

5 DOPRAVNÍ PRŮZKUMY

V rámci projektu byly zpracovatelem provedeny a vyhodnoceny průzkumy statické, cyklistické a pěší dopravy. Sociodopravní průzkumy byly zhotoveny společností NMS Market Research, která je členem Sdružení agentur pro výzkum trhu a veřejného mínění SIMAR. Vzhledem k tomu, že během zpracování analytické části projektu došlo k otevření nového propojení mezi silnicemi I/13 a I/62 (tzv. Vilsnická spojka), které má vliv na intenzity dopravy na hlavní komunikační síti, nechal zadavatel provést a vyhodnotit křižovatkové průzkumy na hlavních uzlech komunikační sítě. Zpracovatel projektu dále provedl směrový průzkum automobilové dopravy na stanovištích, která byla na příjezdových komunikacích do města.

5.1 KŘÍŽOVATKOVÝ PRŮZKUM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Na základě doplnění podkladů pro dopravní model a následné vyhodnocení hluku a emisí z dopravy si nechalo město Děčín zpracovat dopravní průzkum na 8 významných křižovatkových uzlech na území města. Jejich umístění zobrazuje mapa na [Obrázek 9](#).

Dopravní průzkumy byly provedeny v době směrových dopravních průzkumů pomocí kamer umístěných na jednotlivých křižovatkách. Průzkumy byly uskutečněny v době od 7 do 19 hodin a následně vyhodnoceny do tabulek podle předem dané skladby vozidel.

Sledované křižovatky:

- Poštovní x Podmokelská (1)
- okružní křižovatka Podmokelská x sjezdy z I/13 (2)
- Podmokelská x Hankova (3)
- Teplická x Pivovarská (4)
- Labské nábřeží x Tyršův most (5)
- Předmostí x Labské nábřeží (6)
- Litoměřická x 2. polské armády (7)
- Pohraniční x 28. října (8)



Obrázek 9 Sledované křižovatky (zdroj: mapy.cz)

Výsledky z křižovatkových dopravních průzkumů byly využity při tvorbě dopravního modelu.

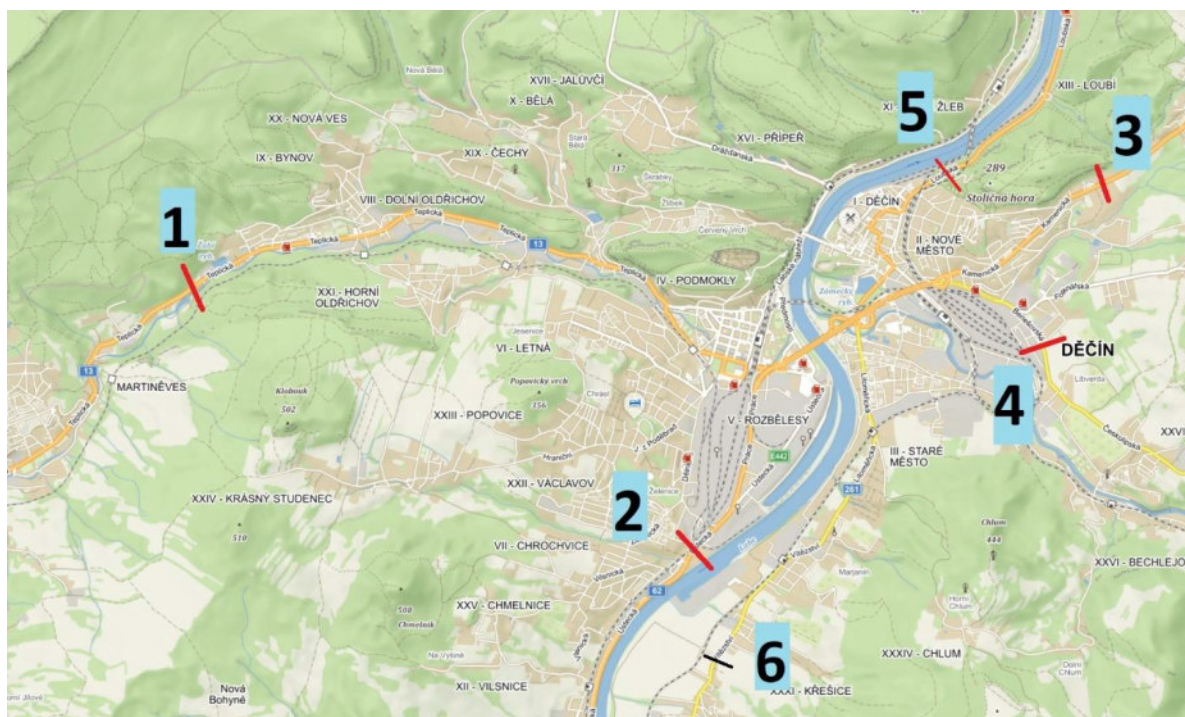
Grafické znázornění dopravních zatížení jednotlivých křižovatek (pentlogramy) jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 1](#).

5.2 SMĚROVÝ PRŮZKUM AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Cílem směrového dopravního průzkumu bylo zjištění podílu zdrojové, cílové a tranzitní dopravy na příjezdových komunikacích do města. Na vstupních profilech do sledované oblasti byly zjištěny intenzity dopravy, směr dopravního proudu a registrační značka s časem průjezdu.

Sledované profily:

- silnice I/13 (příjezd do města od západu, Teplická ul.)
- silnice I/62 (příjezd do města od jihu, Ústecká ul.)
- silnice I/13 (příjezd do města od východu, Kamenická ul.)
- silnice II/262 (Benešovská ul.)
- silnice I/62 (příjezd do města od severu, Loubská ul.)
- silnice II/261 (ul. Vítězství)



Obrázek 10 Sledované profily dopravního průzkumu (zdroj: mapy.cz)

5.2.1 Dopravní průzkum

Dopravní průzkum byl proveden podle zásad pro provádění dopravních průzkumů (dle TP 189 „Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích“) ve středu dne 03. 10. 2018. Časový interval průzkumu byl 07 – 19 hodin. Termín měření byl předem komunikován s objednatelem.

