s počtem obyvatel menším než 20 000), kde se hodnota jejího podílu na cestách do zaměstnání a do školy pohybuje i na celostátní úrovni v průměru kolem 7~9%. Regionální specifika i u těchto sídel však hrají významnou roli a jsou blíže popsána v kapitole 5.3.3.

#### **4.3.1.3 Městská hromadná doprava (MHD)**

Význam městské hromadné dopravy (MHD) na každodenních cestách do zaměstnání a do škol je téměř přímo úměrný velikosti města (podle počtu obyvatel). Zatímco ve velkých městech (nad 100 000 obyvatel) včetně hlavního města Prahy hraje MHD při každodenní pravidelné dojížděcí dominantní roli a její podíl je kolem 60% (viz graf 1), u středně velkých měst tento podíl postupně klesá přes cca 35% (u měst nad 50 000 obyvatel) až k 15% (u měst od 20 000 do 50 000 obyvatel). Tento úbytek lze logicky zdůvodnit tím, že s klesajícím počtem obyvatel jednotlivých sídel se i zmenšuje jejich plocha a zkracují se tím vzdálenosti mezi bydlištěm a zaměstnáním, případně školou, což dává zároveň prostor pro jiné druhy dopravy, jakými zde mohou být cyklistická doprava a pěší provoz. Zároveň s velikostí města zpravidla klesá i rozsah a kvalita MHD a u nejmenších měst a obcí (kde je podíl MHD na celkové pravidelné dojížděcí jen kolem 5%) její roli logicky přebírá většinou veřejná autobusová (meziměstská) doprava, neboť zde lidé v drtivé většině dojíždějí za zaměstnáním a do školy do větších přilehlých (spádových) měst. Zbylý 5% podíl u nejmenších měst a obcí lze vysvětlit tím, že velké množství malých obcí ležících u větších měst je zapojeno do jejich systémů městské hromadné dopravy (MHD).

Znatelně vyšší podíl městské hromadné dopravy (MHD) než mají sídla s podobnou velikostí může být na úkor (viz graf 3 a graf 4):

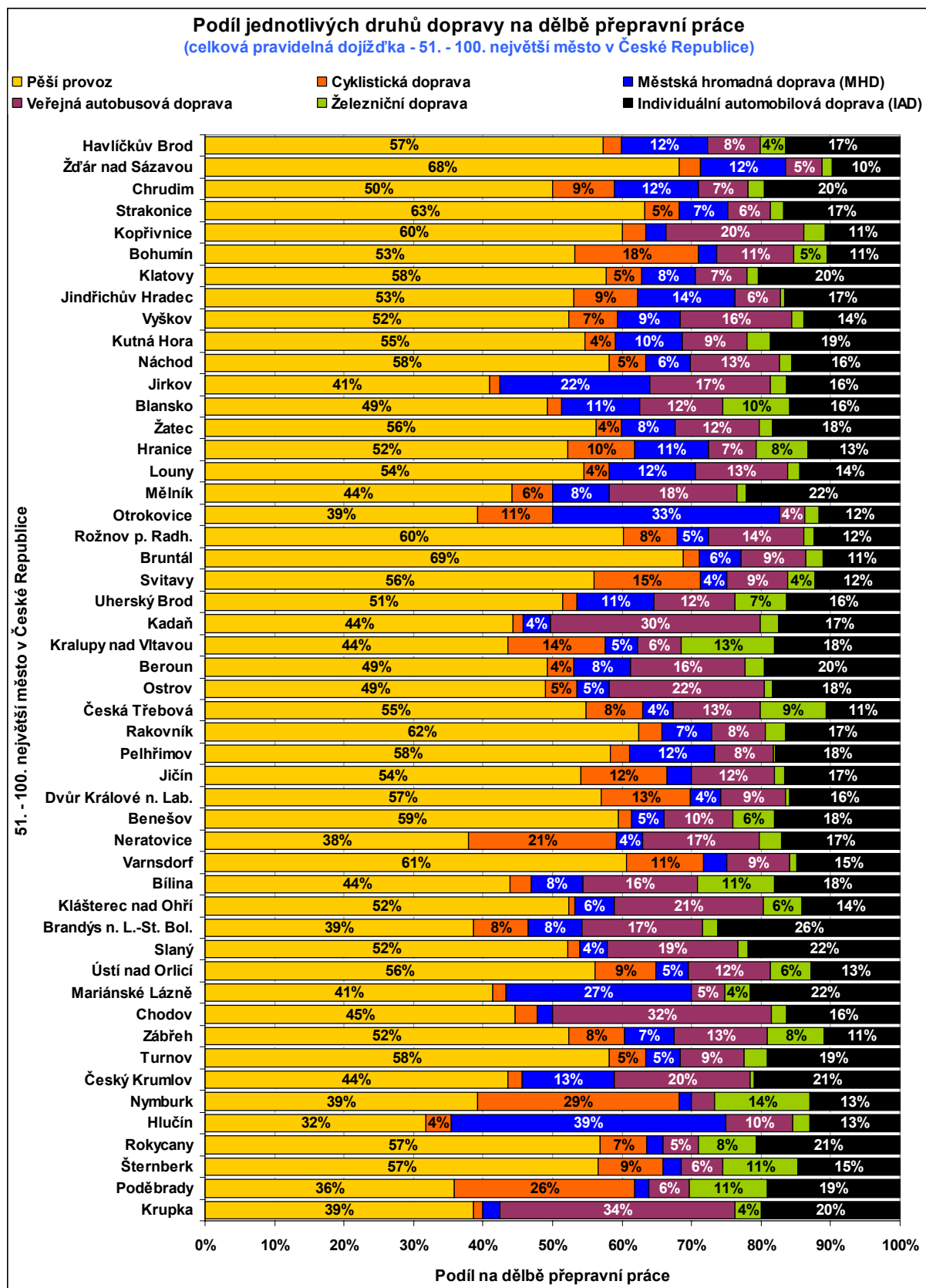
- pěšího provozu (viz kapitola 5.3.1.1)
- veřejné autobusové dopravy, což lze pozorovat u následujících měst (zde se jedná o významné lázeňské město, které zřejmě poskytuje dostatek pracovních příležitostí, čímž výrazně snižuje potřebu vyjíždět za zaměstnáním do jiných měst a zároveň k vyššímu podílu MHD na celkové

pravidelné dojížděče přispívá vysoká kvalita a zároveň tradice MHD i částečně lineární podlouhlý tvar města:

- Mariánské Lázně

Výrazně nižší podíl městské hromadné dopravy (MHD) než mají sídla s podobnou velikostí může být ve prospěch (viz graf 3 a graf 4):

- pěšího provozu (viz kapitola 5.3.1.1)
- cyklistické dopravy, což lze pozorovat u následujících měst (podrobnější rozbor je proveden v kapitole 5.3.3):
  - Opava
  - Přerov
  - Prostějov
  - Šumperk
  - Bohumín
- veřejné autobusové dopravy, což lze pozorovat u následujících měst (s výjimkou druhého, pátého a posledního případu jde o jednoznačnou skupinu měst tzv. „Ostravské aglomerace“, mezi kterými díky husté a pravidelné meziměstské veřejné autobusové dopravě dochází k výrazné mobilitě obyvatel, v případě Kladna se jedná o podobnou velmi silnou vazbu na hlavní město Prahu):
  - Havířov
  - Kladno
  - Karviná
  - Orlová
  - Nový Jičín
  - Český Těšín
  - Kopřivnice



Graf 4

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky pro 51. – 100. největších město

#### **4.3.1.4 Veřejná autobusová doprava**

Veřejná (meziměstská) autobusová doprava závisí (na rozdíl od MHD – viz kapitola 5.3.1.3) co se týče podílu na dojížděci do zaměstnání a do školy nepřímo na počtu obyvatel města nebo obce, ze které obyvatelstvo do zaměstnání nebo do školy vyjíždí (viz graf 1). Je logické, že u velkých měst (nad 100 000 obyvatel) včetně hlavního města Prahy je její podíl minimální a nepřekračuje 3%, neboť drtivá většina cest uskutečněných za zaměstnáním a do školy se uskutečňuje v rámci těchto měst. Se zmenšujícím se počtem obyvatel se podíl meziměstské veřejné autobusové dopravy postupně zvyšuje z hodnot kolem 10% (u středně velkých měst) až téměř k 45% (u nejmenších obcí), neboť logicky stejným trendem narůstá potřeba dojíždět do zaměstnání nebo do školy do jiných, zpravidla větších (spádových) měst a obcí. Znatelně vyšší podíl veřejné (meziměstské) autobusové dopravy, než mají sídla s podobnou velikostí může být na úkor (viz graf 3 a graf 4):

pěšího provozu (viz kapitola 5.3.1.1)

městské hromadné dopravy (viz kapitola 5.3.1.3)

#### **4.3.1.5 Železniční doprava**

Železniční doprava hraje minimální roli při pravidelné dojížděci za zaměstnáním a do školy u všech středně velkých a velkých měst České Republiky – její podíl zde nikde nepřekračuje hodnotu 3% (viz graf 1). U malých měst (do 20 000 obyvatel) a všech menších obcí má však již částečně vyšší funkci na celkové pravidelné každodenní dojížděci, zvláště tam, kde při cestách do spádových větších měst (za zaměstnáním a do školy) díky vedení trati a vhodnému pravidelnému intervalu může konkurovat nejen individuální automobilové dopravě (IAD), ale i veřejné (meziměstské) autobusové dopravě v podobě příměstské železniční dopravy. V průměru se podíl železniční dopravy na celkové pravidelné dojížděci u těchto typů sídel (do 20 000 obyvatel) pohybuje kolem 4~7%. Znatelně vyšší podíl železniční dopravy, než mají sídla s podobnou velikostí, lze zaznamenat u následujících měst (viz graf 3 a graf 4):

- Kolín (možnost kvalitního spojení do Prahy i do Pardubic)
- Litoměřice (možnost kvalitního spojení do Prahy i do Ústí nad Labem)
- Blansko (možnost kvalitního spojení do Brna)
- Hranice (možnost kvalitního spojení do Ostravy i do Olomouce)
- Kralupy nad Vltavou (možnost kvalitního spojení do Prahy)
- Česká Třebová (možnost kvalitního spojení do Brna i do Pardubic)
- Bílina (možnost kvalitního spojení do Ústí nad Labem i do Mostu)
- Nymburk (možnost kvalitního spojení do Prahy)
- Šternberk (možnost kvalitního spojení do Olomouce)
- Poděbrady (možnost kvalitního spojení do Prahy)



#### **4.3.1.6 Individuální automobilová doprava (IAD)**

Na základě údajů v grafu 1 lze konstatovat, že podíl individuální automobilové dopravy (IAD) na každodenních cestách do zaměstnání a do školy je u všech měst v České Republice (nad 5 000 obyvatel) stabilní a pohybuje se v hodnotách kolem 15~20%. U menších obcí pak její podíl výrazně narůstá současně s tím, jak v těchto obcích narůstá potřeba dojíždět do zaměstnání a do školy do jiných větších (spádových) měst a obcí – tento nárůst může být také ovlivněn zhoršenou a někdy zcela nedostatečnou dopravní obsluhou velkého množství těchto nejmenších obcí ze strany veřejné hromadné dopravy (veřejná autobusová doprava a železniční doprava) – kde se podíl IAD blíží u cest do zaměstnání a do škol až ke 30%. Výrazně nižší podíl individuální automobilové dopravy (IAD), než mají sídla s podobnou velikostí, lze registrovat u následujících měst (viz graf 3 a graf 4):

- Ostrava
- Karviná
- Opava
- Přerov
- Třinec
- Orlová
- Krnov
- Žďár nad Sázavou
- Kopřivnice
- Bohumín
- Bruntál
- Česká Třebová
- Zábřeh

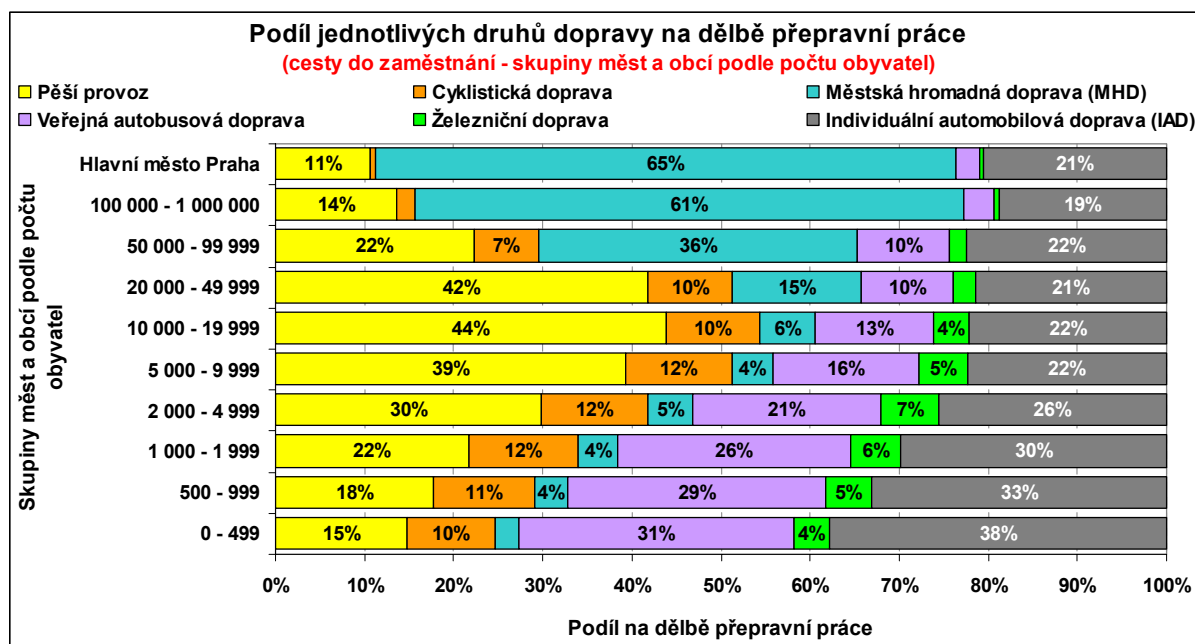
U výše uvedených měst je zajímavé, že se jedná výhradně o moravská města, z nichž většina z nich se nachází v regionech sociálně-ekonomicky nejslabších, tzn. v Moravskoslezském kraji, což může být jedním z důvodů k výrazně nižšímu podílu individuální automobilové dopravy na celkové každodenní dojížděcí. Další příčinou může být i vyšší podíl cyklistické dopravy na přepravní práci, který je v některých z výše uvedených měst podpořen i kvalitní a systematickou výstavbou cyklistických komunikací a bezpečným vedením cyklistických tras.

#### **4.3.2 Specifika daného typu pravidelné dojížděky**

Mezi pravidelnou dojížděkou do zaměstnání a do školy mohou být však zajímavé a výrazné rozdíly u některých druhů dopravy, pro je v následujících kapitolách proveden samostatný rozbor nejvýraznějších odlišností u těchto dvou typů nejčastějších pravidelných cest.

#### 4.3.2.1 Cesty do zaměstnání

Při porovnání cest do zaměstnání s celkovou pravidelnou dojížděkou zjišťujeme v závislosti na počtu obyvatel jednotlivých měst a obcí (viz graf 1 a graf 5), že průběh změn podílů jednotlivých druhů dopravy je v obou případech velmi podobný, rozdíly jsou spíše v míře podílů jednotlivých druhů dopravy, která je u cest do zaměstnání v některých případech větší a v některých případech menší.



Graf 5

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do zaměstnání pro skupiny měst a obcí podle počtu obyvatel

##### 4.3.2.1.1 Podíl jednotlivých druhů dopravy

Pěší provoz má u cest do zaměstnání podíl na přepravní práci celkově nižší zhruba o 7~9% než je hodnota pro celkovou pravidelnou dojížděku s tím, že tento rozdíl se výrazněji projevuje spíše u měst. Cyklistická doprava sleduje u cest do zaměstnání v závislosti na velikosti města a obce rovněž podobný trend jako u celkové pravidelné dojížděky, ale u každodenních cest do zaměstnání je její podíl vyšší než u celkové pravidelné dojížděky a tento rozdíl se nejvýrazněji projevuje u středně velkých a malých měst (do 50 000 obyvatel) a u všech malých obcí, kde se výsledné hodnoty podílu cyklistické dopravy pohybují v rozmezí 10~12%. U podílu městské hromadné dopravy (MHD) na cestách do zaměstnání lze zaznamenat vyšší hodnoty než u celkové pravidelné dojížděky pouze ve větších městech (nad 50 000 obyvatel), a to řádově o 1~3%, zde se dá říci že rozdíl je prakticky zanedbatelný. Naopak u veřejné (meziměstské) autobusové dopravy lze pozorovat opačné trendy – podíl cest do zaměstnání je zde zejména u nejmenších obcí výrazně nižší než u celkové pravidelné dojížděky (snížení podílu se pohybuje okolo 7~13% vzhledem k celkové pravidelné dojížděce). Železniční doprava u samostatného vyhodnocení cest do zaměstnání nevykazuje žádné odlišnosti vůči celkovým cestám do zaměstnání a do školy dohromady. Podíl individuální automobilové dopravy (IAD) se

v závislosti na velikosti města obcí u cest do zaměstnání (ve srovnání s celkovou pravidelnou dojížděnkou) nemění, je zde však v průměru o 5~10% vyšší.

#### **4.3.2.1.2 Vliv velikosti města nebo obce**

Pokud porovnáme údaje pro jednotlivá města (prvních 100 největších měst v České republice) pro cesty do zaměstnání a celkovou pravidelnou dojížděnkou (viz graf 3, graf 4, graf 6 a graf 7), tak zjistíme, že všechny extrémy zde vznikající se víceméně shodují s extrémy popsány u celkové pravidelné dojížděvky v kapitolách 5.3.1.1 – 5.3.1.6 (liší se pouze výší konkrétních hodnot s tím, že proporcionální rozdíly respektují obecné trendy popsané v úvodu této kapitoly).

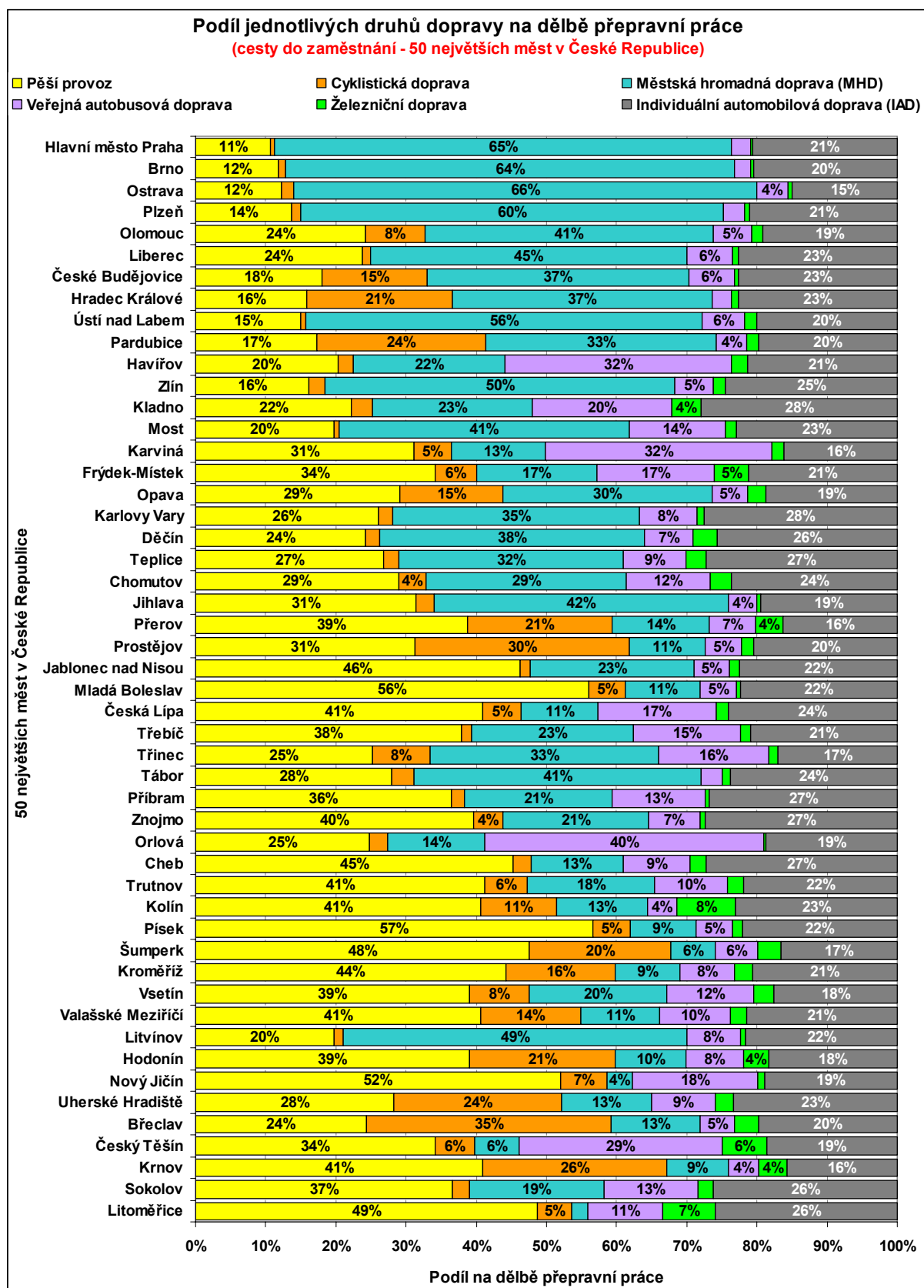
Závěrem lze tedy konstatovat, že pro každodenní cesty do zaměstnání je (ve srovnání s cestami do školy – podrobněji viz kapitola 5.3.2.2) typičtějšími formami dopravy individuální automobilová doprava (pro všechna města i obce), ve větších městech pak dále městská hromadná doprava a v malých městech a všech malých obcích navíc naopak veřejná autobusová (meziměstská) doprava, ale také výrazněji cyklistická doprava. Zároveň vedou získané údaje k jinak logickému závěru, že množství cest do zaměstnání je celkově výrazně vyšší než je počet cest do školy.

