

CI2, o. p. s.



 **Indikátory udržitelnosti**

# **MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA OBYVATEL CHRUDIMI, 2007–2015**

## **VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ**

*Dotazníkový průzkum probíhal v rámci projektu „Místní agendou 21 a strategickým řízením k naplňování principů udržitelného rozvoje a zvyšování kvality života obyvatel v Chrudimi“, podpořeného z Programu švýcarsko-české spolupráce.*



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

---

© CI2, o. p. s.  
Ke Školce 1319/5f, 252 19 Rudná  
<http://www.ci2.co.cz>  
<http://indikatory.ci2.co.cz>  
[Info@ci2.co.cz](mailto:Info@ci2.co.cz)

LISTOPAD 2015

## 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 Chrudimi.
2. Porovnat získané výsledky z dotazníkového šetření s těmi, které byly provedeny v letech 2007, 2009 a 2011.

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 Mobilita a místní přeprava

Indikátor ECI<sup>1</sup> 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), která 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, místo parkování a důvod pro volbu automobilu.

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

## Metoda dotazování

Dotazníkové šetření bylo provedeno pomocí **standardizovaného dotazníku**, použitého i v jiných městech ČR. Stejný dotazník již byl v Chrudimi použit v letech 2007, 2009 a 2013. Samotné dotazování proběhlo formou řízeného rozhovoru (tazatel se ptá a zaznamenává odpovědi dotázaného) mezi vybranými obyvateli města s využitím proškolených tazatelů, a to v průběhu června a července 2015.

---

<sup>1</sup> *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.*

Respondenti (obyvatelé starší 18 let) byli vybráni kvótním výběrem dle základních charakteristik (věk, pohlaví). Cílem bylo získat minimálně 750 vyplněných dotazníků. Výsledky dotazníkového šetření primárně zpracováváme v prostředí programu MS Access do databáze vytvořené CI2, o. p. s.

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 události (dovolená, nemoc, pracovní cesta atp.).

Zpráva se věnuje indikátorům ECI A.3 a shrnuje výsledky do podoby tabulek, grafů a závěrečných komentářů. Neobsahuje srovnání s dalšími městy ČR. Základní srovnání je možné získat na stránkách CI2, o. p. s. (<http://indikatory.ci2.co.cz>).

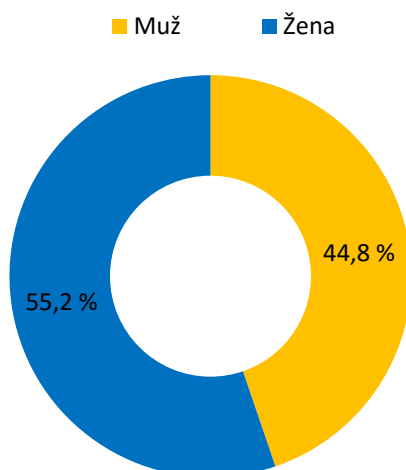
## CI2, o. p. s.

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. V oblasti indikátorů udržitelnosti převzala společnost CI2, o. p. s., agendu od iniciativy TIMUR, o. s. 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.

## Vzorek obyvatel

V rámci dotazníkového šetření bylo vybráno 750 správně vyplněných dotazníků. Ne všichni respondenti odpověděli na všechny otázky. Ve vzorku respondentů převládají ženy (55,2 %) nad muži (44,8 %), což odpovídá skutečnému rozdělení mužů a žen ve městě ve věkové skupině dotázaných. Nejvíce jsou zastoupeny věkové skupiny 61–70 let a 21–30 let. Z hlediska zaměstnání/sociálního postavení a nejvyššího dosaženého vzdělání převažují zaměstnaní (51,5 %) a osoby středoškolsky vzdělané (47,6 %).

