

CI2, o. p. s.



Indikátory udržitelnosti

MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA V KOPŘIVNICI, 2015

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	17
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.
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 použit 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 2015 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.).

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.

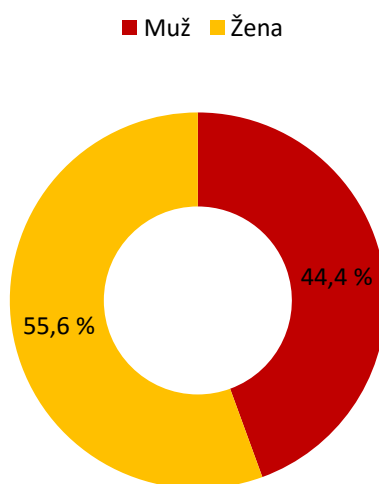
CI2, o. p. s., je nestátní nezisková organizace zaměřená na udržitelný rozvoj, vzdělávání, publikační činnost, vědu a výzkum. Jejím cílem je prosazovat udržitelný rozvoj ve spolupráci s veřejnou správou, soukromou sférou, vzdělávacími institucemi a veřejností. Organizace CI2, o. p. s., se dále věnuje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

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.

Socio-demografické složení respondentů

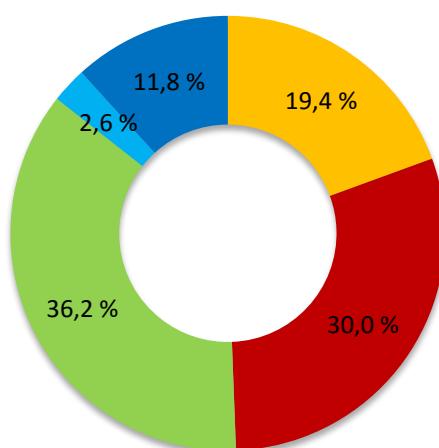
V roce 2015 bylo v rámci dotazníkového šetření vybráno 530 dotazníků. Ve vzorku respondentů **převládá počet žen** (55,6 %) nad muži (44,4 %), což odpovídá přibližnému rozdělení mužů a žen ve městě ve věkové skupině dotázaných. Nejvíce je ve vzorku zastoupena **věková skupina 11-20 let** (22,5 %). Při pohledu na zaměstnání a sociální zařazení dotázaných je zřejmé, že valná většina je buď **zaměstnaných** (43,7 %) či **žáků/studentů** (32,6 %). Ve vzorku dále převažují osoby se **středoškolským vzděláním** (36 %).

