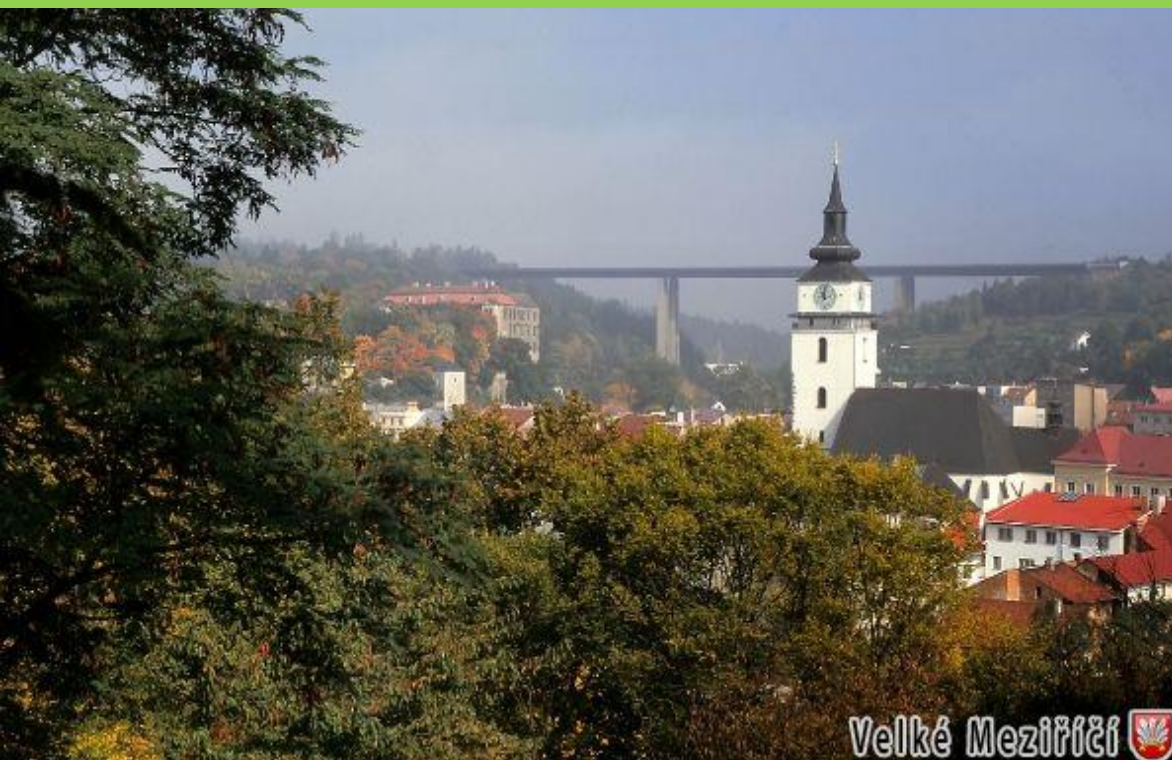


CI2, o.p.s.



MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA VE VELKÉM MEZIŘÍČÍ 2005–2014

VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ



Obsah

Cíle průzkumu	3
Indikátor ECI A.3: Mobilita a místní přeprava obyvatel	3
Metoda dotazování	3
CI2, o.p.s.	4
Socio-demografické složení respondentů	5
Výsledky indikátoru: Mobilita a místní přeprava obyvatel.....	7
Počet cest.....	8
Důvod cesty.....	9
Způsob dopravy	11
Vzdálenost cesty	15
Doba cesty	16
Cesty po městě a mimo město	18
Cesty letadlem	20
Cesty automobilem.....	21
Hodnocení	22
Příloha 1: Použitý dotazník	24

Cíle průzkumu

Cílem dotazníkového šetření „Mobilita a místní přeprava cestujících ve Velkém Meziříčí“ bylo:

- Zhodnotit mobilitu a místní přepravu obyvatel města v roce 2014.
- Porovnat získané výsledky z dotazníkového šetření s průzkumy, které byly provedeny v letech 2005 a 2012.
- Získat podkladová data pro stanovení ekologické stopy města.

Závěrečná zpráva a způsob prezentace výsledků zohledňují především určení průzkumu. Výsledky jsou uváděny vyčerpávajícím způsobem v přehledné podobě grafů či tabulek tak, aby jednotlivá zjištění bylo možno zohlednit a využít jako podklad a inspiraci orgánům města při konkrétních opatřeních a rozhodnutích. Grafy a tabulky jsou doplněny vysvětlujícím textem, který upozorňuje na nejdůležitější zjištění.

Indikátor ECI A.3: Mobilita a místní přeprava obyvatel

Indikátor ECI¹ A.3 **Mobilita a místní přeprava obyvatel** je jedním z deseti standardizovaných indikátorů používaných v ČR pro hodnocení místní udržitelnosti.

Zjišťuje a popisuje mobilitu občanů žijících na území dané samosprávy. Mezi základní hlediska (a k nim se vztahující jednotky měření), které přispívají k určení obecného modelu mobility každého občana, patří:

- Počet cest za běžný den;
- účel cest a jejich pravidelnost během týdne (cesty lze rozdělit na „systematické“ a „nesystematické“);
- průměrná denní vzdálenost cesty na osobu (km na osobu);
- délka trvání cest (čas cesty v minutách);
- použité druhy dopravy pro tyto cesty a/nebo pro různé vzdálenosti každé cesty (podíl vztahující se k různým druhům dopravy zahrnutým do průzkumu);
- počet cestujících v autě.

Jako cesta se udává déletrvající pohyb obyvatele města z jednoho bodu do druhého v běžný den na určitou vzdálenost a z konkrétního důvodu. Cestou se rozumí déletrvající pohyb, ne pouhá docházka k popelnici kvůli vyhození odpadků.

Metoda dotazování

Šetření mobility probíhalo v květnu 2014 a bylo spojeno s rozsáhlejším průzkumem postojů obyvatel Velkého Meziříčí, zejména ve vztahu k veřejným kulturním službám. Šetření je ve městě pravidelně organizováno Filosofickou fakultou UK v Praze. Výzkum zajišťuje Dr. Ondřej Hubáček z katedry teorie kultury a probíhá již od roku 1992. Tazatelé jsou z řad studentů této fakulty.

Dotazníkové šetření bylo provedeno pomocí **standardizovaného dotazníku**, jenž byl použit i v jiných městech ČR. Samotné dotazování proběhlo formou řízeného rozhovoru

¹ *European Common Indicators (ECI) – Společné evropské indikátory jsou v českých podmínkách nejznámější a nejvyužívanější sadou udržitelného rozvoje na místní úrovni. Sada byla vyvinuta v roce 2001 na popud Evropské komise a byla testována v několika desítkách evropských měst.*

(tazatel se ptá a zaznamenává odpovědi dotázaného). Volba respondentů proběhla dle náhodného výběru domácností ve Velkém Meziříčí. Cílem bylo získat odpovědi od minimálně 400 dotázaných starších 18 let.

V dotazníkovém šetření indikátoru mobility měli respondenti ve svých odpovědích vycházet ze zkušenosti svého **běžného dne a způsobu přepravy v něm**. Pro údaje z běžného dne bylo možné zvolit všední den předcházející dotazování, pokud to byl den pracovní a neprobíhaly během něj neočekávané nebo mimořádné okolnosti (dovolená, nemoc, pracovní cesta atp.).

Respondenti uváděli do dotazníku **počet cest** uskutečněných během dne a ke každé cestě zaznamenávali údaje týkající se důvodu cesty, dopravního prostředku, který použili, a délku cesty v kilometrech i minutách. Údaje za všechny cesty všech respondentů se posléze zpracovaly a výsledkem bylo poměrné rozdělení počtu cest podle důvodu a způsobu dopravy, podle délky a doby.

Výsledky byly primárně zpracovány v prostředí programu MS Access do databáze vytvořené CI2, o.p.s. Tato zpráva shrnuje výsledky do podoby tabulek a grafů a stručných komentářů.

Tato zpráva se věnuje pouze indikátoru ECI A.3. Neobsahuje srovnání s dalšími městy ČR. Základní srovnání je možno získat na stránkách CI2, o.p.s. (<http://indikatory.ci2.co.cz>).

CI2, o.p.s.

CI2, o.p.s. je nestátní nezisková organizace zaměřená na udržitelný rozvoj, vzdělávání, publikační činnost a vědu a výzkum. Jejím cílem je prosazovat udržitelný rozvoj ve spolupráci s veřejnou správou, soukromou sférou, vzdělávacími institucemi a veřejností. CI2, o.p.s. podporuje města ve sledování jejich rozvoje prostřednictvím indikátorů udržitelnosti; ukazatele spokojenosti a mobility jsou v českých podmínkách nejpoužívanějšími.

