



Analýza dopravního chování zaměstnanců Magistrátu hlavního města Prahy

Únor 2016

Nadace Partnerství pomáhá lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné znalosti i služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje šetrnou dopravu a turistiku, výsadbu stromů, ochranu přírody, využívání obnovitelných zdrojů energie a kvalitní veřejná prostranství. Během více než 20 let své existence podpořila prostřednictvím nadačních příspěvků ve výši přes 273 miliónů korun 2 858 projektů. Společně se čtyřmi sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership Association.

Nevyřešíme problém za vás, vyřešíte ho s námi!

WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ

Obecně prospěšná společnost Partnerství byla založena Nadací Partnerství v roce 2001 za účelem poskytování služeb pro trvale udržitelný rozvoj komunit, obcí a jejich partnerů z neziskového a podnikatelského sektoru. Nabízí zajištění služeb při přípravě a vedení projektů zaměřených především na oblast životního prostředí a trvale udržitelného života.

Podporujeme, plánujeme a tvoříme v partnerství s vámi.

WWW.PARTNERSTVI-OPS.CZ

Zpracovala: Partnerství, o.p.s. založená Nadací Partnerství

Údolní 33, 602 00 Brno

IČ: 26268817

DIČ: CZ26268817

Telefon: +420 515 903 111

E-mail: partnerstvi.ops@nap.cz

Zpracovatelský tým:

Ing. Petr Šmíd

Mgr. Adéla Nováková

Obsah

1	Základní informace	5
1.1	Úvod	5
1.2	Cíl projektu	5
1.3	Metoda výzkumu	5
1.3.1	On-line dotazník	5
1.3.2	Dotazníkové šetření v terénu	5
1.3.3	Struktura respondentů	6
1.4	Upřesnění pojmů	6
2	Hlavní zjištění	8
2.1	Převažující způsob dopravy do/ze zaměstnání	8
2.2	Cestovní doba	9
2.3	Spolehlivost dopravy, parking	9
2.4	Ochota k častějšímu využívání udržitelných způsobů dopravy	10
3	Podrobná analýza - zaměstnanci	12
3.1	Modal split podle zdrojových oblastí	12
3.1.1	Škodův palác + Charvátova	13
3.1.2	Nová radnice	14
3.1.3	Business Centrum Vyšehrad	15
3.2	Způsob dopravy v závislosti na ročním období	15
3.3	Modal split na základě cestovních dob	16
3.3.1	Škodův palác + Charvátova	16
3.3.2	Nová radnice	17
3.3.3	Business Centrum Vyšehrad	17
3.3.4	DSA Bohdalec	18
3.3.5	AHMP Chodovec	18
3.3.6	IPR Emauzy	18
3.4	Parking zaměstnanců	19
3.4.1	Škodův palác + Charvátova	19
3.4.2	Nová radnice	19
3.4.3	Business Centrum Vyšehrad	20
3.4.4	DSA Bohdalec	21
3.4.5	AHMP Chodovec	21
3.4.6	IPR Emauzy	22
3.5	Nepravidelnosti v dopravě	23
3.5.1	Škodův palác + Charvátova	23
3.5.2	Nová radnice	25
3.5.3	Business Centrum Vyšehrad a IPR Emauzy	25
3.6	Hodnocení současného stavu ze strany respondentů	26
3.6.1	Veřejná doprava	26
3.6.2	Parking	27
3.6.3	Pěší doprava	28
3.6.4	Silniční doprava	28
3.6.5	Cyklistická doprava	28
3.7	Preference v dopravním chování respondentů	28
3.7.1	Hlavní kritéria ovlivňující výběr způsobu dopravy	29
3.7.2	Motivace ke změně dopravního chování – veřejná doprava	29
3.7.3	Motivace ke změně dopravního chování – spolujízda (carpooling)	30
3.7.4	Motivace ke změně dopravního chování – jízdní kolo	31

4	Podrobná analýza – návštěvníci.....	32
4.1	Převažující způsob dopravy návštěvníků	32
4.2	Parking návštěvníků	33
4.3	Veřejná doprava	34
5	Shrnutí	36
5.1	Pracoviště MHMP Jungmannova – Škodův palác.....	36
5.2	Pracoviště MHMP Mariánské náměstí – Nová radnice	36
5.3	Pracoviště MHMP Vyšehrad	37

1 Základní informace

1.1 Úvod

V souvislosti se zvyšováním životní úrovně, hospodářským rozvojem i výraznými změnami životního stylu jsme od 90. let 20. století svědky citelného nárůstu individuální automobilové dopravy v českých městech. Důsledkem tohoto trendu je ovšem postupné zahlcování veřejného prostoru automobily (ať už jedoucími nebo parkujícími), což vede k zhoršování životních podmínek velké části obyvatel i návštěvníků města. Reakcí na tento stav jsou silící snahy o nové pojetí plánování dopravy ve městě, kladoucí důraz na rozvoj udržitelné městské mobility, která mnohem více spoléhá na MHD, cyklistickou nebo pěší dopravu. Významnou pomoc představuje tzv. management mobility – tedy stručně řečeno řízení poptávky po dopravě pomocí převážně „měkkých“ – tedy neinvestičních opatření, založených na motivaci, organizaci, koordinaci a propagaci. Management mobility může být realizován jak na celoměstské nebo regionální úrovni, tak i na úrovni významných podniků, institucí nebo škol. Jeho základním nástrojem je plán mobility, tedy strategický dokument zahrnující identifikaci stávajících dopravních problémů, definování cílů a akční plán s výčtem konkrétních opatření vedoucích k dosažení stanovených cílů.

Zásadní vliv na dopravní situaci ve městech má každodenní dojíždění zaměstnanců velkých podniků nebo institucí. Magistrát hlavního města Prahy jakožto jeden z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v centru Prahy učinil prostřednictvím Odboru rozvoje a financování dopravy první krok k nastartování procesu managementu mobility a nechal provést průzkum dopravního chování svých zaměstnanců. Průzkum provedla Obecně prospěšná společnost Partnerství, která se dlouhodobě zabývá odbornými tématy zklidňování dopravy a mobility managementu, propagaci šetrné dopravy a dopravní bezpečnosti.

1.2 Cíl projektu

Cílem průzkumu dopravního chování bylo podat ucelené informace o současné situaci mobility zaměstnanců a návštěvníků Magistrátu hlavního města Prahy. Získané údaje budou sloužit jako jeden z podkladů při rozhodování o přijetí určitých opatření na zkvalitnění zaměstnanecké mobility. Po realizaci konkrétních opatření je vhodné provést ověřovací průzkum. Porovnáním nově získaných dat s výchozími daty z ledna 2016 lze ověřit úspěšnost přijatých opatření.

1.3 Metoda výzkumu

1.3.1 On-line dotazník

V období od 18. do 29. ledna 2016 byl zpřístupněn on-line dotazník, obsahující celkem 59 otázek zaměřených na způsob dopravy do zaměstnání, délku dojíždění, parkování apod. Byly získány odpovědi od 1307 respondentů z 13 pracovišť MHMP.

Pracoviště	Počet respondentů	Pracoviště	Počet respondentů
Škodův palác	679	DSA Vysočany	11
Nová radnice	292	Člám - Gallasův palác	6
DSA Vyšehrad	141	DSA Jarov	4
DSA Bohdalec	59	DSA Stodůlky	4
Archiv hl. m. Prahy Chodovec	42	Starom. radnice a rezidence primátora	3
IPR Emauzy	40	různá pracoviště	4
Rytířská	22	celkem	1307

1.3.2 Dotazníkové šetření v terénu

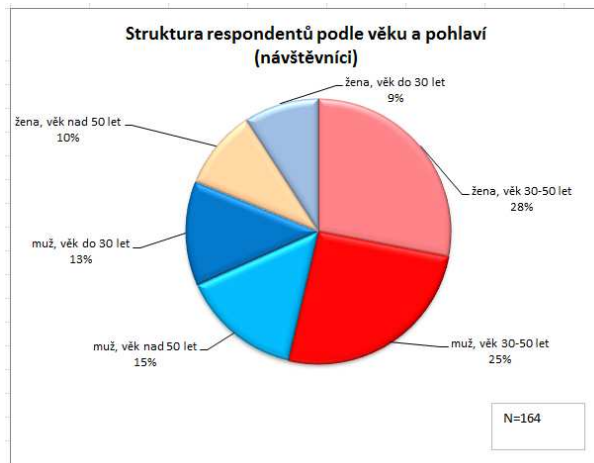
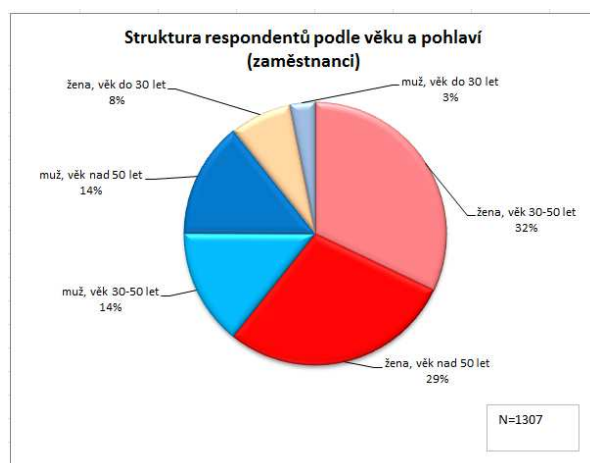
Šetření proběhlo na třech nejnavštěvovanějších pracovištích: v budově MHMP v Jungmannově ulici, na Mariánském náměstí a v Business Centru Vyšehrad. Šetření bylo zaměřeno na návštěvníky MHMP a proběhlo ve dnech 13., 20. a 27. ledna 2016. Byla použita metoda přímého dotazování; pro toto šetření byl použit

zjednodušený dotazník obsahující 14 otázek. Byly získány odpovědi od 164 respondentů. Průměrná délka dotazování činila 4 minuty.

Pracoviště	Počet respondentů
Škodův palác	88
Nová radnice	20
DSA Vyšehrad	56

1.3.3 Struktura respondentů

Základní profil respondenta	Zaměstnanci MHMP	Návštěvníci MHMP
žena, věk 30-50 let	419	46
žena, věk nad 50 let	375	16
muž, věk 30-50 let	187	42
muž, věk nad 50 let	186	24
žena, věk do 30 let	99	15
muž, věk do 30 let	41	21
Součet	1307	164



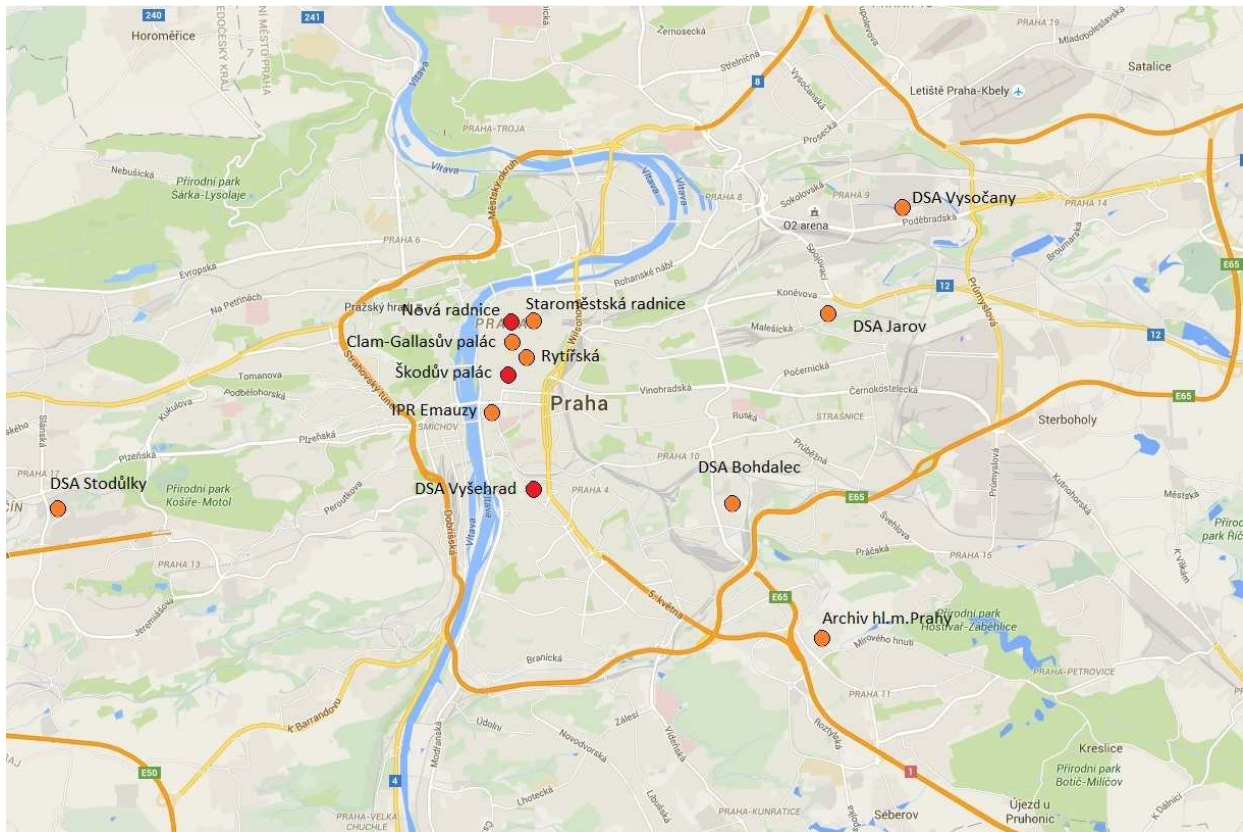
Obr. 1: Struktura respondentů

1.4 Upřesnění pojmů

Pokud není uvedeno jinak, je pro účely této analýzy některým pojmům přiřazen specifický význam.

- **Druh dopravy:** využití určitého dopravního prostředku k přemístění po trase nebo části trasy mezi výchozím a cílovým bodem (obvykle mezi bydlištěm respondenta a pracovištěm MHMP). Relevantními druhy dopravy (resp. dopravními prostředky) pro potřeby této analýzy jsou: auto (řidič), auto (spolujezdec), motocykl nebo moped, jízdní kolo (popř. koloběžka), veřejná doprava (MHD, vlak nebo regionální bus) a chůze (popř. běh nebo in-line brusle)
- **Způsob dopravy:** výčet všech druhů dopravy využitých respondentem na jeho cestě do a ze zaměstnání.
- **Sezónnost:** rok je rozdělen na dvě období: **letní** (duben – září) a **zimní** (říjen – březen)
- **Zdrojová oblast:** určité území (např. obvod ORP, městská část apod.), na němž začíná respondentova cesta do zaměstnání.
- **Dělbá přepravní práce (modal split):** poměr využívání jednotlivých způsobů dopravy respondenty dojíždějícími z určité zdrojové oblasti na pracoviště MHMP.

- **Dopravní kongesce:** dopravní zácpa, kolony.



Obr.2: Pracoviště MHMP zapojená do průzkumu

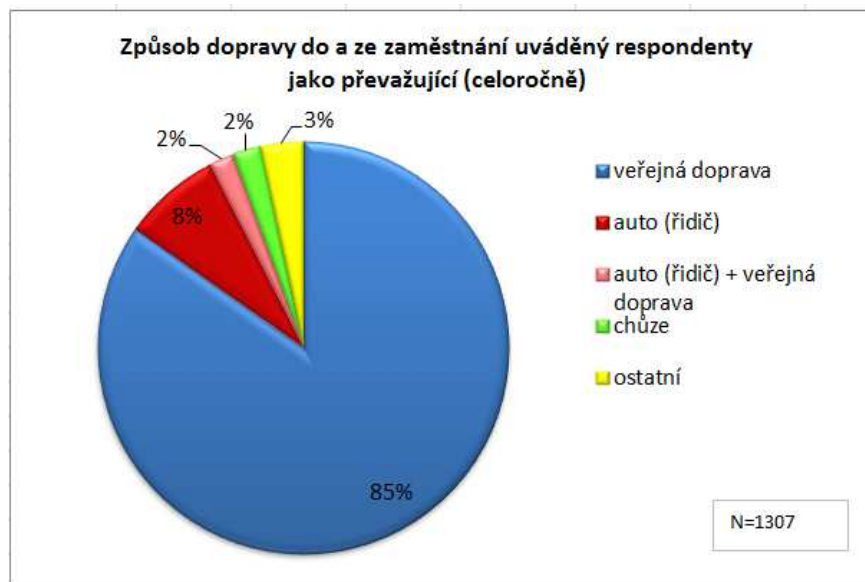
2 Hlavní zjištění

2.1 Převažující způsob dopravy do/ze zaměstnání

Otázka: Jaký způsob dopravy podle svého odhadu využíváte celoročně pro své cesty do/ze zaměstnání nejčastěji? Uveďte jeden druh dopravy nebo jednu kombinaci více druhů dopravy v případě, že žádný z nich není jednoznačně převažující.

