DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ 2

Analýza Prahy a Středočeského kraje na základě dat ze SLDB 2011

01/2018

Institut plánování a rozvoje
hlavního města Prahy
Sekce strategií a politik

© Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018
Všechna práva vyhrazena

Elektronická verze dokumentu je dostupná na
www.iprpraha.cz/ssp/analyzy/

Obsah

Úvod ---- 5
Cíle analýzy ---- 5
Hypotéza ---- 5

1 - Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol ---- 6
1.1 Místo bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje) ---- 6
1.2 Češi a cizinci ---- 10
1.3 Doba dojížďky (do zaměstnání a škol) ---- 12
1.4 Muži a ženy ---- 15
1.5 Postavení v zaměstnání ---- 17
1.6 Dosažené vzdělání ---- 20
1.7 Věk ---- 23
1.8 Druh domu (ve kterém osoba bydlí) ---- 26
1.9 Typ domácnosti (ve které osoba žije) ---- 30
1.10 Výše výdělku ---- 33

2 - Doba dojížďky do zaměstnání a škol ---- 35
2.1 Místo bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje) ---- 35
2.2 Jednotlivé druhy dopravy ---- 36
2.3 Muži a ženy ---- 38
2.4 Postavení v zaměstnání ---- 40
2.5 Dosažené vzdělání ---- 42
2.6 Věk ---- 44

3 - Shrnutí ---- 46
4 - Doporučení ---- 47
Zdroje ---- 48

Úvod

Udržitelná mobilita je jedním z 12 strategických cílů Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016 schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy číslo 21/7 ze dne 24. 11. 2016. Konkrétně jde o strategický cíl 1.5, který směřuje především k orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy a pohybu (mobility) – na veřejnou dopravu (především kolejovou) a také na chůzi a užívání jízdních kol – které budou výhodnou a oblíbenou alternativou individuální automobilové dopravy (IAD) a tím dojde ke snížení negativních vlivů z dopravy.

Považujeme proto za velmi důležité znát co nejlépe zásadní vlivy na dopravní chování obyvatel a návštěvníků města, aby ho bylo možné do značné míry předvídat a citlivými způsoby a vhodně zvolenými opatřeními také ovlivňovat směrem k výše uvedenému vytčenému strategickému cíli 1.5.

Cíle analýzy

Na základě dat ze SLDB 2011 (Sčítání lidu, domů a bytů 2011) zjistit nebo ověřit obecně působící vlivy na zájem o užívání jednotlivých druhů dopravy, případně také vlivy na některé další charakteristiky související s dopravou v Praze a v sousedním Středočeském kraji.

Dokument tematicky navazuje na analýzu Institutu plánování a rozvoje z května 2017 „Dopravní chování - Statistická analýza evropských měst z vybraných hledisek“.

Hypotéza

Zájem o užívání jednotlivých druhů dopravy by mohl být ovlivňován:

- místem bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje),
- státním občanstvím,
- dobou dojížďky do zaměstnání a škol,
- pohlavím (muži, ženy),
- postavením v zaměstnání,
- dosaženým vzděláním,
- věkem,
- druhem domu, ve kterém osoba bydlí,
- typem domácnosti, ve které osoba žije,
- výše výdělku.

1 Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

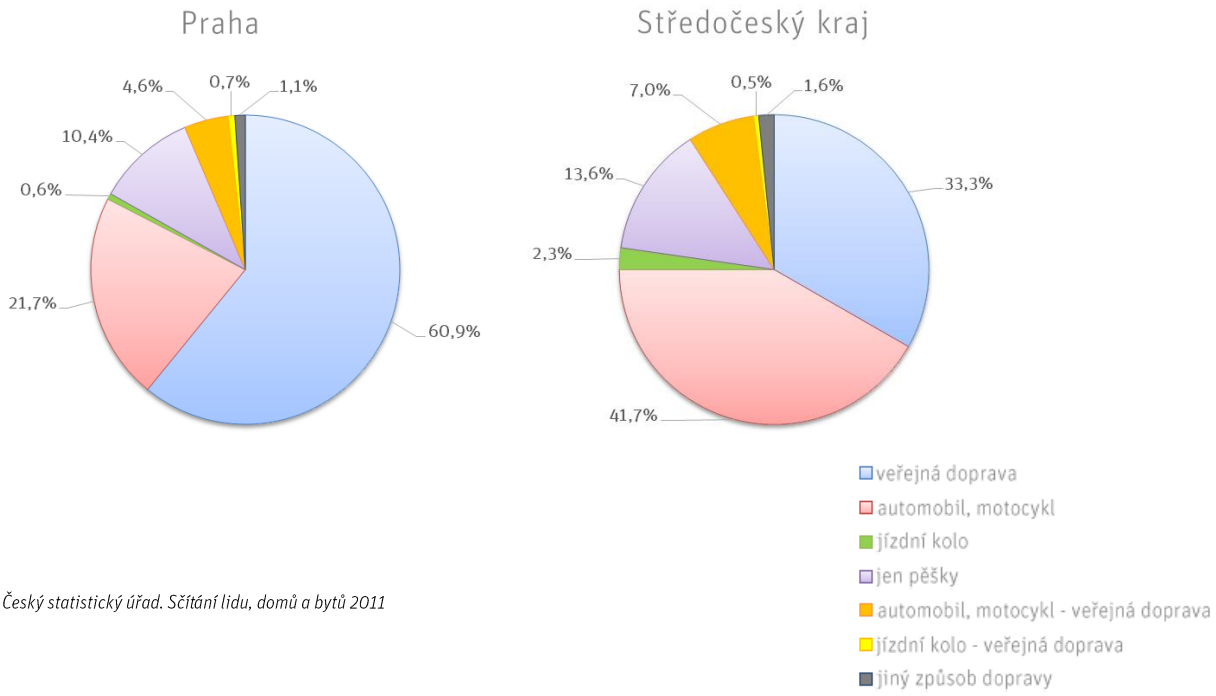
1.1 Místo bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje)

Osoby bydlící v Praze jezdily více veřejnou dopravou oproti osobám bydlícím ve Středočeském kraji.

Osoby bydlící v Praze jezdily méně automobilem a na jízdním kole, také méně používaly dopravu jen pěšky a kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou.

GRAF / O1

Místo bydliště – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

TAB / O1

Místo bydliště – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha	60,9	21,7	0,6	10,4	4,6	0,7	1,1
2 Středočeský kraj	33,3	41,7	2,3	13,6	7,0	0,5	1,6

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 719 006 osob (1: 357 228 osob; 2: 361 778 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

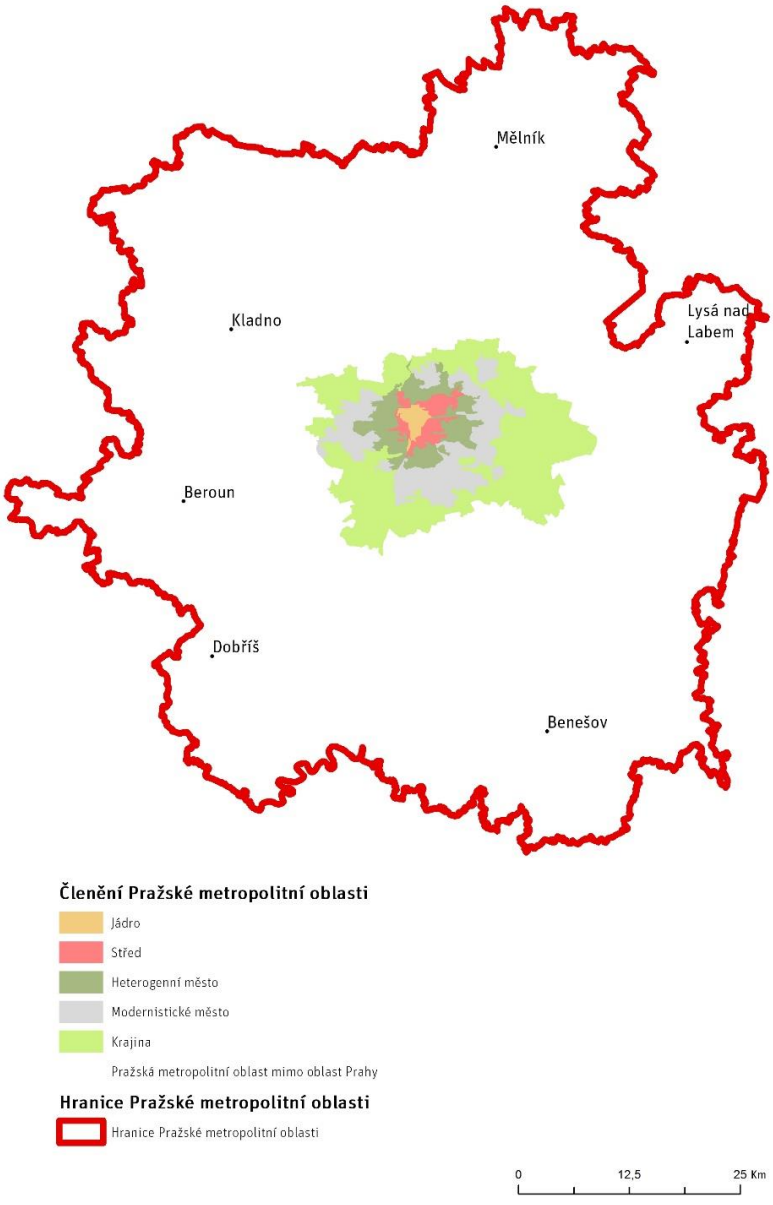
Místo bydliště

Pro přesnější analyzování dopravního chování osob v závislosti na místě bydliště jsme použili:

- v rámci území Prahy: členění na 5 prstenců stanovených Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy na základě struktury, charakteru a historického vývoje zástavby (přičemž bylo nutné toto vymezení pro účel této analýzy mírně přizpůsobit základním sídelním jednotkám – ZSJ – jakožto základním statistickým jednotkám) – konkrétně jde o prstence Jádro, Střed, Heterogenní město, Modernistické město a Krajina,
- v rámci Středočeského kraje: jeho část, která patří do tzv. Pražské metropolitní oblasti definované mimo jiné na základě spádovosti dojížďky ku Praze (dále jen zkráceně „PMO mimo Prahu“); zbývající část Středočeského kraje vně Pražské metropolitní oblasti jsme do analýzy nezahmuli, protože tento prstenec je ve vztahu k Praze už málo relevantní.

OBR / 01

Členění Pražské metropolitní oblasti – prstence



Zdroj: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

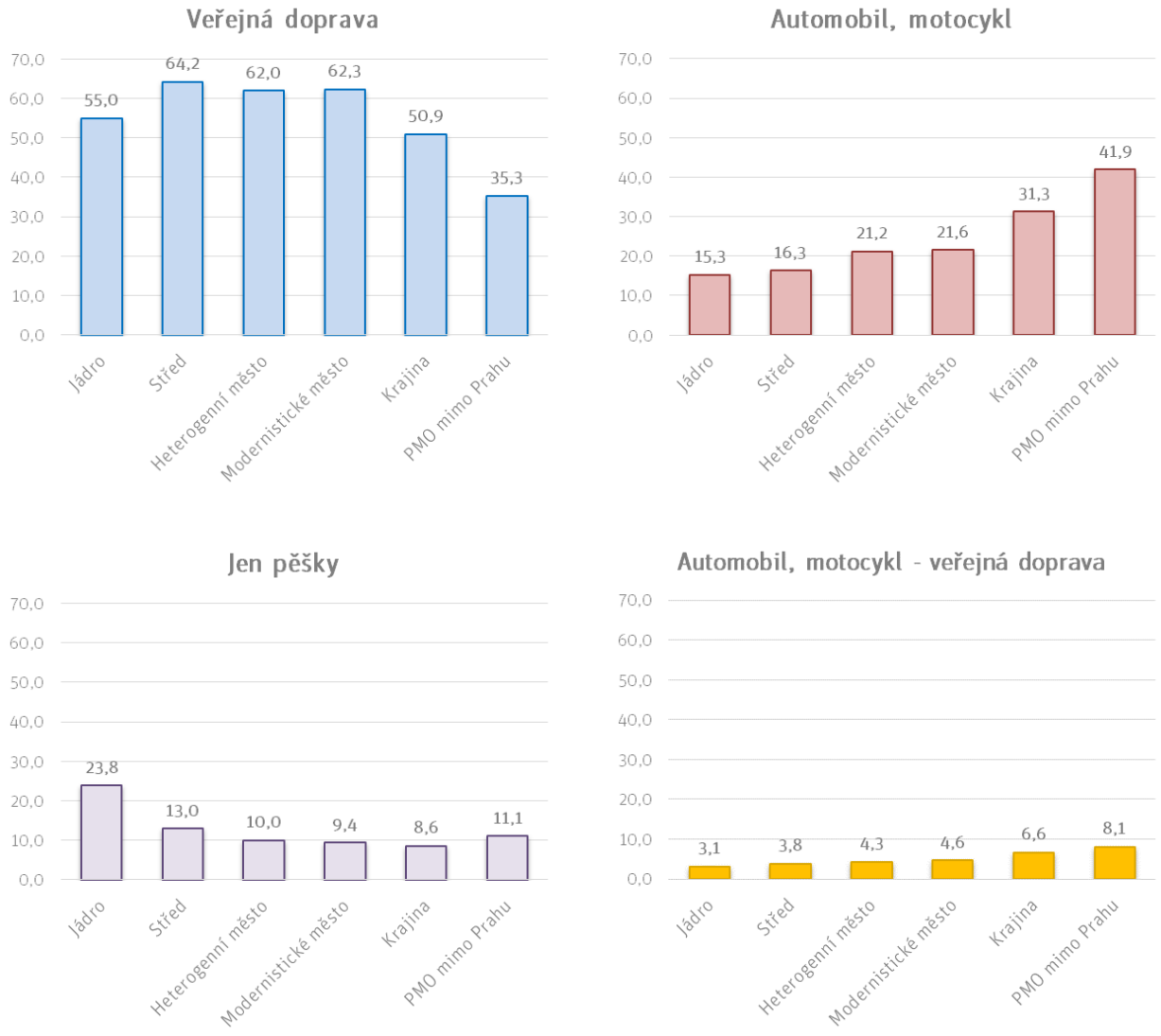
Místo bydliště

S rostoucí vzdáleností bydliště od centra Prahy používali lidé více automobil a kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou.

Dopravu jen pěšky nejvíce používaly osoby bydlící v prstenci Jádro, což mělo vliv na relativně nižší používání veřejné dopravy ve srovnání s jinými pražskými prstenci (kromě okrajového prstence Krajina).