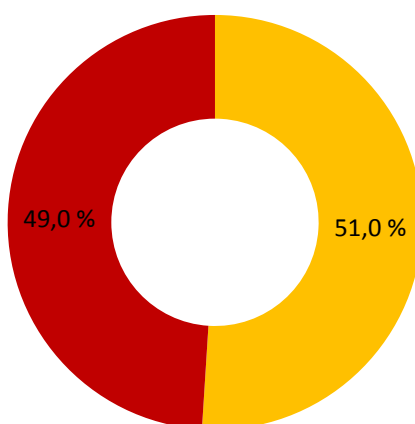
Socio-demografické složení respondentů

V rámci dotazníkového šetření bylo vybráno 401 dotazníků. Je třeba upozornit, že ne všichni dotázaní odpověděli na všechny otázky.

Ve vzorku respondentů převládají **muži** (51,0 %) nad **ženami** (49,0 %). Nejvíce jsou ve vzorku zastoupeny věkové skupiny **21–30 let** a **41–50 let** (obě 19,6 %). Při pohledu na sociální zařazení/zaměstnání dotázaných je zřejmé, že většinu tvoří **zaměstnaní (53,1 %)** spolu s **důchodci (22,6 %)**. Ve vzorku dále převažují osoby se **středoškolským vzděláním (44,0 %)**.

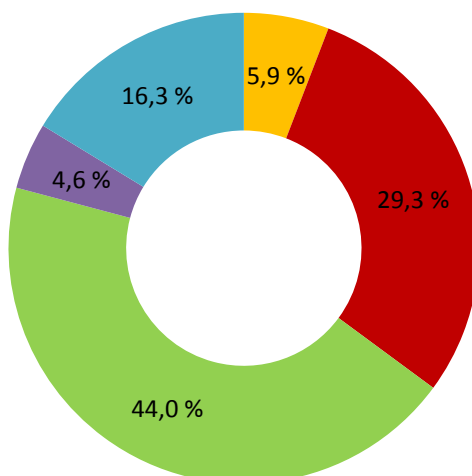
Pohlaví

■ Muž ■ Žena

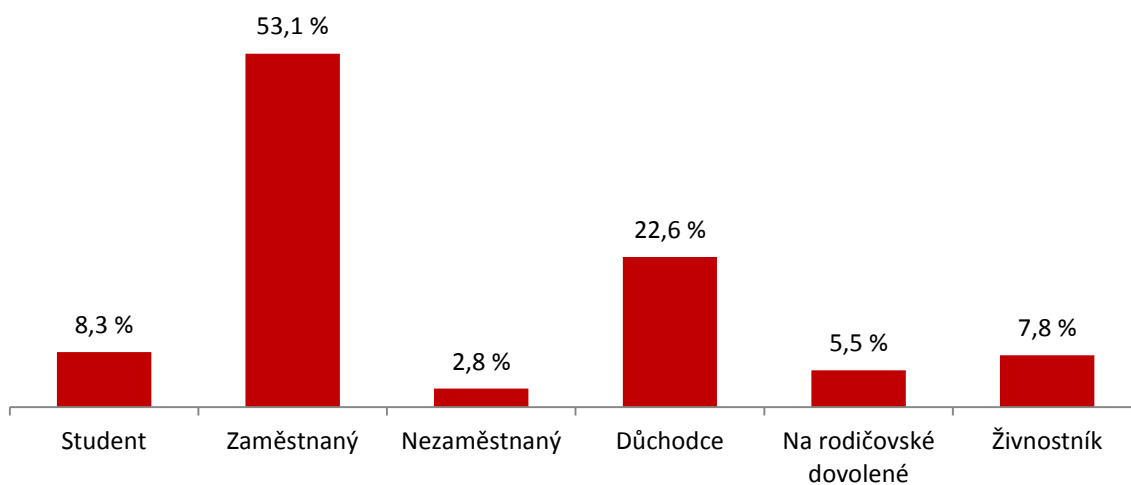


Vzdělání

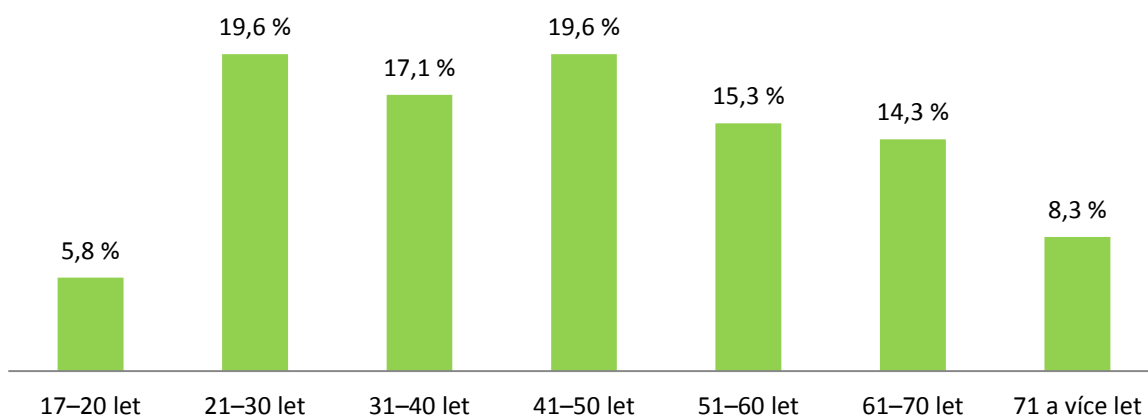
■ Základní ■ Vyučen ■ Střední ■ Vyšší odborné ■ Vysokoškolské



Zaměstnání



Věková skupina

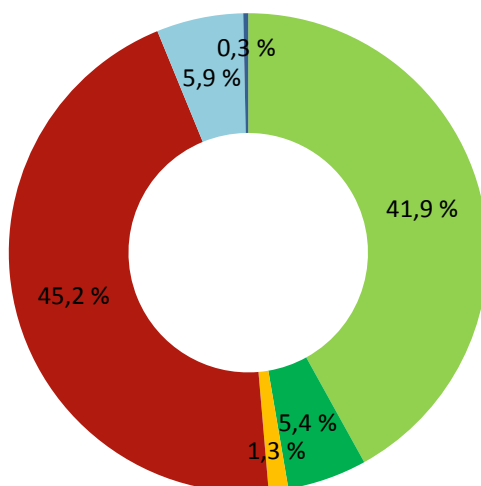


Titulkový indikátor

Titulkový indikátor je takový indikátor, který zastupuje celou oblast a je možné jej prezentovat samostatně. Lze jej přirovnat k titulku v novinách.

Způsob dopravy

■ Pěšky ■ Na kole ■ Na motocyklu ■ Autem, taxíkem ■ Autobusem ■ Vlakem

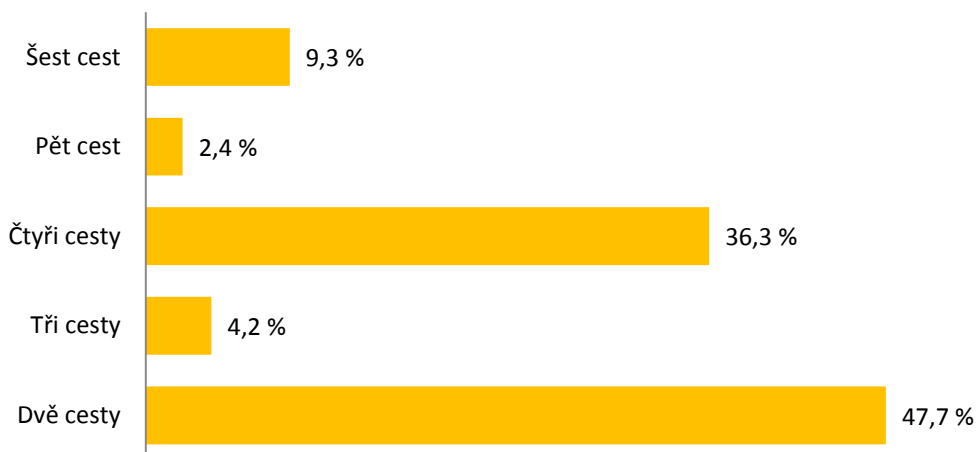


VÝSLEDKY INDIKÁTORU: MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA OBYVATEL

Počet cest

Jeden z prvních zjišťovaných údajů byl počet cest, který respondenti za běžný den uskuteční. Nejvíce obyvatel Velkého Meziříčí uvedlo, že uskuteční **dvě cesty denně** (47,7 %), zhruba třetina respondentů **cestuje denně čtyřikrát** (36,3 %). **Šestkrát denně** cestuje 9,3 % a minimum 3x a 5x.

Počet cest uskutečněných respondenty za běžný den



Průměrný počet cest na osobu za den ve Velkém Meziříčí je **3,02**, což je v porovnání s předchozím šetřením nejvyšší hodnota.