#### **4.3.2.2 Cesty do školy**

##### **4.3.2.2.1 Odlišnosti od cest do zaměstnání**

Podíl jednotlivých druhů doprav na cestách do školy má výrazně odlišný průběh než u cest do zaměstnání. Základní trendy závislosti tohoto podílu na velikosti měst a obcí, ze kterých tyto cesty do školy vycházejí, zůstávají u většiny druhů dopravy zachovány (viz graf 5 a graf 8), avšak zásadní rozdíl je v konkrétních hodnotách. Souhrnně lze konstatovat, že cesty do školy se odehrávají v závislosti na velikosti města pouze několika málo druhy dopravy, než jsou cesty do zaměstnání (viz graf 8):

- středně velká a velká města (včetně hlavního města Prahy) – cesty do školy se rozdělují významněji pouze mezi pěší provoz (s klesající velikostí města roste jeho podíl z cca 40% až do 70% u středně velkých měst), který pak doplňuje městská hromadná doprava
- malá města a obce – zde se cesty do školy zabezpečují formou pěšího provozu (jeho podíl na cestách do školy klesá lineárně s velikostí města ze 70% až na cca 10% u těch nejmenších obcí) a veřejné (meziměstské) autobusové dopravy (s podílem kolem 15% u malých měst až do cca 75% u nejmenších obcí), které jsou částečně doplňovány i železniční dopravou (s podílem na cestách do školy kolem 5~7%)



Graf 6

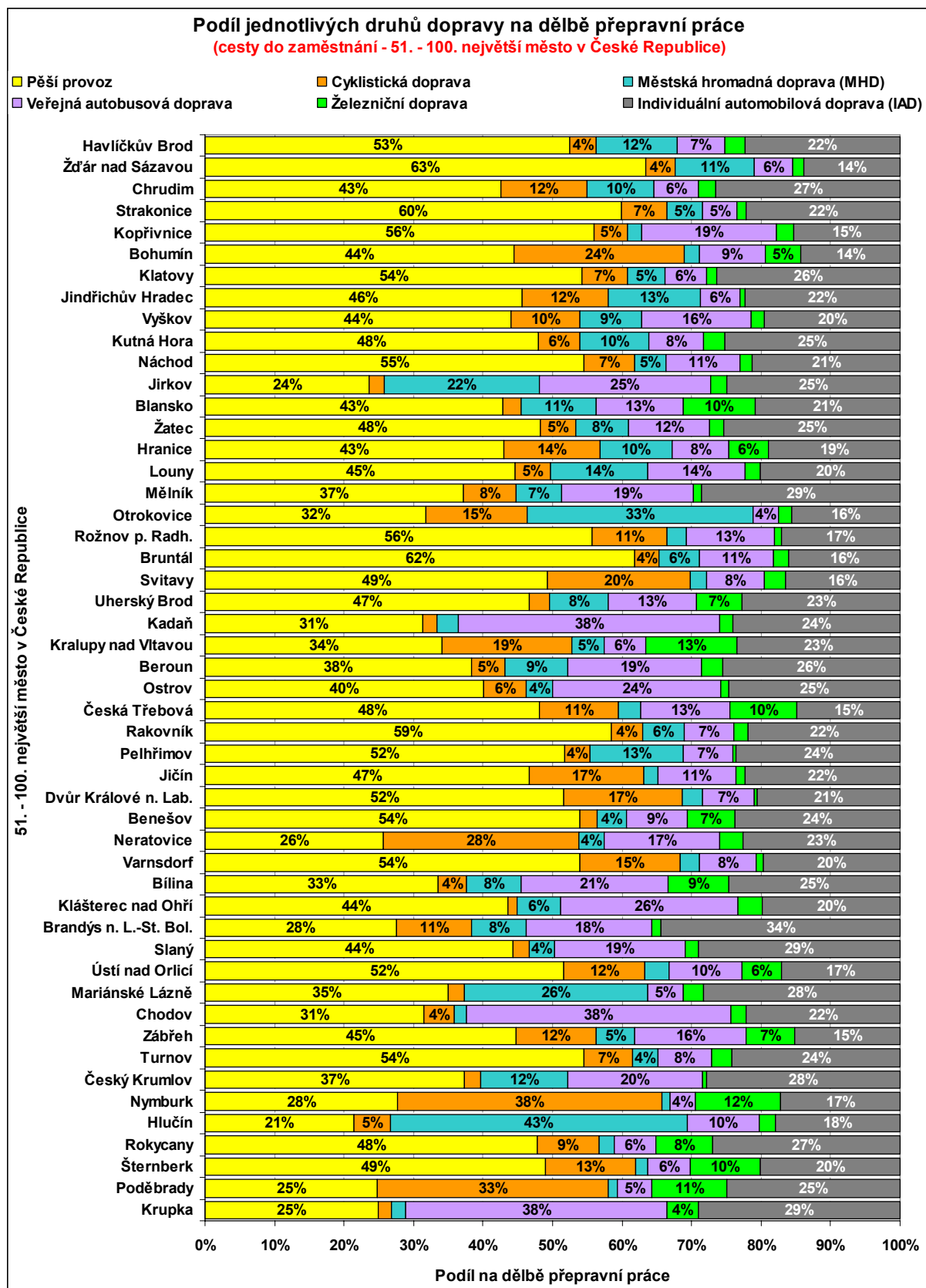
Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do zaměstnání pro 50 největších měst

Výrazný rozdíl od cest do zaměstnání také spočívá v tom, že na cestách do školy se mizivě podílí individuální automobilová doprava (to není překvapením, protože většina žáků a studentů řidiči nejsou, a i když jsou do těchto cest započítány i cesty vykonané v roli spolujezdce, nemají na výsledek žádný znatelný vliv), ale bohužel i cyklistická doprava (zde je zřejmě třeba výrazněji pracovat na projektech bezpečných cest dětí do škol se zřetelem i k použití jízdního kola).

#### **4.3.2.2.2 Extrémní případy**

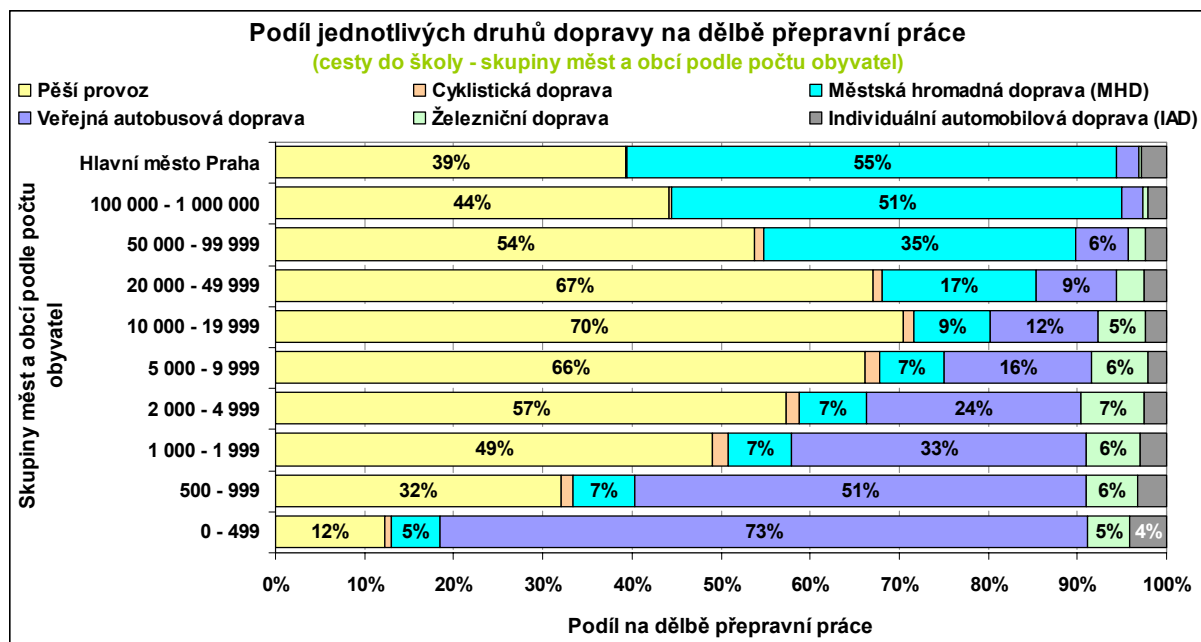
Výrazné extrémy od trendu v rozdělení přepravní práce u cest do školy ve srovnání s podobně velkými městy lze zaznamenat v následujících případech (viz graf 9 a graf 10):

- nadprůměrný podíl pěšího provozu (příčinou mohou být buď sociálně-ekonomické důvody, nebo určité nedostatky v nabídce městské hromadné dopravy ale i malá plocha města s blízkými vzdálenostmi mezi bydlištěm a školou):
  - Karviná
  - Frýdek-Místek
  - Česká Lípa
  - Litoměřice
  - Žďár nad Sázavou
  - Bruntál
  - Chodov
  - Rokycany
- nadprůměrný podíl městské hromadné dopravy (důvodem může být jednak lineární tvar města v jednom nebo více směrech, zapojení do sítě městské hromadné dopravy blízkého většího města nebo i větší nebezpečí na cestách do školy konaných pěšky):
  - Zlín
  - Tábor
  - Litvínov
  - Uherské Hradiště
  - Břeclav
  - Jirkov
  - Otrokovice
  - Uherský Brod
  - Mariánské Lázně
  - Hlučín
- nadprůměrný podíl veřejné (meziměstské) autobusové dopravy (jedná se většinou o města, která jsou součástí větších aglomerací nebo jsou v blízkosti jiného výrazně většího města, a je proto možné využívat i širší nabídku škol mimo zdrojové město s možností pohodlného pravidelného dojíždění):



Graf 7

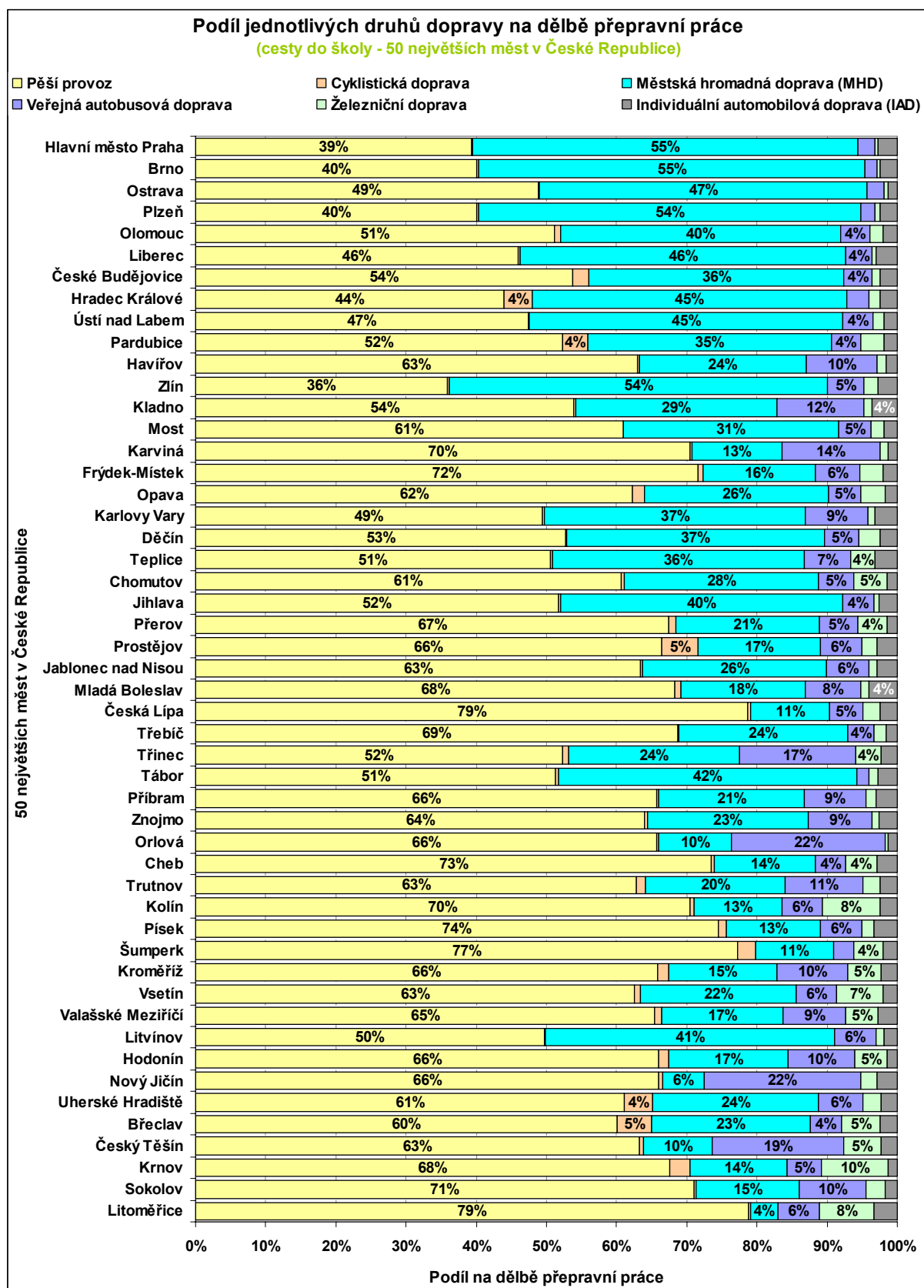
Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do zaměstnání pro 51. – 100. největších měst



Graf 8

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do školy pro skupiny měst a obcí podle počtu obyvatel

- Kladno
- Karviná
- Třinec
- Orlová
- Nový Jičín
- Český Těšín
- Kopřivnice
- Český Krumlov
- Krupka
- nadprůměrný podíl železniční dopravy (zde se zpravidla jedná o města s možností kvalitního spojení s jinými, zpravidla většími městy, pravidelnou železniční dopravou, která může v těchto směrech úspěšně konkurovat veřejné autobusové dopravě):
  - Kolín
  - Krnov
  - Litoměřice
  - Blansko
  - Hranice
  - Uherský Brod
  - Kralupy nad Vltavou
  - Česká Třebová
  - Bílina



Graf 9

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do školy pro 50 největších měst



- Klášterec nad Ohří
- Zábřeh
- Nymburk
- Rokycany
- Šternberk
- Poděbrady

#### 4.3.3 Regionální specifika cyklistické dopravy

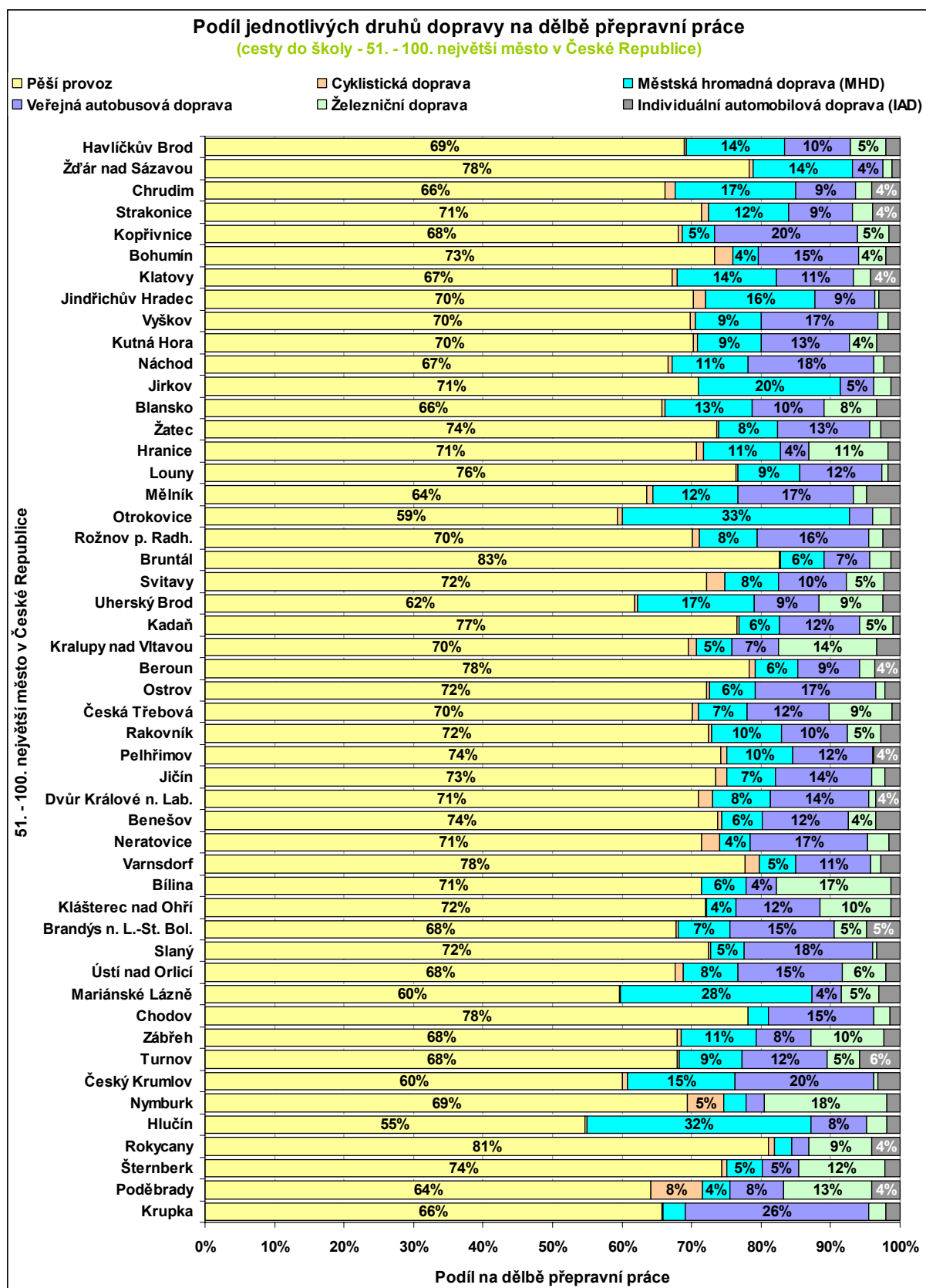
Cyklistická doprava se podílí na pravidelných cestách do zaměstnání a do školy nejen v závislosti na velikosti města, ale mnohem více v závislosti na jednotlivých regionech. Tato odlišnost patří mezi velmi významná specifika cyklistické dopravy a z tohoto důvodu byl podíl cyklistické dopravy vyhodnocen podrobněji s přihlédnutím příslušnosti měst k jednotlivým krajům. Příslušnost měst k jednotlivým krajům je znázorněna v grafech 11 – 19 pomocí barevného odlišení uvedeném na obr. 1. Postupně byla takto vyhodnocena města s nejvyšším podílem cyklistické dopravy na celkové pravidelné dojížďce s více než 20 000 obyvateli (viz graf 11), s více než 10 000 obyvateli (viz graf 12) a s více než 5 000 obyvateli (viz graf 13). Zajímavé je potom porovnání jednotlivých krajů podle toho, kolik měst (v dané velikostní kategorii) s nejvyšším podílem cyklistické dopravy se v nich vyskytuje:

Hlavní město Praha	A	
Jihomoravský kraj	B	
Jihočeský kraj	C	
Pardubický kraj	E	
Královéhradecký kraj	H	
Vysočina	J	
Karlovarský kraj	K	
Liberecký kraj	L	
Olomoucký kraj	M	
Plzeňský kraj	P	
Středočeský kraj	S	
Moravskoslezský kraj	T	
Ústecký kraj	U	
Zlínský kraj	Z	