Na sledovaných profilech byla použita videotechnika pro záznam dopravního proudu. Pro každý směr byla použita jedna kamera. Po celou dobu průzkumu byla v každé lokalitě přítomna obsluha, aby mohla kontrolovat správnou funkčnost zařízení a případně hlásit výpadky.

Po celou dobu průzkumu byl také přítomen pracovník, který měl na starosti koordinaci průzkumu. Součástí jeho činnosti byl i průjezd přes všechny lokality dle všech pravidel silničního provozu včetně dodržování stanovených hodnot nejvyšší dovolené rychlosti. Díky tomu bylo možné získat referenční hodnotu dobu jízdy pro následné vyhodnocení tranzitní dopravy.

Záběry z kamer na profilech byly vyhodnoceny pomocí specializovaného programu, který dokáže pomocí analýzy obrazu rozpoznat registrační značku vozidla a čas průjezdu.

V době dopravního průzkumu bylo na jednom vstupním profilu dlouhodobé dopravní omezení v podobě kyvadlového provozu. Tato skutečnost měla určitě vliv na celkovou intenzitu dopravy.

Co se týká vyhodnocení registračních značek pomocí specializovaného programu, zde docházelo k výpadkům čtení především v ranních a podvečerních hodinách v důsledku zhoršených světelných podmínek. Zároveň v případě vzniku kongescí může dojít k vzájemnému zakrytí vozidel ve frontě a nemožnosti registrační značku přečíst. K této situaci však docházelo minimálně.

5.2.2 Výsledky průzkumu

V rámci každého sledovaného profilu došlo k detekci registrační značky vozidla a času průjezdu vozidla pomocí specializovaného softwaru. Zároveň došlo ke zpracování počtu vozidel a rozlišení směru jízdy. Tyto hodnoty byly pro každý profil a směr zpracovány a na základě toho vznikla matice o rozměru 6x6, kdy pro každý vztah byl vyhodnocen podíl tranzitní dopravy. Zjištěné počty tranzitujících vozidel mezi jednotlivými profily zobrazuje [Tabulka 6](#).

Tabulka 6 Matice tranzitní dopravy

		VÝJEZD					
		1	2	3	4	5	6
VJEZD	1	0	62	97	1	19	36
	2	52	0	426	1	37	53
	3	76	278	0	5	2	28
	4	12	37	10	0	5	10
	5	18	30	2	0	0	8
	6	21	36	39	5	22	0

Při zpracování směrových vztahů mezi sledovanými profily byla na základě průzkumu stanovena maximální doba průjezdu pro tranzitní dopravu. Pro všechny sledované relace byly stanovena doba průjezdu na 20 minut. Pokud průjezd vozidla byl větší než tato hodnota, nebylo takové vozidlo zahrnuto do sledované tranzitní dopravy. Není vyloučeno, že některé vozidlo projelo přes město opakovaně. Výsledek byl zpracován od matice vzájemných vztahů všech vjezdů/výjezdů.

Z naměřených hodnot byla dle TP 189 vypočtena hodnota Ročního průměru denních intenzit (RPDI) pro každý směr. Výsledky jsou uvedeny v následující [Tabulka 7](#).

Tabulka 7 Vypočtená hodnota RPDl pro jednotlivé úseky a směry

		1	2	3	4	5	6
Vjezd	Nasčítané	3340	4783	2696	4707	446	1750
	RPDI	3759	5384	3035	5259	738	1956
Výjezd	Nasčítané	4234	5986	4696	3806	853	2486
	RPDI	4766	6737	5285	4252	1411	2779
Σ	Nasčítané	7574	10769	7392	8513	1299	4236
	RPDI	8525	12121	8320	9511	2149	4735
CSD 2016		---	13575	13348	11366	6509	2313

5.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

V rámci průzkumu dopravy v klidu na území města Děčína byly zjištěny kapacity legálních veřejných dostupných parkovacích kapacit. Následně byly provedeny průzkumy během běžného pracovního dne pomocí záznamového zařízení umístěného na vozidle. Zaznamenané údaje byly následně pomocí specializovaného programu vyhodnoceny do grafického výstupu.

Podrobný popis průzkumů včetně výstupů je uveden v kapitole 12 DOPRAVA V KLIDU.

Výsledky dopravního průzkumu (mapové výstupy) jsou součástí PŘÍLOHA Č. 2.

5.4 PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Intenzity cyklistické dopravy byly zjištěny ze záznamu, který byl pořízen v rámci křižovatkových průzkumů. Sledované profily byly sčítány v běžný pracovní den.

Ze sčítače na Labské stezce byly zpracovány měsíční intenzity po směrech. Ze sčítače byly též vyhodnoceny intenzity po jednotlivých dnech a hodinách za sledované období.

Sledované lokality:

- Poštovní × Podmokelská (1)
- Podmokelská × Hankova (2)
- Teplická × Pivovarská (3)
- Labské nábřeží × Tyršův most (4)
- Pohraniční × 28. října (5)

Popis průzkumů včetně výstupů je uveden v kapitole 13 CYKLISTICKÁ DOPRAVA.

Výsledky průzkumů jsou součástí PŘÍLOHA Č. 3.

5.5 PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY

V rámci průzkumu pěší dopravy byly sledovány intenzity pěších v běžný pracovní den na vybraných přechodech pro chodce a pěších trasách. Ze sčítače na Labské stezce byly zpracovány měsíční intenzity. V této lokalitě jsou zaznamenány především turistické cesty.

