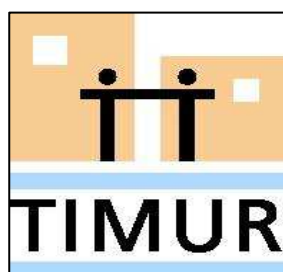


Výsledky sledování indikátoru ECI:

A.3 Mobilita a místní přeprava cestujících v Chrudimi



Chrudim 2.1.2008

*Statistická data zpracovala Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o.s. ve spolupráci se
Zdravým městem Chrudim*



Úvod:

V průběhu září a října 2007 proběhlo na území města Chrudim dotazníkové šetření, jehož cílem bylo zjištění všech podstatných ukazatelů souvisejících s dopravou a přepravou obyvatel města Chrudim ve městě a mimo město.

Smyslem dotazování bylo zjistit, jakými dopravními prostředky a v jaké míře se občané Chrudimi dopravují po městě, za jakým účelem, jakou dobu stráví cestováním, jakou vzdálenost urazí a odkud a kam cestují. Součástí otázek bylo také hodnocení přepravy různými dopravními prostředky z hlediska kvality či komfortu a z hlediska spokojenosti se vzdáleností či dobou, kterou obyvatelé stráví cestováním. V třetím bloku měli ti respondenti, kteří používají při dopravě automobil, vyjádřit další podrobnosti, které souvisejí s provozem automobilů: počet osob při jízdě v autě, způsob parkování či důvody pro použití zmiňovaného prostředku.

Obyvatelé se ve svých odpovědích měli zamyslet nad svým běžným pracovním dnem a způsob přepravy během tohoto dne zahrnout do odpovědí na otázky v dotazníku. Pro zvolení běžného dne bylo možné použít údaje ze dne předchozího, pokud to byl den předchozí a neprobíhali během něho neočekávané nebo mimořádné okolnosti (dovolená, nemoc...)

Před samotnou akcí byly zajištěny nezbytné kroky ke zdárnému zajištění dotazníkového šetření. Jedním z nich byl výběr reprezentativního počtu obyvatel (bylo zapotřebí získat alespoň 700 dotazníků), který v základních (demografických) ukazatelích odpovídal demografickému rozložení obyvatel města – tzv. kvótní výběr. Byl vytvořen seznam potenciálních respondentů, který byl rozdělen mezi řadu tazatelů. Úkolem tazatele bylo navštívit respondenta a vyplnit s ním předložený dotazník (v příloze). Dotazování bylo provedeno metodou přímého rozhovoru – tazatel se ptal a respondent odpovídal.

Výsledky za město Chrudim

Vzorek obyvatel

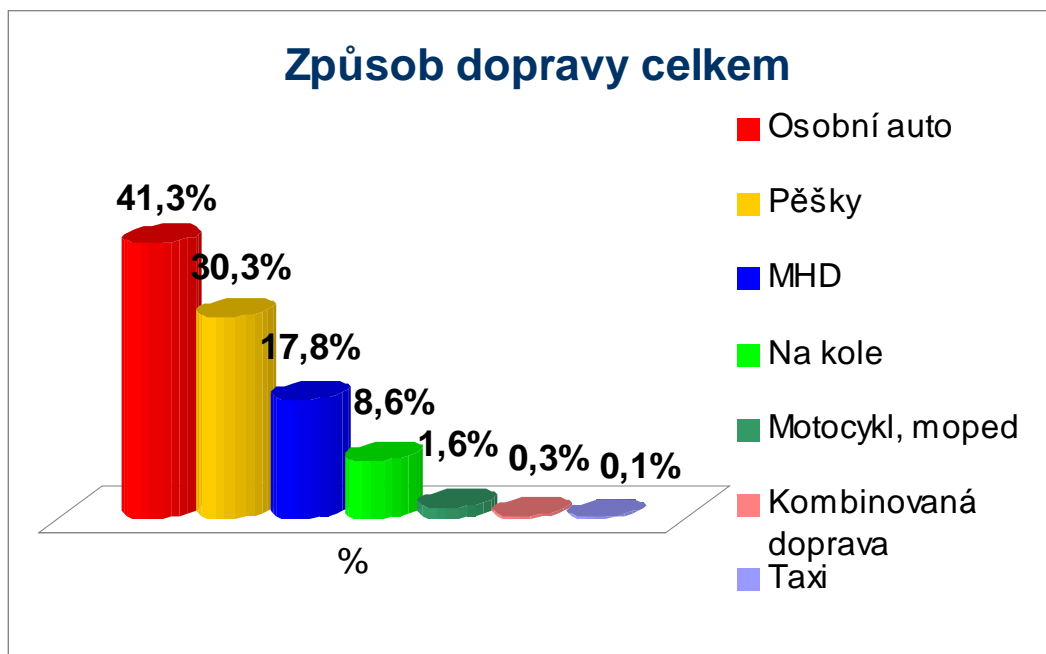
Z celkového vzorku 700 občanů města Chrudim bylo 47% mužů a 53% žen. Nejčastěji zastoupenou věkovou kategorií byla skupina 19 - 30 let (24% respondentů) a 31 - 40 let (21%). Pokud jde o sociální kategorii respondentů, největší část tvořili zaměstnaní občané – 57%. Studentů bylo mezi respondenty 15 % a občanů v důchodu 19%. 9% dotázaných občanů bylo v době dotazování nezaměstnáno. Grafické znázornění těchto údajů je uvedeno ve zprávě k indikátoru A1.

