

CI2, o. p. s.



 **Indikátory udržitelnosti**

MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA V OPAVĚ, 2016

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

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 Opavy.
2. 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 vtaahující 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 prosince 2015 a v lednu 2016 mezi vybranými obyvateli města. Volba respondentů proběhla dle náhodného výběru **domácností** v Opavě 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 550 dotázaných. Výsledný vzorek činí 595 dotazníků.

Oproti jiným městům, které se zapojily do sledování indikátoru Mobilita a místní přeprava, byly v Opavě zjišťovány způsoby dopravy i osob mladších 18 či 15 let. Výsledky jsou tak srovnatelné pouze s některými městy (Kopřivnice, Litoměřice). Tato metoda byla v Opavě zvolena zejména proto, aby byl získán lepší obrázek o celkové mobilitě a dopravních návycích všech skupin obyvatel.

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>). Platí přitom poznámka uvedená na předchozí straně – výsledky jsou srovnatelné pouze s některými vybranými městy.

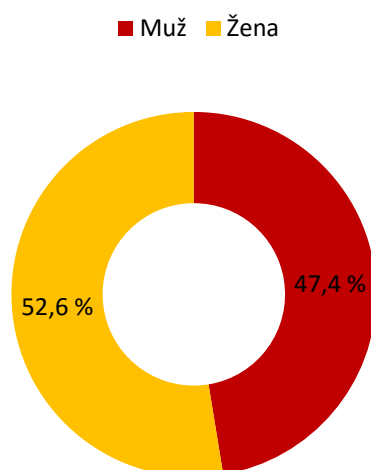
CI2, o. p. s.

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.

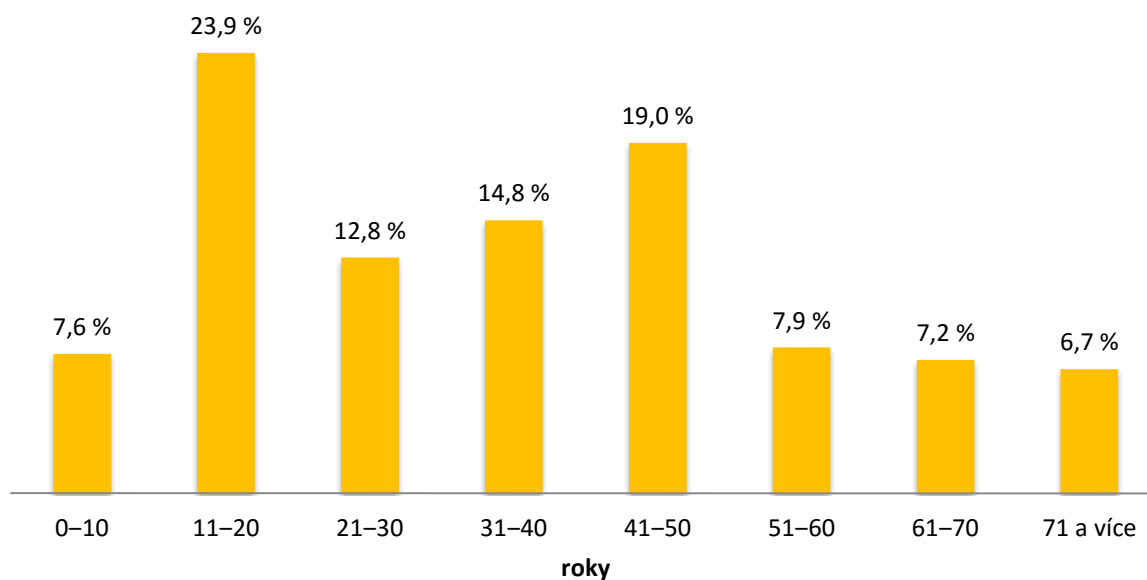
Socio-demografické složení respondentů

V rámci dotazníkového šetření vybráno 595 dotazníků. Ve vzorku respondentů **převládá počet žen** (52,6 %) nad muži (47,4 %), což odpovídá rozdělení mužů a žen ve městě. Nejvíce je ve vzorku zastoupena **věková skupina 11–20 let** (22,5 %) a **41–50 let** (19,0 %). Při pohledu na zaměstnání a sociální zařazení dotázaných je zřejmé, že valná většina je buď **zaměstnaných** (40,4 %) či **žáků/studentů** (32,4 %). Ve vzorku dále převažují osoby se **středoškolským vzděláním** (28,5 %).