Sledované lokality:

- Poštovní × Podmokelská (1)
- Podmokelská × Hankova (2)
- Labské nábřeží × Tyršův most (3)
- Pohraniční × 28. října (4)

Popis průzkumů včetně výstupů je uveden v [kapitole 14 PĚŠÍ DOPRAVA](#).

Výsledky průzkumů jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 4](#).

5.6 SOCIODOPRAVNÍ PRŮZKUM V DOMÁCNOSTECH

Průzkum dopravního chování je jedním ze základních podkladů pro tvorbu Plánů udržitelné městské mobility.

Cílem průzkumu dopravního chování bylo zjistit obvyklé dopravní chování obyvatel města Děčína, a to v pracovní i nepracovní den. První část průzkumu byla založena na zjišťování základních charakteristik o domácnostech a jednotlivcích, které mají trvalé bydliště na území města Děčín a v nejbližším okolí. Za domácnosti byly mimo jiné zjišťovány údaje o vlastnictví dopravních prostředků, časových jízdenek a další charakteristiky.

Druhou, zásadnější částí průzkumu, bylo zjištění jejich dopravního chování na základě cestovního deníku. Za jednotlivce v domácnostech od věku 6 let byly primárně zjišťovány všechny uskutečněné cesty v průběhu jednoho pracovního dne a také pravidelné cesty v nepracovní den. U jednotlivců bylo také zjišťováno využívání jednotlivých dopravních prostředků, které jsou v domácnostech k dispozici. Dotazovány přitom byly všechny osoby žijící v domácnosti.

Průzkum byl realizován v souladu s Metodikou aktivně-cestovního průzkumu, vydanou Centrem dopravního výzkumu v roce 2014.

5.6.1 Výběr

Pro potřeby dopravního průzkumu bylo město Děčín rozděleno na místní části a v těchto částech byl podle statistik základních sídelních jednotek zjištěn počet domácností. Podle zjištěných počtů domácností v místních částech byl stanoven tomu odpovídající počet domácností v průzkumu, které reprezentují danou místní část.

Pro dopravní průzkum byly stanoveny kvóty podle typu domácností (pouze 1 dospělý, více dospělých bez dětí do 18 let, domácnost s dítětem/děťmi do 18 let). Struktura podle typu domácností byla navržena na základě údajů ze SLDB 2011 pro město Děčín.

Tímto postupem bylo zajištěno splnění podmínky reprezentativního vzorku domácností i obyvatel pro sociodopravní průzkum.

5.6.2 *Sběr dat*

Dopravní průzkum probíhal v termínu od 13. 9. do 21. 11. 2018. Velikost hrubého datového souboru dosáhla 1038 dokončených dotazníků.

Respondenti byli vybíráni z databáze Českého národního panelu, který garantuje spolehlivost a ověření údajů o respondentech podle mezinárodních standardů ESOMAR a domácích standardů sdružení agentur SIMAR. Tímto způsobem bylo osloveno celkem 282 domácností a dosaženo 144 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 51 %.

Prostřednictvím tazatelů (metoda CAPI) v terénu bylo osloveno 2 914 domácností, narekrutováno celkem 1 020 domácností a dosaženo 296 dokončených dotazníků. Čistá návratnost dosáhla 29 %.

Prostřednictvím průzkumu ve školách, kdy byli osloveni rodiče žáků základních škol, bylo distribuováno 2 x 8 000 papírových pozvánek, dotazník zahájilo 614 respondentů a dosaženo bylo 289 dokončených dotazníků.

Prostřednictvím web stránek Zpravodaje a facebookového profilu začalo dotazník vyplňovat 1 935 domácností a dokončeno bylo 271 dotazníků.

Diverzitou při způsobu rekrutace respondentů do průzkumu bylo zajištěno lepší pokrytí širokého spektra cílové populace domácností.

5.6.3 *Dotazník*

Dotazníky cestovního průzkumu pro domácnosti i cestovní deníky za jednotlivce v domácnosti byly vyplňovány on-line (metoda CAWI). Pro dotazník pro domácnosti byl použit standardizovaný nástroj pro on-line dotazování. Pro cestovní deníky byl naprogramován speciální modul do tohoto dotazovacího prostředí, který pracoval s mapovými podklady Mapy.cz a GPS souřadnicemi. Respondent mohl zadávat start a cíl cesty přímo umístěním bodu do mapy, nebo pomocí využití fulltextového vyhledávání.

Rozhodný den pro vyplnění cestovního deníku byl stanoven na nejbližší pracovní den (pondělí až čtvrtek), který předcházel dni, kdy respondent začal dotazník vyplňovat. Pokud respondent nemohl tento určený rozhodný den vyplnit, mohl si z kalendáře vybrat z povolených dnů náhradní rozhodný den.

Vyplňování dotazníku bylo možné přerušit a k dotazování bylo možné se vrátit, aniž by byla již vyplněná data ztracena.

On-line nástroj sběru dat zajišťoval také okamžitou kontrolu vkládaných dat z hlediska vkládaných intervalů i z hlediska provázanosti jednotlivých odpovědí.

Tento způsob sběru dat zajišťoval vysokou přesnost a spolehlivost zadávaných dat a minimalizoval počet neúplně nebo nesprávně vyplněných dotazníků. Vzor vybraných částí dotazníku lze vidět na [Obrázek 11](#).

13 Zaznamenejte prosím, jednotlivé členy Vaší domácnosti, včetně Vás a doplňte jejich věk, pohlaví a křestní jméno.
Uvádějte pouze ty členy domácnosti, kterým je 6 a více let.
Uvedení jmen Vám pomůže později při vyplňování cestovního deníku a nebude použito při zpracování dat. Pokud jsou v domácnosti dvě osoby se stejným jménem, odlište si jejich jména tak, abyste věděli/a o koho se jedná, když Vám je dotazník bude uvádět.