Způsob dopravy

Respondenti uváděli v dotazníkovém šetření počet cest, které uskutečnili během dne a ke každé cestě zaznamenali (mimo jiných údajů) i dopravní prostředek, který použili. Údaje za všechny cesty všech respondentů se posléze zpracovaly a výsledkem bylo procento rozdělení počtu cest podle způsobu dopravy po městě.

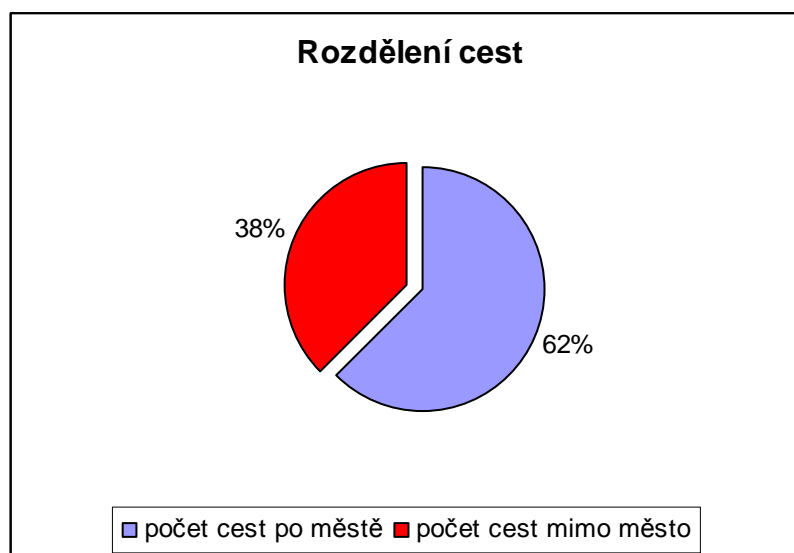
Z výsledků za město Chrudim vyplývá, že největší podíl cest (41,3 %) byl uskutečněn autem. Druhý nejčastější způsob dopravy byl uskutečněn pěšky (30,3 %), dále potom městská hromadná doprava (17,8 %), na kole (8,6 %), na motocyklu (1,6 %) a za pomoci taxíku (0,1 %). Viz graf 1.

Graf 1



Jednotlivé cesty byly následně rozděleny podle toho, zda byly provedeny po městě nebo zda vedly mimo město. Z 1447 cest byla valná většina vedena po městě – 904, tedy 62 %. Zbytek (543, 38 %) směřoval mimo město a zpět. Viz graf 2.

Graf 2



Podobně jako u základního rozdělení počtu cest, lze také cesty po městě a mimo město rozvrstvit podle jednotlivých druhů dopravy. Viz Tabulka 1.

