

CI2, o. p. s.



 **Indikátory udržitelnosti**

MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA V KOPŘIVNICI, 2017

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
Systematičnost cest	8
Důvod cesty	9
Způsob dopravy	10
Udržitelnost dopravy	11
Počet osob v automobilu	12
Vzdálenost cesty	13
Doba cesty	14
Cesta po městě a mimo město	15
Cestování letadlem	16
Závěry	17

Cíle průzkumu

Cílem dotazníkového šetření „*Mobilita a místní přeprava cestujících*“ bylo zprostředkovat vedení města postoje, preference a názory obyvatel města na jednotlivé tematické oblasti.

Cílem průzkumu bylo:

1. Zhodnotit mobilitu a místní přepravu obyvatel Kopřivnice.
2. Porovnat získané výsledky z dotazníkového šetření s těmi, které byly provedeny v roce 2013 a 2015.
3. Získat podklady pro stanovení indikátoru Ekologická stopa města.

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

Indikátor ECI A.3: Mobilita a místní přeprava obyvatel

Indikátor ECI A.3: **Mobilita a místní přeprava cestujících** 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:

- účel cest a jejich pravidelnost během týdne, kde můžeme cesty rozdělit na „systematické“ a „nesystematické“ (podíl systematických cest v porovnání s podílem nesystematických cest);
- 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 vtahující se k různým druhům dopravy zahrnutým do průzkumu);
- počet cestujících v autě;
- rozdělení cest na cesty po městě a mimo město.

Metoda dotazování

Dotazníkové šetření bylo provedeno pomocí **standardizovaného dotazníku**, jenž byl použitý i v jiných městech ČR. Samotné dotazování proběhlo formou řízeného rozhovoru (tazatel se ptá a respondent odpovídá) s využitím proškolených tazatelů. Šetření proběhlo v průběhu října 2017 mezi vybranými obyvateli města. Volba respondentů proběhla dle náhodného výběru **domácností** v Kopřivnici a místních částech, kdy dotazník týkající se mobility vyplnili všichni přítomní členové domácností. Za děti mladší 18ti let vyplňovali dotazník jejich zákonní zástupci. Cílem bylo získat odpovědi od minimálně 500 dotázaných.¹

V dotazníkovém šetření indikátoru mobility měli respondenti ve svých odpovědích vycházet ze zkušenosti svého **běžného pracovního dne a způsobu přepravy během tohoto dne**. 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.).

¹ Oproti jiným městům, které se zapojily do sledování indikátoru Mobilita a místní přeprava, byly v Kopřivnici zjišťovány způsoby dopravy i osob mladších 18 či 15 let. To v jiných městech nebylo. Výsledky tedy nejsou s jinými městy plně srovnatelné.

Respondenti uváděli do dotazníku **počet cest**, které uskutečnili 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 byl podíl 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>).

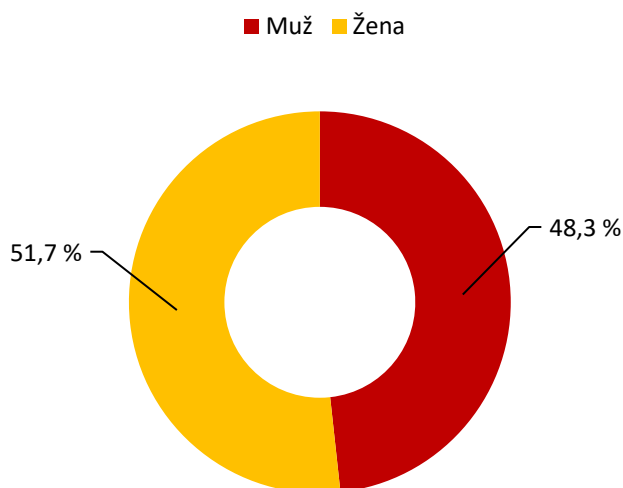
CI2, o. p. s.

CI2, o. p. s., je nestátní nezisková organizace zaměřená na udržitelný rozvoj, vzdělávání, publikační činnost, vědu a výzkum. Jejím cílem je prosazovat udržitelný rozvoj ve spolupráci s veřejnou správou, soukromou sférou, vzdělávacími institucemi a veřejností. Organizace CI2, o. p. s., se dále věnuje oblastem uhlíkové a ekologické stopy a jejich včleňováním do řízení společností a rovněž environmentálnímu reportingu – sestavování zpráv o stavu životního prostředí měst.

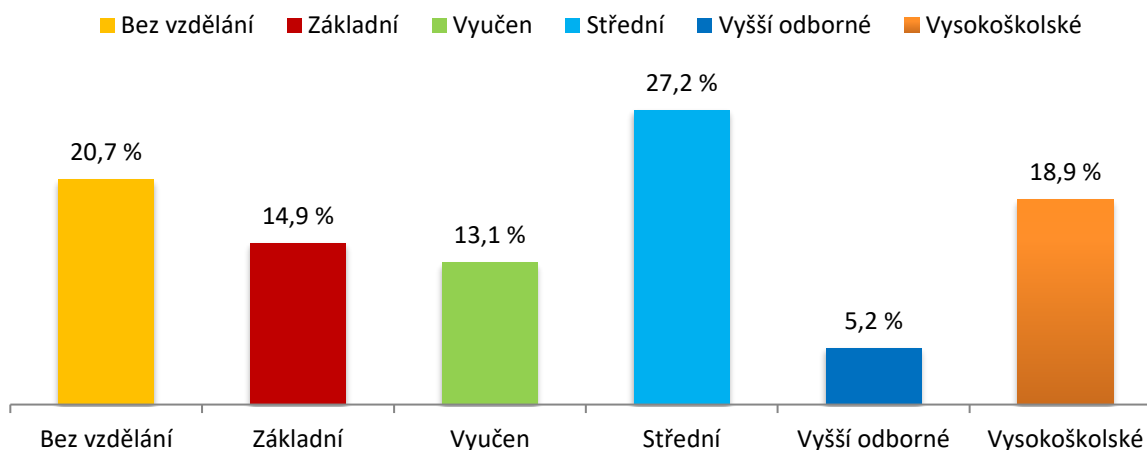
Socio-demografické složení respondentů

V roce 2017 bylo v rámci dotazníkového šetření vybráno 503 dotazníků. Ve vzorku respondentů **převládá počet žen** (51,7 %) nad muži (48,3 %), což odpovídá přibližnému rozdělení mužů a žen ve městě ve věkové skupině dotázaných. Nejvíce je ve vzorku zastoupena **věková skupina 11-20 let** (21,9 %). Při pohledu na zaměstnání a sociální zařazení dotázaných je zřejmé, že valná většina je buď **zaměstnaných** (37,6 %) či **žáků/studentů** (32,7 %). Ve vzorku dále převažují osoby se **středoškolským vzděláním** (27,2 %).