GRAF / O2

MÍSTO BYDLIŠTĚ – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – PODLE PRSTENCŮ – V %



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Místo bydliště

TAB / 02

MÍSTO BYDLIŠTĚ – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – PODLE PRSTENCŮ

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Jádro	55,0	15,3	0,7	23,8	3,1	0,8	1,2
2 Střed	64,2	16,3	0,7	13,0	3,8	0,8	1,1
3 Heterogenní město	62,0	21,2	0,6	10,0	4,3	0,7	1,1
4 Modernistické město	62,3	21,6	0,5	9,4	4,6	0,6	1,0
5 Krajina	50,9	31,3	0,8	8,6	6,6	0,6	1,2
6 PMO mimo Prahu	35,3	41,9	1,7	11,1	8,1	0,5	1,5

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 568 027 osob (1: 9 496 osob; 2: 64 237 osob; 3: 73 142 osob; 4: 163 566 osob; 5: 46 787 osob; 6: 210 799 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

1.2 Češi a cizinci

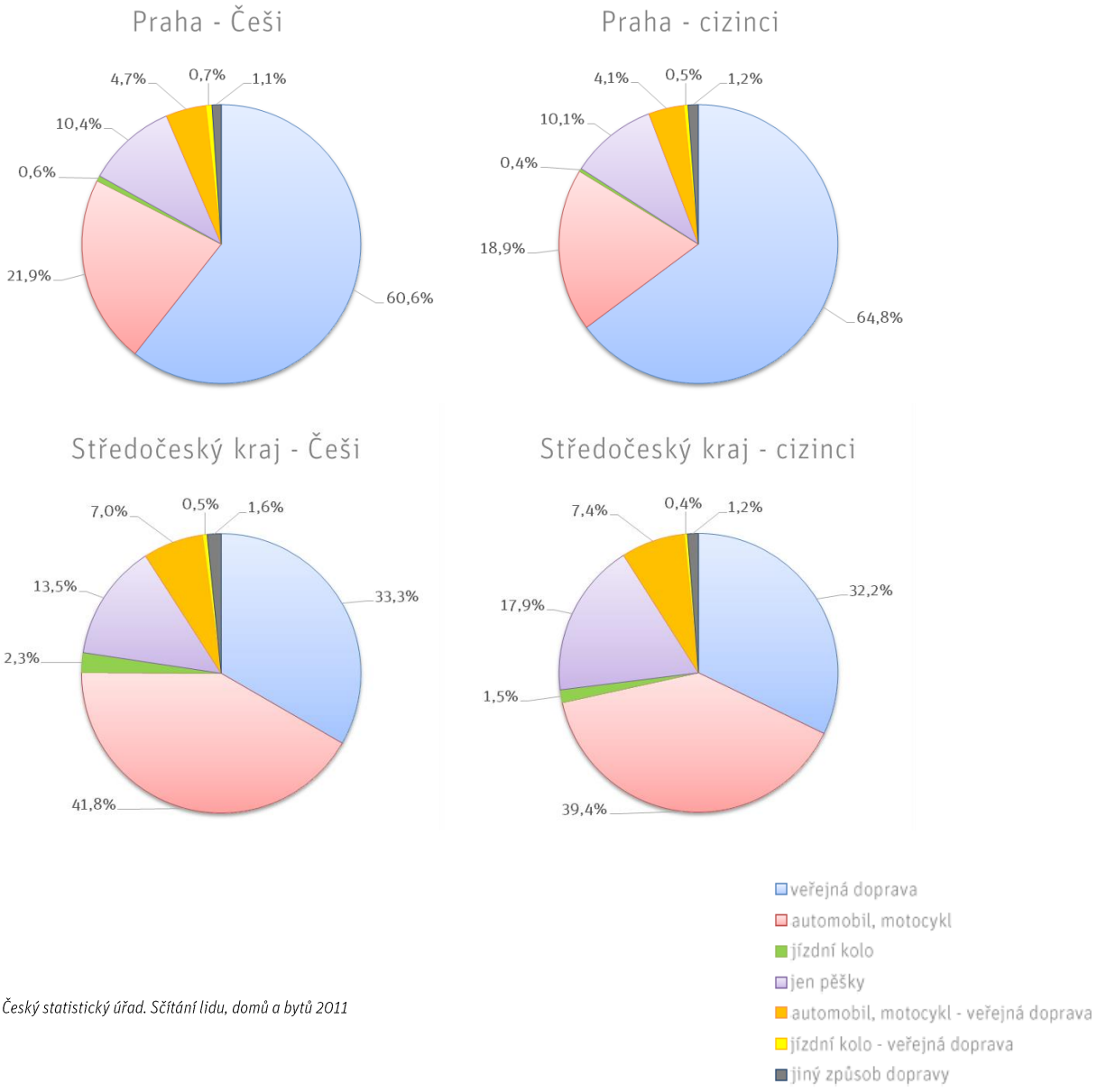
Dopravní chování osob s cizím státním občanstvím se výrazně nelišilo od osob s českým státním občanstvím.

Osoby s cizím státním občanstvím bydlící v Praze oproti osobám s českým státním občanstvím používaly o trochu více veřejnou dopravu a naopak o trochu méně automobil a také méně jízdní kolo.

Občané z výrazně vyspělých zemí inklinovali více k používání automobilu na úkor veřejné dopravy, zvláště pokud bydleli ve Středočeském kraji - to pak také na úkor dopravy jízdním kolem a jen pěšky.

GRAF / O3

Češi a cizinci – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Češi a cizinci

TAB / 03

ČEŠI A CIZINCI – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - Češi	60,6	21,9	0,6	10,4	4,7	0,7	1,1
2 Praha - cizinci	64,8	18,9	0,4	10,1	4,1	0,5	1,2
z toho 2A z vyspělých zemí	55,2	27,0	0,7	11.3	2,9	0,9	1,9
3 Středočeský kraj - Češi	33,3	41,8	2,3	13,5	7,0	0,5	1,6
4 Středočeský kraj - cizinci	32,2	39,4	1,5	17,9	7,4	0,4	1,2
z toho 4A z vyspělých zemí	20,9	58,9	0,9	4,5	11,2	1,0	2,6

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámky:

Vzorek obsahuje údaje 715 373 osob (1: 328 352 osob; 2: 26 414 osob; 2A: 2 412 osob; 3: 350 925 osob; 4: 9 682 osob; 4A: 579 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno, bez státního občanství a s dvojím státním občanstvím

Jako typické představitele výrazně vyspělých zemí jsme vybrali následujících dvanáct: Austrálie, Kanada, Francie, Německo, Japonsko, Korea, Lucembursko (ve vzorku byly ale pouze 2 osoby), Norsko, Švýcarsko, SAE (pouze 7 osob), Velká Británie, USA

1.3 Doba dojížďky (do zaměstnání a škol)

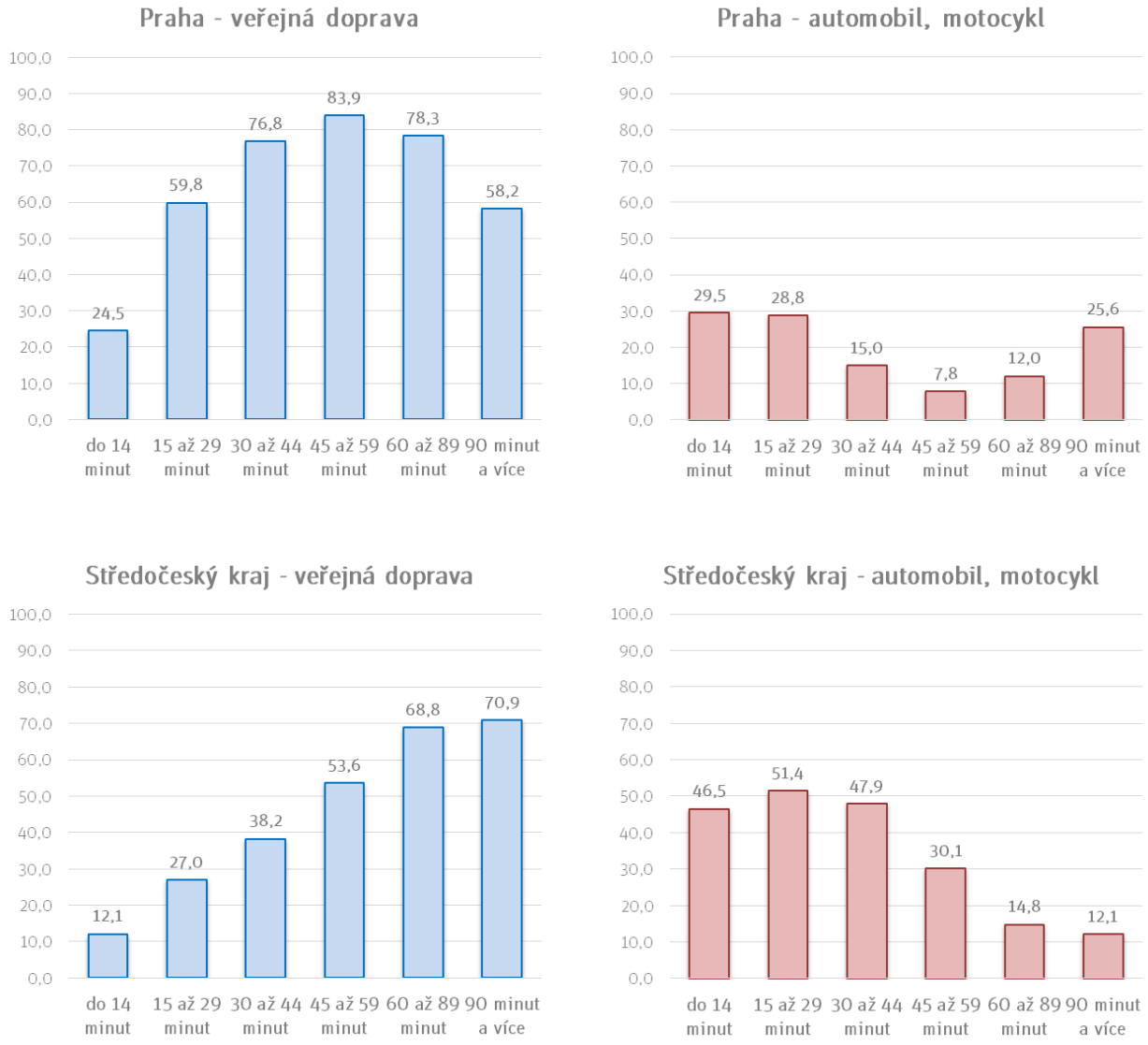
V této kapitole jde o to, jaký byl podíl používání jednotlivých druhů dopravy při určitých dobách dojížďky. Také je zajímavé vědět, jak dlouho se dojíždělo do zaměstnání a škol v rámci Prahy a Středočeského kraje jednotlivými druhy dopravy, čemuž jsou věnovány kapitoly 2.1 a 2.2.

Veřejná doprava byla významně zastoupená u cest od cca 10 do 60 minut.

Automobil byl významně zastoupený u cest do cca 30 až 35 minut, osoby ze Středočeského kraje jezdily více na krátkých cestách (do 14 minut) než osoby z Prahy.

GRAF / 04

Doba dojížďky – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol – veřejná doprava a automobil, motocykl – v %



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Doba dojížďky

Jízdní kolo se používalo nejvíce pro cesty do cca 30 minut, v případě osob z Prahy až do cca 40 minut.

Doprava jen pěšky byla významně zastoupená u cest do cca 15 až 20 minut, v případě osob ze Středočeského kraje u cest mírně delších než v případě osob z Prahy.

GRAF / O5

DOBA DOJÍŽĎKY – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – JÍZDNÍ KOLO A JEN PĚŠKY – V %

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Doba dojížďky

TAB / 04

DOBA DOJÍŽĎKY – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - do 14 minut	24,5	29,5	0,8	42,0	2,0	0,2	0,9
2 Praha - 15 až 29 minut	59,8	28,8	0,6	4,3	4,7	0,7	1,1
3 Praha - 30 až 44 minut	76,8	15,0	0,4	0,5	5,6	0,8	0,9
4 Praha - 45 až 59 minut	83,9	7,8	0,3	0,3	5,9	0,9	0,8
5 Praha - 60 až 89 minut	78,3	12,0	0,5	0,4	6,8	0,8	1,1
6 Praha - 90 minut a více	58,2	25,6	2,0	3,5	7,1	0,6	3,0
7 Středočeský kraj - do 14 minut	12,1	46,5	4,7	32,7	2,0	0,2	1,8
8 Středočeský kraj - 15 až 29 minut	27,0	51,4	2,3	11,7	5,2	0,5	1,9
9 Středočeský kraj - 30 až 44 minut	38,2	47,9	0,9	2,6	8,6	0,6	1,2
10 Středočeský kraj - 45 až 59 minut	53,6	30,1	0,4	0,4	13,9	0,7	0,9
11 Středočeský kraj - 60 až 89 minut	68,8	14,8	0,2	0,2	14,1	1,0	0,9
12 Středočeský kraj - 90 minut a více	70,9	12,1	0,6	0,7	12,8	1,1	1,9

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 707 369 osob (1: 71 322 osob; 2: 114 902 osob; 3: 98 594 osob; 4: 50 729 osob; 5: 11 182 osob; 6: 3 585 osob; 7: 105 516 osob; 8: 101 264 osob; 9: 56 987 osob; 10: 46 719 osob; 11: 33 859 osob; 12: 12 710 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie mimo ČR, nedefinováno, nezjištěno a mimo ČR

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Muži a ženy

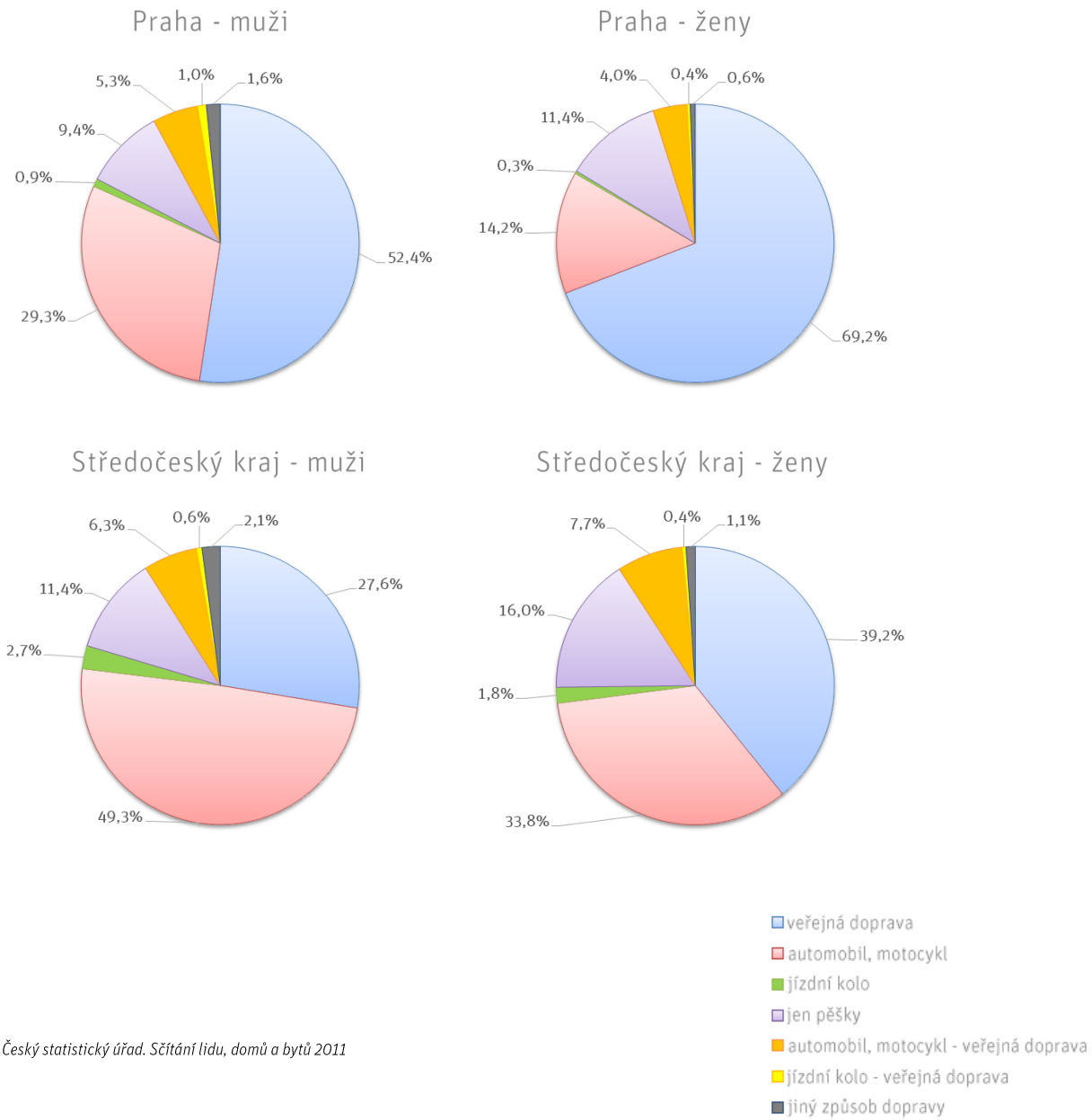
1.4 Muži a ženy

Muži jezdili méně než ženy veřejnou dopravou a méně používali dopravu jen pěšky.