	Křestní jméno	Věk	Pohlaví	
Vy osobně		45	Muž	☐ Žádný další člen
člen 2	Jana	45	Žena	☐ Žádný další člen
člen 3	Václav	12	Muž	☐ Žádný další člen
člen 4	Ondřej	9	Muž	☒ Žádný další člen

[Pokračovat](#)

4 V jaké lokalitě Děčína bydlíte?
Vybírejte lokalitu na mapě

66 Nyní prosím zaznamenejte všechny cesty provedené Vámi osobně dne **7.11.2018**
Popište prosím všechny cesty dané osoby provedené v rozhodný den.
Čas v dopravních prostředcích uvádějte v minutách.

Odkud: Čas začátku cesty: Vybírejte v mapě:

Kam: Vybírejte v mapě:

Dopravní prostředek: Čas v dopravním prostředku [min]:

☒ Přidat další dopravní prostředek
☐ Odebrat dopravní prostředek

[Přidat další cestu](#) [Odebrat poslední cestu](#)

[Pokračovat](#)

Hledat

Start nebo cíl cesty můžete vybrat tak, že zadáte ulici nebo zastávku do vyhledávání. Vyhledaný bod se Vám ukáže v mapě. Kliknutím do mapy můžete bod v mapě přesunout na požadované místo.

[OK](#)

Obrázek 11 Vybrané části dotazníku sociodopravního průzkumu

5.6.4 *Populace a vzorek*

Sebraný vzorek měl po vyčištění velikost 1000 respondentů (= domácností). Z původního hrubého vzorku 1038 dokončených dotazníků bylo v procesu čištění vyřazeno 38 dotazníků.

Čistý vzorek, který vstoupil do analýzy, obsahuje tedy 1000 domácností s 2565 osobami. Tyto osoby vykonaly v rozhodný pracovní den (pondělí – čtvrtek) celkem 5051 cest. Dále bylo u domácností zaznamenáno 435 pravidelných víkendových cest; celkem tedy datový soubor obsahuje údaje o 5486 cestách.

Odchyly ve struktuře vzorku, které nemohly být vyřešeny v průběhu sběru dat z důvodu obtížné dosažitelnosti specifických skupin, byly vyřešeny standardním vážením dat. Tímto postupem bylo zabezpečeno, že výsledky reprezentují cílovou skupinu a vliv jednotlivých cílových skupin na celkové výsledky odpovídají jejich reálnému zastoupení v populaci. Doporučená maximální váha ve výši 3,0 uplatňovaná při průzkumech nebyla překročena.

Strukturu vzorku a váhy domácností dle počtu členů v domácnosti obsahuje [Tabulka 8](#).

Tabulka 8 Struktura vzorku domácností v sociodopravním průzkumu

Počet členů domácnosti	Podíl v cílové populaci	Podíl ve vzorku	Váha
1 člen	28 %	16 %	1,70
2 členové	29 %	28 %	1,04
3 členové	19 %	28 %	0,65
4 členové	19 %	20 %	0,95
5 členů	4 %	5 %	0,98
6 a více členů	1 %	3 %	0,37

Data za jednotlivé osoby byly váženy na věk a vzdělání tak, aby výsledný vzorek osob byl reprezentativní co do pohlaví, věku a vzdělání na základě struktury obyvatelstva z roku 2017.

Strukturu vzorku a váhy osob dle věku a vzdělání zobrazuje [Tabulka 9](#).

Tabulka 9 Struktura vzorku osob v sociodopravním průzkumu

Věk	Vzdělání	Podíl v cílové populaci	Podíl ve vzorku	Váha
6-17 let	vše	13 %	26 %	0,51
18-29 let	základní, vyučen	5 %	7 %	0,75
	středoškolské	7 %	6 %	1,19
	vysokoškolské	3 %	3 %	0,96
30-39 let	základní, vyučen	7 %	5 %	1,52
	středoškolské	6 %	8 %	0,82
	vysokoškolské	3 %	4 %	0,67
40-49 let	základní, vyučen	8 %	8 %	1,09
	středoškolské	6 %	11 %	0,56
	vysokoškolské	3 %	5 %	0,56
50-59 let	základní, vyučen	8 %	3 %	2,93
	středoškolské	4 %	4 %	1,09
	vysokoškolské	2 %	2 %	0,81
60 let a více	vše	24 %	10 %	2,53

5.6.5 Kontrola kvality

Proškolení a kontrola práce tazatelů

Všichni tazatelé zapojení do projektu absolvovali standardní školení pro práci tazatele podle specifikace Sdružení výzkumných agentur SIMAR.

Ve školení je zahrnuto:

- informace o školicí agentuře a jejím působení
- smysl cíle výzkumu trhu / veřejného mínění
- význam přesného dodržení technických postupů, etických zásad výzkumu trhu a veřejného mínění a práce s daty
- etické zásady dotazování specifických skupin (děti, nemocní apod.)
- záruky důvěryhodnosti, anonymity dotazování a ochrany osobních údajů dotázaných
- vysvětlení typu šetření, s nímž se tazatel ve své činnosti může setkat
- způsoby výběru respondentů (kvótní a náhodné výběry)
- techniky dotazování
- využití děkovacích dopisů / děkovacích karet a tazatelských průkazů
- využívání tazatelských příruček
- způsob hodnocení práce tazatelů

- informace o způsobu odměňování
- způsoby kontroly práce tazatelů
- testovací dotazování s dotazníkem

Všichni tazatelé, kteří na projektu pracovali, prošli distančním školením s využitím platformy Adobe Connect, která je uzpůsobena pro vedení videohovorů pro více účastníků.

Obsahem školení bylo:

- představení projektu a jeho smyslu
- technika rekrutace respondentů
- způsob a technika motivace respondentů
- technický postup vyplnění adres v cestovním deníku
- technika dotazování – způsob kladení otázek a zaznamenávání odpovědí
- výběr respondentů
- testovací dotazování s dotazníkem pro tento projekt

Kontrola kvality Českého národního panelu

Český národní panel se při rekrutaci respondentů, jejich ověřování a při dotazování řídí pravidly ESOMAR a SIMAR.

