

CI2, o. p. s.



 **Indikátory udržitelnosti**

MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA V MÍSTNÍ ČÁSTI BRATISLAVA-KARLOVA VES, 2019

VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ



*Realizováno s finančním příspěvím Evropské unie, program LIFE
v rámci projektu: DELIVER: DEveloping resilient, low-carbon and
more LIVable urban Residential area*

Obsah

Cíle průzkumu	3
Indikátor ECI A.3: Mobilita a místní přeprava obyvatel	3
Metoda dotazování	3
CI2, o. p. s.	3
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	10
Počet osob v automobilu	11
Vzdálenost cesty	12
Doba cesty	13
Cestování letadlem	14
Závěry	15

Cíle průzkumu

Cílem dotazníkového šetření „*Mobilita a místní přeprava cestujících*“ bylo a) zhodnotit mobilitu a místní přepravu obyvatel městské části Bratislava-Karlova Ves a b) získat podklady pro stanovení indikátoru Místní příspěvek obyvatel na změnu klimatu (tzv. uhlíková 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 i SR 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:

- o účel cest a jejich pravidelnost během týdne, kde můžeme cesty rozdělit na „systematické“ a „nesystematické“ (podíl systematických cest v porovnání s podílem nesystematických cest);
- o průměrná denní vzdálenost cesty na osobu (km na osobu);
- o délka trvání cest (čas cesty v minutách);
- o použité druhy dopravy pro tyto cesty a/nebo pro různé vzdálenosti každé cesty (podíl vtaahující se k různým druhům dopravy zahrnutým do průzkumu);
- o počet cestujících v autě;

Metoda dotazování

Dotazníkové šetření bylo provedeno pomocí **standardizovaného dotazníku**, jenž bývá 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 května až října 2019 mezi vybranými obyvateli městské části. Volba respondentů proběhla náhodně. Za děti mladší 18ti let vyplňovali dotazník jejich zákonní zástupci. Cílem bylo získat odpovědi od minimálně 500 dotázaných.

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.

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,

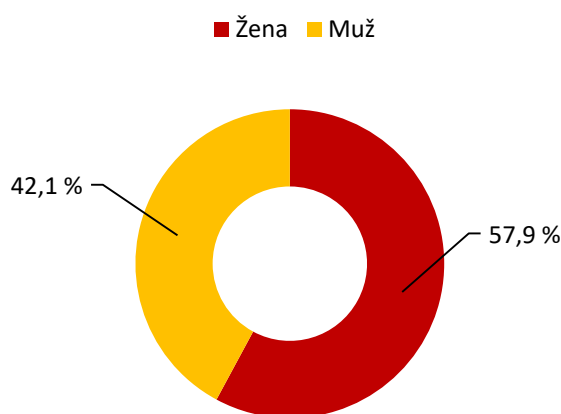
vzdělávacími institucemi a veřejností. Organizace CI2, o. p. s., se dále věnuje oblastem uhlíkové a ekologické stopy a jejich včleňováním do řízení společností a rovněž environmentálnímu reportingu – sestavování zpráv o stavu životního prostředí měst.

