

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

*Příloha 5: Průzkum mobility v domácnostech
Březen – červen (kalibrace dat) 2021*

31. 8. 2022

CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616 – „Třebíč na cestě k Smart City II.“

Metodika průzkumu trhu

Zadavatel: Město Třebíč, MěÚ Třebíč, odbor dopravy a komunálních služeb

Realizátor: Respond & Co, s.r.o.

Problém: Dopravně – sociologický průzkum dopravního chování proběhl na reprezentativním vzorku domácností, jehož výběr respektoval vytvořené dopravně přepravní oblasti v členění dle základních sídelních jednotek.

Cíl:

- a) zjistit dělbu přepravní práce na základě mapování řetězce cest (tzv. cestovního deníku) v konkrétním pracovním dnu na základě znalosti druhů dopravy, zdroje a cíle cest a míry využití;
- b) zjistit tendence ke změně dopravního chování obyvatel, zejména k přechodům od automobilu k alternativním druhům dopravy (cyklistice, veřejné dopravě) a samozřejmě také opačným směrem.

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Operačního programu Zaměstnanost.

Název projektu: Třebíč na cestě k Smart City II.

Registrační číslo projektu:

CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Metodika průzkumu trhu

A. Dělení dat:

- data domácností s různými parametry, týkajícími se domácností a vlastnictví motorových vozidel a jízdních kol,
- osobní údaje se sociodemografickými a pro dopravu a mobilitu relevantními charakteristikami dotazovaných osob, včetně vlastnictví platné platební karty městské hromadné dopravy pro zakupování časových jízdenek nebo sloužících jako elektronická peněženka či vlastnictví karty nebo dokladu pro bezplatnou přepravu MHD,
- údaje o cestách, zahrnujících všechny druhy dopravy (individuální automobilová doprava + cyklistická doprava + pěší doprava + druhy hromadné dopravy či jejich kombinace).

B. Další požadavky:

- musí být evidovány všechny cesty všech osob příslušné domácnosti ve stanoveném rozhodném dni průzkumu,
- sledovaný vzorek zahrnuje reprezentativní vzorek dotázaných osob, a to tak, že budou podle počtu obyvatel poměrně pokryty všechny dopravně přepravní zóny z dopravního modelu,
- dodavatel navrhl obsah dotazníku a časový harmonogram, který zadavatel schválil

Metodika průzkumu trhu

Výstupy:

- Databáze výsledků umožňující libovolné vyhledávání a tvorbu datových sestav;
- Tabulka matice přepravních vztahů;
- Graf dělby přepravní práce (modal split);

Metoda výzkumu: Výzkum dělby přepravní práce byl proveden dotazníkovým šetřením v domácnostech formou osobního dotazování „face-to-face“, kombinovanými metodami korespondenční, telefonické a online formy dotazování. Výběr konkrétní metodiky byl využit v závislosti na vládních opatřeních (COVID 19) a ochotě k face-to-face formě dotazování.

Byl proveden výběr vzorku, který bude reprezentativní pro osoby ve věku 15+ s trvalým nebo přechodným bydlištěm na území Třebíče. Z průzkumu jsou byli vyloučeni obyvatelé s bydlištěm mimo toto území. Do vzorku naopak spadají osoby s přechodným bydlištěm (např. studenti škol), přestože jejich trvalé bydliště se nachází mimo řešené území.

Metodika průzkumu trhu

Zpracování dat

Zpracování dat zajistil realizátor za pomoci profesionálního software. Zpracování a čištění primárních dat – kontrola logických vazeb, labelování a tabelace dat. Analýza výsledků podle agenturou navržených a zadaných parametrů.

Při zpracování dat bylo dále nutné dodržet:

- Databáze výsledků umožňující libovolné vyhledávání a tvorbu datových sestav;
- Tabulka matice přepravních vztahů;
- Grafy dělby přepravní práce (modal split) a ostatních charakteristik dopravního chování, sestavené spolu s metodikou výzkumu v prezentaci pro zástupce města a veřejnosti;

Metodika – propočet kilometrů dle času stráveným cestováním

	vnitřní jízdy	vnější jízdy
pěšky	4,5 km/h	4,5 km/h
jízdní kolo	10 km/h	10 km/h
motocykl/skútr	30 km/h	70 km/h
auto-řidič	30 km/h	70 km/h
auto-spolujezdec	30 km/h	70 km/h
MHD	30 km/h	30 km/h
autobus (mimo mhd)	30 km/h	70 km/h
vlak	40 km/h	70 km/h

Pro účely analýzy byly použity přepočty cest na kilometry ze zaznamenaných časů. Pro pěší cesty se proto předpokládá průměrná rychlost 4,5 km/h. Bez ohledu na typ cesty. Typ cesty má naopak vliv na cestování například automobilem – pro cesty uvnitř města je pro přepočet použito rychlosti 30 km/h a pro vnější cesty pak 70 km/h. V praxi mohou být rychlosti spíše nižší a přepočet na kilometry je proto pouze orientační.


Počty respondentů

Průzkumu se celkově zúčastnilo celkem 707 dospělých respondentů (segment veřejnost) a 543 respondentů z řad žáků a studentů. 97 dospělých a 75 studentských dotazníků bylo neúplných či prázdných a proto byly tyto dotazníky z dalšího zpracování úplně vypuštěny.

Celkově tedy bylo do průzkumu zapojeno 1153 respondentů.

	veřejnost	studenti a žáci	celkem
počet responsí	707	618	1250
vyřazení respondenti po kontrole dat	97	75	172
finální počet respondentů	610	543	1153
cestovní deník	526	253	779

Do cestovního deníku (zaznamenání cest v rozhodný den) bylo pak zapojeno celkem 526 dospělých a 253 studentských respondentů – všichni s minimální jednou jízdou.



FORMULÁŘ - DOTAZNÍK

PRŮZKUM MOBILITY OBYVATEL

Jméno a příjmení tazatele	
Hodnocený den (datum)	. . 2021
Věk respondenta	
Pohlaví respondenta	Muž <input type="checkbox"/> Žena <input type="checkbox"/>

Domácnost	počet
Dospělí členové	
Nezletilí členové	
Automobil	
Řídím a mám vlastní	
Řídím a mohu si půjčit	
Neřídím	

Jízdní kolo	
jezdím a mám vlastní	
jezdím a mohu si půjčit	
nejezdím	
Využívám v Třebíči MHD	
často	zřídka
občas	vůbec

ČÁST A - ŘETĚZEC CEST V PRACOVNÍM DNU PRŮZKUMU

Lokace:

TŘEBÍČ

Ekonomické zařazení	x
OSVČ	
Zaměstnanec	
Nezaměst. / ek.neaktivní	
Žák / student	
Důchodce	

Bydliště	
město	
ulice	
psč	
Charakter bydliště	Trvalé <input type="checkbox"/> Přechodné <input type="checkbox"/>

Výchozí adresa první cesty (pokud začíná mimo bydliště)	
město	
ulice	
psč	

První cesta	
Začátek cesty	hodin minut
Čas odjezdu	: :
Účel cesty (právě jeden)	x
Pracoviště	
Služebně / obchodně	
Škola / vzdělání	
Doprovod osob	
Nákup	
Osobní vyřizování	
Návštěva	
Volný čas	
Zpět domů	
Jiný (uveďte níže)	
Konec cesty	hodin minut
Čas příjezdu	: :
Celková doba cesty	minut
Rozdíl příjezd-odjezd	
Prostředek a doba	minut
Pěšky	
Jízdní kolo	
Motocykl / skútr	
Auto - řidič	
Auto - spolujezdec	
MHD (všechny druhy)	
Autobus (mimo MHD)	
Vlak	
Čekání	
Jiný (uveďte níže)	
Cílová adresa	kód
město	
ulice	
psč	

Druhá cesta	
Začátek cesty	hodin minut
Čas odjezdu	: :
Účel cesty (právě jeden)	x
Pracoviště	
Služebně / obchodně	
Škola / vzdělání	
Doprovod osob	
Nákup	
Osobní vyřizování	
Návštěva	
Volný čas	
Zpět domů	
Jiný (uveďte níže)	
Konec cesty	hodin minut
Čas příjezdu	: :
Celková doba cesty	minut
Rozdíl příjezd-odjezd	
Prostředek a doba	minut
Pěšky	
Jízdní kolo	
Motocykl / skútr	
Auto - řidič	
Auto - spolujezdec	
MHD (všechny druhy)	
Autobus (mimo MHD)	
Vlak	
Čekání	
Jiný (uveďte níže)	
Cílová adresa	kód
město	
ulice	
psč	

Třetí cesta	
Začátek cesty	hodin minut
Čas odjezdu	: :
Účel cesty (právě jeden)	x
Pracoviště	
Služebně / obchodně	
Škola / vzdělání	
Doprovod osob	
Nákup	
Osobní vyřizování	
Návštěva	
Volný čas	
Zpět domů	
Jiný (uveďte níže)	
Konec cesty	hodin minut
Čas příjezdu	: :
Celková doba cesty	minut
Rozdíl příjezd-odjezd	
Prostředek a doba	minut
Pěšky	
Jízdní kolo	
Motocykl / skútr	
Auto - řidič	
Auto - spolujezdec	
MHD (všechny druhy)	
Autobus (mimo MHD)	
Vlak	
Čekání	
Jiný (uveďte níže)	
Cílová adresa	kód
město	
ulice	
psč	

Čtvrtá cesta	
Začátek cesty	hodin minut
Čas odjezdu	: :
Účel cesty (právě jeden)	x
Pracoviště	
Služebně / obchodně	
Škola / vzdělání	
Doprovod osob	
Nákup	
Osobní vyřizování	
Návštěva	
Volný čas	
Zpět domů	
Jiný (uveďte níže)	
Konec cesty	hodin minut
Čas příjezdu	: :
Celková doba cesty	minut
Rozdíl příjezd-odjezd	
Prostředek a doba	minut
Pěšky	
Jízdní kolo	
Motocykl / skútr	
Auto - řidič	
Auto - spolujezdec	
MHD (všechny druhy)	
Autobus (mimo MHD)	
Vlak	
Čekání	
Jiný (uveďte níže)	
Cílová adresa	kód
město	
ulice	
psč	

Pátá cesta	
Začátek cesty	hodin minut
Čas odjezdu	: :
Účel cesty (právě jeden)	x
Pracoviště	
Služebně / obchodně	
Škola / vzdělání	
Doprovod osob	
Nákup	
Osobní vyřizování	
Návštěva	
Volný čas	
Zpět domů	
Jiný (uveďte níže)	
Konec cesty	hodin minut
Čas příjezdu	: :
Celková doba cesty	minut
Rozdíl příjezd-odjezd	
Prostředek a doba	minut
Pěšky	
Jízdní kolo	
Motocykl / skútr	
Auto - řidič	
Auto - spolujezdec	
MHD (všechny druhy)	
Autobus (mimo MHD)	
Vlak	
Čekání	
Jiný (uveďte níže)	
Cílová adresa	kód
město	
ulice	
psč	

Šestá cesta	
Začátek cesty	hodin minut
Čas odjezdu	: :
Účel cesty (právě jeden)	x
Pracoviště	
Služebně / obchodně	
Škola / vzdělání	
Doprovod osob	
Nákup	
Osobní vyřizování	
Návštěva	
Volný čas	
Zpět domů	
Jiný (uveďte níže)	
Konec cesty	hodin minut
Čas příjezdu	: :
Celková doba cesty	minut
Rozdíl příjezd-odjezd	
Prostředek a doba	minut
Pěšky	
Jízdní kolo	
Motocykl / skútr	
Auto - řidič	
Auto - spolujezdec	
MHD (všechny druhy)	
Autobus (mimo MHD)	
Vlak	
Čekání	
Jiný (uveďte níže)	
Cílová adresa	kód
město	
ulice	
psč	

Cyklistika (jízdní kolo, elektrokolo)

1. Jak často obvykle využíváte jízdní kolo jako dopravní prostředek v sezóně (jaro až podzim)?
 Denně Několikrát týdně Několikrát měsíčně Několikrát ročně Nikdy

2. Jezdíte v sezóně (jaro až podzim) na kole častěji než v zimě? Častěji Stejně Méně

3. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) na kole častěji než v předchozích letech? Častěji Stejně Méně

4. Jaké jsou Vaše důvody pro využívání jízdního kola jako dopravního prostředku?
 Vysoká cena pohonných hmot nebo jízdného Dobrá síť cyklostezek / cyklotras
 Špatné podmínky pro parkování auta Možnost uložení kola na veřejném místě
 Ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí Možnost uložení kola v domácnosti
 Zlepšení vlastního zdraví Jiné (uveďte níže)
 Nákup nového kola / elektrokola

5. Proč nevyužíváte kolo jako dopravní prostředek častěji?
 Nebezpečí v dopravním provozu Krádeže kol z veřejných míst
 Časová nevýhodnost Nedostupnost kola v domácnosti
 Málo pohodlí na cestě Chybějící stojany v rámci infrastruktury
 Špatné / nespolehlivé počasí Jiné (uveďte níže)
 Nevýhovující síť cyklostezek / cyklotras

6. Je na vašem pracovišti k dispozici následující vybavení?
 Zabezpečený kolostav Nemám pracoviště
 Sprocha a převlékárna Nevím

7. Město Třebíč zvažuje na území města zavést systém sdílení kol - půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit a to za menší poplatek.
 Podporujete zavedení této služby? - klasická kola určitě ano spíše ano spíše ne určitě ne nevím
 Podporujete zavedení této služby? - elektrokola
 Využili byste Vy osobně pronájem za příznivých podmínek? - klasická kola
 Využili byste Vy osobně pronájem za příznivých podmínek? - elektrokola

8. Vlastníte, nebo plánujete si pořídit elektrokolo? vlastním elektrokolo
 o pořízení elektrokola vyhodově uvažuji (do 5 let)
 nevlastním, ani o tom vyhodově neuvažuji

9. Město Třebíč zvažuje na území města instalaci nabíječek elektrokol.
 Využili byste případné nabíječky elektrokol? určitě ano spíše ano spíše ne určitě ne nevím

Veřejná doprava (MHD, autobus, vlak)

10. Jak často jezdíte veřejnou dopravou v současnosti: Denně Několikrát týdně Několikrát měsíčně Několikrát ročně Nikdy
 před 5 lety: Denně Několikrát týdně Několikrát měsíčně Několikrát ročně Nikdy

11. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) veřejnou dopravou častěji než v předchozích letech? Častěji Stejně Méně

12. Co Vás motivuje k používání veřejné dopravy?
 Zvýšená cena pohonných hmot Zvýšené pohodlí ve vozidlech
 Zhoršené podmínky pro parkování auta Dostupnější informace o spojení / službách
 Ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí Obecně větší potřeba cestovat
 Zlepšené spojení (interval / dostupnost) Jiné (uveďte níže)
 Zvýšená rychlost cestování

13. Co Vás naopak odrazuje od používání veřejné dopravy?
 Vysoká cena jízdného Převážná nákladu
 Špatné spojení (čekání / přestupy) Nepřehlednost jízdného / služeb
 Časová nevýhodnost Obecně nižší potřeba cestovat
 Nepříjemné prostředí / prostor ve vozidlech Jiné (uveďte níže)
 Chování spolucestujících (soukromí / bezpečí)

14. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči? určitě ano spíše ano spíše ne určitě ne nevím

15. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči obecně při cestování ... ?
 do práce nebo za vzděláním určitě ano spíše ano spíše ne určitě ne nevím
 za nákupy nebo osobním vyřizováním
 při volnočasovém cestování

Automobil (řidič, spolujezdec) + parkování

16. Jak často obvykle jezdíte automobilem? (řidič nebo spolujezdec)
 Denně Několikrát týdně Několikrát měsíčně Několikrát ročně Nikdy - ukončete dotazování

17. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) automobilem častěji než v předchozích letech? Častěji Stejně Méně

18. Jezdíte nyní (v době mimo pandemii) automobilem častěji než před pěti lety? Častěji Stejně Méně

19. Co Vás motivuje k používání automobilu?
 Sdílení auta s řidičem, který cestuje podobně Nevýhovující nabídka veřejné dopravy
 Lepší možnosti pro parkování Nevýhovující nabídka cyklistiky nebo chůze
 Požadavek na rychlejší cestování Obecně větší potřeba cestovat
 Požadavek na větší flexibilitu během dne Jiné (uveďte níže)

20. Co Vás naopak odrazuje od používání automobilu?
 Zvýšená cena pohonných hmot Celkově lepší možnosti cyklistiky nebo chůze
 Zhoršené podmínky pro parkování auta Obecně nižší potřeba cestovat
 Ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí Jiné (uveďte níže)
 Celkově lepší možnosti veřejné dopravy

21. Jste spokojen s cestováním automobilem v Třebíči obecně při cestování ... ?
 do práce nebo za vzděláním určitě ano spíše ano spíše ne určitě ne nevím
 za nákupy nebo osobním vyřizováním při volnočasovém cestování

22. Jste spokojen s možností zaparkovat v Třebíči u vybraných cílů? Při cestování ... ?
 do práce nebo za vzděláním určitě ano spíše ano spíše ne určitě ne nevím
 za nákupy nebo osobním vyřizováním při volnočasovém cestování

23. Jaká je vzdálenost v minutách, kterou nejčastěji absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu? min

24. Jaká vzdálenost v minutách, kterou absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu je pro Vás ideální (nejvyšší proslm, neuvádějte 0 minut) a jaká vzdálenost v minutách je již nepřijatelná?
 ideální min nepřijatelná min

25. Platíte v současné době nějaké parkovné za parkování u svého bydliště? Kč / měsíc

26. Jakou částku byste byli ochotni zaplatit za případnou rezidenční kartu pro právo parkovat v tzv. modré zóně pro rezidenty a abonenty a jaká částka by byla pro Vás nepřijatelná?
 Přijatelná Kč / měsíc nepřijatelná Kč / měsíc

Konec dotazníku. Děkujeme za Vaše odpovědi.