Obr. 1

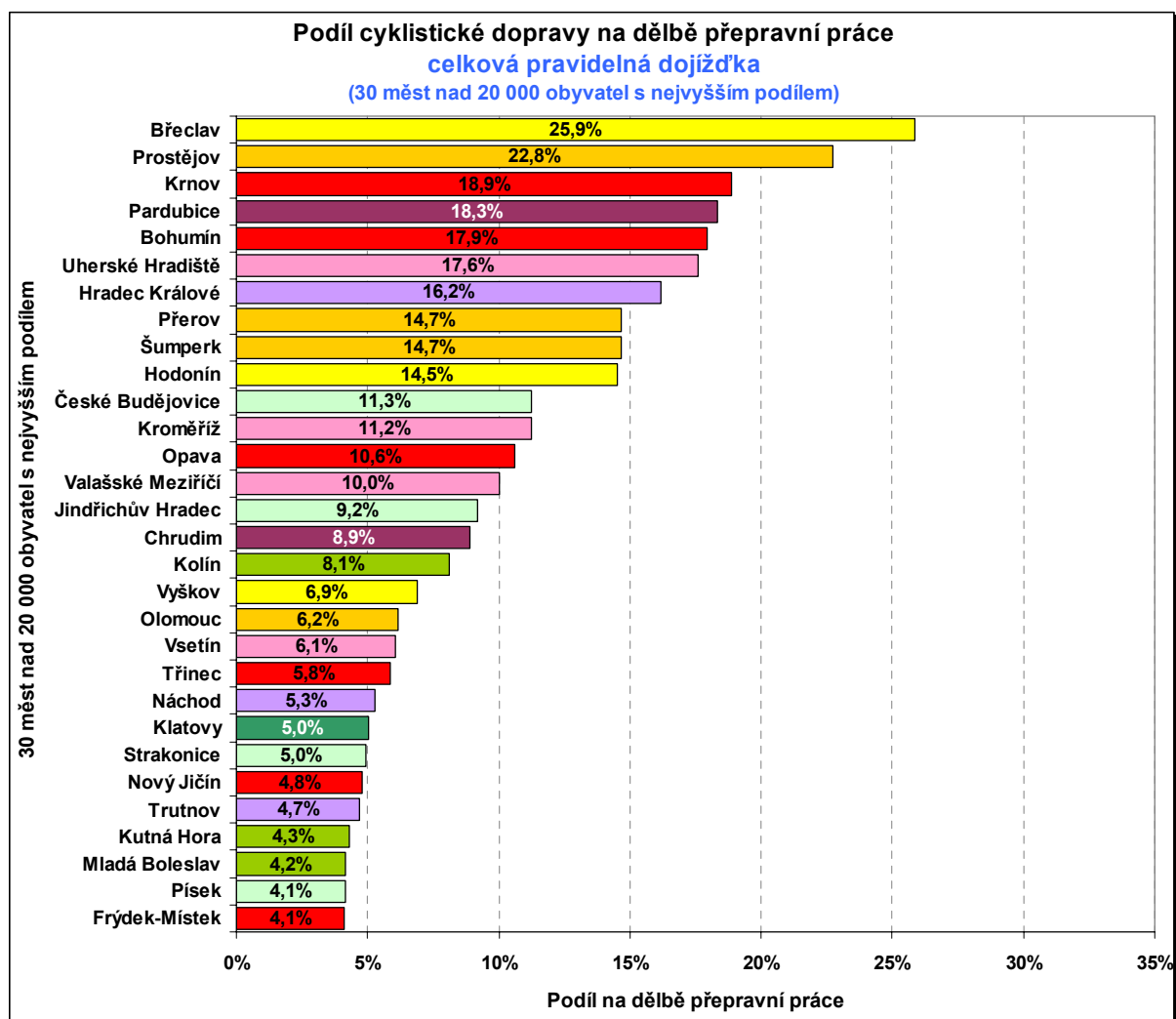
Přiřazení barev jednotlivým krajům v grafech 11 – 19

- všechna města nad 20 000 obyvatel (středně velká a velká města) – počet měst s podílem cyklistické dopravy nad 5% v jednotlivých krajích (viz graf 11):
  - Olomoucký kraj .....4
  - Moravskoslezský kraj .....4
  - Zlínský kraj .....4
  - Jihomoravský kraj .....3
  - Jihočeský kraj .....3
  - Pardubický kraj .....2
  - Královéhradecký kraj .....2
  - Středočeský kraj .....1
  - Plzeňský kraj .....1



Graf 10

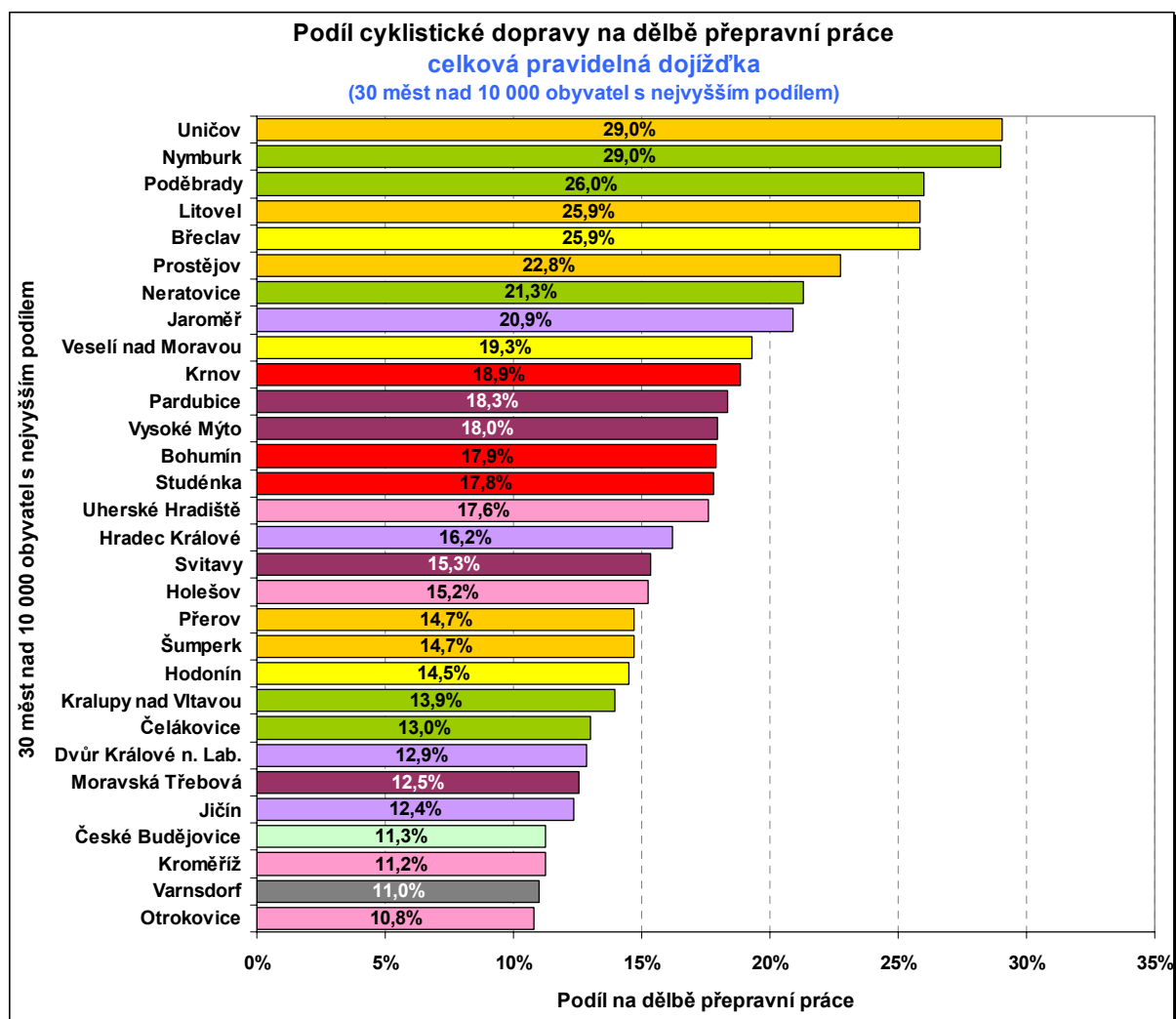
Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do školy pro 51. – 100. největších město



Graf 11

30 měst s více než 20 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na celkové pravidelné dojížděce

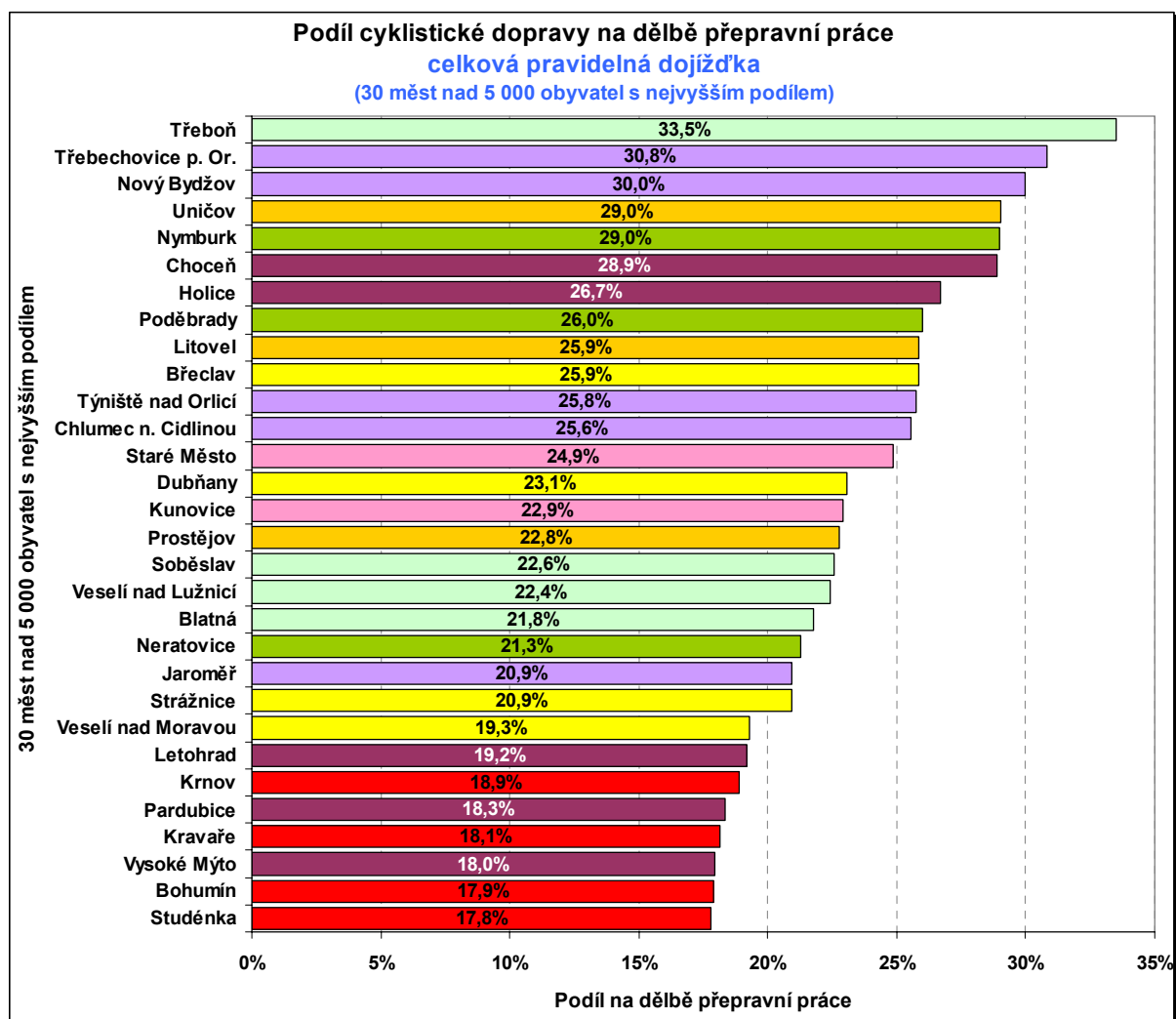
- všechna města nad 10 000 obyvatel (část malých, středně velká a velká města) – počet měst s podílem cyklistické dopravy nad 10% v jednotlivých krajích (viz graf 12):
  - Olomoucký kraj ..... 5
  - Středočeský kraj ..... 5
  - Královéhradecký kraj ..... 4
  - Pardubický kraj ..... 4
  - Zlínský kraj ..... 4
  - Jihomoravský kraj ..... 3
  - Moravskoslezský kraj ..... 3
  - Jihočeský kraj ..... 1
  - Ústecký kraj ..... 1



Graf 12

30 měst s více než 10 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na celkové pravidelné dojíždce

- všechna města nad 5 000 obyvatel (až na výjimky prakticky všechna města České Republiky) – počet měst s podílem cyklistické dopravy nad 20% v jednotlivých krajích (viz graf 13):
  - Královéhradecký kraj ..... 5
  - Jihočeský kraj..... 4
  - Olomoucký kraj ..... 3
  - Středočeský kraj ..... 3
  - Jihomoravský kraj ..... 3
  - Pardubický kraj ..... 2
  - Zlínský kraj..... 2



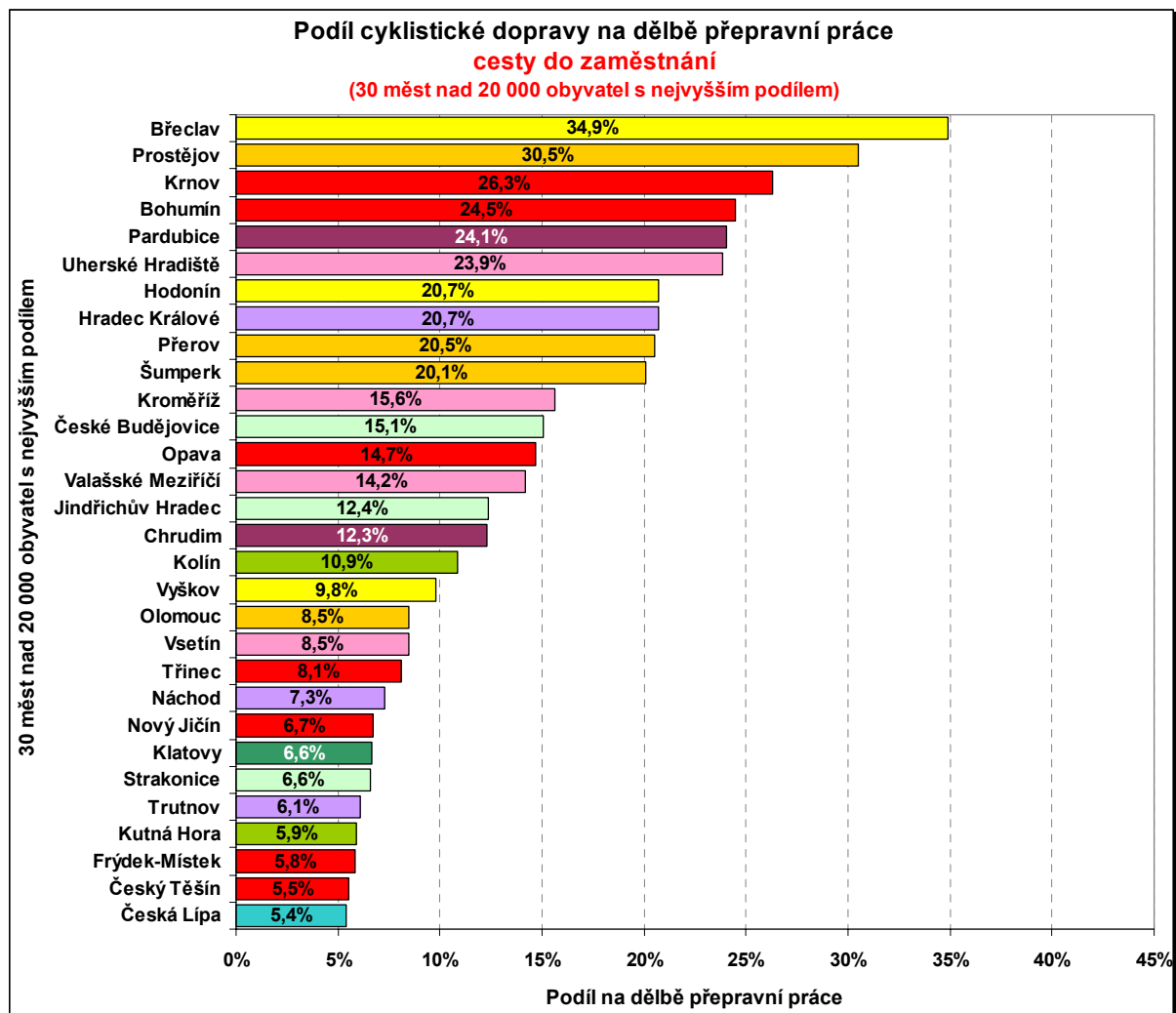
Graf 13

30 měst s více než 5 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na celkové pravidelné dojíždce

Z výše uvedeného porovnání vyplývá, že u středně velkých a velkých měst převládá cyklistická doprava významně zejména ve městech všech 4 moravských krajů, naopak se zmenšujícím se počtem obyvatel se více projevuje u Středočeského, Královéhradeckého a Pardubického kraje. Při zohlednění i těch nejmenších měst se cyklistická doprava nejvíce podílí na pravidelných cestách do zaměstnání a do školy ve městech Královéhradeckého kraje, Jihočeského kraje a Olomouckého kraje. Důležité je také připomenout, že mezi městy s významnějším podílem cyklistické dopravy v rámci své velikostní kategorie až na výjimky nefigurují města Plzeňského kraje a zcela vůbec potom města kraje Vysočina (což může být trochu překvapení), Karlovarského kraje, Libereckého kraje, Ústeckého kraje a samozřejmě i hlavní město Praha. Podrobné přehledy jednotlivých významných měst z hlediska cyklistické dopravy je pak vhodnější provést zvlášť pro cesty do zaměstnání (viz kapitola 5.3.3.1) a pro cesty do školy (viz kapitola 5.3.3.2).