Tabulka 1

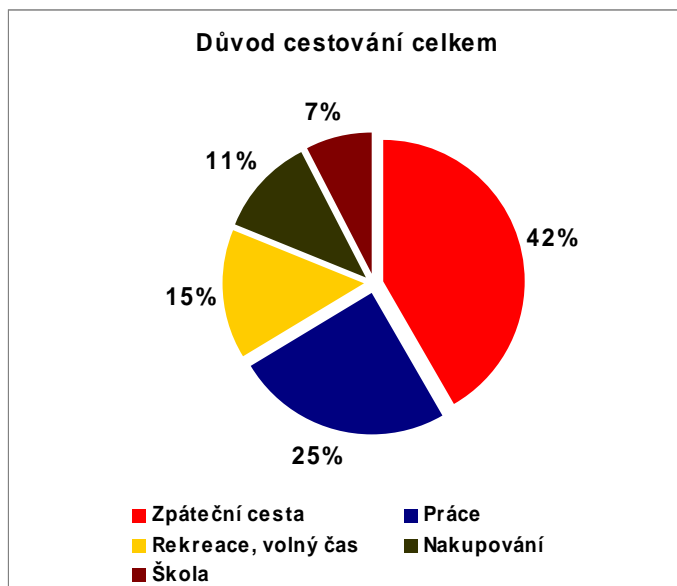
	Po městě	Mimo město	Celkem
pěšky	46%	3%	30,3%
na kole	9%	7%	8,6%
motocykl, moped	1%	3%	1,6%
osobní auto	34%	61%	41,3%
taxi	0,1%	0%	0,1%
hromadná doprava	11%	25%	17,8%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%

Důvod cesty

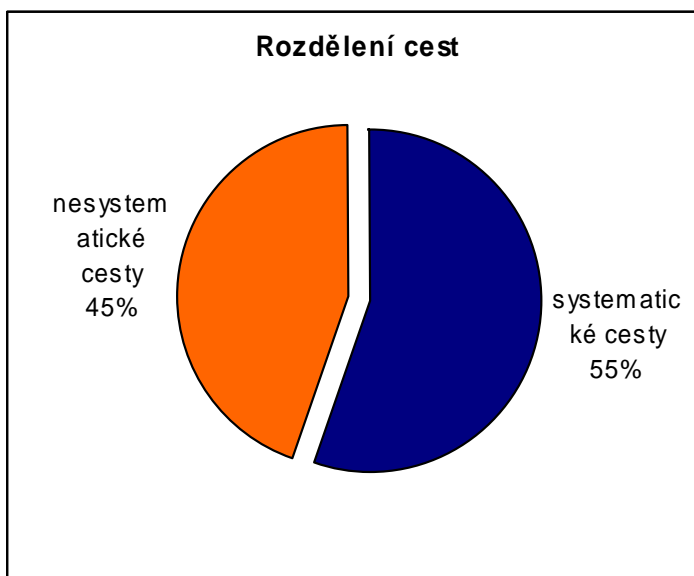
Podobně jako podle způsobu dopravy byly i jednotlivé cesty uskutečněné vzorkem obyvatel Chrudimi rozděleny podle důvodu dopravy (cestování). Z nabízených kategorií představovaly cesty *do školy a do práce* cesty systematické, tedy ty, které je nutno pravidelně vykonávat a které probíhají pravidelně. Zbylé kategorie – *rekreace, volný čas a nakupování* představovaly cesty nesytematické, tedy něco, co neprobíhá pravidelně. Poslední možností byla zpáteční cesta.

Z výsledků vyplývá, že více než polovina cest uskutečněných obyvateli města je systematická a druhá polovina nesystematická (poměr 55% a 45%) – viz graf 4. Je však nutno přihlížet k faktu, že z dotazování byli záměrně vyloučeni obyvatelé mladší 18 let a že v ideálním případě by se podíl systematických cest nepatrně zvýšil díky navýšení počtu cest do školy. Podrobné rozdělení cest podle důvodu dopravy je uvedeno v grafu 3.