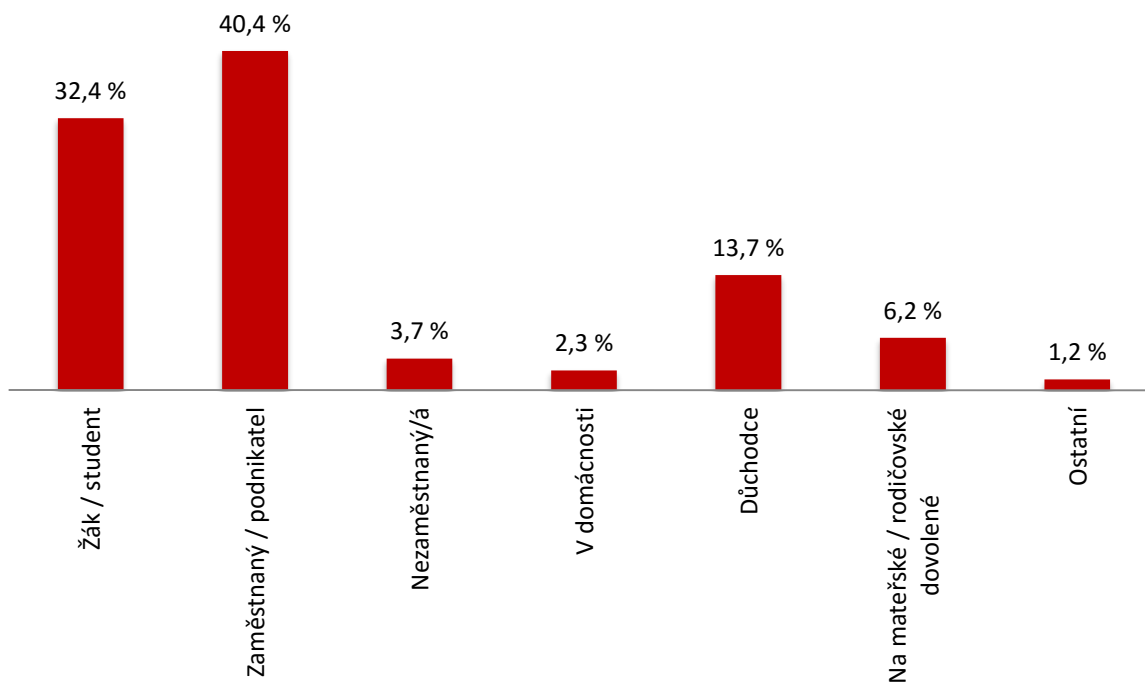
Pohlaví respondentů



Věková skupina respondentů

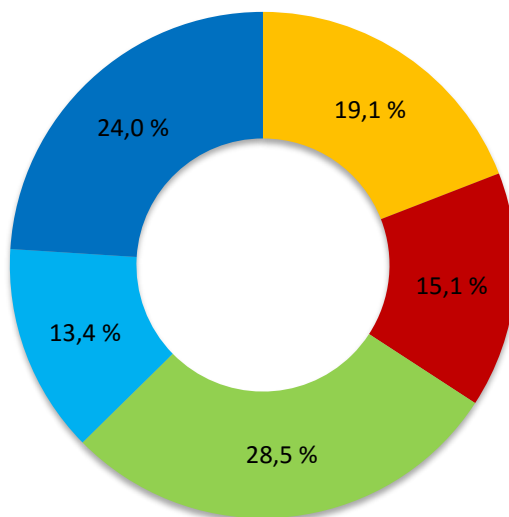


Zaměstnání respondentů



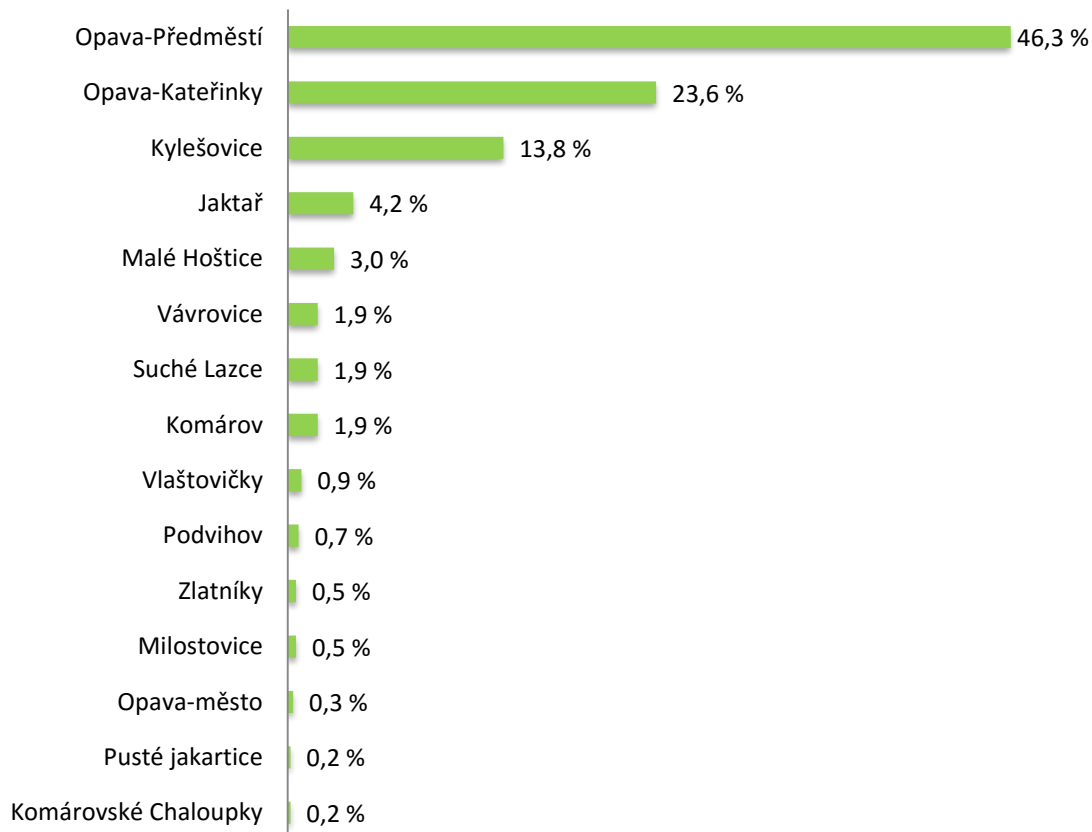
Vzdělání respondentů

■ Základní ■ Vyučen ■ Střední ■ Vyšší odborné ■ Vysokoškolské



Co se týče místa bydliště dotázaných, tak největší zastoupení je z Opavy-Předměstí (46,3 %) a z Opavy Kateřinky (23,6 %). Zbýlé části města odpovídají skutečnému rozdělení.

Struktura dotaníků

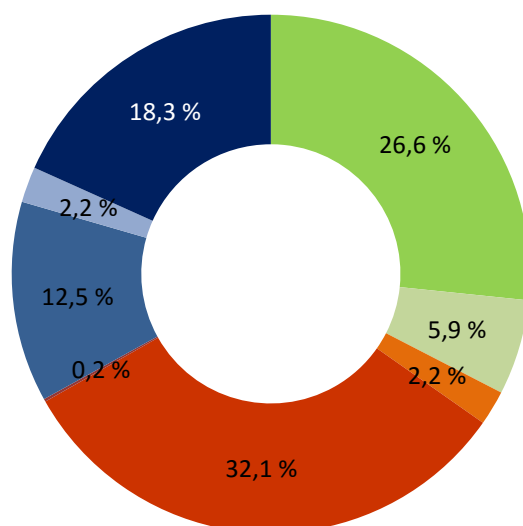


Titulkový indikátor

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 ■ Vlákem ■ Trolejbusem



VÝSLEDKY INDIKÁTORU: MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA OBYVATEL