Průměrný počet uskutečněných cest za den

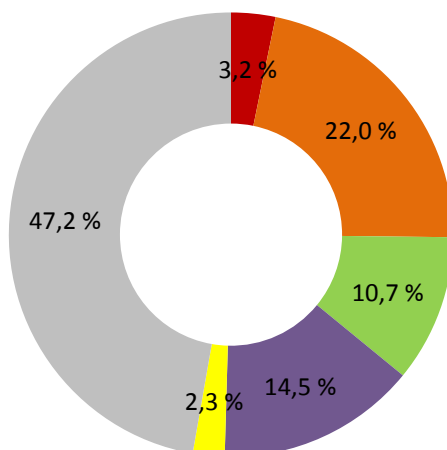


Důvod cesty

V další části dotazníku měli respondenti určit, které z šesti nabízených možností byly důvodem jejich cest/y předešlý den dotazování. Pokud nepočítáme zpáteční cesty, které jsou až sekundárním důvodem cestování, pak lidé ve Velkém Meziříčí nejčastěji cestují **do práce** (22,0 %) a **za nákupy** (14,5 %). Cest **za rekreací**² je 10,7 % a **do školy** pouze 3,2 %³. Nejméně respondentů uvedlo jako důvod cesty návštěvu **lékaře** (2,3 %). Jako **zpáteční** cesta byla v dotazníku označena ta cesta, která směřovala zpět do předchozího místa pobytu či do místa bydliště.

Důvod cesty

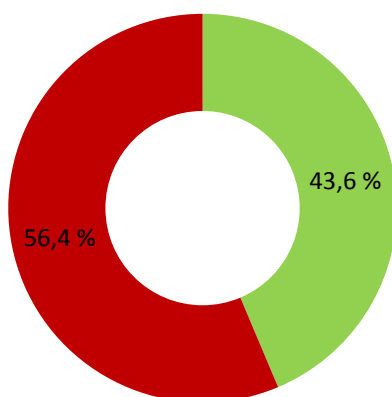
■ Do školy ■ Do práce ■ Rekreace ■ Nakupování ■ K lékaři ■ Zpáteční



Z nabízených kategorií důvodu cest představovaly cesty do školy a do práce cesty **systematické**, tedy ty, které je nutno pravidelně vykonávat a které probíhají téměř každodenně. Kategorie rekreace, nakupování a k lékaři představovaly cesty **nesystematické**, tedy něco, co pravidelně neprobíhá.

Systematicčnost cesty

■ Systematické ■ Nesystematické

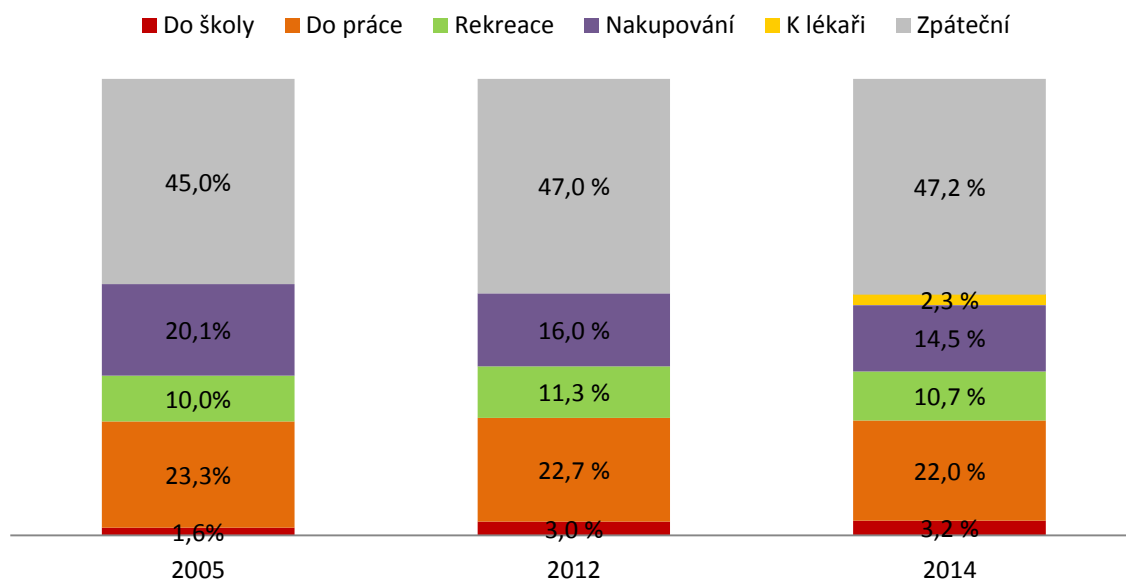


² Rekreací je myšlena cesta za volnočasovými aktivitami, sportem, procházka ad.

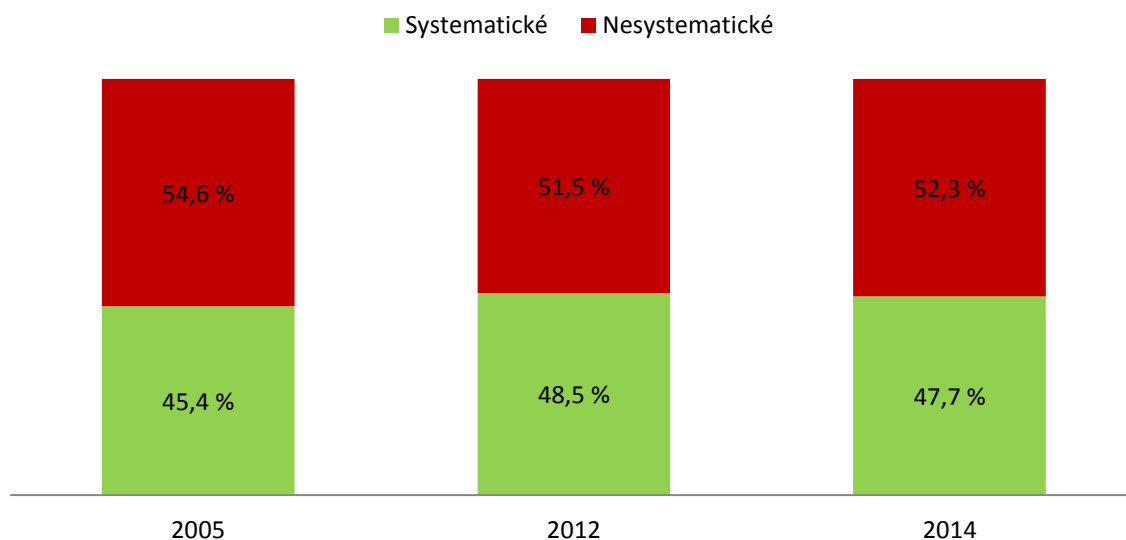
³ Podíl cest do školy je nízký, jelikož ve vzorku byly pouze osoby starší 18 let.

Další grafy ukazují porovnání výsledků důvodu cestování v letech 2005, 2012 a 2014. Nejvýraznějším rysem je **mírný pokles podílu cest za nákupy**. Ostatní hodnoty jsou zhruba stálé. V roce 2014 byla do dotazníku nově doplněna možnost cesty k lékaři. I podíl nesystematických cest se v roce 2014 příliš nezměnil.

Důvod cesty

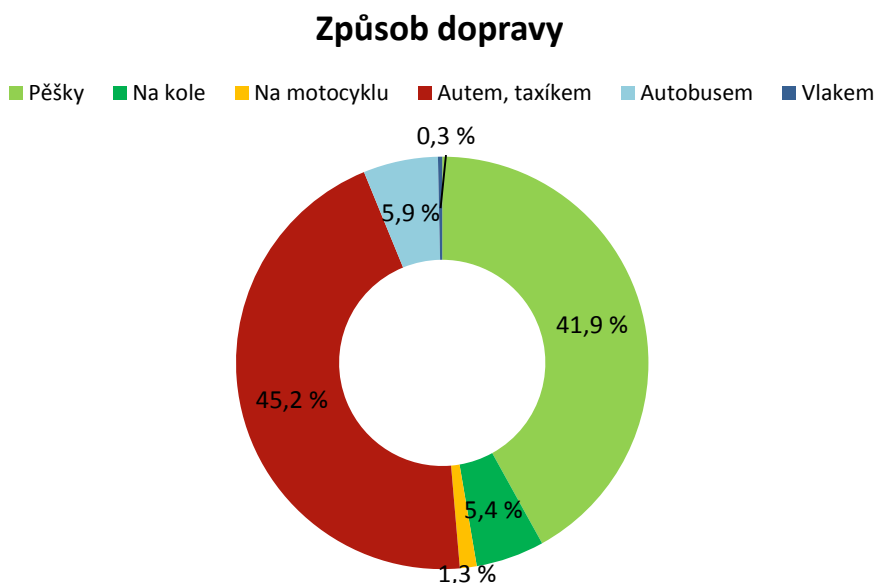


Systematičnost cesty



Způsob dopravy

Dále respondenti do dotazníku zaznamenávali, jaký z šesti možných způsobů dopravy sledovaný den využili. Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest byl uskutečněn **automobilem** (45,2 %). Druhý nejčastější způsob dopravy byl **pěšky** (41,9 %), dále **veřejnou hromadnou dopravou** – autobusem i vlakem (6,2 %) a **na kole** (5,4 %). Minimální podíl počtu cest byl tvořen cestami **na motocyklu** (1,3 %).