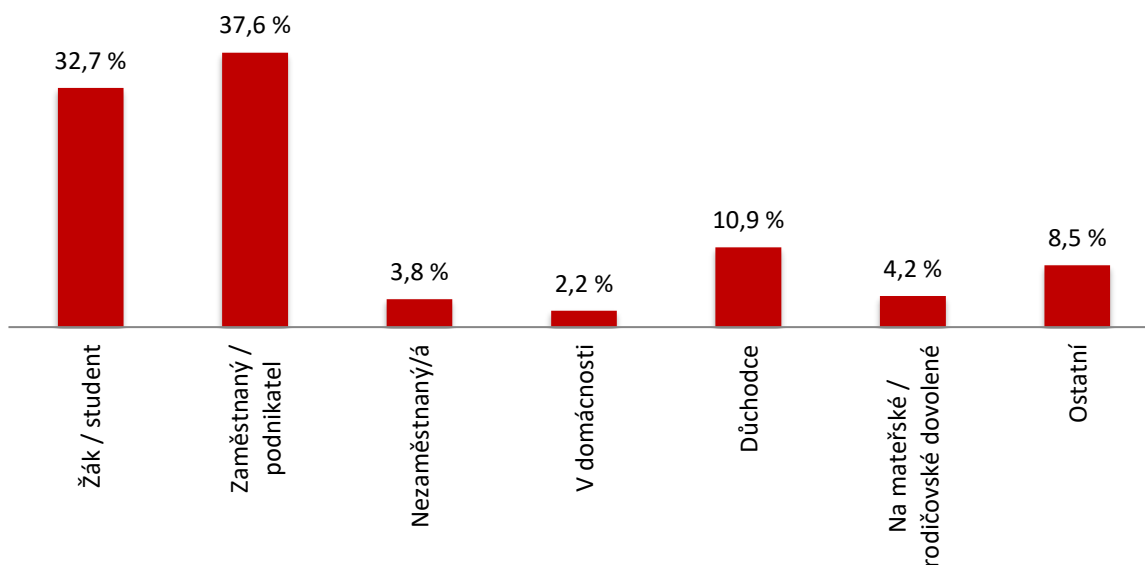
Pohlaví respondentů



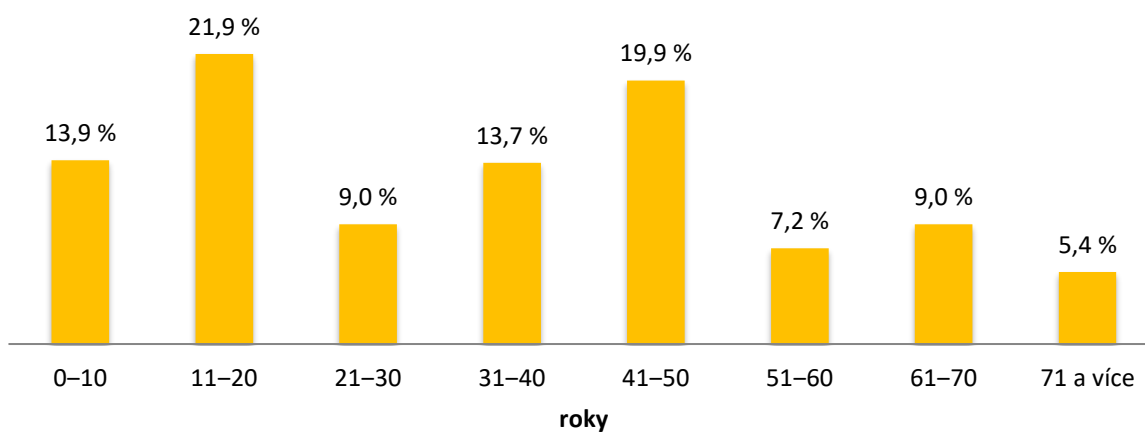
Vzdělání respondentů



Zaměstnání respondentů

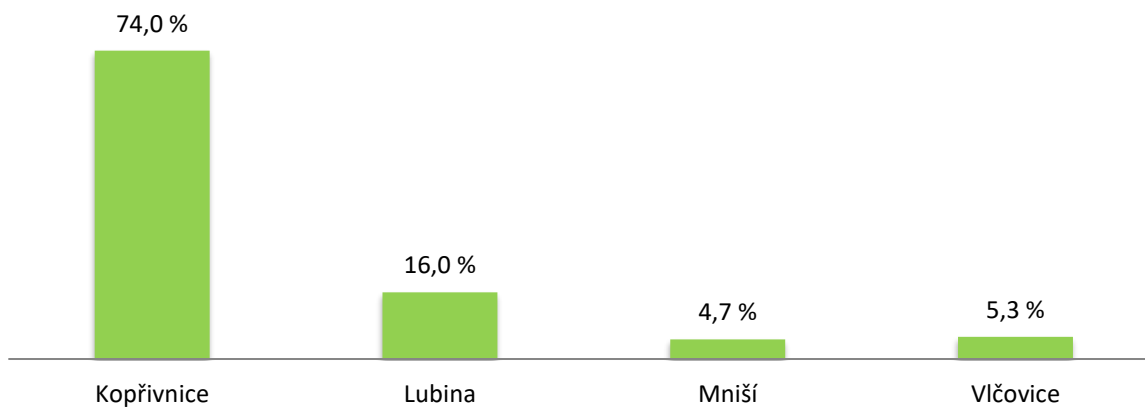


Věková skupina respondentů



Co se týče místa bydliště dotázaných, tak největší zastoupení je z Kopřivnice (74 %). Zbylé části města odpovídají skutečnému rozdělení.