#### 4.3.3.1 Vyhodnocení cest do zaměstnání

Města s nejvyššími hodnotami podílu cyklistické dopravy na každodenních cestách do zaměstnání a jejich srovnání s některými většími městy s vyšším podílem cyklistické dopravy v rámci jednotlivých krajů je následující (viz graf 14, graf 15 a graf 16):

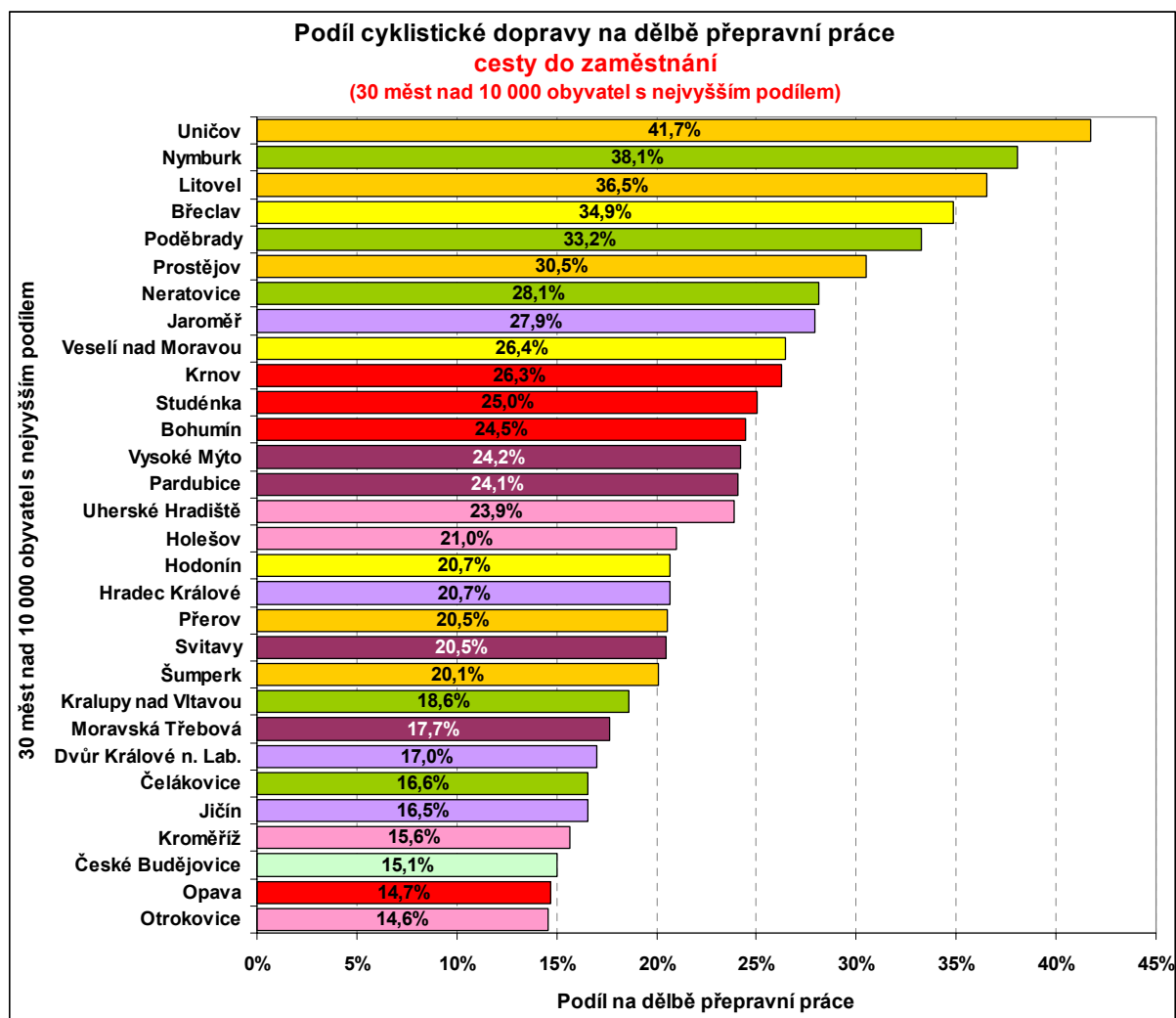


Graf 14

30 měst s více než 20 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na cestách do zaměstnání

- Královéhradecký kraj:
  - Nový Bydžov ..... 40,7 %
  - Třebechovice pod Orebem ..... 39,1 %
  - Chlumeck nad Cidlinou ..... 34,8 %
  - Týniště nad Orlicí ..... 34,6 %
  - Jaroměř ..... 27,9 %
  - Hradec Králové ..... 20,7 %
  - Dvůr Králové nad Labem ..... 17,0 %
  - Jičín ..... 16,5 %
  - Náchod ..... 7,3 %

- Trutnov ..... 6,1 %



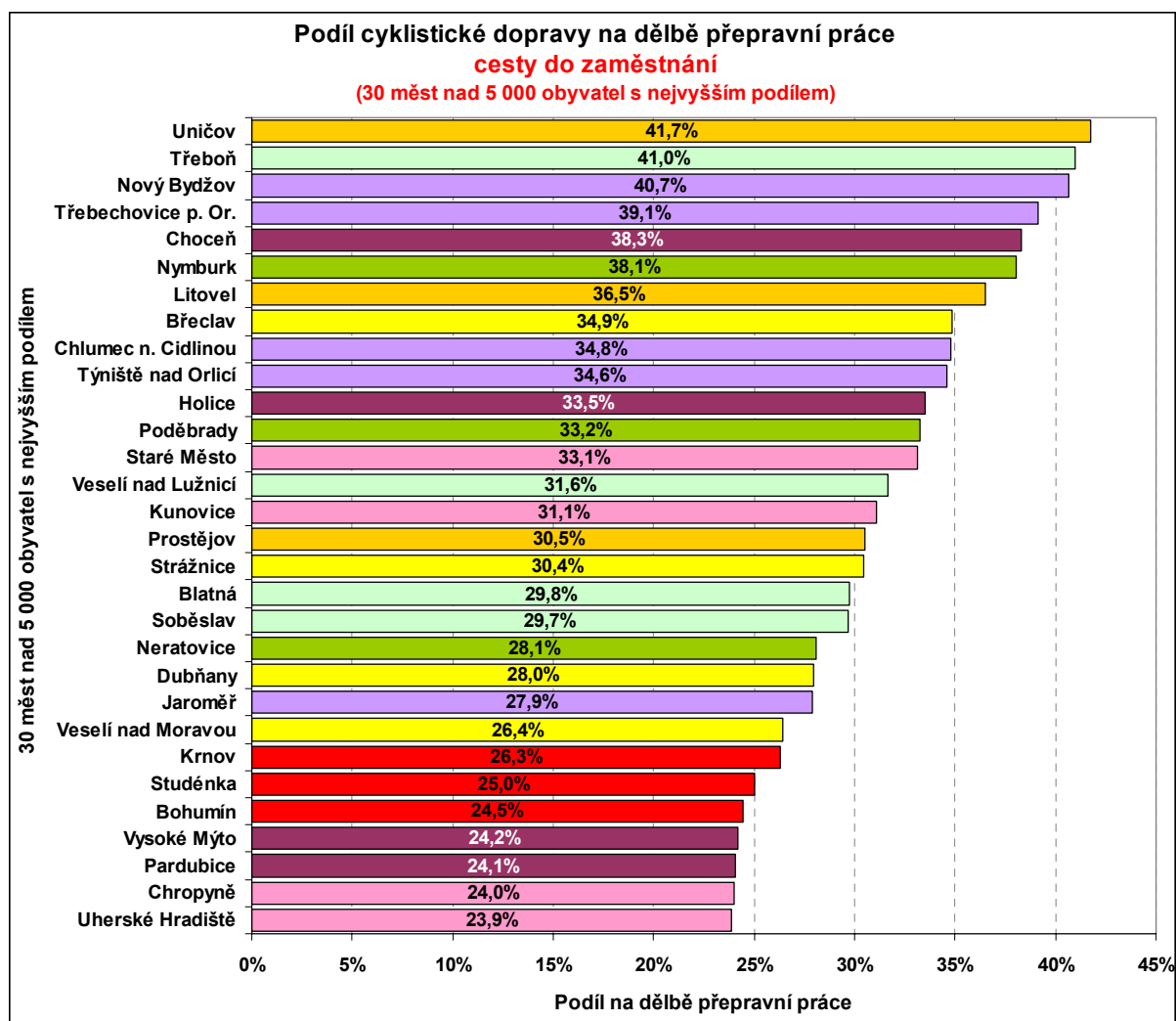
Graf 15

30 měst s více než 10 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na cestách do zaměstnání

- Zlínský kraj:
  - Staré Město ..... 33,1 %
  - Kunovice ..... 31,1 %
  - Chropyně ..... 24,0 %
  - Uherské Hradiště ..... 23,9 %
  - Holešov ..... 21,0 %
  - Kroměříž ..... 15,6 %
  - Otrokovice ..... 14,6 %
  - Valašské Meziříčí ..... 14,2 %
  - Vsetín ..... 8,5 %
- Moravskoslezský kraj:
  - Krnov ..... 26,3 %
  - Studénka ..... 25,0 %
  - Bohumín ..... 24,5 %

-	Opava.....	14,7 %
-	Třinec .....	8,1 %
-	Nový Jičín.....	6,7 %
-	Frydek-Místek .....	5,8 %
-	Český Těšín .....	5,5 %
•	Jihočeský kraj:	
-	Třeboň.....	41,0 %
-	Veselí nad Lužnicí.....	31,6 %
-	Blatná .....	29,8 %
-	Soběslav .....	29,7 %
-	České Budějovice .....	15,1 %
-	Jindřichův Hradec .....	12,4 %
-	Strakonice .....	6,6 %
•	Pardubický kraj:	
-	Choceň.....	38,3 %
-	Holice .....	33,5 %
-	Vysoké Mýto.....	24,2 %
-	Pardubice .....	24,1 %
-	Svitavy.....	20,5 %
-	Moravská Třebová .....	17,7 %
-	Chrudim.....	12,3 %
•	Středočeský kraj:	
-	Nymburk.....	38,1 %
-	Poděbrady.....	33,2 %
-	Neratovice .....	28,1 %
-	Kralupy nad Vltavou .....	18,6 %
-	Čelákovice.....	16,6 %
-	Kolín .....	10,9 %
-	Kutná Hora .....	5,9 %
•	Olomoucký kraj:	
-	Uničov .....	41,7 %
-	Litovel.....	36,5 %
-	Prostějov .....	30,5 %
-	Přerov.....	20,5 %
-	Šumperk.....	20,1 %
-	Olomouc.....	8,5 %

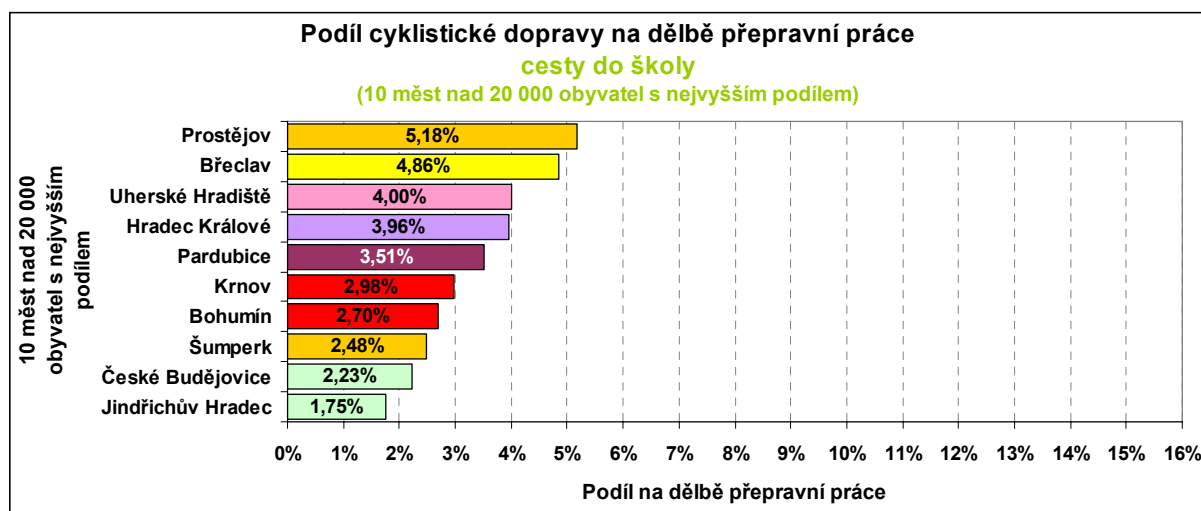




Graf 16

30 měst s více než 5 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na cestách do zaměstnání

- Jihomoravský kraj:
  - Břeclav ..... 34,9 %
  - Strážnice ..... 30,4 %
  - Dubňany ..... 28,0 %
  - Veselí nad Moravou ..... 26,4 %
  - Hodonín ..... 20,7 %
  - Vyškov ..... 9,8 %
- Plzeňský kraj:
  - Klatovy ..... 6,6 %
- Liberecký kraj:
  - Česká Lípa ..... 5,4 %



Graf 17

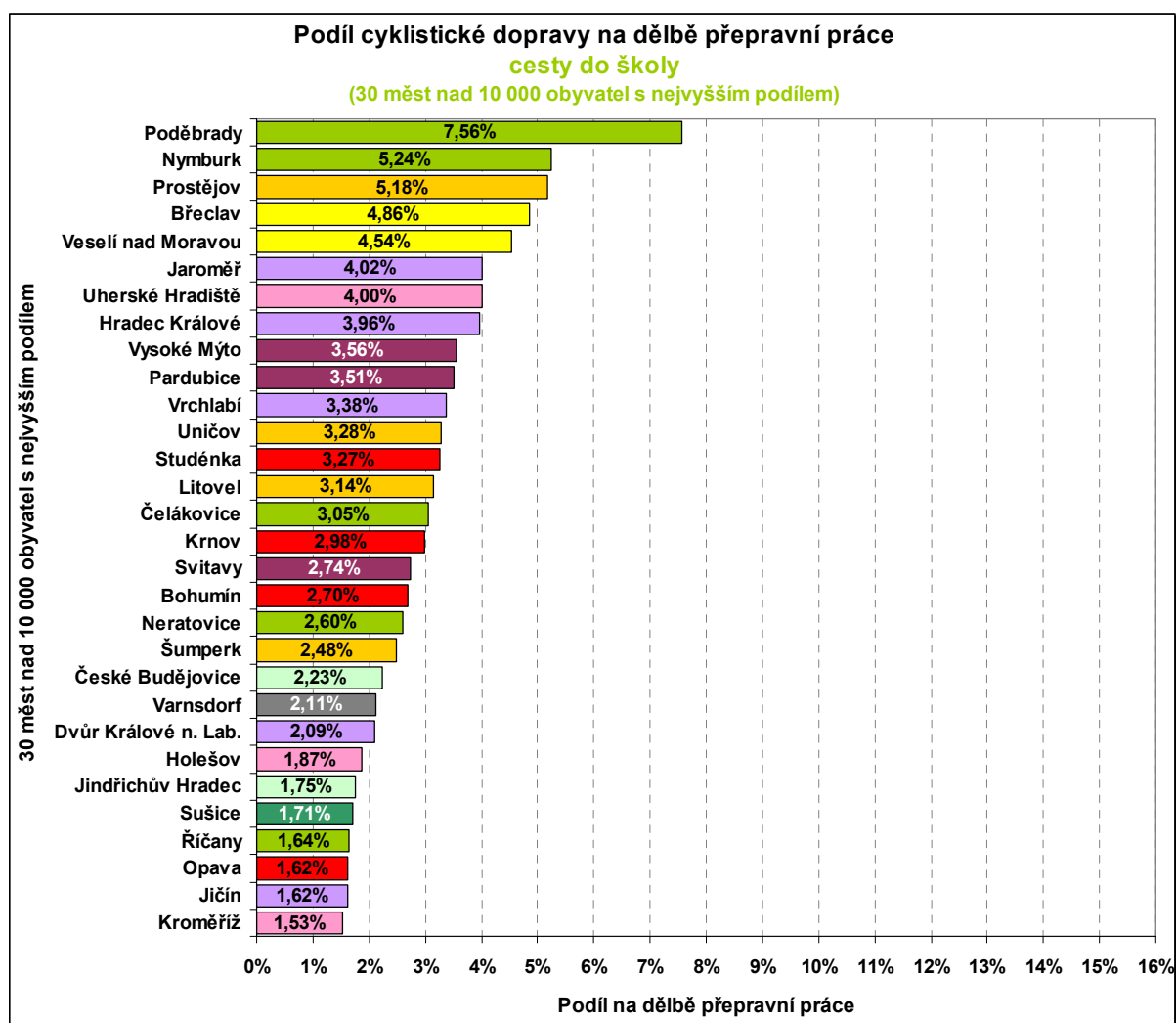
10 měst s více než 20 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na cestách do školy

#### 4.3.3.2 Vyhodnocení cest do školy

Cesty do školy mají svoje specifikum v tom, že podíl cyklistické dopravy je zde celkově výrazně menší (podrobněji viz kapitola 5.3.2.2.1) a z těchto důvodů je menší i počet měst, kde podíl cyklistické dopravy překračuje u cest do školy nějaké významnější hodnoty u dělby přepravní práce. Pokud se zaměříme pouze na středně velká a velká města (nad 20 000 obyvatel), zjistíme, že významnější podíl (okolo 5%) cyklistické dopravy na cestách do školy vykazují pouze 2 města (Prostějov a Břeclav – viz graf 17). S klesajícím počtem obyvatel počet těchto měst samozřejmě přibývá (viz graf 18 a graf 19), ale i tak jsou výsledky u jednotlivých krajů mnohem skromnější než u cest do zaměstnání (viz kapitola 5.3.3.1). Také se zde objevují města, se kterými jsme se při vyhodnocování podílu cyklistické dopravy na cestách do zaměstnání vůbec nesetkali (jako např. Hronov, Kravaře, Lanškroun, Letohrad, Říčany, Sušice, Varnsdorf, Vrchlabí a Žamberk), kde je podíl cyklistické dopravy na cestách do školy relativně k cestám do zaměstnání v těchto městech výrazně vyšší – to může být způsobeno mimo jiné i dobrou politikou příslušného města v oblasti vytváření bezpečných cest dětí do školy i z pohledu cyklistické dopravy. Města s nejvyššími hodnotami podílu cyklistické dopravy na každodenních cestách do školy a jejich srovnání s některými většími městy s vyšším podílem cyklistické dopravy v rámci jednotlivých krajů je následující (viz graf 17, graf 18 a graf 19):

- Královéhradecký kraj:
  - Třebechovice pod Orebem ..... 9,5 %
  - Nový Bydžov ..... 4,9 %
  - Jaroměř ..... 4,0 %
  - Hronov ..... 4,0 %
  - Hradec Králové ..... 4,0 %
  - Vrchlabí ..... 3,4 %
  - Dobruška ..... 3,0 %
  - Dvůr Králové nad Labem ..... 2,1 %

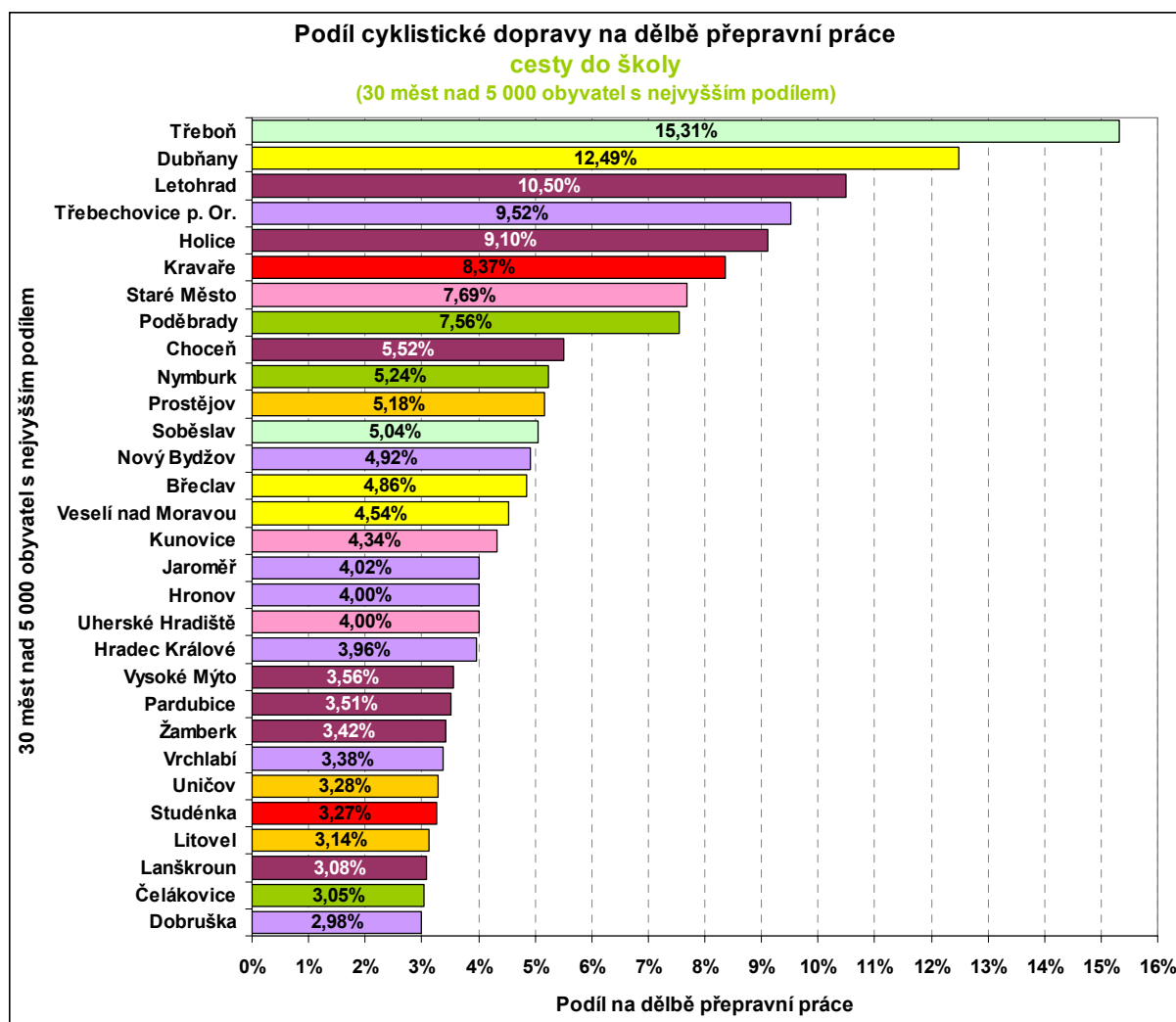
- Jičín..... 1,6 %



Graf 18

30 měst s více než 10 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na cestách do školy

- Pardubický kraj:
  - Letohrad ..... 10,5 %
  - Holice ..... 9,1 %
  - Choceň ..... 5,5 %
  - Vysoké Mýto ..... 3,6 %
  - Pardubice ..... 3,5 %
  - Žamberk ..... 3,4 %
  - Lanškroun ..... 3,1 %
  - Svitavy ..... 2,7 %



Graf 19

30 měst s více než 5 000 obyvateli s největším podílem cyklistické dopravy na cestách do školy

- Moravskoslezský kraj:
  - Kravaře..... 8,4 %
  - Studénka ..... 3,3 %
  - Krnov..... 3,0 %
  - Bohumín..... 2,7 %
  - Opava..... 1,6 %
- Zlínský kraj:
  - Staré Město..... 7,7 %
  - Kunovice ..... 4,3 %
  - Uherské Hradiště ..... 4,0 %
  - Holešov ..... 1,9 %
  - Kroměříž..... 1,5 %
- Středočeský kraj:
  - Poděbrady..... 7,6 %
  - Nymburk..... 5,2 %