Pohlaví respondentů

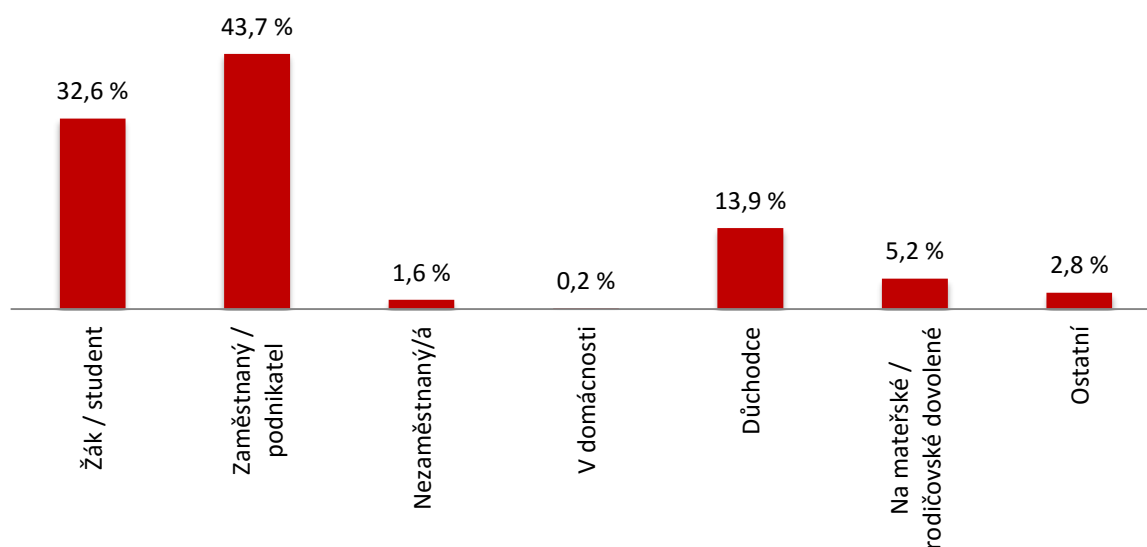


Vzdělání respondentů

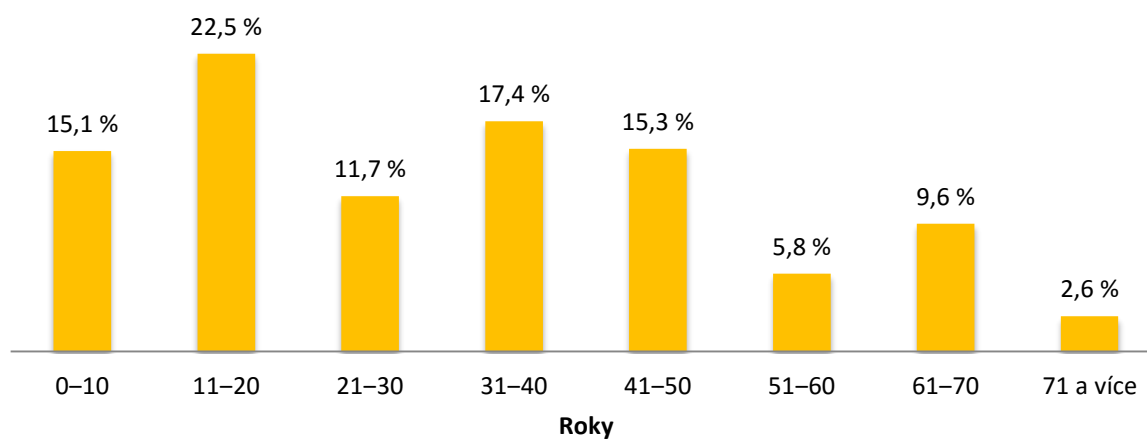
■ Základní ■ Vyučen ■ Střední ■ Vyšší odborné ■ Vysokoškolské



Zaměstnání respondentů

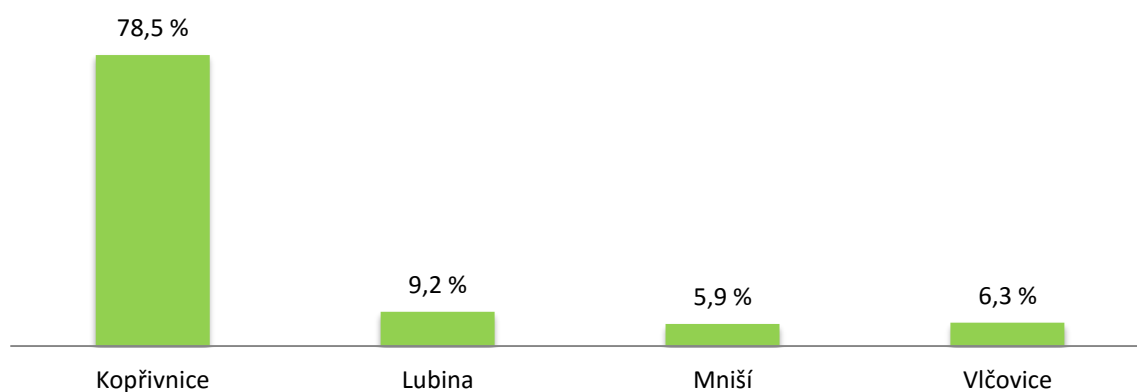


Věková skupina respondentů



Co se týče místa bydliště dotázaných, tak největší zastoupení je z Kopřivnice (78,5 %). Zbylé části města odpovídají skutečnému rozdělení.

Struktura dotaníků

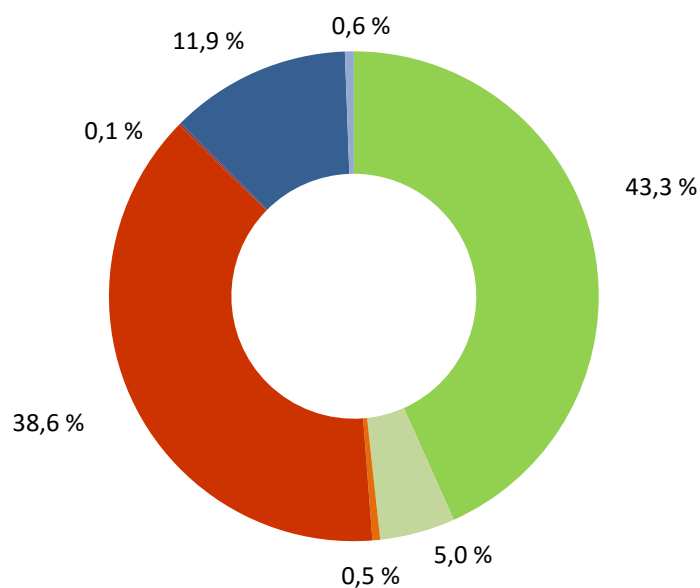


Titulkový indikátor

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 2,7 cesty na osobu a den, stejně jako v roce 2013.

Počet cest na osobu za den

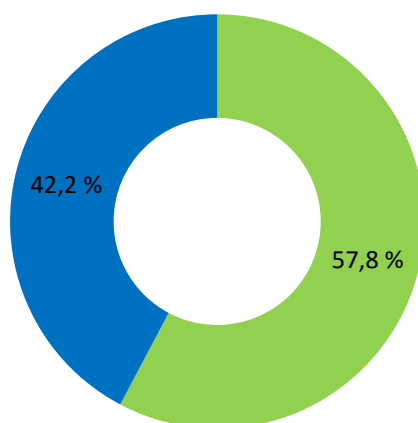


Systematičnost cest

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.