Výrazná většina respondentů (85%) uvedla **veřejnou dopravu** jako svůj nejobvyklejší způsob dopravy do a ze zaměstnání. Dalších necelých 8% respondentů se nejčastěji dopravuje **autem jako řidiči**. Skoro 2% respondentů pak část své cesty vykoná autem (jako řidiči) a část veřejnou dopravou. Ostatní způsoby dopravy (spolujízda autem, jízdní kolo, motocykl/moped) nebo jejich kombinace pravidelně využívá něco přes 3% respondentů. Zvláštní kategorií je pěší doprava: většina cest „od dveří ke dveřím“ v sobě obvykle zahrnuje alespoň dva úseky absolvované pěšky bez ohledu na použitý dopravní prostředek (výjimku tvoří jízda autem nebo na kole, a to pouze v případech, že parking je k dispozici v těsné blízkosti výchozího i cílového místa). V tomto základním přehledu dělby přepravní práce jsou však v zájmu zjednodušení do položky „pěší doprava“ započítány pouze cesty uskutečněné pěšky v celé své délce.

Vybraná pracoviště	Podíl respondentů, kteří uvádějí daný způsob dopravy jako nejobvyklejší (celoročně)				
	Veřejná doprava	Auto (řidič)	Kombinace auto (řidič)+v.d.	Chůze	Jízdní kolo
Škodův palác	88%	3%	3%	2%	1%
Nová radnice	85%	10%	1%	1%	1%
DSA Vyšehrad	84%	9%	1%	3%	0%
DSA Bohdalec	66%	29%	0%	2%	0%
AHMP Chodovec	69%	19%	0%	12%	0%
IPR Emauzy	93%	3%	0%	0%	0%



Obr.3: Převažující způsob dopravy do/ze zaměstnání

Podílem jednotlivých druhů dopravy na přepravě do a ze zaměstnání se detailněji zabývá kapitola 3. Podrobná analýza.

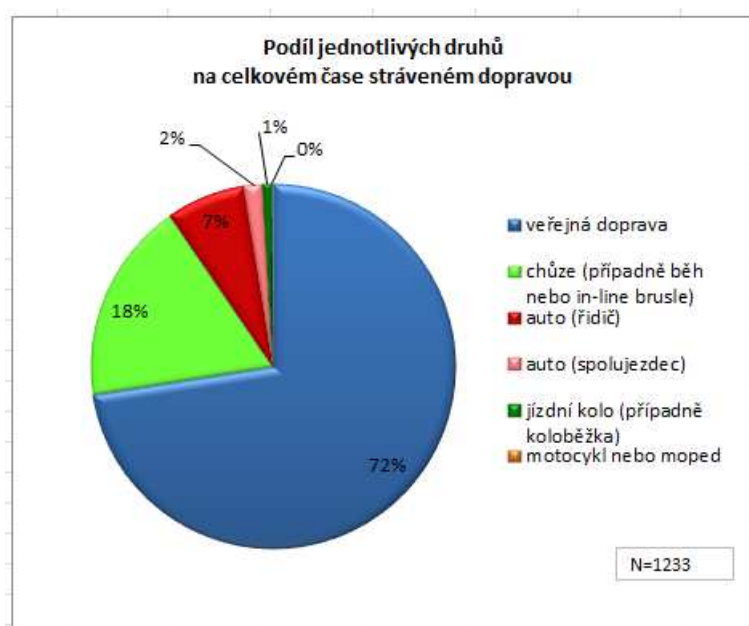
2.2 Cestovní doba

Otázka: Kolik času obvykle trávíte dopravou do a ze zaměstnání? Odhadněte obvyklou cestovní dobu na jednotlivých úsecích Vaší cesty (jeden úsek = jeden druh dopravy)

Znalost cestovních dob dílčích úseků cesty do a ze zaměstnání umožňuje získat přesnější a reálnější údaje o podílu jednotlivých druhů dopravy využívaných respondenty. Výpočet dělby přepravní práce na základě času stráveného dopravou mnohem lépe vystihuje (ve srovnání s jinými způsoby výpočtu) význam pěší dopravy. Ta bývá často neprávem opomíjena (jak již bylo naznačeno v podkapitole 2.1.). Většina cest v sobě totiž obvykle zahrnuje kratší nebo i delší úseky absolvované pěšky, které ovšem vždy nebývají plně započítávány do přehledů dělby přepravní práce.

Údaje o obvyklých cestovních dobách poskytlo 1233 respondentů, tedy zhruba 94% z celkového počtu. Z těchto údajů vyplývá, že **veřejná doprava** se podílí **72%** na celkovém čase stráveném dopravou do a ze zaměstnání. Následuje **pěší doprava** s **18%** a **IAD** s **7%** podílem z průměrné cestovní doby.

Druh dopravy	Poměrná doba strávená dopravou (TAM + ZPĚT)	Podíl z celkové průměrné cestovní doby
veřejná doprava	65 minut	72%
chůze (případně běh nebo in-line brusle)	17 minut	18%
auto (řidič)	6 minut	7%
auto (spolujezdec)	1,5 minut	2%
jízdní kolo (případně koloběžka)	0,7 minut	1%
motocykl nebo moped	0,1 minut	0%
celkem	90 minut	



Obr.4: Převažující způsob dopravy do/ze zaměstnání

Průměrný respondent stráví každodenně cestováním do a ze zaměstnání **1 hodinu a 30 minut**.

2.3 Spolehlivost dopravy, parking

Otázky:

Jak často přijíždíte kvůli dopravní situaci do zaměstnání později, než jste původně plánoval(a)? (např. z důvodu zpoždění spojů veřejné dopravy, dopravní zácpy apod.)

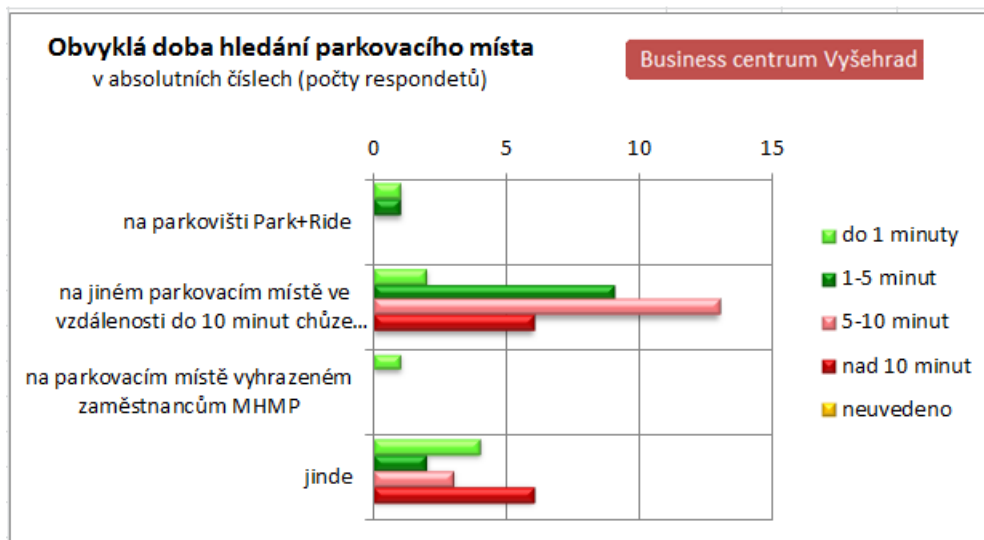
Kde obvykle parkujete?

Kolik času Vám obvykle zabere nalezení volného parkovacího místa?

Zatímco většina respondentů (70%) obvykle přichází do zaměstnání mezi 7:30 a 8:30 hodinou, konce pracovní doby jsou rozloženy v mnohem delším časovém úseku: polovina respondentů opouští pracoviště mezi 14:30 a 17:30 a další třetina pak uvádí nepravidelnou dobu odchodu.

Z průzkumu vyplynulo, že četnost opožděných příjezdů do zaměstnání způsobených nepříznivou dopravní situací (kongesce, nedodržování jízdního řádu apod.) v současné době nedosahuje úrovně, které by představovaly závažnější problém. 13% respondentů uvádí, že nepravidelnosti v dopravě jsou nejméně jednou týdně příčinou jejich opožděného příjezdu, přičemž délka zpoždění nepřesahuje 15 minut. Ke zpožděním od 15 do 30 minut pak jednou nebo vícekrát týdně dochází u 2% respondentů. Zpoždění nad 30 minut jsou velmi výjimečná.

Údaje o parkingu byly zjišťovány u respondentů, kteří alespoň občas používají k dopravě do zaměstnání auto. 25% z nich obvykle parkuje na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP; 21% na jiném místě vzdáleném od pracoviště do 10 minut chůze, 10% na parkovišti Park+Ride a 44% jinde. Ze získaných dat vyplynulo, že nejhorší podmínky pro parkování mají zaměstnanci dojíždějící na pracoviště Business Centrum Vyšehrad. Jak ukazuje graf na obrázku 5, s potížemi při parkování se setkává 60% respondentů a 25% dokonce obvykle potřebuje na nalezení volného parkovacího místa více než 10 minut.



Obr.5: Business Centrum Vyšehrad: kde obvykle respondenti parkují a jaký čas potřebují na nalezení volného parkovacího místa

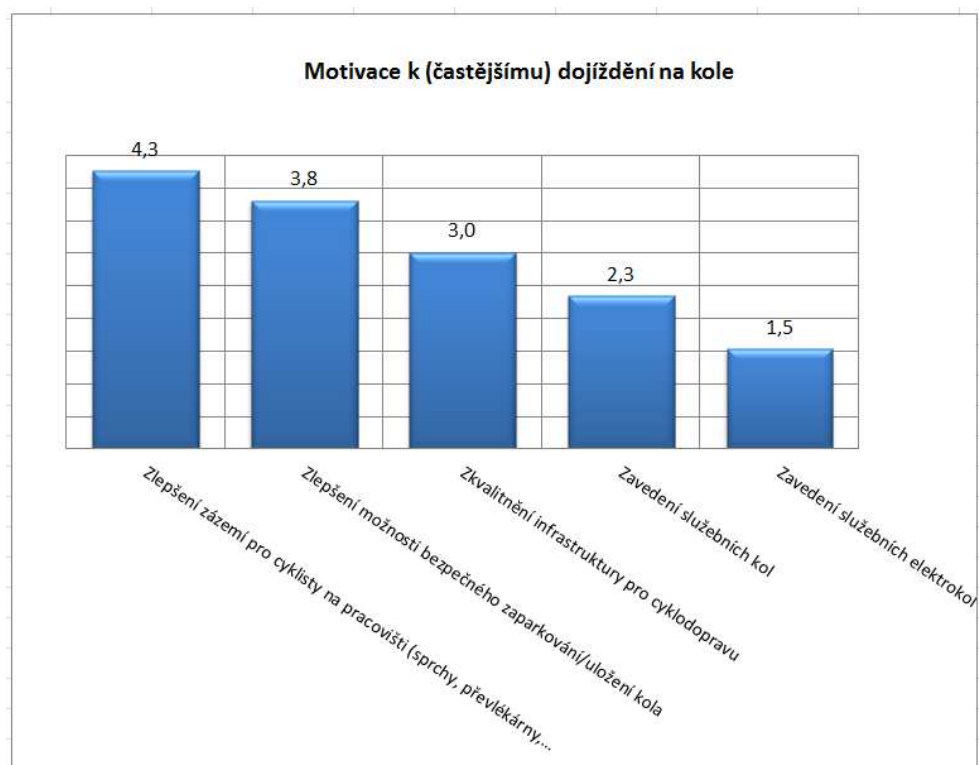
2.4 Ochota k častějšímu využívání udržitelných způsobů dopravy

Otázka: Co by vás motivovalo k (častějšímu) dojíždění na kole?

Výsledky zjišťování podílu jednotlivých způsobů dopravy na přepravě zaměstnanců MHMP (popsané v podkapitolách 2.1. a 2.2.) lze z hlediska udržitelné dopravy celkově označit za příznivé. Více než tři čtvrtiny cest do a ze zaměstnání jsou v současnosti vykonávány veřejnou dopravou a snahy o výraznější zvýšení tohoto podílu nejsou příliš reálné. Za úspěch lze v dlouhodobém horizontu považovat i jeho udržení na současné úrovni.

Naopak cyklistika je druhem dopravy, jehož potenciál (především u cest na vzdálenost do 12 km) teprve čeká na své využití.

Dotazníkové šetření zjišťovalo, za jakých okolností by respondenti byli ochotni uvažovat o alespoň občasném dojíždění do zaměstnání na kole (respektive o častějším dojíždění u těch, kteří již jízdní kolo jako dopravní prostředek používají). Respondenti měli možnost obodovat navržená opatření podle důležitosti, kterou jim přikládají (minimálně 1 a maximálně 5 bodů). Jak ukazuje graf na obrázku 6, obecně by nejsilnějším motivačním faktorem bylo zlepšení zázemí pro cyklisty na pracovišti (sprchy, převlékárny, ukládací skříňky apod.).



Obr.6: Jaká opatření by motivovala respondenty k (častějšímu) využívání jízdního kola jako dopravního prostředku pro cesty do/ze zaměstnání

3 Podrobná analýza - zaměstnanci

V této kapitole se budeme zabývat podrobným rozбором získaných dat a jejich interpretací. Pozornost bude zaměřena jednak na pracoviště MHMP s největším počtem respondentů (tedy Škodův palác, Nová radnice, Business Centrum Vyšehrad, DSA Bohdalec, AHMP Chodovec a IPR Emauzy), jednak na relevantní druhy dopravy (ať už z pohledu počtu uživatelů nebo perspektivnosti daného druhu dopravy v rámci rozvoje udržitelné mobility).

3.1 Modal split podle zdrojových oblastí

Otázka: Z které městské části nebo obvodu obce s rozšířenou působností pravidelně dojíždíte do zaměstnání?