-	Čelákovice.....	3,1 %
-	Neratovice .....	2,6 %
-	Říčany .....	1,6 %
•	Jihočeský kraj:	
-	Třeboň.....	15,3 %
-	Soběslav .....	5,0 %
-	České Budějovice .....	2,2 %
-	Jindřichův Hradec .....	1,8 %
•	Olomoucký kraj:	
-	Prostějov .....	5,2 %
-	Uničov .....	3,3 %
-	Litovel.....	3,1 %
-	Šumperk.....	2,5 %
•	Jihomoravský kraj:	
-	Dubňany.....	12,5 %
-	Břeclav .....	4,9 %
-	Veselí nad Moravou .....	4,5 %
•	Ústecký kraj:	
-	Varnsdorf.....	2,1 %
•	Plzeňský kraj:	
-	Sušice .....	1,7 %

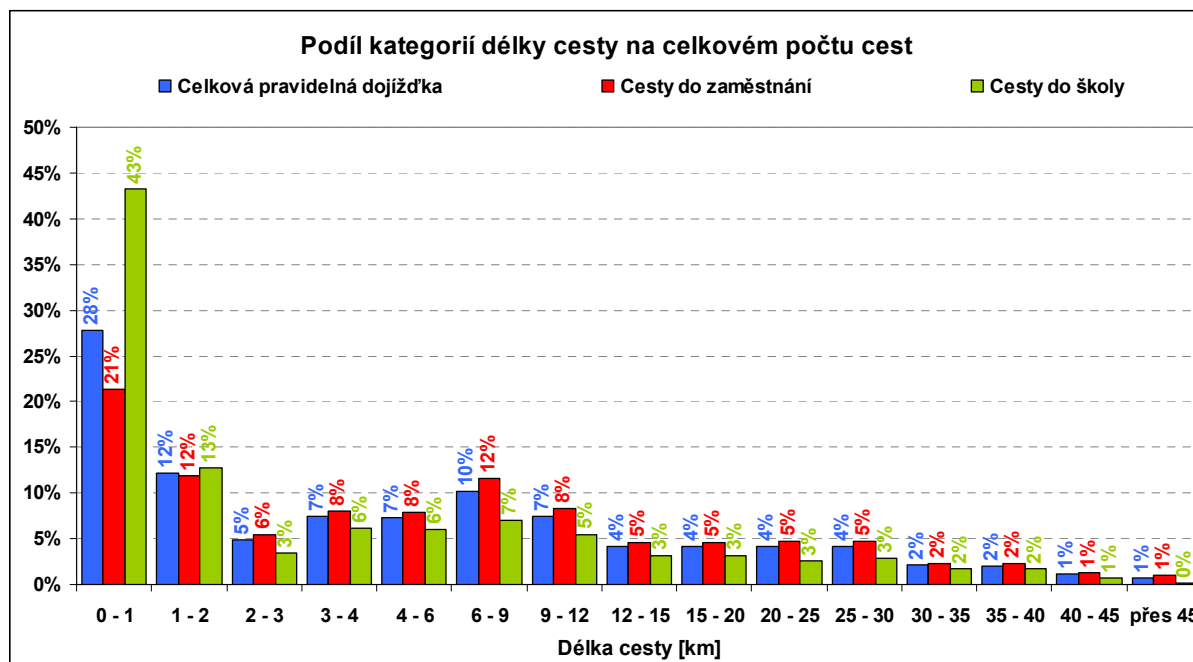
Z výše uvedených přehledů vyplývá dominantní postavení měst Královéhradeckého a Pardubického kraje v podílu cyklistické dopravy na pravidelných cestách do školy, což je trochu malý rozdíl od cest do zaměstnání. Významnou roli samozřejmě u těchto cest do školy hrají dále i města Moravskoslezského kraje, Zlínského kraje, Středočeského kraje, Jihočeského kraje a Olomouckého kraje. Naopak zcela vůbec nejsou nijak výrazně zastoupena žádná města kraje Vysočina, Karlovarského kraje, Libereckého kraje a samozřejmě hlavního města Prahy – v těchto městech by tedy měla být v budoucnu zaměřena pozornost na vytváření bezpečných cest dětí do školy pomocí cyklistické dopravy obzvláště výrazně.

#### 4.4 VLIV DÉLKY CESTY NA VOLBU DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Vyhodnocení vlivu délky cesty na volbu dopravního prostředku je provedeno s pomocí dat ze Sčítání lidu, bytů a domů (podrobněji viz kapitola 3), kde je počet cest vykonaných jednotlivými druhy dopravy (celkový přehled viz kapitola 5.3.1) rozdělen dále podle délky trvání těchto cest do 4 časových intervalů. Tyto cesty pak byly u jednotlivých druhů dopravy přepočítány na délku jednotlivých cest (uváděnou v km) podle typické cestovní rychlosti pro jednotlivé druhy dopravy:

pěší provoz .....	4 km/h
cyklistická doprava .....	12 km/h
městská hromadná doprava (MHD) .....	12 km/h
veřejná autobusová doprava .....	40 km/h

železniční doprava.....45 km/h  
 individuální automobilová doprava (IAD).....25 km/h a 60 km/h



Graf 20

Podíl kategorií délky cesty na celkovém počtu cest

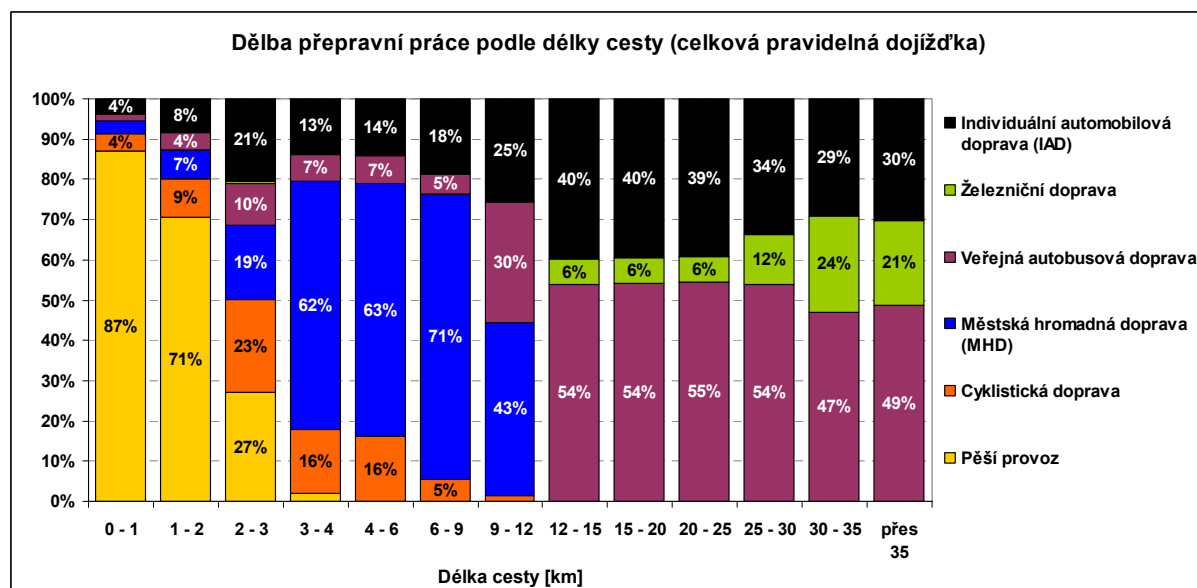
Výše uvedený přepočítaný údaj samozřejmě může způsobit dílčí nepřesnosti, nicméně při pohledu na grafy obsažené v této kapitole se zdá, že toto ovlivnění lze pro učinění případných celkových závěrů akceptovat. Podíl cest vykonaných v rámci příslušného intervalu pro délku cesty na celkovém počtu cest (zvláště pro celkovou pravidelnou dojíždku, cesty o zaměstnání i cesty do školy) je uveden v grafu 20.

#### 4.4.1 Vliv délky cesty na jednotlivé druhy dopravy

Následující kapitoly ukazují, že celkové rozdělení přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy pro každodenní cesty do zaměstnání a do školy, popsané v kapitole 5.3.1, se výrazně odlišuje, pokud je zohledněna délka vykonané cesty.

##### 4.4.1.1 Pěší provoz

Pěší provoz se logicky výrazně podílí na celkové pravidelné dojíždce zejména na velmi krátkých cestách, kde se u cest do 2 km jeho podíl pohybuje přes 70% a ještě i u cest mezi 2~3 km má podíl přes 20% (viz graf 21). U cest delších než 3 km se z hlediska celé České republiky pěší provoz při celkové pravidelné dojíždce prakticky nevyskytuje.



Graf 21

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty v celé České Republice

#### 4.4.1.2 Cyklistická doprava

Role cyklistické dopravy je u každodenních cest do zaměstnání a do školy rovněž významně závislá na délce vykonané cesty. I když v průměru je role cyklistické dopravy spíše doplňková (více viz kapitola 5.3.1.2), při posouzení podle délky cesty zjistíme, že se významněji uplatňuje u cest dlouhých cca 1~6 km (podíl v rozmezí 10~15%) a u cest mezi 2~3 km dosahuje její podíl dokonce hodnot přes 20% (viz graf 21).

#### 4.4.1.3 Městská hromadná doprava (MHD)

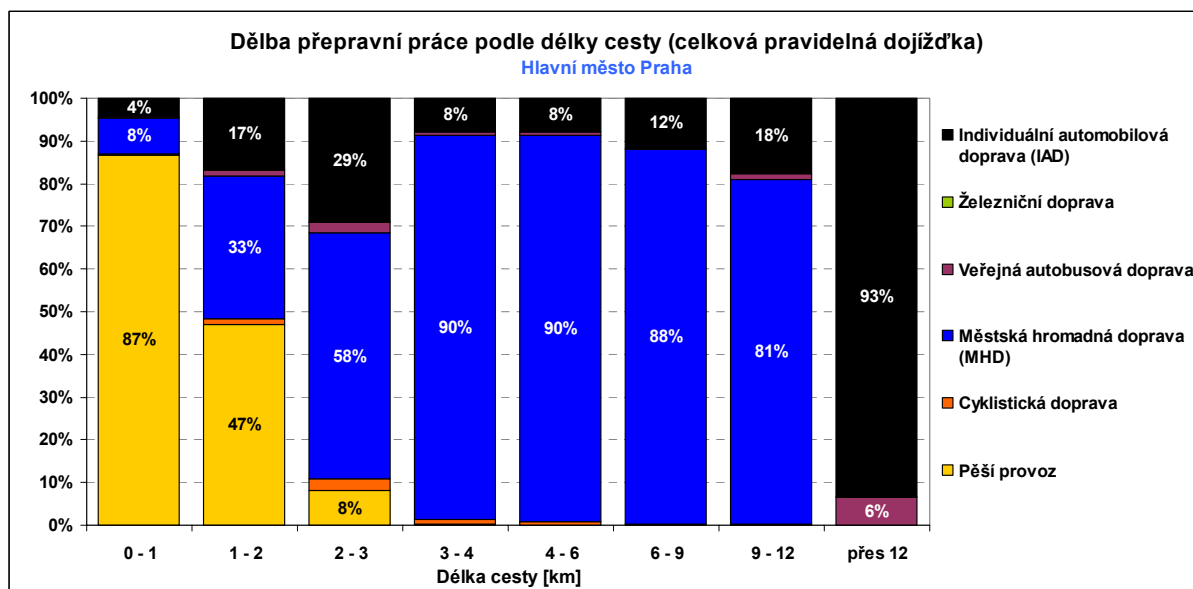
Městská hromadná doprava je samozřejmě rovněž ve svém využívání ovlivňována délkou vykonané cesty, zvláště proto, že většina provozovaných systémů městské hromadné dopravy je limitována rozlohou území města, ve kterém se vyskytují. Z výše uvedených důvodů pak nemůže být překvapením, že městská hromadná doprava hraje dominantní roli (s podílem 60~70%) zejména u cest do zaměstnání a do školy, jejichž délka je kolem 3~9 km (u kratších cest se často využít MHD vzhledem k nutnosti započítat i čekací dobu na jednotlivé spoje a případnou zacházku na zastávku MHD nemusí z hlediska efektivity vyplácet) – viz graf 21. Důležitou roli hraje ještě u cest dlouhých 9~12 km a částečně i u cest, jejichž délka je 2~3 km.

#### 4.4.1.4 Veřejná autobusová doprava

Veřejná autobusová doprava zprostředkovává u pravidelných cest do zaměstnání a do školy zpravidla spojení mezi jednotlivými městy a obcemi, takže hraje podle očekávání významnější roli u spíše delších cest (viz graf 21) a tím postupně přebírá roli městské hromadné dopravy (MHD). Podíl veřejné (meziměstské) autobusové dopravy tak začíná vzrůstat od cest o délce 9~12 km (s podílem kolem 30%) až k hodnotám kolem 50% u všech cest dlouhých více než 12 km.

#### 4.4.1.5 Železniční doprava

Železniční doprava je typickým druhem dopravy používané pouze pro dlouhé cesty. I když jejich celkový podíl na všech cestách je spíše zanedbatelný (viz graf 20), v rámci těchto cest má železniční doprava svoje největší uplatnění – její podíl na pravidelných cestách do zaměstnání a do školy delších než 30 km je 20~25% (viz graf 21).



Graf 22

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty v hlavním městě Praze

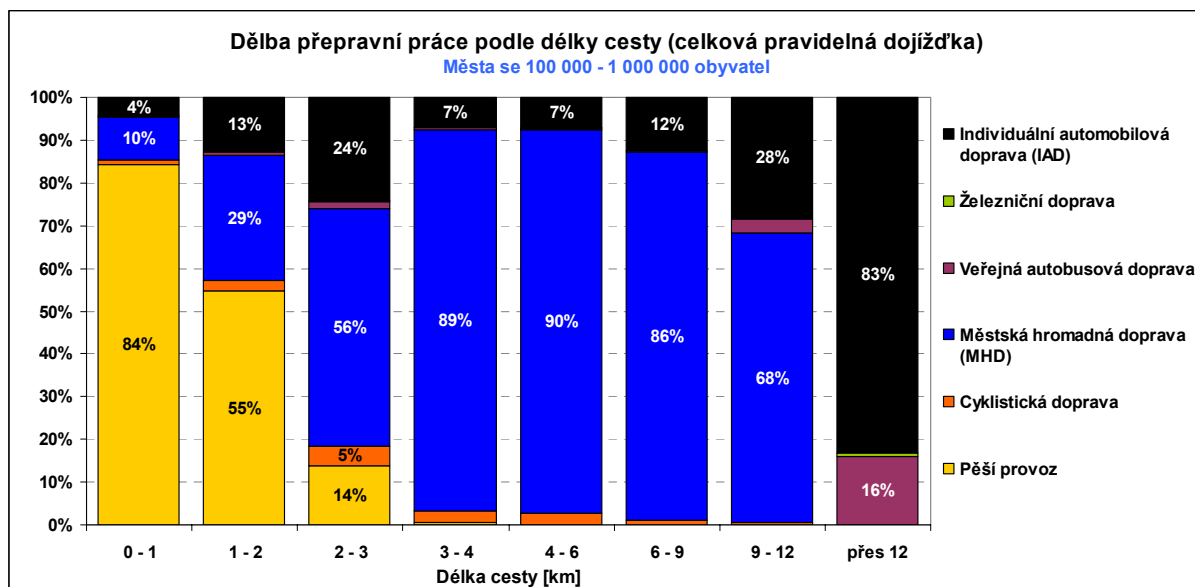
#### 4.4.1.6 Individuální automobilová doprava (IAD)

Význam individuální automobilové dopravy (IAD) je u celkové pravidelné dojíždky závislý na délce vykonané cesty (s výjimkou nekratších cest do 2 km) relativně méně než u ostatních druhů dopravy (viz graf 21) – její celkový podíl se pohybuje kolem 15~20% u cest s délkou mezi 2~10 km a dále vzrůstá u delších cest k hodnotám mezi 30~40%, což může být ovlivněno kvalitou nabídky spojení mezi jednotlivými obcemi hromadnou dopravou (veřejnou autobusovou dopravou a železniční dopravou), neboť v těchto případech jde až na výjimky vždy jen o cesty mezi jednotlivými městy a obcemi.



#### 4.4.2 Vliv velikosti města nebo obce na délku cesty

Vliv délky cesty na podíl jednotlivých druhů dopravy na celkové pravidelné dojíždě se samozřejmě mění i v závislosti na velikosti měst a obcí, ze kterých tyto cesty vycházejí, obdobně jako je tento vliv popsán v kapitole 5.3.1.

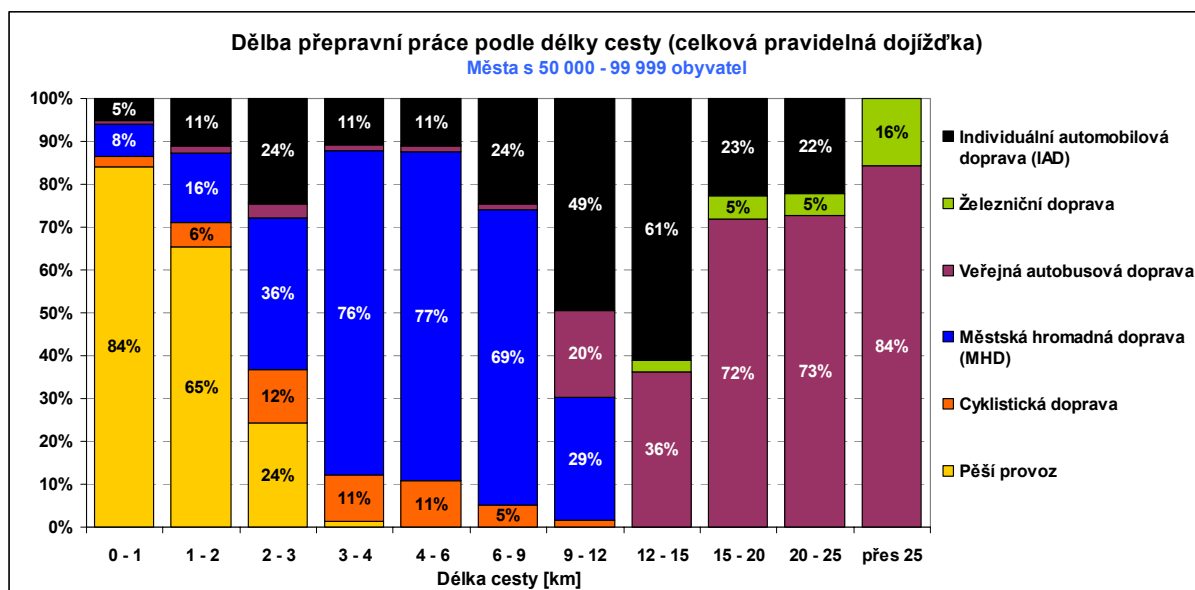


Graf 23

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojížděky v závislosti na délce cesty ve městech se 100 000 – 1 000 000 obyvatel

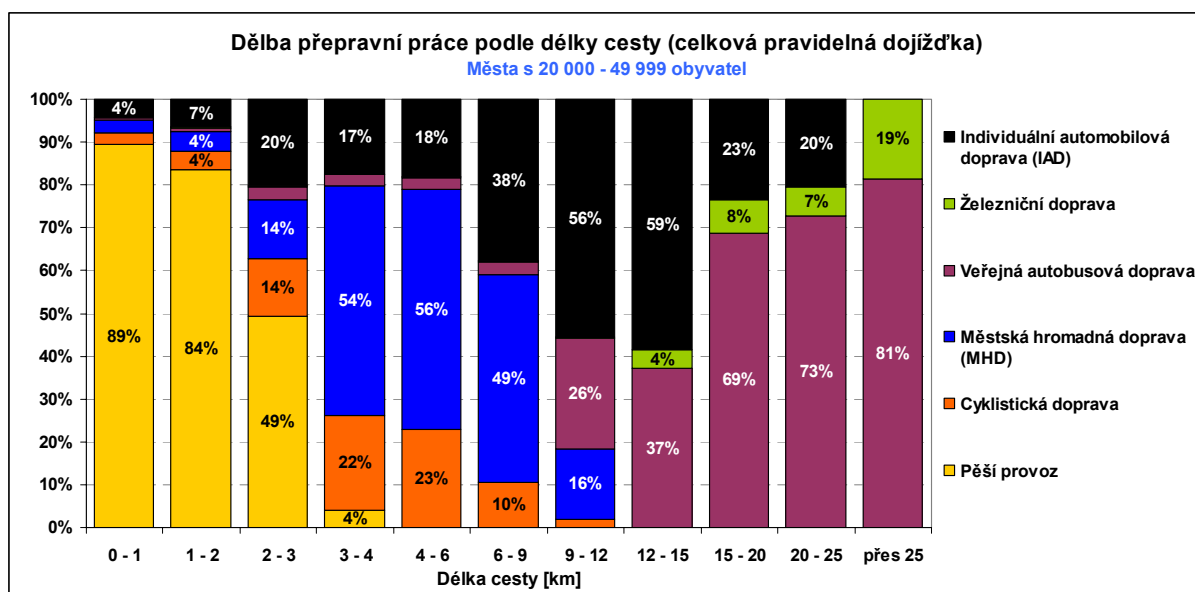
##### 4.4.2.1 Velká města a hlavní město Praha

Ve velkých městech (nad 100 000 obyvatel včetně hlavního města Prahy – viz graf 22 a graf 23) si role rozděluje pouze pěší provoz (s dominantním podílem u cest do 1 km délky a téměř polovičním podílem u cest s délkou mezi 1~2 km), městská hromadná doprava (pro kterou jsou typické vzdálenosti mezi zdrojem a cílem těchto cest v rozmezí kolem 2~12 km, kde její funkce zcela převládá) a individuální automobilová doprava (která se nejvíce uplatňuje u cest delších než cca 10 km, ale také částečně u cest s délkou 2~3 km – zde se jedná zřejmě zejména o tangenciální směry ve velkých městech, které nejsou zabezpečeny městskou hromadnou dopravou v takové kvalitě, jako klasické spojení z okrajových částí těchto měst do jejich center).