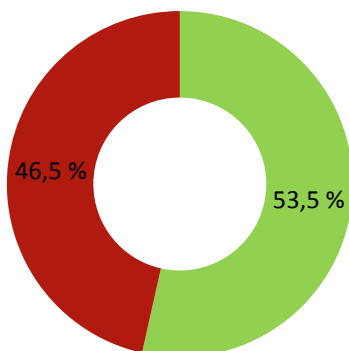


Podíl počtu cest autem je důležitým indikátorem mobility. Jeho výsledek (45,2 %) je v porovnání s jinými městy velmi nadprůměrná hodnota, která vypovídá o tom, že ve Velkém Meziříčí jsou cesty automobilem často využívány na úkor jiných způsobů dopravy. Z hlediska udržitelnosti lze toto hodnotit jako negativní stav.

Různé způsoby dopravy je možné kvalifikovat z hlediska udržitelnosti jako **udržitelné** – pěší cesta, cesta na kole, použití hromadné dopravy – a **neudržitelné** – cesta autem nebo na motocyklu. Následující graf ukazuje mírnou převahu udržitelných způsobů dopravy (53,5 %) nad neudržitelnými (46,5 %).

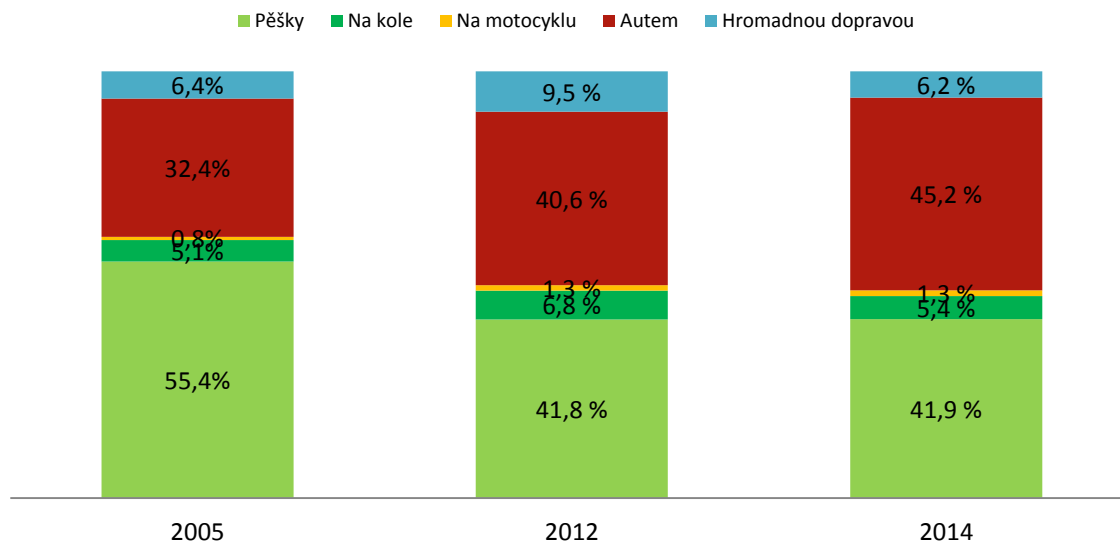
Udržitelnost dopravy

■ Udržitelně ■ Neudržitelně

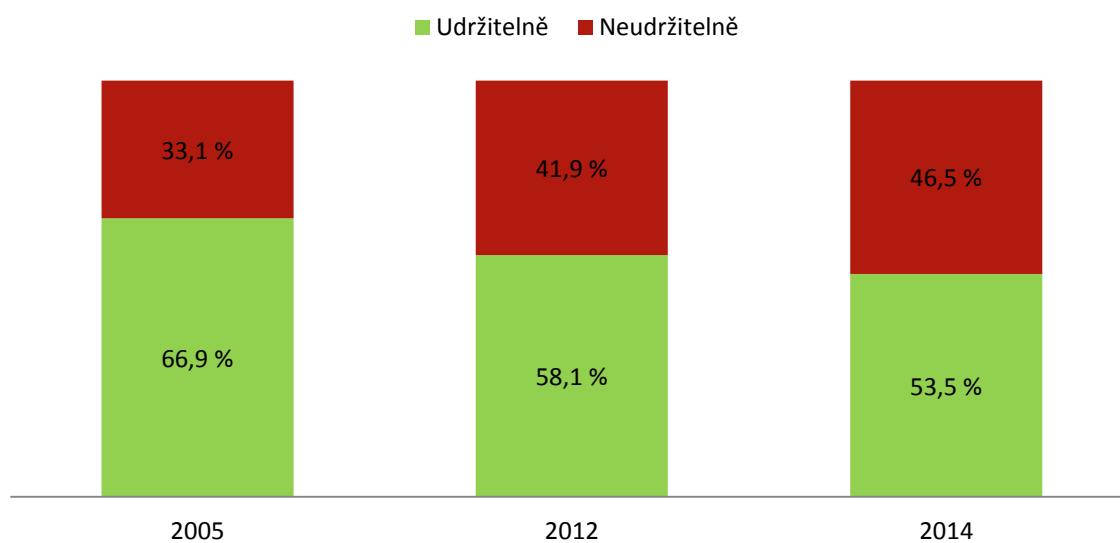


Negativním jevem z hlediska udržitelného rozvoje je nárůst neudržitelných forem dopravy (na motocyklu, automobilem) o více jak 13 procentních bodů (od roku 2005). Tento nárůst proběhl na úkor cest pěším způsobem.

Způsob dopravy



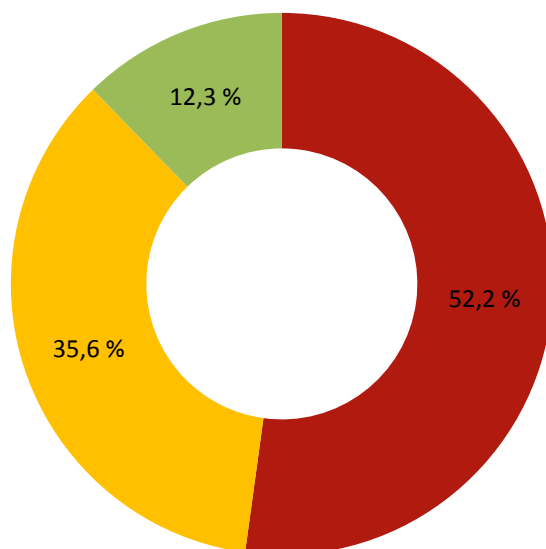
Udržitelnost dopravy



Respondenti, kteří uvedli, že svou cestu/své cesty uskutečnili autem, byli dále dotazováni na to, kolik osob autem jelo. Nejvíce respondentů uvedlo, že jeli autem **sami** (52,2 %), což lze opět z hlediska udržitelnosti považovat za negativní jev. Pozitivním je, že se tento podíl oproti roku 2012 mírně snížil.