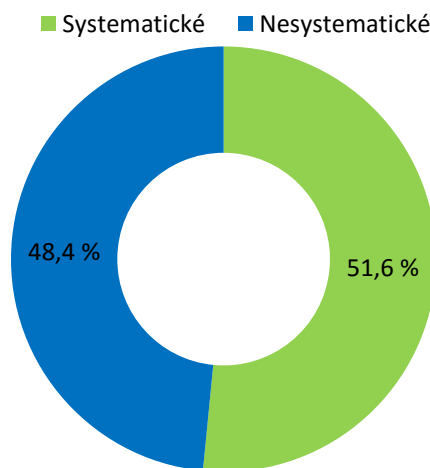
Počet cest

Jeden z prvních údajů, na který byli respondenti dotazováni, byl počet cest, který za den uskuteční. Ten je 3,09 cesty na osobu a 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.

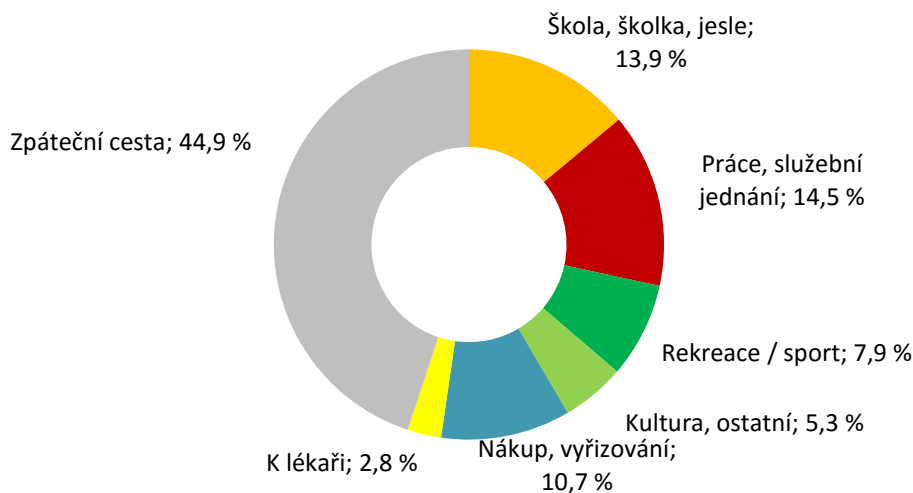
Systematičnost cesty



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 Opavě nejčastěji cestují **do práce** (14,5 %) a do **školy, školky či jeslí** (13,9 %). Cesty **za nákupy** tvoří 10,7 % a za **rekreací či sportem** 7,9 %. Minimum cest bylo uskutečněno za **kulturou** (5,3 %) a **k lékaři** (2,8 %).

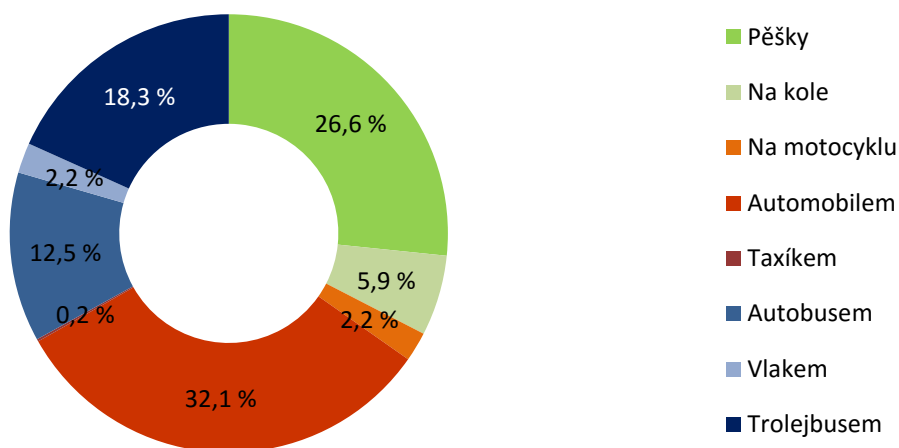
Důvod cesty



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 souhrnně **veřejnou hromadnou dopravou** – trolejbusem, autobusem a vlakem (33,0 %). Druhý nejčastější způsob dopravy byl **automobilem** – osobním a taxíkem (32,3 %) a třetí **pěšky** – (26,6 %). **Na kole** cestovalo 5,9 % a na motocyklu 2,2 %.