Pro potřeby průzkumu byla místa, odkud respondenti pravidelně dojíždějí (nebo docházejí) do zaměstnání zařazena do jedné ze tří skupin:

- Území hlavního města Prahy (dále členěné do 57 městských částí)
- Území střeďocheského kraje (dále členěné do 26 obvodů obcí s rozšířenou působností)
- Ostatní regiony



Obr.7: Střeďocheský kraj: obvody ORP

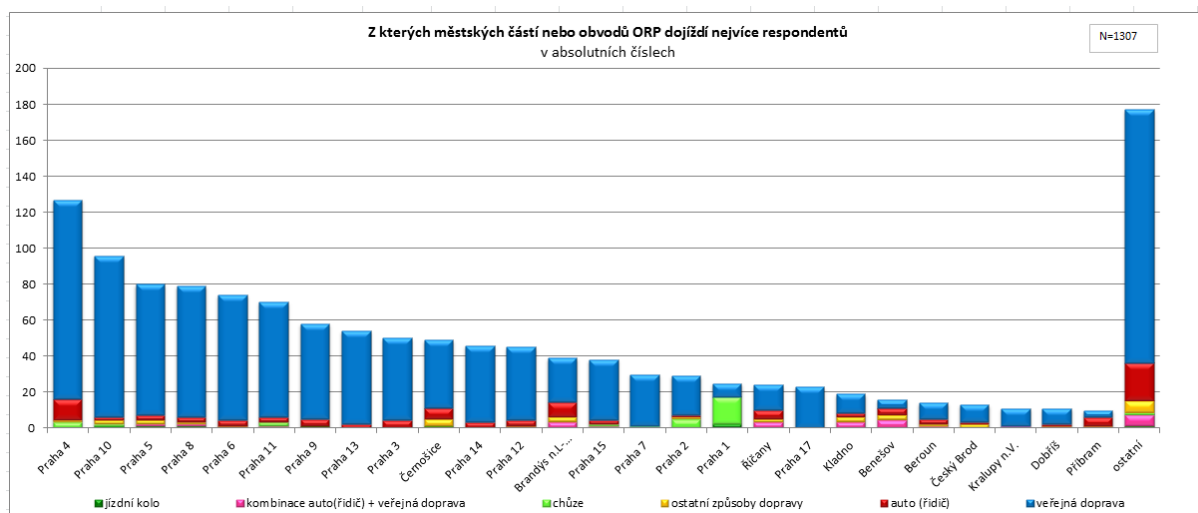


Obr.8: Hlavní město Praha: městské části

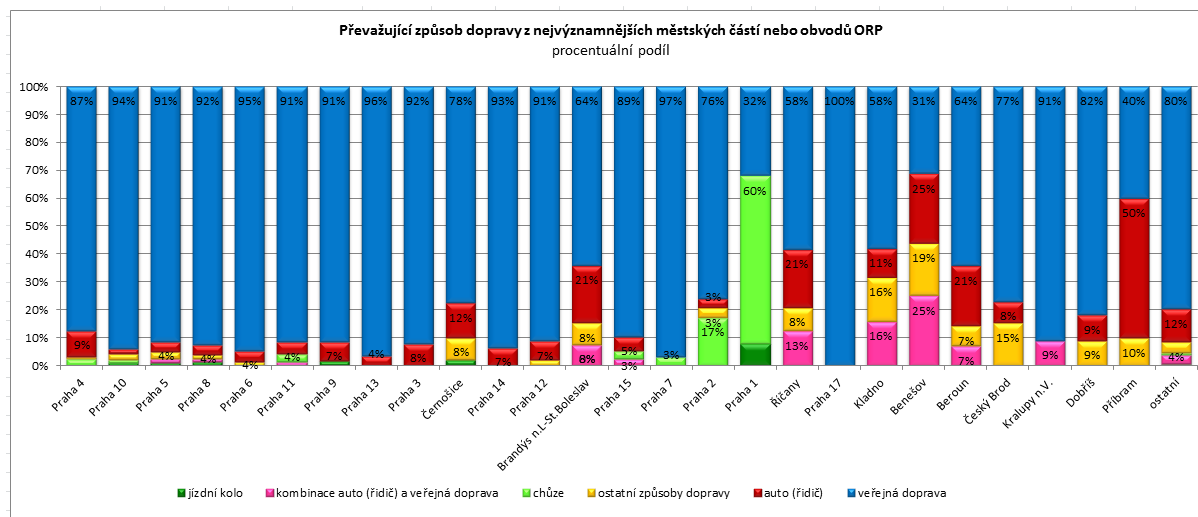
Nejvíce respondentů dojíždí z městské části Praha 4 (celkem 127), dále z Prahy 10 (celkem 96) a z Prahy 5 (celkem 80). Z mimopražských regionů je nejvíce zastoupen ORP Černošice (celkem 49), ORP Brandýs nad Labem (celkem 39) a ORP Říčany (24). Graf na obrázku 9 zahrnuje všechny lokality, odkud dojíždí 10 a více respondentů. V grafu jsou také odlišeny počty dojíždějících podle převažujícího způsobu dopravy (viz také 2.1).

Dělbou přepravní práce (modal split) vybraných zdrojových oblastí znázorňuje graf na obrázku 10. Ve většině případů převládá veřejná doprava, ale existují i výjimky, např. obvod ORP Benešov (veřejná doprava 31%, IAD 25%, kombinace IAD + v.d. 25% a ostatní způsoby dopravy 19%), městská část Praha 1 (veřejná doprava 32%, chůze 60% a jízdní kolo 8%) nebo obvod ORP Příbram (v.d. 401%, IAD 50% a ostatní způsoby dopravy 10%).

Následující oddíly dále upřesňují poměr využívání jednotlivých způsobů dopravy respondenty dojíždějícími na vybrané pracoviště MHMP.



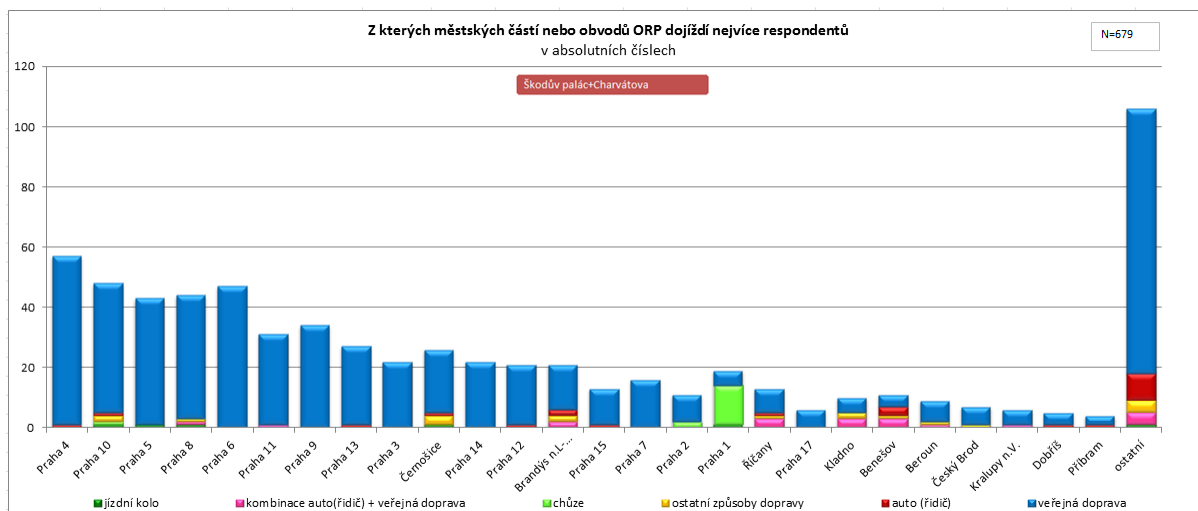
Obr. 9: Počty respondentů dojíždějících z vybraných městských částí nebo obvodů ORP



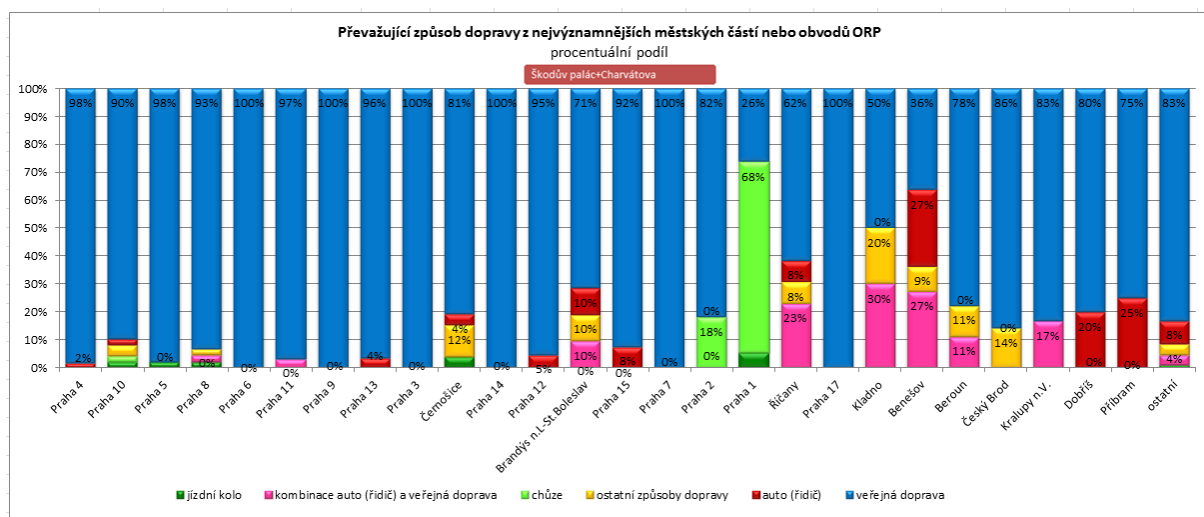
Obr. 10: Dělbá přepravní práce (modal split) vybraných zdrojových oblastí

3.1.1 Škodův palác + Charvátova

Celkový počet respondentů: 679



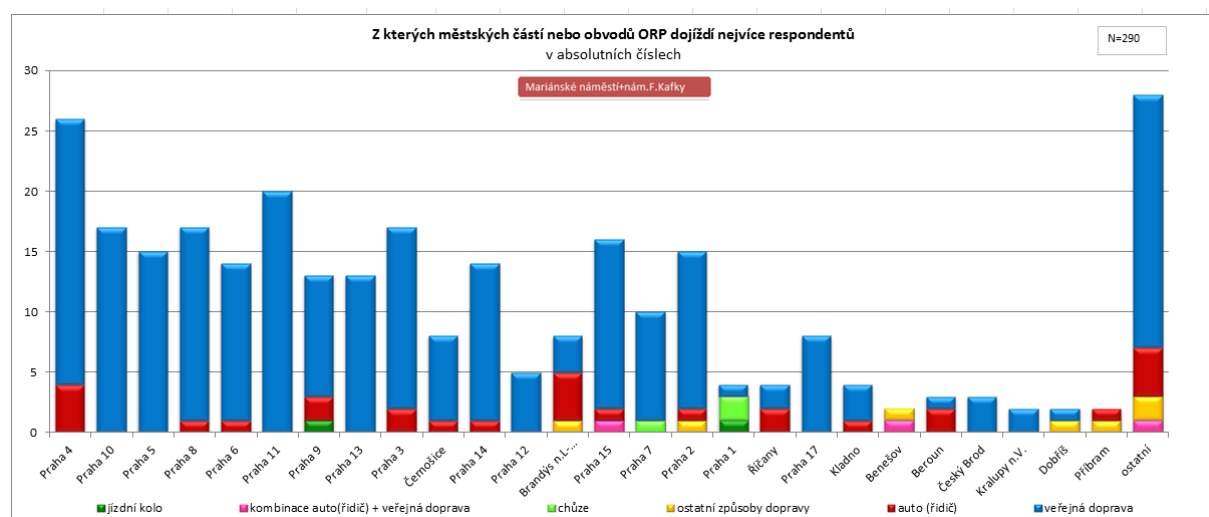
Obr. 11: Škodův palác: počty respondentů dojíždějících z vybraných městských částí nebo obvodů ORP



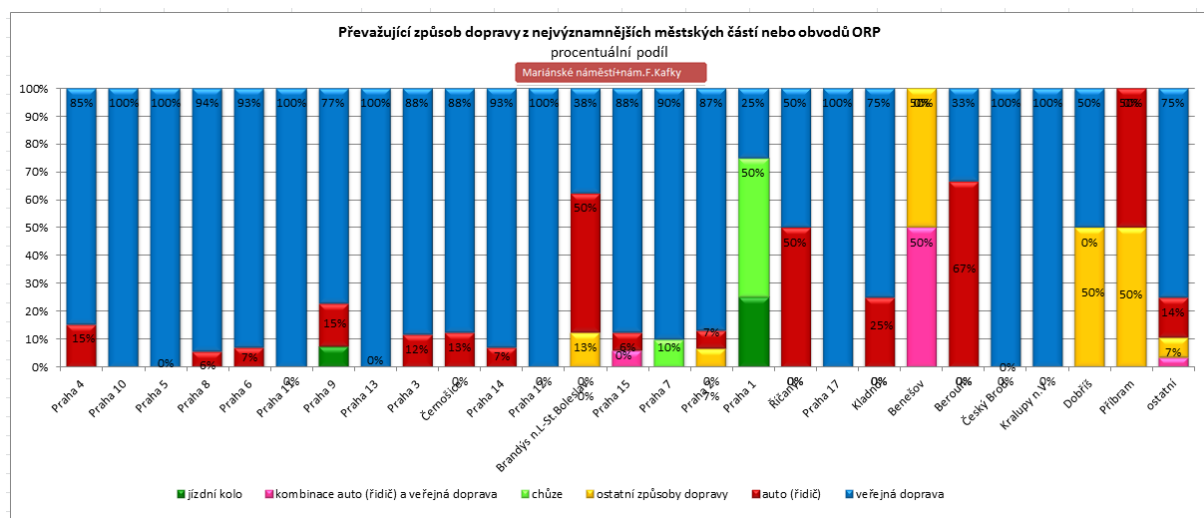
Obr.12: Škodův palác: dělba přepravní práce (modal split) dojíždějících z vybraných zdrojových oblastí

3.1.2 Nová radnice

Celkový počet respondentů: 290



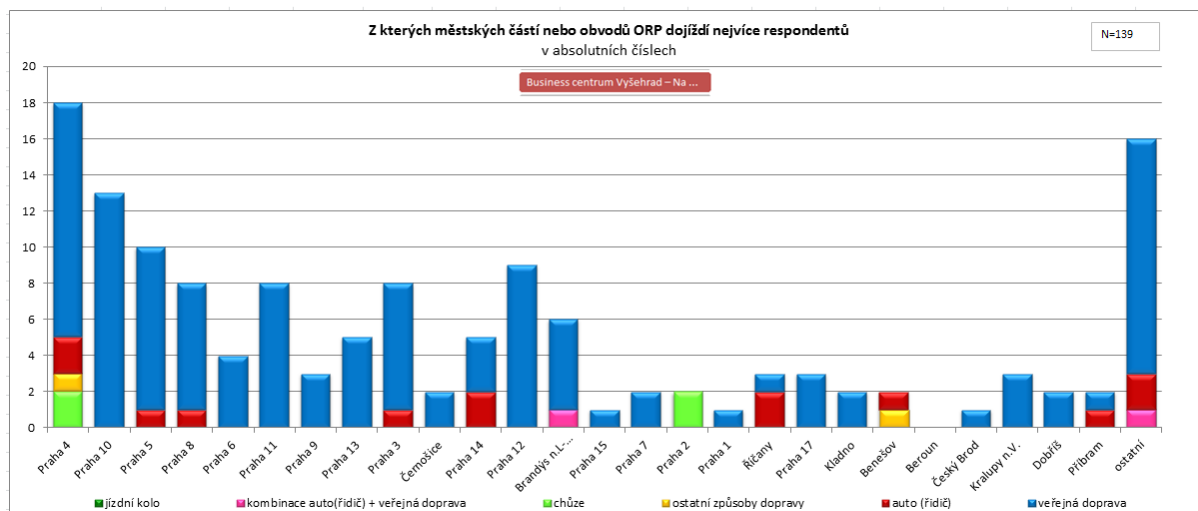
Obr. 13: Nová radnice: počty respondentů dojíždějících z vybraných městských částí nebo obvodů ORP



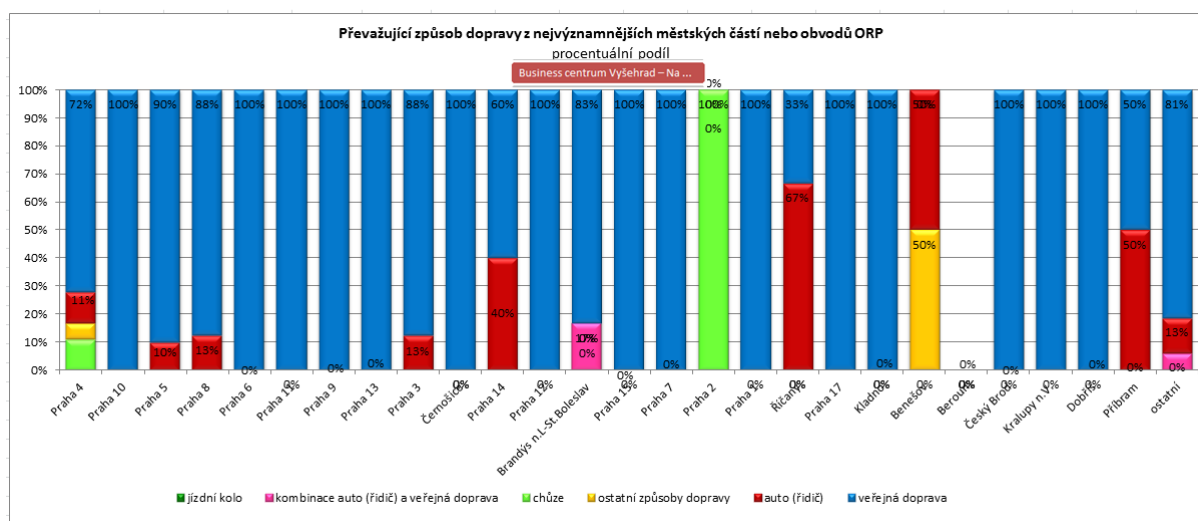
Obr.14: Nová radnice: dělba přepravní práce (modal split) dojíždějících z vybraných zdrojových oblastí