Struktura dotazníků

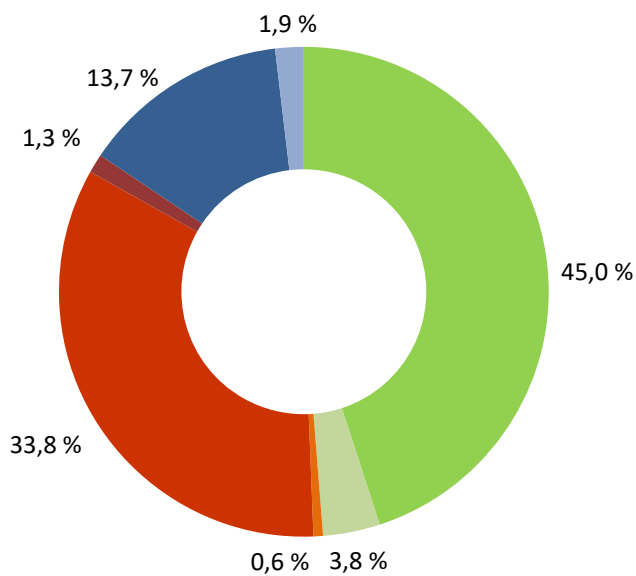


Titulkový indikátor

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 ■ Automobilem ■ Taxíkem ■ Autobusem ■ Vlakem



VÝSLEDKY INDIKÁTORU: MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA OBYVATEL

Počet cest

Jeden z prvních údajů, na který byli respondenti dotazováni, byl počet cest, který za den uskuteční. Ten je 2,9 cesty na osobu a den, o něco více než v předchozích letech.

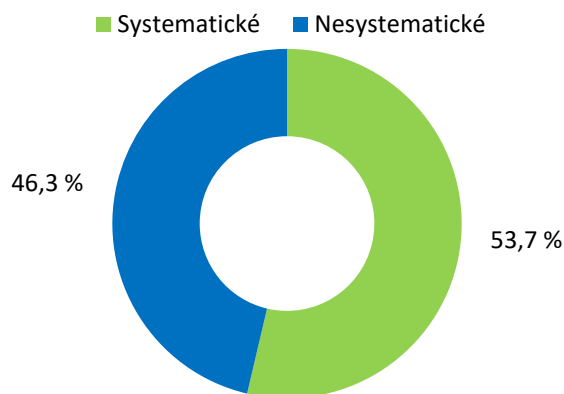
Počet cest na osobu za den



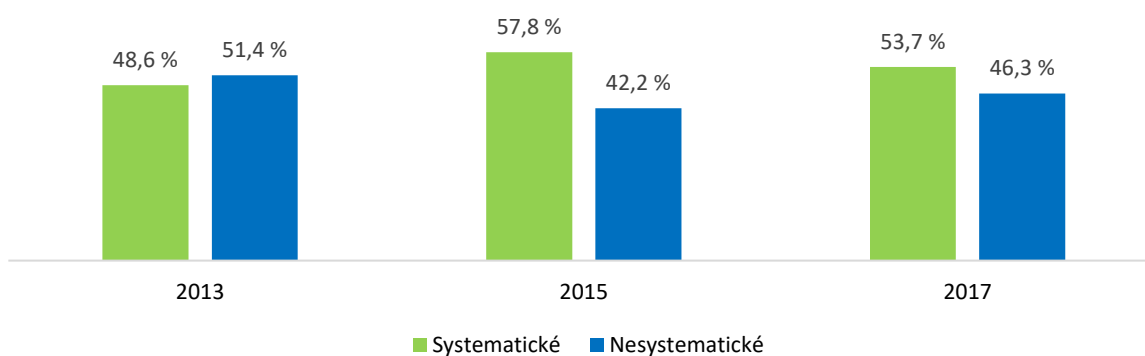
Systematičnost cest

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, sport, kultura, nakupování a k lékaři představovaly cesty **nesystematické**, tedy něco, co pravidelně neprobíhá. I v roce 2017 představovaly systematické cesty nadpoloviční většinu.