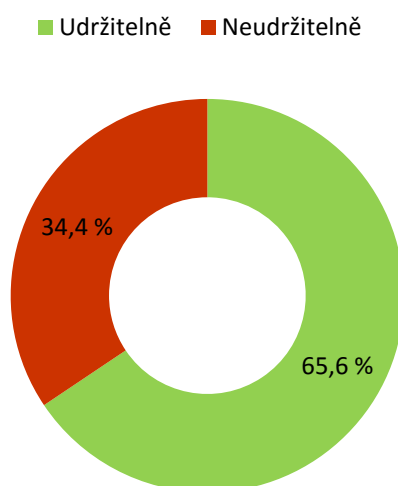
Způsob dopravy



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 (65,6 %) nad neudržitelnými (34,4 %).

Udržitelnost dopravy

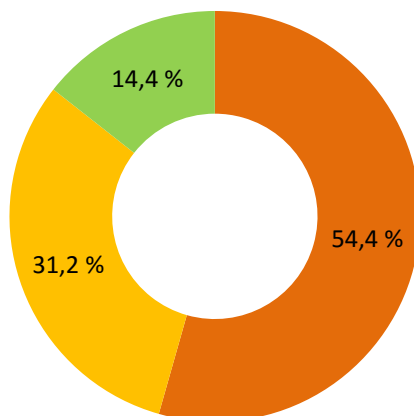


Počet osob v automobilu

Respondenti, kteří uvedli, že svou cestu/y uskutečnili autem, byli dále dotazováni na to, kolik osob autem jelo. Nejvíce respondentů uvedlo, že jelo **samostatně** (54,4 %), méně pak ještě **s jednou osobou** (31,2 %). Zbytek uvedl, že jel **ještě s jinou osobou** (14,4 %).