Muži jezdili více než ženy automobilem nebo na jízdním kole.

GRAF / 06

Muži a ženy – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Muži a ženy

TAB / 05

MUŽI A ŽENY – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - muži	52,4	29,3	0,9	9,4	5,3	1,0	1,6
2 Praha - ženy	69,2	14,2	0,3	11,4	4,0	0,4	0,6
3 Středočeský kraj - muži	27,6	49,3	2,7	11,4	6,3	0,6	2,1
4 Středočeský kraj - ženy	39,2	33,8	1,8	16,0	7,7	0,4	1,1

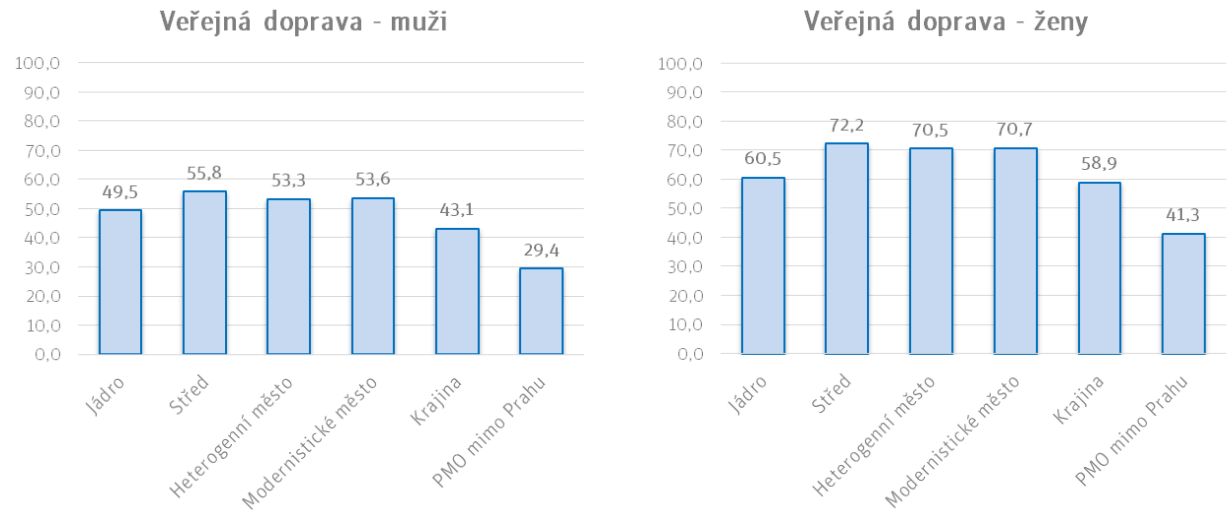
Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:
Vzorek obsahuje údaje 719 006 osob (1: 176 506 osob; 2: 180 722 osob; 3: 184 401 osob; 4: 177 377 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

Následná analýza na 6 prstencích (viz kapitola 1.1, OBR/01) potvrdila obecná zjištění ze začátku této kapitoly 1.4 (muži jezdili méně než ženy veřejnou dopravou a méně používali dopravu jen pěšky; muži jezdili více než ženy automobilem nebo na jízdním kole), která platí i ve všech 6 prstencích (při současném působení vlivu místa bydliště – viz kapitola 1.1, GRAF/02), například pro používání veřejné dopravy:

GRAF / 07

MUŽI A ŽENY – PODÍL POUŽÍVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – PODLE PRSTENCŮ – V %



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

1.5 Postavení v zaměstnání

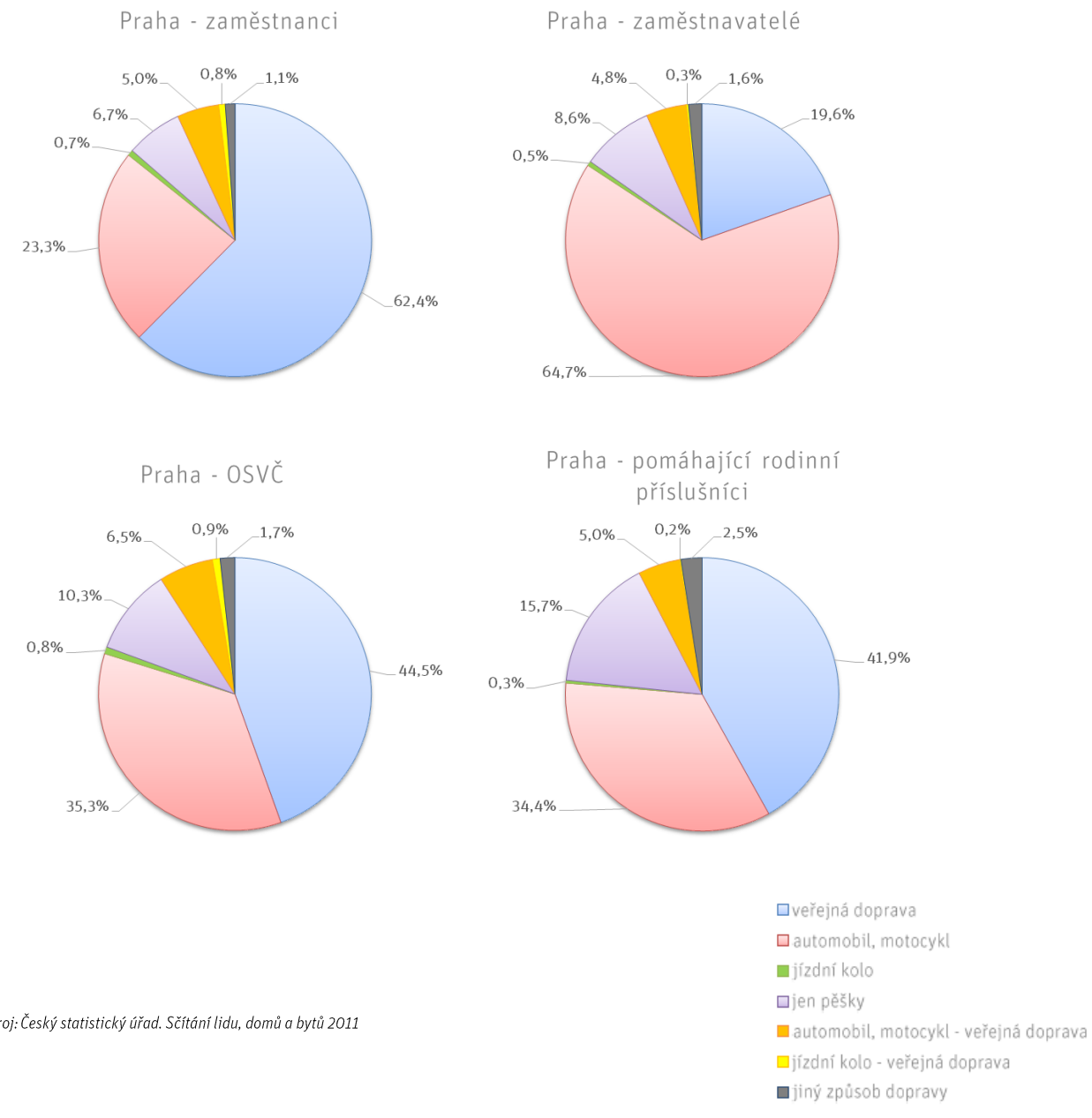
Zaměstnanci jezdili relativně nejvíce veřejnou dopravou a naopak relativně nejméně automobily. Jezdili také relativně více na jízdním kole.

Zaměstnavatelé (kterých je řádově méně) jezdili relativně nejvíce automobily a naopak relativně nejméně veřejnou dopravou.

OSVČ se, co se týká automobilů a veřejné dopravy, pohybovaly mezi extrémy předchozích dvou skupin. Používaly relativně více dopravu jen pěšky.

GRAF / 08

Postavení v zaměstnání – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání – Praha



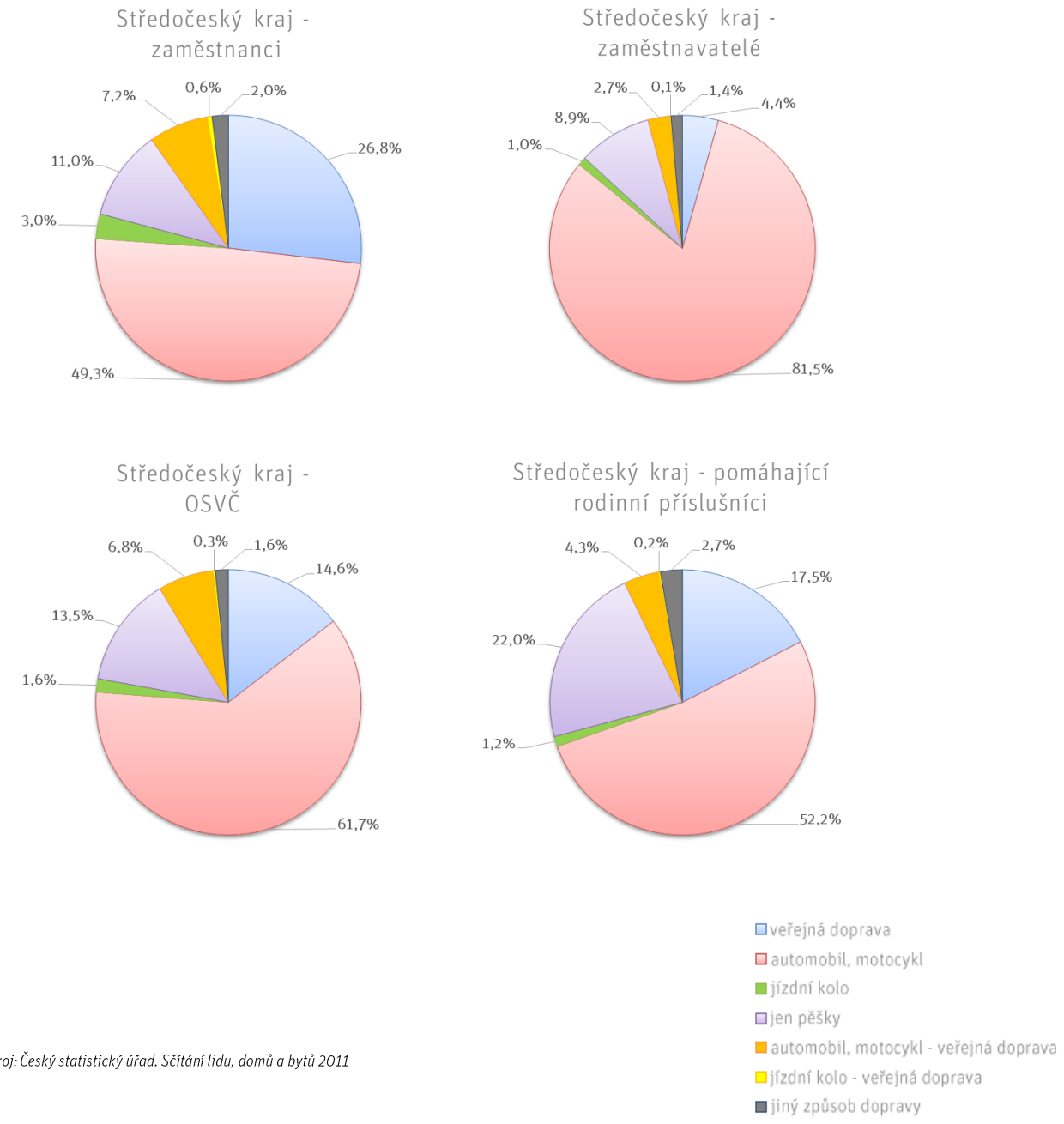
Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Postavení v zaměstnání

GRAF / 09

POSTAVENÍ V ZAMĚSTNÁNÍ – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ – STŘEDOČESKÝ KRAJ



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Postavení v zaměstnání

TAB / 06

POSTAVENÍ V ZAMĚSTNÁNÍ – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - zaměstnanci	62,4	23,3	0,7	6,7	5,0	0,8	1,1
2 Praha - zaměstnavatelé	19,6	64,7	0,5	8,6	4,8	0,3	1,6
3 Praha - OSVČ	44,5	35,3	0,8	10,3	6,5	0,9	1,7
4 Praha - pomáhající rodinní příslušníci	41,9	34,4	0,3	15,7	5,0	0,2	2,5
5 Středočeský kraj - zaměstnanci	26,8	49,3	3,0	11,0	7,2	0,6	2,0
6 Středočeský kraj - zaměstnavatelé	4,4	81,5	1,0	8,9	2,7	0,1	1,4
7 Středočeský kraj - OSVČ	14,6	61,7	1,6	13,5	6,8	0,3	1,6
8 Středočeský kraj - pomáhající rodinní příslušníci	17,5	52,2	1,2	22,0	4,3	0,2	2,7

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 544 702 osob (1: 247 234 osob; 2: 10 598 osob; 3: 19 158 osob; 4: 604 osob; 5: 243 874 osob; 6: 8 636 osob; 7: 14 111 osob; 8: 487 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno a členové produkčních družstev