SEGMENT - VEŘEJNOST

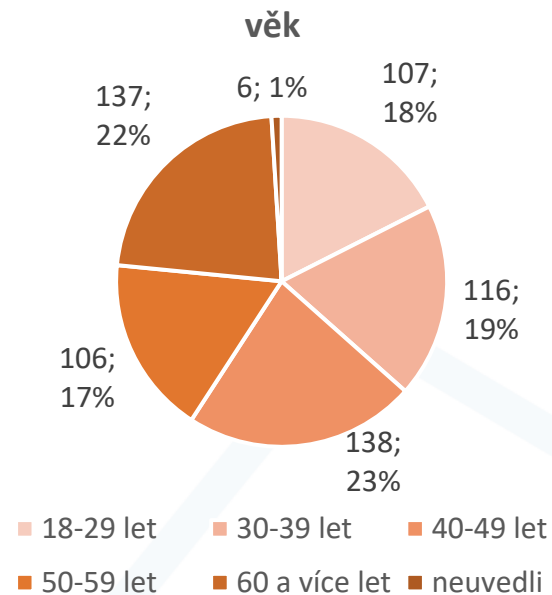
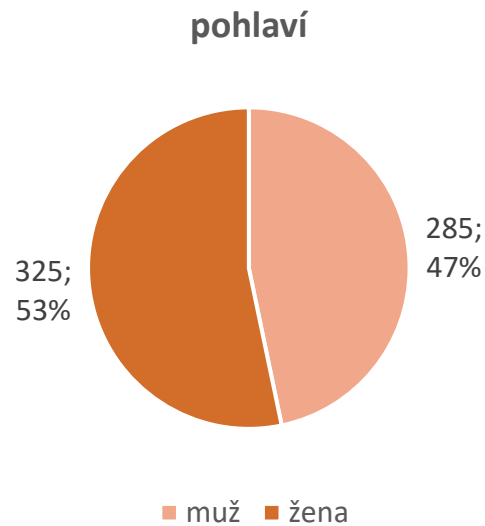
Výběrový soubor

Struktura výběrového souboru

V následující podkapitole je popsán výběrový soubor, tzn. struktura respondentů, kteří se zúčastnili průzkumu. Celkově se průzkumu zúčastnilo (do finálního zpracování bylo zařazeno) celkem 610 respondentů.

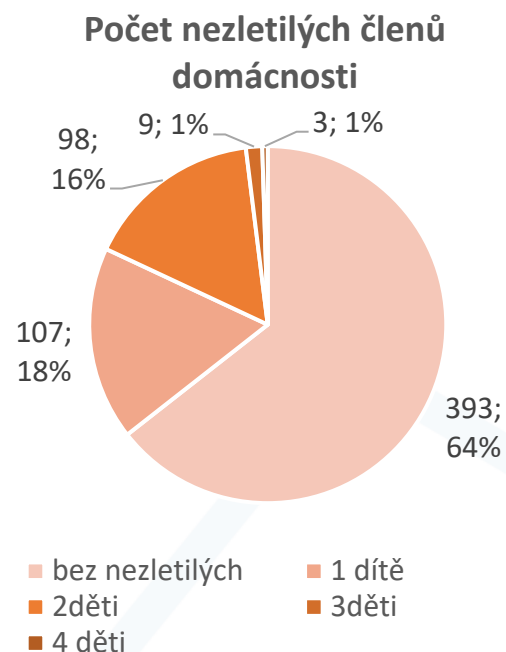
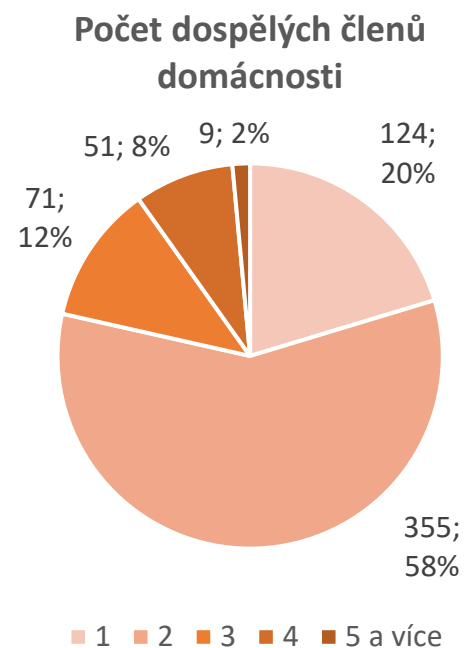
POHLAVÍ	muž	285	46,7 %
	žena	325	53,3 %
VĚK	18-29 let	107	17,5 %
	30-39 let	116	19,0 %
	40-49 let	138	22,6 %
	50-59 let	106	17,4 %
	60 a více let	137	22,5 %
	(prázdné)	6	1,0 %
SOCIÁLNÍ POSTAVENÍ	zaměstnanec	398	65,2 %
	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	52	8,5 %
	OSVČ / podnikatel	33	5,4 %
	důchodce	100	16,4 %
	žák / student	27	4,4 %
BYDLIŠTĚ	Třebíč	550	90,2 %
	Jiné (prosím upřesněte)	60	9,8 %
TOTAL		610	100,0 %

Struktura respondentů dle pohlaví a Struktura respondentů dle věku



Z grafů je zřejmé, že se průzkumu zúčastnilo 285 mužů a 325 žen. Z pohledu věkového složení se nejvíce respondentů rekrutovalo ze středních věkových kategorií – 138 respondentů bylo ve věku 40-49 let. 137 respondentů pak bylo ve věku 60 a více let. V této části průzkumu nebyli zařazeni respondenti ve věku do 18 let, kteří tvoří samostatnou kapitolu. 6 respondentů neuvedlo svůj věk.

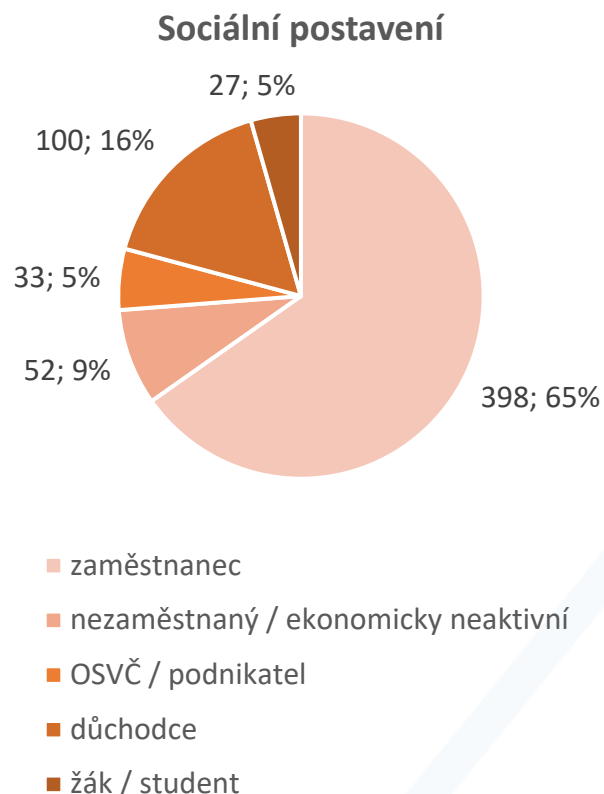
Struktura respondentů podle počtu nezletilých a dospělých členů domácností



Většina respondentů žije v domácnosti bez nezletilých spolubydlících. Konkrétně se jedná o 393 respondentů (64%). Domácnosti s nezletilými mají nejčastěji 1 dítě – 107 domácností (18%).

Zajímavý je rovněž pohled na počet dospělých jedinců v domácnostech respondentů. Dle očekávání je nejčastěji v průzkumu zastoupena domácnost se dvěma dospělými osobami – těchto je 355 (58%). Celkem zajímavý je však počet domácností s 3 (71 domácností, 12%), či dokonce 4 dospělými osobami (51, 8%). Jednočlenných domácností bylo ve výběrovém vzorku celkem 124 (20%).

Struktura respondentů podle ekonomického zařazení

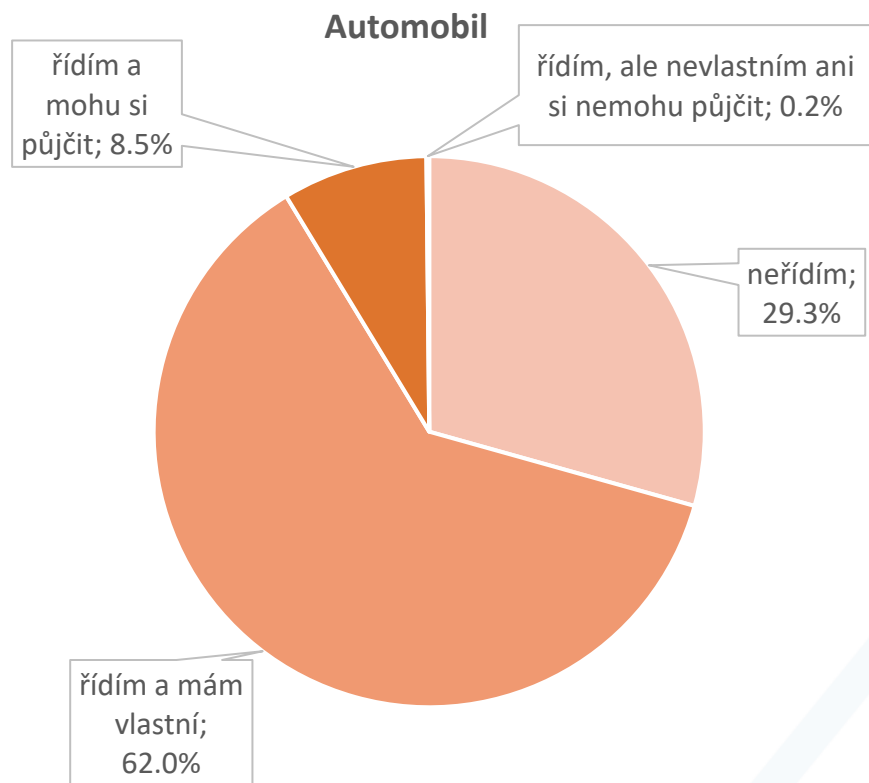


Nejpočetněji zastoupenou skupinou respondentů v průzkumu byli dle očekávání zaměstnanci, kterých bylo 398, což představuje 65 % ze všech respondentů.

100 respondentů (16%) se rekrutovalo z řad důchodců, 52 respondentů (9%) tvořili nezaměstnaní či ekonomicky neaktivní, 33 respondentů pak z řad podnikatelů či OSVČ (5%).

Mladí respondenti ve věku do 18 let – studenti středních škol - se příliš na průzkumu neúčastnili, v souboru je jich 27, čili 5%. Především u žáků a studentů je třeba tuto skutečnost zohlednit. Tato cílová skupina respondentů byla předmětem separátního doplňkového průzkumu se zaměřením na základní a střední školy, zařazeným ve druhé části reportu.

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k automobilu



62% respondentů řídí a zároveň vlastní automobil. Dalších 9% respondentů automobil řídí, ale nevlastní – ale může si automobil půjčit. 0,2% respondentů sice řidičské oprávnění má, ale nemá si kde automobil vypůjčit. Skoro 30% respondentů neřídí.

Výrazný rozdíl je v tomto ohledu mezi muži a ženami – mužů bez řidičského oprávnění je ve výběrovém souboru 19,3%, zato žen dvojnásobek – 38,2%.

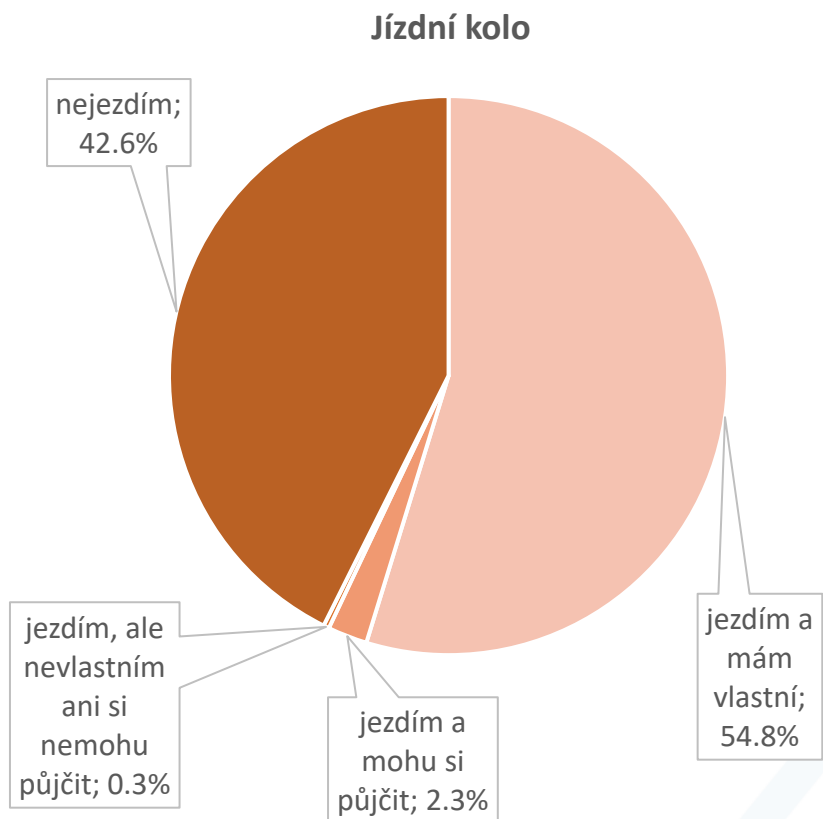
Nejvyšší počet neřidičů je logicky u nejmladších osob a pak u nejstarších. Tři čtvrtiny mužů má vlastní automobil, stejně tak cca tři čtvrtiny lidí ve věku 40-49 let.

Samozřejmě nejvíce řidičů je mezi podnikateli a OSVČ (přes 90%) a u zaměstnanců (71,1%). Nejméně je jich pochopitelně mezi studenty a žáky.

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k automobilu

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	můž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
neřídím	19,3%	38,2%	42,1%	17,2%	21,0%	23,6%	42,3%	19,6%	0,0%	66,7%	51,9%	56,0%	29,3%
řídím a mám vlastní	74,7%	50,8%	39,3%	69,8%	74,6%	71,7%	53,3%	71,1%	90,9%	18,5%	40,4%	39,0%	62,0%
řídím a mohu si půjčit	6,0%	10,8%	18,7%	12,9%	4,3%	4,7%	3,6%	9,3%	9,1%	14,8%	7,7%	4,0%	8,5%
řídím, ale nevlastním ani si nemohu půjčit	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,2%

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k jízdniému kolu



54,8% respondentů na kole jezdí a má vlastní kolo. Naopak 42,6% respondentů na kole nejezdí. 2,6% respondentů na kole jezdí, ale nevlastní ho (ale většinou mají možnost si jízdni kolo vypůjčit).

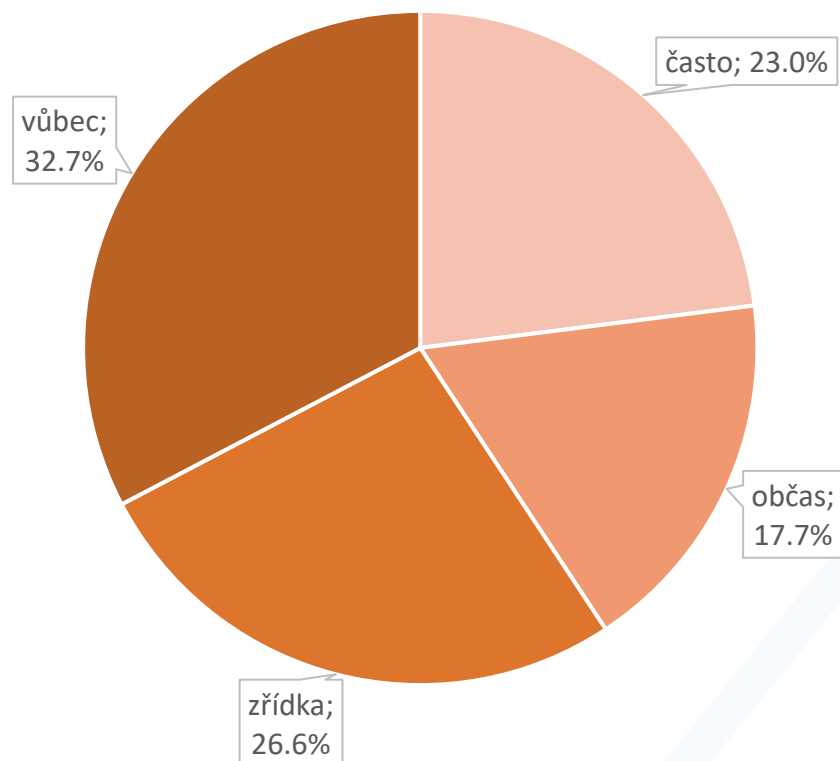
Více uživatelů a vlastníků jízdniých kol je mezi muži (58%) než u žen (51%). Z pohledu jednotlivých věkových kategorií je zřejmé, že se více uživatelů jízdniých kol rekrutuje z mladších a středních věkových kategorií. Z pohledu sociálního postavení je jich pochopitelně nejvíce mezi studenty a žáky.

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k jízdnímu kolu

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	můž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
jezdím a mám vlastní	58,2%	51,7%	59,8%	63,8%	60,9%	52,8%	38,0%	59,0%	63,6%	77,8%	48,1%	32,0%	54,8%
jezdím a mohu si půjčit	1,8%	2,8%	2,8%	1,7%	1,4%	3,8%	2,2%	3,0%	0,0%	0,0%	1,9%	1,0%	2,3%
jezdím, ale nevlastním ani si nemohu půjčit	0,7%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,7%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,3%
nejezdím	39,3%	45,5%	37,4%	33,6%	37,7%	43,4%	59,1%	37,7%	36,4%	22,2%	50,0%	66,0%	42,6%

Struktura respondentů podle využívání MHD

Využíváte MHD v Třebíči?



Pouze 40% respondentů připouští alespoň občasné využívání MHD v Třebíči. Naopak skoro 60% respondentů používá MHD velmi zřídka (skoro třetina obyvatel dokonce vůbec).