Systematičnost cesty



Systematičnost cesty

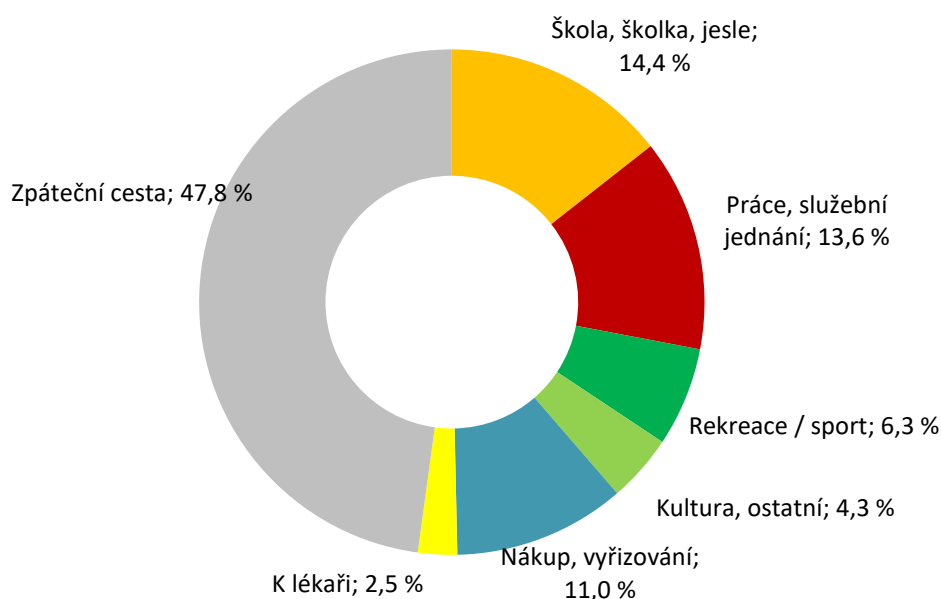


Důvod cesty

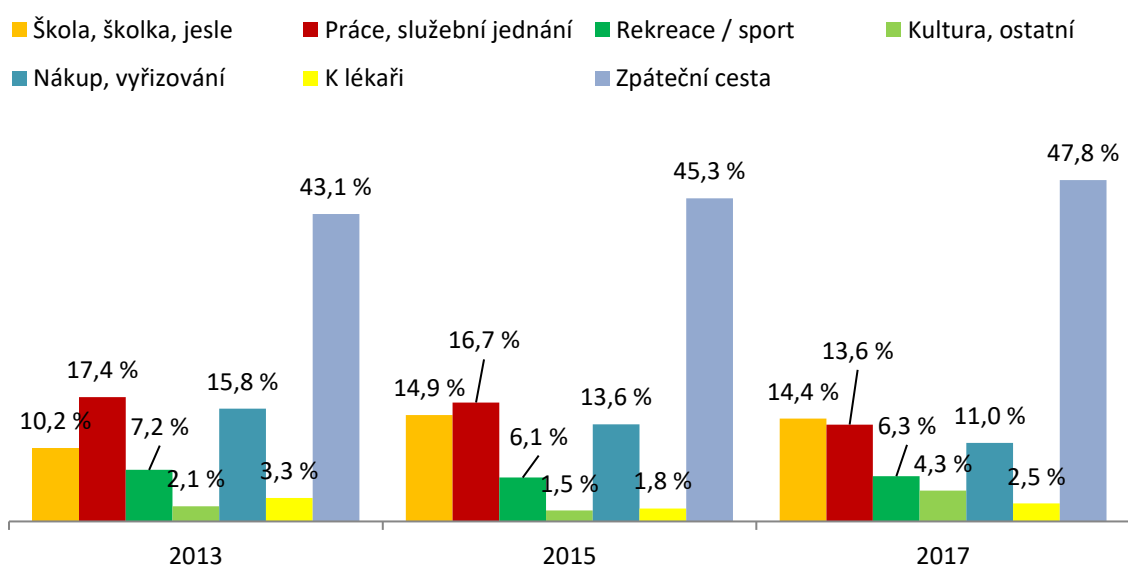
V další části dotazníku měli respondenti určit, která ze sedmi nabízených možností byla důvodem jejich cest/y předešlý den dotazování. Pokud nepočítáme zpáteční cesty, které jsou až sekundárním důvodem cestování, pak lidé v Kopřivnici nejčastěji cestují do **školy, školky či jeslí** (14,4 %) a **do práce** (13,6 %). Cesty **za nákupy** tvoří 11,0 % a za **rekreací či sportem** 6,3 %. Minimum cest bylo uskutečněno a za **kulturou** (4,3 %) a **k lékaři** (2,5 %).

Výsledky v roce 2017 potvrzují postupný trend poklesu podílu cest do práce a za nákupy na úkor cest zpátečních, do školy, za kulturou a k lékaři. Výsledky rovněž odpovídají vyššímu podílu mladších respondentů ve vzorku dotázaných.

Důvod cesty



Důvod cesty

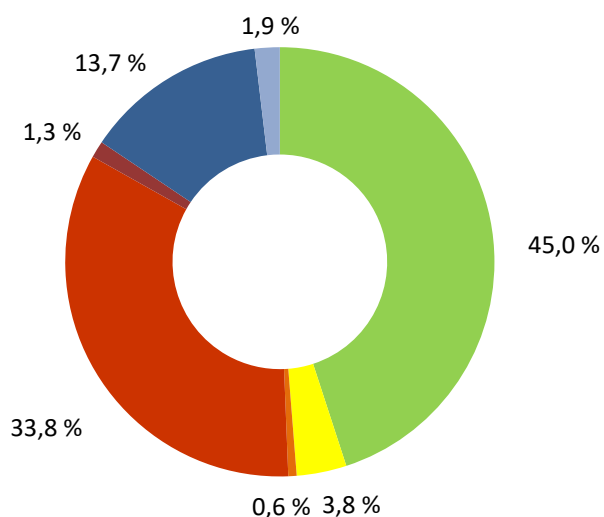


Způsob dopravy

Dále respondenti do dotazníku zaznamenávali, jaký ze sedmi možných způsobů dopravy sledovaný den použili. Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest byl uskutečněn **pěšky** (45,0 %). Druhý nejčastější způsob dopravy byl **autobilem** (33,8 %), dále potom **veřejnou hromadnou dopravou** (autobusem i vlakem) – (15,6 %) a **na kole** (3,8 %). Minimální podíl počtu cest byl tvořen cestami **taxíkem** (1,3 %) a **na motocyklu** (0,6 %).