Systematičnost cesty

■ Systematické ■ Nesystematické

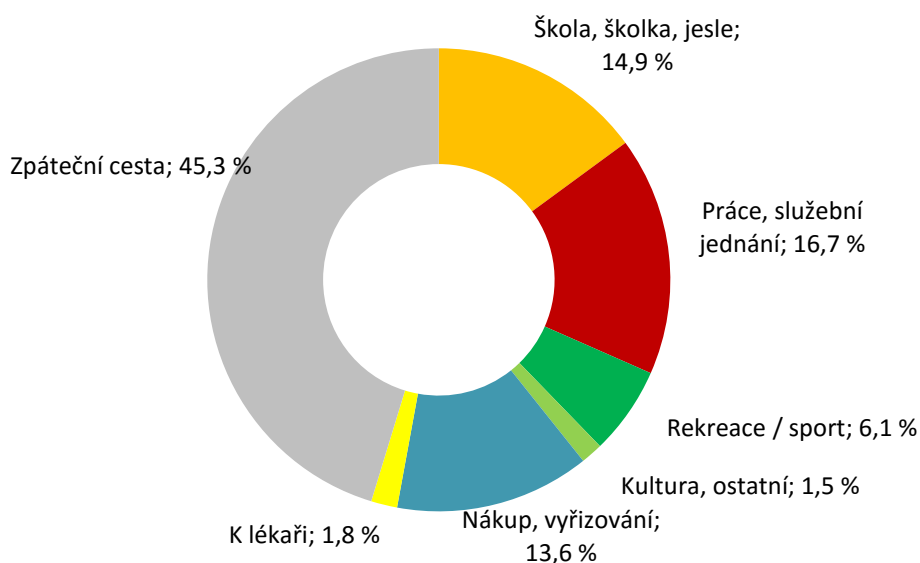


Důvod cesty

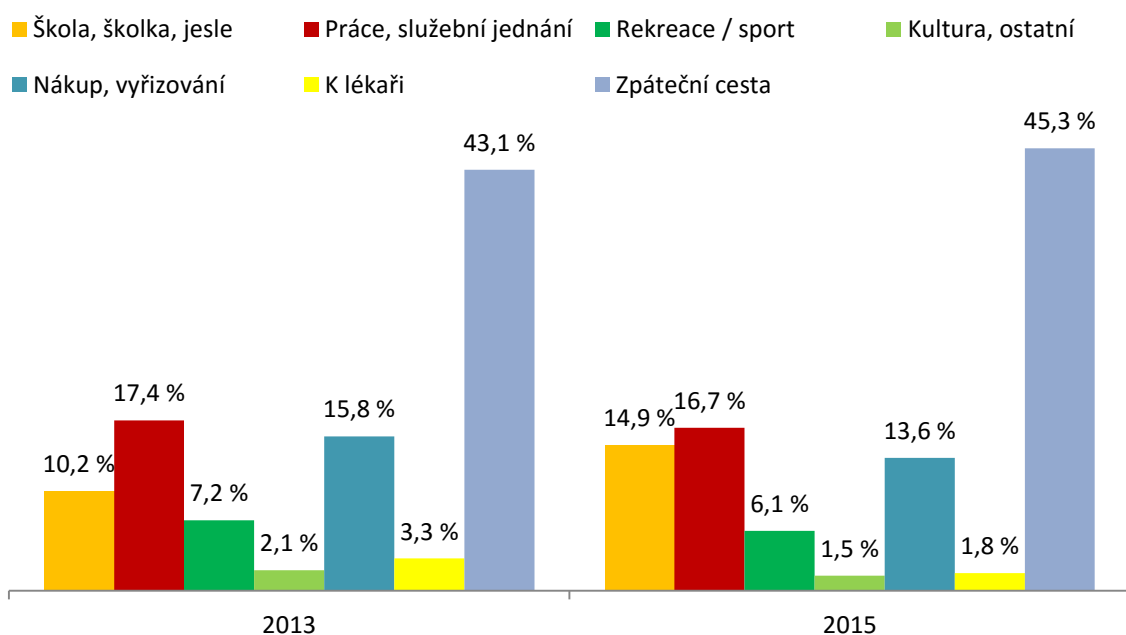
V další části dotazníku měli respondenti určit, která ze sedmi nabízených možností byla důvodem jejich cest/y předešlý den dotazování. Pokud nepočítáme zpáteční cesty, které jsou až sekundárním důvodem cestování, pak lidé v Kopřivnici nejčastěji cestují **do práce** (16,7 %) a do **školy, školky či jeslí** (14,9 %). Cesty **za nákupy** tvoří 13,6 % a za **rekreací či sportem** 6,1 %. Minimum cest bylo uskutečněno **k lékaři** (1,8 %) a za **kulturou** (1,5 %).

Výsledky jsou obdobné jako v roce 2013, kdy přece jen bylo méně osob mladších – chodících do školy/školky/jeslí.