1.6 Dosažené vzdělání

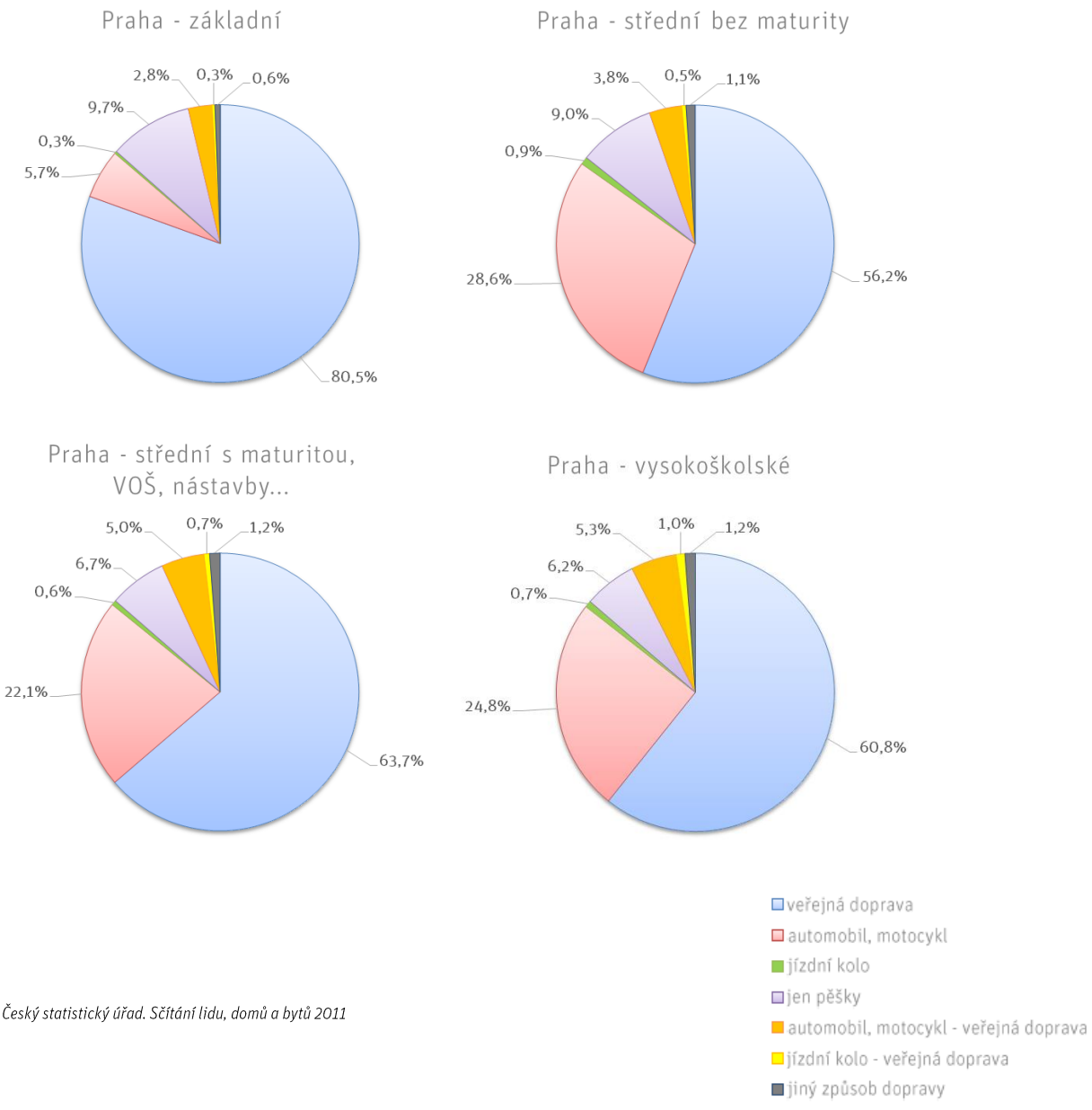
Osoby se základním vzděláním oproti ostatním jezdily mnohem více veřejnou dopravou na úkor dopravy automobilem. Používaly také relativně více dopravu jen pěšky. Dopravní chování osob s dosaženým vzděláním vyšším než základním bylo v podstatě velmi homogenní.

Specifikou osob se středním vzděláním bez maturity bylo relativně větší používání automobilu nebo jízdního kola a naopak relativně menší používání veřejné dopravy nebo kombinované dopravy automobilem a veřejnou dopravou.

Specifikou osob s vysokoškolským vzděláním bylo relativně menší používání dopravy jen pěšky a naopak relativně větší používání kombinované dopravy automobilem a veřejnou dopravou.

GRAF / 10

Dosažené vzdělání – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol – Praha



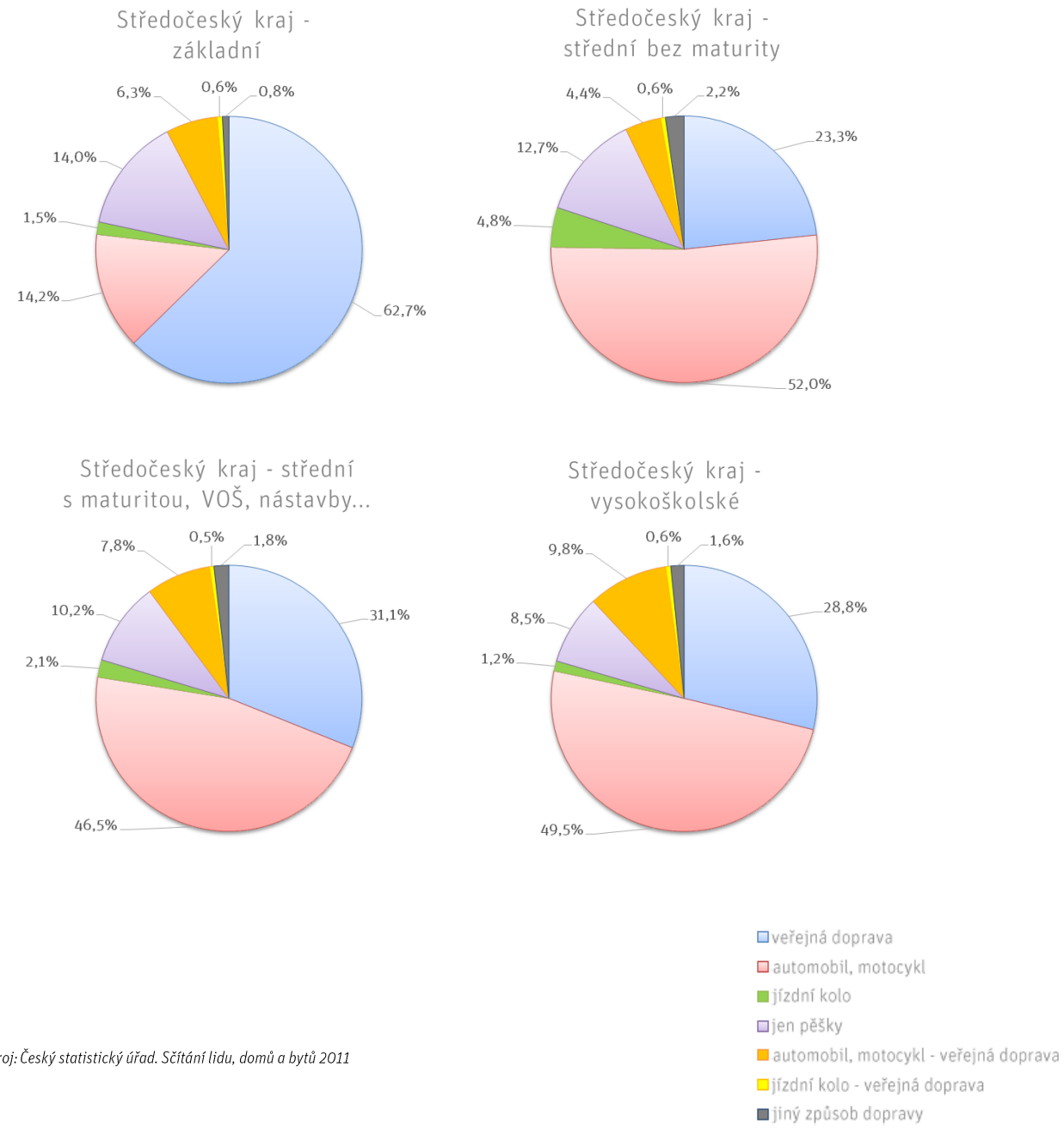
Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Dosažené vzdělání

GRAF / 11

DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – STŘEDOČESKÝ KRAJ



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Dosažené vzdělání

TAB / 07

DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - základní	80,5	5,7	0,3	9,7	2,8	0,3	0,6
2 Praha - střední bez maturity	56,2	28,6	0,9	9,0	3,8	0,5	1,1
3 Praha - střední s maturitou, VOŠ...	63,7	22,1	0,6	6,7	5,0	0,7	1,2
4 Praha - vysokoškolské	60,8	24,8	0,7	6,2	5,3	1,0	1,2
5 Středočeský kraj - základní	62,7	14,2	1,5	14,0	6,3	0,6	0,8
6 Středočeský kraj - střední bez maturity	23,3	52,0	4,8	12,7	4,4	0,6	2,2
7 Středočeský kraj - střední s maturitou, VOŠ...	31,1	46,5	2,1	10,2	7,8	0,5	1,8
8 Středočeský kraj - vysokoškolské	28,8	49,5	1,2	8,5	9,8	0,6	1,6

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:
Vzorek obsahuje údaje 646 604 osob (1: 28 884 osob; 2: 38 702 osob; 3: 137 584 osob; 4: 122 067 osob; 5: 40 792 osob; 6: 74 745 osob; 7: 138 701 osob; 8: 65 129 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno a bez vzdělání a neukončené základní vzdělání

Následná analýza na 6 prstencích (viz kapitola 1.1, OBR/01) potvrdila obecná zjištění ze začátku této kapitoly 1.6 při současném působení vlivu místa bydliště – viz kapitola 1.1, GRAF/02 (s rostoucí vzdáleností bydliště od centra Prahy používali lidé více automobil a kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou; dopravu jen pěšky nejvíce používaly osoby bydlící v prstenci Jádro).

1.7 Věk

Děti na prvním stupni ZŠ chodily do školy především pěšky, dále jezdily veřejnou dopravou nebo s rodiči automobilem (to hlavně v případě dětí ze Středočeského kraje). Děti na druhém stupni ZŠ jezdily do školy především veřejnou dopravou, dále chodily pěšky, méně pak jezdily s rodiči automobilem (to opět více v případě dětí ze Středočeského kraje).

Děti ve věku středoškoláků byly skupinou, která vůbec relativně nejvíce používala veřejnou dopravu a naopak relativně nejméně automobil.

Děti ve věku 6 až 19 let relativně nejméně používaly jízdní kolo. Jízdní kolo používaly relativně nejvíce osoby z Prahy ve věku 26 až 55 let a osoby ze Středočeského kraje ve věku přes 45 let.

Automobil nejvíce používaly osoby z Prahy ve věku cca od 36 do 55 let a osoby ze Středočeského kraje ve věku cca od 26 do 55 let (ty pak relativně hodně až do 75 let). Uvedené věkové skupiny naopak relativně méně používaly veřejnou dopravu.

GRAF / 12

Věk – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol – Praha – v %

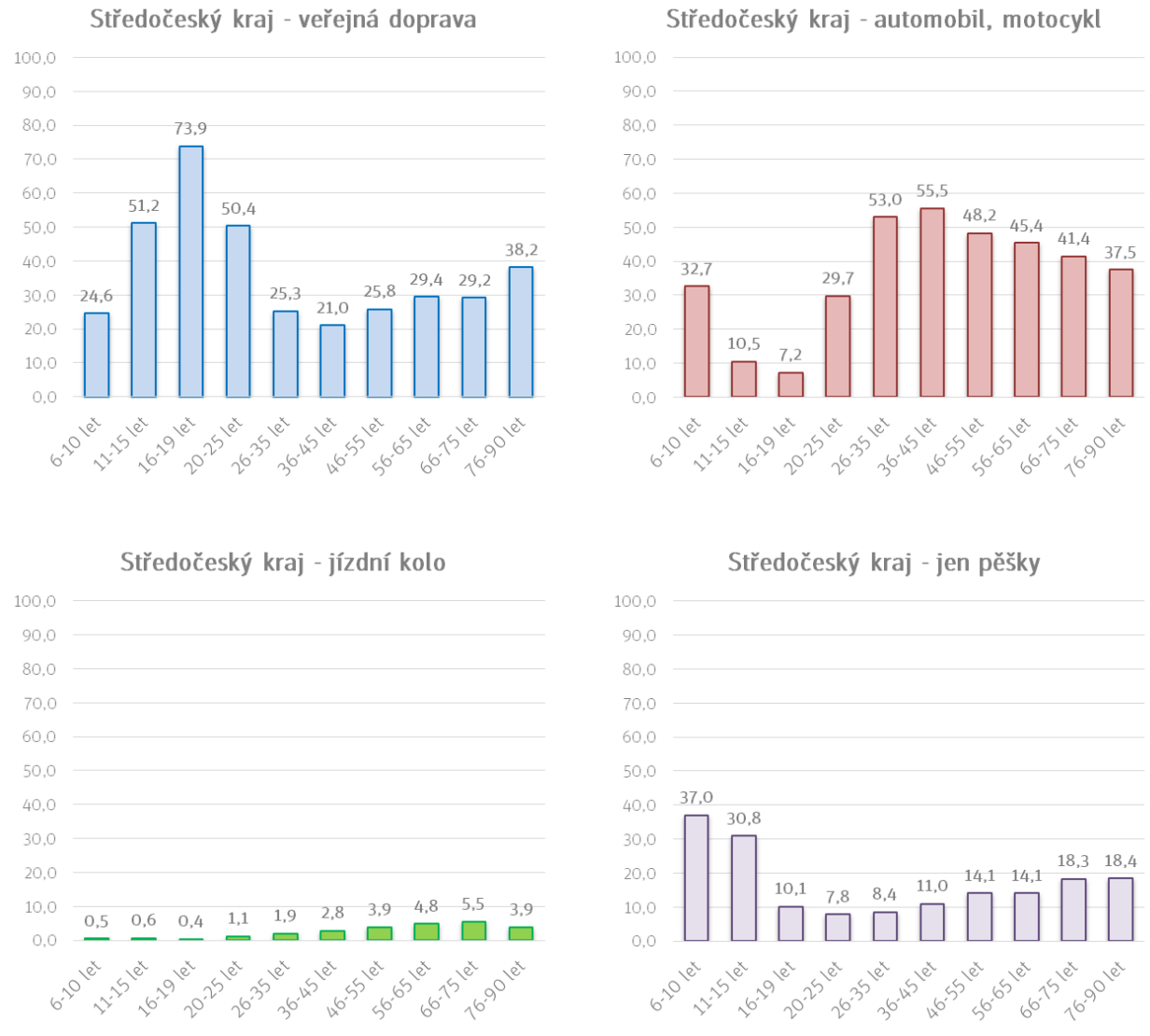
Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Věk

GRAF / 13

VĚK – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – STŘEDOČESKÝ KRAJ – V %