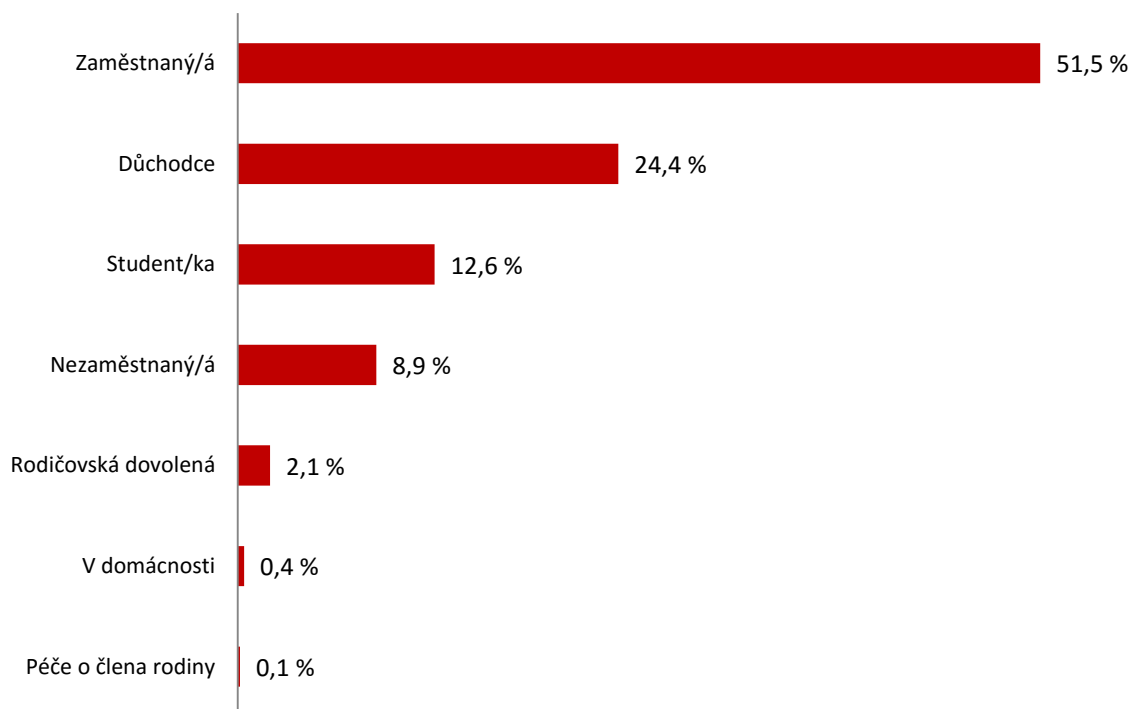
### Pohlaví respondentů



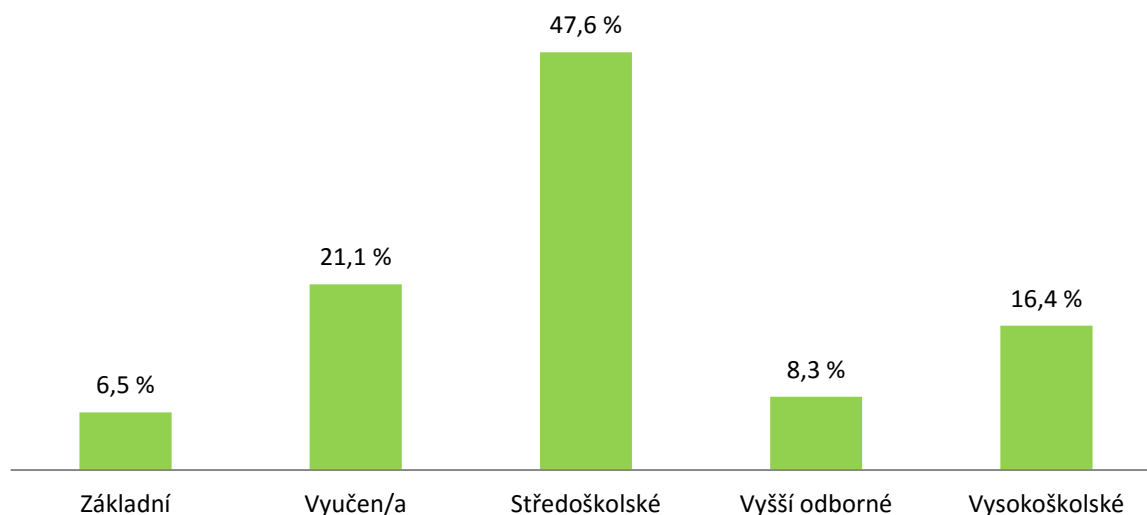
### Věková skupina respondentů



## Zaměstnaní respondentů



## Nejvyšší dosažené vzdělání respondentů

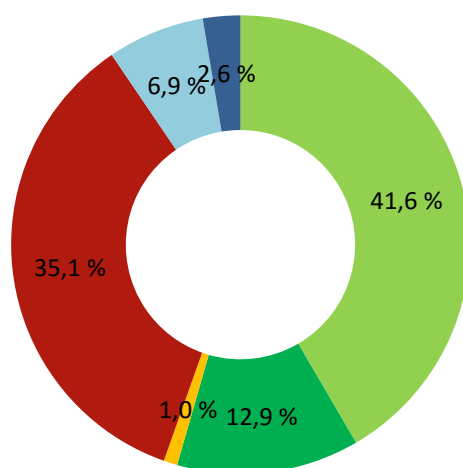


Dotázaní uváděli, v jaké městské části bydlí. Nejvíce jich uvedlo jako své bydliště Chrudim 3 (37,9 %) a Chrudim 4 (37,3 %). Smyslem otázky bylo zjistit strukturu rozmístění bydliště respondentů.

*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, taxikem ■ Autobusem ■ Vlákem



# MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA OBYVATEL, 2015

## Počet cest

Během dotazníkového šetření uváděli respondenti počet cest, který v běžný pracovní den uskuteční. Ke každé cestě zaznamenávali údaje týkající se důvodu cesty, dopravního prostředku, který použili, místa, odkud a kam cestovali, a délku cesty v kilometrech i minutách. Údaje za všechny cesty všech dotázaných byly posléze zpracovány a výsledkem je poměrné rozdělení počtu cest podle důvodu a způsobu dopravy, podle délky a doby.

Prvním ukazatelem vyplývajícím z dotazníkového šetření je **počet cest**, který dotázaní během jednoho běžného dne provedou. V roce 2015 je jeho hodnota 3,15. Jedná se o nejvyšší hodnotu ze všech sledování.

**Počet cest na osobu za den**



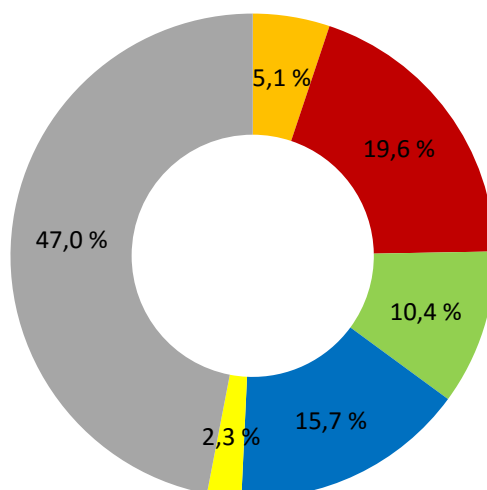


## Důvod cesty

V předloženém dotazníku měli respondenti určit, které z šesti nabízených možností byly důvodem jejich cest/y předešlý den dotazování. Pokud nepočítáme zpáteční cesty, jež jsou až sekundárním důvodem cestování, pak lidé v Chrudimi nejčastěji cestují **do práce** (19,6 %) a **za nákupy** (15,7 %).

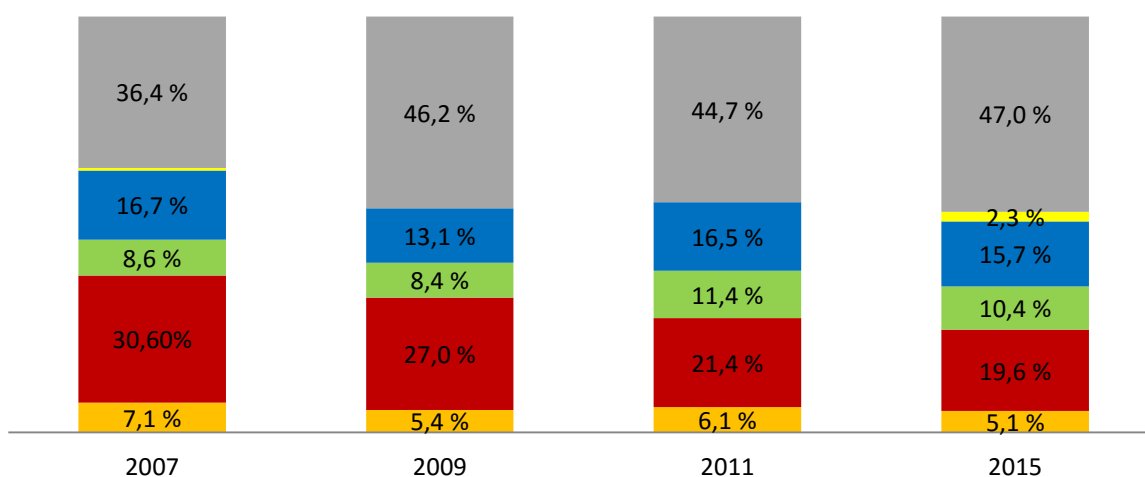
### Důvod cesty

Do školy Do práce Rekreace Nakupování K lékaři Zpáteční cesta



### Důvod cesty

Do školy Do práce Rekreace Nakupování K lékaři Zpáteční cesta

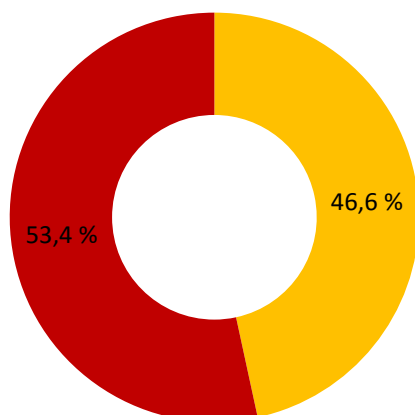


## Systematičnost cest

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 a nakupování zastupují cesty **nesystematické**, tedy takové, které pravidelně neprobíhají.