3.1.3 Business Centrum Vyšehrad

Celkový počet respondentů: 290



Obr. 15: Business Centrum Vyšehrad: počty respondentů dojíždějících z vybraných městských částí nebo obvodů ORP

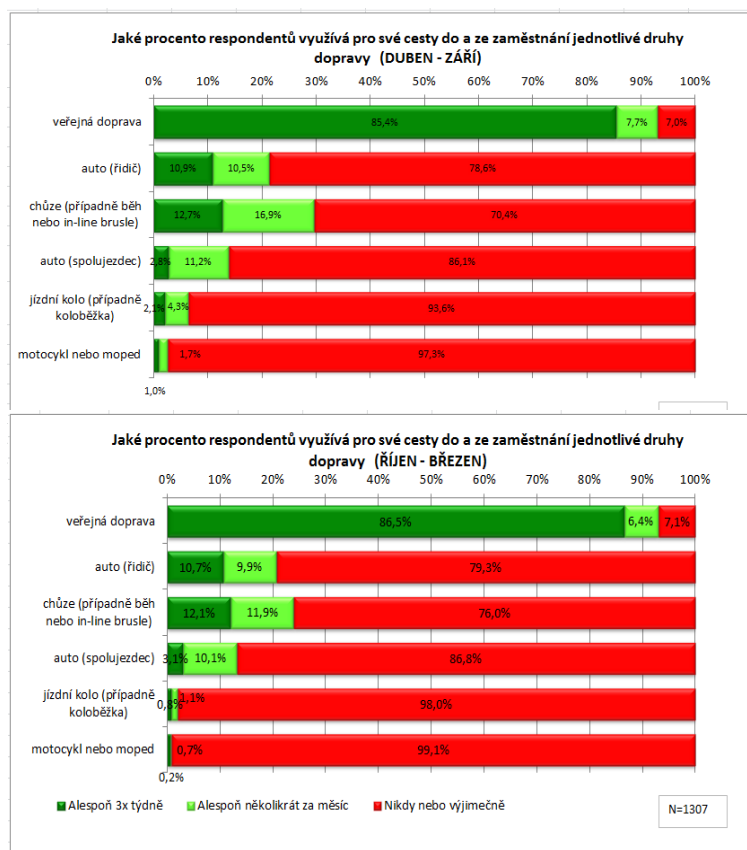


Obr.16: Business Centrum Vyšehrad: dělba přepravní práce (modal split) dojíždějících z vybraných zdrojových oblastí

3.2 Způsob dopravy v závislosti na ročním období

Otázka: Jak často se v LETNÍM OBDOBÍ (duben-září), resp. v ZIMNÍM OBDOBÍ (říjen-březen) dopravujete do/ze zaměstnání svým obvyklým způsobem a jak často dalšími způsoby dopravy?

Respondenti uváděli u každého druhu dopravy frekvenci jeho využívání k cestám do/ze zaměstnání („3-5x týdně“, „aspoň 1x týdně“, „několikrát měsíčně“ nebo „nikdy nebo výjimečně“), a to s ohledem na roční období. Je třeba opět zdůraznit zvláštní postavení pěší dopravy: pouze pro necelou třetinu respondentů je chůze alespoň občas součástí jejich cesty do nebo ze zaměstnání. Toto tvrzení očividně nemůže být pravdivé, už jenom vzhledem ke vzdálenostem pracovišť MHMP od zastávek MHD nebo parkovacích ploch.



Obr. 17: Způsob dopravy v závislosti na ročním období

3.3 Modal split na základě cestovních dob

Otázka: Kolik času obvykle trávíte dopravou do a ze zaměstnání? Odhadněte obvyklou cestovní dobu na jednotlivých úsecích Vaší cesty (jeden úsek = jeden druh dopravy)

Údaje o cestovních dobách poskytl 1233 respondentů (tj. 94,3% z celkového počtu). Všechny výstupy založené na časových údajích se tedy vztahují k tomuto souboru.

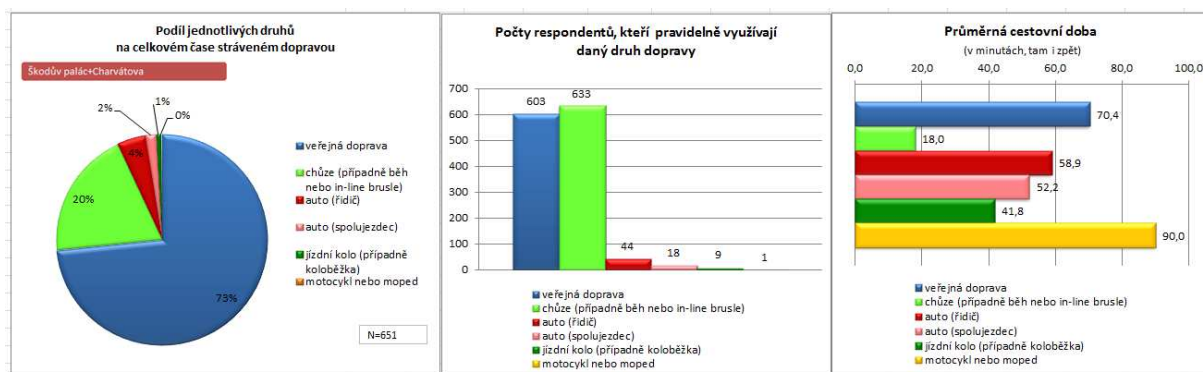
Jak již je uvedeno v podkapitole 2.2 průměrná doba strávená denně dopravou do a ze zaměstnání činí za všechny respondenty 90 minut. Mezi jednotlivými pracovišti MHMP však existují poměrně značné rozdíly. V následujících oddílech jsou uvedeny tři grafy vztahující se vždy ke konkrétnímu pracovišti MHMP. První ukazuje podíl jednotlivých druhů dopravy na celkovém průměrném čase stráveném dojížděním nebo docházením respondentů do zaměstnání a zpět do místa bydliště. Jde tedy vlastně o **modal split**, tedy dělbou přepravní práce zaměstnanců dojíždějících na dané pracoviště. Druhý graf ukazuje, kolik respondentů pravidelně (tj. minimálně 3x týdně) využívá jednotlivé druhy dopravy. Na třetím grafu jsou znázorněny průměrné cestovní časy uživatelů jednotlivých druhů dopravy.

3.3.1 Škodův palác + Charvátova

Průměrná doba strávená denně dopravou do zaměstnání a zpět: 89 minut

Reálnější a přesnější údaje o skutečném podílu různých druhů dopravy nabízí výpočet na základě dílčích cestovních dob (viz 2.2 a 3.3); zde však budeme respektovat odpovědi respondentů s vědomím, že do položky „chůze“ není zahrnuta velká část kratších úseků, které respondenti ve skutečnosti absolvovali pěšky v návaznosti na jiné druhy dopravy.

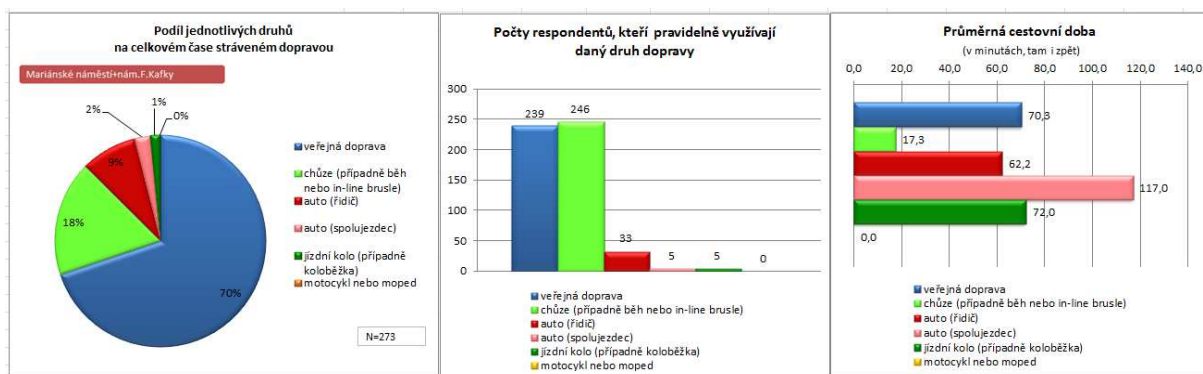
Jak ukazují grafy na obrázku 17, sezónnost při volbě dopravního prostředku nehraje příliš velkou roli. Prostředky veřejné dopravy pravidelně nebo alespoň občas cestuje jak v zimním tak i v letním období cca 92% respondentů. Nejmarkantnější sezónní rozdíl nastává podle očekávání u jízdy na kole: zatímco v letním období alespoň někdy používá jízdní kolo k cestování do zaměstnání přes 6% respondentů, v zimě je to pouze 2%.



Obr.18: Škodův palác+Charvátova: modal split, počty uživatelů různých druhů dopravy a průměrné cestovní doby

3.3.2 Nová radnice

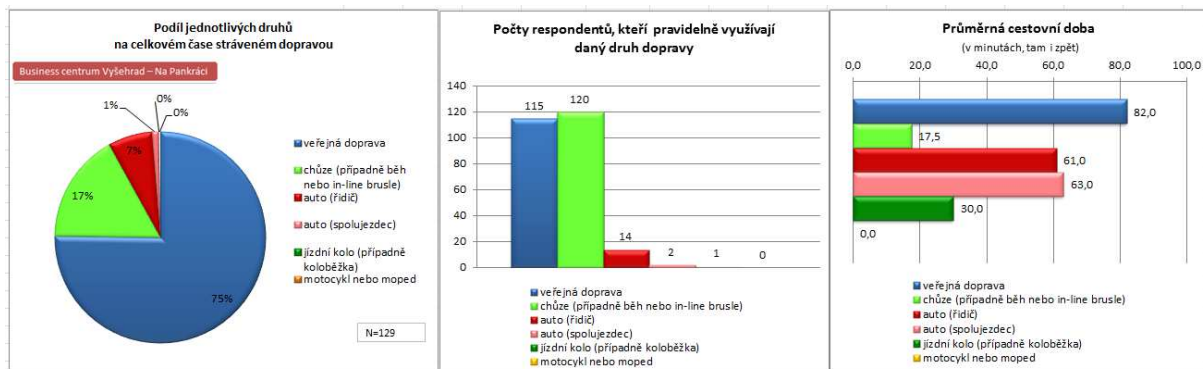
Průměrná doba strávená denně dopravou do zaměstnání a zpět: 88 minut



Obr.19: Nová radnice: modal split, počty uživatelů různých druhů dopravy a průměrné cestovní doby

3.3.3 Business Centrum Vyšehrad

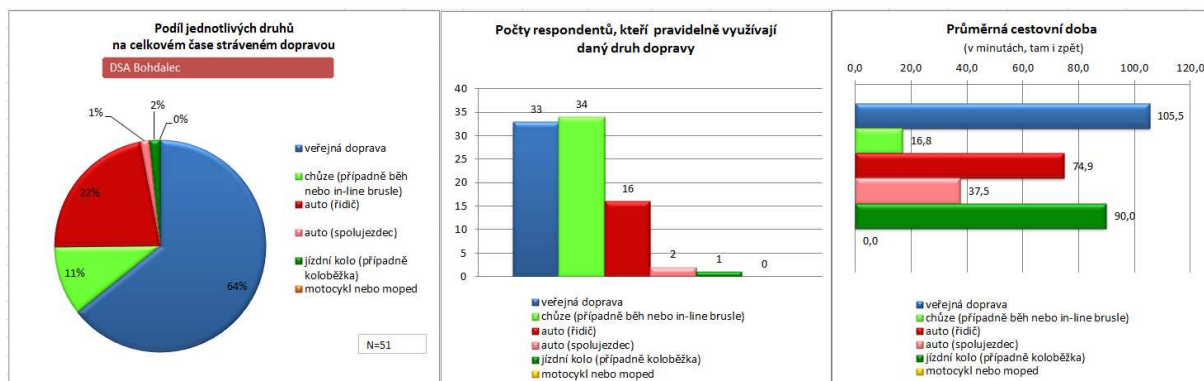
Průměrná doba strávená denně dopravou do zaměstnání a zpět: 97 minut



Obr.20: DSA Vyšehrad: modal split, počty uživatelů různých druhů dopravy a průměrné cestovní doby

3.3.4 DSA Bohdalec

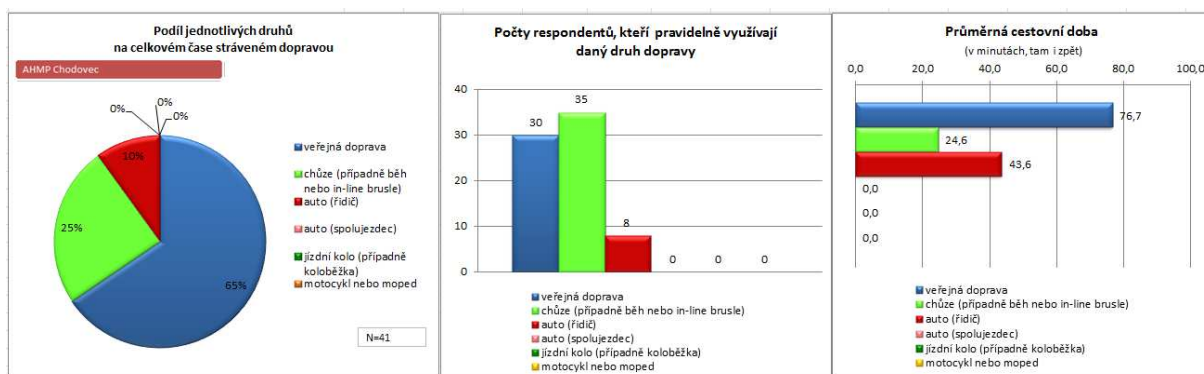
Průměrná doba strávená denně dopravou do zaměstnání a zpět: 106 minut



Obr.21: DSA Bohdalec: modal split, počty uživatelů různých druhů dopravy a průměrné cestovní doby

3.3.5 AHMP Chodovec

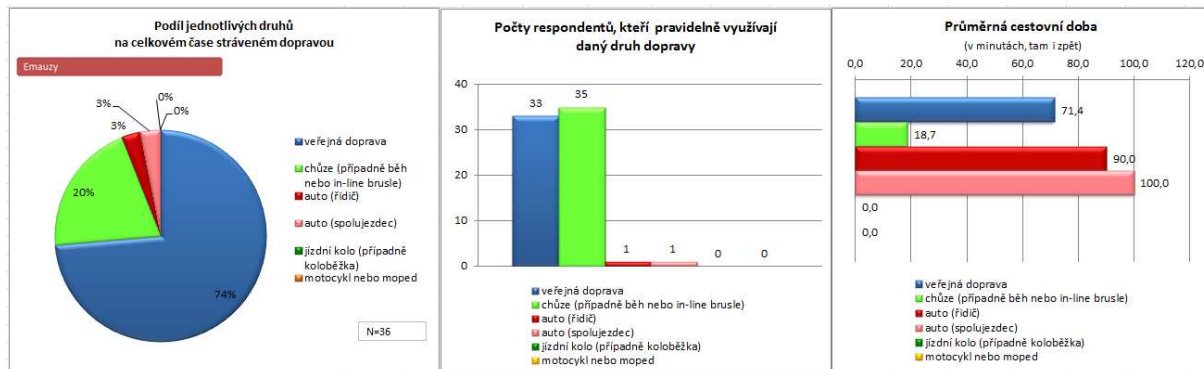
Průměrná doba strávená denně dopravou do zaměstnání a zpět: 86 minut



Obr.22: AHMP Chodovec: modal split, počty uživatelů různých druhů dopravy a průměrné cestovní doby

3.3.6 IPR Emauzy

Průměrná doba strávená denně dopravou do zaměstnání a zpět: 89 minut



Obr.23: IPR Emauzy: modal split, počty uživatelů různých druhů dopravy a průměrné cestovní doby

3.4 Parking zaměstnanců

Otázky:

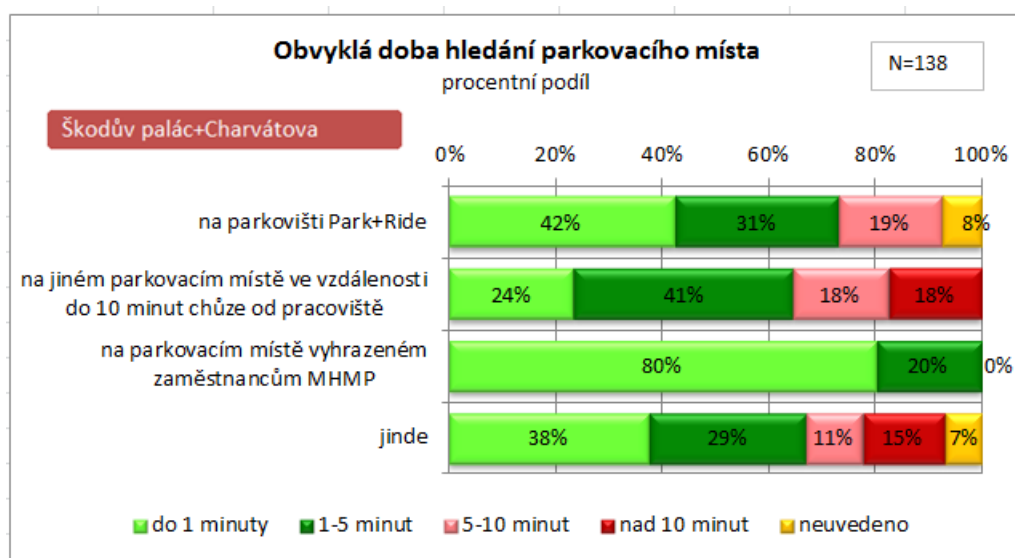
Kde obvykle parkujete?