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Věk

TAB / 08

VĚK – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - 6 až 10 let	22,1	19,8	0,2	54,3	2,8	0,1	0,6
2 Praha - 11 až 15 let	52,6	4,8	0,2	38,9	2,9	0,1	0,4
3 Praha - 16 až 19 let	88,5	2,0	0,2	5,8	2,7	0,3	0,5
4 Praha - 20 až 25 let	78,0	9,5	0,5	5,4	4,9	0,8	1,0
5 Praha - 26 až 35 let	60,5	23,8	0,8	5,8	6,2	1,2	1,6
6 Praha - 36 až 45 let	51,2	33,6	0,7	7,4	5,3	0,6	1,3
7 Praha - 46 až 55 let	57,5	28,1	0,7	8,7	3,6	0,4	0,9
8 Praha - 56 až 65 let	64,0	23,2	0,6	8,5	2,8	0,3	0,5
9 Praha - 66 až 75 let	67,4	18,8	0,5	10,0	2,7	0,2	0,3
10 Praha - 76 až 90 let	69,2	17,6	0,0	9,8	2,3	0,5	0,5
11 Středočeský kraj - 6 až 10 let	24,6	32,7	0,5	37,0	4,7	0,1	0,5
12 Středočeský kraj - 11 až 15 let	51,2	10,5	0,6	30,8	5,8	0,5	0,5
13 Středočeský kraj - 16 až 19 let	73,9	7,2	0,4	10,1	7,5	0,5	0,5
14 Středočeský kraj - 20 až 25 let	50,4	29,7	1,1	7,8	9,0	0,6	1,4
15 Středočeský kraj - 26 až 35 let	25,3	53,0	1,9	8,4	8,6	0,6	2,2
16 Středočeský kraj - 36 až 45 let	21,0	55,5	2,8	11,0	7,1	0,6	2,1
17 Středočeský kraj - 46 až 55 let	25,8	48,2	3,9	14,1	5,6	0,6	1,8
18 Středočeský kraj - 56 až 65 let	29,4	45,4	4,8	14,1	4,3	0,6	1,4
19 Středočeský kraj - 66 až 75 let	29,2	41,4	5,5	18,3	4,0	0,5	1,1
20 Středočeský kraj - 76 až 90 let	38,2	37,5	3,9	18,4	2,0	0,0	0,0

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

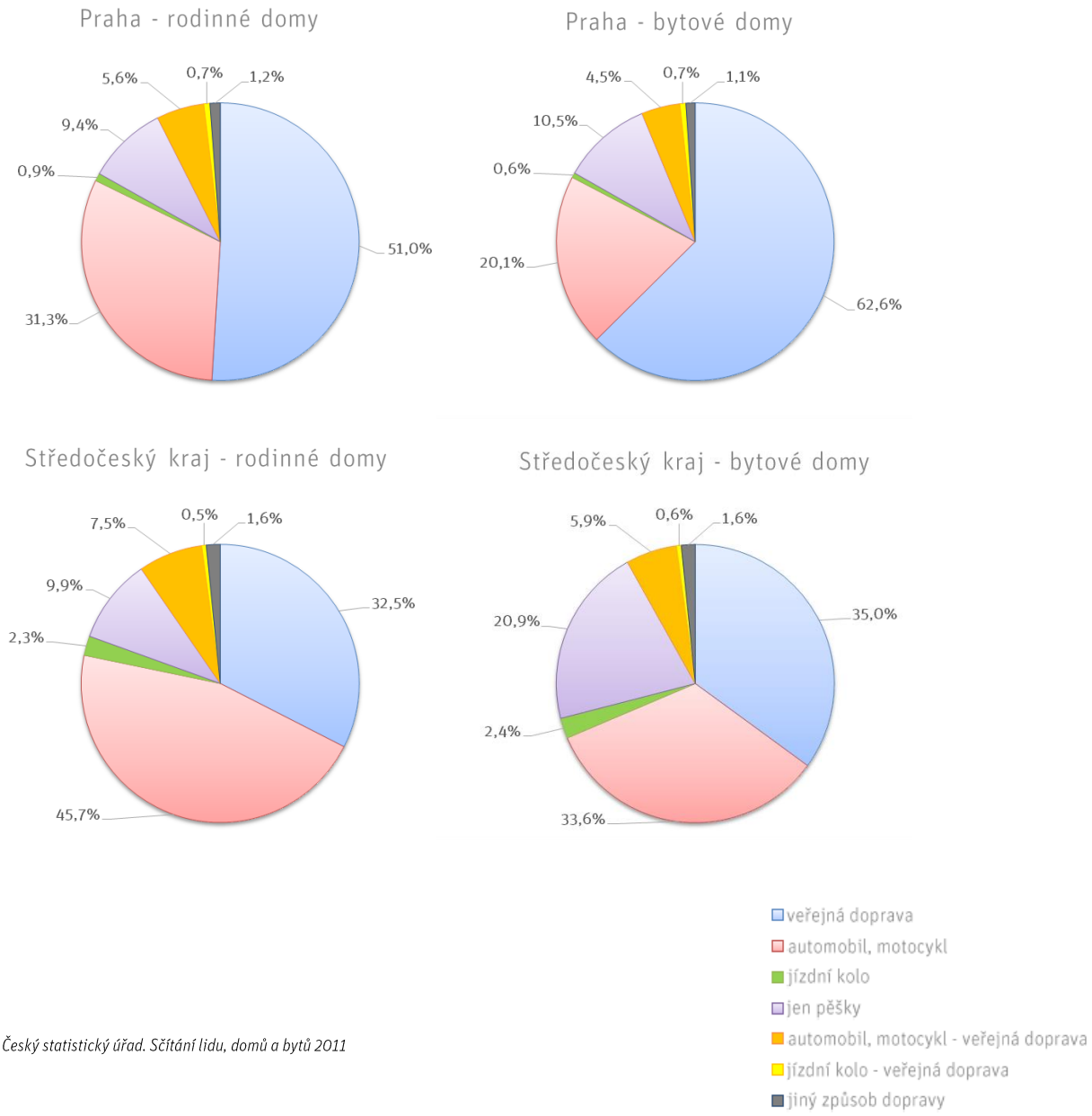
Vzorek obsahuje údaje 718 383 osob (1: 15 216 osob; 2: 17 323 osob; 3: 21 361 osob; 4: 48 862 osob; 5: 102 363 osob; 6: 64 366 osob; 7: 49 583 osob; 8: 32 565 osob; 9: 4 708 osob; 10: 561 osob; 11: 21 011 osob; 12: 24 869 osob; 13: 28 907 osob; 14: 41 130 osob; 15: 82 304 osob; 16: 77 302 osob; 17: 55 498 osob; 18: 28 085 osob; 19: 2 217 osob; 20: 152 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

1.8 Druh domu (ve kterém osoba bydlí)

Osoby bydlící v rodinných domech používaly relativně méně veřejnou dopravu a dopravu jen pěšky. Naopak relativně více používaly automobil nebo kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou. V případě osob z Prahy také používaly relativně více jízdní kolo.

GRAF / 14

Druh domu – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Druh domu

TAB / 09

DRUH DOMU – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - rodinné domy	51,0	31,3	0,9	9,4	5,6	0,7	1,2
2 Praha - bytové domy	62,6	20,1	0,6	10,5	4,5	0,7	1,1
3 Středočeský kraj - rodinné domy	32,5	45,7	2,3	9,9	7,5	0,5	1,6
4 Středočeský kraj - bytové domy	35,0	33,6	2,4	20,9	5,9	0,6	1,6

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:
Vzorek obsahuje údaje 701 520 osob (1: 56 194 osob; 2: 291 862 osob; 3: 237 067 osob; 4: 116 397 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie jiných typů domů, nedefinováno a nezjištěno

Následná analýza na 6 prstencích (viz kapitola 1.1, OBR/01) potvrdila základní obecná zjištění ze začátku této kapitoly 1.8 (osoby bydlící v rodinných domech používaly relativně méně veřejnou dopravu, naopak relativně více používaly automobil), což platí i ve všech 6 prstencích. Za zmínku stojí, že rozdíl mezi používáním veřejné dopravy a automobilu byl u osob bydlících v rodinných nebo bytových domech největší v prstenci Modernistické město.

Drobné odchylky od obecných zjištění ze začátku této kapitoly 1.8 byly u dopravy jen pěšky – osoby bydlící v rodinných domech používaly oproti osobám bydlícím v bytových domech trochu více dopravu jen pěšky v prstencích Krajina a Heterogenní město, naopak výrazně méně v prstenci PMO mimo Prahu.

Zároveň opět působil vliv místa bydliště – viz kapitola 1.1, GRAF/02 (s rostoucí vzdáleností bydliště od centra Prahy používali lidé více automobil a kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou; dopravu jen pěšky nejvíce používaly osoby bydlící v prstenci Jádro).

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Druh domu

GRAF / 15

DRUH DOMU – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – PODLE PRSTENCŮ – V %

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Druh domu

TAB / 10

DRUH DOMU – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – PODLE PRSTENCŮ

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Jádro - rodinné domy	52,6	19,8	4,3	17,2	3,4	0,9	1,7
2 Jádro - bytové domy	54,9	15,6	0,7	23,6	3,3	0,9	1,1
3 Střed - rodinné domy	63,0	21,5	1,4	6,8	4,6	1,0	1,7
4 Střed - bytové domy	64,0	16,6	0,7	12,8	3,9	0,8	1,1
5 Heterogenní město - rodinné domy	56,4	25,6	0,9	10,7	4,4	0,9	1,2
6 Heterogenní město - bytové domy	62,7	20,7	0,6	9,7	4,4	0,7	1,1
7 Modernistické město - rodinné domy	52,3	30,6	0,6	9,5	5,1	0,7	1,2
8 Modernistické město - bytové domy	63,3	20,6	0,5	9,4	4,6	0,6	1,0
9 Krajina - rodinné domy	47,3	34,7	1,0	8,7	6,5	0,6	1,2
10 Krajina - bytové domy	55,4	27,6	0,6	7,8	6,7	0,7	1,2
11 PMO mimo Prahu - rodinné domy	33,7	45,8	1,6	8,4	8,6	0,4	1,5
12 PMO mimo Prahu - bytové domy	38,8	33,6	1,9	16,5	7,2	0,6	1,6

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 553 226 osob (1: 116 osob; 2: 8 679 osob; 3: 414 osob; 4: 62 007 osob; 5: 12 319 osob; 6: 58 623 osob; 7: 17 700 osob; 8: 142 679 osob; 9: 25 645 osob; 10: 19 874 osob; 11: 138 634 osob; 12: 66 536 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie jiných typů domů, nedefinováno a nezjištěno

1.9 Typ domácnosti (ve které osoba žije)

Členové úplných rodin s dětmi z Prahy jezdili relativně méně veřejnou dopravou. Naopak chodili více jen pěšky - zřejmě především děti do ZŠ (viz kapitola 1.7, což potvrzují také následující zjištění).

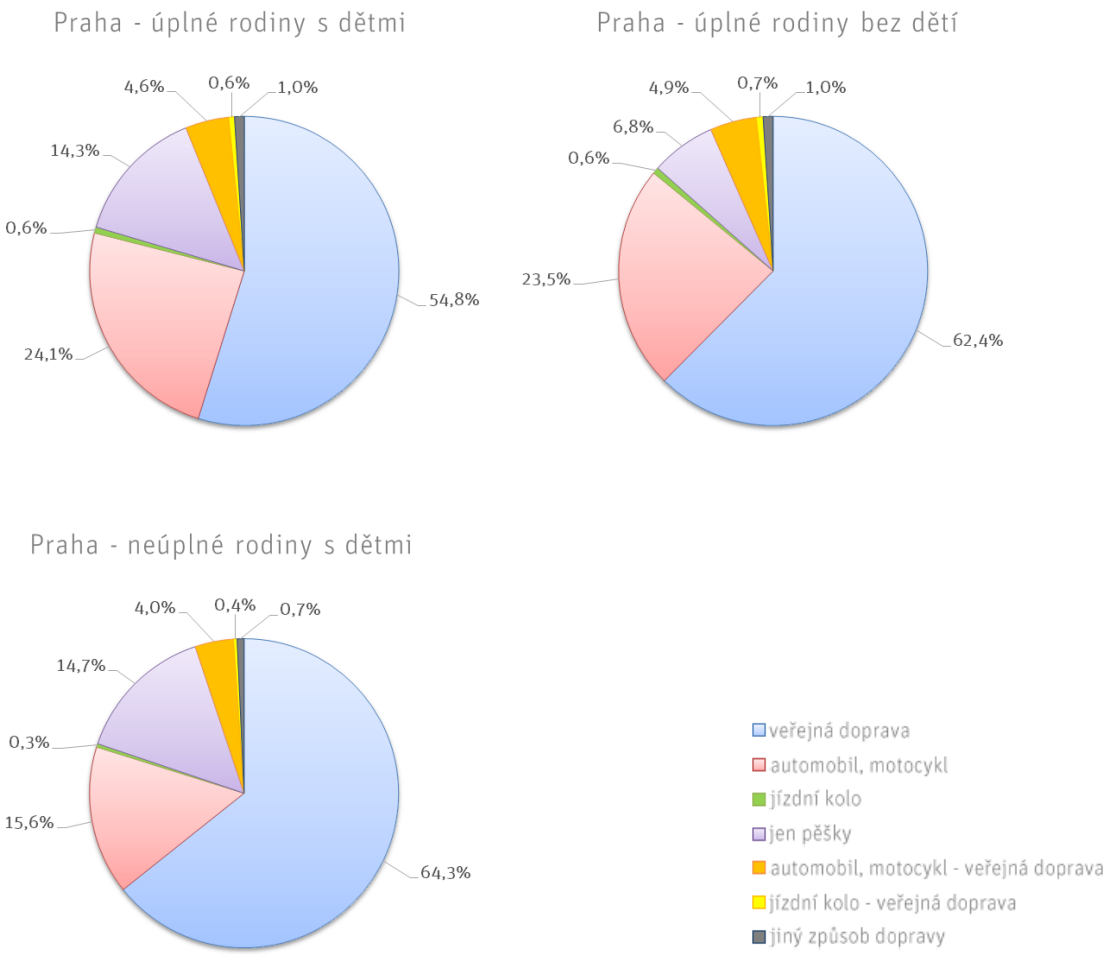
Členové úplných rodin bez dětí z Prahy se od rodin s dětmi lišili vyšším používáním veřejné dopravy na úkor používání dopravy jen pěšky.

Členové neúplných rodin s dětmi z Prahy se od úplných rodin lišili vyšším používáním veřejné dopravy na úkor automobilu - pravděpodobně si především samoživitelky nemohou automobil dovolit z finančních důvodů. Také relativně nejméně používali jízdní kolo. To platilo také pro neúplné rodiny s dětmi ze Středočeského kraje, včetně relativně významného podílu cest jen pěšky.

Členové úplných rodin bez dětí ze Středočeského kraje se od pražských výrazně lišili relativně nejvyšším používáním automobilu na úkor veřejné dopravy. Také relativně nejvíce používali jízdní kolo.