Socio-demografické složení respondentů

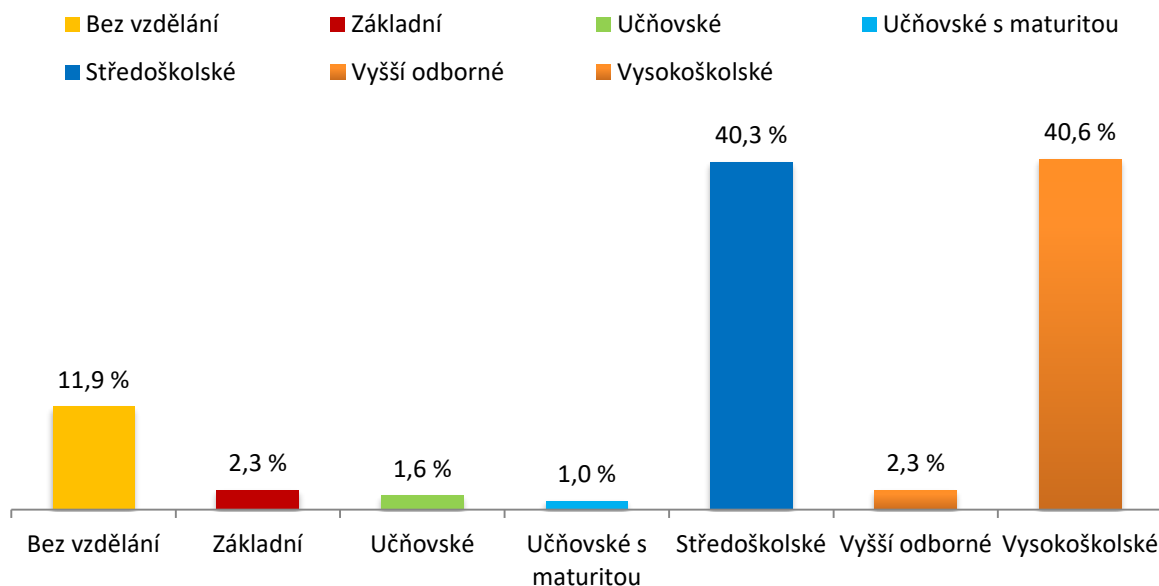
V rámci dotazníkového šetření vybráno 311 dotazníků. Cílová hodnota (500 respondentů) tedy nebyla dosažena. Výsledky tak nemusí být reprezentativní.

Ve vzorku respondentů **převládá počet žen** (57,9 %) nad muži (42,1 %). Nejvíce je ve vzorku zastoupena **věková skupina 21–30 let** (38,9 %). Při pohledu na zaměstnání a sociální zařazení dotázaných je zřejmé, že valná většina je buď **pracujících/podnikajících** (38,2 %) či **žáků/studentů** (37,5 %). Ve vzorku dále převažují osoby s **vysokoškolským** (40,6 %) a **středoškolským vzděláním** (40,3 %).