Počet osob v autě

■ Řidič ■ řidič a jeden spolujezdec ■ Řidič a min. dva spolujezdcí



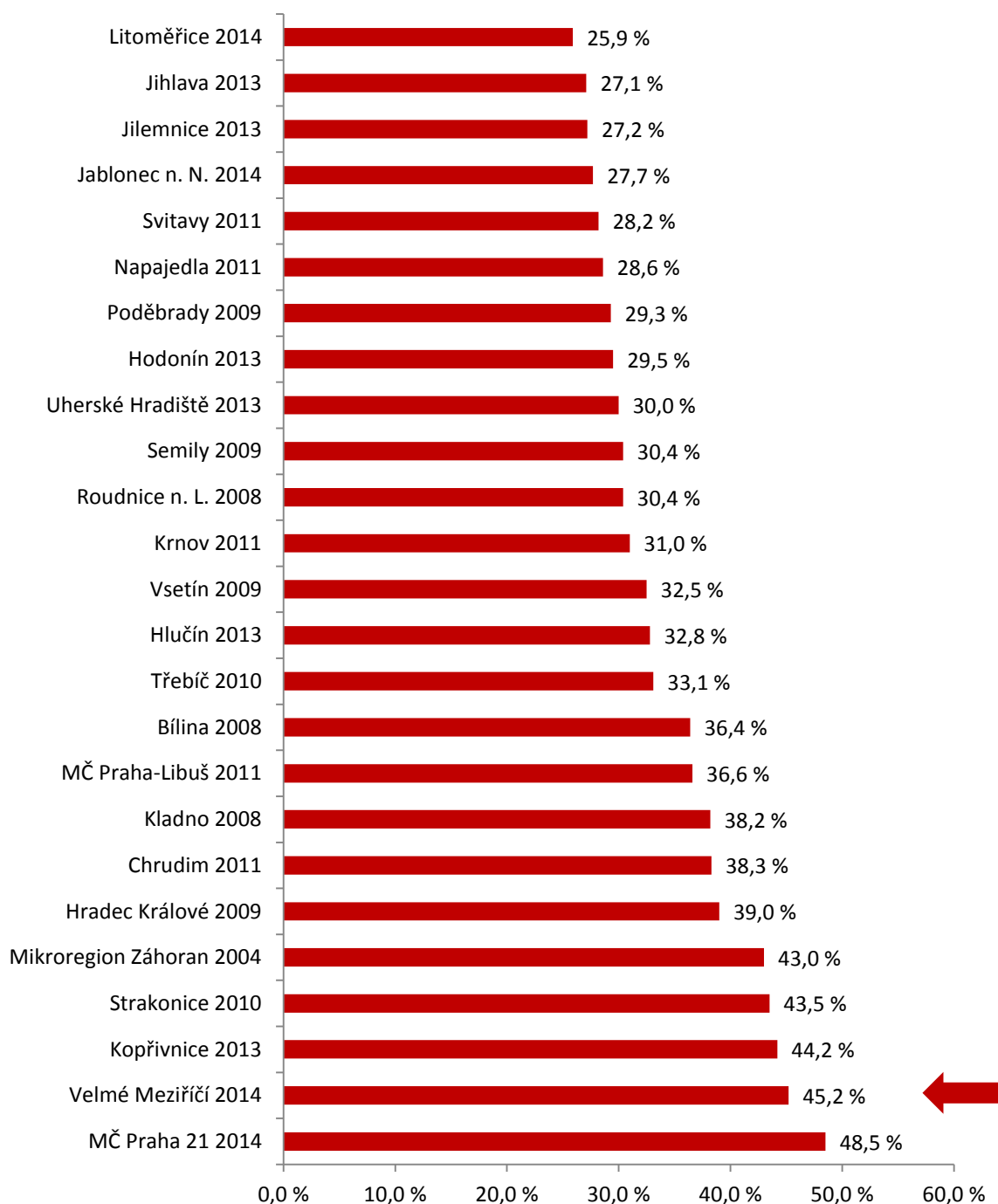
Počet osob v autě

■ Řidič ■ řidič a jeden spolujezdec ■ Řidič a min. dva spolujezdcí



Níže je uveden graf srovnávající výsledky mobility na základě indikátoru podíl cest automobilem. Jsou v něm uvedeny nejnovější výsledky za města (název města, rok stanovení), která indikátor mobility sledovala. Všechny výsledky včetně výsledků jiných indikátorů lze nalézt na výsledkovém portále <http://indikatory.ci2.co.cz>.

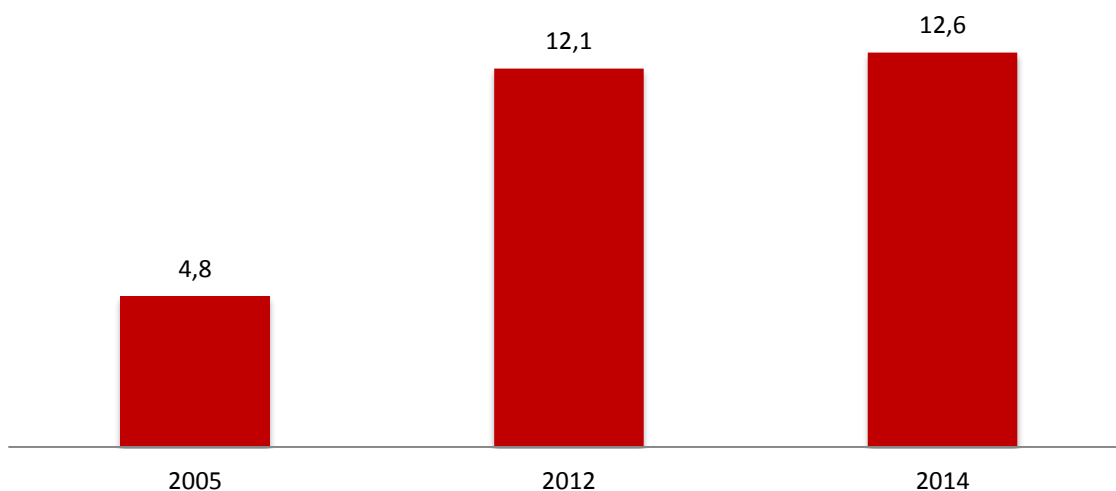
Podíl cest osobním automobilem (%) ve městech ČR



Vzdálenost cesty

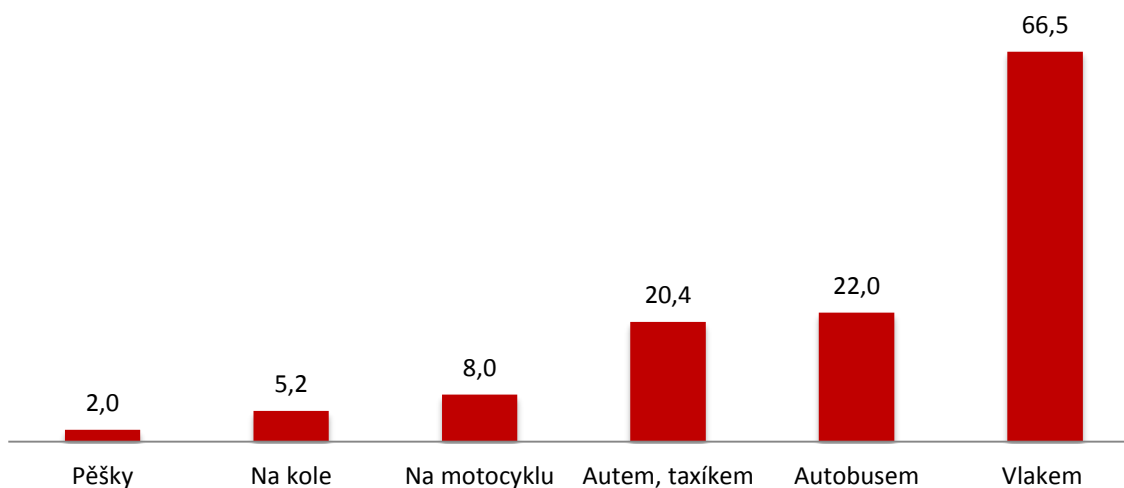
Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná uskutečněná vzdálenost jedné cesty, bez ohledu na použitý způsob dopravy, byla podle uvedených údajů **12,6 km**. To je hodnota cca o 8 km vyšší než v průzkumu z roku 2005.

Průměrná délka cesty (km)



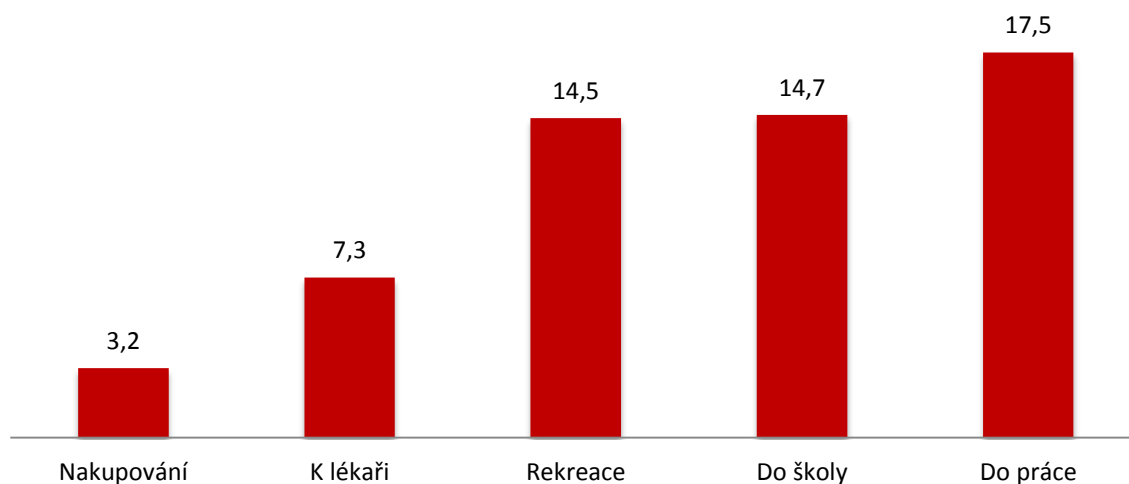
Následující grafy ukazují uraženou vzdálenost podle způsobu dopravy a také podle důvodu cesty (bez započítání cesty zpáteční). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (66,5 km). Následují cesty **autobusem** (22,0 km) a **autem, taxíkem** (20,4 km). Cesty **na motocyklu** byly dlouhé 8,0 km, **na kole** 5,2 km a cesty **pěšky** 2,0 km.