Graf 24

Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty ve městech s 50 000 – 99 999 obyvatel

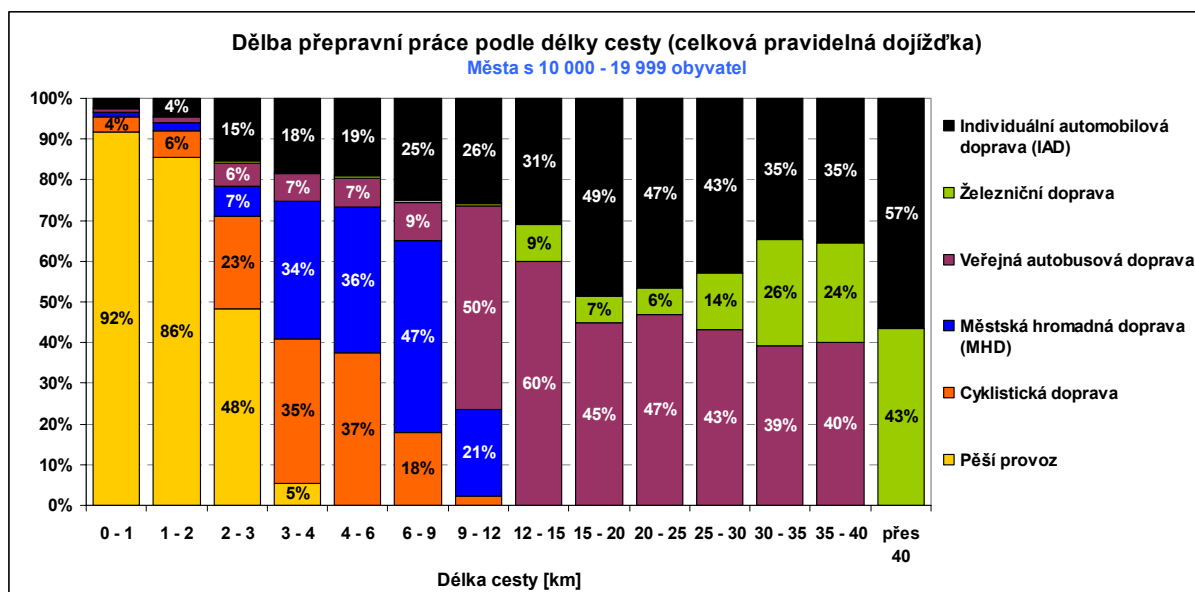


Graf 25

Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty ve městech s 20 000 – 49 999 obyvatel

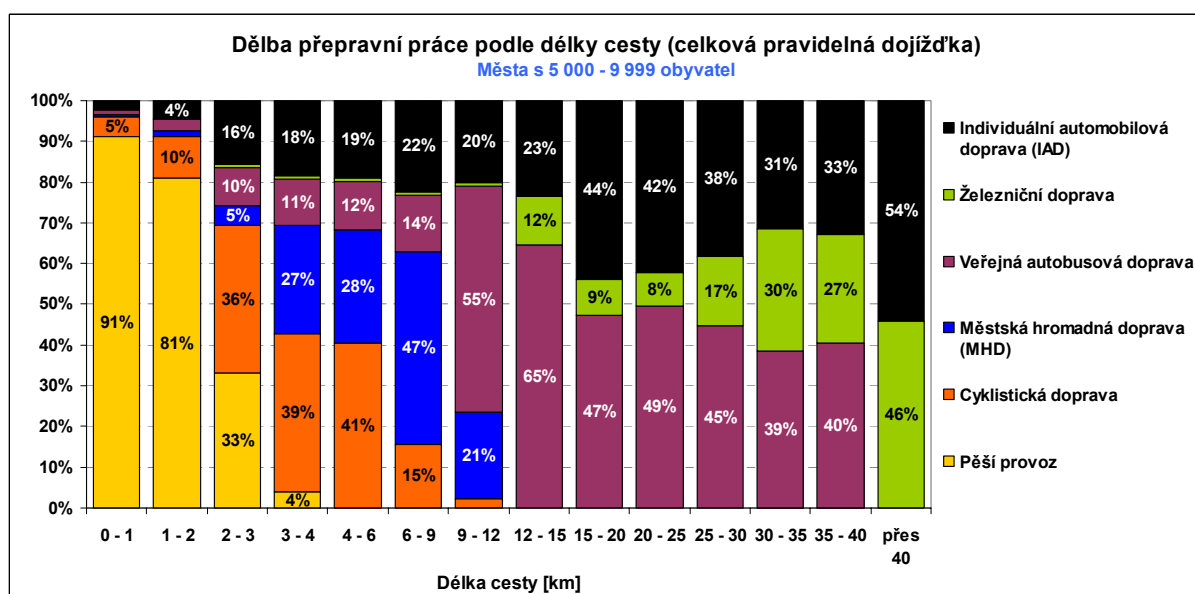
#### 4.4.2.2 Středně velká města

U středně velkých měst (s počtem obyvatel 20 000 – 100 000 obyvatel – viz graf 24 a graf 25) se již více projevuje role veřejné autobusové dopavy, která se začíná výrazněji projevovat u cest delších než 10 km a postupně přebírá funkci městské hromadné dopavy – u cest delších než 15 km pak u sídel této kategorie veřejná autobusová doprava zcela převládá s podílem přes 70%.



Graf 26

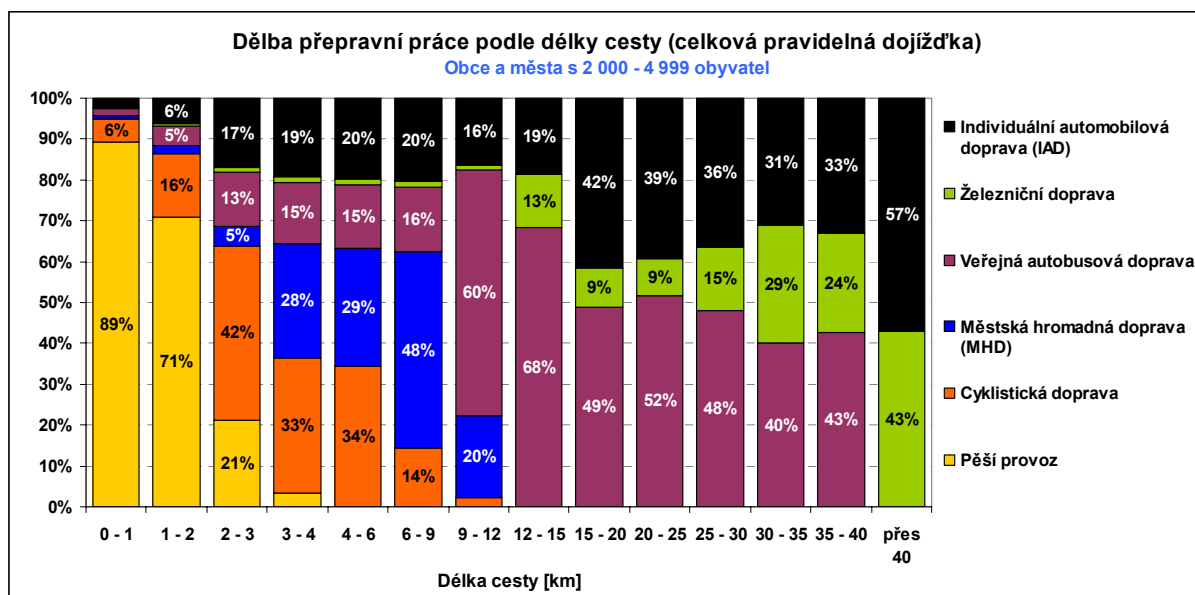
Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty ve městech s 10 000 – 19 999 obyvatel



Graf 27

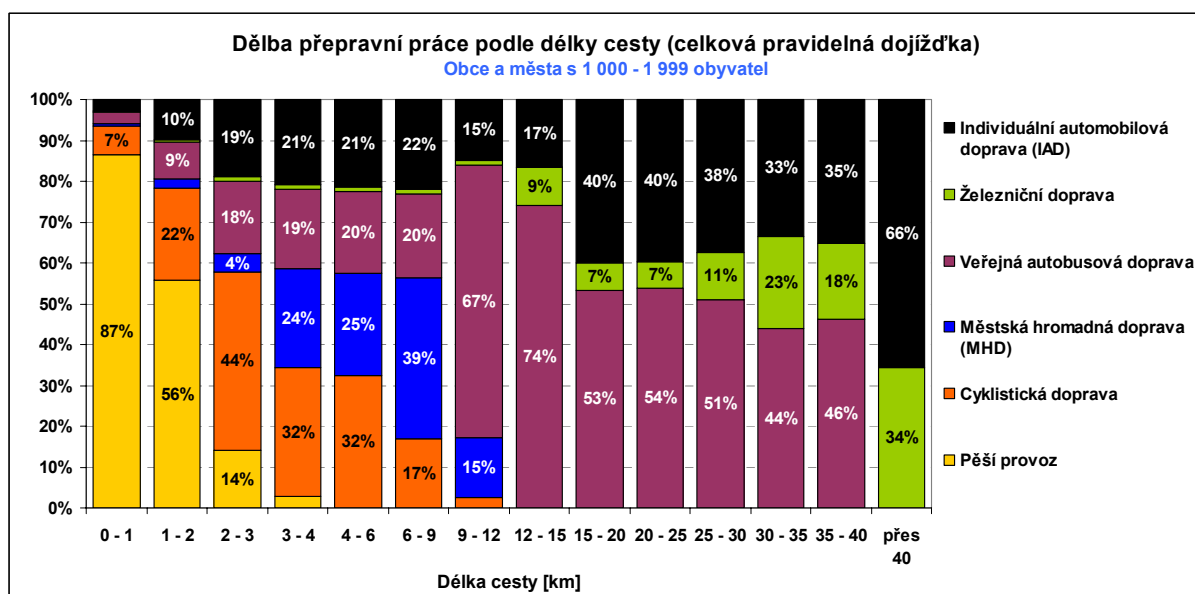
Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty ve městech s 5 000 – 9 999 obyvatel

Zároveň je zde možné také registrovat vzrůstající podíl (10~20%) cyklistické dopravy u cest s délkou v rozmezí 2~9 km a vyšší podíl (až k 50%) pěšího provozu i u cest do 3 km. Naopak u cest s délkou nad 15 km lze pozorovat pokles podílu individuální automobilové dopravy (IAD), neboť u delších cest se tento způsob dopravy může stávat výrazně ekonomicky náročnějším. U cest delších než 25 km se také u středně velkých měst začíná upevňovat postavení železniční dopravy, jejíž podíl zde může dosahovat až k 20%.



Graf 28

Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty v obcích a městech s 2 000 – 4 999 obyvatel



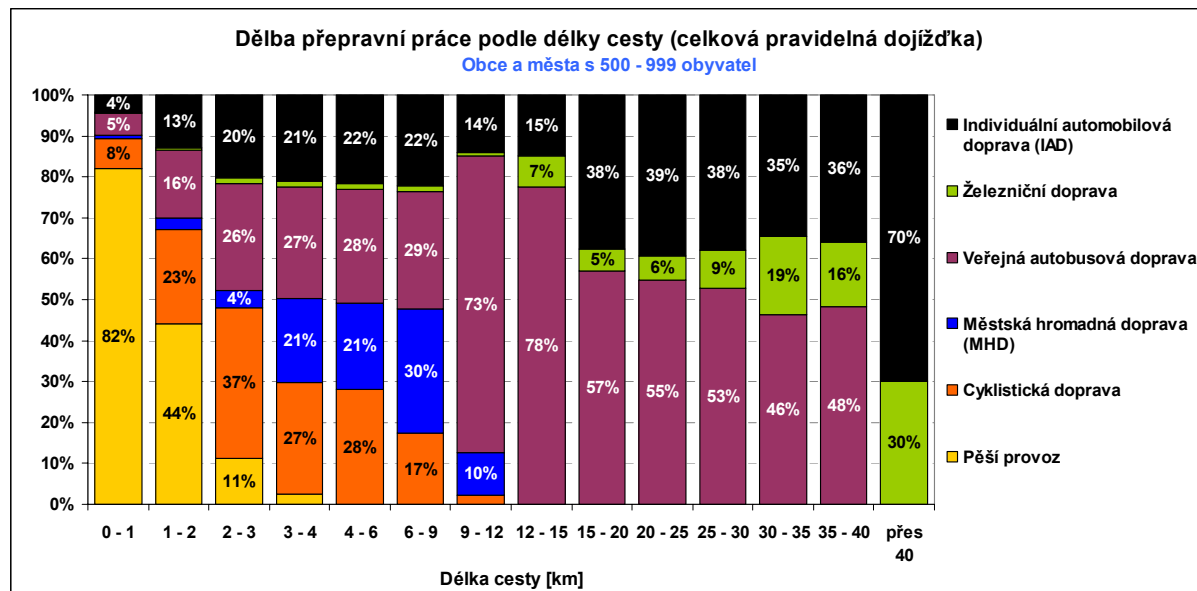
Graf 29

Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty v obcích a městech s 1 000 – 1 999 obyvatel

#### 4.4.2.3 Malá města

V případě malých měst (s 5 000 – 20 000 obyvateli – viz graf 26 a graf 27) pak dochází k dalšímu snížení podílu městské hromadné dopravy, která zůstává stále významná u cest mezi 3~12 km, ale s podílem který klesá až ke 30%. Naopak se u malých měst posiluje role veřejné (meziměstské) autobusové dopravy pro cesty o délce 9~40 km, kde je její podíl většinou nadpoloviční, a u železniční dopravy, která u této kategorie sídel dosahuje podílu mezi 30~50% u cest přesahujících 30 km. Svě

významné postavení v malých městech nachází u cest od 2 do 6 km i cyklistická doprava, jejíž podíl u cest této délky zde dosahuje až neuvěřitelných 40%. V malých městech se rovněž neprojevuje pokles role individuální automobilové dopravy při zvětšující se délce cest, což může být opět odrazem kvality dopravní obsluhy pomocí veřejné hromadné dopravy v závislosti na klesající velikosti sídel.



Graf 30

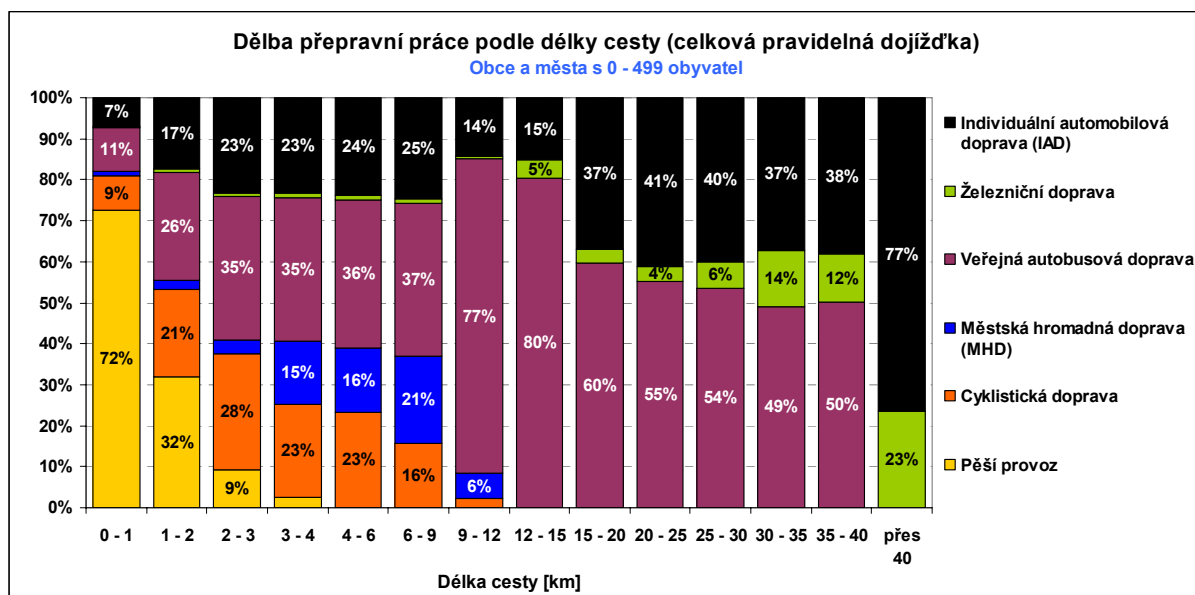
Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty v obcích a městech s 500 – 999 obyvatel

#### 4.4.2.4 Nejmenší města a obce

U nejmenších měst a obcí (viz grafy 28 – 31) pokračuje trend posílení role veřejné (meziměstské) autobusové dopravy u pravidelných cest do zaměstnání a do školy do dominantní funkce u těchto cest přesahujících 10 km a individuální automobilové dopravy (IAD) u cest delších než 15 km (její podíl zde přesahuje 40% postupně až k 80%). Naopak u nejmenších obcí svoji roli mírně ztrácí pěší provoz a železniční doprava, naopak cyklistická doprava si udržuje své významné postavení (s podílem stále kolem 20~30%) u cest s délkou od 1 do 9 km.