Graf 3



Graf 4



I u těchto výsledků lze rozdělit cesty podle místa uskutečnění. Více napoví tabulka 2

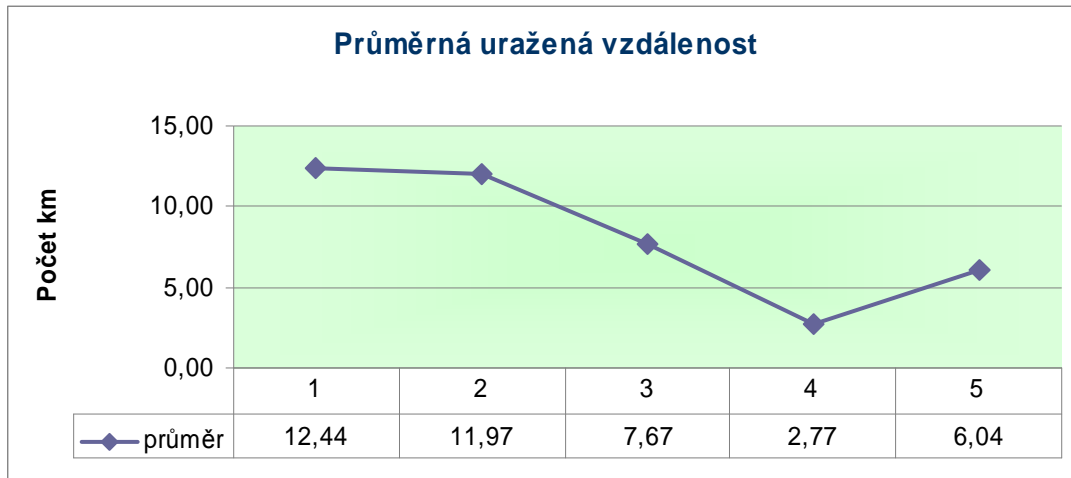
Tabulka 2

	po městě	mimo město
škola	5,8%	10,3%
práce	20,3%	33,1%
volný čas, rekreace	16,5%	11,4%
nakupování	15,8%	3,0%
zpáteční cesta	41,6%	42,2%
Celkem	100,0%	100,0%

Vzdálenost

Dalším indikátorem, který byl sledován byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, která je uskutečněna během jedné cesty obyvateli Chrudimi, je podle uvedených údajů **10,93 km**. Je nutné si uvědomit, že v této vzdálenosti jsou započítány i cesty mimo město. Při rozdělení cest po městě a mimo město se situace více blíží realitě. **Zatímco průměrná vzdálenost cest mimo město je 24,87 km, tak průměrná vzdálenost cest po městě je 2,56 km.**

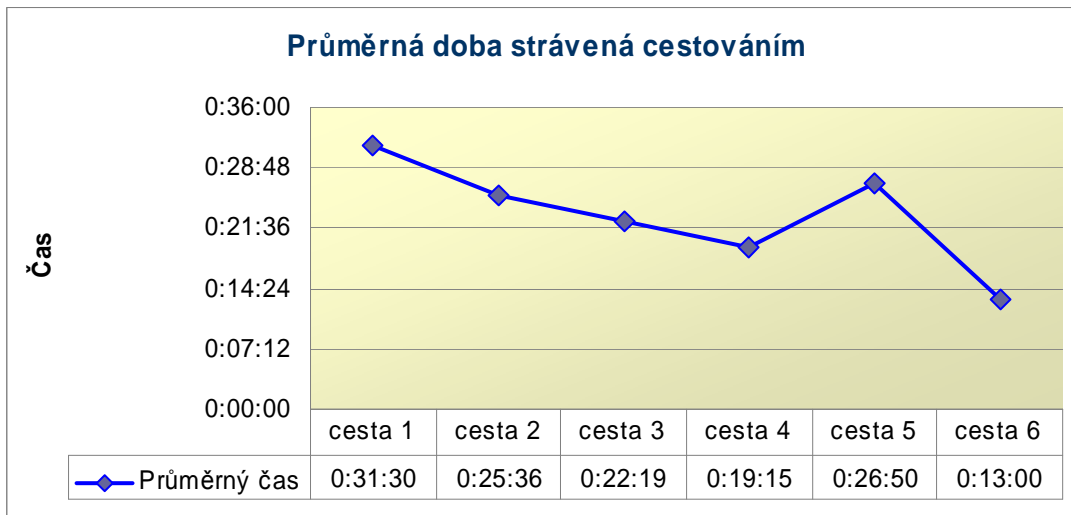
Graf 5



Doba

Dále se u jednotlivých cest zaznamenávala doba, po kterou jednotlivé cesty trvají. Z výsledků lze vyvodit, že průměrná cesta trvá necelou půlhodinu, přesně **27:34 minut**. Při rozdělení na cesty ve městě a mimo město jsou výsledky následující: **23:42** minut ve městě a **40:28** cesta mimo město.