Průměrná délka cesty dle způsobu dopravy (km)



Z hlediska délky cestování je nejdelší cesta **do práce** (17,5 km). Cesty **do školy** (14,7 km) a cesty **za rekreací** (14,5 km) jsou obdobně dlouhé. Cesty **k lékaři** jsou kratší (7,3 km) a nejkratší jsou cesty za **nakupováním** (3,2 km).

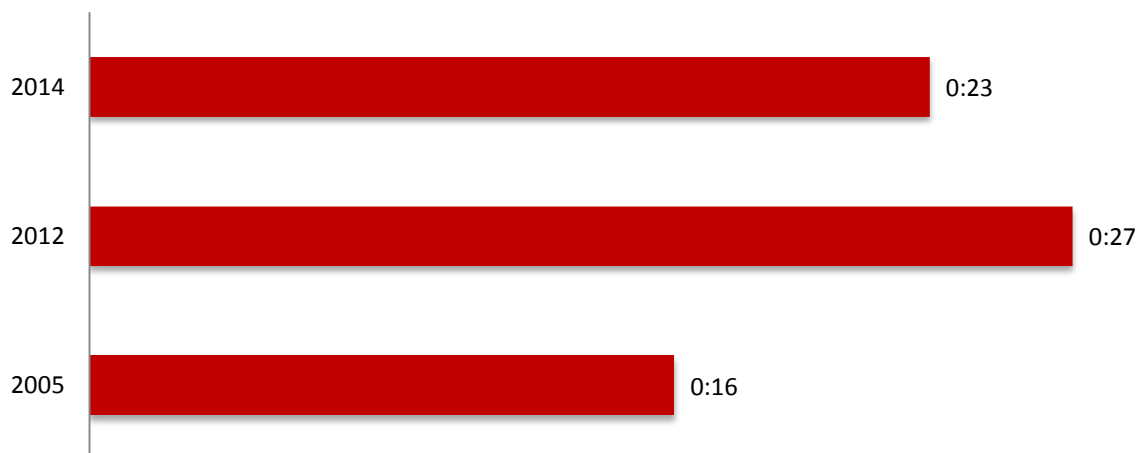
Průměrná délka cesty dle důvodu dopravy (km)



Doba cesty

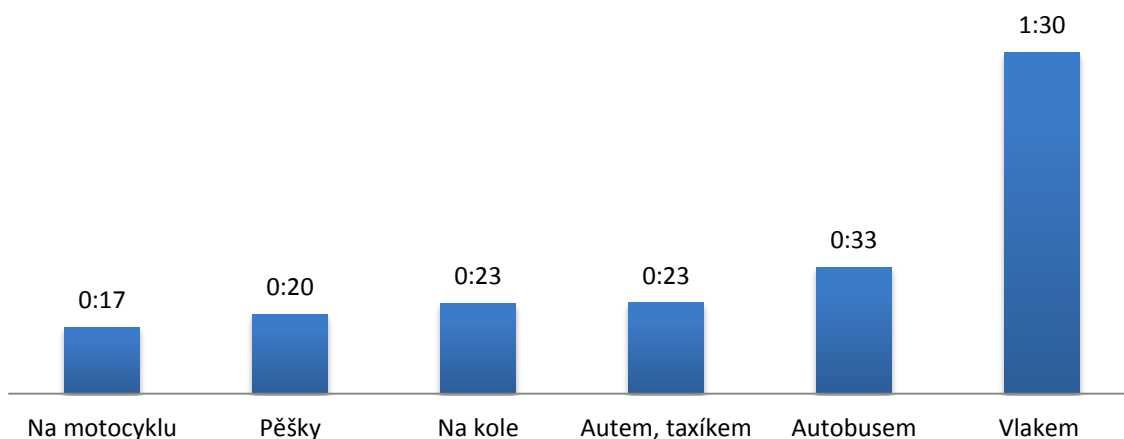
Dalším hodnoceným ukazatelem byla doba cestování, tedy **časový úsek trvání jedné cesty**. Výsledky naznačují, že oproti roku 2012 se průměrná délka jedné cesty (bez ohledu na způsob dopravy) zkrátila o 4 minuty na 23 minut.

Průměrná doba cesty (h)

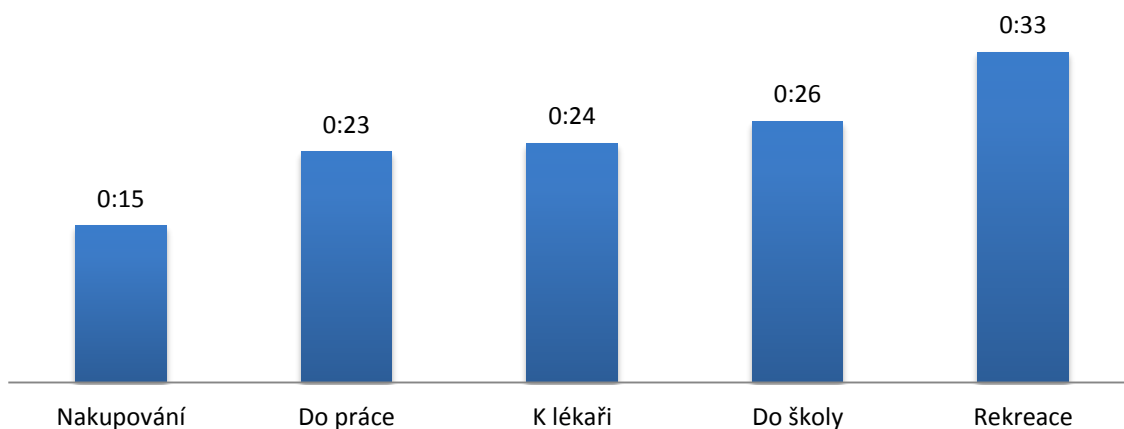


Doba cestování dle způsobu cesty je již vyrovnanější než vzdálenost, i když i zde vyčnívá cesta **vlakem** (1:30 hod.) nad ostatním způsobem. Nejkratší jsou cesty **na motocyklu** (17 minut) a cesty **pěšky, na kole a autem, taxíkem** trvají obdobně dlouze (20–23 minut). Cesty **autobusem** pak 33 minut. Z hlediska důvodu jsou cesty **za rekreací** nejdelší (33 minut) a cesty **za nákupy** nejkratší (15 minut). Zbývající se pohybují mezi 23 a 26 minutami.

Průměrná doba cesty dle způsobu dopravy (h)



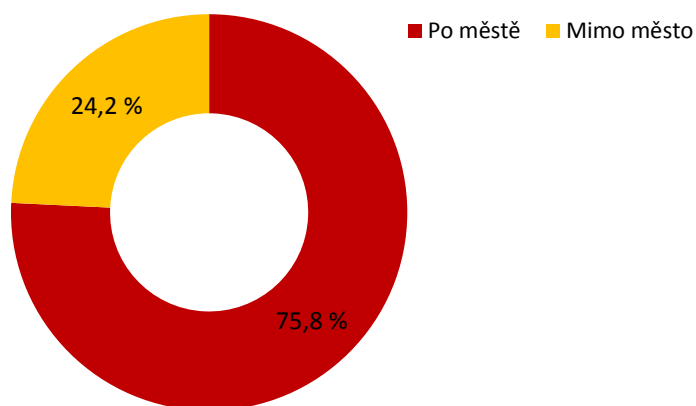
Průměrná doba cesty dle důvodu dopravy (h)



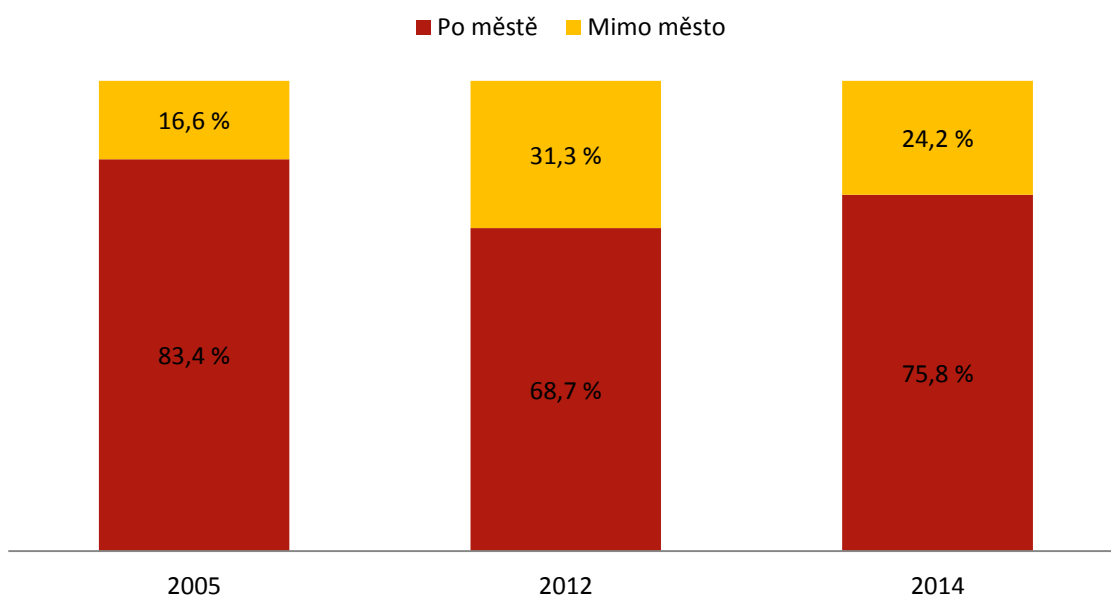
Cesty po městě a mimo město

Respondenti uváděli, zda jejich cesta vedla po městě (v rámci Velkého Meziříčí) či mimo město. Převažovaly cesty po městě (75,8 %). Podíl cest po městě se oproti roku 2012 zvýšil o 7 procentních bodů.