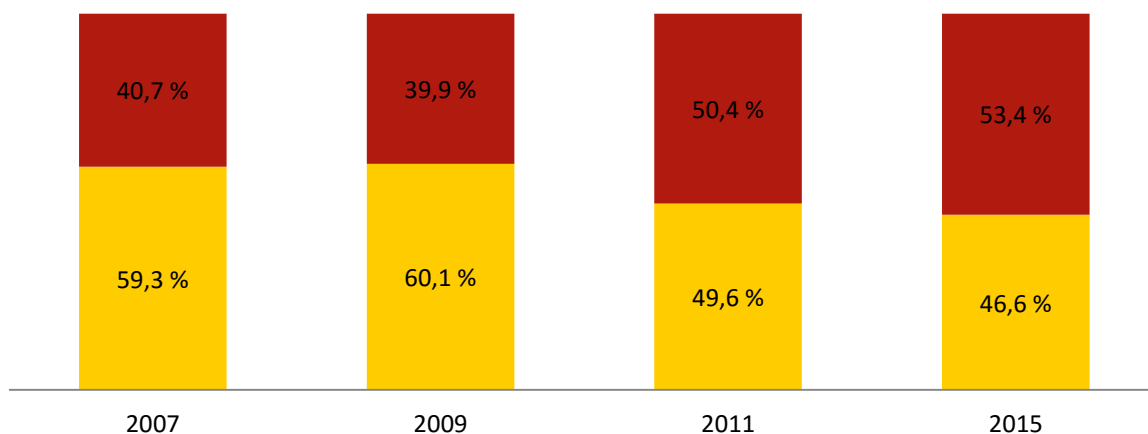
### Systematičnost cesty

■ Systematické ■ Nesystematické



### Systematičnost cesty

■ Systematické ■ Nesystematické

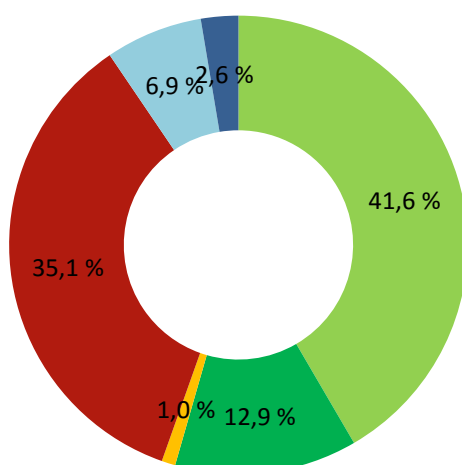


## Způsob cesty

Dále respondenti do dotazníku zaznamenávali, jaký ze sedmi možných způsobů dopravy ve sledovaný den využili. Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest byl uskutečněn **pěšky** (41,6 %). Druhým nejčastějším způsobem přepravy je cesta **automobilem** (35,1 %), dále **na kole** (12,9 %) a **hromadnou dopravou (autobusem, vlakem)** (9,5 %). Minimální podíl počtu cest byl tvořen cestami **na motocyklu** (1,0 %).

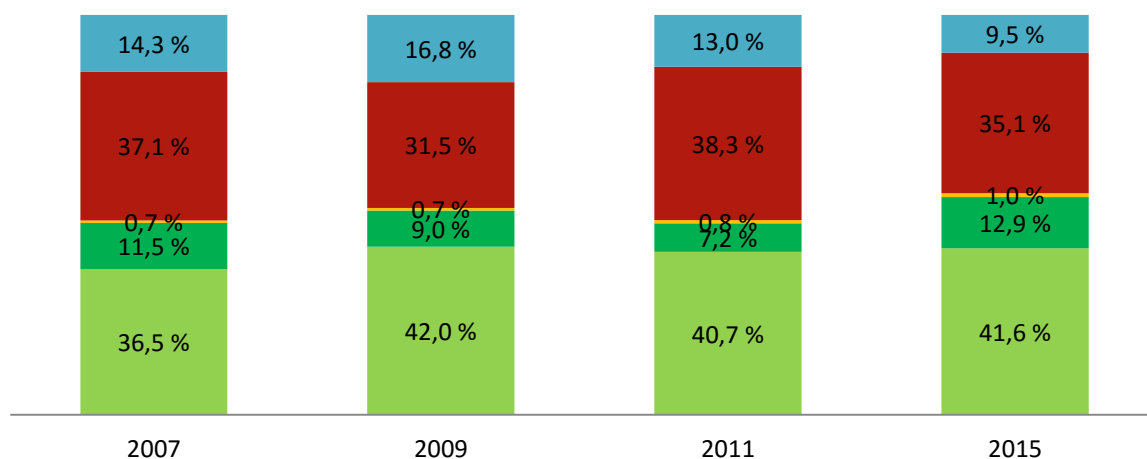
### Způsob dopravy

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



### Způsob dopravy

■ Pěšky ■ Na kole ■ Na motocyklu ■ Autem ■ Hromadnou dopravou

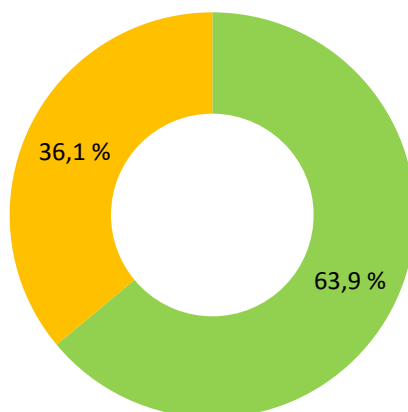


## Udržitelnost cest

Různé způsoby dopravy je možné kvalifikovat z hlediska udržitelnosti jako **udržitelné** – pěší cesta, cesta na kole, použití hromadné dopravy – a **neudržitelné** – cesta autem, na motocyklu nebo pomocí taxi.

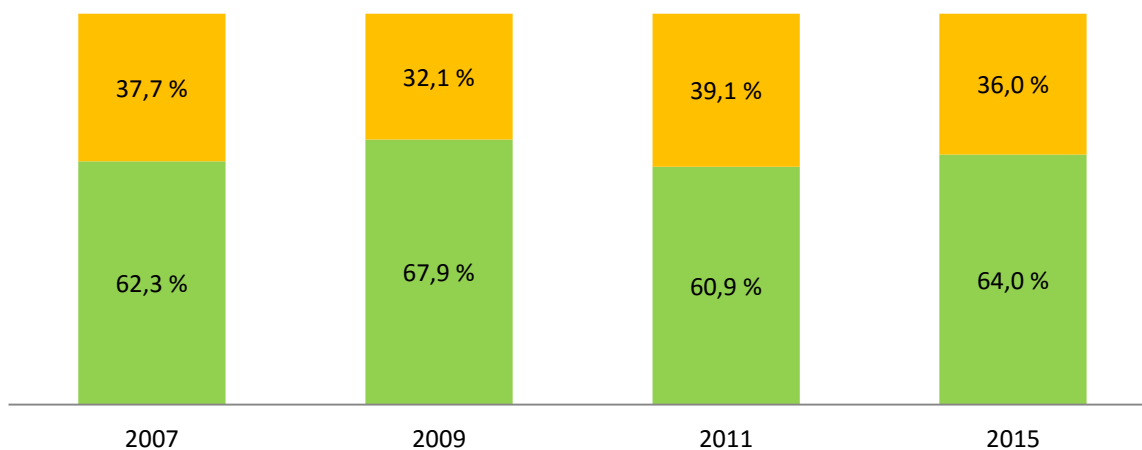
### Udržitelnost dopravy

■ Udržitelně ■ Neudržitelně



### Udržitelnost dopravy

■ Udržitelně ■ Neudržitelně

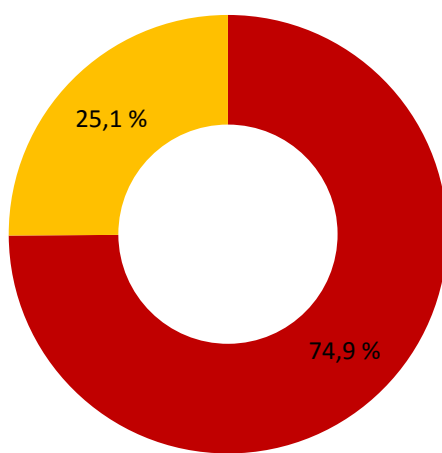


## Cesta po městě a mimo město

V dotazníku byly jednotlivé cesty rozděleny na cesty po městě a cesty mimo město. Při zevrubném pohledu na ně je zřejmé, že převládají cesty po městě v poměru 75 ku 25. Nejvíce cest po městě bylo uskutečněno pěším způsobem a za účelem nakupování a k lékaři, naopak cesty vlakem a ze dvou pětín i cesty do práce jsou uskutečněny mimo město.