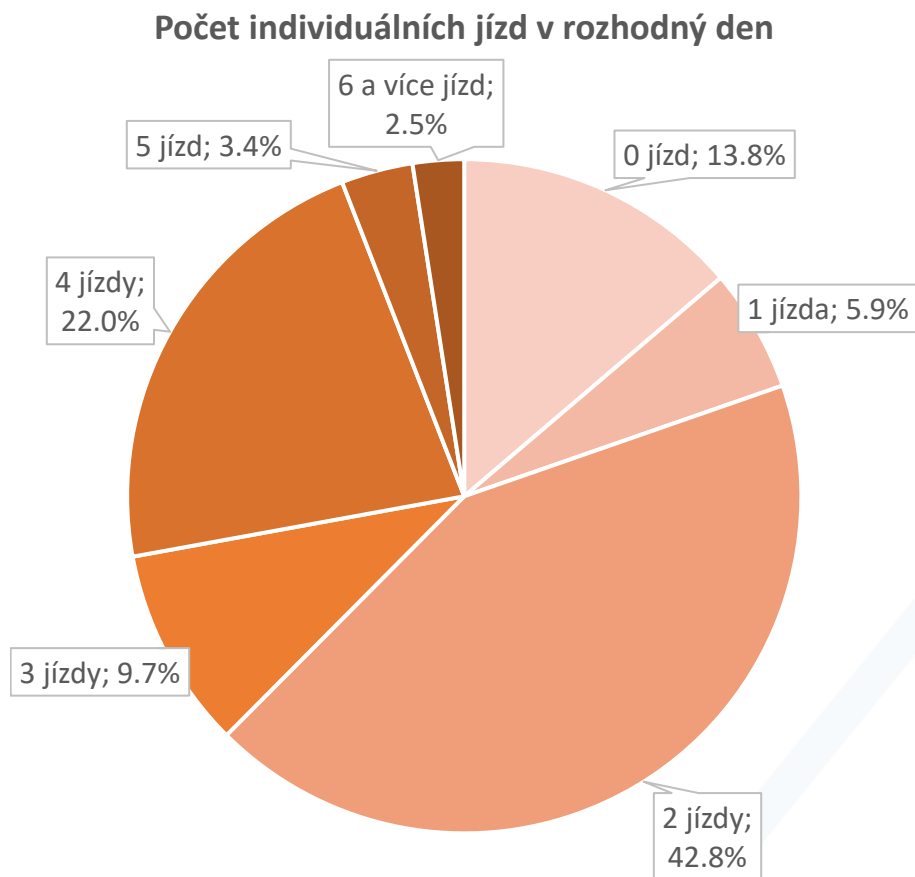
Výrazné rozdíly v užívání jsou pochopitelně v závislosti na věku či sociálním postavení respondentů. K častějším uživatelům patří pochopitelně nejmladší a zároveň nejstarší respondenti. Nejméně pak MHD využívají střední věkové kategorie.

Rozdíly jsou rovněž dle pohlaví – ženy MHD využívají častěji, než muži.

Struktura respondentů podle využívání MHD

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	můž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
často	14,8%	30,2%	30,8%	19,8%	18,2%	15,1%	31,4%	20,2%	9,1%	29,6%	25,0%	36,0%	23,0%
občas	17,3%	18,2%	24,3%	12,9%	13,1%	17,9%	21,2%	13,4%	12,1%	44,4%	26,9%	25,0%	17,7%
vůbec	39,4%	26,8%	22,4%	38,8%	47,4%	29,2%	21,9%	37,8%	39,4%	18,5%	32,7%	14,0%	32,7%
zřídka	28,5%	24,9%	22,4%	28,4%	21,2%	37,7%	25,5%	28,7%	39,4%	7,4%	15,4%	25,0%	26,6%

Struktura respondentů podle počtu absolvovaných individuálních jízd v rozhodný den



13,8% respondentů uvedlo, že nepodniklo v běžný pracovní den ani jednu individuální jízdu (cestu).

Nejvíce respondentů uvádí typický den – ráno cesta do práce a odpoledne zpět. Dvě individuální cesty takto vykazuje 42,8% respondentů.

Více než 4 individuální cesty za den uvádí necelých 6% respondentů.

Rozdíly u jednotlivých demografických skupin nejsou výrazné. Například odpovědi žen a mužů jsou podobné. Rozdíly lze zaznamenat spíše u odpovědí věkových kategorií, zvláště pak u sociálního postavení. Tyto rozdíly samozřejmě vycházejí z logických denních programů daných cílových skupin.

Struktura respondentů podle počtu absolvovaných individuálních jízd v rozhodný den

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
0 jízd	14,4%	13,2%	5,6%	14,7%	13,0%	20,8%	15,3%	14,8%	15,2%	3,7%	1,9%	18,0%	13,8%
1 jízda	5,6%	6,2%	4,7%	6,9%	6,5%	6,6%	5,1%	7,5%	3,0%	0,0%	0,0%	5,0%	5,9%
2 jízdy	43,5%	42,2%	49,5%	34,5%	42,8%	36,8%	48,9%	44,0%	33,3%	48,1%	34,6%	44,0%	42,8%
3 jízdy	8,4%	10,8%	11,2%	9,5%	7,2%	12,3%	8,8%	8,8%	12,1%	7,4%	13,5%	11,0%	9,7%
4 jízdy	22,8%	21,2%	24,3%	24,1%	24,6%	19,8%	17,5%	21,1%	21,2%	33,3%	30,8%	18,0%	22,0%
5 jízd	3,2%	3,7%	3,7%	5,2%	4,3%	2,8%	1,5%	2,3%	9,1%	7,4%	11,5%	1,0%	3,4%
6 a více jízd	2,1%	2,8%	0,9%	5,2%	1,4%	0,9%	2,9%	1,5%	6,1%	0,0%	7,7%	3,0%	2,5%

Cestovní deník

Rozhodný den

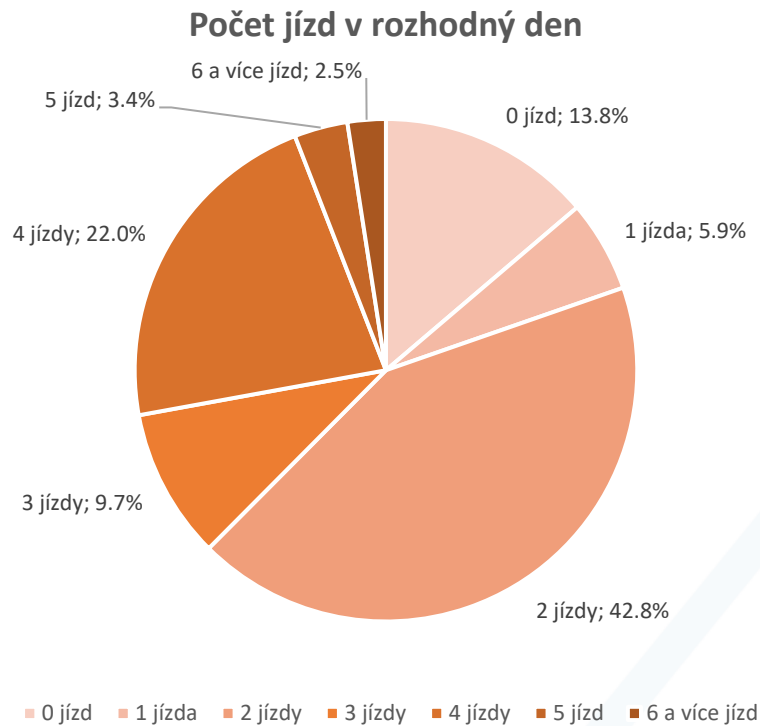
Respondenti si měli (v souladu s upravenou metodikou průzkumu kvůli probíhající pandemii) vybrat sami tzv. rozhodný den jejich cesty, který měl být charakteristickým dnem, na který se **nijakým způsobem neprojevovala opatření vlády v souvislosti s probíhající pandemií COVID-19.**

Tento požadavek je zásadní pro co nejvyšší výtěžnost závěrů z pořízených dat. I přesto je třeba tuto metodickou podmínku mít neustále v podvědomí při analýze výsledků, protože se nejedná o rozhodný den u běžných dopravních průzkumů, kde se pracuje s „včerejším“ datem. Proto může dojít k mírnému zkreslení.

Respondenti zaznamenali své cesty ve velmi širokém spektru dat. Jednalo se vždy o běžný pracovní den a to s ohledem na kalibraci dat nejčastěji v měsíci květnu 2021 (s co nejmenším zásahem pandemie COVID-19).

Počet cest během rozhodného dne

O vyplnění deníku jízd bylo požádáno všech 610 respondentů. Respondenti sami uvedli rozhodný den, čili den, ke kterému se deník jízdy vztahuje. Má se jednat o pracovní den, který není zatížen pandemií Covid-19. Jízdu však v rozhodný den deklarovalo 526 respondentů, kteří tak představují počet respondentů s nenulovým záznamem.



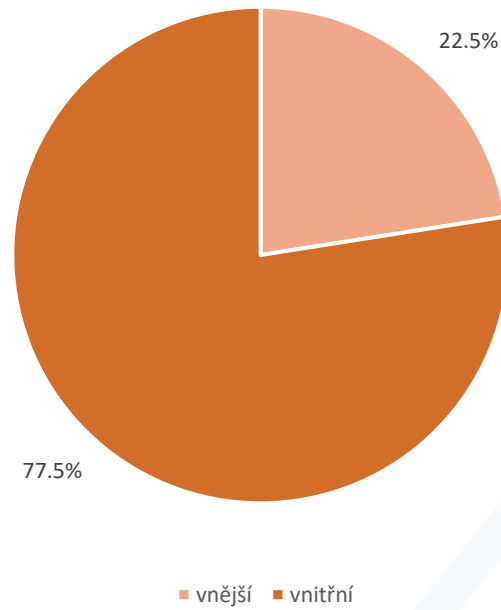
Naopak 42,8% respondentů uvedlo, že během rozhodného dne podnikli celkem standardní 2 jízdy. Typickým vzorcem chování je ranní cesta do práce, následuje odpolední cesta z práce domů.

K tradičnímu vzorci se přidává cesta na nákup a zpět. Konkrétní důvody a formy cest následují na dalších slidech prezentace.

Vnější versus vnitřní cesty

Pro statistické účely můžeme všechny cesty během dne rozlišit na tzv. vnitřní cesty a na vnější cesty. Za vnitřní cesty jsou považovány ty cesty, které jsou provedeny uvnitř města Třebíče. Za vnější cesty jsou pak pochopitelně vnímány ty cesty, které sice začínaly v Třebíči, ale končily v jiném místě, případně začínaly v jiném místě a končily v Třebíči. Zároveň je třeba poznamenat, že **mezi respondenty vůbec nefigurují ti, kteří by Třebíčí pouze projížděli (tzv. tranzit) – tito respondenti do žádných výpočtů nevstupují.**

Vnější versus vnitřní cesty



Z pohledu rozlišení na vnější a vnitřní jízdy **můžeme hovořit o dominanci vnitřních cest, kterých bylo provedeno 77,5%** ze všech zaznamenaných cest. 22,5% cest tak bylo logicky hodnocených jako jízdy vnější.

Cestovní deník účel cesty

Účel cesty dle zvolené dopravní formy

	autobus (mimo mhd)	auto-řidič	auto-spolujezdec	jízdní kolo	kombinace	MHD	motocykl/skútr	pěšky	vlak	Celkový součet
Doprovod osob	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%	1,7%	2,1%	0,0%	3,5%	0,0%	2,6%
Jiný (uveďte níže)	0,0%	1,9%	2,7%	1,6%	6,4%	0,0%	12,5%	4,0%	0,0%	3,4%
Nákup	9,1%	14,0%	9,6%	7,8%	6,0%	14,6%	0,0%	12,9%	0,0%	11,7%
Návštěva	0,0%	2,7%	9,6%	1,6%	1,3%	4,2%	0,0%	2,9%	0,0%	2,8%
Osobní vyřizování	0,0%	1,7%	1,4%	1,6%	4,3%	14,6%	0,0%	1,5%	0,0%	2,4%
Pracoviště	27,3%	28,4%	19,2%	20,3%	31,1%	22,9%	37,5%	17,9%	0,0%	24,1%
Služebně / obchodně	0,0%	6,1%	2,7%	0,0%	1,7%	0,0%	25,0%	0,2%	100,0%	3,0%
Škola / vzdělání	36,4%	0,8%	2,7%	3,1%	1,3%	0,0%	0,0%	3,1%	0,0%	2,1%
Volný čas	0,0%	2,5%	4,1%	18,8%	3,8%	4,2%	0,0%	11,4%	0,0%	6,6%
Zpět domů	27,3%	39,0%	47,9%	45,3%	42,6%	37,5%	25,0%	42,6%	0,0%	41,2%

Účel cesty dle zvolené dopravní formy ukazuje, jak jsou jednotlivé formy dopravy využívány k jednotlivým cílům cest. Z tabulky je evidentní, že nelze jednoznačně prohlásit, že by se využívaly konkrétní formy dopravního prostředku pouze k jednotlivému účelu. Přesto lze například vysledovat, že například MHD se primárně používá k cestám na pracoviště (22,9% jízd MHD) a k cestám zpět domů (37,5% všech jízd MHD). Podobný průběh je však u většiny prostředků.

Z tabulky ovšem jasně vyplývá, že **zvolení dopravního prostředku není příliš závislé na tom, jaký je cíl či účel cesty**. Pokud 24,1% cest tvoří cesta na pracoviště, pak jednotlivé formy cest oscilují právě kolem této hodnoty (výjimka u například vlaku je zatížena statistickou chybou – lidí využívající tento typ dopravního prostředku je velmi málo). Stejně tak tomu je u cest domů.

Účel cesty pro vnější/vnitřní jízdy

Popisky řádků	vnější	vnitřní	Celkový součet
Doprovod osob	0,6%	3,1%	2,6%
Jiný (uvedte níže)	0,6%	4,2%	3,4%
Nákup	4,8%	13,8%	11,7%
Návštěva	3,3%	2,7%	2,8%
Osobní vyřizování	1,8%	2,6%	2,4%
Pracoviště	38,3%	20,0%	24,1%
Služebně / obchodně	5,4%	2,3%	3,0%
Škola / vzdělání	2,7%	1,9%	2,1%
Volný čas	3,0%	7,7%	6,6%
Zpět domů	39,5%	41,7%	41,2%

Při cestování do Třebíče či z Třebíče (vnější cesty) je častěji cílem cesta do práce a zpět. Tyto dvě cesty představují necelých 80% všech vnějších cest. Ostatní účely cest jsou v tomto případě logicky zastoupeny méně často – lidé vně Třebíče mohou například nakupovat v místě svého bydliště, stejně jako mohou trávit svůj volný čas v místě svého bydliště.

Při vnitřních cestách se kromě těchto dvou obecně nejčastějších cílů výrazněji prosazuje jako cíl nákup. Ten tvoří 13,8% ze všech vnitřních cest. Zdá se tedy, že výrazným rozdílem jsou právě nákupy. Za tímto účelem cestují lidé při vnitřních cestách daleko častěji, než lidé při vnějších cestách (častěji ti, kteří bydlí mimo Třebíč, tzn. příjezdové cesty z vnější).

Účel cesty dle věku respondenta

	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	Celkový součet
Doprovod osob	1,4%	6,3%	2,1%	0,9%	1,9%	2,6%
Jiný (uved'te níže)	3,2%	1,3%	2,9%	1,7%	7,1%	3,3%
Nákup	8,9%	9,6%	11,8%	12,1%	16,1%	11,7%
Návštěva	3,5%	1,3%	2,1%	3,5%	4,2%	2,9%
Osobní vyřizování	1,8%	1,3%	2,7%	0,9%	5,2%	2,5%
Pracoviště	20,6%	27,5%	31,6%	31,2%	10,3%	24,0%
Služebně / obchodně	2,8%	5,0%	3,8%	1,3%	1,9%	3,1%
Škola / vzdělání	7,8%	2,3%	0,3%	0,4%	0,0%	2,1%
Volný čas	8,2%	5,6%	4,1%	6,1%	9,0%	6,6%
Zpět domů	41,8%	39,7%	38,6%	42,0%	44,2%	41,2%

V tabulce účelu cest dle věku respondentů lze nalézt relativně vyrovnané odpovědi jednotlivých skupin respondentů. Logicky u cest na pracoviště lze samozřejmě velké rozdíly, kdy lidé ve věku nad 60 let již v takové míře na pracoviště nemíří, stejně tak u nejmladších je nižší procent cest na pracoviště.

Naopak pak u mladých lidí přibývá cest do škol (i když jsou studenti středních škol předmětem druhé části průzkumu). Starší spoluobčané ve věku nad 60 let pak nejvíce cest věnují nákupu (16,1 % jejich cest za účelem nákupu).

Účel cesty dle pohlaví

Popisky řádků	muž	žena	Celkový součet
Doprovod osob	1,0%	3,9%	2,6%
Jiný (uved'te níže)	2,6%	4,0%	3,4%
Nákup	12,2%	11,3%	11,7%
Návštěva	1,6%	3,9%	2,8%
Osobní vyřizování	2,2%	2,6%	2,4%
Pracoviště	25,6%	22,9%	24,1%
Služebně / obchodně	5,7%	0,8%	3,0%
Škola / vzdělání	1,9%	2,3%	2,1%
Volný čas	6,8%	6,4%	6,6%
Zpět domů	40,3%	42,0%	41,2%

Z tabulky lze vyčíst, že muži vykazují mírně větší počet účelů svých cest (větší variabilita). U žen i u mužů dominují cesty na pracoviště a zpět domů (okolo 65%).