Počet osob v autě

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

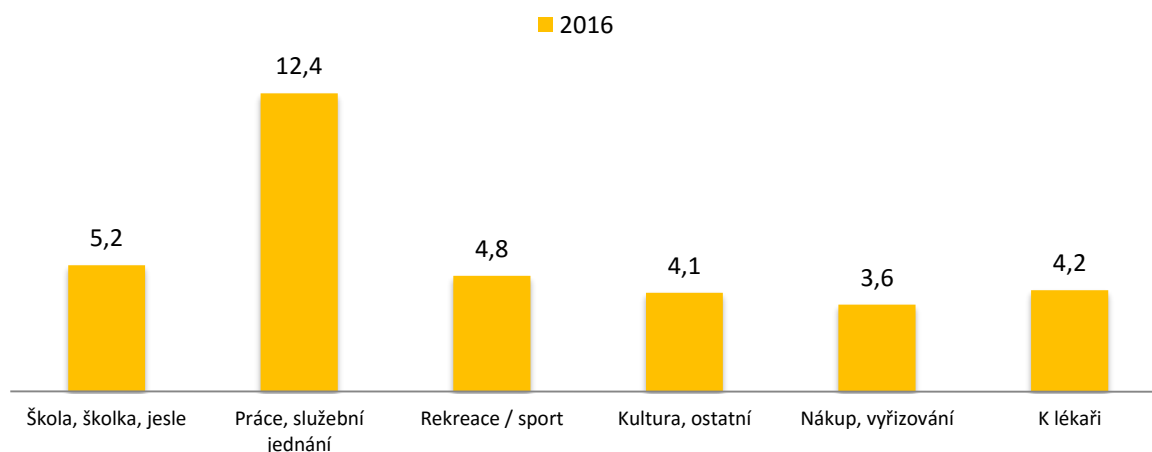


Vzdálenost cesty

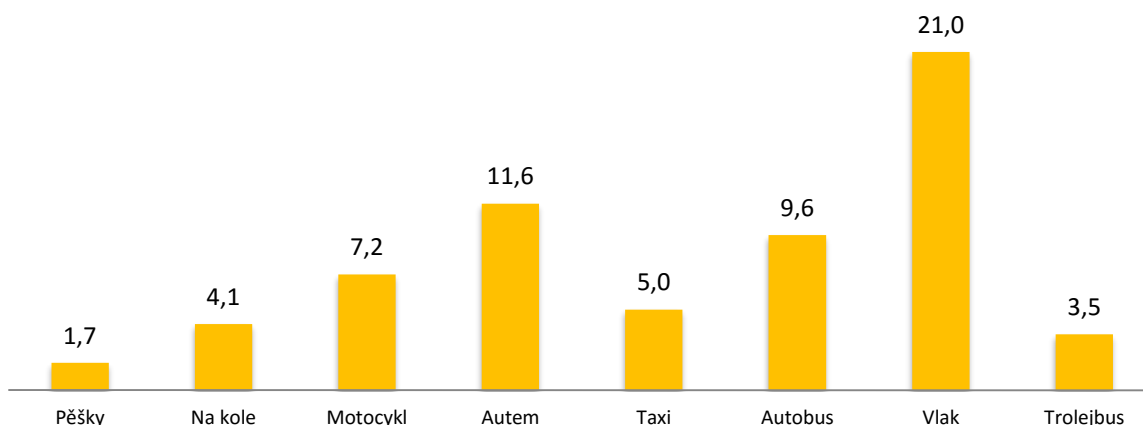
Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, která je uskutečněna během jedné cesty obyvateli Opavy, je podle uvedených údajů **6,9 km**.

Následující grafy ukazují uraženou vzdálenost podle způsobu dopravy a také podle důvodu cesty (bez započítání cesty zpáteční). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (21 km) a do **práce** (12,4 km). Naopak nejkratší jsou cesty **pěší** (1,7 km) a za **nákupy** (3,6 km).

Průměrná vzdálenost cesty dle důvodu cestování (km)



Průměrná vzdálenost cesty dle způsobu cestování (km)

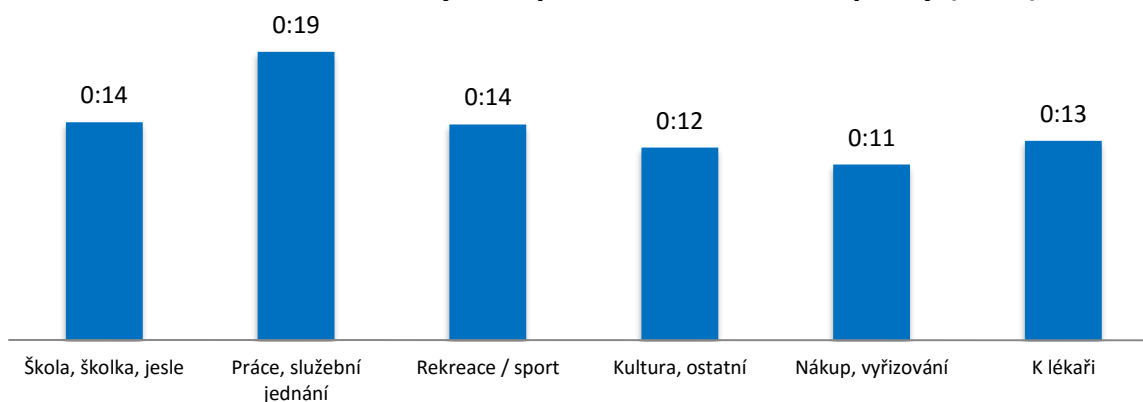


Doba cesty

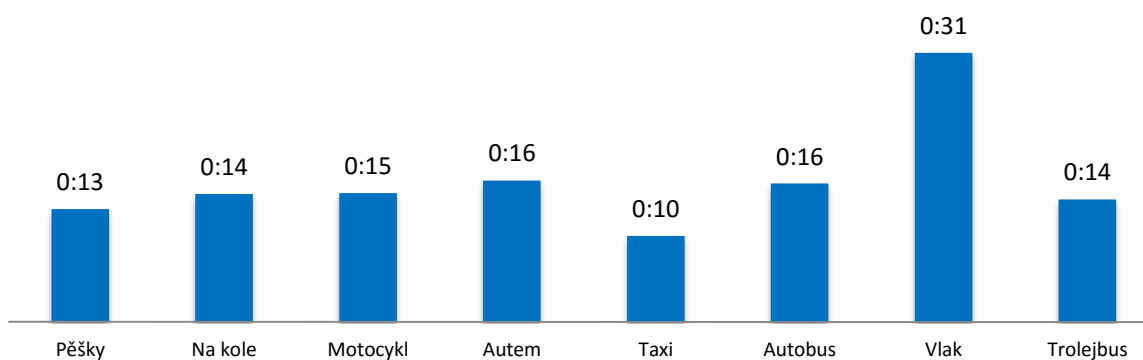
Dalším hodnoceným ukazatelem byla doba cestování, tedy **časový úsek trvání jedné cesty**. Výsledky ukazují, že průměrná doba cesty, bez ohledu na způsob dopravy, je zhruba 15:20 minut.