Kolik času Vám obvykle zabere nalezení volného parkovacího místa?

Přibližně čtvrtina ze všech respondentů (350 osob) uvedla, že se někdy do zaměstnání dopravují autem. V této skupině jsou zahrnuti jak ti, kteří IAD označili jako svůj převažující způsob dopravy, tak i ti, kteří se autem dopravují jenom občas. Na základě jejich odpovědí bylo možné získat bližší údaje o parkovacích lokalitách a o obvyklém čase potřebném k nalezení volného parkovacího místa. Výsledná data umožňují porovnat vybraná pracoviště podle podmínek pro parkování zaměstnanců dopravujících se autem.

3.4.1 Škodův palác + Charvátova

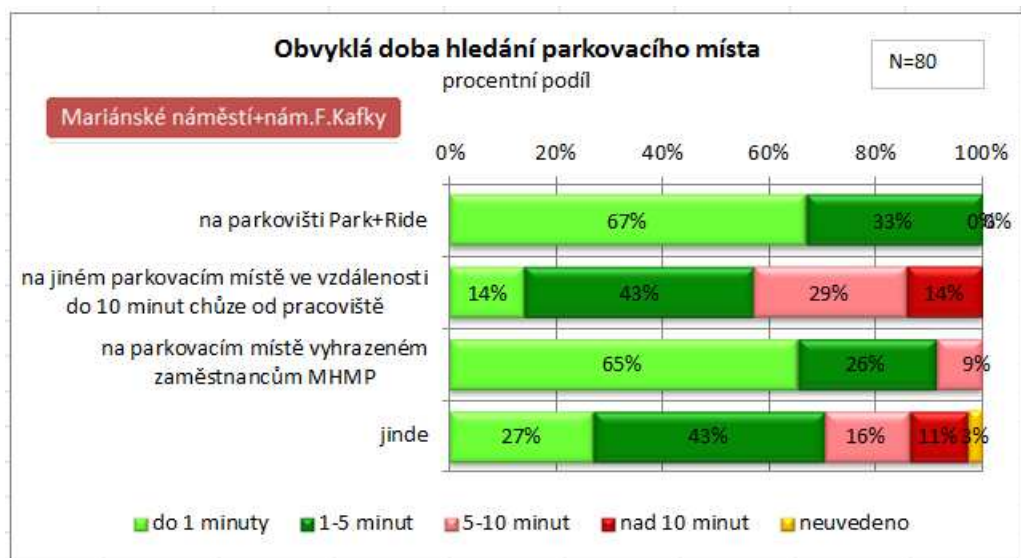
Obvyklé místo parkování	Počet respondentů
Na parkovišti Park+Ride	26
Na jiném parkovacím místě ve vzdálenosti do 10 minut chůze od pracoviště	17
Na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP	10
Jinde	85
Celkem:	138



Obr. 24: Škodův palác+ Charvátova: obvyklá doba hledání místa k zaparkování

3.4.2 Nová radnice

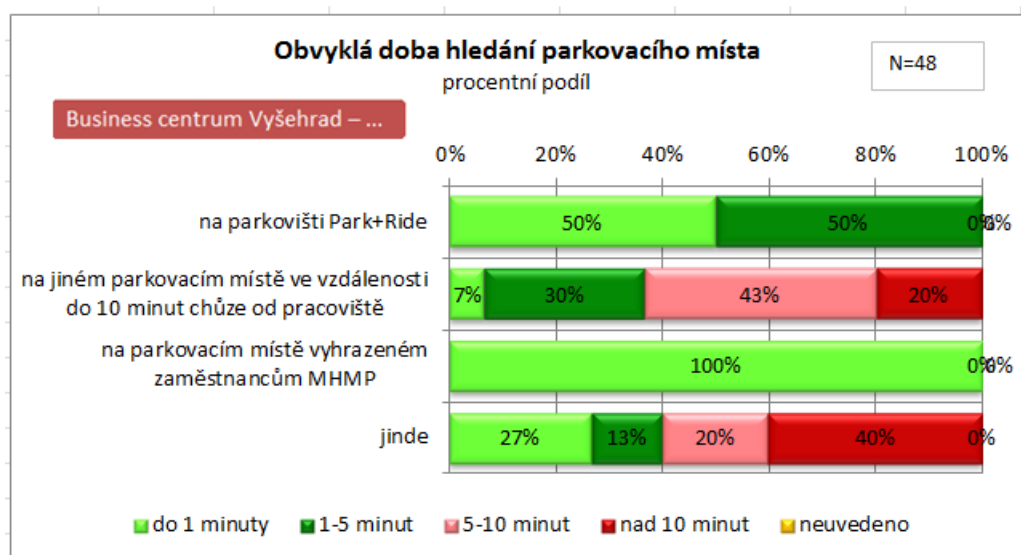
Obvyklé místo parkování	Počet respondentů
Na parkovišti Park+Ride	6
Na jiném parkovacím místě ve vzdálenosti do 10 minut chůze od pracoviště	14
Na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP	23
Jinde	37
Celkem:	80



Obr.25: Nová radnice: obvyklá doba hledání místa k zaparkování

3.4.3 Business Centrum Vyšehrad

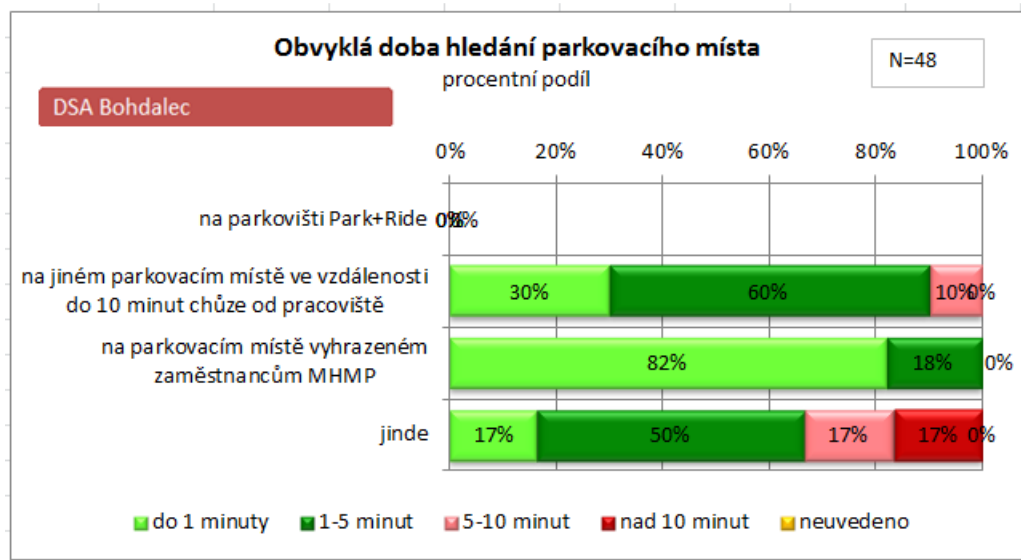
Obvyklé místo parkování	Počet respondentů
Na parkovišti Park+Ride	2
Na jiném parkovacím místě ve vzdálenosti do 10 minut chůze od pracoviště	30
Na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP	1
Jinde	15
Celkem:	48



Obr.26: DSA Vyšehrad: obvyklá doba hledání místa k zaparkování

3.4.4 DSA Bohdalec

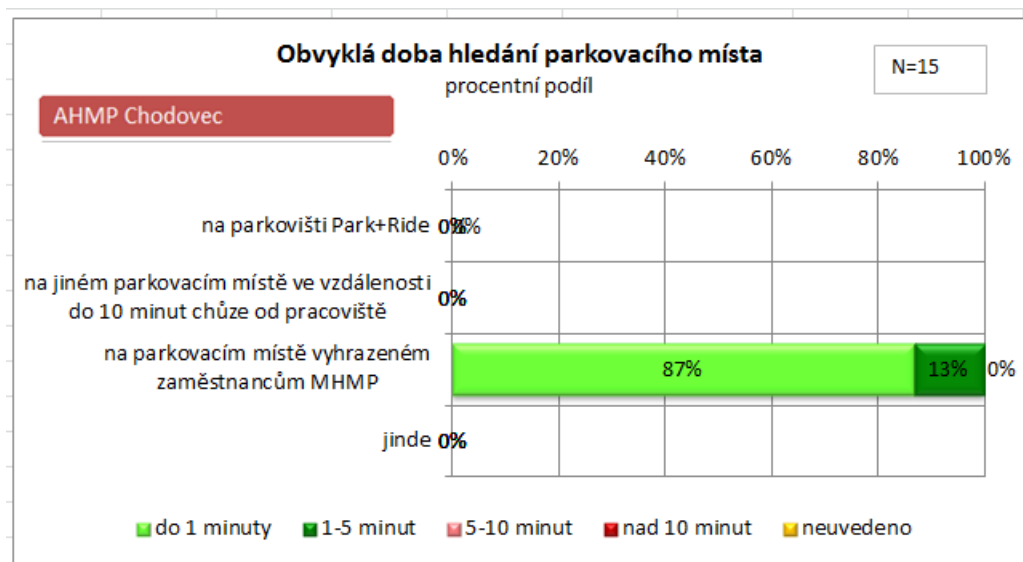
Obvyklé místo parkování	Počet respondentů
Na parkovišti Park+Ride	0
Na jiném parkovacím místě ve vzdálenosti do 10 minut chůze od pracoviště	10
Na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP	22
Jinde	6
Celkem:	38



Obr.27: DSA Bohdalec: obvyklá doba hledání místa k zaparkování

3.4.5 AHMP Chodovec

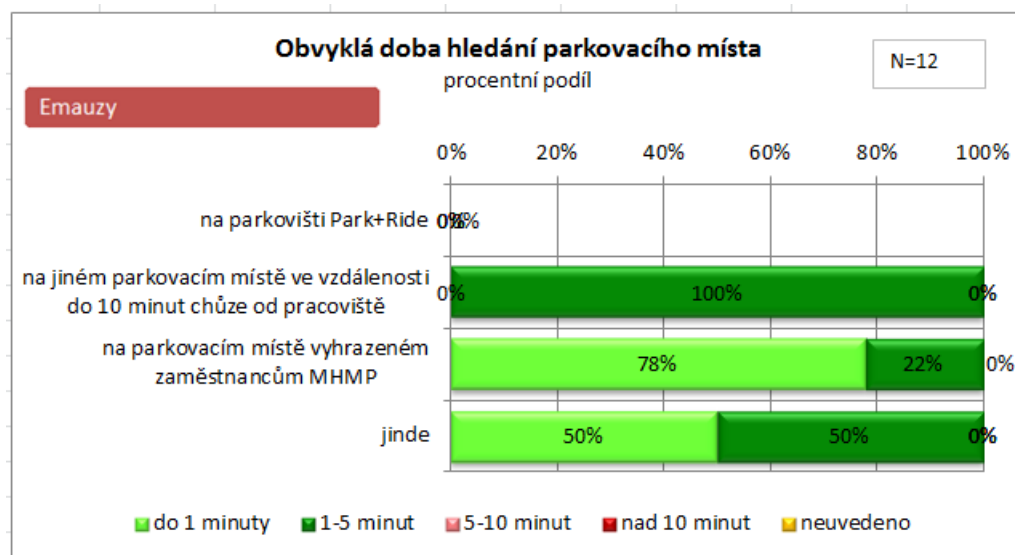
Obvyklé místo parkování	Počet respondentů
Na parkovišti Park+Ride	0
Na jiném parkovacím místě ve vzdálenosti do 10 minut chůze od pracoviště	0
Na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP	15
Jinde	0
Celkem:	15



Obr.28: AHMP Chodovec: obvyklá doba hledání místa k zaparkování

3.4.6 IPR Emauzy

Obvyklé místo parkování	Počet respondentů
Na parkovišti Park+Ride	0
Na jiném parkovacím místě ve vzdálenosti do 10 minut chůze od pracoviště	1
Na parkovacím místě vyhrazeném zaměstnancům MHMP	9
Jinde	2
Celkem:	12



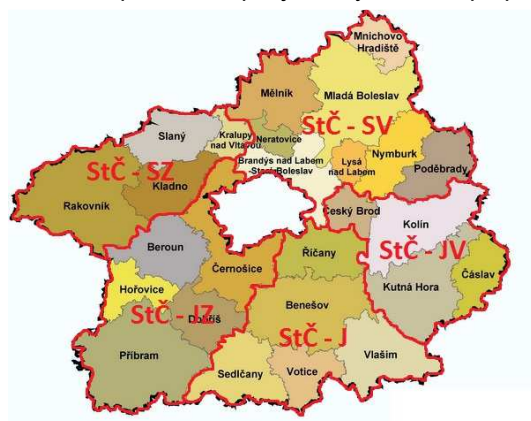
Obr.29: IPR Emauzy: obvyklá doba hledání místa k zaparkování

3.5 Nepravidelnosti v dopravě

Otázka:

Jak často přijíždíte kvůli dopravní situaci do zaměstnání později, než jste původně plánoval(a)? (např. z důvodu zpoždění spojů veřejné dopravy, dopravní zácpy apod.)

U všech respondentů s výjimkou těch, kteří uvedli jako převažující způsob dopravy chůzi, byla zjišťována četnost a délka případných zpoždění zapříčiněných dopravní situací (kongesce, provozní problémy u veřejné dopravy apod.). Odpovědi byly získány od 1278 osob a vyplynulo z nich, že průměrná četnost pozdních příchodů do zaměstnání (způsobených výše uvedenými důvody) se v současné době pohybuje na poměrně nízké úrovni. Údaje pro jednotlivá pracoviště se ovšem liší a vysledovat lze i rozdíly mezi různými zdrojovými oblastmi. Za účelem větší přehlednosti byla území Prahy a Středočeského kraje pro účel této analýzy rozdělena na několik zón, které přibližně kopírují směry hlavních přepravních proudů.