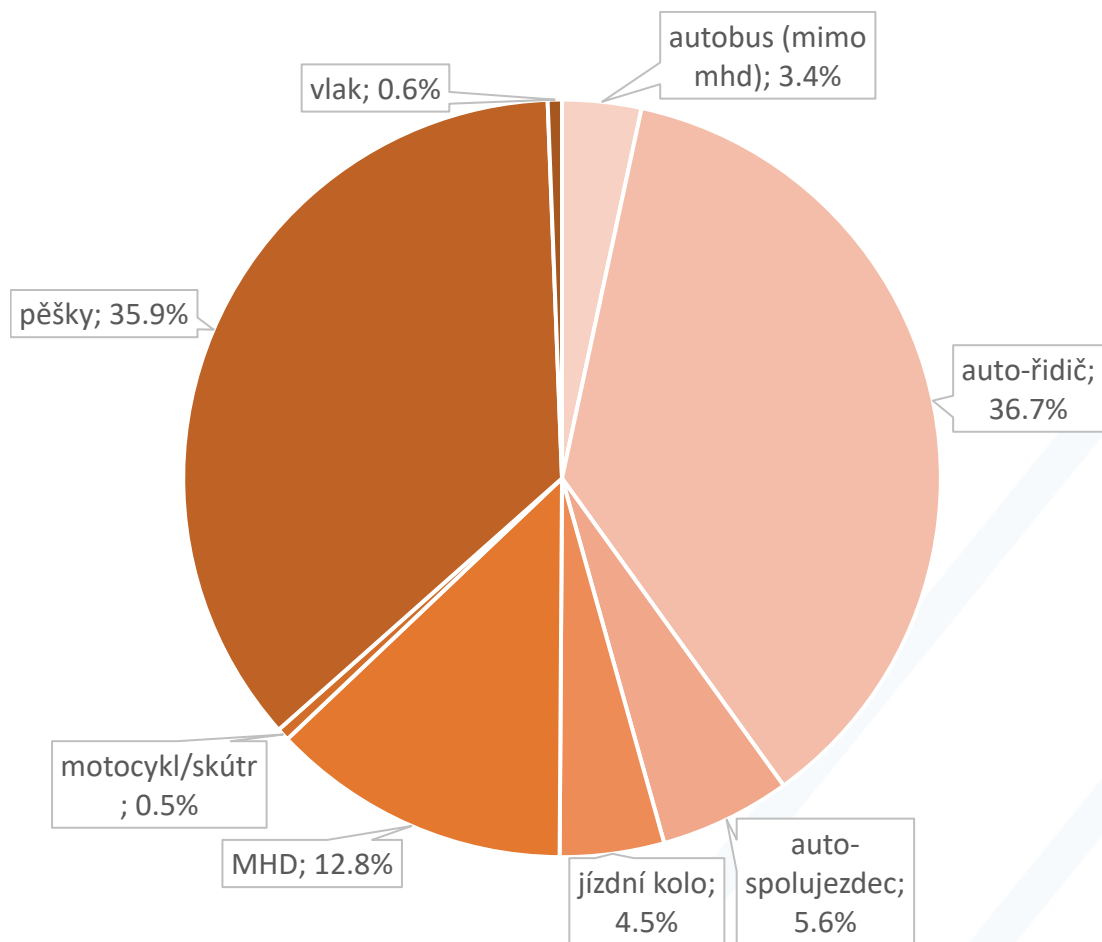
Menší rozdíly pak lze zaznamenat v dílčích cílech – muži častěji kromě služebních cest cestují na pracoviště. Ženy naopak častěji cestují za účelem doprovodu osob (zejména dětí), dále například i na návštěvy.



Cestovní deník použitý typ dopravního prostředku

Použitý typ dopravních prostředků

Nedílnou součástí cestovního deníku bylo zaznamenání i použitého dopravního prostředku. Respondentům byla opět nabídnuta série možností: cesta pěšky, použité jízdní kolo, motocykl / skútr, auto – jako řidič, auto – jako spolujezdec, MHD (všechny druhy), autobus (mimo MHD), vlak, či jiný prostředek.



Specifickou formou je kombinace více typů dopravních prostředků. Kombinovaných je celkem 15,8% variant jízd. Pro účely dalšího zpracování byly tyto cesty přiřazeny jednomu z prostředků (vždy tomu, který v kombinaci dominuje).

Průměrná osoba pak kromě toho, že provede denně v průměru 2,82 cest, k tomu využije cca 3,46 různých forem dopravy. Všechno jsou to pochopitelně pouze pomocné statistiky, které slouží pouze analytickému pohledu na typické chování zákazníků v této oblasti.

Z 1821 zaznamenaných dílčích cest v rámci 1483 cílených cest bylo nejčastěji využito k cestování osobního auta. Celkově takto proběhlo přes 42% všech dílčích cest. Ve 36,7% případů se přitom jednalo přímo o řízení osobního vozidla, v dalších 5,6% případů se pak jednalo o formu spolujízdy (tzn. jízda jako spolujezdec a nikoliv řidič).

Využití osobního vozidla jako primárního prostředku je sice věc běžná, ale v tomto množství i mírně nadprůměrná. Pochopitelně je třeba vzít v úvahu dostupnost MHD, rozvinutost, propustnost silnic ve městě, možnosti parkování v místě pracoviště apod.

Velmi nadprůměrné číslo je, že až 35,9% všech cest je dle respondentů prováděno pěšky. Samozřejmě se jedná často o spíše krátké vzdálenosti, ale jak ukáže i další analýza, nejedná se výlučně o ty nejkratší úseky. Je však k diskusi, do jaké míry jsou výsledky ovlivněny sběrem dat v post-pandemickém období (ačkoliv metodika hovoří o co nejmenším zkreslení a výběru rozhodného dne bez vlivu pandemie). **Celkově tak přeprava osobním automobilem v kombinaci pěšími cestami představují více než 76% všech dílčích cest respondentů.**

Nejbližší formou k pěší je jízda na kole. Tato představuje naopak pouze 4,5 % všech dílčích cest, což je v kontextu s očekáváním spíše nižší číslo. Jízdní kolo je přitom využíváno k různým cílům. Nejčastěji dle obecných zásad cestu na jízdním kole vnímá respondent jako volnočasovou aktivitu po zaměstnání (a nikoliv primárně dopravní prostředek).

Z výše uvedených výsledků je zřejmé (a trochu zaráží) i relativně nižší využití hromadných prostředků. MHD bylo použito k 12,8% dílčích cest. Samozřejmě je neustále nutné mít na paměti, že se jedná o Třebíč, kde vzdálenosti nepředstavují vždy nutnost použít MHD (cesty pěšky, případně na kole). Navíc pouze část cest (cca 25%) lze považovat za vnější cesty (mimo hranice katastru města). I u těchto však jednoznačně dominují cesty osobními automobily.

Použité dopravní prostředky podle účelu cest

Dopravní prostředek	Doprovod osob	Jiný (uvedte níže)	Nákup	Návštěva	Osobní vyřizování	Pracoviště	Služebně / obchodně	Škola / vzdělání	Volný čas	Zpět domů	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	2,8%	5,3%	2,2%	12,9%	0,0%	3,6%	3,4%
auto-řidič	39,5%	20,0%	43,7%	33,3%	25,0%	45,0%	71,1%	12,9%	14,3%	34,2%	36,7%
auto-spolujezdec	0,0%	4,0%	4,0%	16,7%	2,8%	5,3%	6,7%	6,5%	3,1%	6,4%	5,6%
jízdní kolo	0,0%	2,0%	2,9%	2,4%	2,8%	3,9%	0,0%	6,5%	12,2%	4,9%	4,5%
MHD	10,5%	30,0%	8,6%	11,9%	41,7%	11,5%	4,4%	6,5%	9,2%	13,4%	12,8%
motocykl/skútr	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	4,4%	0,0%	0,0%	0,3%	0,5%
pěšky	47,4%	42,0%	39,1%	35,7%	25,0%	27,9%	2,2%	54,8%	61,2%	36,7%	35,9%
vlak	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	8,9%	0,0%	0,0%	0,5%	0,6%

Na pracoviště volí respondenti nejčastěji cestu autem (dohromady 45%) a cesty pěšky (27,9%).

Zajímavé je rovněž to, že 39,1% respondentů chodí na nákupy pěšky, což je nadprůměrné číslo. Pro osobní vyřizování se naopak jako nejčastější prostředek využívá MHD.

Použité dopravní prostředky pro cesty vnitřní a vnější

	vnější	vnitřní	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	13,2%	0,5%	3,4%
auto-řidič	62,9%	29,1%	36,7%
auto-spolujezdec	12,9%	3,5%	5,6%
jízdní kolo	3,6%	4,7%	4,5%
MHD	2,1%	15,9%	12,8%
motocykl/skútr	0,6%	0,5%	0,5%
pěšky	2,1%	45,8%	35,9%
vlak	2,7%	0,0%	0,6%

Z tabulky použité dopravní prostředky pro cesty vnitřní a vnější je právě vidět výrazný rozdíl v použití pěších forem u vnitřních cest (45,8 %) versus u vnějších cest (2,1 %).

Celkově je zřejmý rozdíl v použitých prostředcích v závislosti na typu jízdy. Pro vnější jízdy dominují jízdy automobily či autobusy mimo MHD.

U vnitřních cest naopak kromě dominantních pěších cest a použití automobilu vystupují do popředí i prostředky MHD.

Použité dopravní prostředky dle kategorizované délky cesty

	do 1 km	1-5 km	nad 5 km	TOTAL
autobus (mimo mhd)	0,0%	0,2%	7,0%	3,4%
auto-řidič	0,3%	28,0%	57,8%	36,7%
auto-spolujezdec	0,0%	4,3%	8,8%	5,6%
jízdní kolo	4,1%	8,4%	1,9%	4,5%
MHD	0,0%	8,6%	21,1%	12,8%
motocykl/skútr	0,0%	1,4%	0,1%	0,5%
pěšky	95,5%	49,1%	2,0%	35,9%
vlak	0,0%	0,0%	1,3%	0,6%

Dalším pohledem je dělba přepravní práce dle kategorizované délky cesty.

V Třebíči dominují při cestách dva typy cest – jízdy osobním automobilem (jako řidič) a pěší cesty. Je přitom logické a evidentní, že při kratších cestách do 1 km jednoznačně dominují pěší formy. Dokonce i při cestách od 1 do 5 km převažují pěší cesty, ale výrazně již narůstá počet cest automobilem. U cest nad 5 km již dominují cesty osobním automobilem a výrazně přibývá využití MHD.

Použité dopravní prostředky podle věku cestujících

	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	5,7%	3,3%	2,7%	2,6%	2,9%	3,4%
auto-řidič	22,3%	41,4%	45,1%	42,0%	30,3%	36,3%
auto-spolujezdec	8,9%	4,6%	5,3%	4,3%	3,9%	5,4%
jízdní kolo	5,7%	3,3%	4,7%	3,5%	5,2%	4,5%
MHD	13,1%	8,9%	8,6%	12,6%	21,9%	13,0%
motocykl/skútr	0,0%	0,3%	0,0%	2,2%	0,6%	0,5%
pěšky	43,3%	38,1%	32,4%	32,9%	34,5%	36,2%
vlak	1,1%	0,0%	1,2%	0,0%	0,6%	0,6%

Z tabulky použité dopravní prostředky podle věku cestujících je ovšem vidět, že se využití jednotlivých forem u jednotlivých věkových kategorií respondentů mírně liší.

Zajímavý je trend vyššího využití pěších cest i u starších respondentů. Pochopitelně dominantní je v tomto ohledu nejmladší kategorie respondentů. Opět je nutné připomenout pouze běžné zastoupení nejmladších respondentů z řad školáků či studentů středních škol (řešeno separátně).

MHD je spíše volena nejstaršími věkovými skupinami respondentů. Využití automobilu jako řidič je nejčastější u středních věkových kategorií respondentů.

Použité dopravní prostředky dle pohlaví

Popisky řádků	muž	žena	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	3,2%	3,5%	3,4%
auto-řidič	48,3%	26,6%	36,7%
auto-spolujezdec	4,4%	6,7%	5,6%
jízdní kolo	5,4%	3,6%	4,5%
MHD	7,9%	17,1%	12,8%
motocykl/skútr	1,0%	0,1%	0,5%
pěšky	29,0%	42,0%	35,9%
vlak	0,9%	0,4%	0,6%

Dalším zajímavým srovnáním je volba dopravního prostředku dle pohlaví. Z výsledků v tabulce výše je evidentní, že ženy pro své cesty využívají častěji pěší chůzi. U mužů zase převládají při cestách řízení automobilu, ženy jsou častěji spolujezdcem u těchto cest.

Muži častěji než ženy rovněž využívají například jízdní kolo. Ženy pak cestují častěji hromadnými prostředky.

Cestovní deník vzdálenosti

Vzdálenosti

Respondenti při svých cestách v rozhodný den najezdili cca 19.325 km.

Průměrný počet kilometrů dle typu cesty

Účel cesty	pěšky	jízdní kolo	Motocykl skútr	auto-řidič	auto-spolujezdec	MHD	autobus (mimo mhd)	vlak	celkem
suma minut	10105,0	1378,0	87,0	13633,0	1838,0	3455,0	1740,0	730,0	33757,0
počet cest	754,0	68,0	9,0	549,0	89,0	207,0	57,0	12,0	1483,0
průměrný čas / cestu	13,4	20,3	9,7	24,8	20,7	16,7	30,5	60,8	22,8
podíl na celkovém čase	29,9%	4,1%	0,3%	40,4%	5,4%	10,2%	5,2%	2,2%	100,0%
podíl na celkových cestách	50,8%	4,6%	0,6%	37,0%	6,0%	14,0%	3,8%	0,8%	100,0%
počet dílčích cest na osobu	1,4	0,1	0,0	1,0	0,2	0,4	0,1	0,0	2,8
průměrný čas na osobu	19,2	2,6	0,2	25,9	3,5	6,6	3,3	1,4	64,2
počet kilometrů	617	221	40	11670	1389	531	355	323	19325
průměrný počet km na osobu	1,2	0,4	0,1	22,2	2,6	1,0	0,7	0,6	36,7

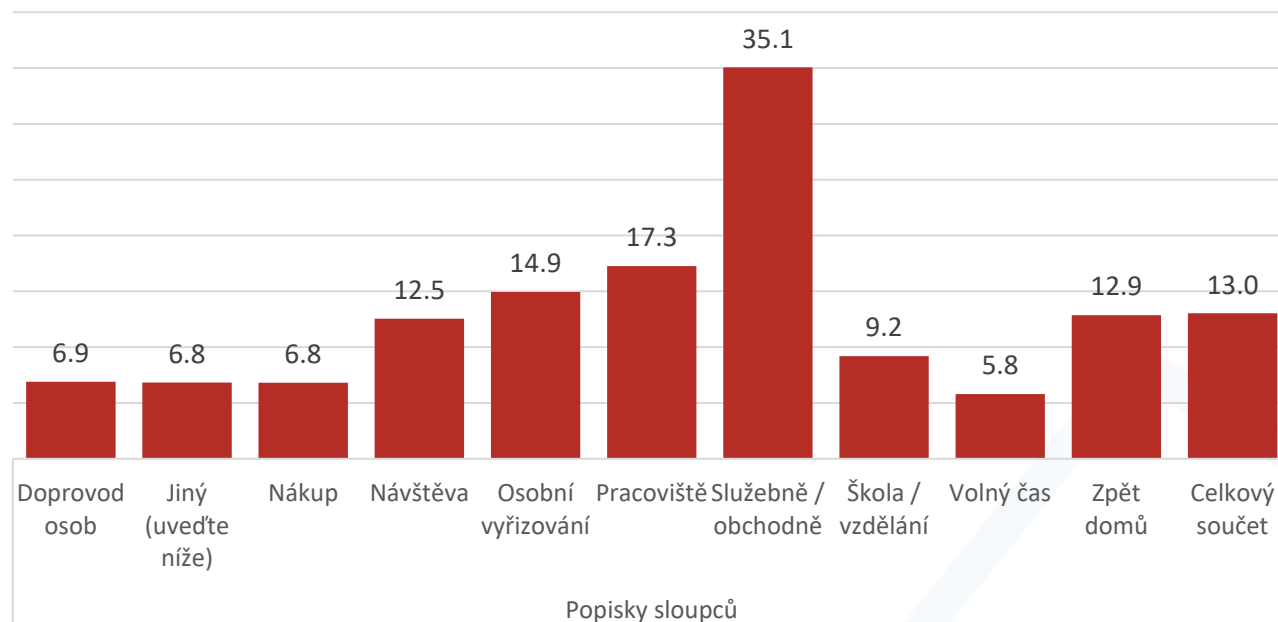
V absolutní hodnotě **nejvíce kilometrů strávili cestující jako řidiči automobilu**, celkem 11.670 km, což představuje hodnotu 22,2 km na jednu osobu. V přepočtu na čas tato hodnota představuje 13.633 minut za celý soubor a v přepočtu na jednu osobo/cestu skoro 25 minut času. Osobní automobil tak zabírá celkově přes 40% podíl na celkově stráveném čase cestováním a shodou okolností podobný podíl 37% rovněž při vyčíslení podílu osobního automobilu na kilometrových celkových cestách.

V absolutní hodnotě **druhým největším číslem, čili časem stráveným cestou, strávili cestující jako pěší chodci**, celkem 10.105 minut, což představuje hodnotu 13,4 minut pěší chůze na jednu osobu. V přepočtu na kilometry tato hodnota představuje 619 km za celý soubor. Pěší chůze tak zabírá celkově 30% podíl na celkově stráveném čase cestováním a 50,8 % podíl při vyčíslení podílu pěší chůze na celkových cestách. Při přepočtu na jednu osobu je průměr spočten na 1,2 kilometrů pěší chůze na osobu/den a průměrný čas strávený pěší chůzí pak představuje výše uvedených 13,4 minut na osobu/den.

Další prostředky pak tvoří pouze doplňkové zdroje dopravy. Celkově lidé při svých cestách v rozhodný den deklarovali výše uvedených 33.757 minut, kterému odpovídá údaj o 19.325 km (u 526 respondentů), což představuje v průměru na jednu osobu/den hodnotu 36,7 km. Těmto kilometrům pak odpovídá další důležitý údaj – **cestující strávili na cestách v rozhodný den v průměru 64,2 minut při svém běžném pracovním dni.**

Průměrný počet kilometrů dle cílů cest

Průměrný počet kilometrů dle cílů cest



V průměru na jednu cestu ujeli či ušli cestující 13 km. Nejdelší jsou služební cesty (ale jejich nízký počet výrazně ovlivňuje výsledek). Z ostatních typů cest patří k nejdelším cesty na pracoviště a pochopitelně k nim kompatibilní cesty zpět domů.