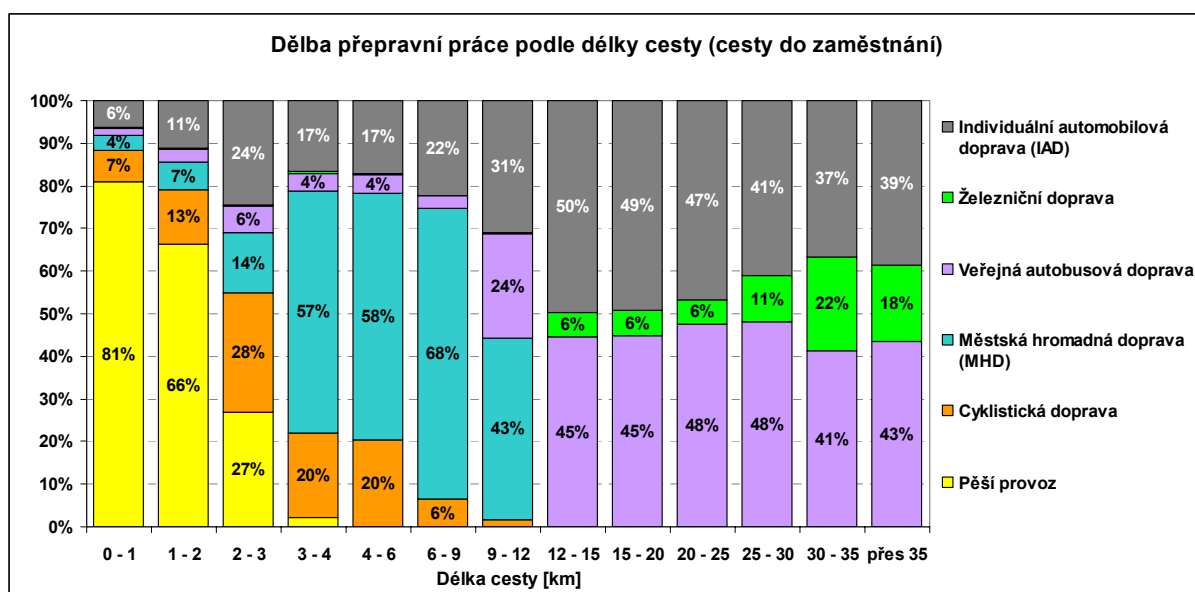
#### 4.4.3 Specifika daného typu pravidelné dojíždky

Rozdíl u vlivu délky cesty na podíl jednotlivých druhů dopravy se výrazně liší podle toho, zda se jedná o pravidelné cesty do zaměstnání (viz graf 32) nebo o cesty do školy (viz graf 33). U cest do školy je výrazně dominantnější zastoupení pěšího provozu u cest do 2 km (až 80~95%) a dále veškeré veřejné hromadné dopravy:



Graf 31

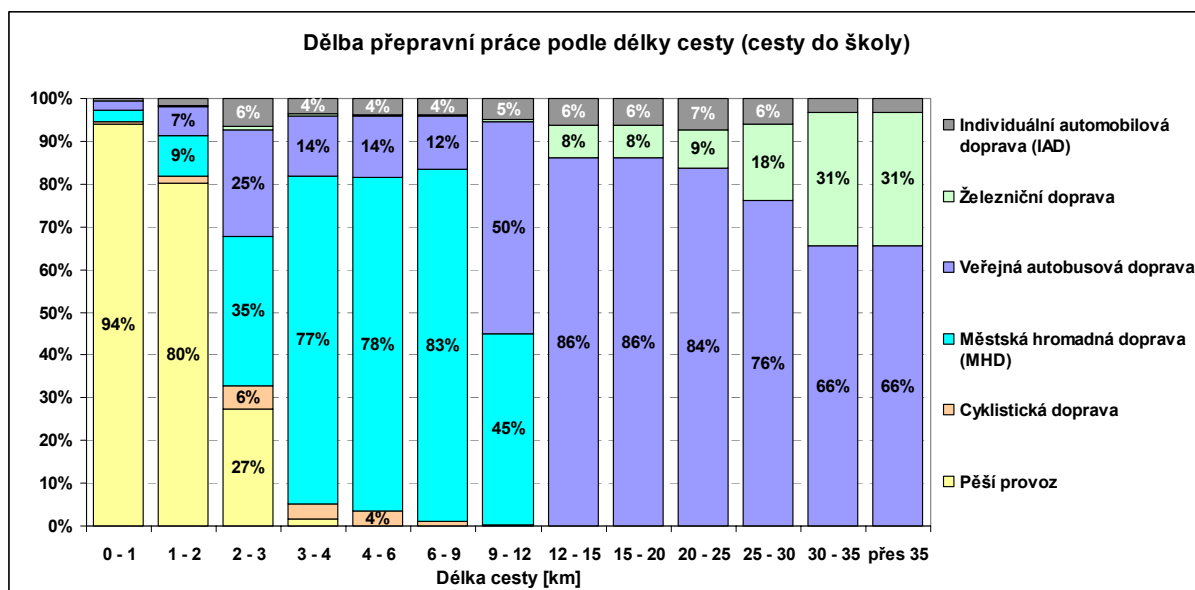
Dělba přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na délce cesty v obcích a městech do 499 obyvatel



Graf 32

Dělba přepravní práce u cest do zaměstnání v závislosti na délce cesty v celé České Republice

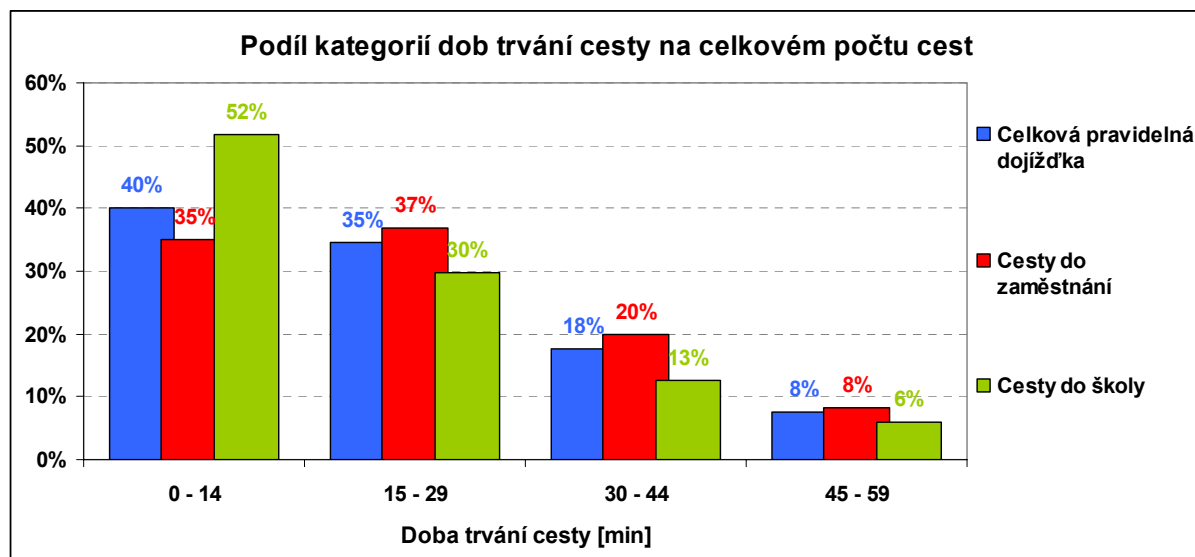
- městská hromadná doprava je s podílem kolem 80% dominantní u cest do školy v délce 3~9 km
- veřejná (meziměstská) autobusová doprava přebírá roli městské hromadné dopravy u cest na 9 km a zcela převažuje u všech cest do školy delších než 12 km
- železniční doprava se svým podílem přes 30% doplňuje veřejnou autobusovou dopravu nejvíce u cest do školy delších než 30 km



Graf 33

Dělna přepravní práce u cest do školy v závislosti na délce cesty v celé České Republice

Naopak u cest do zaměstnání (viz graf 32) jsou trendy rozdělení přepravní práce v závislosti na délce vykonané cesty podobné tomu, jak jsou popsány v kapitole 5.4.1, pouze se liší ve vyšším posílení role cyklistické dopravy a individuální automobilové dopravy a naopak nižší funkcí pěšího provozu, městské hromadné dopravy, veřejné (meziměstské) autobusové dopravy a železniční dopravy u těchto cest.



Graf 34

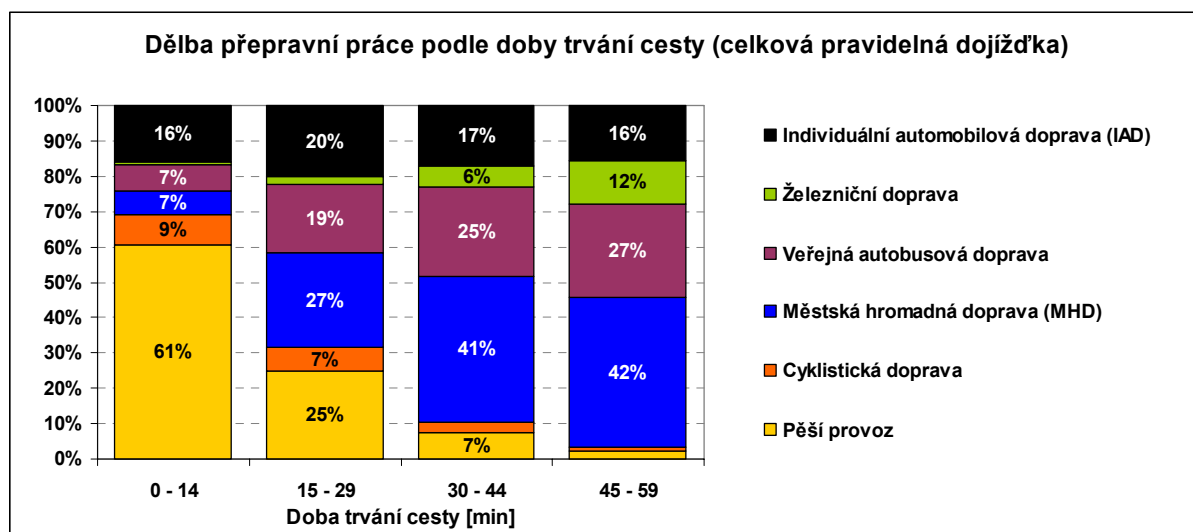
Podíl kategorií dob trvání cesty na celkovém počtu cest

## 4.5 VLIV DOBY TRVÁNÍ CESTY NA VOLBU DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

Vyhodnocení vlivu doby trvání cesty na volbu dopravního prostředku je provedeno s pomocí dat ze Sčítání lidu, bytů a domů (podrobněji viz kapitola 3), kde je počet cest vykonaných jednotlivými druhy dopravy (celkový přehled viz kapitola 5.3.1) rozdělen dále podle délky trvání těchto cest do 4 časových intervalů. Podíl cest vykonaných v rámci příslušného časového intervalu na celkovém počtu cest (zvláště pro celkovou pravidelnou dojížděku, cesty o zaměstnání i cesty do školy) je uveden v grafu 34.

### 4.5.1 Vliv doby trvání cesty na jednotlivé druhy dopravy

Celkové rozdělení přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy pro každodenní cesty do zaměstnání a do školy, popsané v kapitole 5.3.1, se může výrazně lišit, pokud bude zohledněna doba trvání vykonané cesty – tyto možné rozdíly jsou popsány níže.



Graf 35

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojížděky v závislosti na době trvání cesty v celé České Republice

#### 4.5.1.1 Pěší provoz

Pěší provoz se významně podílí na celkové pravidelné dojížděce hlavně na velmi krátkých cestách, jejichž trvání je do 15min, kde jeho podíl pohybuje přes 60% a dále také u cest s trváním 15~30min, kde má podíl 25% (viz graf 35). U cest delších než 45min se z hlediska celé České republiky pěší provoz při celkové pravidelné dojížděce až na výjimky nevyskytuje.

#### 4.5.1.2 Cyklistická doprava

Role cyklistické dopravy je u každodenních cest do zaměstnání a do školy také závislá na době trvání vykonané cesty. I když v průměru je role cyklistické dopravy spíše doplňková (více viz kapitola 5.3.1.2), při posouzení podle doby trvání cesty zjistíme, že se částečně uplatňuje u cest trvajících do 30min (má zde podíl v rozmezí 7~9% – viz graf 35).



#### 4.5.1.3 Městská hromadná doprava (MHD)

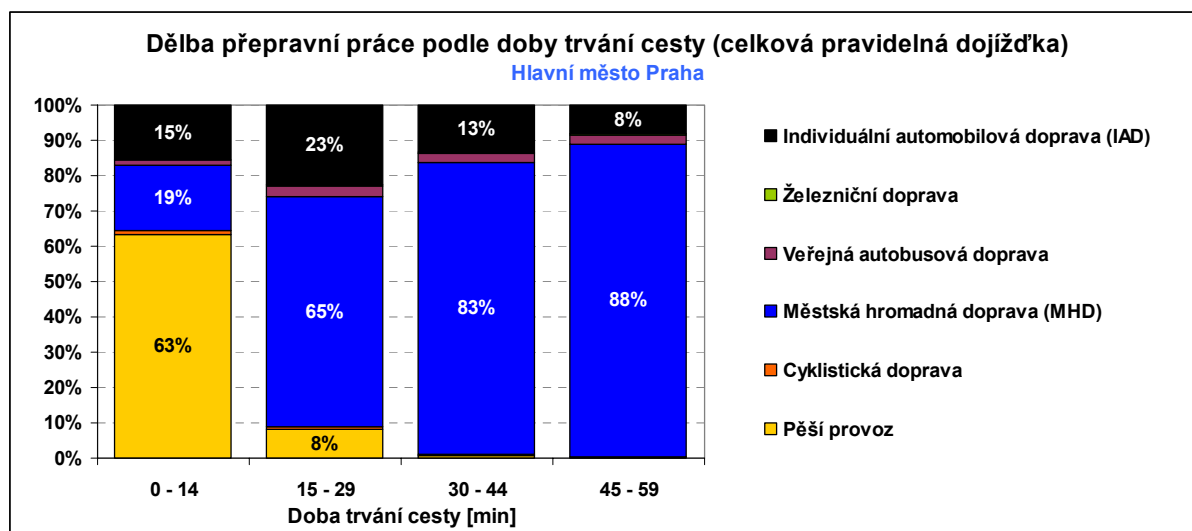
Městská hromadná doprava je také částečně ve svém využívání ovlivňována dobou vykonané cesty – hraje významnou roli (s podílem přes 40%) zejména u cest do zaměstnání a do školy, jejichž doba trvání přesahuje 30min (viz graf 35). Částečnou roli hraje ještě u cest dlouhých 15~30min (s podílem kolem 30%).

#### 4.5.1.4 Veřejná autobusová doprava

Veřejná autobusová doprava zprostředkovává u pravidelných cest do zaměstnání a do školy zpravidla spojení mezi jednotlivými městy a obcemi, takže hraje významnější roli u spíše delších cest (viz graf 35), čímž konkuruje stejnou mírou městské hromadné dopravě (MHD). Podíl veřejné (meziměstské) autobusové dopravy je významný u cest s trváním přes 15min (s podílem kolem 20~30%).

#### 4.5.1.5 Železniční doprava

Železniční doprava je typickým druhem dopravy používané pouze pro delší cesty, v rámci kterých má svoje největší uplatnění – její podíl na pravidelných cestách do zaměstnání a do školy delších než 45min je přes 10% (viz graf 35).



Graf 36

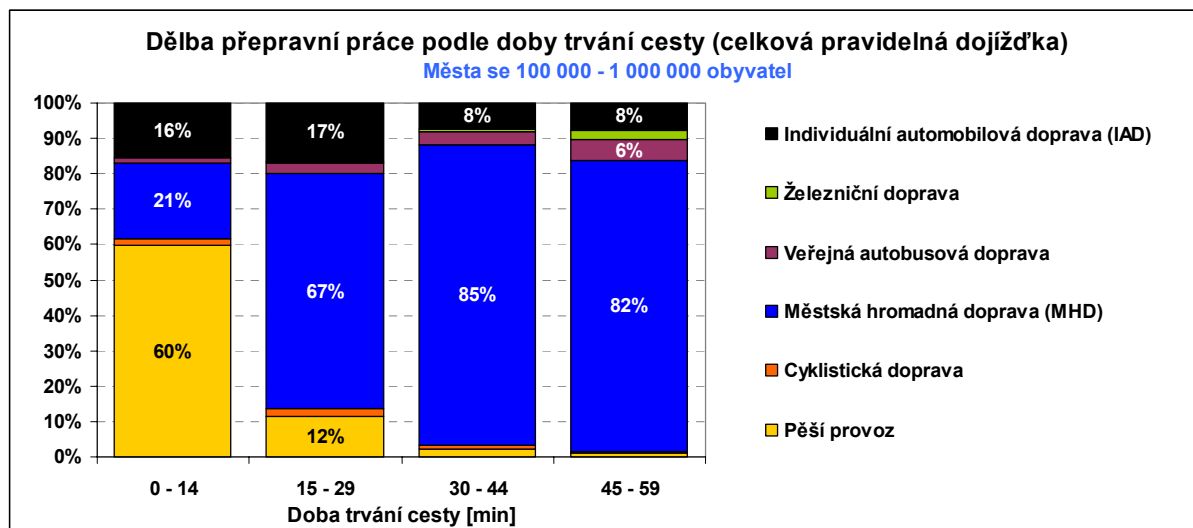
Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na době trvání cesty v hlavním městě Praze

#### 4.5.1.6 Individuální automobilová doprava (IAD)

Význam individuální automobilové dopravy (IAD) je u celkové pravidelné dojíždky závislý na době vykonané cesty prakticky minimálně (ve srovnání s ostatními druhy dopravy – viz graf 35) – její celkový podíl se pohybuje ve všech časových intervalech doby trvání cesty stabilně kolem 15~20%.

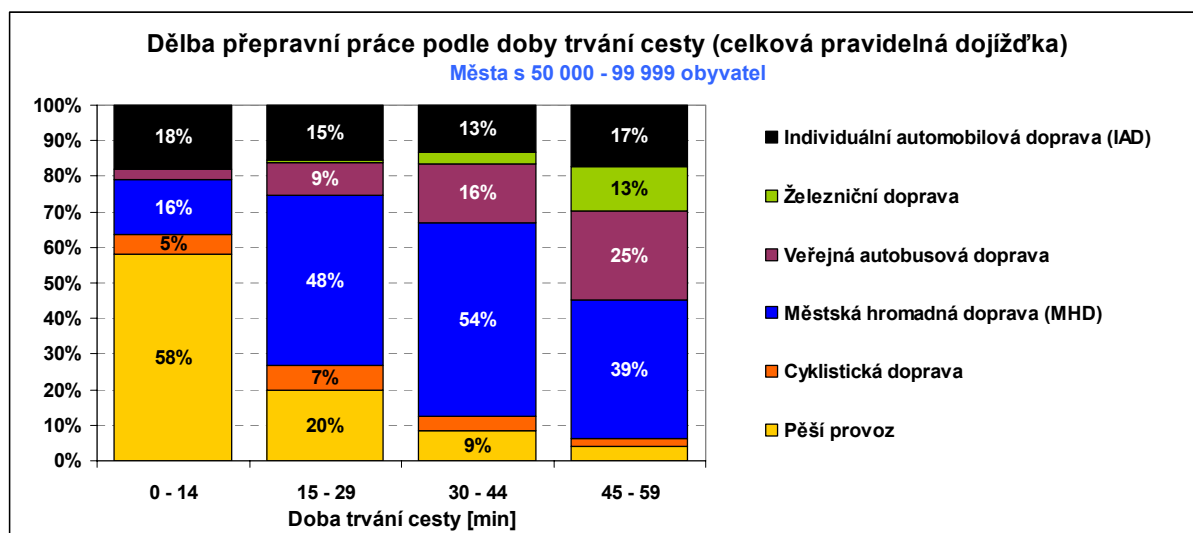
#### 4.5.2 Vliv velikosti města nebo obce na dobu trvání cesty

Vliv doby trvání cesty na podíl jednotlivých druhů dopravy na celkové pravidelné dojíždě se samozřejmě mění i v závislosti na velikosti měst a obcí, ze kterých tyto cesty vycházejí, obdobně jako je tento vliv popsán v kapitole 5.3.1.



Graf 37

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždě v závislosti na době trvání cesty ve městech se 100 000 – 1 000 000 obyvatel



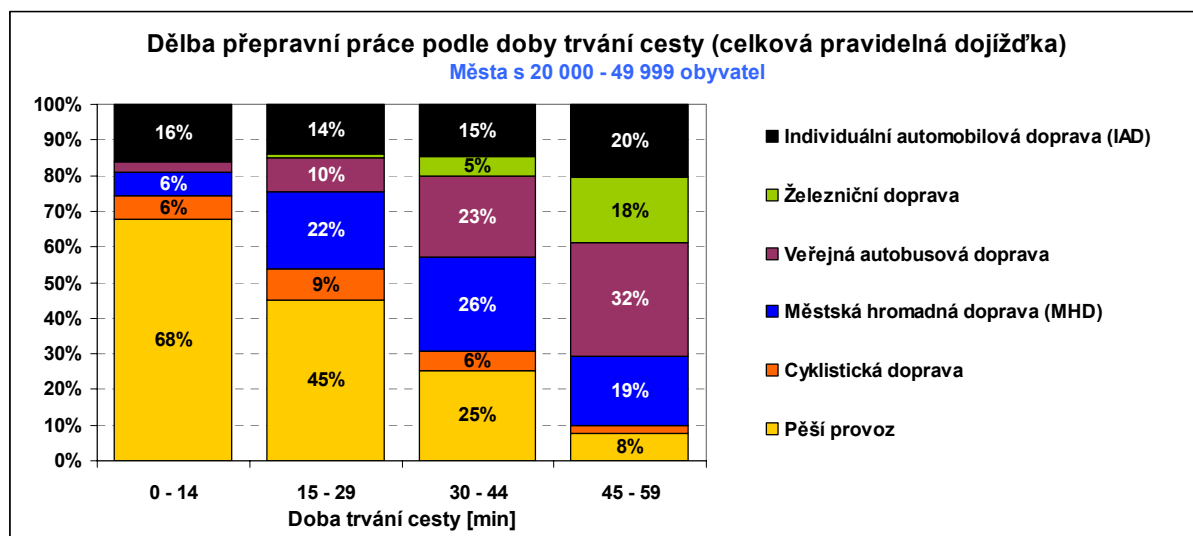
Graf 38

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždě v závislosti na době trvání cesty ve městech s 50 000 – 99 999 obyvatel

##### 4.5.2.1 Velká města a hlavní město Praha

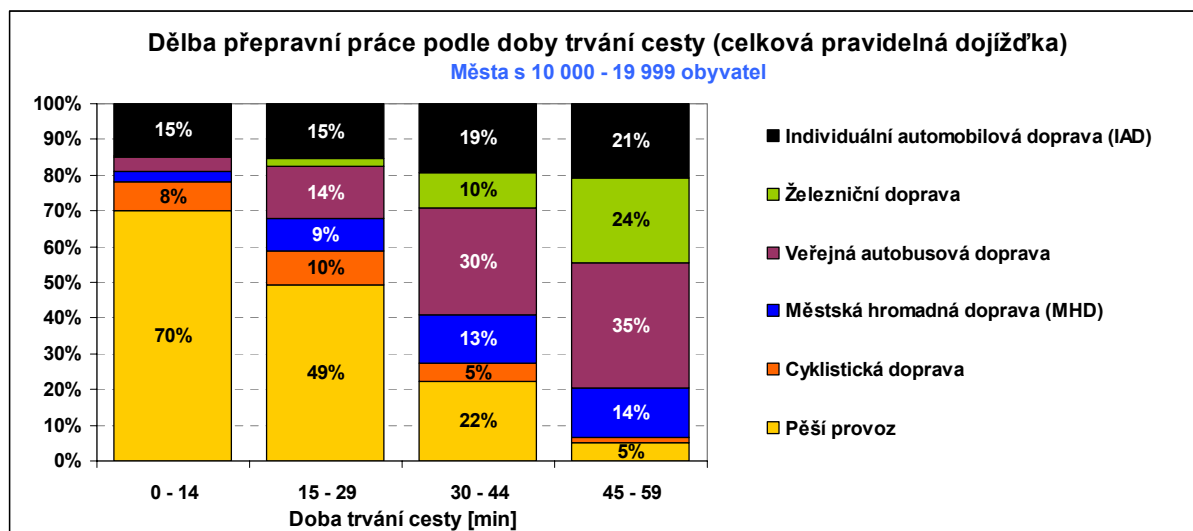
Ve velkých městech (nad 100 000 obyvatel včetně hlavního města Prahy – viz graf 36 a graf 37) si role rozděluje prakticky pouze pěší provoz (s dominantním podílem u cest do 15min), městská

hromadná doprava (pro kterou jsou typické všechny cesty trávající přes 15min, kde její funkce zcela převládá) a individuální automobilová doprava (která se uplatňuje jako významný doplněk překvapivě nejvíce u cest s dobou trvání do 30min).