Obr. 30: Středočeský kraj – rozdělení na zóny



Obr. 31: Praha – rozdělení na zóny

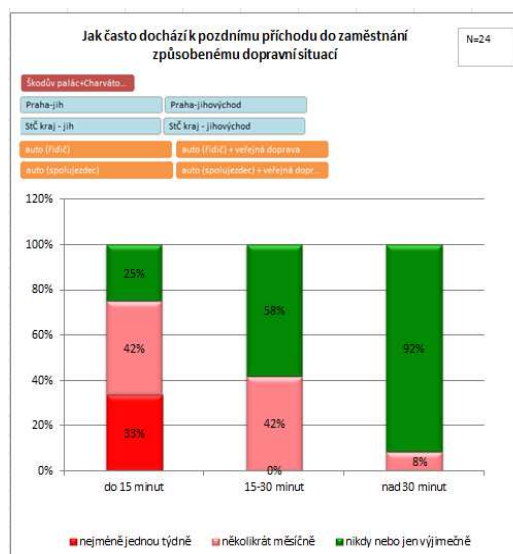
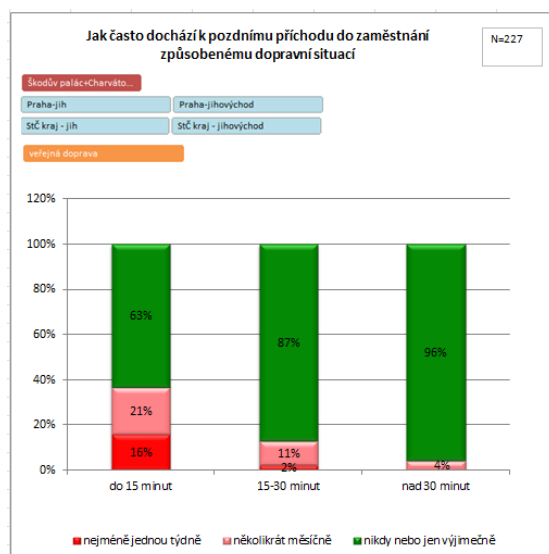
Souvislostí mezi pozdními příchody do zaměstnání a nepravidelnostmi v dopravě se podrobněji zabývají následující oddíly. Grafy zobrazují četnost zpoždění způsobených dopravní situací v závislosti na způsobu dopravy. Údaje je možné porovnat podle hlavních směrů, odkud respondenti dojíždějí na konkrétní pracoviště.

3.5.1 Škodův palác + Charvátova

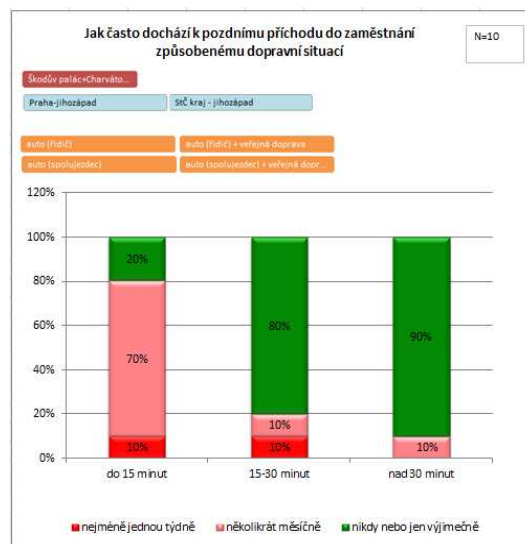
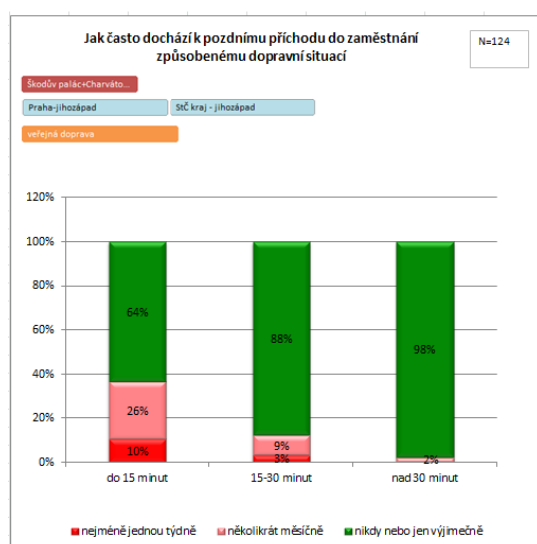
Skoro dvě třetiny (64%) ze všech respondentů dojíždějících na toto pracoviště uvádějí, že na jejich cestách jenom naprosto výjimečně dochází k dopravním komplikacím, které pak mají za následek opožděný příchod do zaměstnání. Veřejná doprava je respondenty ve všech případech hodnocena jako spolehlivější než individuální automobilová. Nejméně problematické jsou pak cesty z městských částí a obvodů ORP nacházejících se v severovýchodní části Středočeského kraje a Prahy. Naopak třetina respondentů cestujících autem z jižních a jihovýchodních směrů uvádí, že silný provoz a časté dopravní kongesce jim způsobují nejméně jednou týdně až o patnáct minut opožděný příjezd (viz obrázek 31). Extrémními případy jsou obvody ORP Říčany a Český Brod: tabulka ukazuje procentuální podíly respondentů postižených zpožděním v dopravě.

Jak často dochází ke zpoždění:	Zpoždění do 15 minut		Zpoždění 15 – 30 minut		Zpoždění nad 30 minut	
	IAD	VD	IAD	VD	IAD	VD
nejméně jednou týdně	Říčany 60%	Č. Brod 71%	Říčany 0%	Č. Brod 29%	Říčany 0%	Č. Brod 0%
několikrát měsíčně	Říčany 40%	Č. Brod 29%	Říčany 80%	Č. Brod 43%	Říčany 40%	Č. Brod 14%
nikdy nebo jen	Říčany 0%	Č. Brod 0%	Říčany 20%	Č. Brod 29%	Říčany 60%	Č. Brod 86%

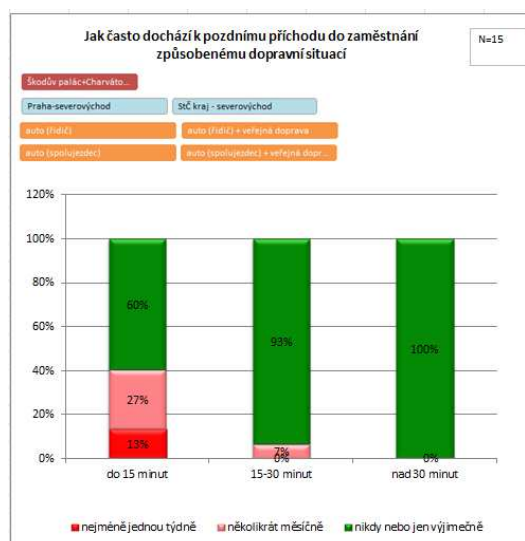
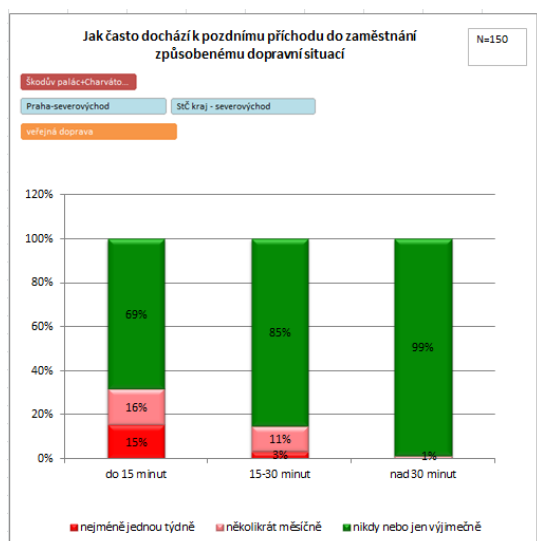
výjimečně		Říčany 14%		Říčany 57%		Říčany 86%
-----------	--	------------	--	------------	--	------------



Obr. 31: Škodův palác: četnost zpoždění u respondentů dopravujících se z jižního a jihovýchodního směru



Obr. 32: Škodův palác: četnost zpoždění u respondentů dopravujících se z jihozápadního směru



Obr. 33: Škodův palác: četnost zpoždění u respondentů dopravujících se z severovýchodního směru

3.5.2 Nová radnice

Jako v podstatě bezproblémové označuje své cestování na pracoviště MHMP Nová radnice 69% respondentů. Veřejná i individuální automobilová doprava je z hlediska spolehlivosti hodnocena víceméně na stejné úrovni. Podobně jako u dojíždění na pracoviště Škodův palác, nejlépe jsou hodnoceny cesty z městských částí a obvodů ORP nacházejících se v severovýchodní části Středočeského kraje a Prahy. Jak ukazují grafy na obrázku 34, problematičtější dopravní situace pak bývá – opět podobně jako u Škodova paláce – u cest z jižního a jihovýchodního směru.



Obr. 34: Nová radnice: četnost zpoždění u respondentů dopravujících se z jižního a jihovýchodního směru

3.5.3 Business Centrum Vyšehrad a IPR Emauzy

Hodnocení hlavních způsobů dopravy z hlediska jejich spolehlivosti se ani u těchto dvou pracovišť příliš neliší od zjištění uvedených v oddílech 3.5.1. a 3.5.2. Údaje o vlivu dopravní situace na opožděné příchody do zaměstnání shrnuje tabulka.

Kolik respondentů přichází kvůli nepříznivé dopravní situaci pozdě do zaměstnání	Business Centrum Vyšehrad			IPR Emauzy		
	Délka zpoždění			Délka zpoždění		
	do 15 minut	15-30 minut	nad 30 minut	do 15 minut	15-30 minut	nad 30 minut
nejméně jednou týdně	20 (15%)	3 (2%)	0	3 (8%)	2 (5%)	0
několikrát měsíčně	17 (12%)	10 (7%)	4 (3%)	9 (23%)	2 (5%)	1 (3%)
nikdy nebo jen výjimečně	100 (73%)	124 (91%)	133 (97%)	28 (70%)	36 (90%)	39 (97%)
Součet:	137			40		

3.6 Hodnocení současného stavu ze strany respondentů

Součástí dotazníkového průzkumu byl i prostor pro volný text, který mohli respondenti využít pro komentování současného stavu nebo návrhy na zlepšení situace. Svůj komentář připojilo 234 respondentů (18% z celkového počtu).

Komentáře byly rozděleny do pěti základních kategorií a 34 tematických okruhů. Kategorie, okruhy a počty komentářů upřesňuje tabulka:

Kategorie, tematický okruh	Počet komentářů	Kategorie, tematický okruh	Počet komentářů
VEŘEJNÁ DOPRAVA		PĚŠÍ DOPRAVA	
výslovná spokojenost	43	nedostatečná údržba komunikací	4
prostředí+kultura cestování	23	návrhy	2
jízdní řády	22	přechody	2
kapacita spojů	19	výslovná spokojenost	2
motivační opatření	13	špatný technický stav komunikací	2
spojení+návaznosti	13	kvalita veřejného prostoru	1
konflikty s IAD (kongesce-dopravní zácpy)	9	SILNIČNÍ DOPRAVA	
vozidla	9	dopravní zácpy	4
provozní problémy	8	návrhy	4
častá zpoždění	7	provozní problémy	4
Infrastruktura	4	obecně	1
ROPID	4	CYKLISTICKÁ DOPRAVA	
doplňkové služby	2	zázemí	8
informační systém	1	Infrastruktura + problémová místa	4
noční spoje	1	obecně	3
PARKING		bikesharin	2
vyhrazená místa	11	návrhy	1
kapacita	5		
placená parkoviště	5		
motivační opatření	1		

V následujících oddílech je uveden přehled vybraných relevantních komentářů. Texty byly revidovány a redukovány tak, aby byl v maximální možné míře zachován smysl sdělení. Nejsou zde citovány komentáře obecného charakteru a s malou vypovídací hodnotou (jako např. „navrhuji zlepšení dopravy“ apod.). Naopak jsou ponechány návrhy konkrétních řešení, byť jsou mnohé z nich jenom velmi těžko realizovatelné.

3.6.1 Veřejná doprava

Výslovná spokojenost, pozitivní hodnocení:

- zastávky umožňující přestupy mezi busem a tramvají – tzv. "hrana - hrana"
- vyhrazené pruhy pro bus, samostatné pásy pro tram
- snížení ročního předplatného MHD
- začlenění železnice do IDS

Prostředí + kultura cestování:

- problematické osoby, bezdomovci
- malé přístřešky na zastávkách
- metro Vyšehrad: nedostatečné čištění schodů při sněhu a náledí
- stanice Krejčířek - nepořádek

Jízdní řády:

- linka 17 - část spojů nezajíždí do stanice Vozovna Kobylisy
- příliš dlouhé intervaly: bus Petrovice-metro C, linky 14, 175, 180, 184, tram Smíchovské nádraží-Barrandov (večerní hodiny), metro A (ve špičce), metro B, metro C, busy v oblasti Prahy 10
- příliš dlouhé jízdní doby některých linek z Ruzyně (důvod zhoršení: nové metro A)
- příliš dlouhé cestovní doby mezi Prahou 4 a Prahou 6

Kapacita spojů:

- posílit linky 6, 9 (ráno), 10, 16 (odpoledne), 22, linky mezi sídlištěm Řepy a Nemocnicí Motol, S (ve špičkách)

Motivační opatření:

- nevyžadovat napracování v případě pozdního příchodu z důvodu dopravních komplikací
- příspěvek zaměstnavatele na MHD
- zavést MHD zdarma

Spojení + návaznosti:

- zlepšit návaznosti vlak – regionální bus
- linka 244 přestala zajíždět do Velké Chuchle
- metro A- část spojů končí ve stanici Petřiny; nutnost čekání na další spoj
- metro C - část spojů ukončena v Ládví, snížení atraktivity pro cestující z Letňan
- nedostatečná nabídka spojení z okresu Rakovník
- není zaručen přestup tram-tram, tram-bus, vlak- bus (přípoje na sebe nečekají)
- prodloužit linku 123 do zastávky Na Knížecí kongesce: Hornoměřolská

Konflikty s IAD, dopravní zácpy:

- úseky s častými kongescemi způsobujícími zpoždění MHD: Lahovice před omezením 50km/h+Barrandovský most+Strakonická/Lihovar, okružní křižovatka u Globusu Čakovice, Patočkova-Hradčanská, Strakonická, Lihovar, Barrandovský most, V Holešovičkách

Vozový park:

- nedostatečná klimatizace
- nedostatečný informační systém
- nedovírání dveří tramvají
- nekulturní prostředí, nedostatečný úklid vozidel na lince C
- v nových typech tramvají špatné řešení pro stání-málo místa a není kde se chytit
- zrušit 1.třidu u linek S

Provozní problémy:

- časté změny tras tramvají
- nadřazenost jízdního řádu nad ohleduplností (řidiči ujíždějí dobíhajícími)

Častá zpoždění:

- linky 14, 118, 125 (ranní špička), S

3.6.2 Parking

Vyhrazená místa:

- zvýšit počet parkovacích míst pro zaměstnance na Mariánském náměstí
- zvýšit počet parkovacích míst pro zaměstnance MHMP Škodův palác

Kapacita parkovišť:

- Parkoviště P+R jsou do 6:30 beznadějně obsazena
- rozšířit parking v okolí Smíchovského nádraží
- zřídit P+R ze směru Strakonická

Placená parkoviště:

- Kongresové centrum - umožnit bezplatné parkování zaměstnancům MHMP
- nezaplatňovat parkoviště u metra

3.6.3 Pěší doprava

Nedostatečná údržba komunikací:

- Kaprova ulice - kluzký chodník v zimním období
- Pěší trasa metro Můstek-Jungmannova v zimním období
- metro Vyšehrad - Kongresové centrum

Přechody pro chodce:

- křižovatka Chodovec - příliš dlouhé intervaly na SSZ pro chodce

3.6.4 Silniční doprava

Dopravní zácpy:

- Patočkova-Hradčanská (po otevření Blanky)
- Strakonická, Lihovar, Barrandovský most

Návrhy:

- omezit vjezd aut do centra
- znevýhodnit IAD před MHD, zpoplatnit vjezd do centra

Provoz:

- nerespektování vyhrazeného bus pruhu ze strany řidičů (Vítězné náměstí)
- zhoršení podmínek pro IAD v důsledku zavedení parkovacích zón
- zhoršení situace po otevření Blanky

3.6.5 Cyklistická doprava

Bikesharing:

- zájem o zapojení do projektu Rekola

Návrhy:

- zavést cykloobousměrku v Jungmannově ulici
- umožnit cestování s jízdním kolem v tramvaji

Zázemí pro cyklisty:

- Škodův palác-umožnit bezpečné parkování kol
- Škodův palác-umožnit používání sprch

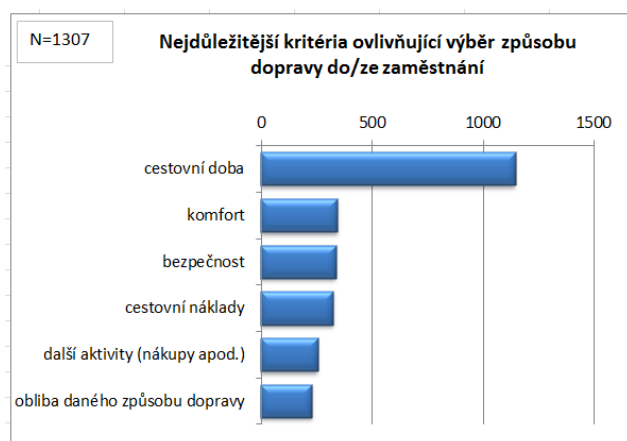
3.7 Preference v dopravním chování respondentů

Důležitou součástí dotazníkového průzkumu tvořilo také zjištění, jaké motivace vedou respondenty k výběru způsobu dopravy a jaká je jejich ochota k případné změně dopravního chování. Znalost priorit zaměstnanců a jejich postojů k tématu mobility může pomoci při budoucím rozhodování o návrzích konkrétních opatření v zájmu zkvalitnění dopravní dostupnosti pracovišť MHMP.