Kilometry jsou však zjišťovány pouze jako doplněk dle metodiky v úvodu prezentace a představují prostý výpočet dle skutečně stráveného času na cestách.

Průměrný počet kilometrů dle věku

	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	Celkový součet
Doprovod osob	0,5	4,1	3,7	4,1	24,8	6,9
Jiný (uvedte níže)	3,9	5,9	6,1	8,3	7,0	6,2
Nákup	7,7	3,3	6,6	7,2	8,2	6,8
Návštěva	13,2	7,9	8,3	9,0	17,9	12,5
Osobní vyřizování	6,2	28,1	17,9	18,6	12,2	14,9
Pracoviště	23,0	16,0	14,8	17,1	20,1	17,4
Služebně / obchodně	42,0	43,9	36,1	13,6	12,2	35,1
Škola / vzdělání	11,2	4,1	7,5	1,7		9,2
Volný čas	3,2	3,8	2,2	9,9	7,2	5,3
Zpět domů	15,4	13,0	11,4	13,7	11,5	12,9

Fakt, že délku kilometrů budou určovat pravděpodobně častěji geografická kritéria než kritéria demografická potvrzuje rovněž analýza průměrných kilometrů v závislosti na věku cestujících. Výraznější rozdíly v průměrných kilometrech jsou zaznamenané pouze u těch cílů, které vykazují malou četnost a jsou proto ze statistického pohledu neprokazatelné.

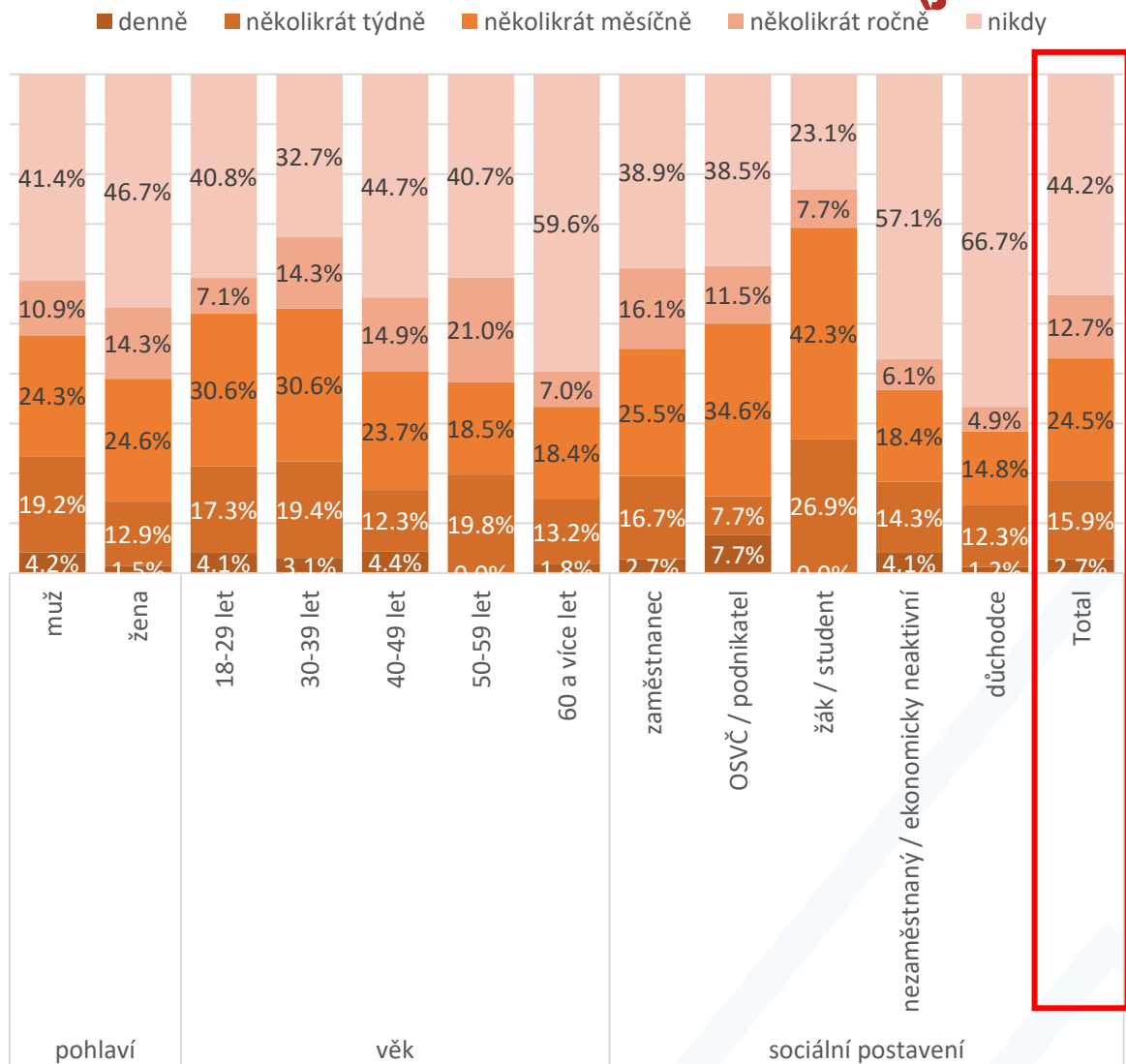
V ostatních cílech jsou kilometry na cestách srovnatelné. U nejběžnějšího cíle – cesty na pracoviště – je závislost počtu najetých (ušlých) kilometrů na věku individuální a osciluje na průměrných hodnotách okolo 26-23 km.



PRŮZKUM MOBILITY OBYVATEL TŘEBÍČE ČÁST B - OBECNÉ OTÁZKY K MOBILITĚ

Cyklistika (jízdní kolo, elektrokolo)

1. Jak často obvykle využíváte jízdní kolo jako dopravní prostředek v sezóně (jaro až podzim)?



Jízdní kolo jako dopravní prostředek využívá denně okolo pouze 2,7% obyvatel Třebíče. Žádná sledovaná skupina respondentů přitom nevykazuje velké odlišnosti. Přesto je zřejmý významný rozdíl v chování mužů a žen – muži užívají kolo daleko častěji, než ženy.

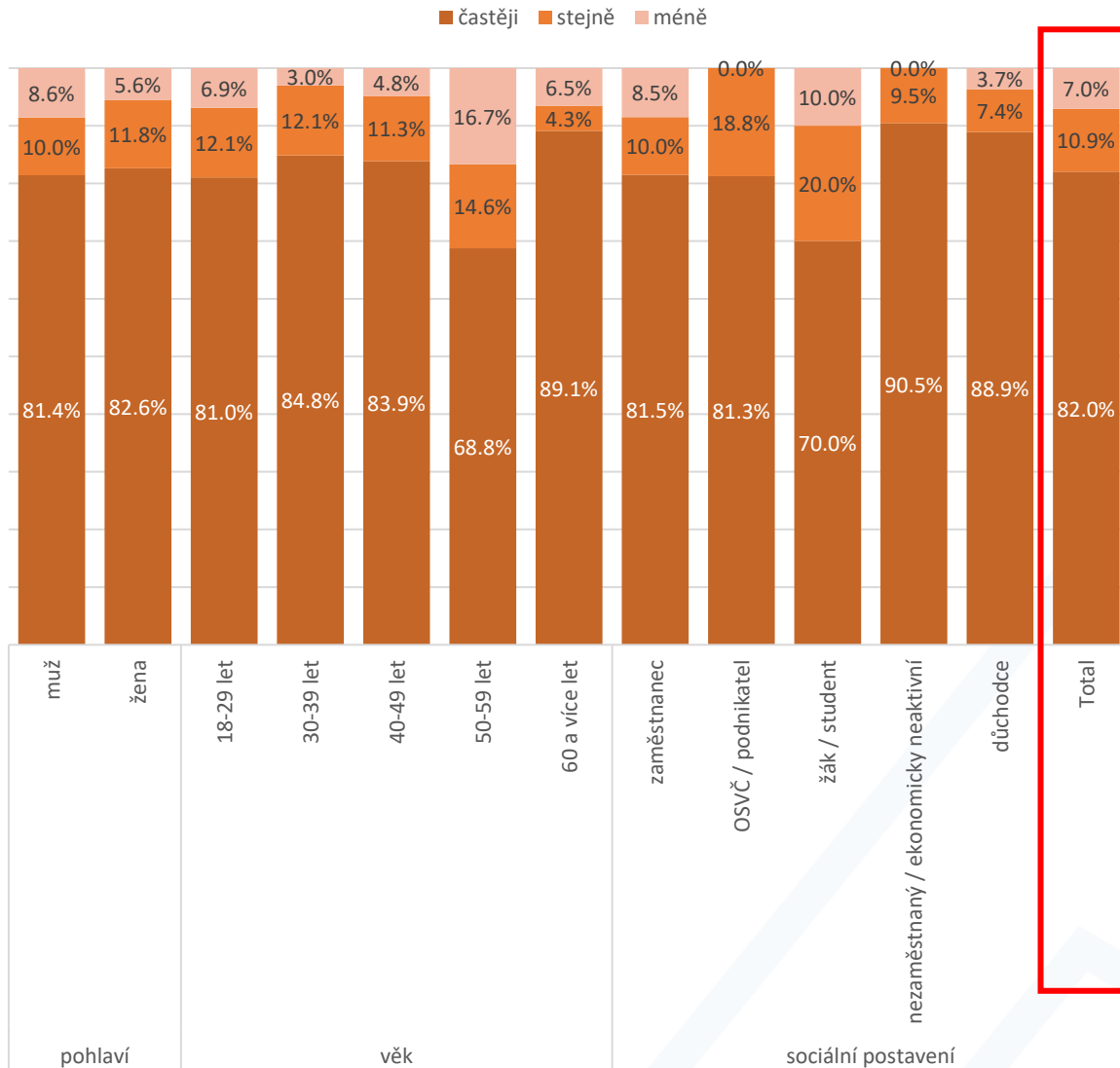
Dalším viditelným trendem je častější využívání jízdního kola v závislosti na klesajícím věku.

44,2% obyvatel Třebíče v průzkumu potvrdilo, že jízdní kolo jako dopravní prostředek nevyžívá. Z dalších odpovědí je však zřejmé, že je jízdní kolo daleko častěji používáno pro volnočasové aktivity, než jako dopravní prostředek. Nejméně cyklistů se nachází dle očekávání mezi důchodci, z pohledu věku tedy mezi lidmi nad 60 let.

1. Jak často obvykle využíváte jízdní kolo jako dopravní prostředek v sezóně (jaro až podzim)?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
denně	4,2%	1,5%	4,1%	3,1%	4,4%	0,0%	1,8%	2,7%	7,7%	0,0%	4,1%	1,2%	2,7%
několikrát týdně	19,2%	12,9%	17,3%	19,4%	12,3%	19,8%	13,2%	16,7%	7,7%	26,9%	14,3%	12,3%	15,9%
několikrát měsíčně	24,3%	24,6%	30,6%	30,6%	23,7%	18,5%	18,4%	25,5%	34,6%	42,3%	18,4%	14,8%	24,5%
několikrát ročně	10,9%	14,3%	7,1%	14,3%	14,9%	21,0%	7,0%	16,1%	11,5%	7,7%	6,1%	4,9%	12,7%
nikdy	41,4%	46,7%	40,8%	32,7%	44,7%	40,7%	59,6%	38,9%	38,5%	23,1%	57,1%	66,7%	44,2%

2. Jezdíte v sezóně (jaro až podzim) na kole častěji než v zimě?



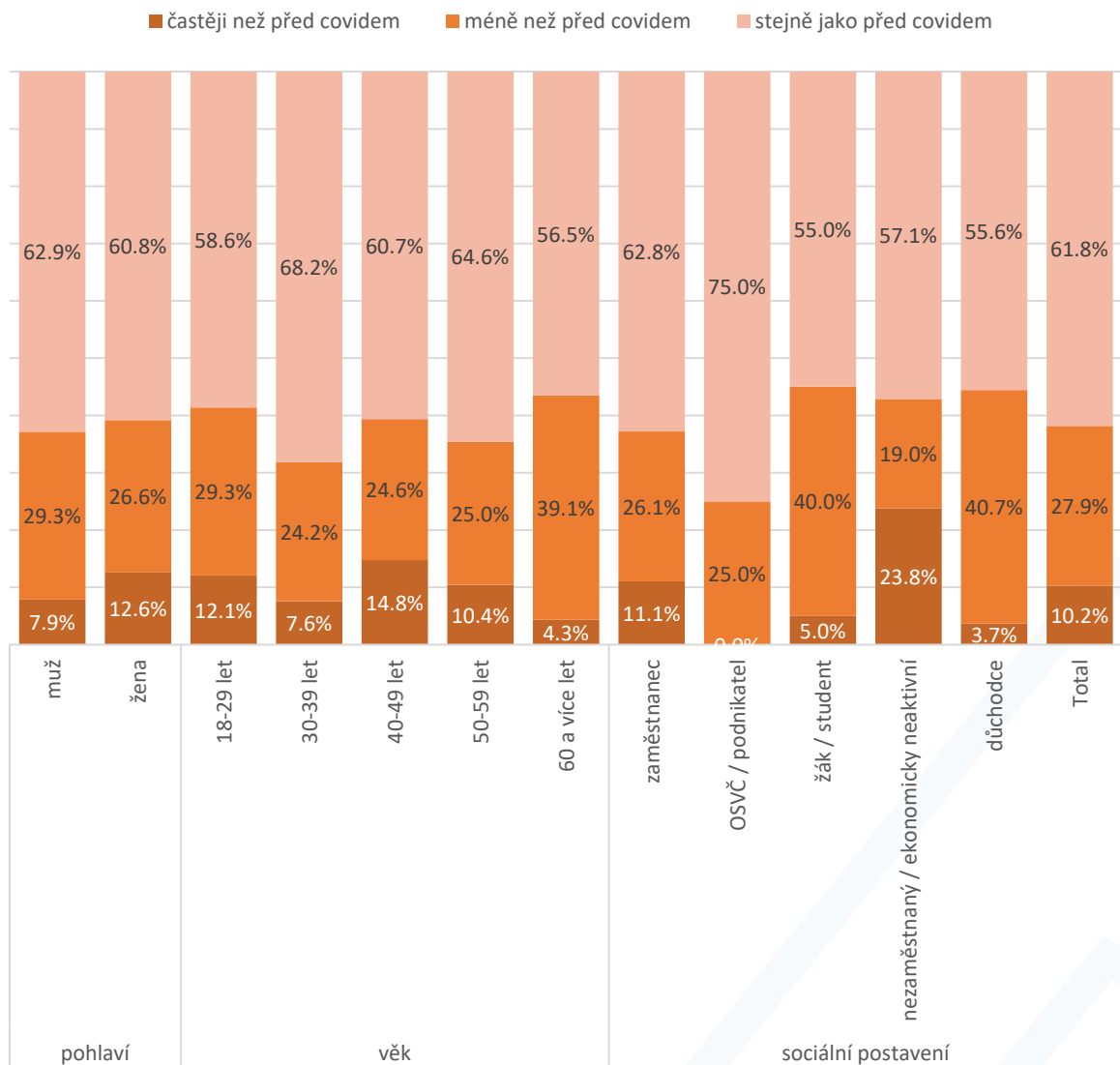
82% lidí, kteří na kole jezdí, připouští, že jezdí v sezóně (jaro až podzim) častěji, než mimo sezónu. 10,8% využívá jízdní kolo stejně a 7% dokonce deklaruje, že mimo sezónu kolo využívá častěji.

Při srovnání odpovědí jednotlivých skupin respondentů se zdá, že je chování velmi podobné. Výjimkou je 16,7% obyvatel ve věku 50-59 let, kteří deklarují častější použití kola mimo sezónu.

2. Jezdíte v sezóně (jaro až podzim) na kole častěji než v zimě?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
častěji	81,4%	82,6%	81,0%	84,8%	83,9%	68,8%	89,1%	81,5%	81,3%	70,0%	90,5%	88,9%	82,0%
stejně	10,0%	11,8%	12,1%	12,1%	11,3%	14,6%	4,3%	10,0%	18,8%	20,0%	9,5%	7,4%	10,9%
méně	8,6%	5,6%	6,9%	3,0%	4,8%	16,7%	6,5%	8,5%	0,0%	10,0%	0,0%	3,7%	7,0%

3. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) na kole častěji



Rovněž pandemie má vliv na míru využívání jízdního kola. 10,2% respondentů jízdní kolo během pandemie používá častěji, než v roce předtím.

61,8% respondentů deklaruje stejnou míru využívání jízdního kola bez vlivu pandemie. 27,9% respondentů pak tvrdí, že v období pandemie používá kolo méně často.

Častěji než před covidem využívají kolo například ekonomicky neaktivní obyvatelé. Častěji jsou to ženy než muži.

3. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) na kole častěji

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
častěji než před covidem	7,9%	12,6%	12,1%	7,6%	14,8%	10,4%	4,3%	11,1%	0,0%	5,0%	23,8%	3,7%	10,2%
méně než před covidem	29,3%	26,6%	29,3%	24,2%	24,6%	25,0%	39,1%	26,1%	25,0%	40,0%	19,0%	40,7%	27,9%
stejně jako před covidem	62,9%	60,8%	58,6%	68,2%	60,7%	64,6%	56,5%	62,8%	75,0%	55,0%	57,1%	55,6%	61,8%

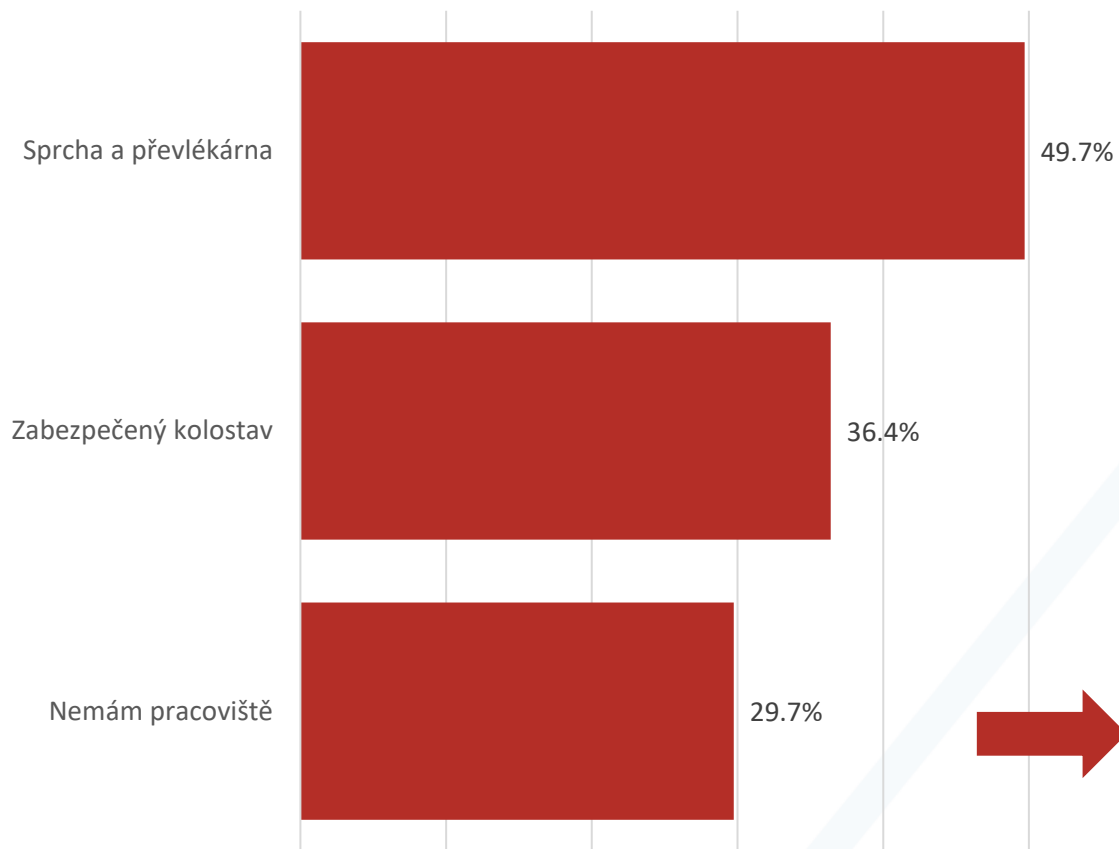
4. Jaké jsou Vaše důvody pro využívání jízdního kola jako dopravního prostředku?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Vysoká cena pohonných hmot nebo jízdného	6,4%	2,8%	3,4%	4,5%	1,6%	6,3%	8,7%	3,5%	12,5%	5,0%	0,0%	11,1%	4,6%
Špatné podmínky pro parkování auta	5,0%	2,8%	3,4%	6,1%	1,6%	6,3%	2,2%	5,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
Ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	18,6%	19,3%	15,5%	19,7%	19,0%	27,1%	10,9%	20,4%	25,0%	15,0%	19,0%	7,4%	18,9%
Zlepšení vlastního zdraví	76,4%	65,5%	67,2%	78,8%	63,5%	72,9%	71,7%	72,1%	100,0%	65,0%	52,4%	63,0%	70,9%
Nákup nového kola / elektrokola	2,9%	3,4%	1,7%	0,0%	3,2%	6,3%	6,5%	2,0%	18,8%	5,0%	0,0%	3,7%	3,2%
Dobrá síť cyklostezek / cyklotras	2,9%	2,1%	0,0%	1,5%	3,2%	4,2%	4,3%	2,5%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%
Možnost uložení kola na veřejném místě	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
Možnost uložení kola v domácnosti	11,4%	4,1%	1,7%	6,1%	4,8%	8,3%	21,7%	5,0%	37,5%	0,0%	4,8%	18,5%	7,7%
Jiné	20,7%	24,8%	29,3%	22,7%	22,2%	16,7%	23,9%	22,4%	0,0%	30,0%	33,3%	25,9%	22,8%

5. Proč nevyžíváte kolo jako dopravní prostředek častěji?

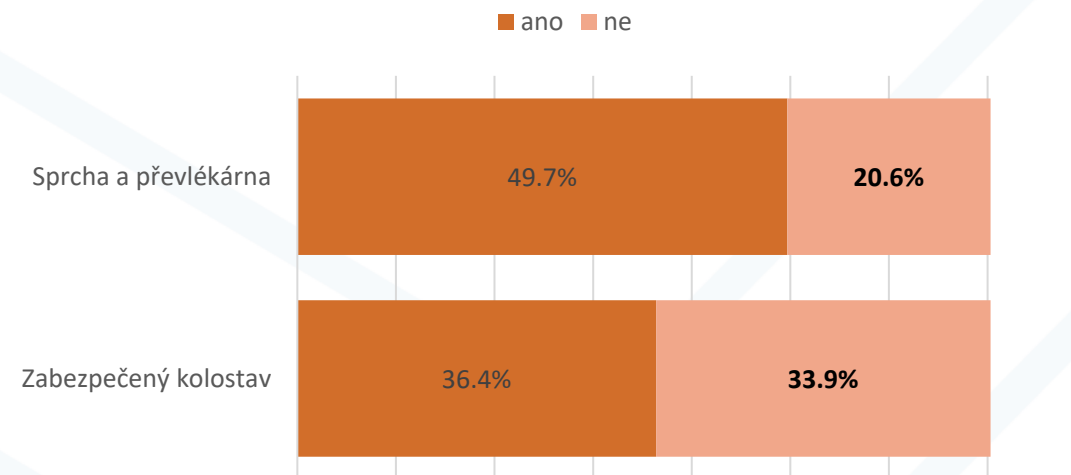
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Nebezpečí v dopravním provozu	27,6%	30,1%	18,4%	31,6%	33,3%	32,1%	28,1%	32,8%	38,5%	3,8%	14,3%	27,2%	29,0%
Časová nevýhodnost	27,2%	21,0%	27,6%	32,7%	28,9%	17,3%	13,2%	27,1%	38,5%	23,1%	22,4%	7,4%	23,9%
Málo pohodlí na cestě	14,2%	12,9%	15,3%	16,3%	16,7%	8,6%	8,8%	14,3%	38,5%	15,4%	4,1%	7,4%	13,5%
Špatné / nespolehlivé počasí	25,5%	21,7%	28,6%	26,5%	21,1%	18,5%	21,1%	22,2%	46,2%	30,8%	28,6%	16,0%	23,5%
Nevyhovující síť cyklostezek / cyklotras	8,4%	9,6%	3,1%	18,4%	11,4%	6,2%	3,5%	12,2%	7,7%	3,8%	4,1%	1,2%	9,0%
Krádeže kol z veřejných míst	3,3%	4,4%	5,1%	4,1%	5,3%	1,2%	3,5%	2,7%	15,4%	11,5%	4,1%	2,5%	3,9%
Nedostupnost kola v domácnosti	6,7%	7,0%	9,2%	5,1%	6,1%	8,6%	6,1%	5,5%	11,5%	3,8%	20,4%	3,7%	6,8%
Chybějící stojany v rámci infrastruktury	0,4%	1,8%	1,0%	3,1%	0,9%	0,0%	0,0%	1,5%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%
Jiné	32,6%	33,5%	27,6%	20,4%	37,7%	29,6%	48,2%	30,4%	3,8%	30,8%	24,5%	59,3%	33,1%

6. Je na vašem pracovišti k dispozici následující vybavení?



Skoro polovina respondentů potvrdila, že má možnost na pracovišti využít sprchu a převlékárnu. Zabezpečený kolostav pak na svém pracovišti má 36,4% respondentů. Necelých 30% respondentů pak nemá pracoviště.

Pokud hovoříme pouze o respondentech s pracovištěm (cca 70%) – pak 20,6% z nich nemá k dispozici sprchu a převlékárnu a 33,9% pak nemá k dispozici kolostav.

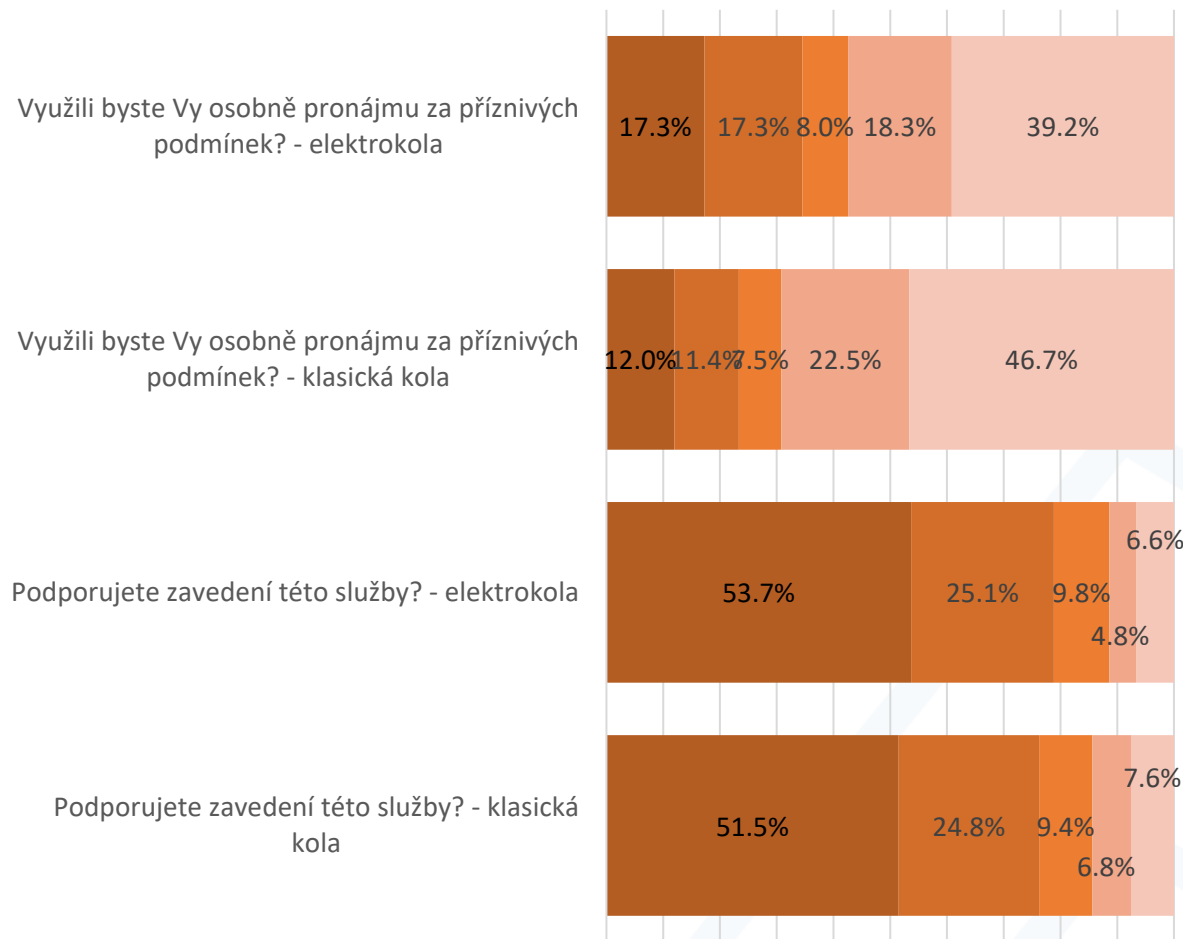


6. Je na vašem pracovišti k dispozici následující vybavení?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	můž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Zabezpečený kolostav	41,4%	32,0%	40,8%	40,8%	50,9%	39,5%	13,2%	53,5%	15,4%	11,5%	2,0%	2,5%	36,4%
Sprcha a převlékárna	55,2%	44,9%	52,0%	53,1%	59,6%	63,0%	26,3%	70,2%	50,0%	26,9%	2,0%	2,5%	49,7%
Nemám pracoviště	26,8%	32,4%	35,7%	16,3%	10,5%	17,3%	65,8%	2,4%	26,9%	61,5%	98,0%	90,1%	29,7%

7. Město Třebíč zvažuje na území města zavést systém sdílení kol - půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit a to za menší poplatek.

■ určitě ano ■ spíše ano ■ nevím ■ spíše ne ■ určitě ne



Podpora veřejnosti ve věci půjčování jízdních kol – ať už klasických či elektrokol - je na úrovni okolo 75% obyvatel. Na odpovědi přitom nemá typ kola vliv. Proti zavedení systému sdílení kol je pak okolo 12-14% respondentů.

Podpora je však často neaktivní – systém sdílení elektrických kol by využila pouze necelá třetina respondentů, u klasických kol by to byla pak dokonce pouze necelá čtvrtina odpovídajících.

Zajímavý je pohled na jednotlivé demografické skupiny – nepatrně větší zájem o sdílení kol vykazují ženy než muži. Co je však zřejmé je zájem o sdílení především mezi mladými respondenty, respektive žáky a studenty (primární cílová skupina).

7. Město Třebíč zvažuje na území města zavést systém sdílení kol - půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit a to za menší poplatek.

Podporujete zavedení této služby? - klasická kola

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	50,0%	52,8%	61,9%	49,0%	47,3%	53,2%	48,7%	54,4%	38,5%	57,7%	49,0%	43,8%	51,5%
spíše ano	24,2%	25,3%	30,9%	31,6%	16,4%	19,5%	24,8%	20,3%	42,3%	34,6%	36,7%	26,3%	24,8%
nevím	10,2%	8,7%	2,1%	4,1%	12,7%	10,4%	16,8%	8,4%	3,8%	3,8%	4,1%	20,0%	9,4%
spíše ne	4,7%	8,7%	2,1%	9,2%	11,8%	5,2%	4,4%	8,4%	7,7%	3,8%	4,1%	2,5%	6,8%
určitě ne	11,0%	4,5%	3,1%	6,1%	11,8%	11,7%	5,3%	8,4%	7,7%	0,0%	6,1%	7,5%	7,6%

Podporujete zavedení této služby? - elektrokola

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	51,3%	55,8%	63,3%	52,6%	50,0%	58,8%	47,8%	56,7%	42,3%	65,4%	49,0%	44,3%	53,7%
spíše ano	24,2%	26,0%	27,6%	32,0%	19,4%	18,8%	26,5%	20,6%	50,0%	26,9%	38,8%	26,6%	25,1%
nevím	9,7%	9,8%	2,0%	5,2%	13,0%	11,3%	16,8%	9,3%	3,8%	0,0%	4,1%	20,3%	9,8%
spíše ne	4,7%	4,9%	4,1%	6,2%	6,5%	2,5%	3,5%	5,6%	3,8%	7,7%	2,0%	2,5%	4,8%
určitě ne	10,2%	3,4%	3,1%	4,1%	11,1%	8,8%	5,3%	7,8%	0,0%	0,0%	6,1%	6,3%	6,6%

7. Město Třebíč zvažuje na území města zavést systém sdílení kol - půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit a to za menší poplatek.

Využili byste Vy osobně pronájmu za příznivých podmínek? - klasická kola

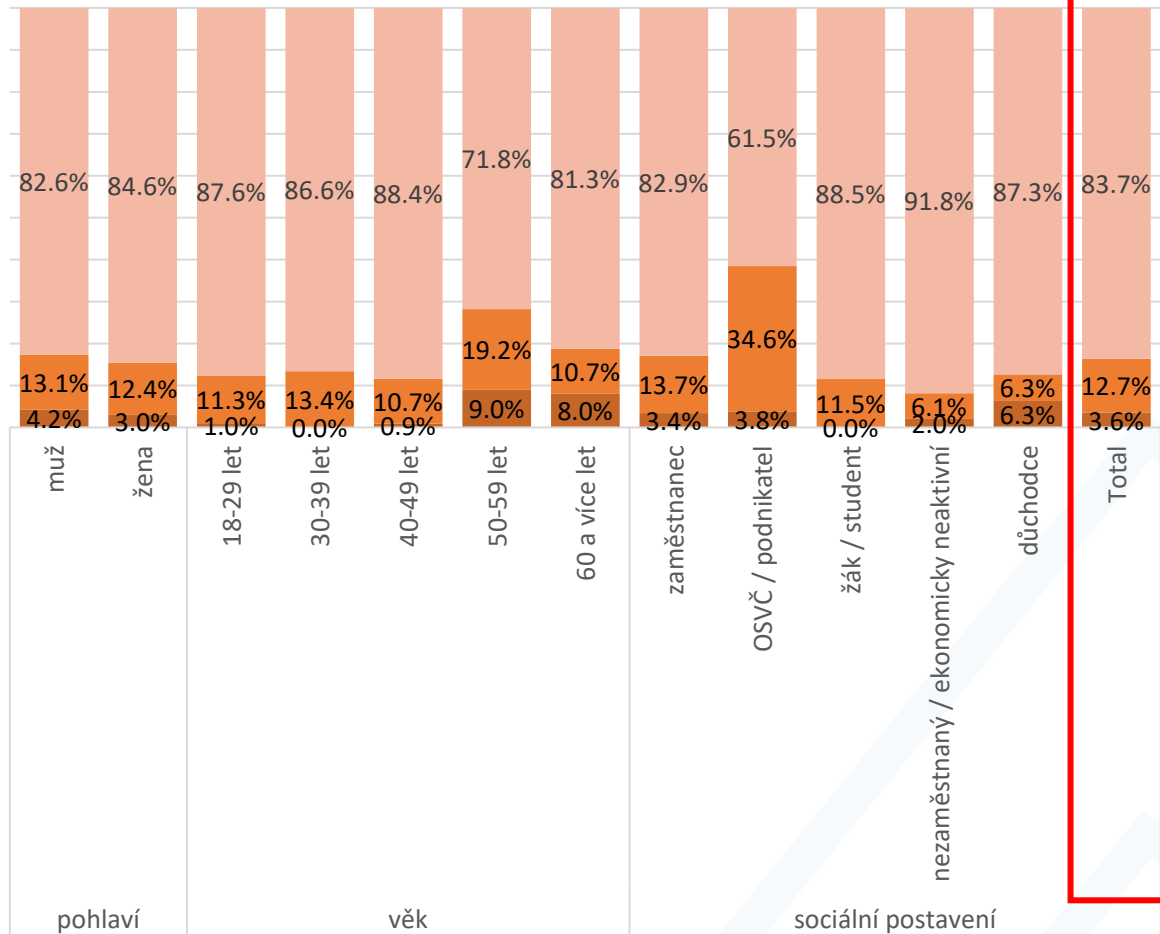
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	9,4%	14,2%	17,3%	17,5%	8,4%	8,2%	7,1%	13,1%	3,8%	11,5%	18,4%	6,4%	12,0%
spíše ano	11,2%	11,5%	15,3%	17,5%	9,3%	9,6%	6,3%	13,7%	7,7%	15,4%	6,1%	5,1%	11,4%
nevím	7,7%	7,3%	5,1%	4,1%	9,3%	6,8%	11,6%	6,1%	3,8%	11,5%	6,1%	14,1%	7,5%
spíše ne	23,6%	21,5%	24,5%	20,6%	21,5%	28,8%	18,8%	22,6%	53,8%	15,4%	28,6%	10,3%	22,5%
určitě ne	48,1%	45,4%	37,8%	40,2%	51,4%	46,6%	56,3%	44,6%	30,8%	46,2%	40,8%	64,1%	46,7%