Dosah cesty

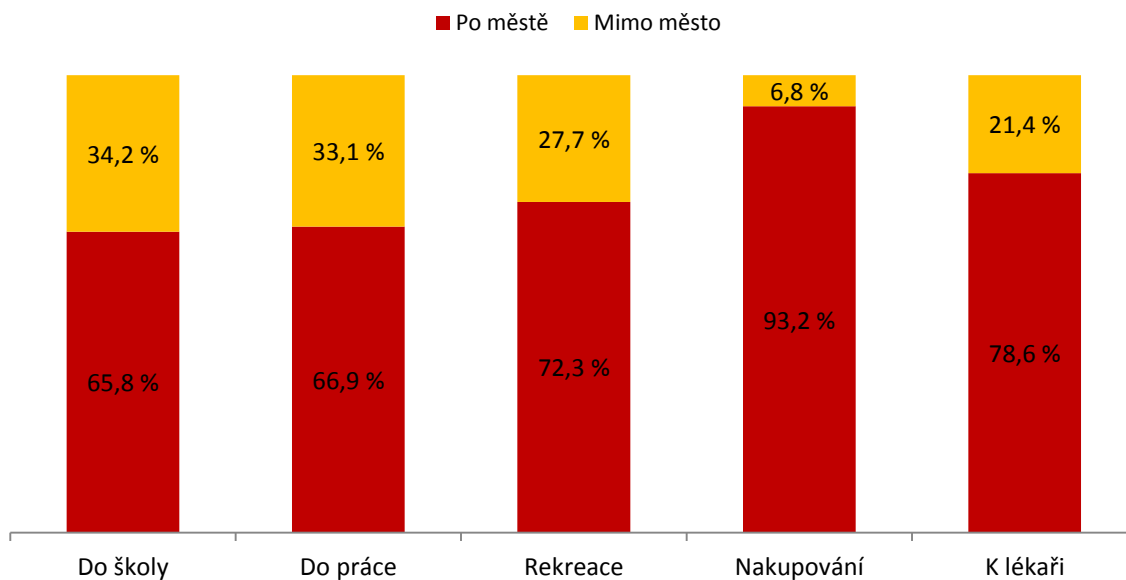


Dosah cesty

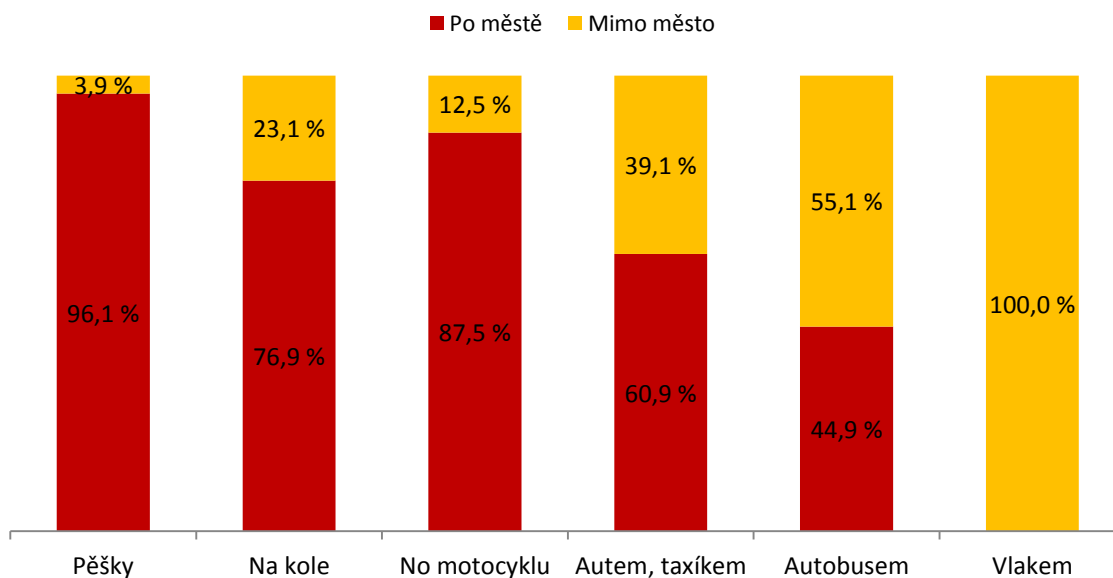


Dosah cesty byl rovněž posuzován dle účelu cestování a jeho způsobu. Nejvíce cest po městě bylo uskutečněno z důvodu nakupování (93,2 %) či k lékaři (78,6 %) a způsobem pěším (96,1 %). Naopak cesty vlakem jsou uskutečněny ze 100 % mimo město.

Dosah cesty dle důvodu dopravy

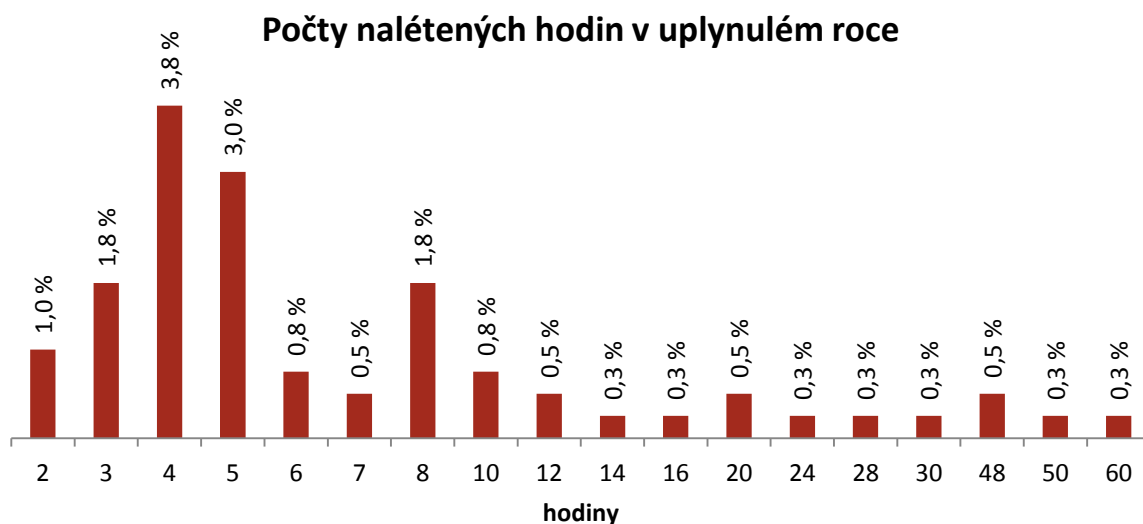


Dosah cesty dle způsobu dopravy

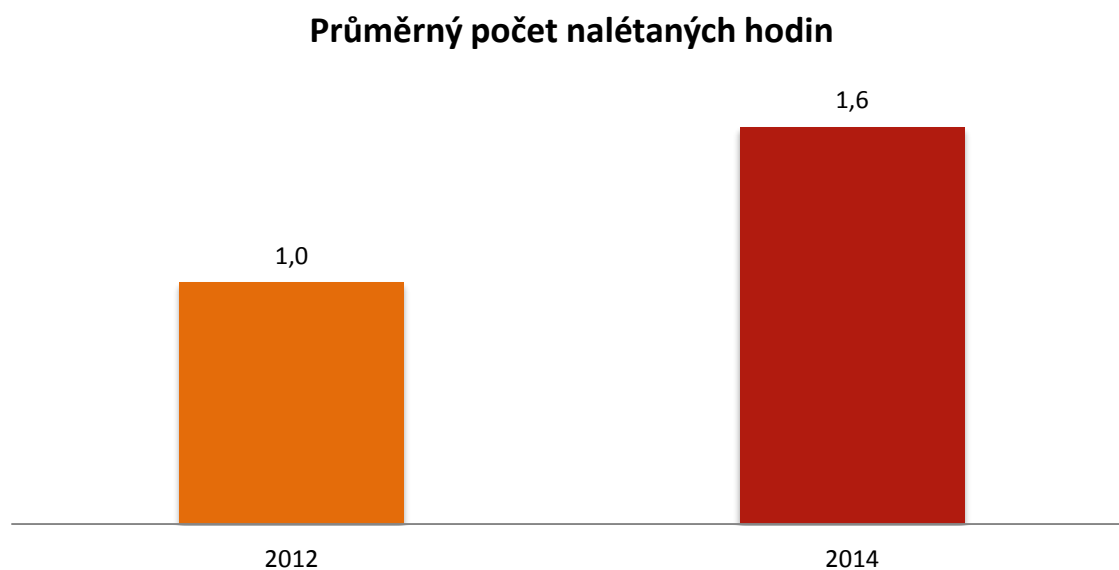


Cesty letadlem

K otázkám mobility patří i způsob dopravy letadlem. Nejvíce respondentů (84,5 %) uvedlo, že letadlem v uplynulém roce necestovalo. Průměrně tedy každý respondent strávil ve vzduchu 1,6 hodiny. Tato hodnota se oproti šetření v roce 2012 zvýšila o 0,6 hodiny (36 minut).