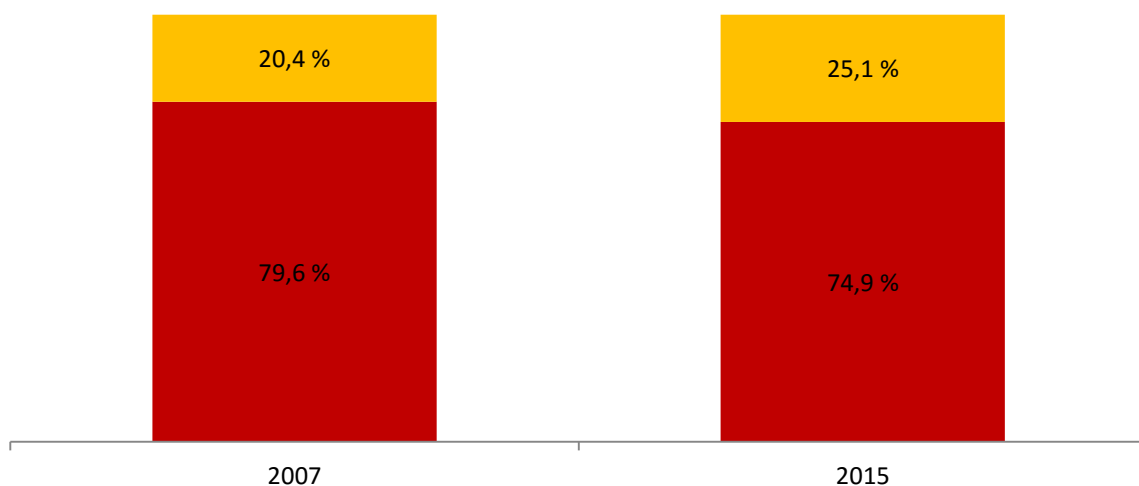
### Způsob cesty – po městě, mimo město

■ Po městě ■ Mimo město

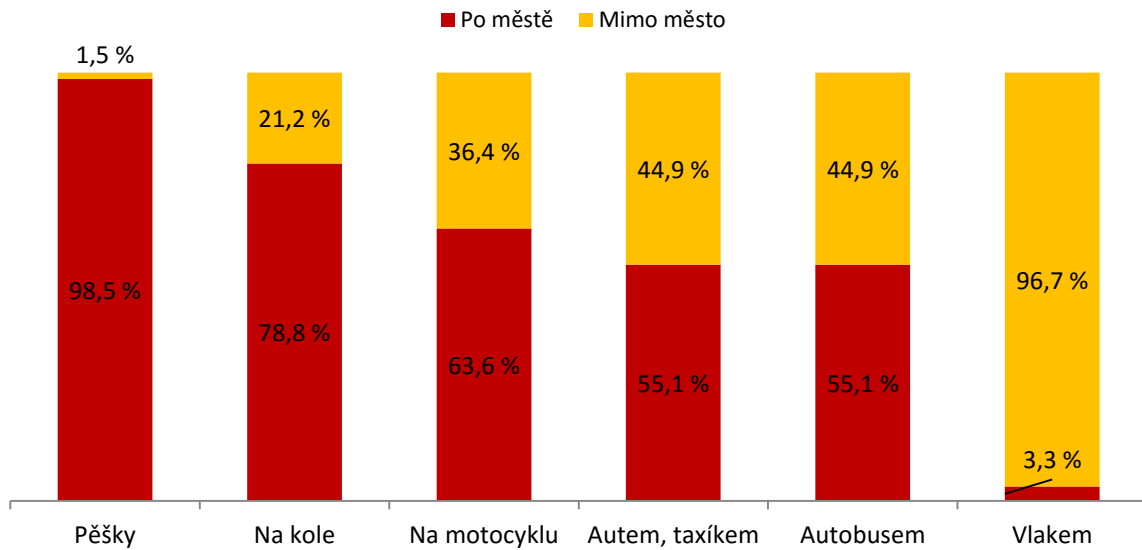


### Způsob cesty – po městě, mimo město

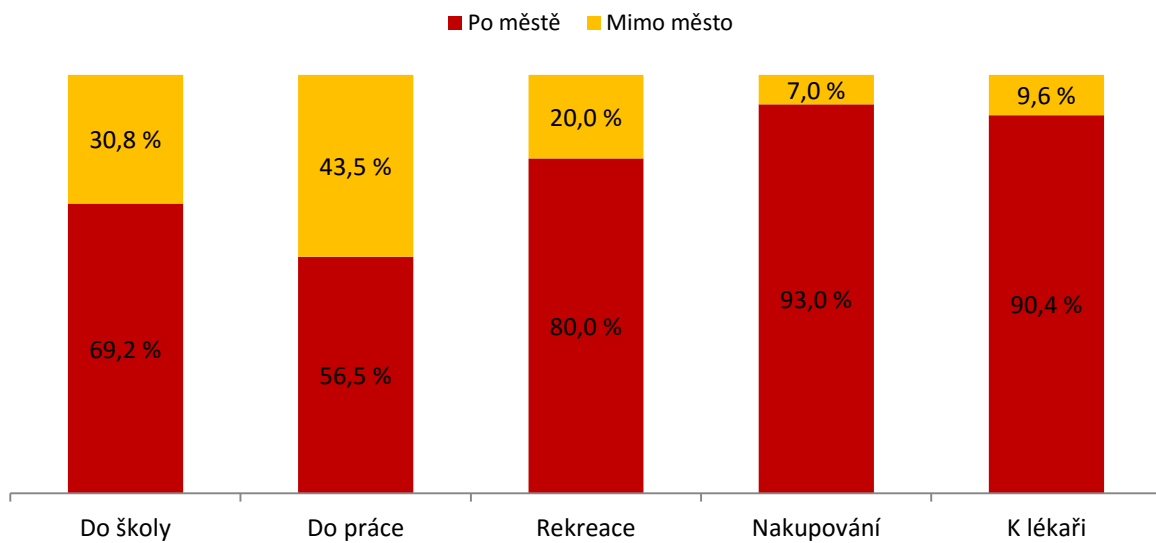
■ Po městě ■ Mimo město



## Způsob cesty dle způsobu dopravy



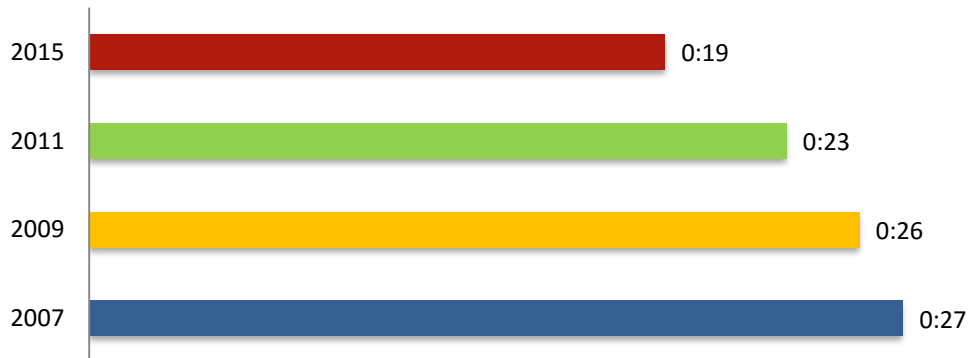
## Důvod cesty dle způsobu dopravy



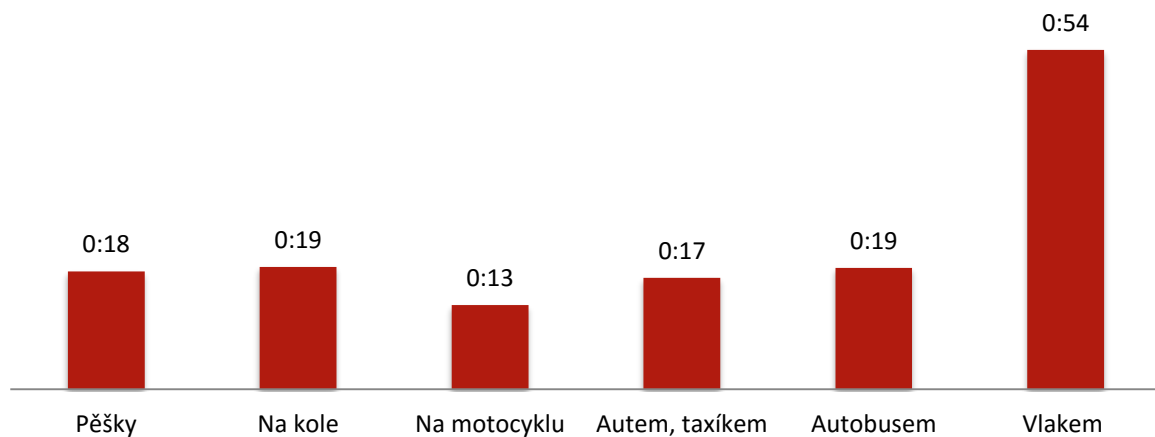
## Doba cesty

U jednotlivých cest dotázaní zaznamenávali **dobu**, po kterou jednotlivé cesty trvají. Z výsledků vyplývá, že průměrná cesta trvá více