GRAF / 16

Typ domácnosti – podíl používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol – Praha



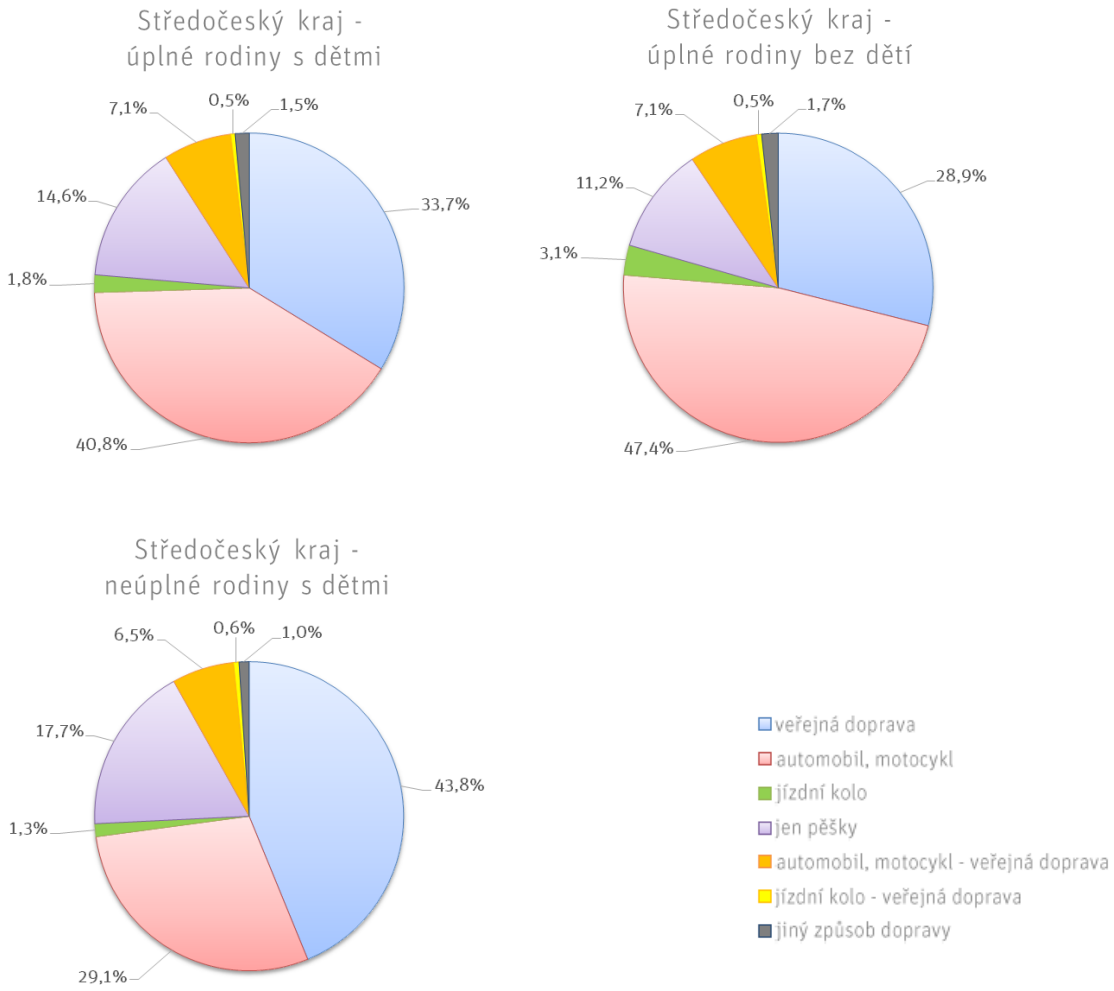
Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Typ domácnosti

GRAF / 17

TYP DOMÁCNOSTI – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL – STŘEDOČESKÝ KRAJ



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Typ domácnosti

TAB / 11

TYP DOMÁCNOSTI – PODÍL POUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	%	%	%	%	%	%	%
1 Praha - nerodinné domácnosti jednotlivců	63,4	21,9	0,7	6,7	5,1	0,9	1,4
2 Praha - nerodinné domácnosti vícečlenné	67,9	16,0	0,6	8,5	4,7	0,9	1,4
3 Praha - úplné rodinné domácnosti se závislými dětmi	54,8	24,1	0,6	14,3	4,6	0,6	1,0
4 Praha - úplné rodinné domácnosti bez závislých dětí	62,4	23,5	0,6	6,8	4,9	0,7	1,0
5 Praha - neúplné rodinné domácnosti se závislými dětmi	64,3	15,6	0,3	14,7	4,0	0,4	0,7
6 Praha - neúplné rodinné domácnosti bez závislých dětí	65,5	20,2	0,7	7,4	4,4	0,7	1,1
7 Praha - domácnosti tvořené 2 a více rodinami	56,8	24,0	0,6	12,5	4,8	0,5	0,9
8 Středočeský kraj - nerodinné domácnosti jednotlivců	30,8	44,7	2,5	11,7	7,4	0,7	2,2
9 Středočeský kraj - nerodinné domácnosti vícečlenné	35,9	37,9	1,9	14,6	7,0	0,8	1,9
10 Středočeský kraj - úplné rodinné domácnosti se závislými dětmi	33,7	40,8	1,8	14,6	7,1	0,5	1,5
11 Středočeský kraj - úplné rodinné domácnosti bez závislých dětí	28,9	47,4	3,1	11,2	7,1	0,5	1,7
12 Středočeský kraj - neúplné rodinné domácnosti se závislými dětmi	43,8	29,1	1,3	17,7	6,5	0,6	1,0
13 Středočeský kraj - neúplné rodinné domácnosti bez závislých dětí	36,3	40,6	3,3	11,2	6,2	0,6	1,9
14 Středočeský kraj - domácnosti tvořené 2 a více rodinami	33,7	43,3	2,8	12,1	5,7	0,5	1,8

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

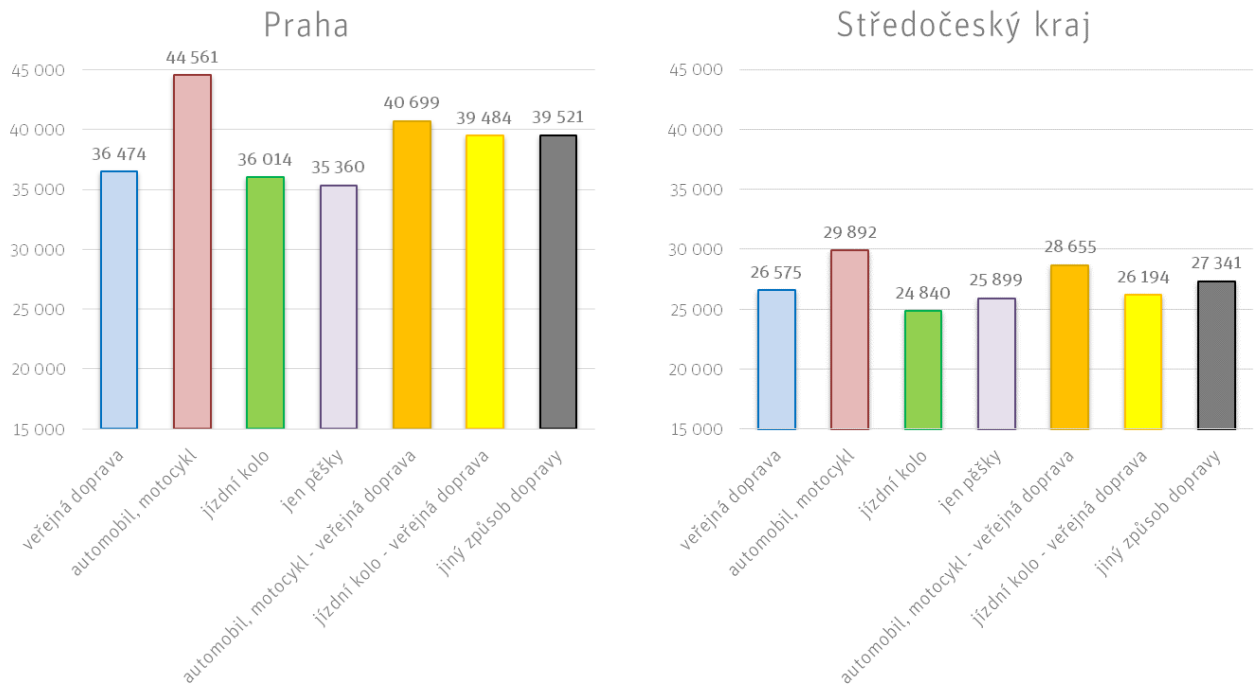
Vzorek obsahuje údaje 712 888 osob (1: 54 182 osob; 2: 30 139 osob; 3: 121 539 osob; 4: 87 867 osob; 5: 32 938 osob; 6: 19 800 osob; 7: 5 903 osob; 8: 29 610 osob; 9: 11 161 osob; 10: 168 967 osob; 11: 90 502 osob; 12: 29 866 osob; 13: 16 976 osob; 14: 13 438 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

1.10 Výše výdělku

Osoby, které dojížděly do zaměstnání automobilem, měly větší průměrný výdělek než osoby používající ostatní druhy dopravy. O něco menší průměrný výdělek (ve Středočeském kraji s velmi malým rozdílem) měly osoby, které používaly k dojížďce kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou.

GRAF / 18

Výše výdělku – průměrný výdělek osob používajících jednotlivé druhy dopravy při dojížďce do zaměstnání – v Kč



Zdroj: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2011 ČSÚ a statistického šetření IPSV Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

Používání jednotlivých druhů dopravy při dojížďce do zaměstnání a škol

Výše výdělku

TAB / 12

VÝŠE VÝDĚLKU – PRŮMĚRNÝ VÝDĚLEK OSOB POUŽÍVAJÍCÍCH JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVY PŘI DOJÍŽĎCE DO ZAMĚSTNÁNÍ

	veřejná doprava	automobil motocykl	jízdní kolo	jen pěšky	automobil motocykl - veřejná doprava	jízdní kolo - veřejná doprava	jiný způsob dopravy
	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
1 Praha	36 474	44 561	36 014	35 360	40 699	39 484	39 521
2 Středočeský kraj	26 575	29 892	24 840	25 899	28 655	26 194	27 341

Zdroj: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2011 ČSÚ a statistického šetření IPSV Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

Poznámky:

Vzorek obsahuje údaje 538 153 osob (1: 273 657 osob; 2: 264 496); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

Průměmý výdělek podle jednotlivých druhů dopravy byl spočten jako vážený průměr zaměstnaných osob podle průměrných výdělků podle jednotlivých tříd zaměstnání (klasifikace CZ-ISCO); průměrné výdělky podle tříd zaměstnání byly spočteny jako vážený průměr mezd a platů v hl. m. Praze v roce 2011; zdrojem výše průměrných mezd a platů bylo statistické šetření ISPV Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

2 Doba dojížďky do zaměstnání a škol

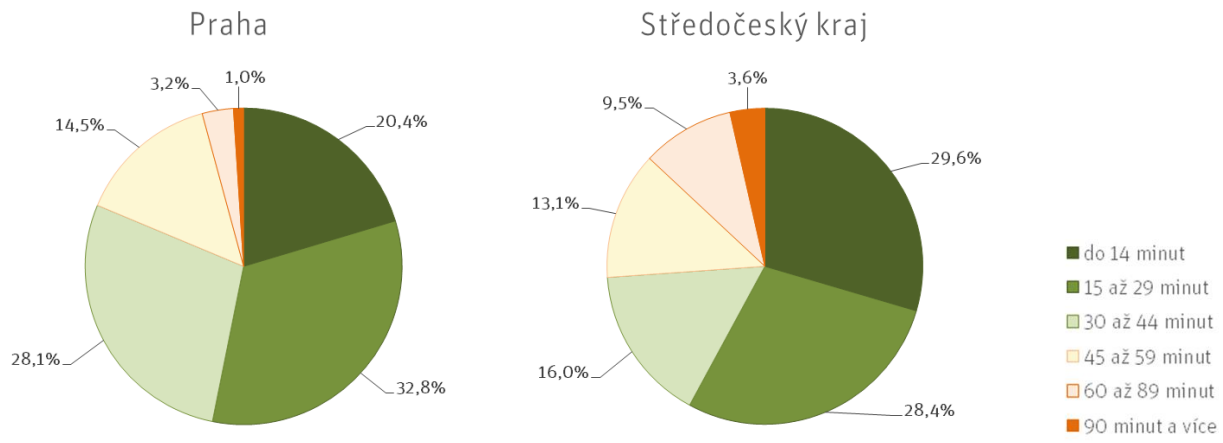
2.1 Místo bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje)

V Praze byl ve srovnání se Středočeským krajem menší podíl kratší dojížďky do 14 minut a také nejdelší dojížďky 60 minut a více, naopak výrazně větší byl podíl dojížďky v rozpětí 30 až 44 minut.

Absolutně největší podíl dojížďky v Praze byl v rozpětí 15 až 29 minut, ve Středočeském kraji do 14 minut (s jen o velmi málo menším podílem dojížďky v rozpětí 30 až 44 minut.

GRAF / 19

Místo bydliště – podíly jednotlivých rozpětí doby dojížďky do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

TAB / 13

Místo bydliště – podíly jednotlivých rozpětí doby dojížďky do zaměstnání a škol

	do 14 minut	15 až 29 minut	30 až 44 minut	45 až 59 minut	60 až 89 minut	90 minut a více
	%	%	%	%	%	%
1 Praha	20,4	32,8	28,1	14,5	3,2	1,0
2 Středočeský kraj	29,6	28,4	16,0	13,1	9,5	3,6

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:
Vzorek obsahuje údaje 707 369 osob (1: 350 314 osob; 2: 357 055 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno a mimo ČR

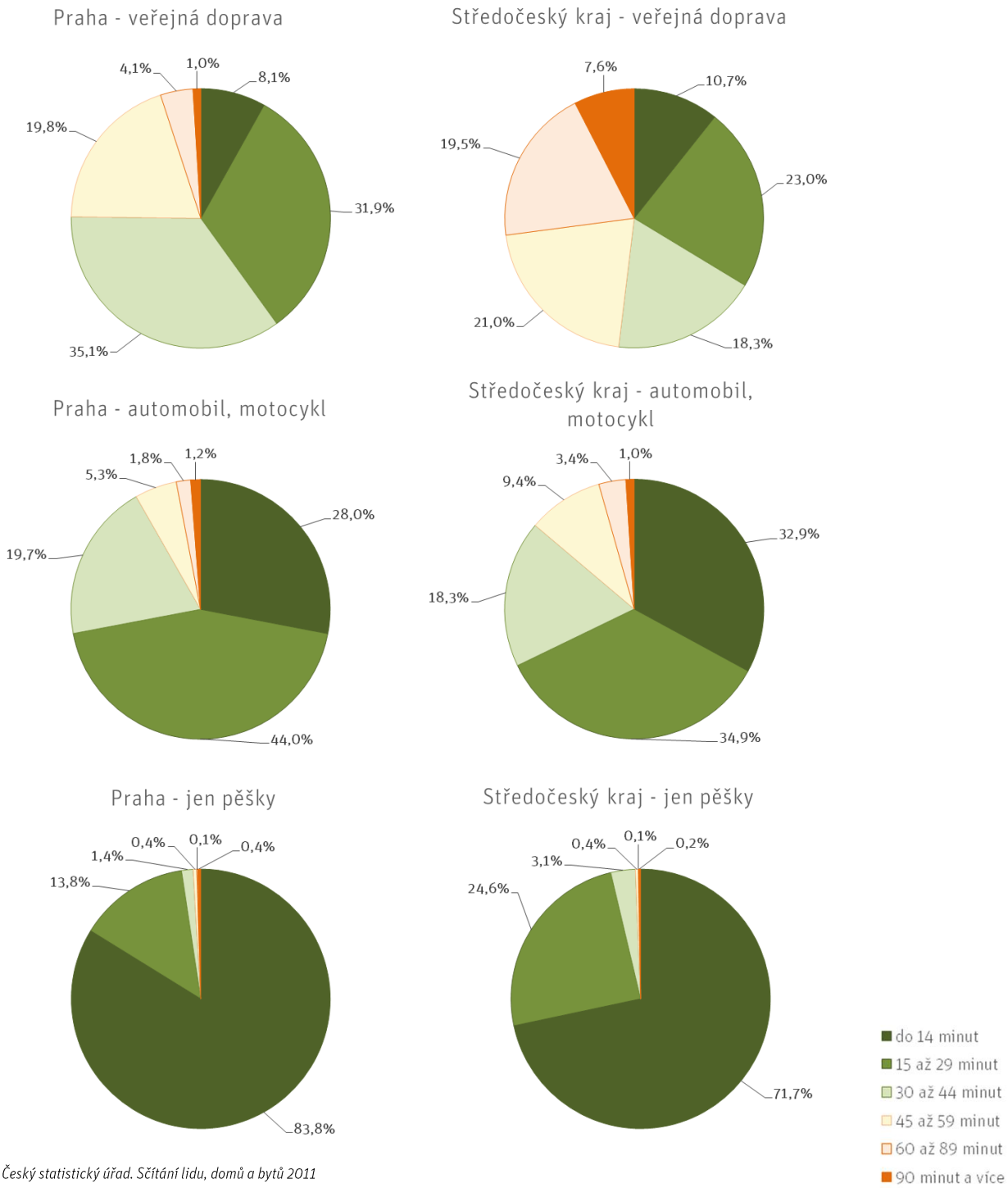
2.2 JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVY

Při dojížďce veřejnou dopravou byl ve srovnání s automobilem, motocyklem menší podíl krátkých cest do 29 minut – tento rozdíl byl výraznější ve Středočeském kraji, přičemž kraje se lišily spíše ve veřejné dopravě než u automobilu, motocyklu.