Mezi tato pravidla patří:

- Ověřování identity respondentů
 - na vstupu při rekrutaci (ověření identity respondenta – datum narození, vzdělání, PSČ, jméno)
 - 1x ročně aktualizace zadaných údajů o respondentovi (pravidelná aktualizace údajů respondenta, která probíhá u všech panelistů kromě těch, kteří jsou registrováni méně než 1 rok)
 - průběžně při správě panelu (např. při zasílání odměn)
- Členské agentury SIMAR jsou povinny zajistit, aby periodičita účasti panelisty na výzkumech byla:
 - nejvýše 1x, ve výjimečných případech 2x týdně, celkově však maximálně 36x ročně s výjimkou nízkopenetračních skupin (tzn. skupin s penetrací v populaci do 10%)
 - u trackingových studií je periodičita účastníka panelisty na konkrétním výzkumu/studii maximálně 1x za 6 měsíců.

Kontrola v průběhu sběru dat

Identita respondentů rekrutovaných prostřednictvím tazatelů byla ověřena telefonicky. Ověřování prošlo 51 % respondentů z čistého datového souboru. Identita byla ověřena prostřednictvím dotazu na jméno a datum narození, PSČ a vzdělání.

Identita respondentů z Českého národního panelu je ověřena ve 100 % případů.

Identita respondentů z rekrutace na školách byla v 74 % ověřena prostřednictvím jména a čísla bankovního účtu, na který byla zaslána odměna za vyplnění dotazníku.

Kontrola vkládání dat probíhala automaticky v on-line sběrném prostředí díky nastaveným intervalům povolených hodnot, automatickým filtrům a kontrole úplnosti zadaných dat na každé otázce. Kontrola vkládaných dat proběhla na 100 % hrubého datového souboru.

Hrubý datový soubor byl kontrolován a čištěn v parametrech, které nemohly být řešeny v rámci on-line aplikace pro sběr dat. Při kontrole a čištění byla uplatněna tato kritéria:

- kvalita vyplnění otevřených otázek (vyloučení byli respondenti, kteří vyplňovali do otevřených otázek nesmyslné odpovědi)
- konzistence odpovědí (vyloučení byli respondenti s nekonzistentními odpověďmi zejm. ve složení domácnosti a v oblastech, kde respondent cestoval)
- kontrola věku a vzdělání

Výsledkem kontroly a čištění je čistý datový soubor o celkovém počtu 1 000 domácností, který byl použit pro analýzu a přípravu modelu.

5.6.6 Závěr

Závěrečná zpráva sociodopravních průzkumů obsahující nejdůležitější zjištění ze sociografické části průzkumu je součástí [PŘÍLOHA Č. 5](#).

Tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé osoby ze sociografické části průzkumu jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 6](#).

Tříděné tabulky odpovědí za jednotlivé domácnosti ze sociografické části průzkumu jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 7](#).

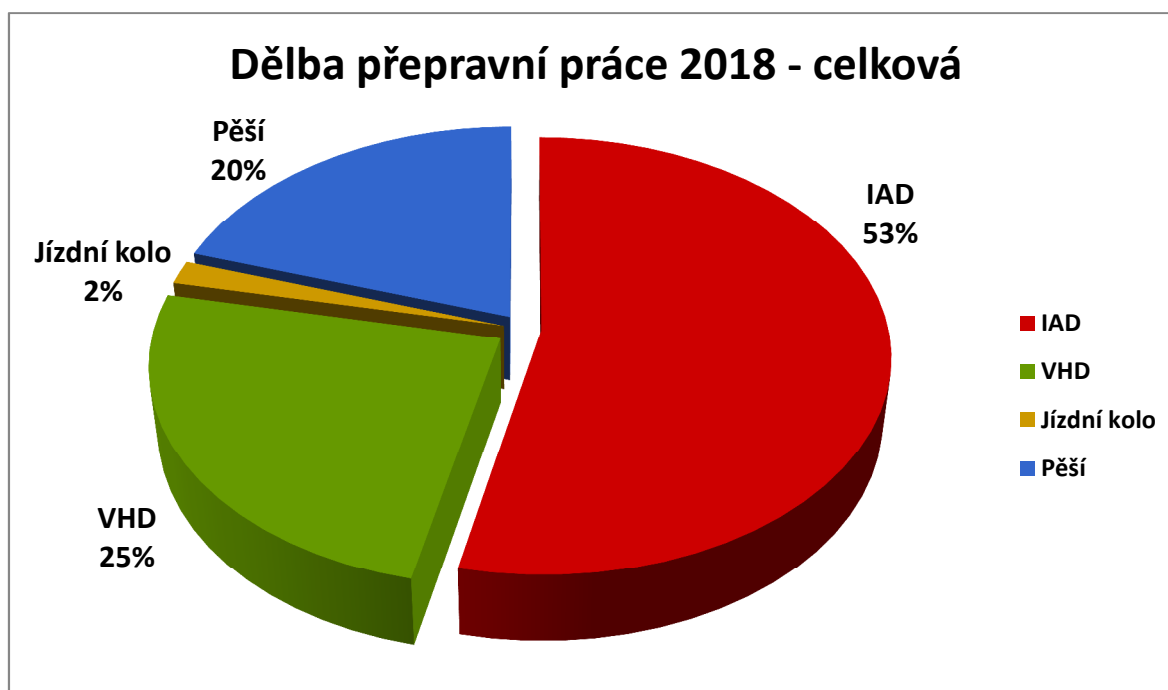
Matice výsledků z dopravní části průzkumu, resp. výsledky z cestovního deníku, jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 8](#).