jak **19 minut**. Tato hodnota je v porovnání s předchozími šetřeními jednoznačně nejnižší.

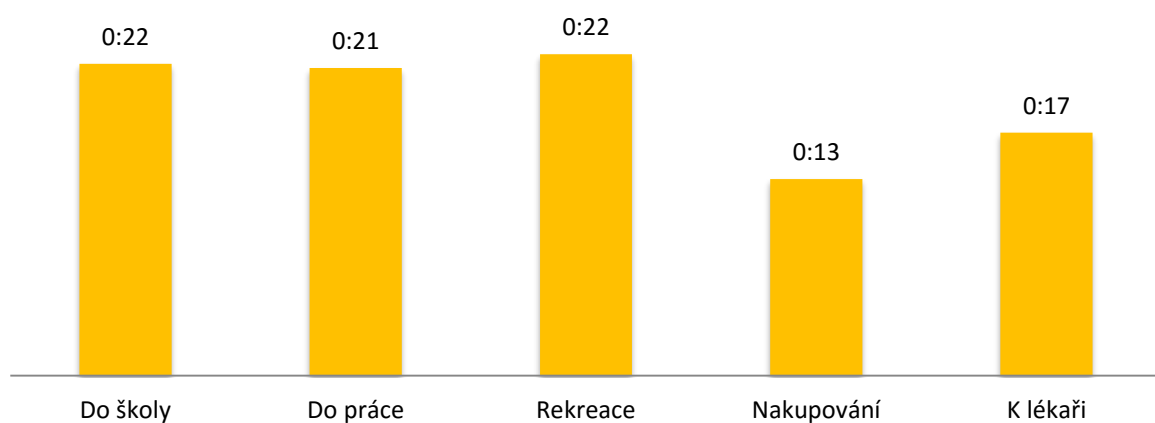
### Průměrná doba cesty (hod.)



### Průměrná doba cesty dle způsobu dopravy (hod.)



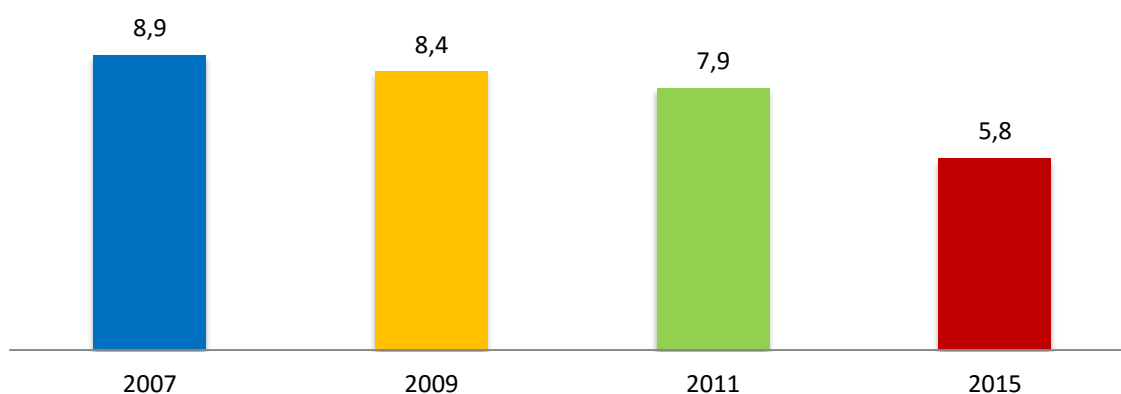
### Průměrná doba cesty dle důvodu dopravy (hod.)



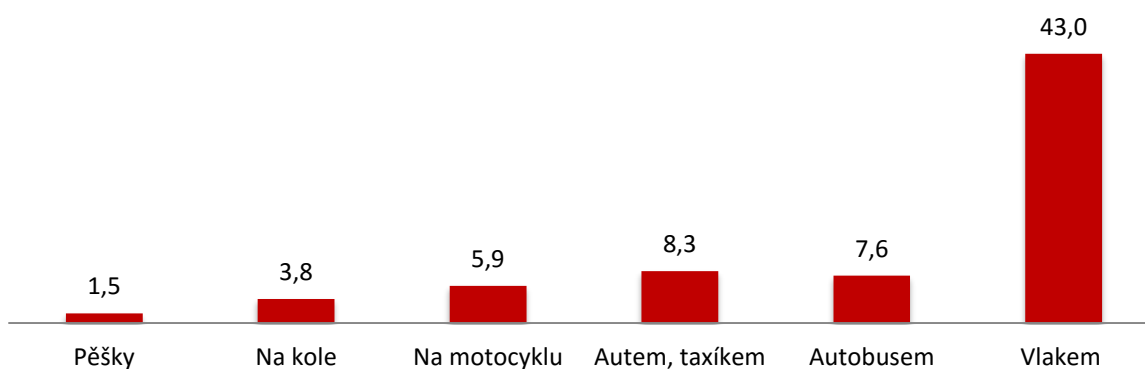
## Vzdálenost cesty

Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, uskutečněná během jedné cesty obyvatele Chrudimi, je podle uvedených údajů **5,8 km**, což je nejméně v porovnání s předchozími průzkumy.