Využili byste Vy osobně pronájmu za příznivých podmínek? - elektrokola

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	14,0%	20,2%	33,7%	20,6%	13,0%	10,4%	8,8%	17,3%	11,5%	42,3%	22,4%	7,6%	17,3%
spíše ano	17,4%	17,2%	23,5%	24,7%	13,0%	19,5%	8,0%	20,1%	26,9%	26,9%	8,2%	5,1%	17,3%
nevím	7,6%	8,4%	3,1%	7,2%	10,2%	7,8%	11,5%	7,5%	3,8%	3,8%	6,1%	13,9%	8,0%
spíše ne	19,1%	17,6%	16,3%	17,5%	17,6%	24,7%	16,8%	18,2%	38,5%	3,8%	26,5%	11,4%	18,3%
určitě ne	41,9%	36,6%	23,5%	29,9%	46,3%	37,7%	54,9%	36,8%	19,2%	23,1%	36,7%	62,0%	39,2%

8. Vlastníte, nebo plánujete si pořídit elektrokolo?

- nevlastním, ani o tom výhledově neuvažuji
- o pořízení elektrokola výhledově uvažuji (do 5 let)
- vlastním elektrokolo



3,6% respondentů již dnes deklaruje vlastnictví elektrokola. O jeho pořízení pak uvažuje v horizontu do 5 let 12,7% odpovídajících. 83,7% respondentů elektrokolo nevlastní a ani o tom v tomto horizontu neuvažuje.

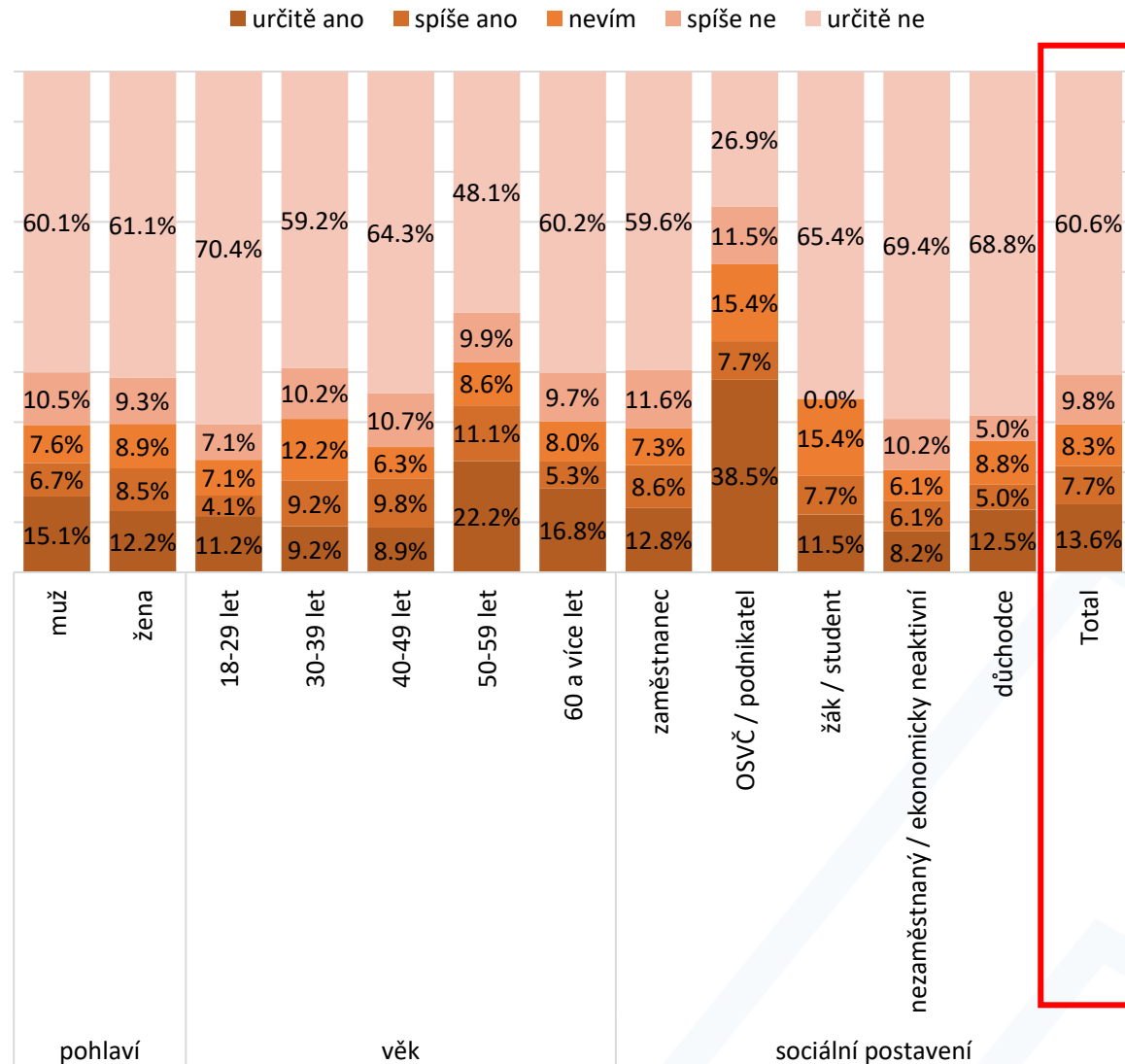
Největší počet majitelů elektrokol se rekrutuje z řad obyvatel ve věku 50 a více let, což je v rozporu s potenciálem sdílení kol, které preferují spíše mladí lidé.

O pořízení elektrokola naopak nejčastěji uvažují OSVČ a podnikatelé (pravděpodobně s ohledem na finance). Z pohledu věkových kategorií zůstává největší potenciál u lidí ve věku 50-59 let.

8. Vlastníte, nebo plánujete si pořídit elektrokolo?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
vlastním elektrokolo	4,2%	3,0%	1,0%	0,0%	0,9%	9,0%	8,0%	3,4%	3,8%	0,0%	2,0%	6,3%	3,6%
o pořízení elektrokola výhledově uvažují (do 5 let)	13,1%	12,4%	11,3%	13,4%	10,7%	19,2%	10,7%	13,7%	34,6%	11,5%	6,1%	6,3%	12,7%
nevlastním, ani o tom výhledově neuvažují	82,6%	84,6%	87,6%	86,6%	88,4%	71,8%	81,3%	82,9%	61,5%	88,5%	91,8%	87,3%	83,7%

9. Město Třebíč zvažuje na území města instalaci nabíječek elektrokol. Využili byste případně nabíječky elektrokol?



Případnou instalaci nabíječek elektrokol by mohla využít přibližně pětina obyvatel Třebíče, což koresponduje s počtem lidí, kteří vlastní či plánují pořízení elektrokol. Určitě či spíše by nabíječku elektrokol nevyužilo cca 70% respondentů.

Nabíjecí stanice by nejvíce využili OSVČ a podnikatelé (přes 46%). Jinak by využití korespondovalo se zájmem o elektrokola – nejvyšší předpoklad využití by tak byl u lidí ve věku 50-59 let.

9. Město Třebíč zvažuje na území města instalaci nabíječek elektrokol. Využili byste případně nabíječky elektrokol?

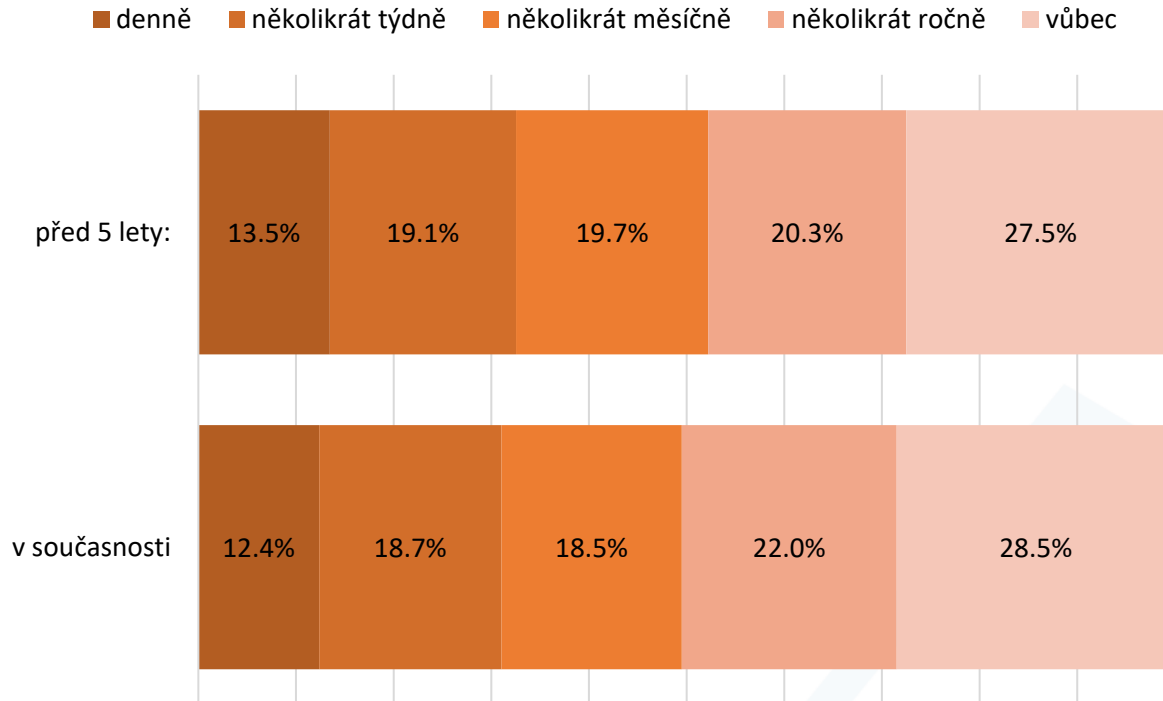
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	15,1%	12,2%	11,2%	9,2%	8,9%	22,2%	16,8%	12,8%	38,5%	11,5%	8,2%	12,5%	13,6%
spíše ano	6,7%	8,5%	4,1%	9,2%	9,8%	11,1%	5,3%	8,6%	7,7%	7,7%	6,1%	5,0%	7,7%
nevím	7,6%	8,9%	7,1%	12,2%	6,3%	8,6%	8,0%	7,3%	15,4%	15,4%	6,1%	8,8%	8,3%
spíše ne	10,5%	9,3%	7,1%	10,2%	10,7%	9,9%	9,7%	11,6%	11,5%	0,0%	10,2%	5,0%	9,8%
určitě ne	60,1%	61,1%	70,4%	59,2%	64,3%	48,1%	60,2%	59,6%	26,9%	65,4%	69,4%	68,8%	60,6%

PRŮZKUM MOBILITY OBYVATEL TŘEBÍČE ČÁST B - OBECNÉ OTÁZKY K MOBILITĚ

Veřejná doprava (MHD, autobus, vlak)



Jak často jezdíte veřejnou dopravou?

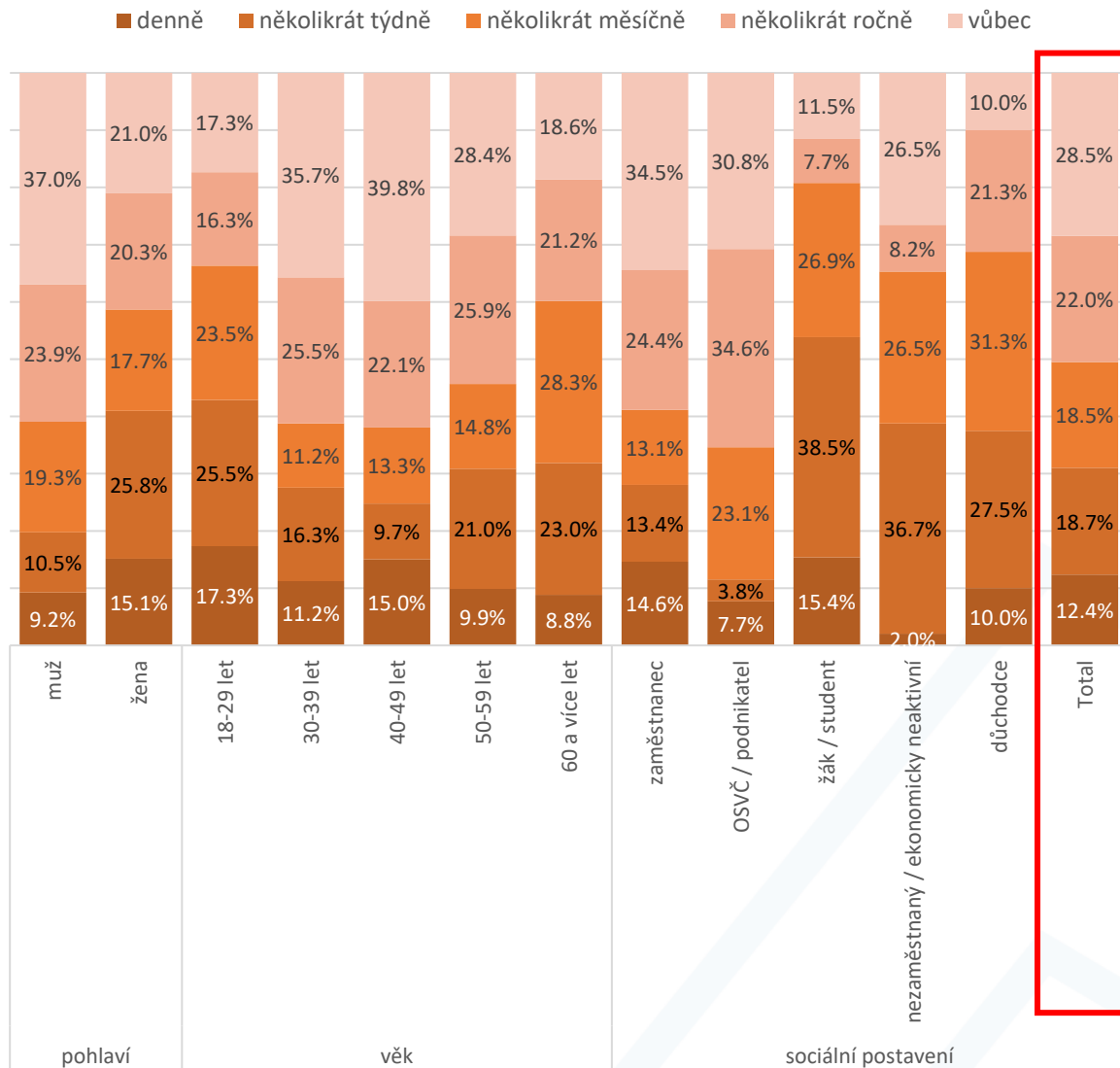


Denní využívání veřejné dopravy deklaruje 12,4% respondentů, což je srovnatelný počet ve srovnání s rokem 2016.

Několikrát týdně až denně pak dohromady využívá veřejnou dopravu pouze něco přes 30% respondentů.

Ve srovnání s obdobím před 5 lety se jedná o mírný úbytek počtu lidí využívajících veřejnou dopravu.

Jak často jezdíte veřejnou dopravou?



K nejčastějším uživatelům veřejné dopravy patří samozřejmě skupina žáků a studentů (přes 50% několikrát týdně až denně). S tím koreluje vysoké využití u nejmladší věkové kategorie 18-29 let.

Na opačném pólu (využívají veřejnou dopravu) stojí častěji muži než ženy, většinou pak střední věkové kategorie a ekonomicky aktivní respondenti.