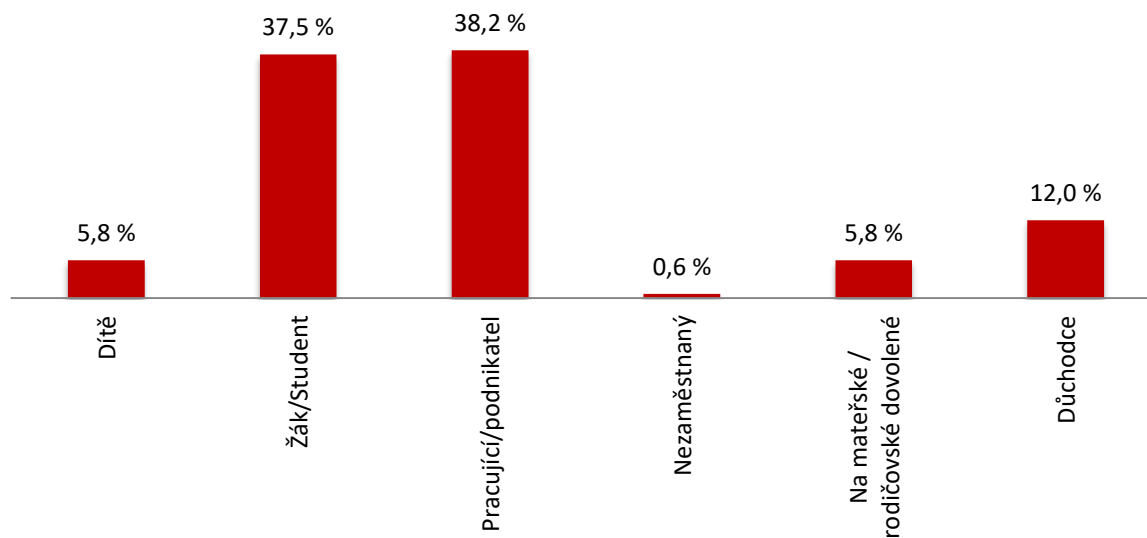
Pohlaví respondentů



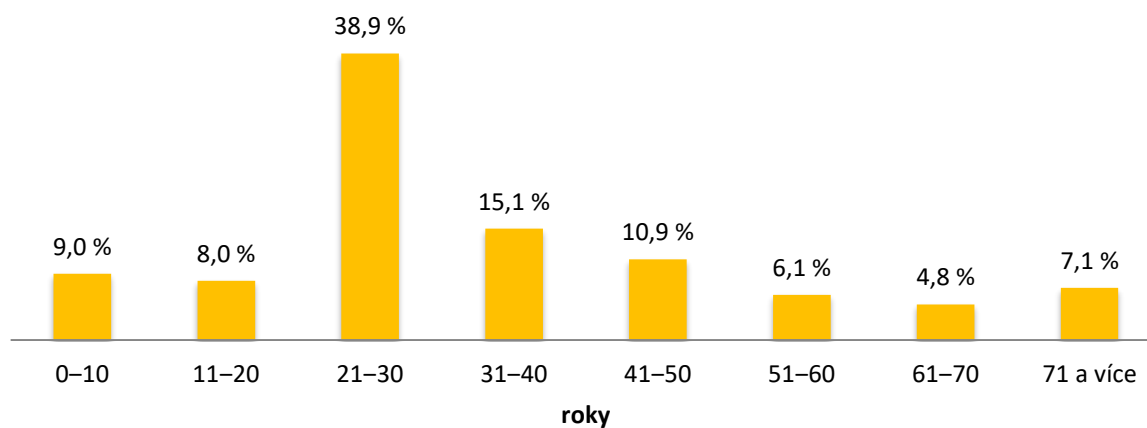
Vzdělání respondentů



Zaměstnání respondentů



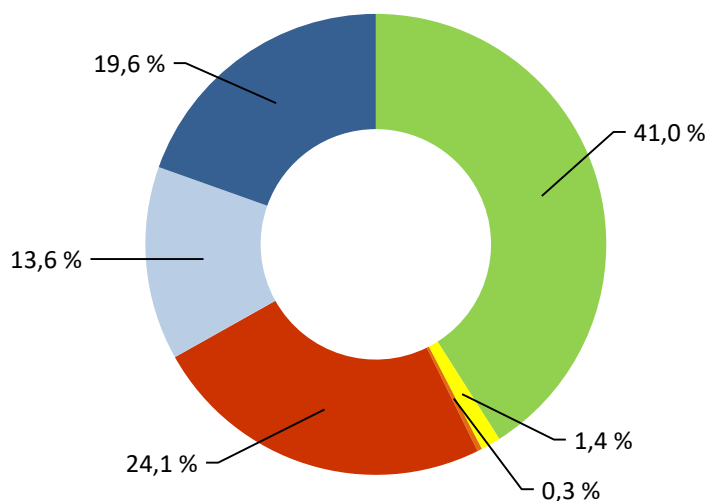
Věková skupina respondentů



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
- Autobusem/taxíkem
- Autobusem/trolejbusem
- Vlákem/tramvají



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 3,98 cesty na osobu a den.

Počet cest na osobu za den

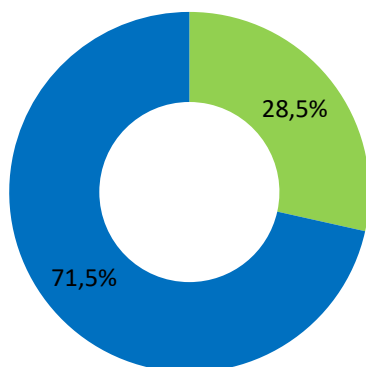


Systematičnost cest

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. Ve vzorku respondentů převládaly nesystematické cesty (71,5 %).