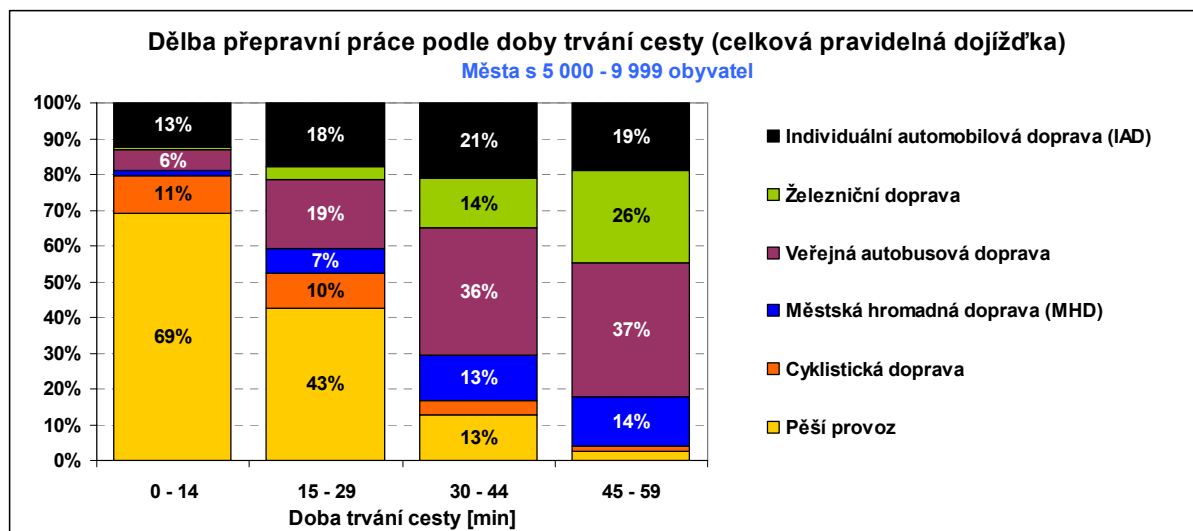
Graf 39

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na době trvání cesty ve městech s 20 000 – 49 999 obyvatel



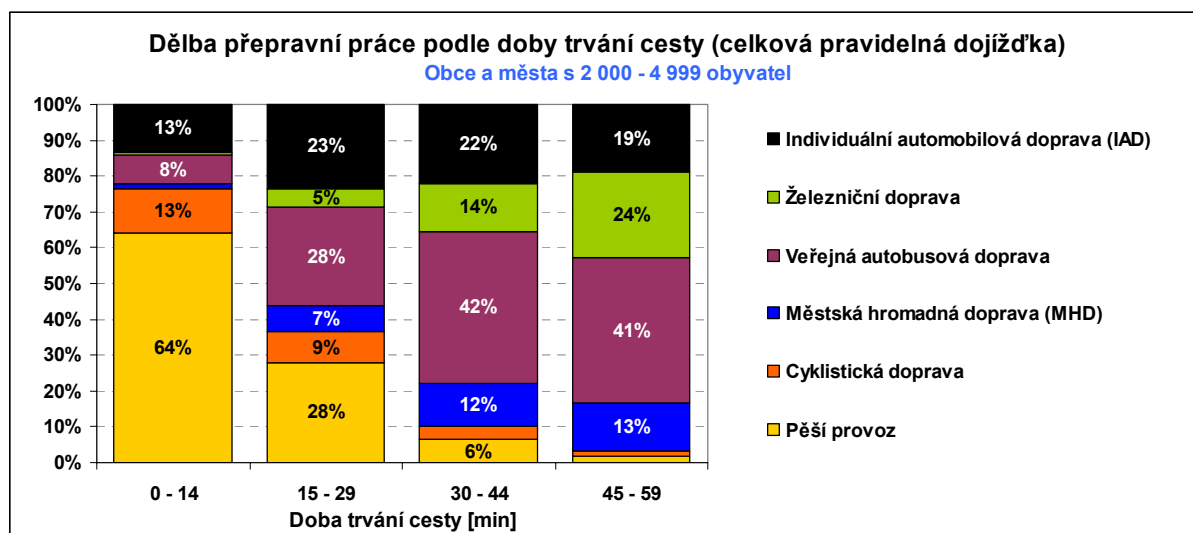
Graf 40

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na době trvání cesty ve městech s 10 000 – 19 999 obyvatel



Graf 41

Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojížd'ky v závislosti na době trvání cesty ve městech s 5 000 – 9 999 obyvatel



Graf 42

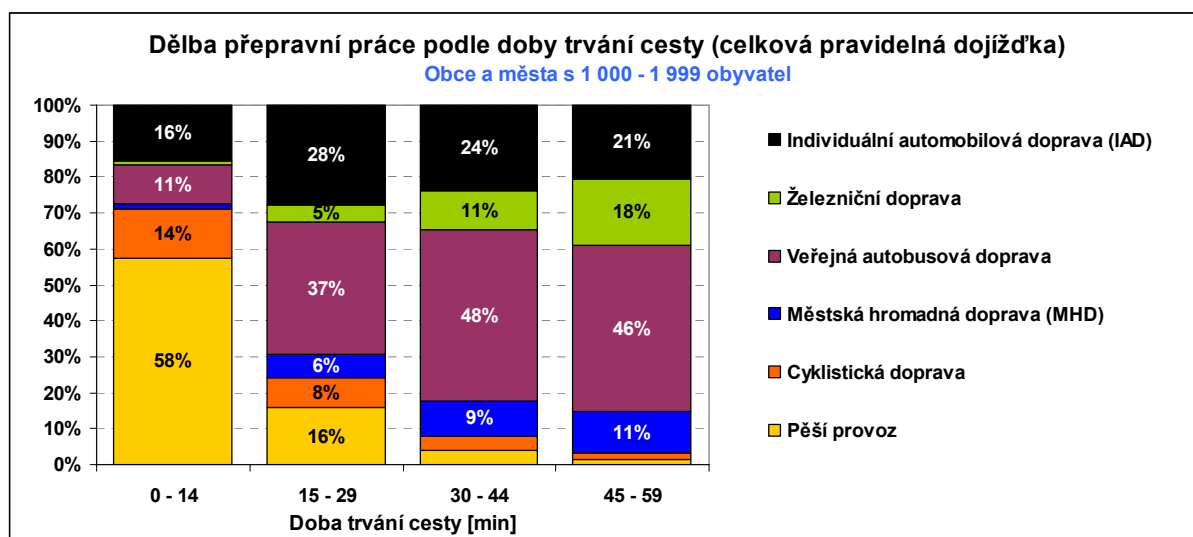
Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojížd'ky v závislosti na době trvání cesty v obcích a městech s 2 000 – 4 999 obyvatel

#### 4.5.2.2 Středně velká města

U středně velkých měst (s počtem obyvatel 20 000 – 100 000 obyvatel – viz graf 38 a graf 39) se již více projevuje role veřejné autobusové dopravy, která se začíná výrazněji projevovat u cest delších než 10 km a postupně přebírá funkci městské hromadné dopravy – u cest delších než 30min u sídel této kategorie má veřejná autobusová doprava podíl 20~30%. Zároveň je zde možné také registrovat mírně vzrůstající podíl (6~9%) cyklistické dopravy u cest s dobou trvání v rozmezí do 45min. U cest delších než 45min se také u středně velkých měst začíná upevňovat postavení železniční dopravy, jejíž podíl zde může dosahovat až k 20%. Podíl individuální automobilové dopravy (IAD) u měst této velikosti prakticky na době trvání těchto cest závisí již zcela minimálně.

### 4.5.2.3 Malá města

V případě malých měst (s 5 000 – 20 000 obyvateli – viz graf 40 a graf 41) pak dochází k dalšímu snížení podílu městské hromadné dopravy, která zůstává částečně významná u cest s trváním přes 30min, ale s podílem pouze kolem 14%. Naopak se u malých měst posiluje role veřejné (meziměstské) autobusové dopravy pro cesty delší než 30min, kde její podíl již přesahuje 30%, a u železniční dopravy, která u této kategorie sídel dosahuje podílu kolem 25% u cest přesahujících dobu trvání 45min. Svě rostoucí postavení v malých městech nachází u cest s trváním do 30min i cyklistická doprava, jejíž podíl u cest této délky zde dosahuje až 10%. V malých městech rovněž pokračuje víceméně konstantní role individuální automobilové dopravy jejíž podíl se i zde pohybuje průměrně kolem 15~20%.

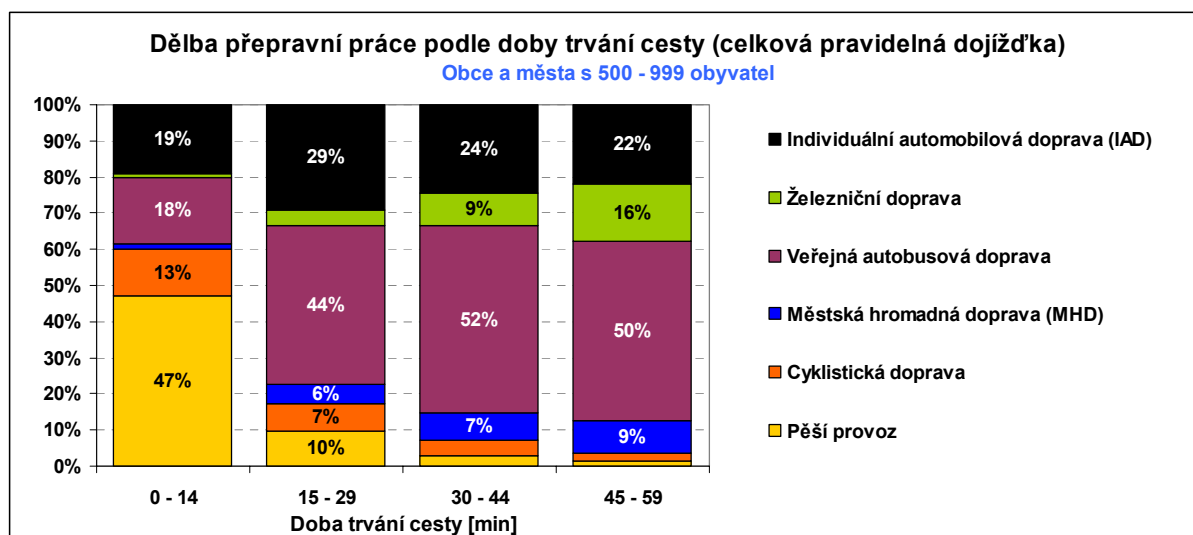


Graf 43

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na době trvání cesty v obcích a městech s 1 000 – 1 999 obyvatel

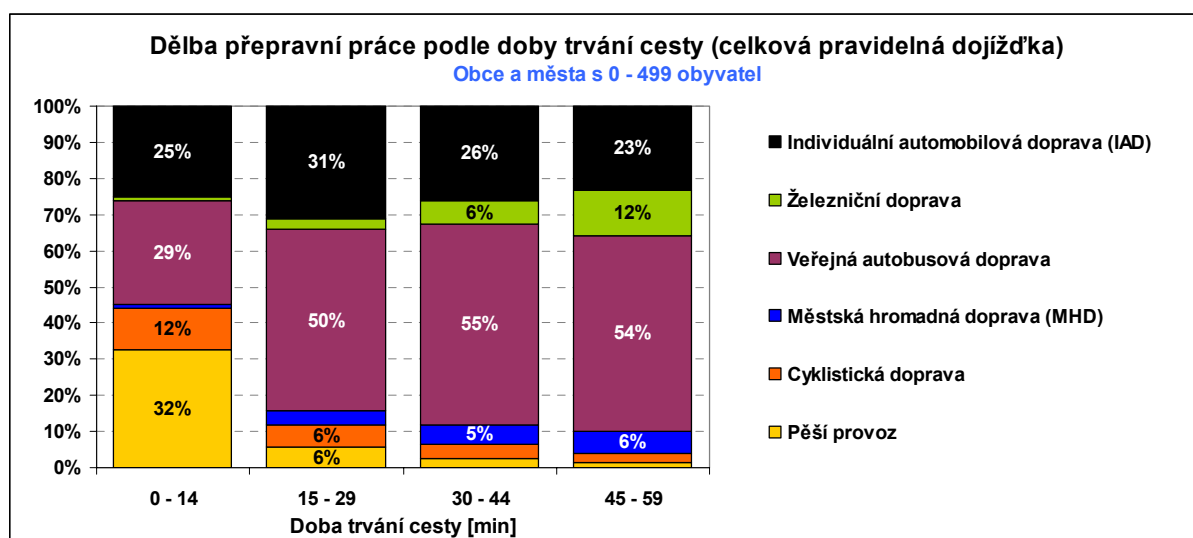
### 4.5.2.4 Nejmenší města a obce

U nejmenších měst a obcí (viz grafy 42 – 45) pokračuje trend posílení role veřejné (meziměstské) autobusové dopravy u pravidelných cest do zaměstnání a do školy do dominantní funkce u těchto cest přesahujících 15min a individuální automobilové dopravy (IAD) jako celku (podrobněji viz kapitola 5.5.1.6). Naopak u nejmenších obcí svoji roli mírně ztrácí pěší provoz a železniční doprava, naopak cyklistická doprava si udržuje své významnější postavení (s podílem kolem 12%) u cest s délkou do 15min.



Graf 44

Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na době trvání cesty v obcích a městech s 500 – 999 obyvatel



Graf 45

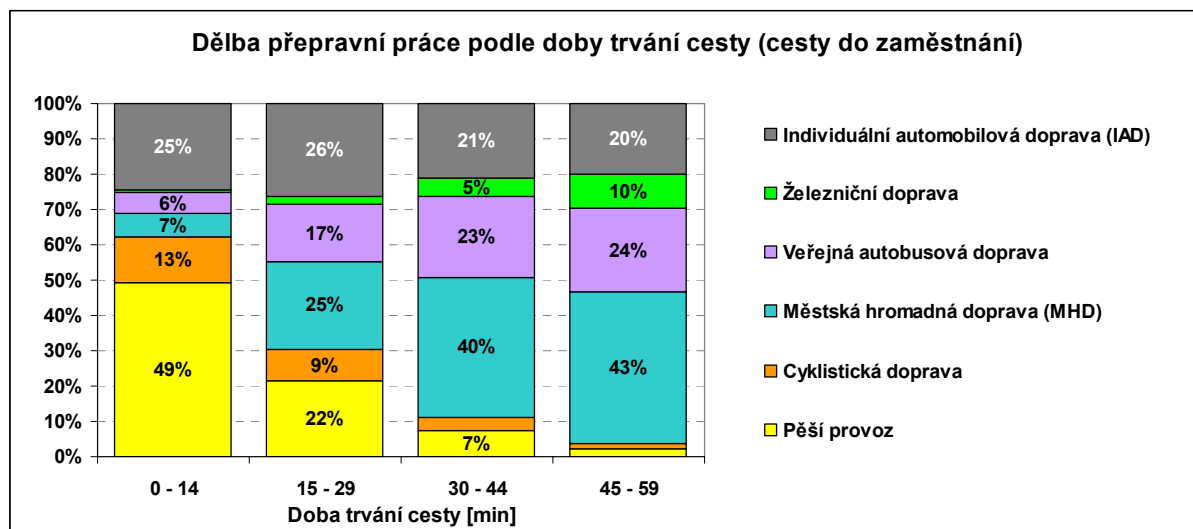
Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky v závislosti na době trvání cesty v obcích a městech do 499 obyvatel

#### 4.5.3 Specifika daného typu pravidelné dojíždky

Rozdíl u vlivu doby trvání cesty na podíl jednotlivých druhů dopravy se výrazně liší podle toho, zda se jedná o pravidelné cesty do zaměstnání (viz graf 46) nebo o cesty do školy (viz graf 47). U cest do školy je výrazně dominantnější zastoupení pěšího provozu u cest do 15min (až 80%) a dále veškeré veřejné hromadné dopravy:

- městská hromadná doprava s podílem mezi 30~40% hraje významnou roli u cest do školy trvajících přes 15min
- veřejná (meziměstská) autobusová doprava konkuruje městské hromadné dopravě rovněž u cest přes 15min

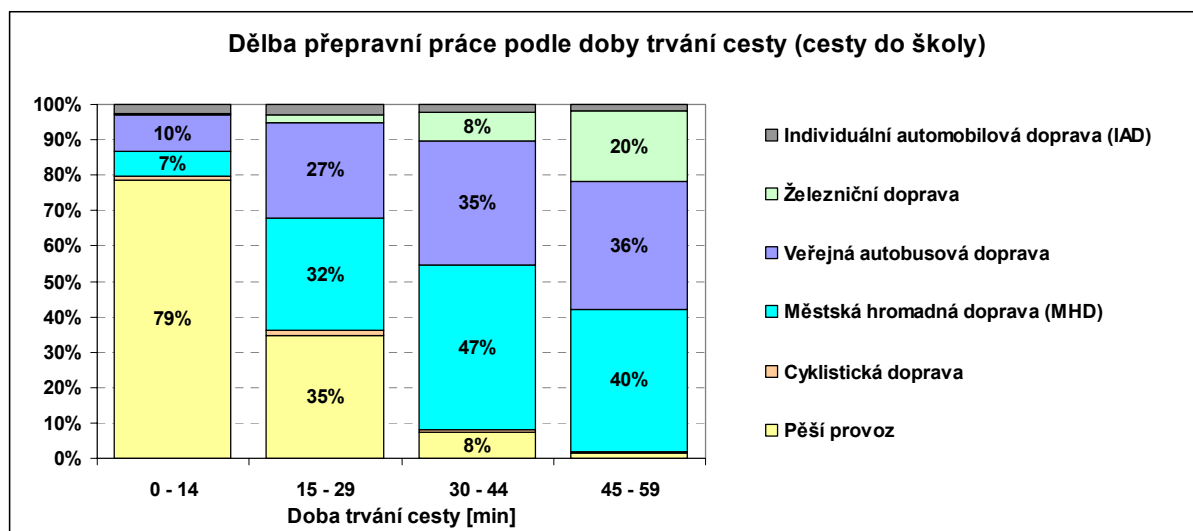
železniční doprava se svým podílem 20% doplňuje předcházející dva druhy dopravy nejvíce u cest do školy delších než 45min



Graf 46

Dělna přepravní práce u cest do zaměstnání v závislosti na době trvání cesty v celé České Republice

Naopak u cest do zaměstnání (viz graf 46) jsou trendy rozdělení přepravní práce v závislosti na době trvání cesty podobné tomu, jak jsou popsány v kapitole 5.5.1, pouze se liší ve vyšším posílení role cyklistické dopravy a individuální automobilové dopravy a naopak nižší funkcí pěšího provozu, městské hromadné dopravy, veřejné (meziměstské) autobusové dopravy a železniční dopravy u těchto cest.



Graf 47

Dělna přepravní práce u cest do školy v závislosti na době trvání cesty v celé České Republice

## 4.6 SEZNAM PŘÍLOH KAPITOLY Č.4

Pro snadnější a rychlejší orientaci v grafech byly ještě připraveny jednoduché pdf. Soubory, ve kterých jsou volně za sebou uloženy jednotlivé grafy.

- **DC2\_priloha01\_Druhydoprav.pdf** – Podíl jednotlivých druhů doprav na celkové dělbě přepravní práce
- **DC2\_priloha02\_PodilCyklo.pdf** – Podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce
- **DC2\_priloha03\_DelkaCesty.pdf** – Dělbá přepravní práce podle délky cesty
- **DC2\_priloha04\_DobaCesty.pdf** – Dělbá přepravní práce podle doby cesty