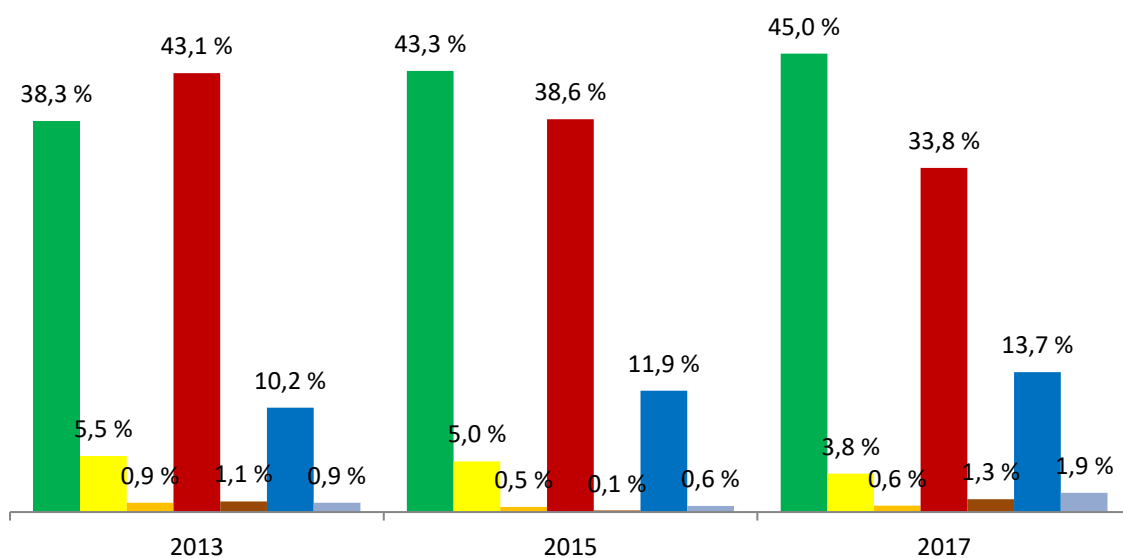
Způsob dopravy

■ Pěšky ■ Na kole ■ Na motocyklu ■ Autobilem ■ Taxíkem ■ Autobusem ■ Vlakem



Způsob dopravy

■ Pěšky ■ Na kole ■ Na motocyklu ■ Autobilem ■ Taxíkem ■ Autobusem ■ Vlakem

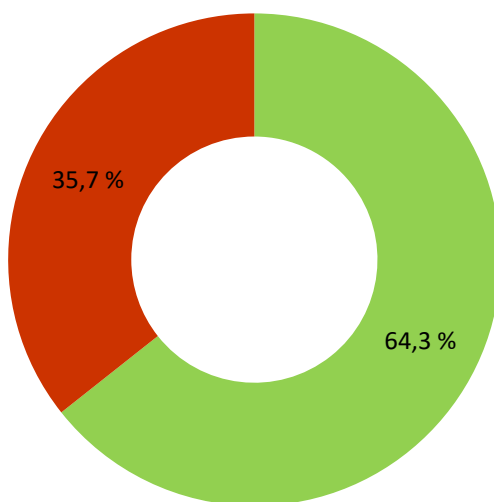


Udržitelnost dopravy

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. Další graf ukazuje převahu udržitelných způsobů dopravy (64,3 %) nad neudržitelnými (35,7 %). I tento výsledek je oproti předchozímu šetření pozitivní.

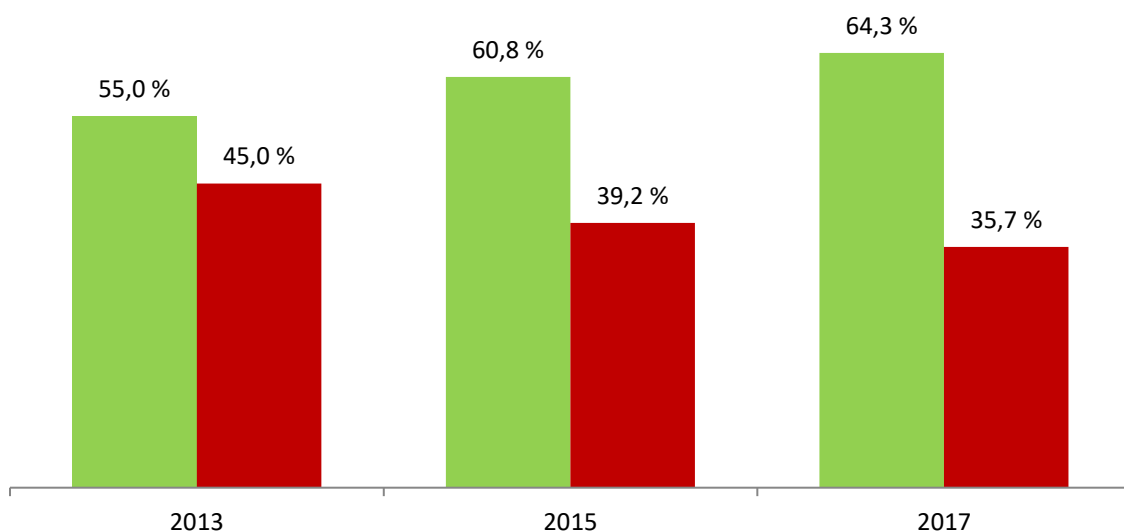
Udržitelnost dopravy

■ Udržitelně ■ Neudržitelně



Udržitelnost dopravy

■ Udržitelně ■ Neudržitelně

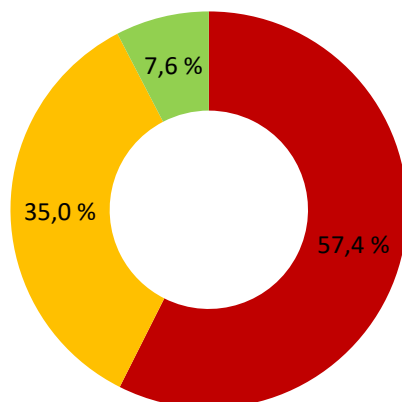


Počet osob v automobilu

Respondenti, kteří uvedli, že svou cestu/y uskutečnili autem, byli dále dotazováni na to, kolik osob autem jelo. Nejvíce respondentů uvedlo, že jelo **samostatně** (57,4 %), méně pak ještě **s jednou osobou** (35,0 %). Zbytek uvedl, že jel **minimálně s dvěma spolujezdcí** (7,6 %).