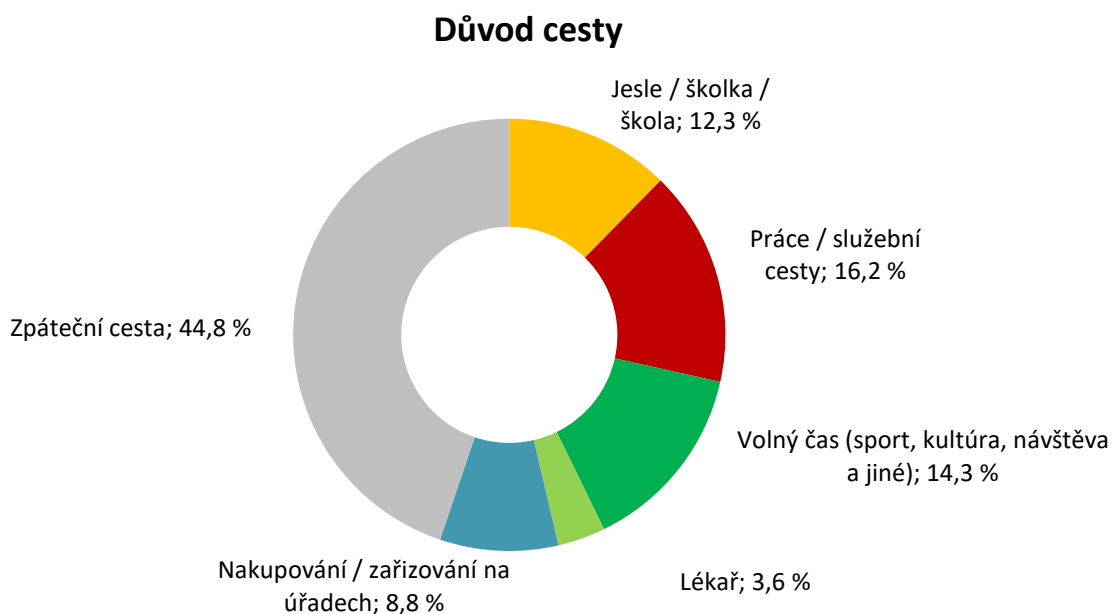
Systematičnost cesty

■ Systematické ■ Nesystematické



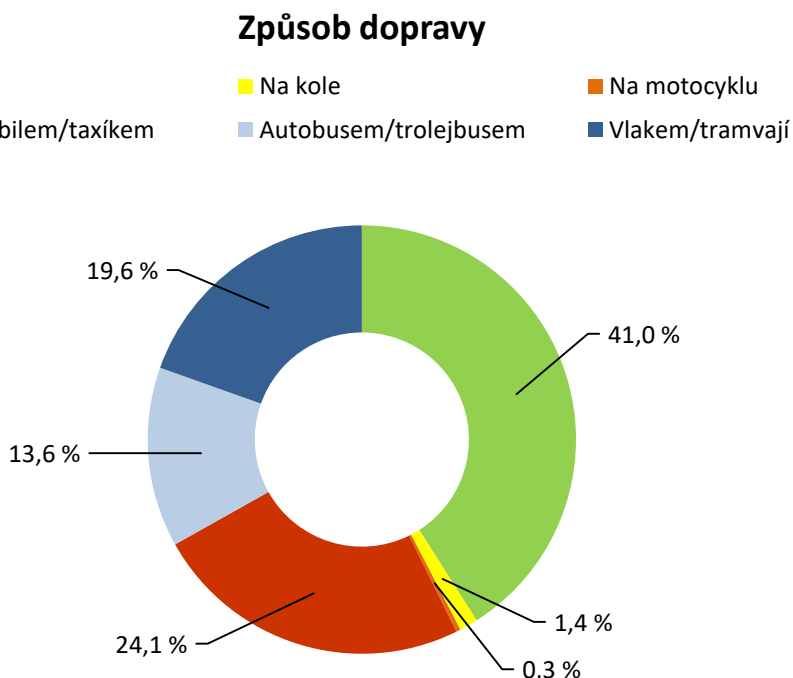
Důvod cesty

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 městské části Bratislava-Karlova Ves nejčastěji cestují do **práce** (16,2 %), za **volným časem** (14,3 %) a do **školy, školky či jeslí** (12,3 %). Cesty **za nákupy** tvoří 8,8 % a **k lékaři** (3,6 %). Výsledky odpovídají vyššímu podílu mladších respondentů ve vzorku dotázaných.