Odpovědi respondentů na otázku „Máte nějaké náměty k dopravě v Děčíně?“ jsou součástí [PŘÍLOHA Č. 9](#).

5.7 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ OBYVATEL

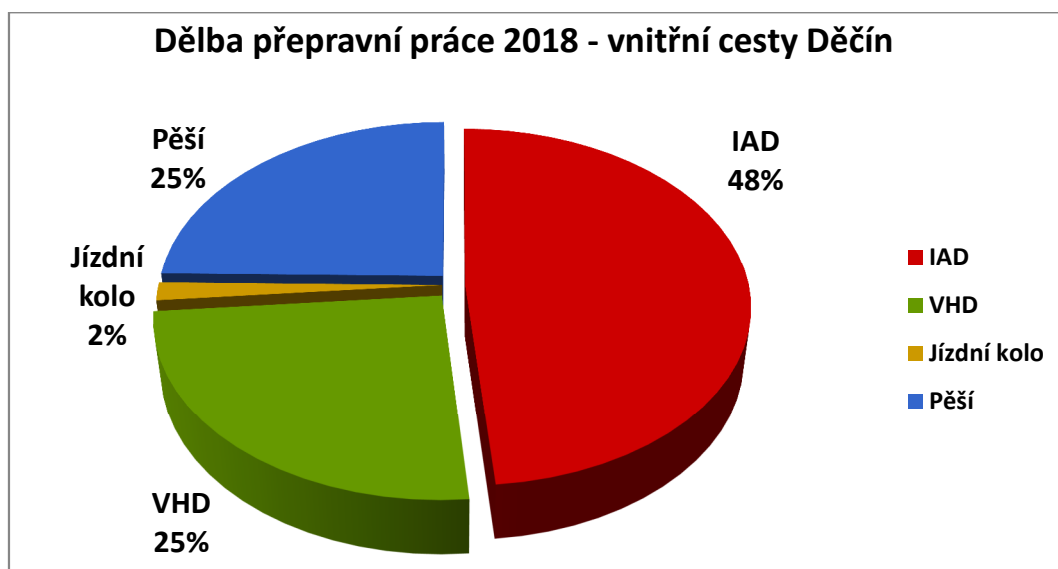
Ze sociodopravního průzkumu, popsaného v předchozí kapitole 5.6, konkrétně z části cestovního deníku, je možné vyvodit základní charakteristiky pro popis dopravního chování obyvatel města Děčín. Poměr využívání různých dopravních módů při každodenních cestách obyvatel je prezentován dělbou přepravní práce. Ta udává, jakými dopravními prostředky se obyvatelé při svých obvyklých cestách po městě pohybují.

Obrázek 12 zobrazuje graf dělby přepravní práce (tzv. modal split) pro všechny zaznamenané cesty od všech respondentů. Jedná se celkem o 5 449 zaznamenaných cest. Z něho lze vyčíst, že respondenti v nadpoloviční většině svých každodenních cest využívají osobního automobilu (53%). Dopravu pomocí veřejné hromadné dopravy volí respondenti pouze ve čtvrtině případů (25%), pěší doprava je zastoupena pouze ve 20 % a cyklistická pouze ve 2 %. Velmi nízké využití cyklistické dopravy při každodenních cestách obyvatel Děčína je nejspíše ovlivněno primárně absencí cyklistických stezek a cyklotras vhodných pro každodenní dojíždění, velkým bezpečnostním rizikem cyklodopravy po stávajících komunikacích a také náročným terénem Děčína.



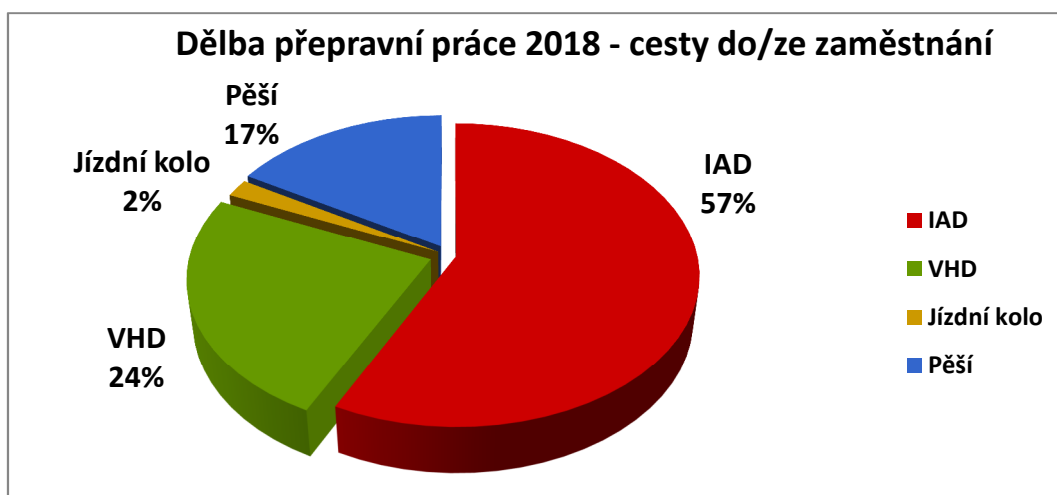
Obrázek 12 Dělbá přepravní práce v Děčíně v roce 2018 - celková

Obrázek 13 poté představuje graf dělby přepravní práce, ale již pouze pro vnitřní cesty po městě Děčín. Tj. bylo počítáno pouze s těmi cestami, které mají svůj zdroj i cíl na území města. Jednalo se celkem o 3 958 cest. Pro cesty po Děčíně je u většiny cest využíváno rovněž automobilu (48%), vyšší podíl oproti předchozímu grafu však zaobírá pěší doprava (25%). Veřejná doprava je zastoupena taktéž 25 % a cyklistická 2 %.