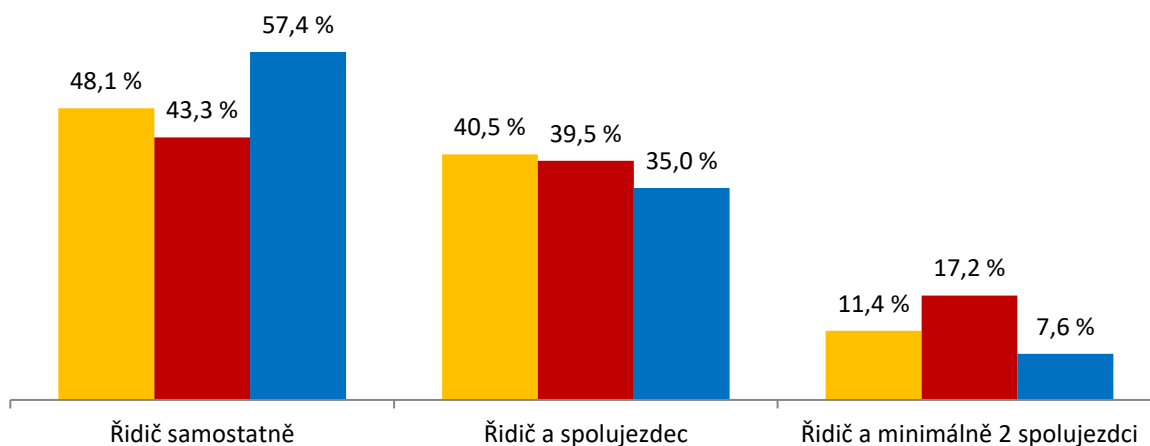
Počet osob v autě

■ Řidič samostatně ■ Řidič a spolujezdec ■ Řidič a minimálně 2 spolujezdcí



Počet osob v autě

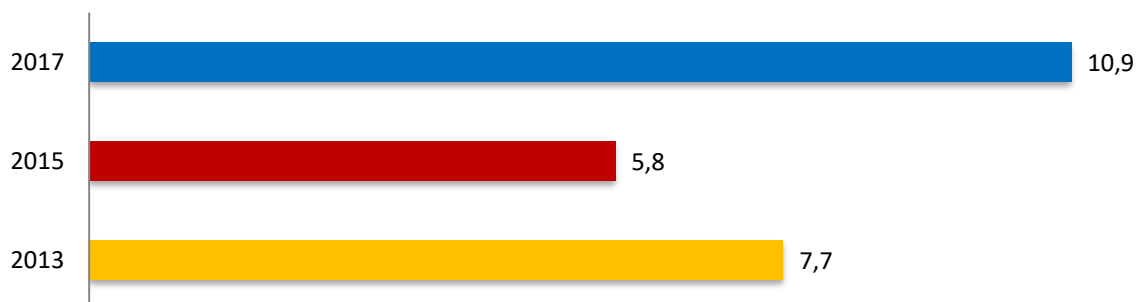
■ 2013 ■ 2015 ■ 2017



Vzdálenost cesty

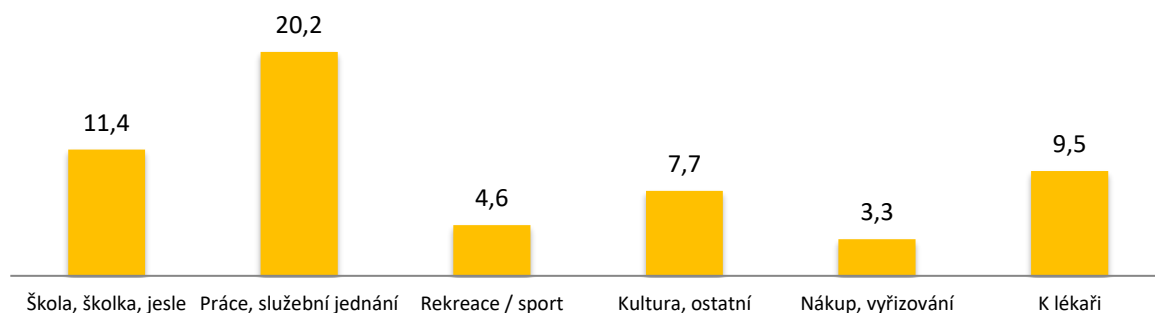
Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, která je uskutečněna během jedné cesty obyvateli Kopřivnice, je podle uvedených údajů **10,9 km**. Průměrná vzdálenost jedné cesty se oproti předchozímu šetření zvýšila téměř dvojnásobně. To platí zejména o cestách automobilem.

Průměrná vzdálenost cesty (km)

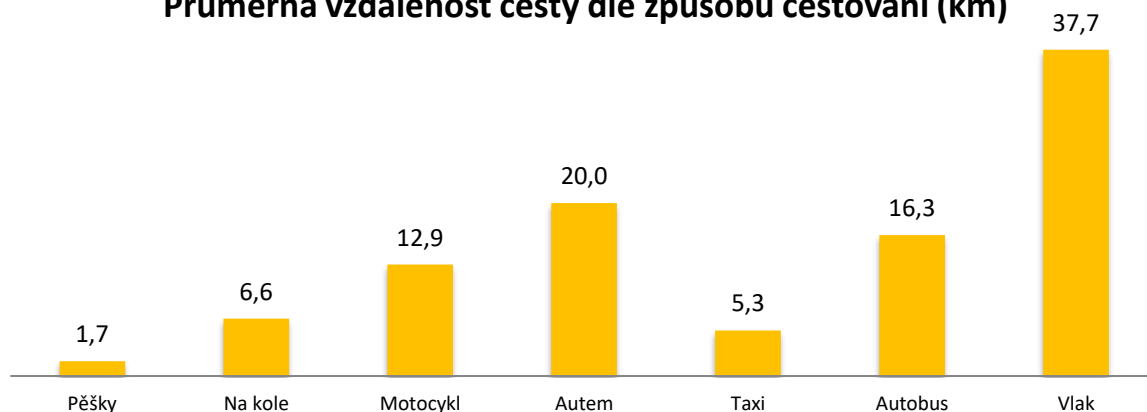


Následující grafy ukazují uraženou vzdálenost podle způsobu dopravy a také podle důvodu cesty (bez započítání cesty zpáteční). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (37,7 km) a za **prací** (20,2 km). Naopak nejkratší jsou cesty **pěší** (1,7 km) a za **nákupy** (3,3 km).

Průměrná vzdálenost cesty dle důvodu cestování (km)



Průměrná vzdálenost cesty dle způsobu cestování (km)



Doba cesty

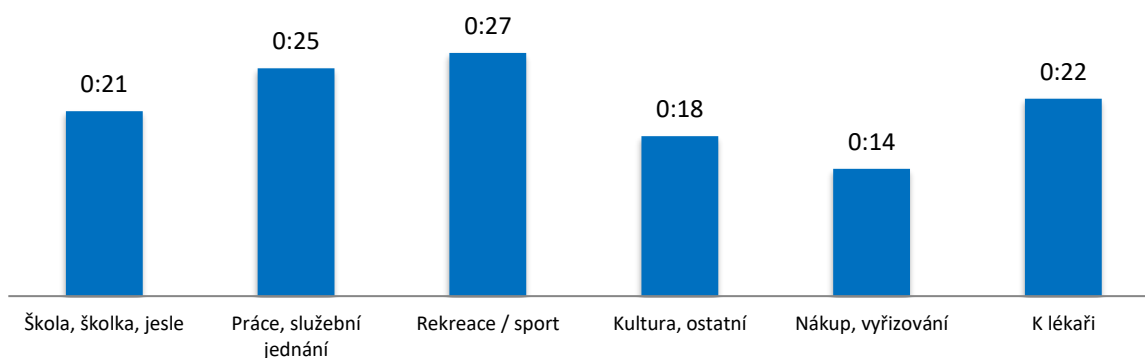
Dalším hodnoceným ukazatelem byla doba cestování, tedy **časový úsek trvání jedné cesty**. Výsledky ukazují, že průměrná doba cesty, bez ohledu na způsob dopravy, je téměř 22 minut.

Průměrná délka cesty (hod.)