Způsob dopravy

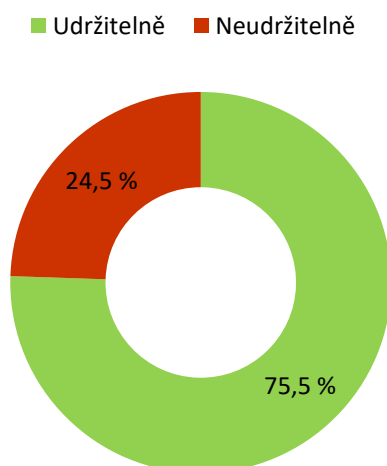
Dále respondenti do dotazníku zaznamenávali, jaký ze šesti možných způsobů dopravy sledovaný den použili. Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest byl uskutečněn **pěšky** (41 %). Druhý nejčastější způsob dopravy byl **automobilem** (24,1 %). Cesty **hromadnou dopravou** (souhrnně autobusem/trolejbusem a tramvají/vlakem) tvořily 33,1 %. Minimální podíl počtu cest byl tvořen cestami **na kole** (1,4 %) a **na motocyklu** (0,3 %).



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 (75,5 %) nad neudržitelnými (24,5 %). I tento výsledek je pozitivní.

Udržitelnost dopravy

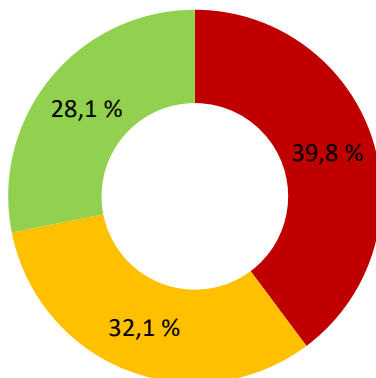


Počet osob v automobilu

Respondenti, kteří uvedli, že svou cestu/y uskutečnili autem, byli dále dotazováni na to, kolik osob autem jelo. Nejvíce respondentů uvedlo, že jelo **samostatně** (39,8 %), méně pak ještě **s jednou osobou** (32,1 %). Zbytek uvedl, že jel **minimálně s dvěma spolujezdcí** (28,1 %).

Počet osob v autě

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



Vzdálenost cesty

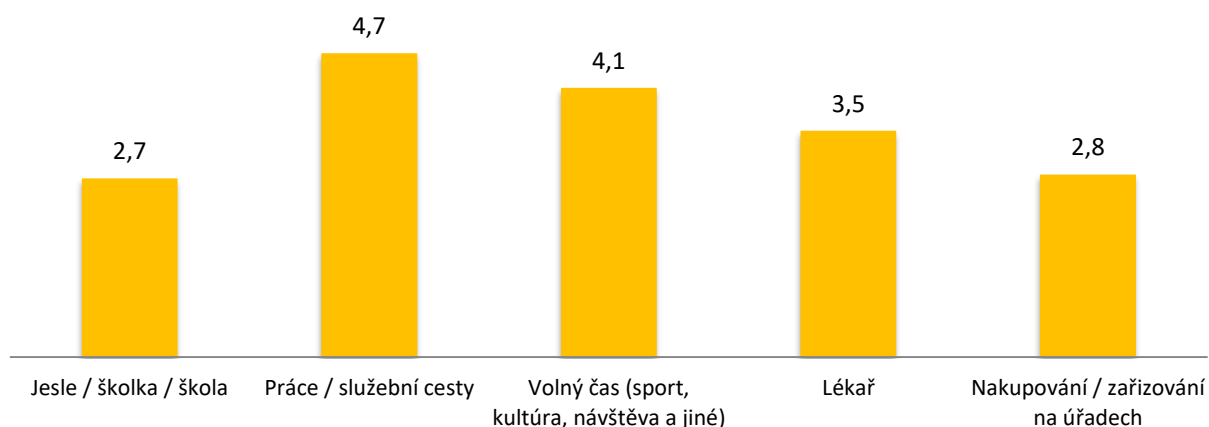
Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, která je uskutečněna během jedné cesty obyvateli městské části Bratislava-Karlova Ves, je podle uvedených údajů **3,8 km**.