Při dopravě jen pěšky jednoznačně převažovala doba do 14 minut, zejména pak v Praze.

GRAF / 20

JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVY – PODÍLY JEDNOTLIVÝCH ROZPĚTÍ DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Doba dojížďky do zaměstnání a škol

Jednotlivé druhy dopravy

TAB / 14

JEDNOTLIVÉ DRUHY DOPRAVY – PODÍLY JEDNOTLIVÝCH ROZPĚTÍ DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	do 14 minut	15 až 29 minut	30 až 44 minut	45 až 59 minut	60 až 89 minut	90 minut a více
	%	%	%	%	%	%
1 Praha - veřejná doprava	8,1	31,9	35,1	19,8	4,1	1,0
2 Praha - automobil, motocykl	28,0	44,0	19,7	5,3	1,8	1,2
3 Praha - jízdní kolo	31,2	34,9	19,1	8,4	2,7	3,8
4 Praha - jen pěšky	83,8	13,8	1,4	0,4	0,1	0,4
5 Praha - automobil, motocykl - veřejná doprava	8,6	33,0	33,8	18,4	4,7	1,6
6 Praha - jízdní kolo - veřejná doprava	7,1	35,8	33,5	19,2	3,7	0,8
7 Praha - jiný způsob dopravy	19,2	35,8	26,2	12,1	3,6	3,2
8 Středočeský kraj - veřejná doprava	10,7	23,0	18,3	21,0	19,5	7,6
9 Středočeský kraj - automobil, motocykl	32,9	34,9	18,3	9,4	3,4	1,0
10 Středočeský kraj - jízdní kolo	61,4	28,3	6,4	2,1	0,9	0,9
11 Středočeský kraj - jen pěšky	71,7	24,6	3,1	0,4	0,1	0,2
12 Středočeský kraj - automobil, motocykl - veřejná doprava	8,3	20,8	19,4	25,9	19,1	6,5
13 Středočeský kraj - jízdní kolo - veřejná doprava	11,0	28,9	17,8	17,3	17,9	7,1
14 Středočeský kraj - jiný způsob dopravy	35,1	35,0	12,5	7,8	5,3	4,3

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 707 369 osob (1: 215 334 osob; 2: 75 194 osob; 3: 1 880 osob; 4: 35 766 osob; 5: 16 326 osob; 6: 2 391 osob; 7: 3 423 osob; 8: 119 309 osob; 9: 148 998 osob; 10: 8 058 osob; 11: 48 141 osob; 12: 25 096 osob; 13: 1 911 osob; 14: 5 542 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno a mimo ČR

2.3 Muži a ženy

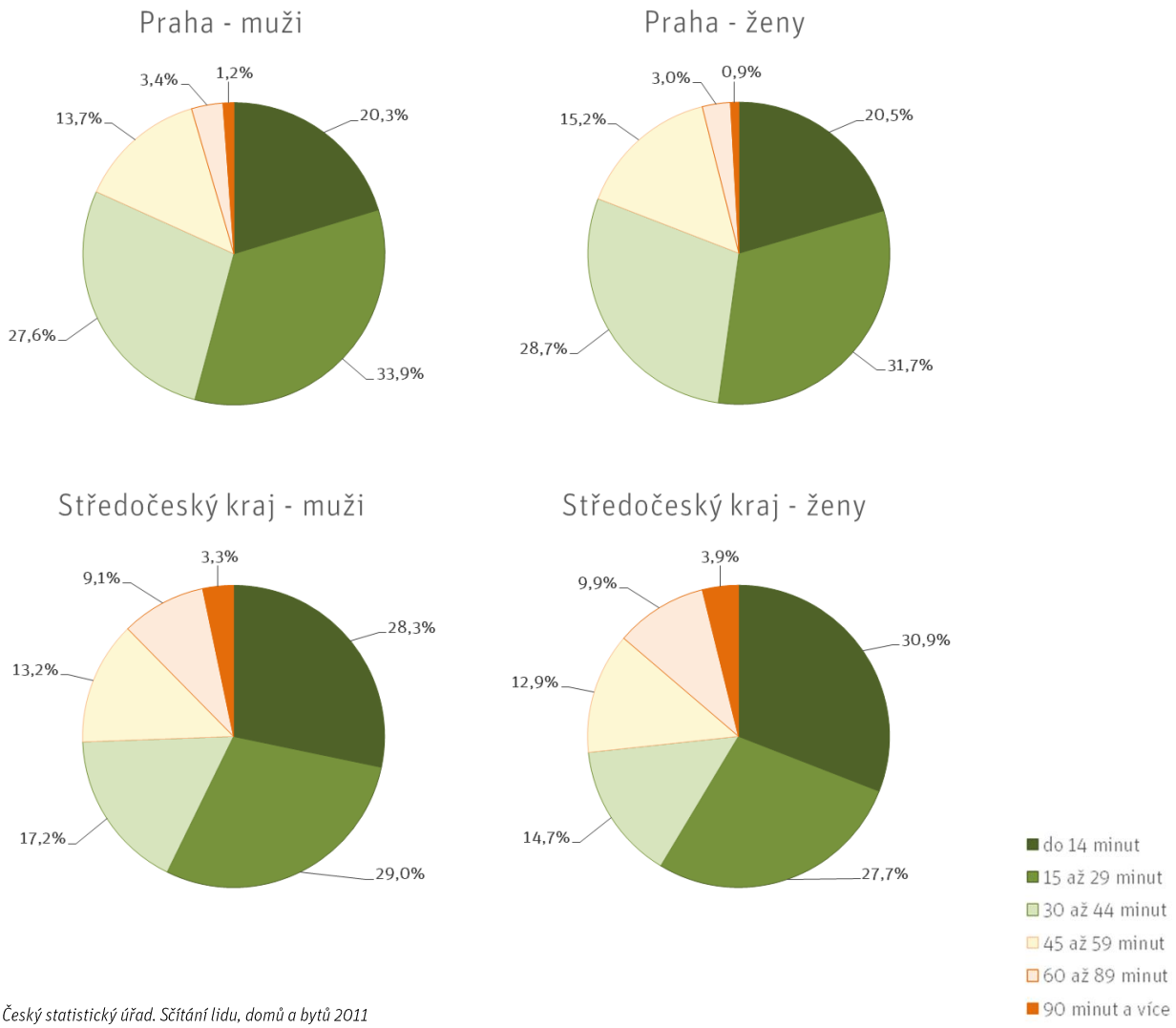
Doba dojížďky do zaměstnání a škol se u mužů a žen v rámci sledovaných kategorií nijak významně nelišila.

Muži z Prahy oproti ženám dojížděli o trochu více v rozpětí 15 až 29 minut a naopak o trochu méně v rozpětí 30 až 59 minut.

Muži ze Středočeského kraje oproti ženám dojížděli o trochu více v rozpětí 15 až 44 minut a naopak o trochu méně do 14 minut a v rozpětí 60 až 89 minut.

GRAF / 21

Muži a ženy – podíly jednotlivých rozpětí doby dojížďky do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Doba dojížďky do zaměstnání a škol

Muži a ženy

TAB / 15

MUŽI A ŽENY – PODÍLY JEDNOTLIVÝCH ROZPĚTÍ DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	do 14 minut	15 až 29 minut	30 až 44 minut	45 až 59 minut	60 až 89 minut	90 minut a více
	%	%	%	%	%	%
1 Praha - muži	20,3	33,9	27,6	13,7	3,4	1,2
2 Praha - ženy	20,5	31,7	28,7	15,2	3,0	0,9
3 Středočeský kraj - muži	28,3	29,0	17,2	13,2	9,1	3,3
4 Středočeský kraj - ženy	30,9	27,7	14,7	12,9	9,9	3,9

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 709 155 osob (1: 173 195 osob; 2: 177 982 osob; 3: 182 269 osob; 4: 175 709 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

2.4 Postavení v zaměstnání

Doba dojížďky do zaměstnání byla nejdelší u zaměstnanců, o něco kratší u OSVČ a nejkratší u zaměstnavatelů a pomáhajících rodinných příslušníků.

GRAF / 22

Postavení v zaměstnání – podíly jednotlivých rozpětí doby dojížďky do zaměstnání

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

TAB / 16

POSTAVENÍ V ZAMĚSTNÁNÍ – PODÍLY JEDNOTLIVÝCH ROZPĚTÍ DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ

	do 14 minut	15 až 29 minut	30 až 44 minut	45 až 59 minut	60 až 89 minut	90 minut a více
	%	%	%	%	%	%
1 Praha - zaměstnanci	15,5	33,9	30,2	16,0	3,5	0,8
2 Praha - zaměstnavatelé	30,7	40,1	20,5	5,7	1,6	1,3
3 Praha - OSVČ	23,1	36,5	26,4	10,1	2,4	1,6
4 Praha - pomáhající rodinní příslušníci	29,3	31,2	23,0	10,7	4,3	1,4
5 Středočeský kraj - zaměstnanci	26,8	29,9	17,0	13,8	9,6	2,9
6 Středočeský kraj - zaměstnavatelé	41,9	26,7	18,0	9,2	2,9	1,2
7 Středočeský kraj - OSVČ	35,9	23,7	16,2	13,9	7,6	2,8
8 Středočeský kraj - pomáhající rodinní příslušníci	43,4	22,9	13,6	8,6	7,8	3,7

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

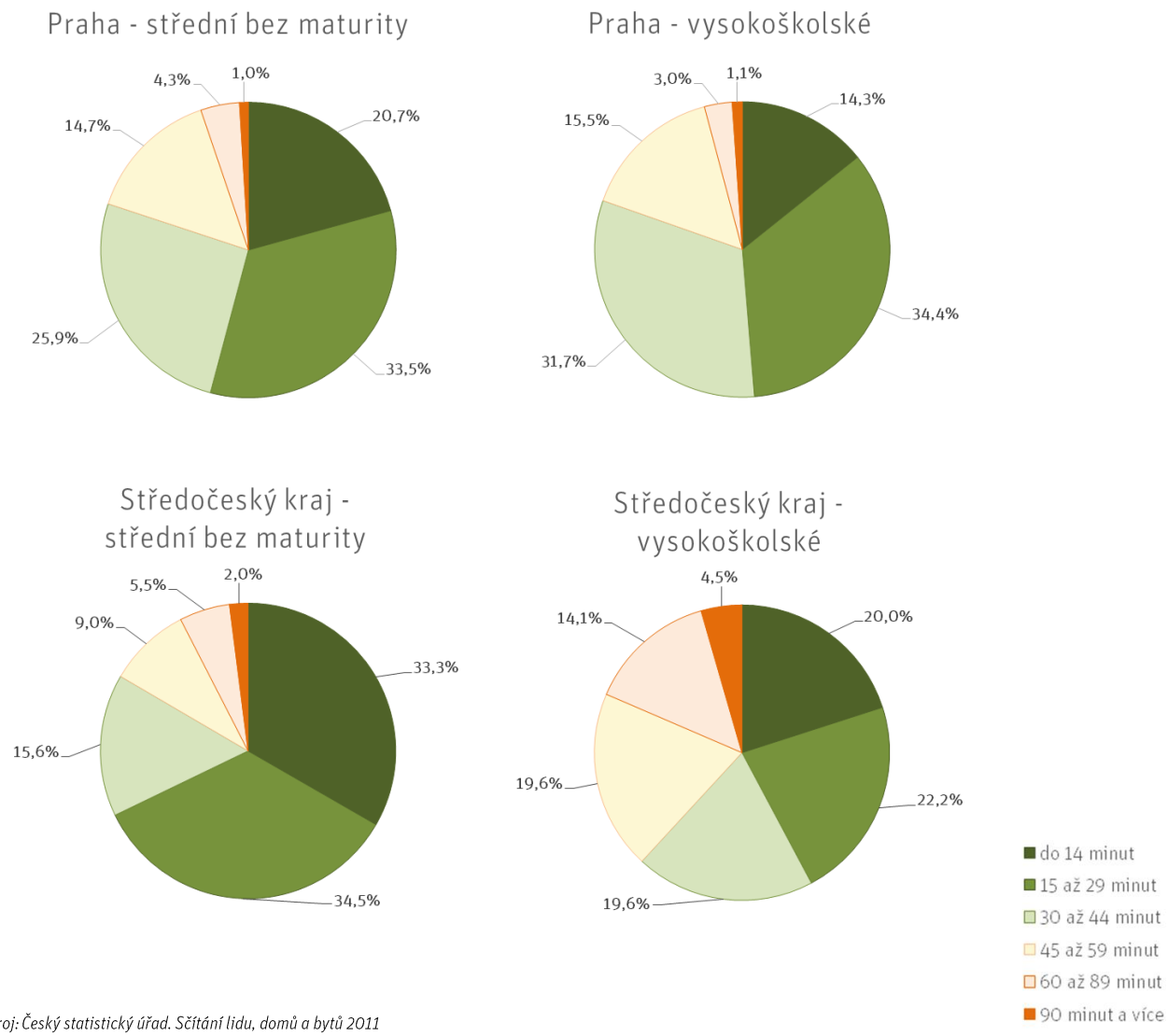
Vzorek obsahuje údaje 537 312 osob (1: 243 725 osob; 2: 10 355 osob; 3: 18 485 osob; 4: 552 osob; 5: 241 520 osob; 6: 8 546 osob; 7: 13 666 osob; 8: 463 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno a členové produkčních družstev

2.5 Dosažené vzdělání

Doba dojížďky do zaměstnání (případně do škol) byla nejkratší u osob se středním vzděláním bez maturity. (Tyto osoby relativně více používaly automobil nebo jízdní kolo a naopak relativně méně používaly veřejnou dopravu nebo kombinovanou dopravu automobilem a veřejnou dopravou - viz kapitola 1.6).