Důvod cesty



Důvod cesty

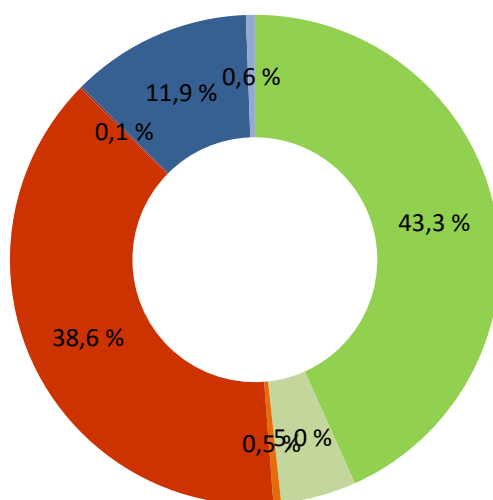


Způsob dopravy

Dále respondenti do dotazníku zaznamenávali, jaký ze sedmi možných způsobů dopravy sledovaný den použili. Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest byl uskutečněn **pěšky** (43,3 %). Druhý nejčastější způsob dopravy byl **automobilem** (38,6 %), dále potom **veřejnou hromadnou dopravou** (autobusem i vlakem) – (12,5 %) a **na kole** (5,0 %). Minimální podíl počtu cest byl tvořen cestami **taxíkem** (0,1 %) a **na motocyklu** (0,5 %).

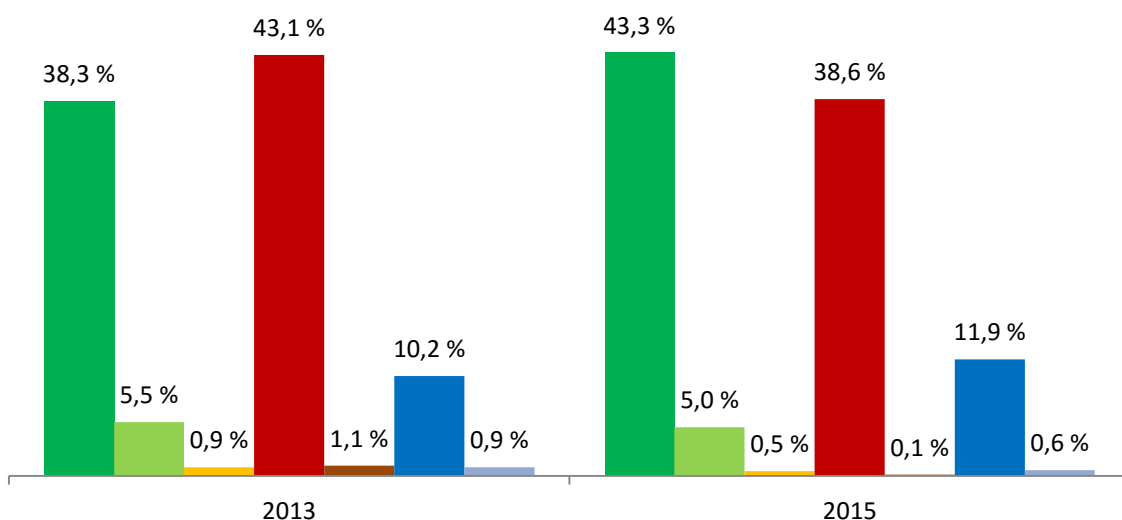
Způsob dopravy

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



Způsob dopravy

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

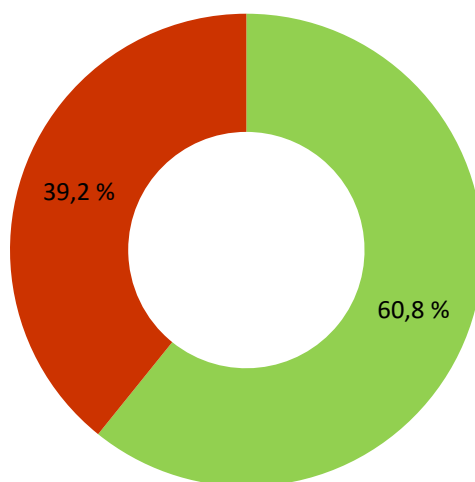


Udržitelnost dopravy

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 mírnou převahu udržitelných způsobů dopravy (60,8 %) nad neudržitelnými (39,2 %). I tento výsledek je oproti předchozímu šetření pozitivní.