Průměrná vzdálenost cesty (km)

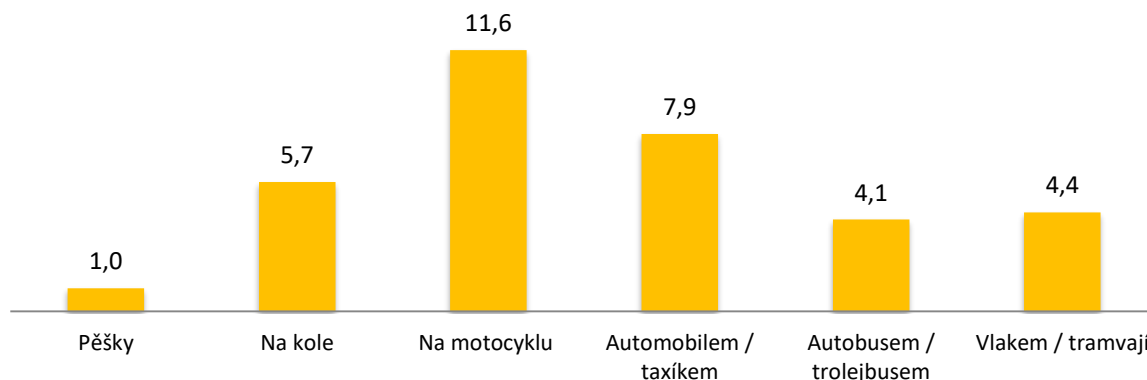


Následující grafy ukazují uraženou vzdálenost podle způsobu dopravy a také podle důvodu cesty (bez započítání cesty zpáteční). Nejdelší jsou cesty **na motocyklu** (11,6 km) a za **prací** (4,7 km). Naopak nejkratší jsou cesty **pěší** (1,0 km) a **do jeslí, školky, školy** (2,3 km).

Průměrná vzdálenost cesty dle důvodu cestování (km)



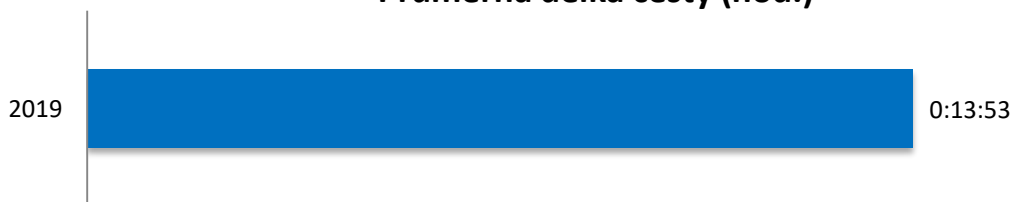
Průměrná vzdálenost cesty dle způsobu cestování (km)