Graf 6

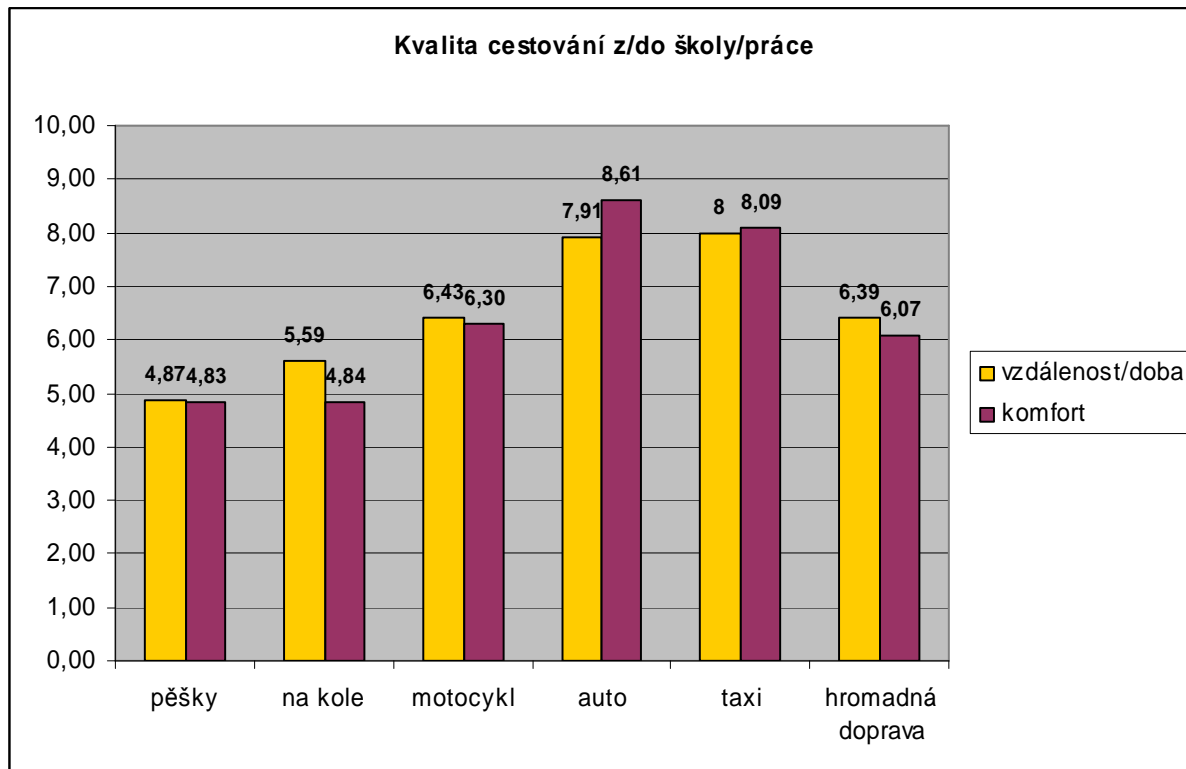


Kvalita cestování

V druhém bloku otázek hodnotili respondenti kvalitu systematických cest **z hlediska jejich spokojenosti s dobou cesty a jejich spokojenosti s komfortem cestování**. Je samozřejmé,

že lidé mohli hodnotit jen ty způsoby cestování, které vykonávají a které používají. Z obou dvou možností vychází nejlépe spokojenost s cestováním v autě. (graf 7).