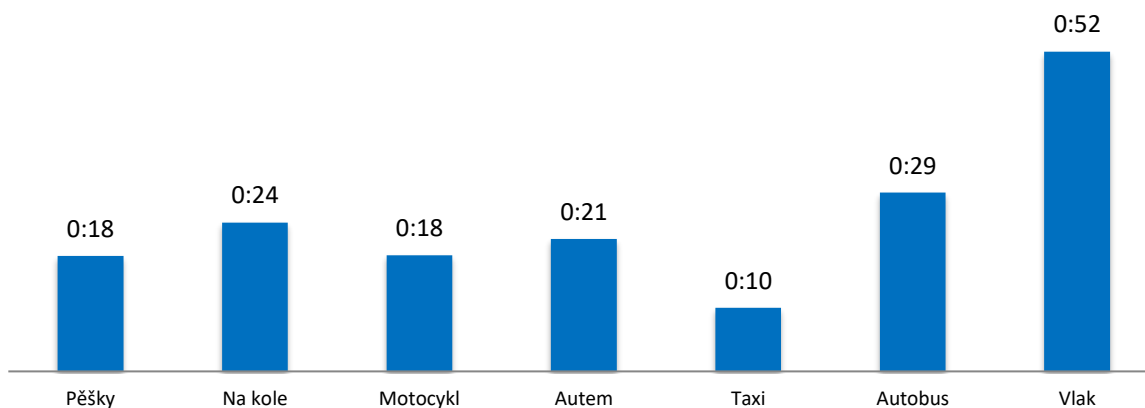


Nejkratší jsou cesty **taxíkem** (10 min.) a za **nákupy** (14 min.). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (52 min.) a za **rekreací/sportem** (27 min.).

Průměrná doba cesty dle způsobu a důvodu dopravy (hod.)



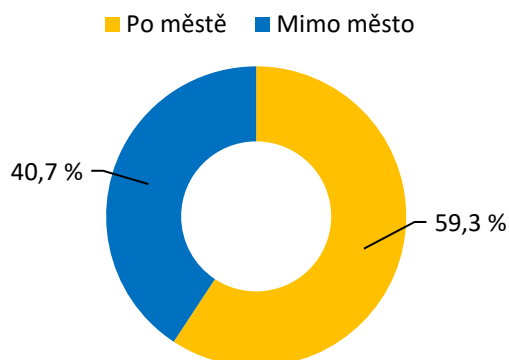
Průměrná doba cesty dle způsobu a důvodu dopravy (hod.)



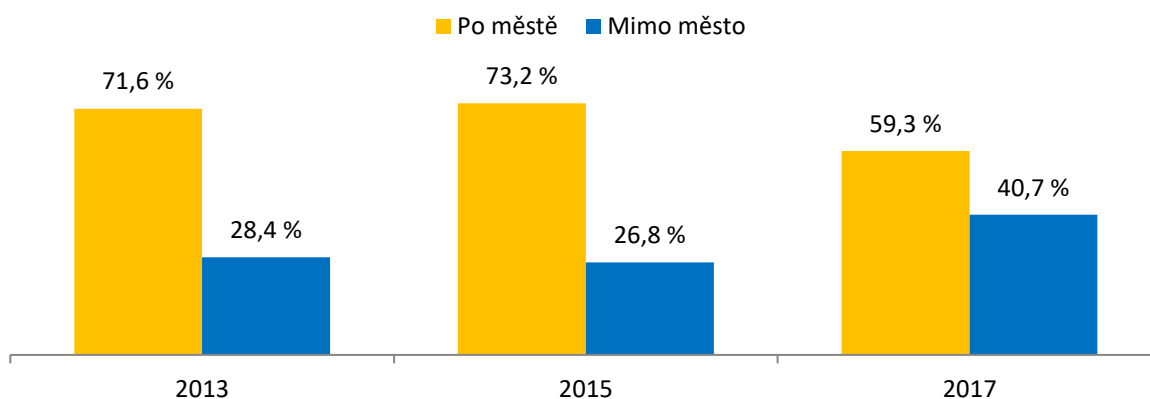
Cesta po městě a mimo město

Jednotlivé cesty v dotazníku byly rovněž rozděleny na cesty po a cesty mimo město. Místní části Kopřivnice: Lubina, Mniší a Vlčovice jsou zahrnuty do odpovědi město. Při zevrubném pohledu na ně vychází, že převládají cesty po městě v poměru 60 ku 40. Jejich podíl však od posledních šetření významně poklesl.