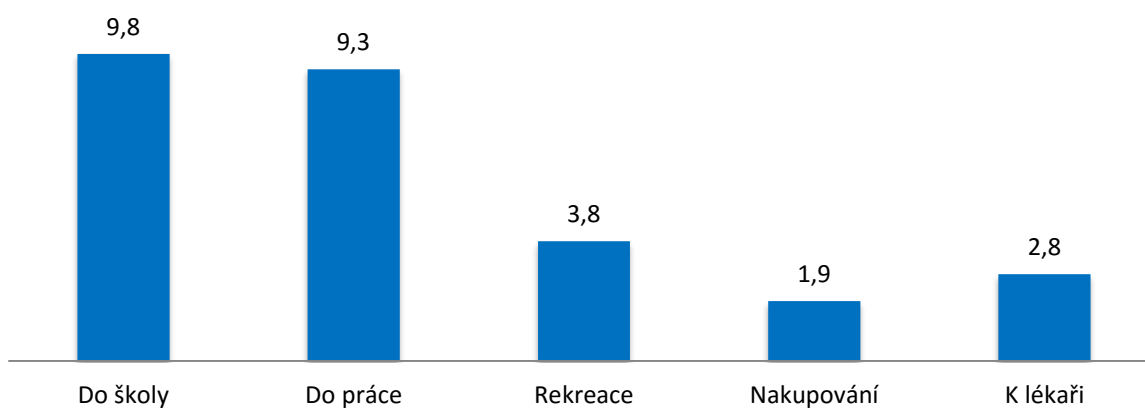
### Průměrná délka cesty (km)



### Průměrná délka cesty dle způsobu dopravy (km)



### Průměrná délka cesty dle důvodu dopravy (km)



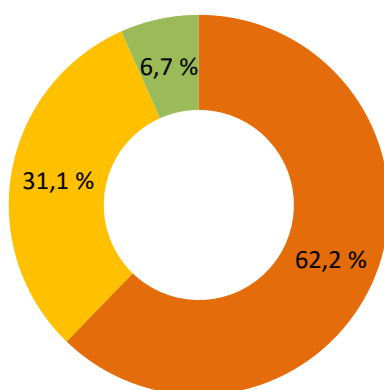


## Obsazenost automobilu

V následující otázce dotazníku týkajícího se mobility byli respondenti dotazováni na to, kolik osob autem jelo. Nejvíce osob uvedlo, že jelo **samo** (67,2 %). V autě obsazeném **pouze řidičem s jedním spolujezdcem** jelo 31,1 % dotazovaných a 6,7 % respondentů jelo v autě **minimálně s dvěma spolucestujícími**. Podíl osob používajících automobil samostatně se oproti posledním šetřením výrazně zvýšil.

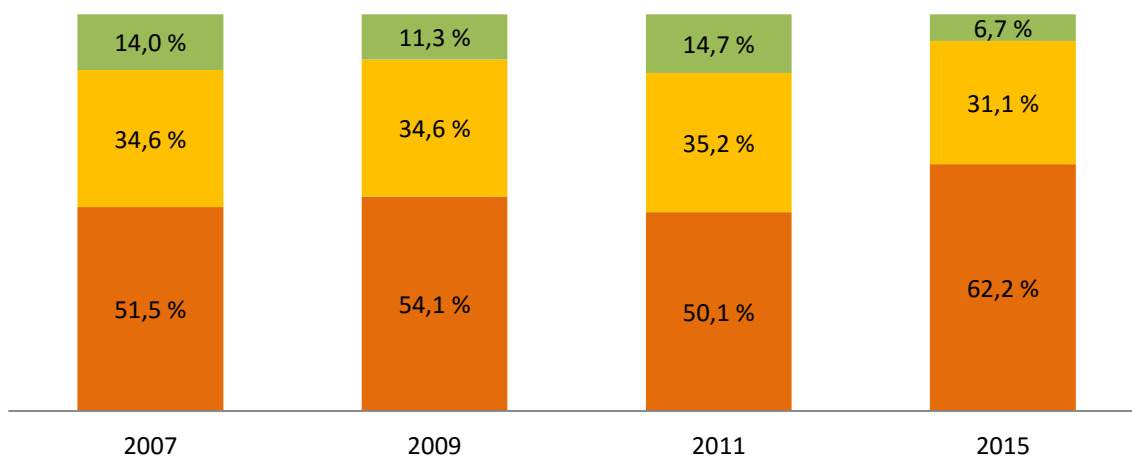
### Počet osob v autě

■ Řidič   ■ Řidič a spolujezdec   ■ Řidič a 2 a více spolujezdců



### Počet osob v autě

■ Řidič   ■ Řidič a spolujezdec   ■ Řidič a 2 a více spolujezdců

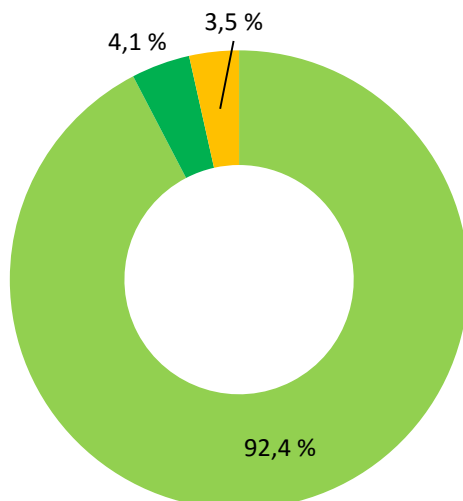


## Parkování

Lidé, kteří při cestování použili automobil, byli dotazováni i na **místo parkování** během své cesty a na hlavní **důvod pro volbu automobilu** jako dopravního prostředku. Z výsledků plyne, že lidé nejčastěji parkují na parkovišti bez poplatku (92,4 %) a hlavním důvodem pro cestu autem je vyšší rychlost a větší komfort.