Doba cesty

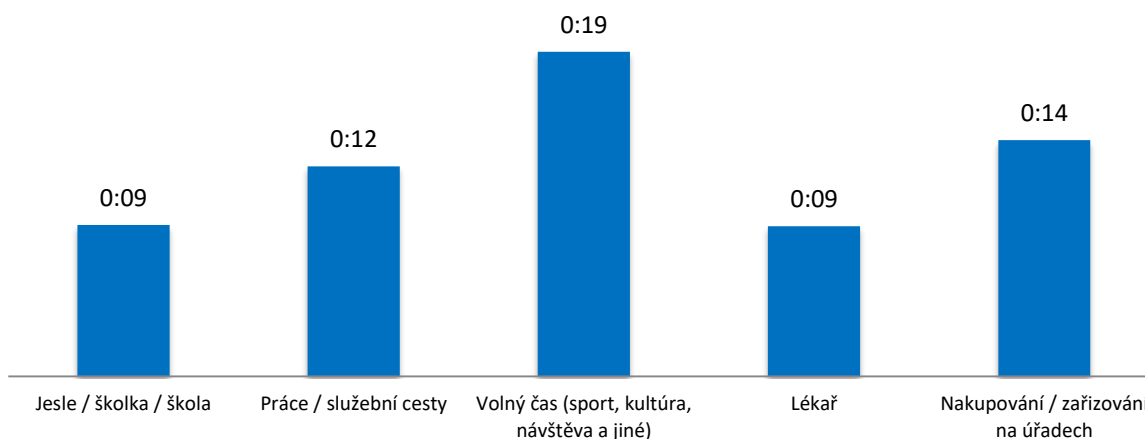
Dalším hodnoceným ukazatelem byla doba cestování, tedy **časový úsek trvání jedné cesty**. Výsledky ukazují, že průměrná doba cesty, bez ohledu na způsob dopravy, je téměř 14 minut.

Průměrná délka cesty (hod.)

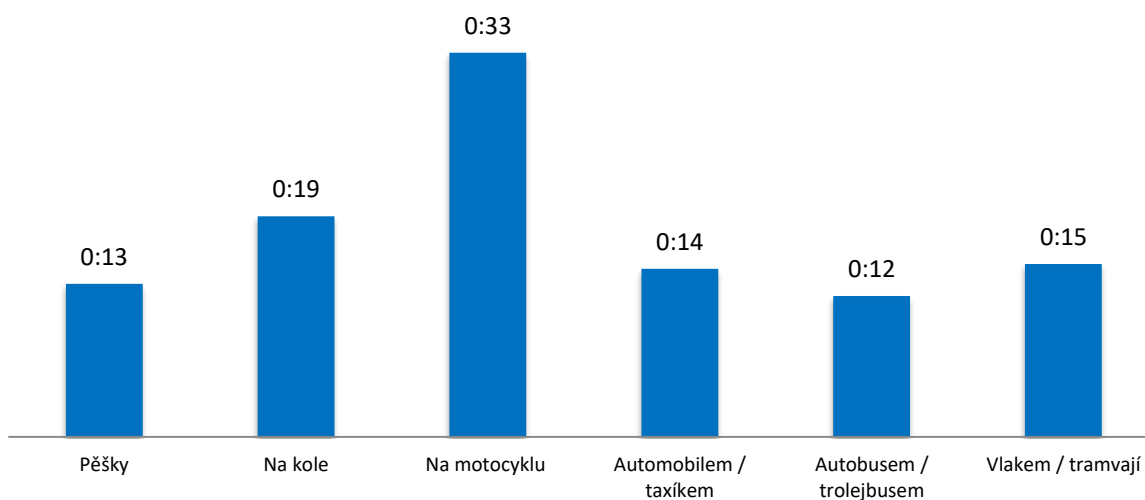


Nejkratší jsou cesty **autobusem / trolejbusem** (12 min.) a do **jeslí / školky / školy** a k **lékaři** (9 min.). Nejdelší jsou cesty **na motocyklu** (33 min.) a za **volným časem** (19 min.).