3.7.1 Hlavní kritéria ovlivňující výběr způsobu dopravy

Otázka: Která kritéria pro výběr způsobu dopravy jsou pro Vás důležitá?

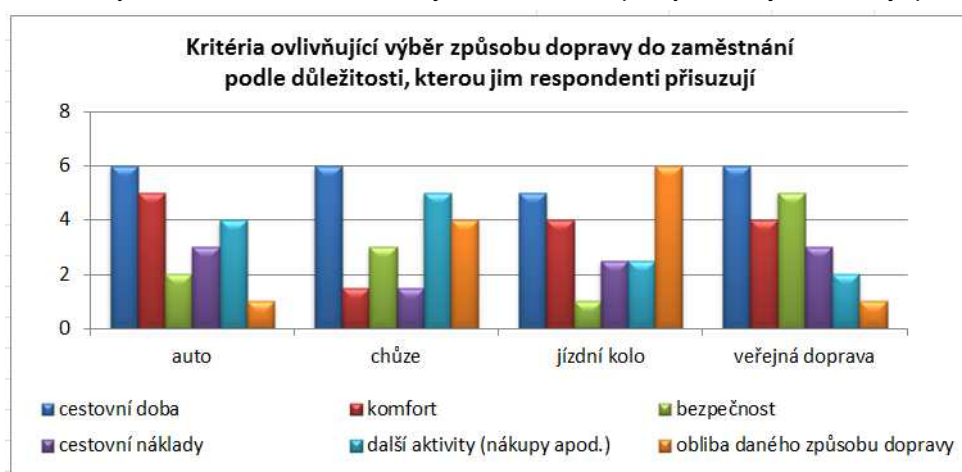
Respondenti měli možnost označit jedno nebo více z 6 nabídnutých kritérií, která mají vliv na jejich výběr způsobu dopravy do zaměstnání. Z celkových výsledků vyplývá, že nejdůležitějším kritériem je jednoznačně cestovní doba (viz obrázek 35).



Obr. 35: Hlavní kritéria ovlivňující výběr způsobu dopravy.

Pokud porovnáváme preference skupin uživatelů různých způsobů dopravy (viz obrázek 36), zjišťujeme, že:

- Cestovní doba je nejdůležitějším kritériem pro respondenty uvádějící jako svůj převažující způsob dopravy auto, veřejnou dopravu nebo chůzi
- Pro cyklisty je nejdůležitějším kritériem oblíba daného způsobu dopravy
- Významnou roli komfortu a pohodlí při cestování přisuzují především uživatelé IAD, ale rovněž cyklisté a uživatelé veřejné dopravy
- Bezpečnost je důležitá především pro uživatele veřejné dopravy
- Respondenti dopravující se pěšky vysoce hodnotí možnost spojit cestu do a ze zaměstnání s dalšími aktivitami (nákupy apod.)
- Výše cestovních nákladů nehraje u žádné ze skupin významnější roli, což je poměrně překvapivé zjištění



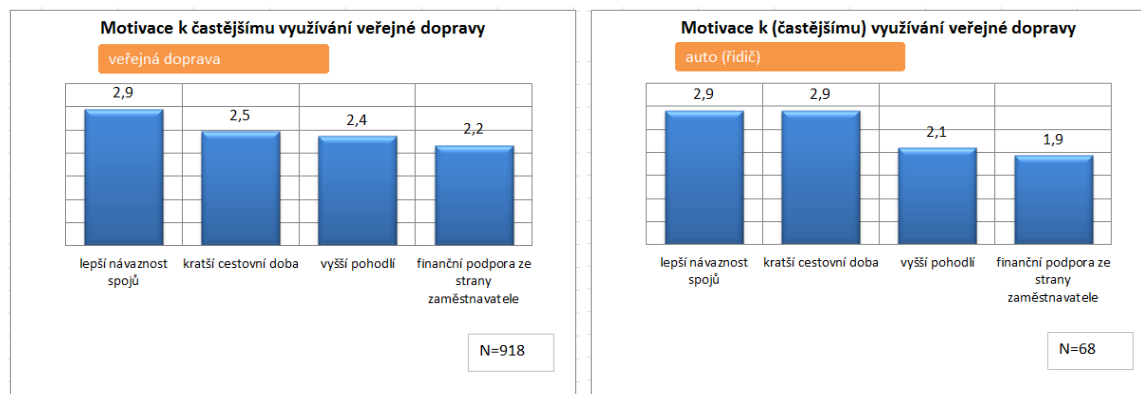
Obr. 36: Hlavní kritéria ovlivňující výběr způsobu dopravy a pořadí jejich důležitosti pro jednotlivé skupiny respondentů

3.7.2 Motivace ke změně dopravního chování – veřejná doprava

Otázka: Co by vás motivovalo k (častějšímu) dojíždění veřejnou dopravou?

Respondenti měli možnost seřadit navržená opatření podle důležitosti, kterou jim přikládají. Umístění v pořadí bylo spojeno s udělením určitého počtu bodů (nejvyšší hodnocení 4 body, nejnižší 1 bod). Na otázku odpovídali respondenti, kteří uvedli jako svůj převažující způsob dojíždění automobil, motocykl nebo moped, veřejnou dopravu, jízdní kolo nebo kombinaci více druhů dopravy.

Výsledky ukazují, že současné uživatele veřejné dopravy by k jejímu častějšímu využívání nejvíce motivovalo zlepšení vzájemné návaznosti jednotlivých spojů (obr. 36 vlevo). Současné uživatele IAD by ke změně dopravního chování nejvíce motivovalo jak zlepšení návazností, tak i zkrácení cestovních dob (obr. 36 vpravo).



Obr. 36: Motivace k (častějšímu) využívání veřejné dopravy; souhrnné údaje (vlevo) a údaje za uživatele IAD (vpravo)

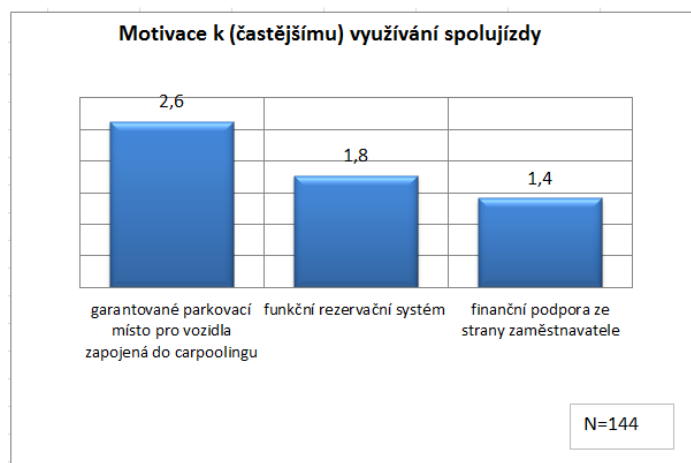
3.7.3 Motivace ke změně dopravního chování – spolujízda (carpooling)

Otázka: Co by vás motivovalo k (častějšímu) využívání spolujízdy automobilem?

Na otázku odpovídali respondenti, kteří uvedli jako svůj převažující způsob dojíždění automobil, motocykl nebo moped a kombinaci více druhů dopravy.

Respondenti měli možnost seřadit navržená opatření podle důležitosti, kterou jim přikládají. Umístění v pořadí bylo spojeno s udělením určitého počtu bodů (nejvyšší hodnocení 3 body, nejnižší 1 bod).

Nejsilnějším motivačním faktorem pro zapojení do spolujízdy by bylo zřízení garantovaných parkovacích míst pro vozidla zapojená do carpoolingu (viz obrázek 37)



Obr. 37: Motivace k (častějšímu) využívání spolujízdy (carpooling)

3.7.4 Motivace ke změně dopravního chování – jízdní kolo

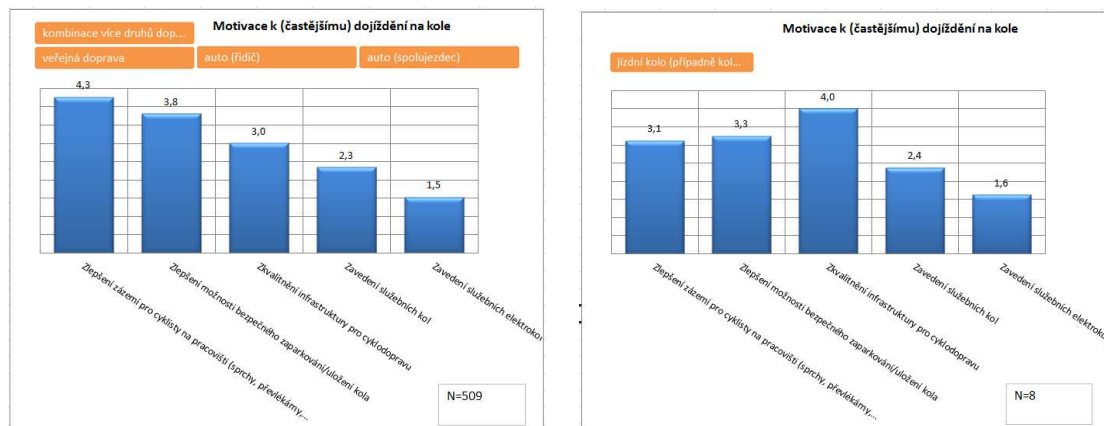
Otázka: Co by vás motivovalo k (častějšímu) využívání jízdního kola?

Na otázku odpovídali respondenti, kteří uvedli jako svůj převažující způsob dojíždění automobil, motocykl nebo moped, veřejnou dopravu, jízdní kolo nebo kombinaci více druhů dopravy.

Respondenti měli možnost seřadit navržená opatření podle důležitosti, kterou jim přikládají. Umístění v pořadí bylo spojeno s udělením určitého počtu bodů (nejvyšší hodnocení 5 bodů, nejnižší 1 bod).

Pro uživatele, kteří se v současné době do práce dopravují převážně jiným způsobem než na kole, by nejsilnější motivací pro změnu dopravního chování ve prospěch cyklistiky představovalo zkvalitnění zázemí na pracovišti (tj. více sprch, prostoru pro převlékání, ukládacích skříněk apod.). Viz graf na obrázku 38 vlevo.

Ty, kteří už na kole pravidelně dojíždějí, by k častějším jízdám motivovalo především zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu (cyklopruhy, oddělené cyklostezky, možnost obousměrného provozu cyklistů v jednosměrkách apod.). Viz graf na obrázku 38 vpravo.



Obr. 37: Motivace k (častějšímu) využívání jízdního kola; uživatelé IAD a v.d. (vlevo); pravidelně dojíždějící na jízdním kole (vpravo)

4 Podrobná analýza – návštěvníci

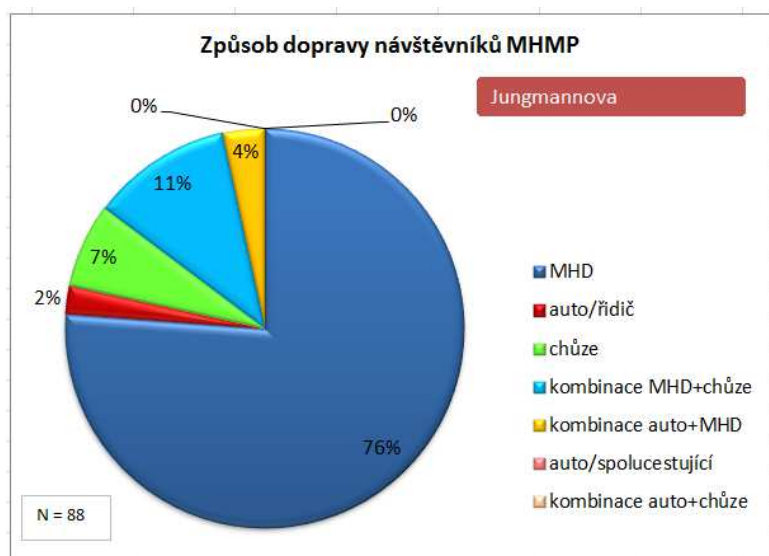
Výzkum byl proveden metodou osobního dotazování návštěvníků tří vybraných pracovišť MHMP (Škodův palác- Jungmannova, Nová radnice-Mariánské náměstí a Business Centrum Vyšehrad). Výběrový soubor tvořilo celkem 164 respondentů (podrobná struktura – viz 1.3.3).

4.1 Převažující způsob dopravy návštěvníků

Pro účely průzkumu byly definovány tyto způsoby dopravy:

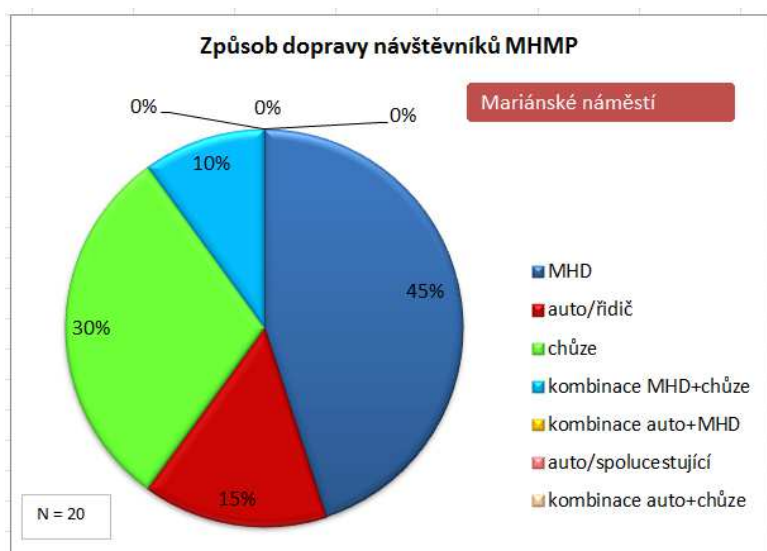
- MHD (včetně chůze po nejkratší trase na zastávku a od zastávky na pracoviště MHMP)
- auto/řidič (včetně chůze po nejkratší trase z místa parkování na pracoviště MHMP)
- chůze (celá cesta z výchozího místa na pracoviště MHMP absolvována pěšky)
- kombinace MHD + chůze (chůze mezi zastávkou MHD a pracovištěm MHMP buď není absolvována po nejkratší trase, nebo je doplněna dalšími aktivitami – např. nákupem apod.)
- kombinace auto + MHD (typicky cesta autem na parkoviště P+R a dále veřejnou dopravou do centra; včetně chůze po nejkratší trase mezi zastávkou MHD a pracovištěm MHMP).
- auto/spolucestující (včetně chůze po nejkratší trase mezi místem vysazení a MHMP).
- kombinace auto + chůze (chůze mezi místem parkování a pracovištěm MHMP buď není absolvována po nejkratší trase, nebo je doplněna dalšími aktivitami – např. nákupem apod.)