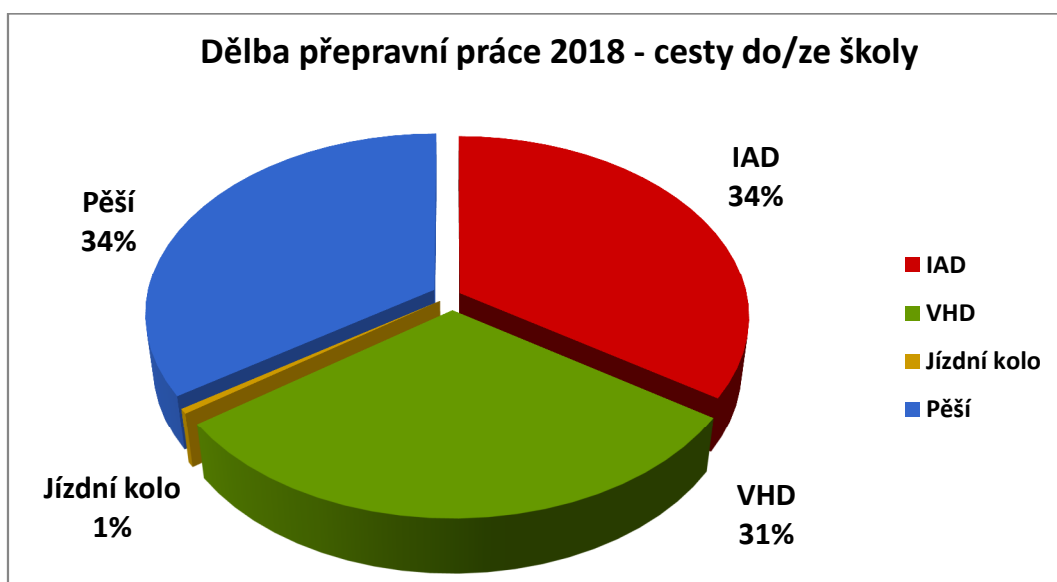
Obrázek 13 Dělba přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – vnitřní cesty po Děčíně

Obrázek 14 představuje dělbu přepravní práce s výběrem pouze cest konaných do nebo ze zaměstnání. Celkem se jednalo o 1 922 cest. Nadpoloviční většina všech cest do nebo ze zaměstnání byla vykonána pomocí osobního automobilu (57 %), druhou nejčastější volbou byl prostředek veřejné dopravy (24 %), následovaný pěším přemístěním (17 %) a jízdou na kole (2 %). Zjištěné poměry pro cesty do práce a z práce jsou z pohledu dopravního chování zcela nevyhovující a ve výhledových obdobích neudržitelné. V návrhové části projektu je potřeba najít směr a způsoby, jak motivovat obyvatele města ke změně dopravního chování a ke změně volby dopravního prostředku pro své každodenní cesty.



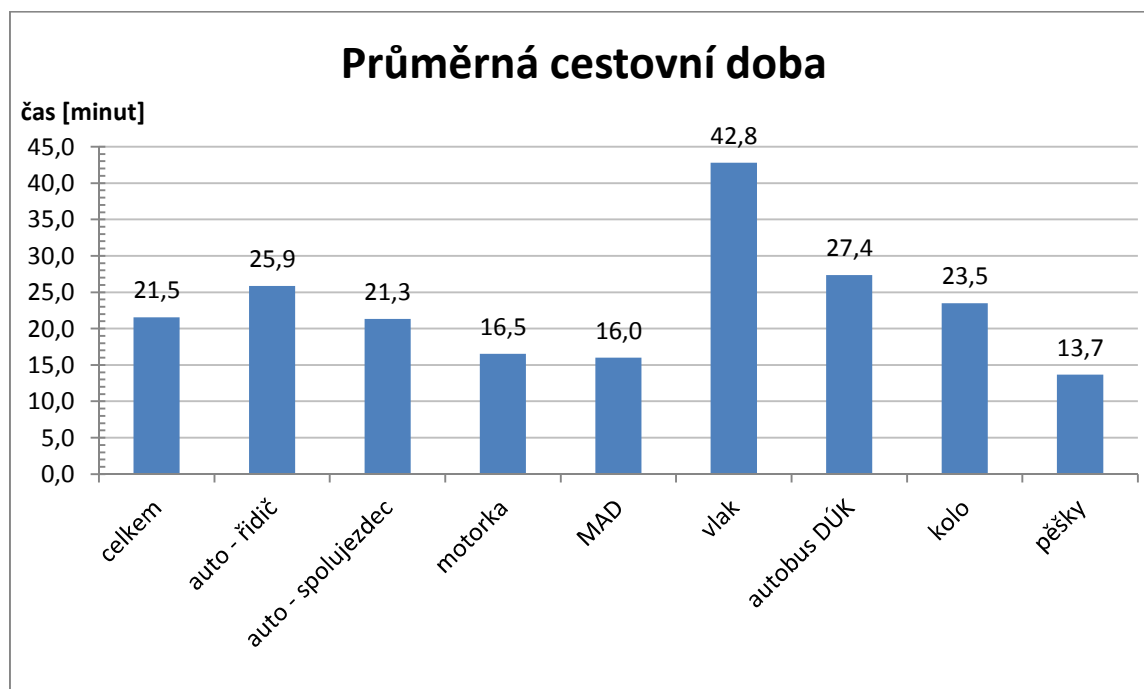
Obrázek 14 Dělbá přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – pouze cesty do/ze zaměstnání

Obrázek 15 představuje poslední dělbou přepravní práce, která se soustředí pouze na cesty do nebo ze školy. Jednalo se celkem o 1 354 uskutečněných cest. U cest do nebo ze školy už lze pozorovat velmi vyvážené poměry způsobů přemístění. Nejvíce jsou zastoupeny cesty vykonané pomocí osobního automobilu a pomocí pěšího přemístění (obě shodně 34 %), následované cestami vykonanými veřejnou hromadnou dopravou (31 %). Ve velmi zanedbatelném počtu cest se objevila cesta vykonaná na jízdním kole (objevilo se pouze jich pouze 6), což představuje necelé půl procento všech cest. I zde lze velmi nízké využití jízdního kola pro cesty do školy přičíst primárně absenci cyklistických stezek a cyklotras, ale také hlavně absencí bezpečného uložení jízdního kola v areálu školy po dobu výuky.