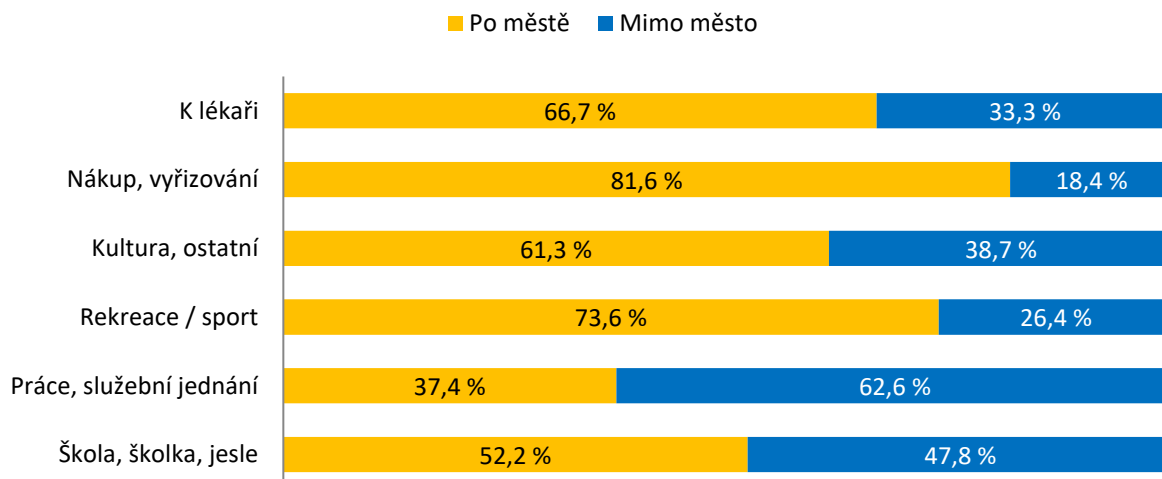
Cesty po a mimo město



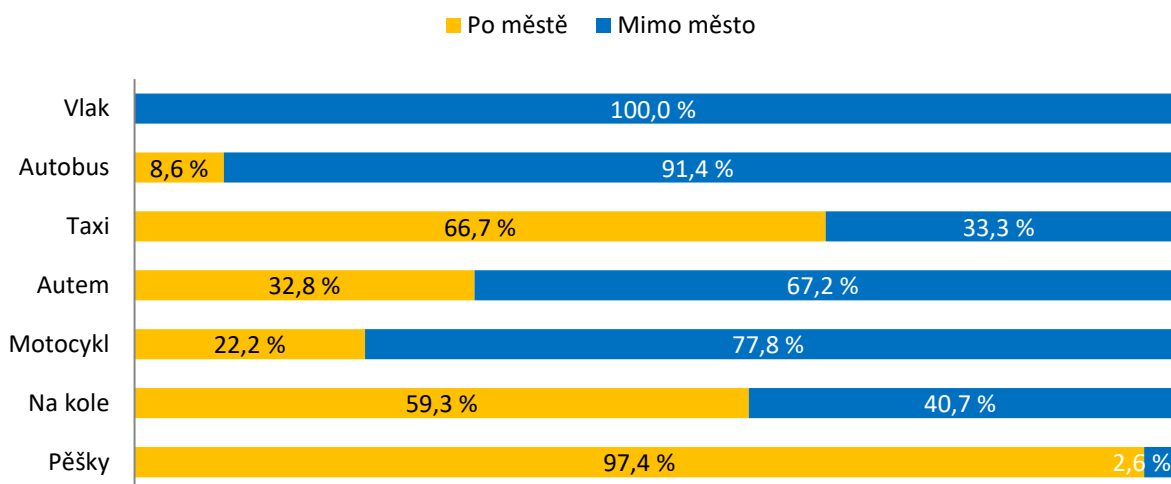
Cesty po a mimo město



Cesty po a mimo město dle důvodu dopravy



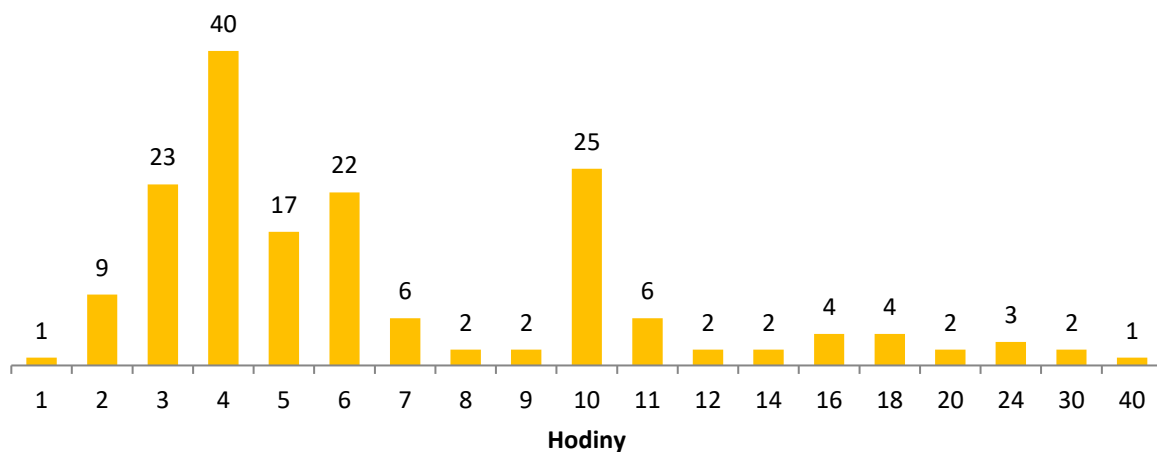
Cesty po a mimo město dle způsobu dopravy



Cestování letadlem

Na konec dotazníku byla zařazena otázka zjišťující **dobu nalétanou předchozí rok letadlem** (na dovolenou či služebně), aby bylo možné zjistit výkon osobní letecké dopravy všech obyvatelů Kopřivnice, kdy zjištěná doba lze jednoduše přepočítat na vzdálenost. Z výsledků vyplývá, že 35 % respondentů v minulém roce alespoň jedenkrát letělo (2x více než v roce 2015). Celková doba, kterou nalétal vzorek 494 respondentů, je 1257 hodin.

Počet nalétaných hodin za uplynulý rok



Závěry

Podíl počtu cest autem je titulkovým indikátorem mobility. **Titulkový indikátor** „zastupuje“ celý rozsáhlý indikátor ECI A.3. Je možné jej uvádět samostatně, pokud není prostor či zájem o publikování řady dílčích indikátorů, které tvoří souhrnný indikátor *Mobilita a místní přeprava cestujících* nebo jako součást celkového pohledu na úroveň mobility ve městě. Výsledek titulkového indikátoru (33,8 %) je v porovnání s jinými městy **průměrná hodnota**. Jedná se však o pozitivní hodnotu vzhledem k vývoji indikátoru v Kopřivnici. Podíl cest automobilem oproti poslednímu šetření (rok 2015) poklesl o 4,8 procentní body a oproti roku 2013 dokonce o 9,3 procentního bodu. Pokles podílu cest automobilem byl kompenzován zejména cesty pěšími a hromadnou dopravou. Na druhou stranu klesá podíl cest na kole.

Při pohledu na **důvod** cesty odráží výsledek šetření vyšší zastoupení mladších osob ve vzorku, než je to v jiných městech, kde byl obdobný průzkum realizován. Je to dáno zejména odlišnou metodikou sběru dat, kdy se zaměřujeme na domácnosti (a v nich přítomné osoby) než na osoby starší 18 let. Každopádně nejvíce cest je uskutečněno z důvodů cesty **do školy, do práce a za nákupy**.

Občané Kopřivnice cestují zejména **po městě** (59,3 % cest), i když podíl cest mimo město narostl od prvního šetření v roce 2013 o 12,3 procentního bodu. Zajímavým faktem je, že lidé nakupují a sportují zejména v Kopřivnici a ze dvou třetin dojíždějí za zaměstnáním mimo město. U způsobu dopravy vlakem i autobusem dominují cesty mimo město, zatímco u cest pěších cesty po městě.

Pozitivním jevem z hlediska udržitelnosti je skutečnost, že během posledních let narostl podíl cest udržitelným způsobem o 9,3 % bodu na 64,3 %. Proti udržitelnému způsobu dopravy v Kopřivnici svědčí nárůst průměrného počtu cest na obyvatele města a vzrůstající vzdálenost cesty (zejména u osobních automobilů vzrostla vzdálenost téměř dvojnásobně). Výkon (počet najetých km na osobu) osobní automobilové dopravy tak vzrostl. Rovněž podíl osob využívajících leteckou dopravu i objem hodin narostl.