Udržitelnost dopravy

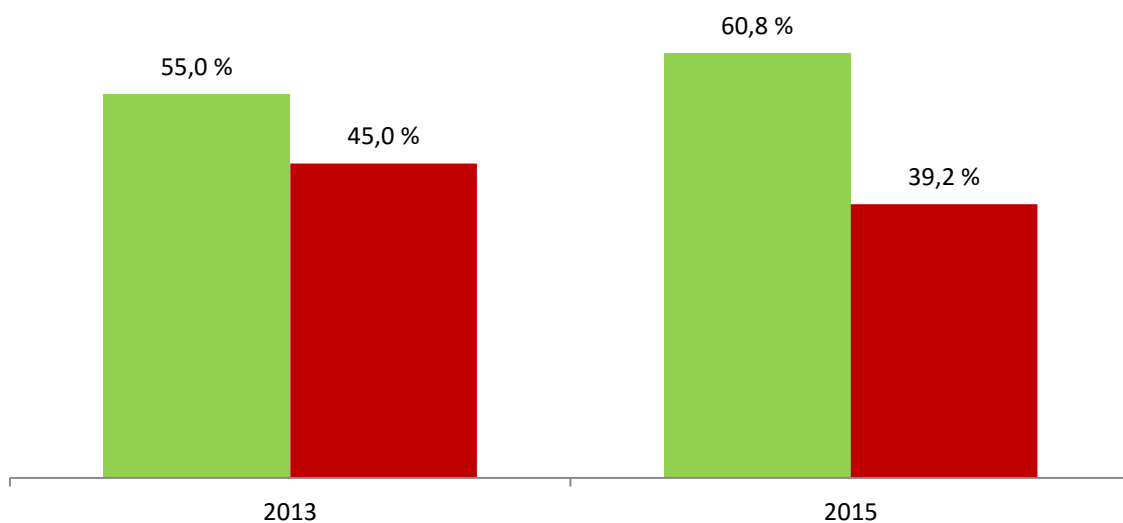
■ Udržitelně ■ Neudržitelně



Udržitelnost dopravy

■ Udržitelně

■ Neudržitelně

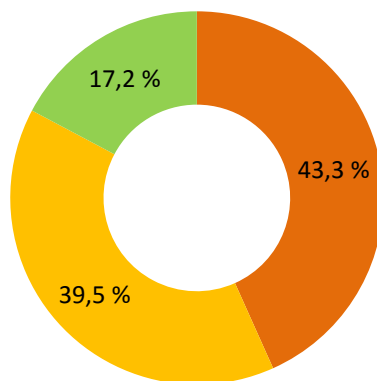


Počet osob v automobilu

Respondenti, kteří uvedli, že svou cestu/y uskutečnili autem, byli dále dotazováni na to, kolik osob autem jelo. Nejvíce respondentů uvedlo, že jelo **samostatně** (43,3 %), méně pak ještě **s jednou osobou** (39,5 %). Zbytek uvedl, že jel **ještě s jinou osobou** (17,2 %).

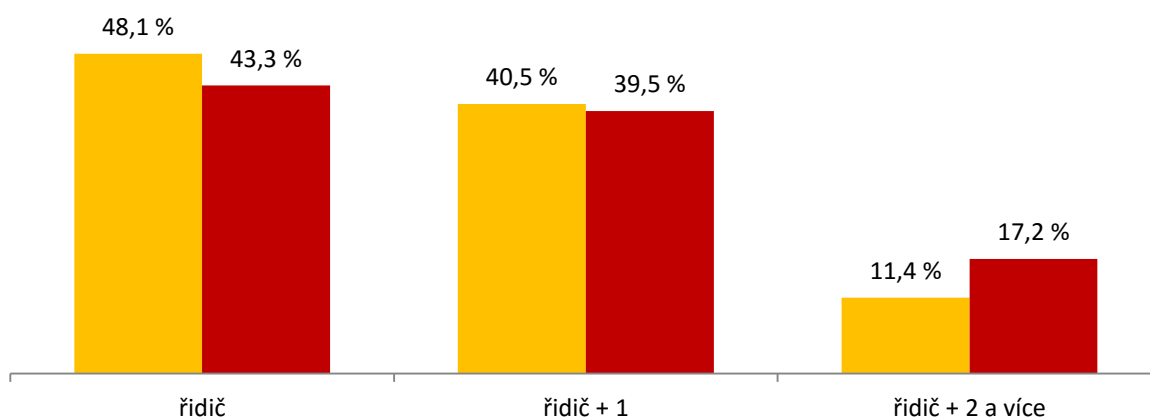
Počet osob v autě

■ řidič ■ řidič + 1 ■ řidič + 2 a více



Počet osob v autě

■ 2013 ■ 2015



Vzdálenost cesty

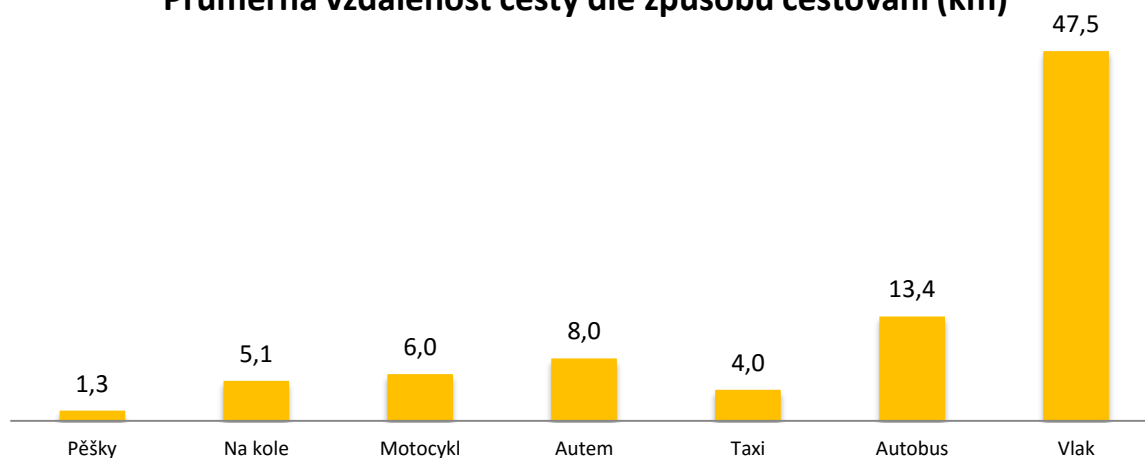
Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, která je uskutečněna během jedné cesty obyvateli Kopřivnice, je podle uvedených údajů **5,8 km**. Průměrná vzdálenost jedné cesty se oproti předchozímu šetření snížila o 1,5 km.