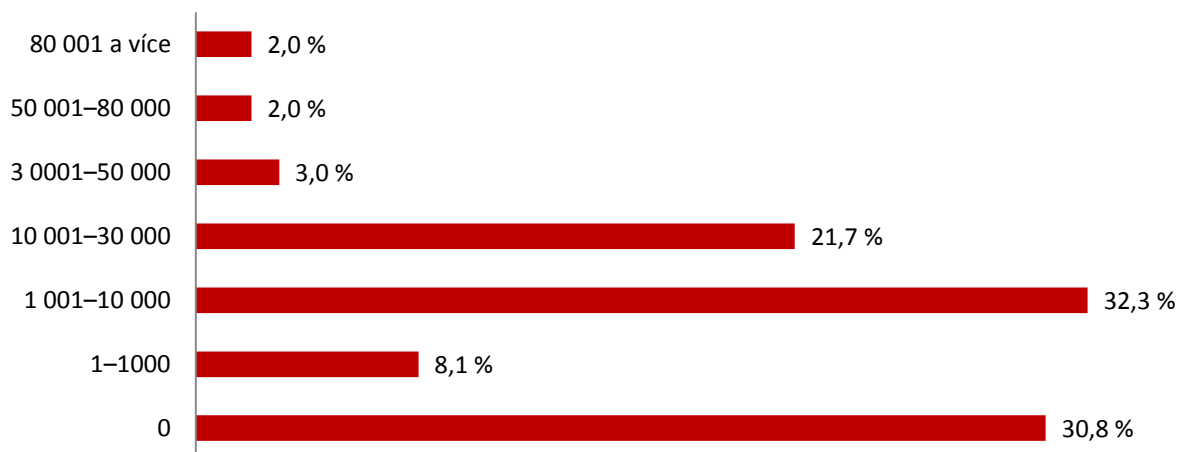
Poznámka: Hodnotě 0,3 % odpovídá jeden dotázaný.



Cesty automobilem

Dále otázka směřovala na odhadovaný výkon (ujeté km) osobního vozu v roce 2013. Největší podíl respondentů, kteří vlastní osobní automobil, uvedlo, že nacestují 1 až 10 tisíc kilometrů ročně. Průměrně tedy každý respondent najezdí automobilem necelých 17 tisíc km.

Ujeté km automobilem v uplynulém roce



Hodnocení

Výsledky indikátoru mobility a místní přepravy ve Velkém Meziříčí naznačují, že v základních ukazatelích město nesměruje k udržitelnosti. Hovoří za to zejména skutečnost, že titulkový indikátor, podíl cest osobním automobilem, narostl od roku 2005 o 13 procentních bodů a že jeho hodnota patří mezi nejvyšší v rámci měst, která obdobný ukazatel sledují. Zvýšení podílu cest osobním automobilem proběhlo na úkor poklesu cest pěších, což je rovněž negativní výsledek.

Následující tabulka souhrnně ukazuje mobilitu obyvatel z hlediska vývoje a směřování k udržitelnosti. Jsou v ní uvedeny výsledky klíčových indikátorů za roky 2005, 2012 a 2014. Vývoj mezi roky 2011 a 2014 je naznačen šipkami a vývoj z hlediska udržitelnosti podbarvením.

Indikátor	Jednotka	2005	2012	2014	Zhodnocení vývoje (od roku 2005)	Zhodnocení vývoje (od roku 2012)
Počet cest na obyvatele za den	Počet	2,14	2,73	3,02	↗	↗
Podíl cest do školy	%	1,6	3,0	3,2	↗	→
Podíl cest do práce	%	23,3	22,7	22,0	↘	→
Podíl cest za rekreací	%	10,0	11,3	10,7	→	→
Podíl cest za nakupováním	%	20,1	16,0	14,5	↘	↘
Podíl cest k lékaři	%	x	x	2,3	x	x
Podíl cest – zpáteční cesta	%	45,0	47,0	47,2	↗	→
Podíl systematických cest	%	45,4	48,5	47,7	↗	→
Podíl nesystematických cest	%	54,6	51,5	52,3	↘	→
Podíl cest pěšky	%	55,4	41,8	41,9	↘	→
Podíl cest na kole	%	5,1	6,8	5,4	→	↘
Podíl cest na motorce	%	0,8	1,3	1,3	→	→
Podíl cest automobilem, taxíkem	%	32,4	40,6	45,2	↗	↗
Podíl cest hromadnou dopravou	%	6,4	9,5	6,2	→	↘
Podíl cest udržitelnými způsoby	%	66,9	58,1	53,5	↘	↘
Podíl cest neudržitelnými způsoby	%	33,1	41,9	46,5	↗	↗
Průměrná délka jedné cesty	h	0:16:16	0:27:21	0:23:23	↗	↘

Indikátor	Jednotka	2005	2012	2014	Zhodnocení vývoje (od roku 2005)	Zhodnocení vývoje (od roku 2012)
Průměrná vzdálenost jedné cesty	km	4,8	12,1	12,6	↗	→
Podíl cest uskutečněných automobilem (pouze řidič)	%	42,5	56,5	52,2	↗	↘
Podíl cest uskutečněných automobilem (se spolujezdcí)	%	57,5	43,5	47,8	↘	↗
Průměrný počet nalétaných hodin	h	x	1,0	1,6	x	↗

	x	↗	→	↘
Hodnocení vývoje	Nelze hodnotit	Rostoucí	Stagnující	Klesající
Hodnocení udržitelnosti	Nelze hodnotit	Pozitivní	Neutrální	Negativní

Poznámky:

1. Při hodnocení vývoje výsledků dílčích indikátorů mobility se rozdíl menší nebo roven jednoho procentního bodu považuje za vývoj stagnující.
2. Šedivé podbarvení u důvodu cest je z proto, že nelze hodnotit směřování k udržitelnosti.

Příloha 1: Použitý dotazník

Dotazníkové šetření: Mobilita a místní přeprava

Prosím zaškrtněte:

Pohlaví:	☐ muž	☐ žena	Věk _____
Zaměstnání:	☐ student	☐ zaměstnaný	☐ nezaměstnaný
	☐ rodičovské dovolené	☐ živnostník	☐ důchodce
Vzdělání:	☐ základní	☐ vyučení	☐ vyšší odborné
	☐ střední	☐ vysokoškolské	

Vyplňte prosím následující tabulku za **běžný pracovní den**.

Prosím, vyplňte do tabulky pouze Vaše cesty, které měly určitý důvod. Vyberte podle uvážení, které cesty nejvíce vystihují váš běžný pracovní den.

Kolik cest za běžný pracovní den obvykle vykonáte: _____

Nyní prosím pro každou vykonanou cestu vyplňte jeden řádek tabulky.

Cesta číslo:	Důvod cesty (*)	Způsob dopravy (**)	Autem: počet cestujících v autě (***)	Po městě / Mimo město (****)	Délka cesty (min.)	Uražená vzdálenost (km)
1						
2						
3						
4						
5						
6						

(*) Důvod cesty:

1. Škola
2. Práce
3. Rekreace / volný čas (společenská, soukromé, návštěva a ostatní)
4. Nakupování
5. Lékař
6. Zpáteční cesta ad.

(***) Odpovídají pouze ti, co u způsobu dopravy uvedli autem

(**) Způsob dopravy:

1. Pěšky
2. Na kole, koloběžce, in-linech
3. Na motocyklu nebo mopedu
4. Osobním autem, taxíkem
5. Autobusem
6. Vlakem

(****) 1 - Po městě / 2 - mimo město

Kolik hodin jste v uplynulém roce nalétal(a) dopravním letadlem (na dovolenou atd.)? _____

Jaký byl odhadovaný výkon (ujeté km) Vašeho osobního vozu v roce 2013? _____

Děkujeme Vám za spolupráci.