GRAF / 23

Dosažené vzdělání – podíly jednotlivých rozpětí doby dojížďky do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Doba dojížďky do zaměstnání a škol

Dosažené vzdělání

TAB / 17

DOSAŽENÉ VZDĚLÁNÍ – PODÍLY JEDNOTLIVÝCH ROZPĚTÍ DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	do 14 minut	15 až 29 minut	30 až 44 minut	45 až 59 minut	60 až 89 minut	90 minut a více
	%	%	%	%	%	%
1 Praha - základní	18,0	33,1	29,6	15,2	3,3	0,8
2 Praha - střední bez maturity	20,7	33,5	25,9	14,7	4,3	1,0
3 Praha - střední s maturitou, VOŠ...	16,1	33,4	29,7	15,9	3,6	1,2
4 Praha - vysokoškolské	14,3	34,4	31,7	15,5	3,0	1,1
5 Středočeský kraj - základní	20,8	29,4	19,1	15,9	11,0	3,9
6 Středočeský kraj - střední bez maturity	33,3	34,5	15,6	9,0	5,5	2,0
7 Středočeský kraj - střední s maturitou, VOŠ...	25,4	27,6	16,1	14,5	11,6	4,9
8 Středočeský kraj - vysokoškolské	20,0	22,2	19,6	19,6	14,1	4,5

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

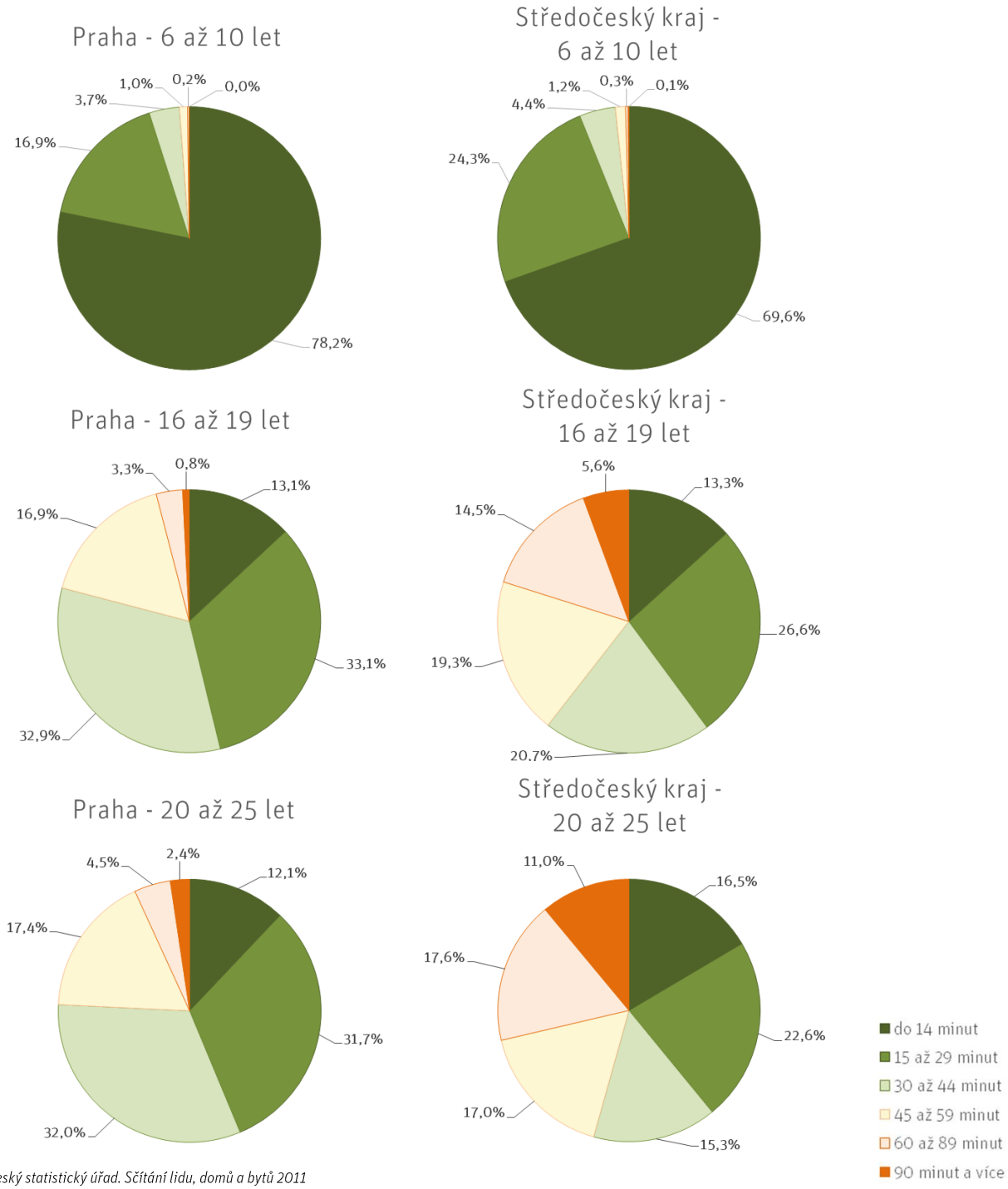
Vzorek obsahuje údaje 637 514 osob (1: 28 553 osob; 2: 38 203 osob; 3: 135 515 osob; 4: 119 353 osob; 5: 40 504 osob; 6: 74 078 osob; 7: 137 305 osob; 8: 64 003 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno, nezjištěno a bez vzdělání a neukončené základní vzdělání

2.6 Věk

Doba dojížďky do zaměstnání a škol byla jednoznačně nejkratší u dětí ve věku odpovídajícímu prvnímu stupni ZŠ (6 až 10 let) a jen o trochu delší u dětí ve věku odpovídajícímu druhému stupni ZŠ (11 až 15 let). Naopak nejdelší doba dojížďky byla u osob ve věku odpovídajícímu studiu na VŠ (20 až 25 let), zvláště pak u osob ze Středočeského kraje. Ze Středočeského kraje dojížděly relativně dlouho také osoby ve věku odpovídajícímu studiu na SŠ (16 až 19 let) a ve věku 26 až 35 let.

GRAF / 24

Věk – podíly jednotlivých rozpětí doby dojížďky do zaměstnání a škol



Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Doba dojížďky do zaměstnání a škol

Věk

TAB / 18

VĚK – PODÍLY JEDNOTLIVÝCH ROZPĚTÍ DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL

	do 14 minut	15 až 29 minut	30 až 44 minut	45 až 59 minut	60 až 89 minut	90 minut a více
	%	%	%	%	%	%
1 Praha - 6 až 10 let	78,2	16,9	3,7	1,0	0,2	0,0
2 Praha - 11 až 15 let	53,3	28,1	13,3	4,5	0,6	0,1
3 Praha - 16 až 19 let	13,1	33,1	32,9	16,9	3,3	0,8
4 Praha - 20 až 25 let	12,1	31,7	32,0	17,4	4,5	2,4
5 Praha - 26 až 35 let	15,1	35,8	30,6	14,7	3,0	0,9
6 Praha - 36 až 45 let	18,4	34,9	28,8	14,2	3,0	0,8
7 Praha - 46 až 55 let	18,4	32,7	28,1	16,1	3,7	0,9
8 Praha - 56 až 65 let	16,9	31,4	29,6	17,1	4,1	1,0
9 Praha - 66 až 75 let	16,7	30,6	29,4	17,4	4,3	1,6
10 Praha - 76 až 90 let	16,0	26,3	31,6	16,0	7,0	3,1
11 Středočeský kraj - 6 až 10 let	69,6	24,3	4,4	1,2	0,3	0,1
12 Středočeský kraj - 11 až 15 let	48,6	32,5	10,9	5,1	2,3	0,6
13 Středočeský kraj - 16 až 19 let	13,3	26,6	20,7	19,3	14,5	5,6
14 Středočeský kraj - 20 až 25 let	16,5	22,6	15,3	17,0	17,6	11,0
15 Středočeský kraj - 26 až 35 let	23,7	27,9	18,2	16,0	11,0	3,2
16 Středočeský kraj - 36 až 45 let	29,5	29,7	17,4	13,1	8,1	2,2
17 Středočeský kraj - 46 až 55 let	31,2	31,1	15,6	11,6	8,0	2,5
18 Středočeský kraj - 56 až 65 let	31,8	30,3	15,4	11,5	8,3	2,7
19 Středočeský kraj - 66 až 75 let	35,7	26,9	14,2	11,9	8,5	2,8
20 Středočeský kraj - 76 až 90 let	37,1	17,9	13,9	17,2	9,9	4,0

Zdroj: Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Poznámka:

Vzorek obsahuje údaje 708 555 osob (1: 14 985 osob; 2: 17 125 osob; 3: 21 062 osob; 4: 47 958 osob; 5: 100 313 osob; 6: 63 254 osob; 7: 48 854 osob; 8: 32 141 osob; 9: 4 638 osob; 10: 544 osob; 11: 20 834 osob; 12: 24 728 osob; 13: 28 708 osob; 14: 40 602 osob; 15: 81 057 osob; 16: 76 549 osob; 17: 55 032 osob; 18: 27 852 osob; 19: 2 168 osob; 20: 151 osob); do vzorku nebyly zahrnuty kategorie nedefinováno a nezjištěno

3 Shrnutí

Zájem o užívání jednotlivých druhů dopravy byl v době SLDB 2011 ovlivňován:

TAB / 19

SHRNUTÍ – ZHODNOCENÍ VLIVŮ NA ZÁJEM O UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY (V DOBĚ SLDB 2011)

potenciální vliv (z hypotézy v úvodu)	základní zhodnocení vlivu	odkaz na kapitoly
místo bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje)	významný	1.1
státní občanství	slabý	1.2
doba dojížďky do zaměstnání a škol	významný	1.3
pohlaví (muži, ženy)	střední	1.4
postavení v zaměstnání	významný	1.5
dosažené vzdělání	částečný	1.6
věk	významný	1.7
druh domu, ve kterém osoba bydlí	střední	1.8
typ domácnosti, ve které osoba žije	střední	1.9
výše výdělku	významný	1.10

Zdroj: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2011 ČSÚ a statistického šetření IPSV Ministerstva práce a sociálních věcí ČR

Doba dojížďky do zaměstnání a škol se v době SLDB lišila v závislosti na:

TAB / 20

SHRNUTÍ – ZHODNOCENÍ ZÁVISLOSTÍ TÝKAJÍCÍCH SE DOBY DOJÍŽĎKY DO ZAMĚSTNÁNÍ A ŠKOL (V DOBĚ SLDB 2011)

potenciální závislost	základní zhodnocení závislosti	odkaz na kapitoly
místo bydliště (v rámci Prahy a Středočeského kraje)	střední	2.1
jednotlivé druhy dopravy	významná	2.2
pohlaví (muži, ženy)	slabá	2.3
postavení v zaměstnání	střední	2.4
dosažené vzdělání	střední	2.5
věk	významná	2.6

Zdroj: Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, na základě Sčítání lidu, domů a bytů 2011 ČSÚ

Poznámka:
Základní zhodnocení vlivu (resp. závislosti) jsme definovali tak, že významné vlivy (resp. závislosti) vytvářely rozdíly i větší než 20 %, střední cca 10 až 20 %, slabé menší než 10 %; částečný vliv se projevil jen u některých ze sledovaných kategorií osob (například v případě vlivu 1.6 Dosažené vzdělání bylo dopravní chování osob v podstatě velmi homogenní, ale s výjimkou osob se základním vzděláním, jejichž dopravní chování se významně odlišovalo).

4 Doporučení

Výsledky analýzy doporučujeme využít:

1. Pro dopravní modelování:

Výsledky analýzy je možné využít pro optimalizaci příslušných parametrů dopravního modelu pro Prahu a PMO mimo Prahu.

2. Pro územní plánování:

Výsledky analýzy potvrzují, že čím dále osoby bydlely od centra Prahy (přesněji v prstencích vzdálenějších od centra Prahy), tím více při dojížďce do zaměstnání a škol používaly automobil nebo motocykl – zejména pak v prstencích Krajina a PMO mimo Prahu (kde naopak nejméně používaly veřejnou dopravu).

Protože strategický cíl 1.5 schváleného Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016 směřuje především k orientaci na ekologicky šetrnější způsoby dopravy a pohybu (veřejnou dopravu, chůzi a užívání jízdních kol), doporučujeme územní rozvoj soustředit do transformačních ploch v již urbanizovaném území v prstencích blíže centru Prahy.

3. Pro strategické plánování:

a) Co se týká prostorového rozvoje, přiměřeně platí výše uvedené doporučení pro územní plánování a zároveň 2. doporučení analýzy Institutu plánování a rozvoje z května 2017 „Dopravní chování - Statistická analýza evropských měst z vybraných hledisek“: *Praha by měla (pokud možno i ve spolupráci se Středočeským krajem) přijímat opatření proti přelévání obyvatel z Prahy do regionu. Bylo by vhodné usilovat v tomto směru o vyvážený růst Prahy a jejího okolí a také o preferenci života v kompaktním městě (strategický cíl 1.3 schváleného Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016).*

b) Výsledky analýzy potvrzují, že lepší osobní finanční možnosti a materiální bohatství podporuje u lidí vyšší zájem o užívání automobilu. Automobil nebo motocykl používaly při dojížďce do zaměstnání a škol více osoby s větším průměrným výdělkem (než osoby s menším výdělkem), osoby bydlící v rodinných domech (než osoby bydlící v bytových domech), zaměstnavatelé a OSVČ (než zaměstnanci), členové úplných rodin (než členové neúplných rodin s dětmi). Tyto skupiny lidí jsou ale logickou a nedílnou součástí vyspělé a úspěšné společnosti, a proto se s nimi musí počítat a to dokonce s žádoucím růstem jejich počtu. Proto bychom doporučili znovu 1. doporučení analýzy z května 2017: *Praha chce být také úspěšným městem s rostoucím HDP, a proto by měla pro svou bohatnoucí populaci (s vyšším průměrným měsíčním čistým platem) rozvíjet a nabízet atraktivní alternativy k individuální automobilové dopravě - veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu (strategický cíl 1.5 schváleného Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2016). V silniční dopravě by se měla uplatnit kombinace regulačních a investičních opatření směřujících ke snižování negativních dopadů automobilové dopravy na hustě obydlená území města.* Nedílnou součástí opatření je také osvěta vhodnosti a výhodnosti ekologicky šetrnějších způsobů dopravy a pohybu - veřejné dopravy (především kolejové), chůze a užívání jízdních kol.

c) Dále výsledky analýzy ukazují, že zatím není nutné se obávat nárůstu užívání automobilů v důsledku žádoucího růstu počtu osob s vysokoškolským vzděláním, protože tyto osoby nepoužívaly automobil více než osoby se středoškolským vzděláním.

d) Očekávaný nárůst počtu cizinců v pražské populaci pravděpodobně neovlivní celkový charakter dopravního chování v Praze a Středočeském kraji (za předpokladu nevýrazných změn v dosavadní struktuře cizinců).

Zdroje

Český statistický úřad. Sčítání lidu, domů a bytů 2011

Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR. Statistické šetření IPSV

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ 2

Analýza Prahy a Středočeského kraje

na základě dat ze SLDB 2011

01/2018

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Sekce strategií a politik

Vyšehradská 57, 128 00, Praha 2

AUTOŘI

Ing. Jiří Jaroš / jaros@ipr.praha.eu, t: 236 004 629

RNDr. Tomáš Brabec

první vydání / 50 stran

© Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018

Všechna práva vyhrazena

Elektronická verze dokumentu je dostupná na

www.iprpraha.cz/ssp/analyzy/