Průměrná vzdálenost cesty (km)

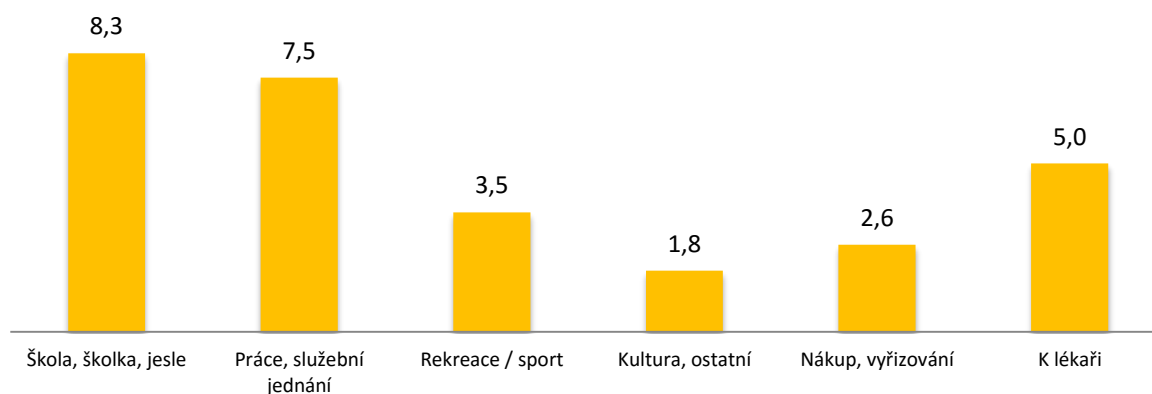


Následující grafy ukazují uraženou vzdálenost podle způsobu dopravy a také podle důvodu cesty (bez započítání cesty zpáteční). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (25 km) a do **školy** (8,3 km). Naopak nejkratší jsou cesty **pěší** (1,3 km) a za **kulturu** (1,8 km).

Průměrná vzdálenost cesty dle způsobu cestování (km)



Průměrná vzdálenost cesty dle důvodu cestování (km)



Doba cesty

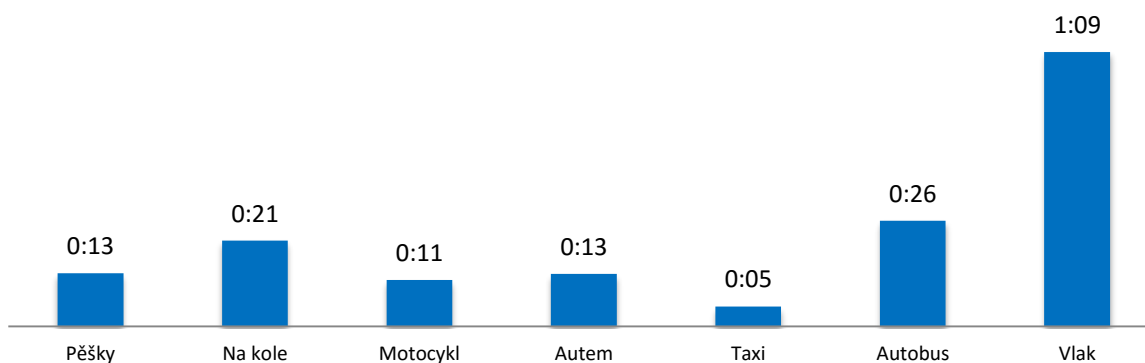
Dalším hodnoceným ukazatelem byla doba cestování, tedy **časový úsek trvání jedné cesty**. Výsledky ukazují, že průměrná doba cesty, bez ohledu na způsob dopravy, je zhruba 15 minut.

Průměrná délka cesty (hod.)

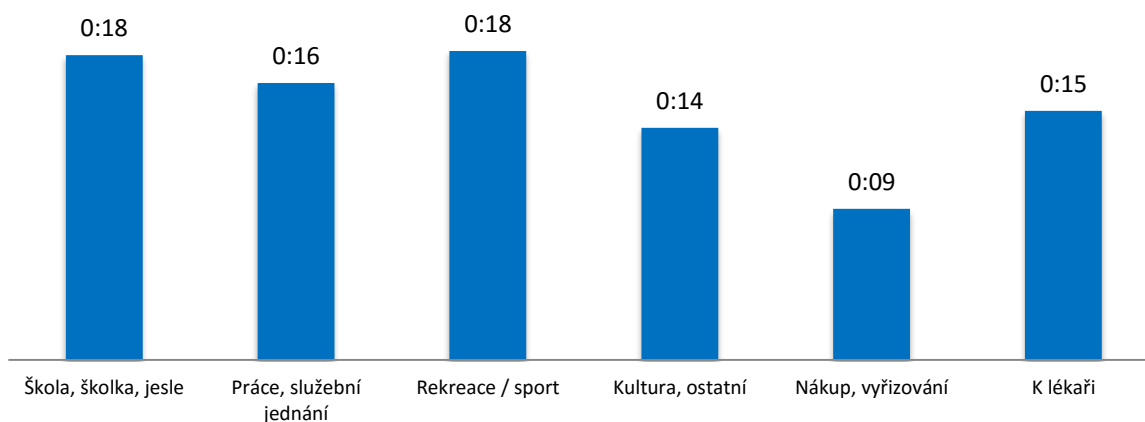


Nejkratší jsou cesty **taxíkem** (5 min.) a za **nákupy** (9 minut). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (1:09 hod.) a za **rekreací/sportem** a do **školy** (18 min.).