Nejkratší jsou cesty **taxíkem** (10 min.) a za **nákupy** (11 minut). Nejdelší jsou cesty **vlakem** (31 min.) a **do práce** (19 min.).

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



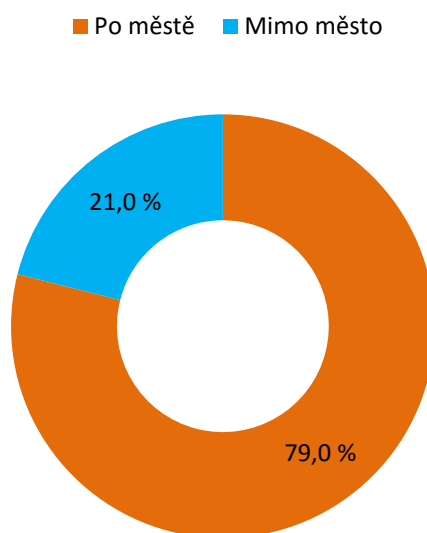
Průměrná doba cesty dle způsobu a důvodu dopravy (hod.)



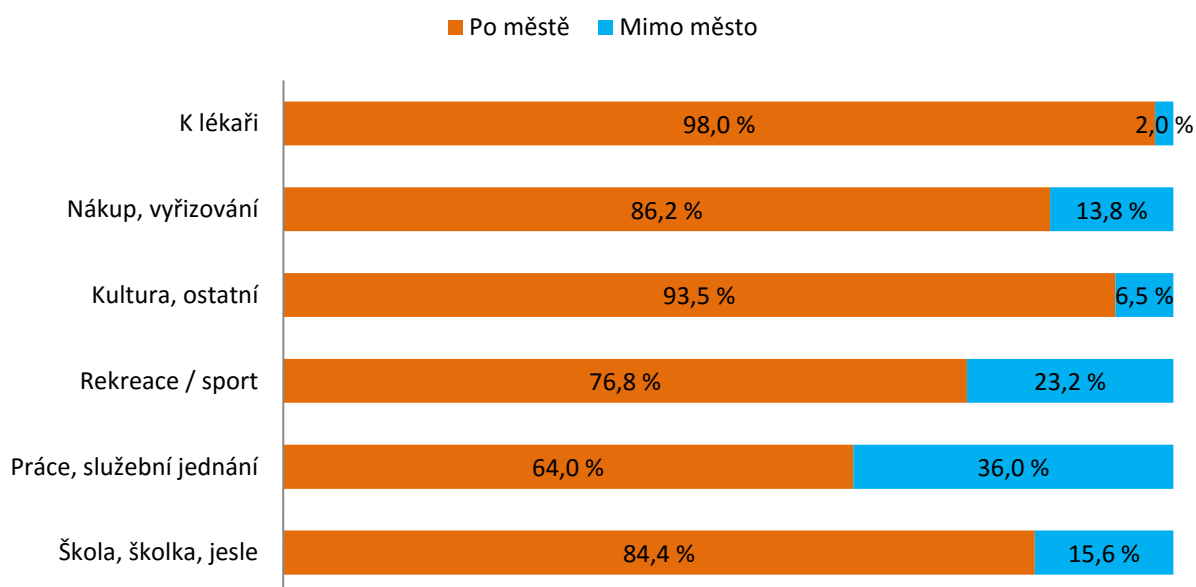
Cesta po městě a mimo město

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 79 ku 21.