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



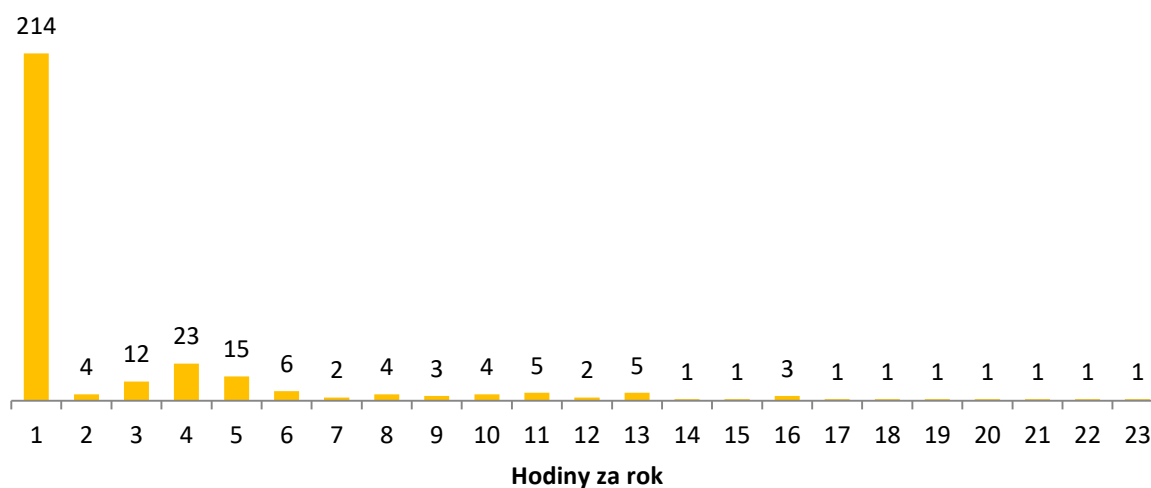
Průměrná doba cesty dle způsobu a důvodu dopravy (hod.)



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 obyvatel místní části Bratislava-Karlova Ves, kdy zjištěná doba lze jednoduše přepočítat na vzdálenost. Z výsledků vyplývá, že 31,2 % respondentů v minulém roce alespoň jedenkrát letělo. Celková doba, kterou nalétal vzorek 311 respondentů, je 767 hodin.

Počet nalétaných hodin ve vzorku dotázaných



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/městské části. Výsledek titulkového indikátoru (24,1 %) je v porovnání s českými městy nebo městskými částmi městy **mnohem nižší hodnota**. Rovněž vyšší podíl cest hromadnou dopravou svědčí o městském prostředí a o **udržitelnějším způsobu** dopravy. Nesmíme však opomínat nereprezentativní vzorek dotázaných.

Při pohledu na **důvod** cesty odráží výsledek šetření vyšší zastoupení mladších osob ve vzorku, než je to v jiných městech a městských částech, 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 práce, do školy a za nákupy**.

Positivním jevem z hlediska udržitelnosti je skutečnost, že podíl cest udržitelným způsobem tvoří 75,5 %, přičemž dominují cesty pěší a hromadnou dopravou. Rovněž pozitivní skutečností je nízká vzdálenost cest a doba cestování. Proti udržitelnému způsobu dopravy v městské části Bratislava-Karlova Ves svědčí velmi nízký podíl cest na kole.

Indikátor	Hodnota
Počet cest za den	3,96
Důvod – Jesle / školka / škola	12,3 %
Důvod – Práce / služební cesty	16,2 %
Důvod – Volný čas (sport, kultura, návštěva a jiné)	14,3 %
Důvod – Lékař	3,6 %
Důvod – Nakupování / zařizování na úřadech	8,8 %
Důvod – Zpáteční cesta	44,8 %
Systematické cesty	28,5%
Nesystematické cesty	71,5%
Způsob – Pěšky	41,0 %
Způsob – Na kole	1,4 %
Způsob – Na motocyklu	0,3 %
Způsob – Autem/taxíkem	24,1 %
Způsob – Autobusem/trolejbusem	13,6 %
Způsob – Vlákem/tramvají	19,6 %
Udržitelně	75,5 %
Neudržitelně	24,5 %
Počet osob v autě – Řidič samostatně	39,8 %
Počet osob v autě – Řidič a spolujezdec	32,1 %
Počet osob v autě – Řidič a minimálně 2 spolujezdci	28,1 %
Průměrná doba cesty (h:m:s)	0:13:53
Průměrná vzdálenost cesty (km)	3,8