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



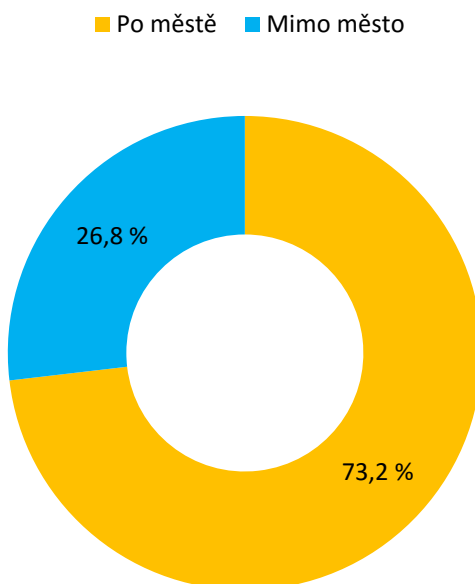
Průměrná doba cesty dle způsobu a důvodu dopravy (hod.)



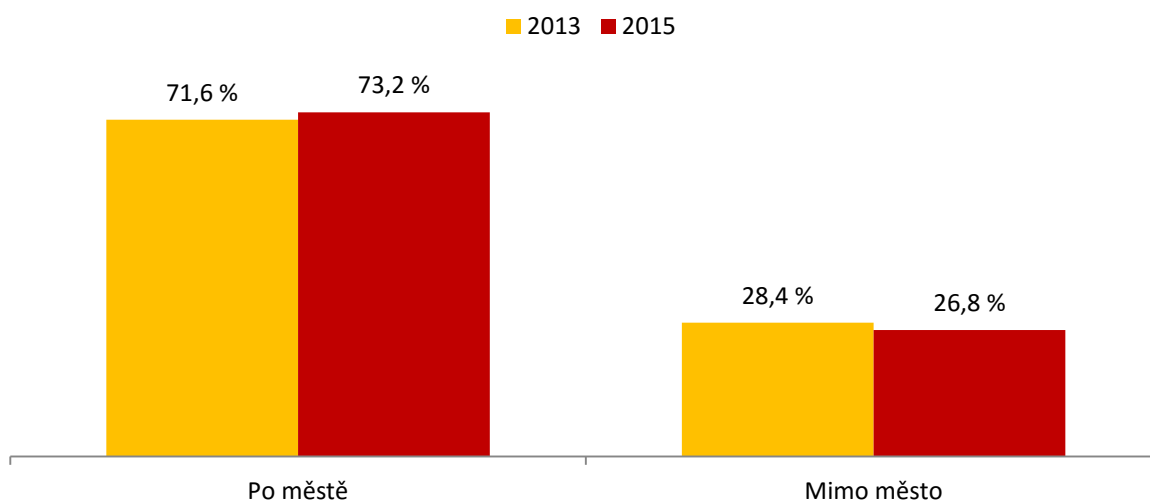
Cesta po městě a mimo město

Jednotlivé cesty v dotazníku byly rovněž rozděleny na cesty po a cesty mimo město. Při zevrubném pohledu na ně vychází, že převládají cesty po městě v poměru 73 ku 27.