Obrázek 15 Dělbá přepravní práce v Děčíně v roce 2018 – pouze cesty do/ze školy

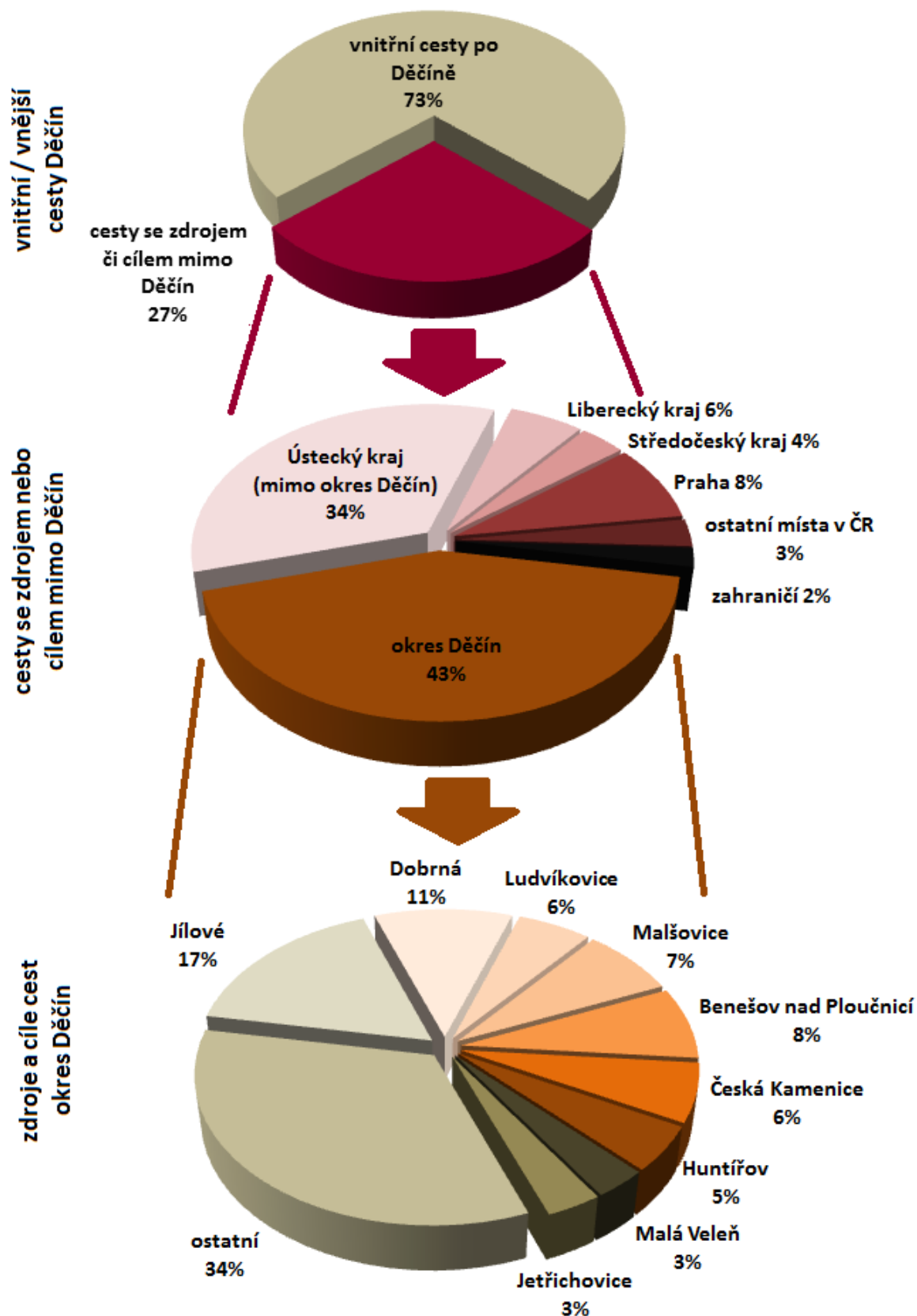
Obrázek 16 zobrazuje statistiku průměrné cestovní doby jedné jízdy při použití jednotlivých druhů dopravních prostředků. Průměrně nejrychlejší cesty absolvovali respondenti pěšky následovanou MAD. Nejvíce času v průměrné cestě strávili respondenti ve vlaku a v regionálním autobuse DÚK.



Obrázek 16 Průměrná cestovní doba jednotlivými druhy dopravních prostředků

Z pohledu zdrojů a cílů převažovaly u respondentů vnitřní cesty pouze po území Děčína, avšak kolem čtvrtiny uskutečněných cest mělo rozsah mimo město Děčín. Cest se zdrojem, nebo naopak s cílem mimo město Děčín bylo zaznamenáno celkem 1 491. Rozdělení míst, odkud nebo kam respondenti cestovali, zobrazuje **Obrázek 17**. Horní výšečový graf ukazuje poměrové rozdělení vnitřních cest po Děčíně a cest se zdrojem nebo cílem mimo území Děčína. Prostřední graf zobrazuje detailnější rozbor právě těch cest, které měly zdroj nebo cíl mimo Děčín. V posledním výšečovém grafu jsou poté detailněji rozebrány lokality se zdrojem nebo cílem cesty v okrese Děčín.

Rozdělení cest dle lokality zdroje a cíle



Obrázek 17 Rozdělení cest respondentů dle lokality zdroje a cíle