### Místo parkování

■ Parkoviště bez poplatku ■ Soukromé parkování ■ Placené parkoviště



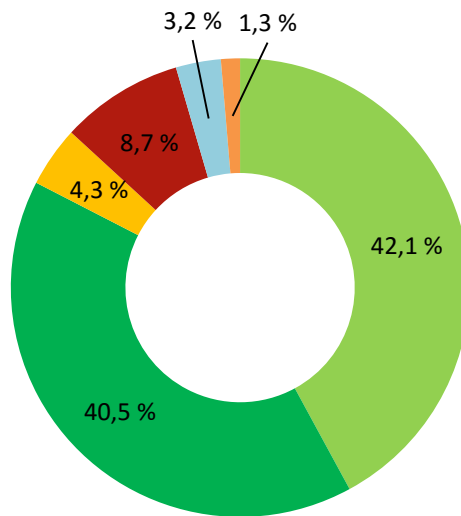
### Místo parkování

■ Parkoviště bez poplatku ■ Soukromé parkování ■ Placené parkoviště



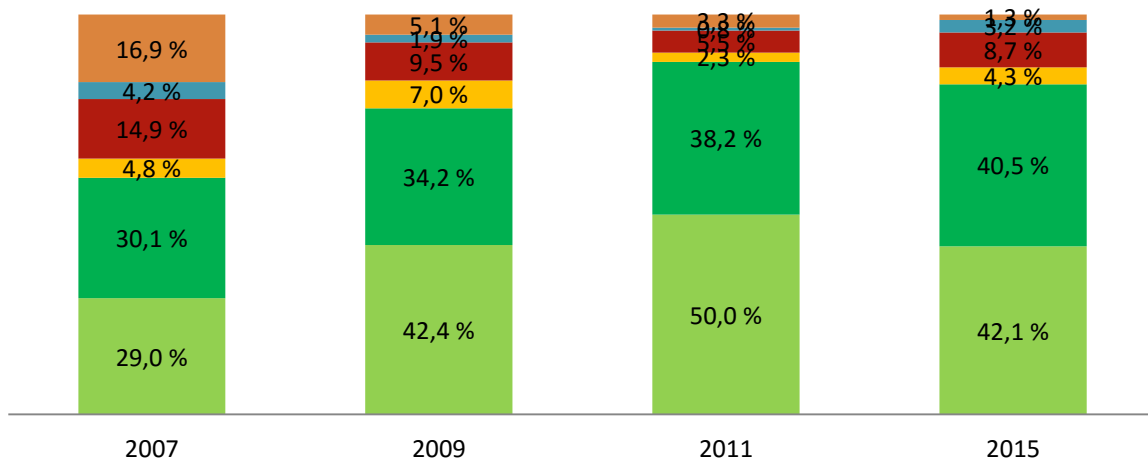
## Důvod pro volbu cesty autem

■ Vyšší rychlost 
 ■ Větší komfort 
 ■ Nižší náklady 
 ■ Absence alternativ 
 ■ Povětrnostní podmínky 
 ■ Jiné



## Důvod pro volbu cesty autem

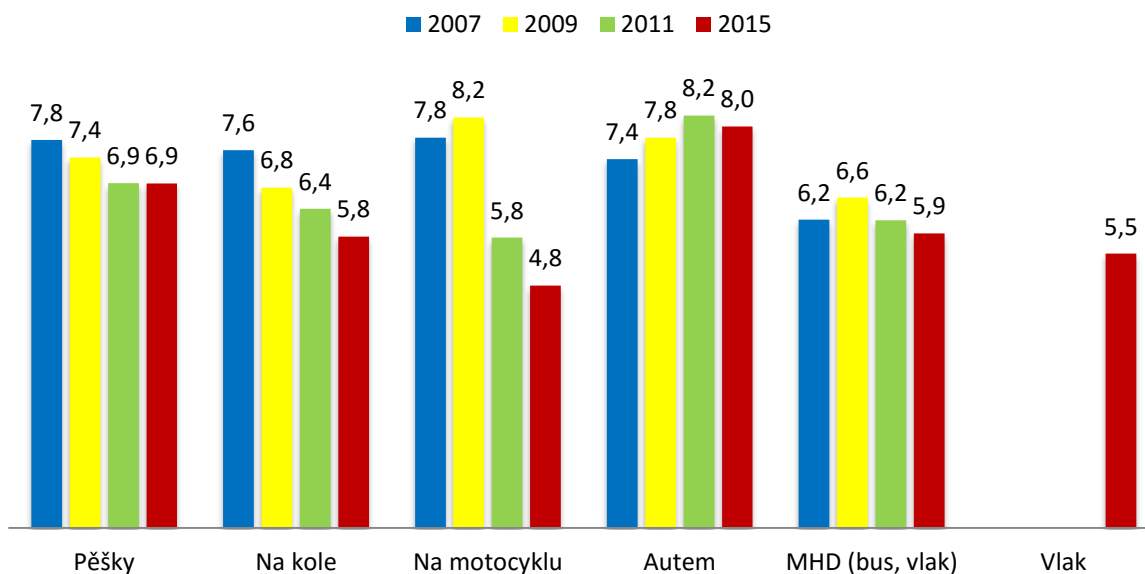
■ Vyšší rychlost 
 ■ Větší komfort 
 ■ Nižší náklady 
 ■ Absence alternativ 
 ■ Povětrnostní podmínky 
 ■ Jiné



## Kvalita cestování

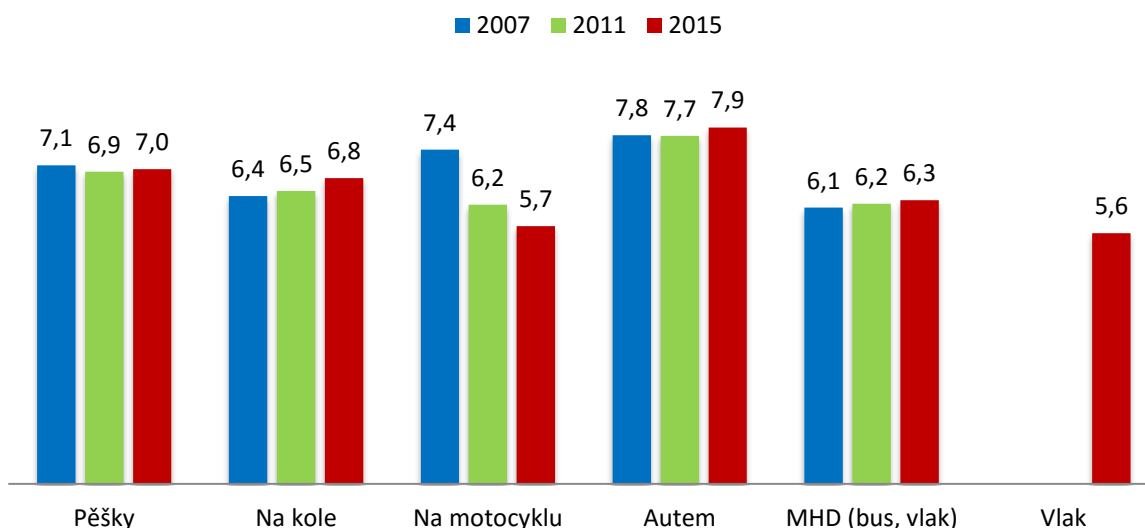
Poslední otázka se zaměřila na hodnocení kvality cestování z a do práce či školy. Komfort vybraného způsobu cestování u většiny možností během let poklesl. Co se týče hodnocení kvality cesty z hlediska doby či vzdálenosti cestování, tak u možností na kole a autem nastal mírný nárůst. V obou případech **nejlépe lidé hodnotí cesty autem a nejhůře cesty na motocyklu.**

### Hodnocení kvality cestování do/z školy či práce – komfort



Poznámka: V roce 2015 byla možnost MHD rozdělena na dvě možnosti: autobus a vlak.

### Hodnocení kvality cestování do/z školy či práce – doba/vzdálenost



Poznámka: V roce 2015 byla možnost MHD rozdělena na dvě možnosti: autobus a vlak.

## Shrnutí

Výsledky indikátoru Mobilita a místní přeprava cestujících v Chrudimi svědčí z hlediska **udržitelnosti o mírném zlepšení**. Za titulkový indikátor je považován podíl cest **automobilem**, a ten i přes mírně zvýšenou hodnotu (35,1 %) oproti minulému šetření poklesl o 3,2 procentní body. Rovněž pozitivní je oproti předchozímu průzkumu nárůst podílu cest pěšky (41,6 %) a zejména cest na kole (12,9 %). Poklesl však podíl cest hromadnou dopravou (9,5 %). Lze tedy říci, že více **jak šest cest z deseti je uskutečněno udržitelným způsobem**.

Pokud se podíváme detailněji na cesty automobilem, lze za negativní považovat nárůst podílu cest, kterých se účastní **pouze řidič**. Důvodem pro využívání automobilu může být nekvalita ostatních způsobů cestování z hlediska vnímání obyvateli. Cestování **autem** je považováno za **nejkvalitnější z hlediska komfortu i doby/vzdálenosti** cestování.

Pozitivním trendem je naopak zkracující se **vzdálenost a doba** průměrné cesty, která je nejnížší za sledovaná období.