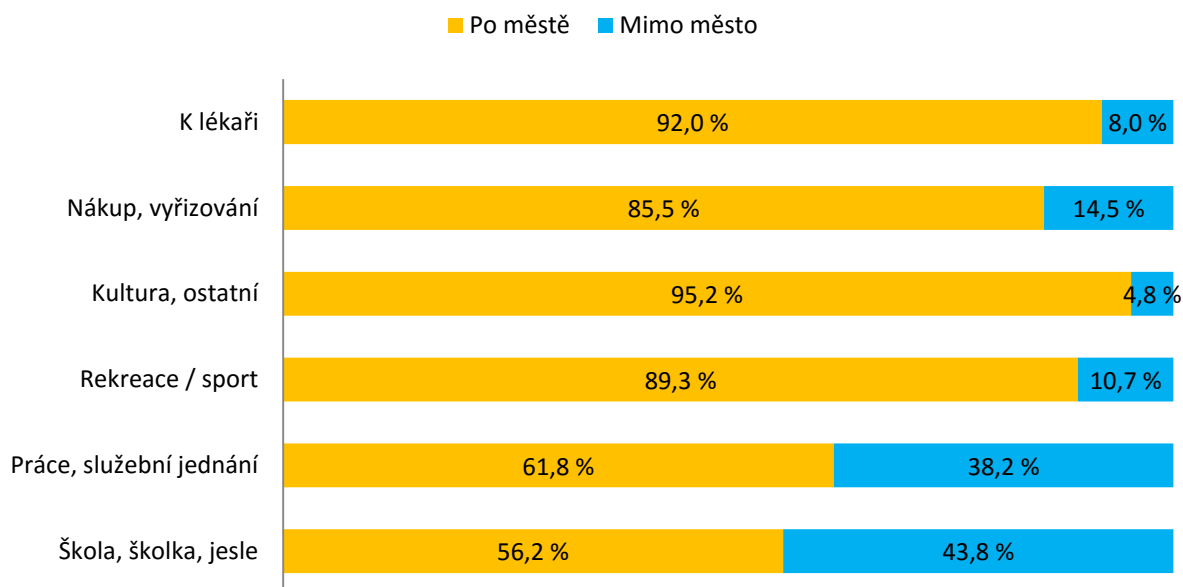
Cesty po a mimo město



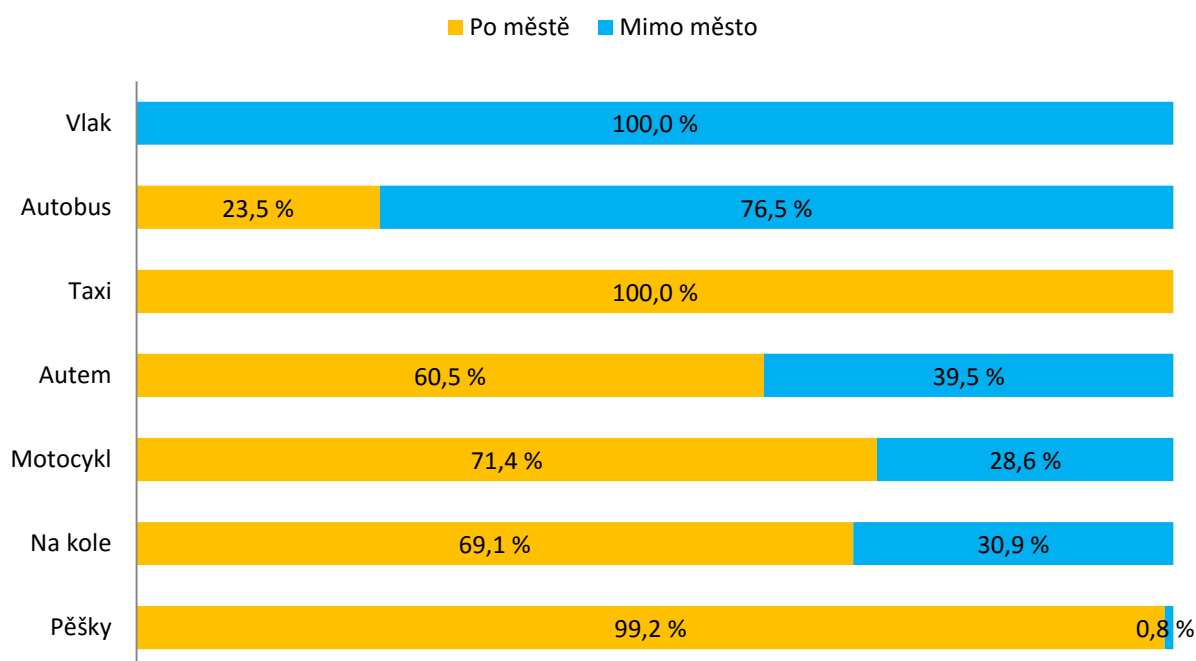
Cesty po a mimo město



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 18 % respondentů v minulém roce alespoň jedenkrát letělo. Celková doba, kterou nalétal vzorek 508 respondentů, je 633 hodin.

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 (38,6 %) je v porovnání s jinými městy **nadprůměrná hodnota**. Naproti tomu je však **pozitivní**, že podíl cest automobilem oproti poslednímu šetření poklesl o 4,5 procentní body. Stalo se to zejména ve prospěch cest **pěších**.

Nepříznivá hodnota titulkového indikátoru vypovídá o tom, že velká část osob v Kopřivnici se dopravuje **automobilem** a že zřejmě často chybí dostatek **alternativ** k tomuto způsobu cestování (především vůči veřejné hromadné dopravě či dopravě na kole). Na druhou stranu je nutno připomenout, že šetření probíhalo v podzimních měsících, kdy již nejsou příznivé podmínky pro pěší a cyklistické cestování.

Výsledek dotazníkového šetření v Kopřivnici však naznačil mírný posun směrem k udržitelnosti. Jedná se zejména o nárůst **udržitelných forem dopravy** (z 55 na 61 %), dále o pokles počtu osob **jedoucích v autě sami** (ze 48 na 43 %), pokles vzdálenosti průměrné cesty i doby cestování a v neposlední řadě i o pokles podílu osob **přepravujících se letadlem** (z 24 na 17 %).

Občané Kopřivnice cestují zejména **po městě** (73,2 % cest). Zajímavým faktem je, že lidé se kulturně vyžívají, nakupují, navštěvují lékaře a sportují zejména ve městě a ze dvou pětín dojíždějí mimo město za zaměstnáním a do školy. U způsobu dopravy vlakem i autobusem dominují cesty mimo město, zatímco u cest pěších cesty po městě.