Nejčastějším způsobem dopravy využívaným návštěvníky všech tří pracovišť je MHD včetně případné kombinace MHD + chůze nebo MHD + auto. Do Škodova paláce (Jungmannova ulice) se takto dopravilo 91% respondentů, do Business Centra Vyšehrad 70% a na Novou radnici (Mariánské náměstí) 55% respondentů – viz grafy na obrázcích 38, 39 a 40.

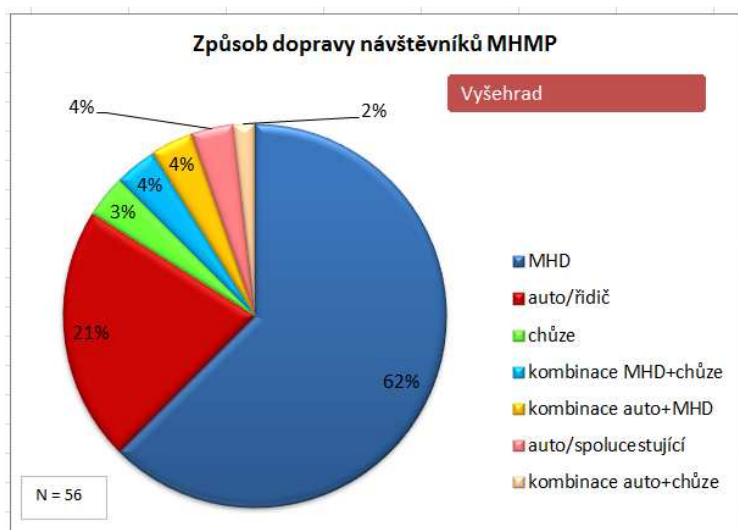


Obr. 38: Jakým způsobem se dopravili respondenti – návštěvníci MHMP Škodův palác.

Podíl návštěvníků, kteří se dopravili autem (popř. v kombinaci auto + MHD) je poměrně vysoký v případě pracoviště MHMP Vyšehrad (31%). Vzhledem k poloze pracoviště MHMP Mariánské náměstí není překvapením vysoké procento respondentů – pěších (40%).



Obr. 39: Jakým způsobem se dopravili respondenti – návštěvníci MHMP Nová radnice.



Obr. 40: Jakým způsobem se dopravili respondenti – návštěvníci MHMP Vyšehrad.

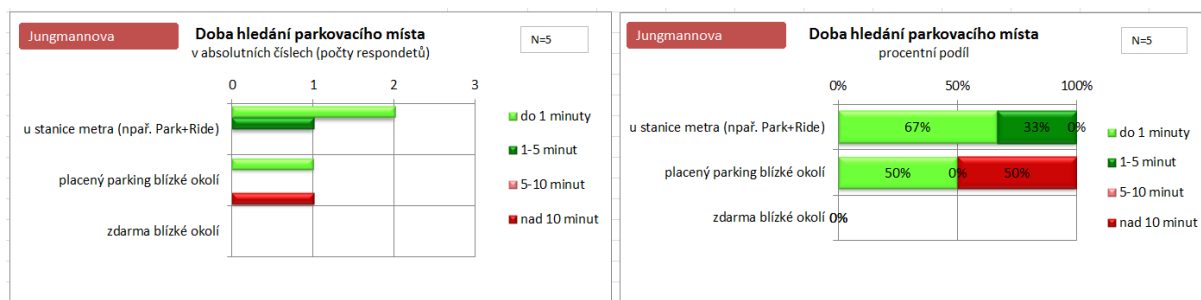
4.2 Parking návštěvníků

Respondentům, kteří část nebo celou svoji cestu na pracoviště MHMP absolvovali autem, byly položeny také dvě otázky týkající se parkingu: „kde jste zaparkovali?“ a „jak dlouho vám trvalo nalezení volného parkovacího místa“. To se týkalo celkem 25 respondentů (z toho 17 návštěvníků MHMP Vyšehrad, 5 návštěvníků MHMP Škodův palác a 3 návštěvníci MHMP Nová radnice).

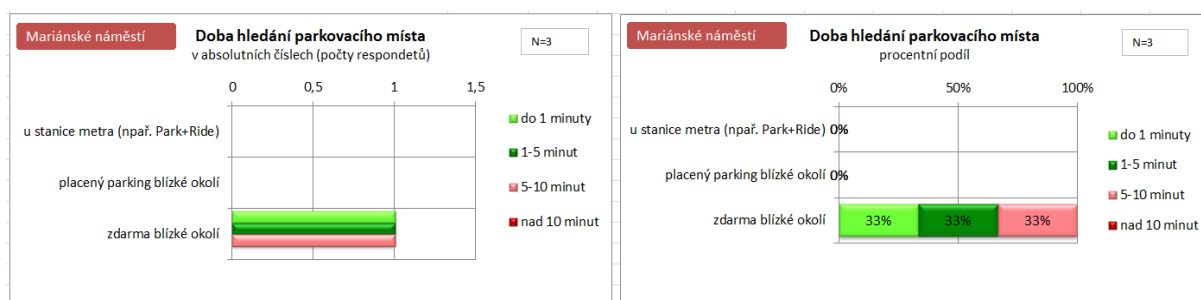
Byly zjištěny následující skutečnosti:

- 5 respondentů zaparkovalo u stanice metra a dále pokračovalo MHD (z toho 4 na P+R Černý Most a 1 u stanice Veleslavín)
- 6 respondentů zaparkovalo v placené zóně nebo na placeném parkovišti v blízkém okolí MHMP
- 14 respondentů zaparkovalo zdarma v blízkém okolí MHMP
- Žádný z respondentů parkujících u stanice metra nepotřeboval na nalezení volného parkovacího místa více než 10 minut
- Více než 10 minut na nalezení volného parkovacího místa potřeboval 1 návštěvník MHMP Vyšehrad (parking zdarma v okolí) a 1 návštěvník MHMP Škodův palác (parking v placené zóně v okolí)

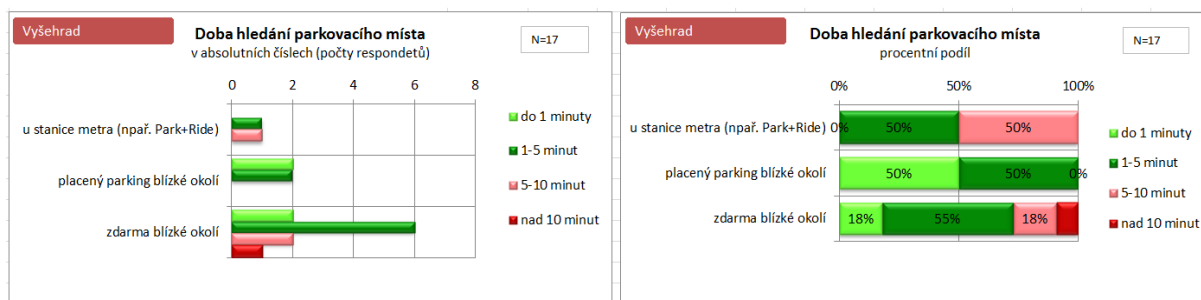
Grafy na obrázcích 41-43 obsahují přehledné údaje o místech, kde zaparkovali respondenti – návštěvníci jednotlivých pracovišť MHMP a o době potřebné pro nalezení volného parkovacího místa.



Obr. 41: MHMP Škodův palác: doby hledání volného parkovacího místa



Obr. 42: MHMP Nová radnice: doby hledání volného parkovacího místa



Obr. 43: MHMP Vyšehrad: doby hledání volného parkovacího místa

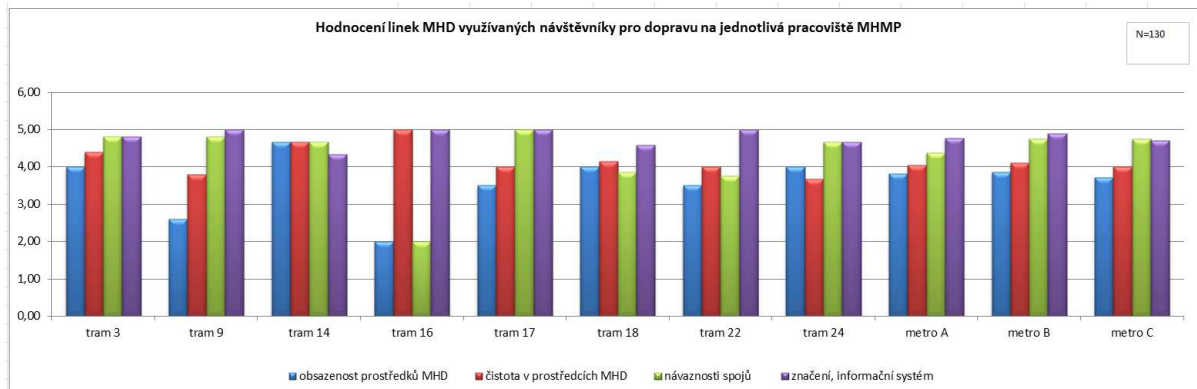
4.3 Veřejná doprava

Z průzkumu vyplynulo, že veřejná doprava je zdaleka nejrozšířenější způsob dopravy návštěvníků sledovaných 3 pracovišť MHMP. Linkami MHD cestovalo 80% respondentů. Nejvíce respondentů využilo metro C (47 osob), dále metro B (29 osob), metro A (22 osob) a tramvaj 18 (7 osob). Přehled využití konkrétních linek návštěvníky jednotlivých pracovišť MHMP ukazuje graf na obrázku 44 (do přehledu byly započítány vždy pouze ty linky, kterými respondent cestoval na posledním úseku své cesty).



Obr. 44: Linky MHD využívané návštěvníky pracovišť MHMP

Průzkum dále zjišťoval, jak respondenti (uživatelé MHD) hodnotí kvalitu přepravy na jednotlivých linkách. Hodnocení proběhlo na základě 4 kritérií: obsazenost vozidel, čistota ve vozidlech, návaznosti spojů a informační systém. Respondenti každému kritériu přiřadili určitý počet bodů od 1 do 5 (5 je nejlepší hodnocení). Nejlépe byla v průměru hodnocena linka 14, nejhůře naopak linka 16. Celkové hodnocení je znázorněno v grafu na obrázku 45.



Obr. 45: Hodnocení linek MHD využívaných návštěvníky pracovišť MHMP

5 Shrnutí

5.1 Pracoviště MHMP Jungmannova – Škodův palác

97% z celkového počtu respondentů (cca 630 osob) pravidelně (tj. nejméně 3x týdně) absolvuje alespoň část své cesty do nebo ze zaměstnání pěšky (započítány jsou i úseky mezi zastávkou veřejné dopravy a pracovištěm). Veřejnou dopravou pravidelně cestuje 93% respondentů (cca 600 osob). Automobil využívá (ať už jako řidič nebo spolujezdec) 10% respondentů (cca 65 osob) a na kole jezdí 1,5% (9 osob).

Skoro 90% respondentů – návštěvníků využilo k dopravě na pracoviště MHMP Jungmannova některou z linek MHD; nejčastěji šlo o metro B.

Z hlediska spolehlivosti – především ve smyslu četnosti pozdních příchodů způsobených mimořádnostmi v dopravě – je veřejná doprava respondenty hodnocena lépe než individuální automobilová. Zpoždění nejčastěji postihuje dojíždění z jižních a jihozápadních částí Prahy a Středočeského kraje (ORP Říčany a Český Brod, MČ Libuš, Petrovice a Dolní Měcholupy); nejméně jednou týdně postihne zpoždění do 15 minut 16% respondentů cestujících veřejnou dopravou a 33% automobilistů dojíždějících z těchto směrů.

Přibližně pětina respondentů – zaměstnanců využila možnosti doplnit dotazník slovním komentářem dle vlastního uvážení. Následuje přehled nejčastějších připomínek nebo návrhů k jednotlivým tematickým okruhům.

Veřejná doprava

- Zkrátit intervaly na lince 22
- Zavést příspěvek zaměstnavatele na MHD

Parking

- Zvýšit počet parkovacích míst vyhrazených pro zaměstnance MHMP

Pěší doprava

- Celoročně umožnit ranní průchod Františkánskou zahradou (od 7:30)
- Otevřít pro zaměstnance vchod uz OD Máj už v 6:30
- Zlepšit zimní údržbu chodníků v úseku Můstek-Jungmannova

Cyklistická doprava

- Zajistit bezpečné parkování kol
- Zpřístupnit více sprch
- Zavést cykloobousměrku v Jungmannově ulici

5.2 Pracoviště MHMP Mariánské náměstí – Nová radnice

90% z celkového počtu respondentů (cca 250 osob) pravidelně (tj. nejméně 3x týdně) absolvuje alespoň část své cesty do nebo ze zaměstnání pěšky (započítány jsou i úseky mezi zastávkou veřejné dopravy a pracovištěm). Veřejnou dopravou pravidelně cestuje 87% respondentů (cca 240 osob). Automobil využívá (ať už jako řidič nebo spolujezdec) 14% respondentů (cca 40 osob) a na kole jezdí 2 % (5 osob).

Přibližně 55% respondentů – návštěvníků využilo k dopravě na pracoviště MHMP Nová radnice některou z linek MHD; nejčastěji šlo o metro A.

Z hlediska spolehlivosti – především ve smyslu četnosti pozdních příchodů způsobených mimořádnostmi v dopravě – je veřejná doprava respondenty hodnocena zhruba stejně jako individuální automobilová. Zpoždění nejčastěji postihuje dojíždění z jižních a jihozápadních částí Prahy a Středočeského kraje (ORP Říčany a Český Brod, MČ Libuš, Petrovice a Dolní Měcholupy); nejméně jednou týdně postihne zpoždění do 15 minut 9% respondentů cestujících veřejnou dopravou a 15% automobilistů dojíždějících z těchto směrů.

Přibližně 15% respondentů – zaměstnanců využilo možnosti doplnit dotazník slovním komentářem dle vlastního uvážení. Následuje přehled nejčastějších připomínek nebo návrhů k jednotlivým tematickým okruhům.

Veřejná doprava

- Zkrátit intervaly na linkách 175 a 180

Parking

- Zvýšit počet parkovacích míst vyhrazených pro zaměstnance MHMP
- Zavést příspěvek zaměstnavatele na modrou parkovací kartu

Pěší doprava

- Zlepšit zimní údržbu chodníků v Kaprově ulici

Cyklistická doprava

- Umožnit cestování s jízdním kolem v tramvaji

5.3 Pracoviště MHMP Vyšehrad

93% z celkového počtu respondentů (120 osob) pravidelně (tj. nejméně 3x týdně) absolvuje alespoň část své cesty do nebo ze zaměstnání pěšky (započítány jsou i úseky mezi zastávkou veřejné dopravy a pracovištěm). Veřejnou dopravou pravidelně cestuje 90% respondentů (115 osob). Automobil využívá (ať už jako řidič nebo spolujezdec) 12% respondentů 16 osob).

Přibližně 65% respondentů – návštěvníků využilo k dopravě na pracoviště MHMP Vyšehrad některou z linek MHD; nejčastěji šlo o metro C.

Přibližně 15% respondentů – zaměstnanců využilo možnosti doplnit dotazník slovním komentářem dle vlastního uvážení. Následuje přehled nejčastějších připomínek nebo návrhů k jednotlivým tematickým okruhům.

Veřejná doprava

- Zkrátit intervaly na lince 10

Parking

- Umožnit bezplatné parkování u Kongresového centra

Pěší doprava

- Zlepšit zimní údržbu chodníků v okolí stanice metra Vyšehrad

Součástí této analýzy je příloha ve formátu .xls, která obsahuje kompletní výstupy (data, grafy, tabulky), včetně těch, které pro svou rozsáhlost nebyly v textové části uvedeny.