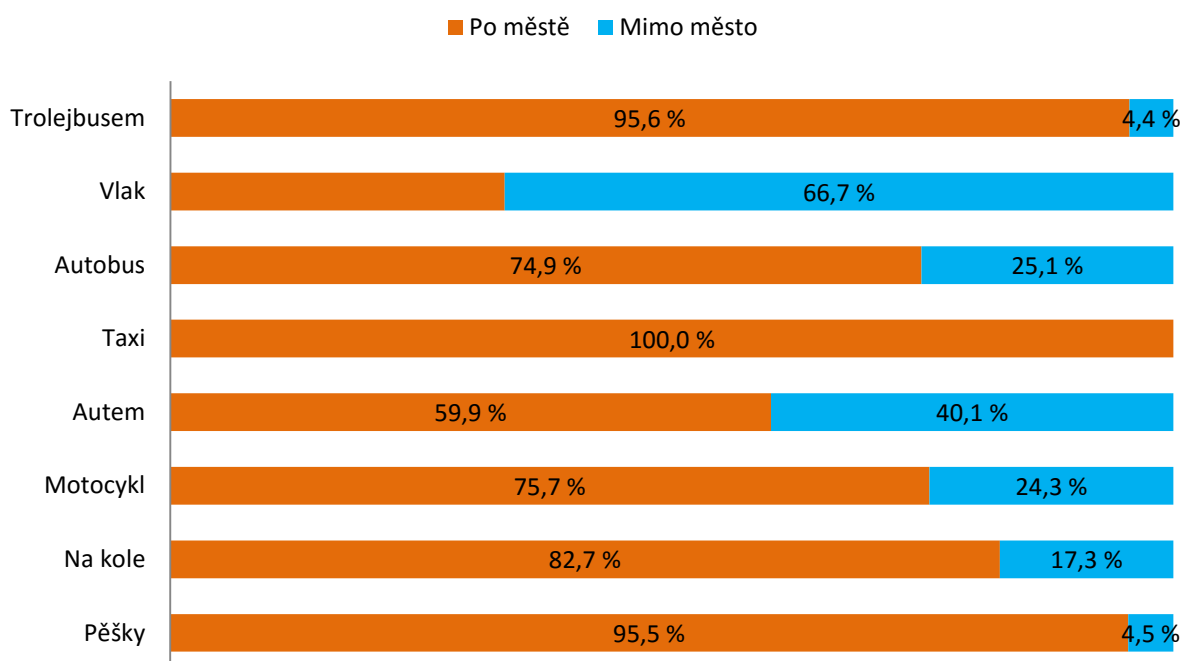
Cesty po a mimo město



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 Opavy. Zjištěná doba lze jednoduše přepočítat na vzdálenost. Z výsledků vyplývá, že 39 % respondentů v minulém roce alespoň jedenkrát letělo. Celková doba, kterou nalétal vzorek 577 respondentů, je 1752 hodin. Výsledek je důležitým podkladem pro Společný evropský indikátor ECI B.10 Ekologická stopa města (do jehož sledování se Opava rovněž zapojila).

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 (32,1 %) je v porovnání s jinými, zejména obdobně velikými městy, mírně **podprůměrná hodnota**. Ta svědčí o tom, že obyvatelé města preferují i jiné způsoby dopravy, než osobní automobil. Toto tvrzení podporuje fakt, že ve městě převažují cesty hromadnou dopravou – 33,0 % (trolejbusem, autobusem a vlakem). To svědčí o tom, že městská hromadná doprava je ve městě dobře dostupná.

Výsledek dotazníkového šetření v Opavě naznačuje pozitivní skutečnosti, že (1) dvě třetiny cest jsou uskutečněny **udržitelnými formami dopravy** (66 %), (2) průměrná **vzdálenost cesty** není nijak vysoká (6,9 km) a (3) **průměrná doba** jedné cesty je rovněž nízká (15 minut). Na druhou stranu mírně negativním zjištěním, je převažující počet cest automobilem řízeným pouze řidičem (54,4 %).

Občané Opavy cestují zejména **po městě** (79 % cest). Zajímavým faktem je, že lidé se kulturně vyžívají, nakupují, navštěvují lékaře a sportují zejména ve městě a naopak ze dvou třetin dojíždějí mimo město za zaměstnáním. U způsobu dopravy vlakem dominují cesty mimo město, u automobilu je to 40 %. Cesty pěší vedou zejména po městě.