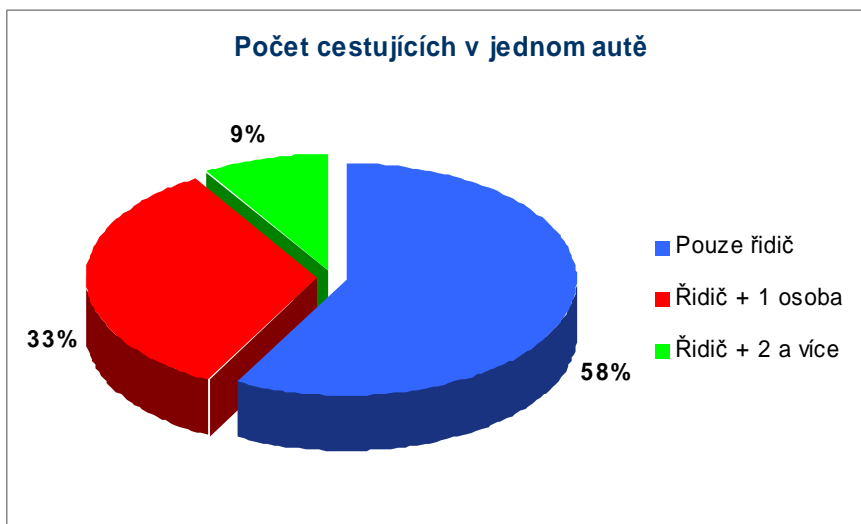
Graf:7



Počet osob v autě

Dalším indikátorem, který se v rámci dotazníkového šetření sledoval, je i **počet osob, které jezdí během cest po městě v jednom autě**. Z výsledků plyne, že během valné většiny cest je v autě **pouze řidič - 58 %**. Zbýlé procento cest, tedy 42 %, je uskutečněno tak, že kromě řidiče je v autě ještě minimálně jedna osoba – 33% a v 9% jízd jsou v autě kromě řidiče alespoň dvě osoby.

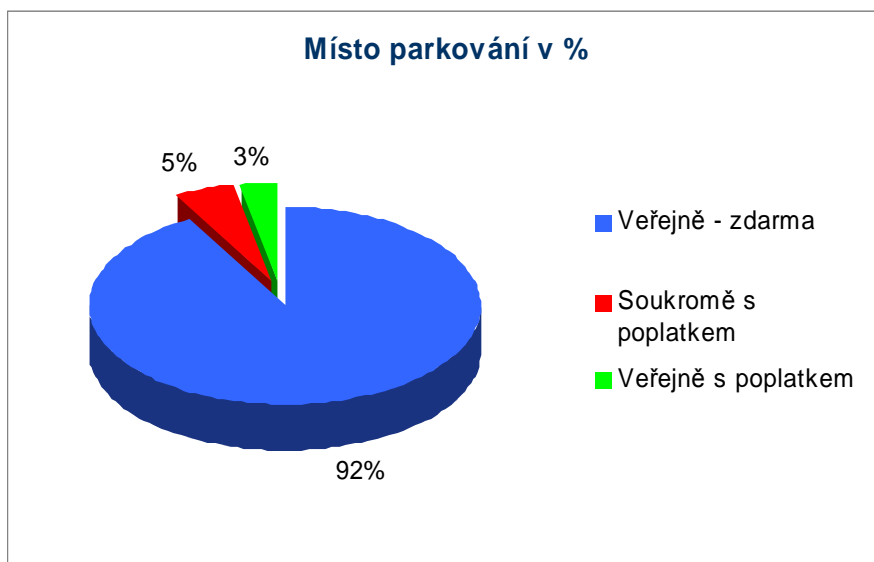
Graf 8



Místo parkování

Volba parkování je důležitým nástrojem, jak případně regulovat množství automobilů, kteří vjíždí do centra města. Z výsledků plyne, že velké procento řidičů parkuje na veřejném parkovišti bez poplatku (92 %). Zbytek – 8 % - parkuje na parkovišti s poplatkem, z čehož 5 % je na parkovištích soukromých.

Graf 9



Důvod pro cestování autem

Jako hlavní důvod pro cestování autem uvedla většina respondentů, se tímto dopravním prostředkem mohou pohybovat rychleji. Druhou nejčastější možností byl vyšší komfort s 13 % a na místě třetím se umístily možnosti „absence alternativ“. Více graf 10.

Graf 10