Následující tabulka ukazuje v souhrnu výsledky jednotlivých indikátorů mobility ve městě. V tabulce jsou uvedeny výsledky za roky 2007, 2009, 2011 a 2015, naznačeny trendy (šipkami) a vývoj k udržitelnosti (podbarvením).



Indikátor	Jednotka	2007	2009	2011	2015	Zhodnocení vývoje (od roku 2007)	Zhodnocení vývoje (od roku 2011)
Počet cest na obyvatele za den	Počet	2,43	2,37	2,45	3,15	↗	↗
Podíl cest do školy	%	7,1 %	5,4 %	6,1 %	5,1 %	↘	↘
Podíl cest do práce	%	30,6 %	27,0 %	21,4 %	19,6 %	↘	↘
Podíl cest za rekreací	%	8,6 %	8,4 %	11,4 %	10,4 %	↗	↗
Podíl cest za nakupováním	%	16,7 %	13,1 %	16,5 %	15,7 %	↘	↘
Podíl cest k lékaři	%	0,6 %	n.d.	n.d.	2,3 %	↗	x
Podíl cest – zpáteční cesta	%	36,4 %	46,2 %	44,7 %	47,0 %	↗	↗
Podíl systematických cest	%	59,3 %	60,1 %	49,6 %	46,6 %	↘	↘
Podíl nesystematických cest	%	40,7 %	39,9 %	50,4 %	53,4 %	↗	↗
Podíl cest pěšky	%	36,5 %	42,0 %	40,7 %	41,6 %	↗	↗
Podíl cest na kole	%	11,5 %	9,0 %	7,2 %	12,9 %	↗	↗
Podíl cest na motorce	%	0,7 %	0,7 %	0,8 %	1,0 %	↗	→
Podíl cest automobilem, taxíkem	%	37,1 %	31,5 %	38,3 %	35,1 %	↘	↘
Podíl cest hromadnou dopravou	%	14,3 %	16,8 %	13,0 %	9,5 %	↘	↘
Podíl cest udržitelnými způsoby	%	62,3 %	67,9 %	60,9 %	63,9 %	↗	↗

Indikátor	Jednotka	2007	2009	2011	2015	Zhodnocení vývoje (od roku 2007)	Zhodnocení vývoje (od roku 2011)
Podíl cest neudržitelnými způsoby	%	37,7 %	32,1 %	39,1 %	36,1 %	↘	↘
Průměrná délka jedné cesty	hod	0:27:44	0:26:15	0:23:46	0:19:37	↘	↘
Průměrná vzdálenost jedné cesty	km	8,9	8,4	7,9	5,8	↘	↘
Podíl cest uskutečněných automobilem (pouze řidič)	%	51,5 %	54,1 %	50,1 %	62,2 %	↗	↗
Podíl cest uskutečněných automobilem (se spolujezdcí)	%	48,5 %	45,9 %	49,9 %	37,8 %	↘	↘
Důvod pro cestu autem: vyšší rychlost	%	29,0 %	42,4 %	50,0 %	42,1 %	↗	↘
Důvod pro cestu autem: větší komfort	%	30,1 %	34,2 %	38,2 %	40,5 %	↗	↗
Důvod pro cestu autem: nižší náklady	%	4,8 %	7,0 %	2,3 %	4,3 %	↘	↗
Důvod pro cestu autem: absence alternativ	%	14,9 %	9,5 %	5,5 %	8,7 %	↗	↗
Důvod pro cestu autem: povětrnostní podmínky	%	4,2 %	1,9 %	0,8 %	3,2 %	↘	↗
Důvod pro cestu autem: jiné	%	16,9 %	5,1 %	3,3 %	1,3 %	↘	↘
Místo parkování: parkoviště bez poplatku	%	78,7 %	91,5 %	90,0 %	92,4 %	↗	↗
Místo parkování: soukromé parkování	%	7,4 %	4,7 %	6,0 %	4,1 %	↘	↘
Místo parkování: placené parkoviště	%	13,9 %	3,8 %	4,0 %	3,5 %	↘	↘

Hodnocení trendu		↗ rostoucí	→ stagnující	↘ klesající
Hodnocení vývoje	Nelze hodnotit	pozitivní	neutrální	negativní

## Příloha 1: Použitý dotazník

**Dotazník – Mobilita a místní přeprava cestujících**

**Obecné informace**

a) Pohlaví:  muž  žena      b) Věk \_\_\_\_\_

c) Zaměstnaní  student  zaměstnaný  nezaměstnaný  důchodce  na rodičovské dovolené  
 v domácnosti  pečující o člena rodiny

d) Adresa bydliště (městská část): \_\_\_\_\_

*Prosím, odpovězte na následující otázky s ohledem na předcházející pracovní den. Pokud tento den nepovažujete za statisticky významný (byli jste např. nemocní, či jste nebyli v práci z důvodu pracovní cesty či jiného důvodu), vyberte prosím poslední statisticky významný den.*

1) Kolik cest za běžný pracovní den obvykle vykonáte: \_\_\_\_\_  
*Cestou je míněn takový pohyb dotázaného, který má nějaký cíl a účel, nikoli jen krátká procházka či venčení psa.*

2) Prosím vyplňte do níže umístěné tabulky, pro každou uskutečněnou cestu v běžný pracovní den, její základní charakteristiky.

Cesta číslo	Důvod cesty (*)	Způsob dopravy (**)	Autem: počet cestujících v autě (***)	Místo odjezdu (MČ, město)	Místo příjezdu (MČ, město)	Doba cesty (HH:MM)	Uražená vzdálenost (km)
1							
2							
3							
4							
5							
6							

(\*) *Důvod cesty:*  
1. Škola / školka  
2. Práce  
3. Rekreace / volný čas (společenské, soukromé, návštěva a ostatní)  
4. Nakupování  
5. K lékaři  
6. Zpáteční cesta

(\*\*) *Způsob dopravy:*  
1. Pěšky  
2. Na kole, koloběžce, in-line  
3. Na motocyklu nebo mopedu  
4. Osobním automobilem /taxikem  
5. Autobusem  
6. Vlákem

(\*\*\*) *Autem: počet cestujících v autě – odpovídají pouze ti, co u způsobu dopravy uvedli autem*

3) Ohodnoťte kvalitu cestování z/do školy/práce, Prosím doplňte hodnoty v rozmezí 0 (nejméně) a 10 (nejvíce)

	pěšky	na kole	na motocyklu	Autem	autobusem	Vlákem
Vzdálenost / doba						
Komfort						

4) Vyplňte následující tabulku – Pouze ti, kteří odpověděli „AUTEM“

Cesta č.	Místo parkování (*)	Počet cestujících (**)	Důvod pro volbu tohoto způsobu cestování (***)
1			
2			
3			
4			
5			
6			

(\*) *Místo parkování:*  
1. parkoviště bez poplatku,  
2. Soukromé parkování (poplatek vyžadován),  
3. Veřejné parkoviště (poplatek vyžadován)

(\*\*) *Počet cestujících: počet osob v autě během cesty:*  
1. pouze řidič,  
2. řidič a jeden spolujezdec,  
3. řidič a více než jeden spolucestující

(\*\*\*) *Důvod pro volbu tohoto způsobu cestování (maximálně dva důvody):*  
1. Vyšší rychlost, 2. Větší komfort, 3. Nižší náklady, 4. Absence alternativ (absence dostupné veřejné dopravy), 5. Nepříznivé povětrnostní podmínky, 6. Jiné (prosím specifikovat / žádná odpověď