Jak často jezdíte veřejnou dopravou?

v současnosti:

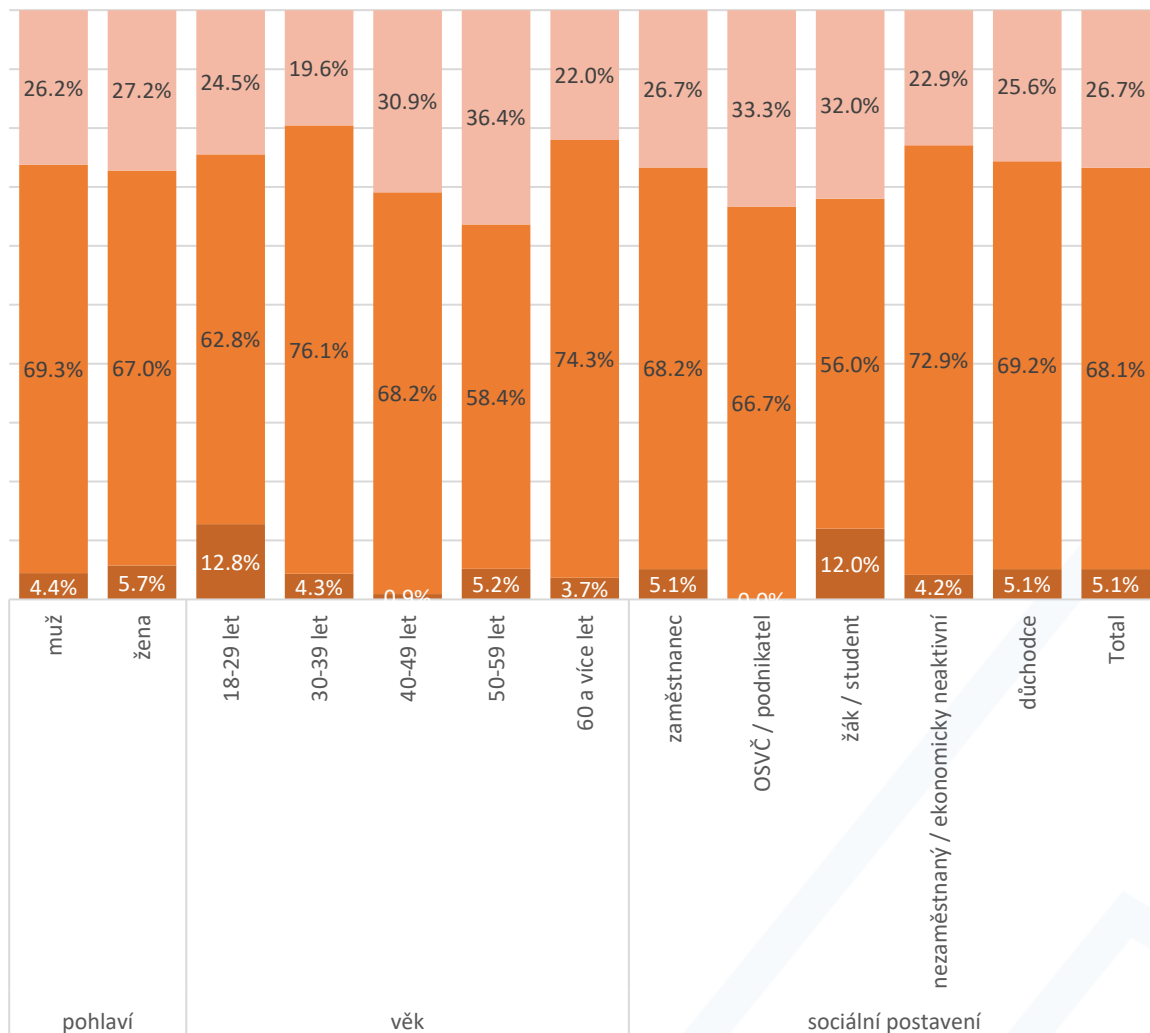
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
denně	9,2%	15,1%	17,3%	11,2%	15,0%	9,9%	8,8%	14,6%	7,7%	15,4%	2,0%	10,0%	12,4%
několikrát týdně	10,5%	25,8%	25,5%	16,3%	9,7%	21,0%	23,0%	13,4%	3,8%	38,5%	36,7%	27,5%	18,7%
několikrát měsíčně	19,3%	17,7%	23,5%	11,2%	13,3%	14,8%	28,3%	13,1%	23,1%	26,9%	26,5%	31,3%	18,5%
několikrát ročně	23,9%	20,3%	16,3%	25,5%	22,1%	25,9%	21,2%	24,4%	34,6%	7,7%	8,2%	21,3%	22,0%
vůbec	37,0%	21,0%	17,3%	35,7%	39,8%	28,4%	18,6%	34,5%	30,8%	11,5%	26,5%	10,0%	28,5%

před 5 lety:

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
denně	11,5%	15,2%	16,5%	8,3%	16,2%	13,9%	12,8%	13,4%	15,4%	16,0%	8,2%	15,6%	13,5%
několikrát týdně	11,5%	25,8%	21,6%	16,7%	15,3%	15,2%	26,6%	15,0%	11,5%	20,0%	30,6%	31,2%	19,1%
několikrát měsíčně	17,9%	21,2%	32,0%	16,7%	10,8%	15,2%	22,9%	15,3%	15,4%	44,0%	30,6%	24,7%	19,7%
několikrát ročně	23,1%	17,8%	12,4%	25,0%	22,5%	27,8%	16,5%	23,4%	26,9%	8,0%	6,1%	18,2%	20,3%
vůbec	35,9%	20,1%	17,5%	33,3%	35,1%	27,8%	21,1%	33,0%	30,8%	12,0%	24,5%	10,4%	27,5%

11. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) veřejnou dopravou častěji než v předchozích letech?

■ častěji než před covidem ■ stejně jako před covidem ■ méně než před covidem



Pandemie má rovněž vliv na míru využívání veřejné dopravy. Častěji využívá veřejnou dopravu 5,1% respondentů, 68,1% respondentů hlásí stejnou míru využívání. Více než čtvrtina respondentů však přiznává, že v období pandemie využívají veřejnou dopravu méně často.

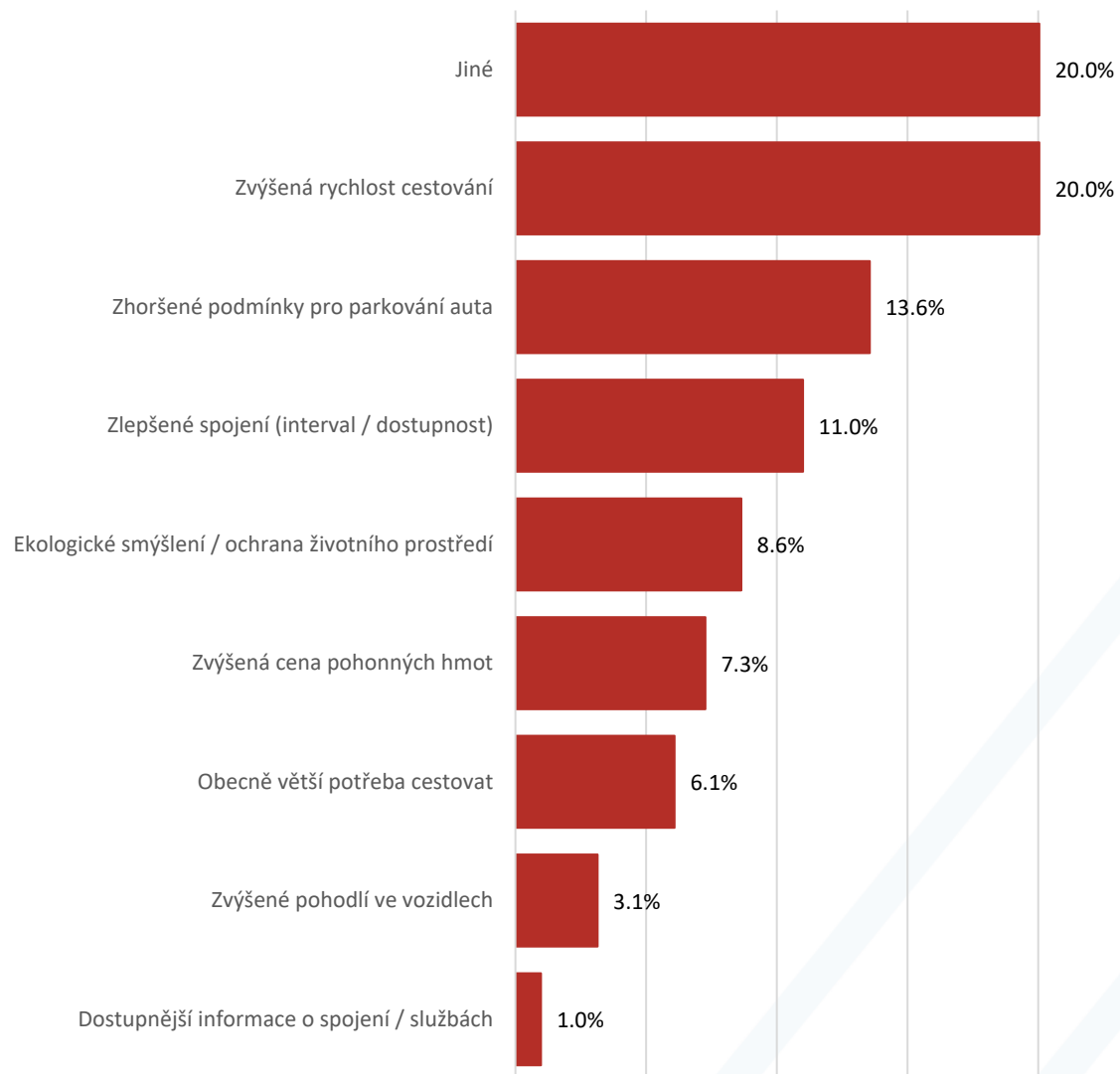
K největšímu úbytku dochází u střední věkové kategorie (třetina respondentů deklaruje méně častější využívání veřejné dopravy v průběhu pandemie).

Naopak největší nárůst je u mladých respondentů – ten je ale dán spíše životním cyklem, než pandemií.

11. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) veřejnou dopravou častěji než v předchozích letech?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
častěji než před covidem	4,4%	5,7%	12,8%	4,3%	0,9%	5,2%	3,7%	5,1%	0,0%	12,0%	4,2%	5,1%	5,1%
stejně jako před covidem	69,3%	67,0%	62,8%	76,1%	68,2%	58,4%	74,3%	68,2%	66,7%	56,0%	72,9%	69,2%	68,1%
méně než před covidem	26,2%	27,2%	24,5%	19,6%	30,9%	36,4%	22,0%	26,7%	33,3%	32,0%	22,9%	25,6%	26,7%

12. Co Vás motivuje k používání veřejné dopravy?



Nejčastějším motivátorem k používání veřejné dopravy patří zvýšená rychlost přepravy. Zdá se tedy, že současné zákazníky veřejné dopravy v Třebíči zajímá právě rychlost veřejné dopravy. K dalším častým motivátorům patří zhoršené podmínky pro parkování, nebo naopak zlepšení spojení. Z volných odpovědí (jiné) se často objevuje téma počasí, případně žádného motivátoru – prostě využívat veřejnou dopravu nechtějí.

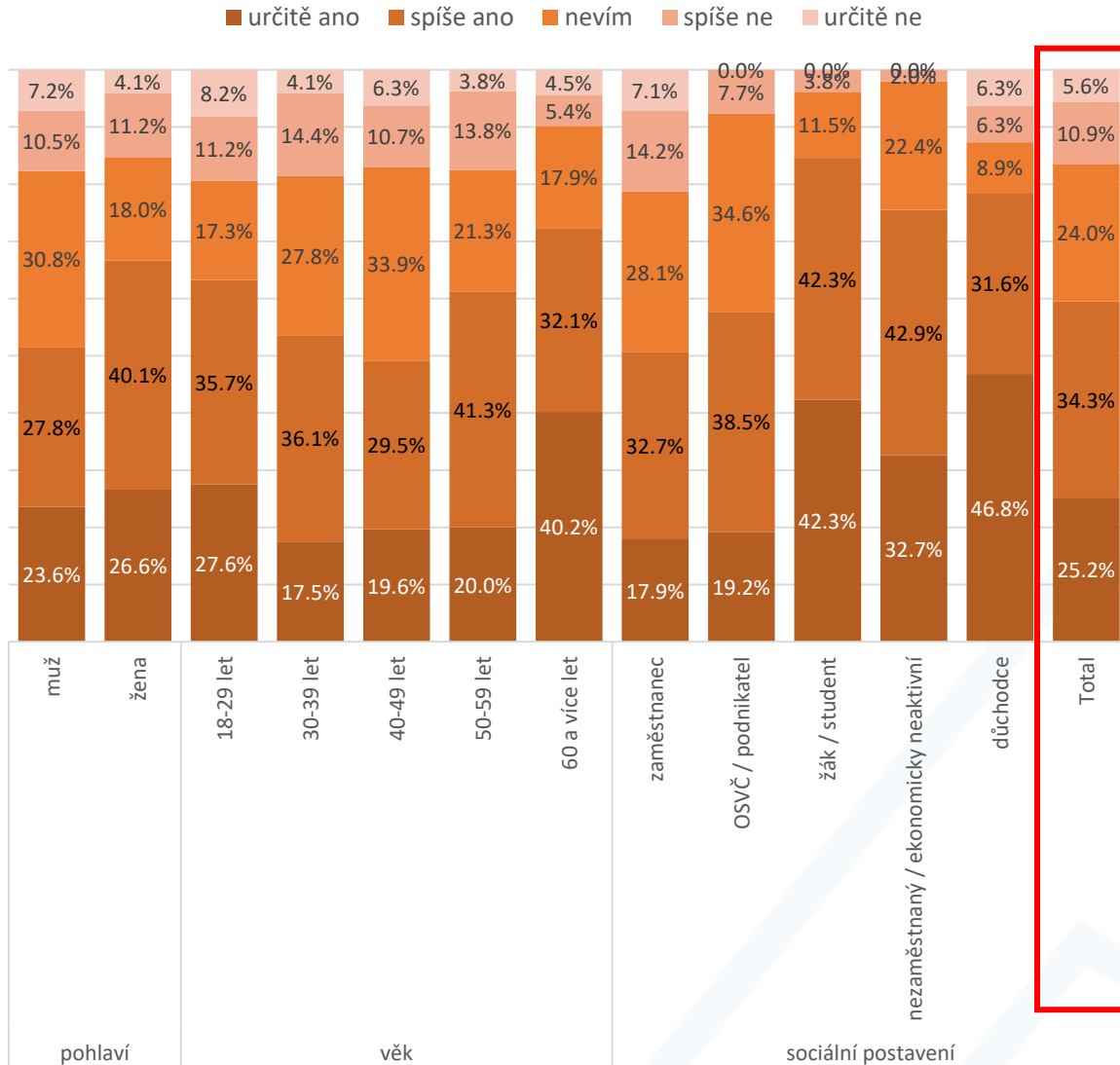
12. Co Vás motivuje k používání veřejné dopravy?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Zvýšená cena pohonných hmot	11,3%	3,7%	5,1%	5,1%	4,4%	7,4%	14,2%	6,1%	19,2%	3,8%	4,1%	11,3%	7,3%
Zhoršené podmínky pro parkování auta	13,4%	13,7%	8,2%	14,3%	11,5%	16,0%	17,7%	13,1%	42,3%	3,8%	8,2%	12,5%	13,6%
Ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	8,0%	9,2%	7,1%	9,2%	2,7%	14,8%	10,6%	8,2%	26,9%	15,4%	4,1%	5,0%	8,6%
Zlepšené spojení (interval / dostupnost)	8,8%	12,9%	11,2%	7,1%	8,8%	17,3%	12,4%	10,4%	23,1%	11,5%	10,2%	10,0%	11,0%
Zvýšená rychlost cestování	13,0%	26,2%	32,7%	16,3%	17,7%	13,6%	20,4%	14,9%	0,0%	42,3%	40,8%	27,5%	20,0%
Zvýšené pohodlí ve vozidlech	3,8%	2,6%	2,0%	3,1%	4,4%	3,7%	2,7%	3,7%	0,0%	7,7%	0,0%	2,5%	3,1%
Dostupnější informace o spojení / službách	0,8%	1,1%	1,0%	1,0%	0,9%	0,0%	1,8%	0,9%	3,8%	0,0%	0,0%	1,3%	1,0%
Obecně větší potřeba cestovat	4,6%	7,4%	7,1%	3,1%	5,3%	7,4%	8,0%	5,5%	3,8%	7,7%	4,1%	10,0%	6,1%
Jiné	19,7%	20,3%	19,4%	21,4%	25,7%	19,8%	15,0%	22,9%	0,0%	15,4%	16,3%	18,8%	20,0%

13. Co Vás naopak odrazuje od používání veřejné dopravy?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Vysoká cena jízdného	10,1%	7,4%	14,3%	11,2%	6,2%	8,6%	3,5%	7,9%	7,7%	15,4%	22,4%	1,3%	8,6%
Špatné spojení (čekání / přestupy)	31,1%	32,8%	36,7%	38,8%	37,2%	23,5%	21,2%	30,5%	42,3%	46,2%	38,8%	26,3%	32,0%
Časová nevýhodnost	45,4%	39,1%	45,9%	50,0%	48,7%	42,0%	26,5%	45,4%	61,5%	30,8%	42,9%	25,0%	42,0%
Nepříjemné prostředí / prostor ve vozidlech	10,1%	7,7%	11,2%	10,2%	14,2%	6,2%	1,8%	9,8%	34,6%	11,5%	2,0%	0,0%	8,8%
Chování spolucestujících (soukromí / bezpečí)	8,0%	7,7%	10,2%	8,2%	9,7%	6,2%	4,4%	7,9%	26,9%	11,5%	2,0%	3,8%	7,9%
Přeprava nákladu	9,7%	6,6%	5,1%	10,2%	1,8%	12,3%	12,4%	7,0%	23,1%	0,0%	10,2%	8,8%	8,1%
Nepřehlednost jízdného / služeb	2,9%	1,5%	1,0%	1,0%	4,4%	1,2%	1,8%	1,8%	11,5%	3,8%	0,0%	1,3%	2,2%
Obecně nižší potřeba cestovat	4,2%	9,2%	5,1%	5,1%	4,4%	8,6%	11,5%	5,8%	7,7%	0,0%	8,2%	12,5%	6,9%
Jiné	23,9%	24,0%	19,4%	17,3%	24,8%	23,5%	34,5%	24,1%	7,7%	11,5%	16,3%	37,5%	24,0%

14. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči?



Samotná spokojenost s veřejnou dopravou v Třebíči je na nadprůměrné úrovni. Skoro 60% respondentů je spokojeno a 16,5% je nespokojeno, 24% respondentů není schopno spokojenost vyhodnotit (především vzhledem k faktu, že veřejnou dopravu nevyužívají).

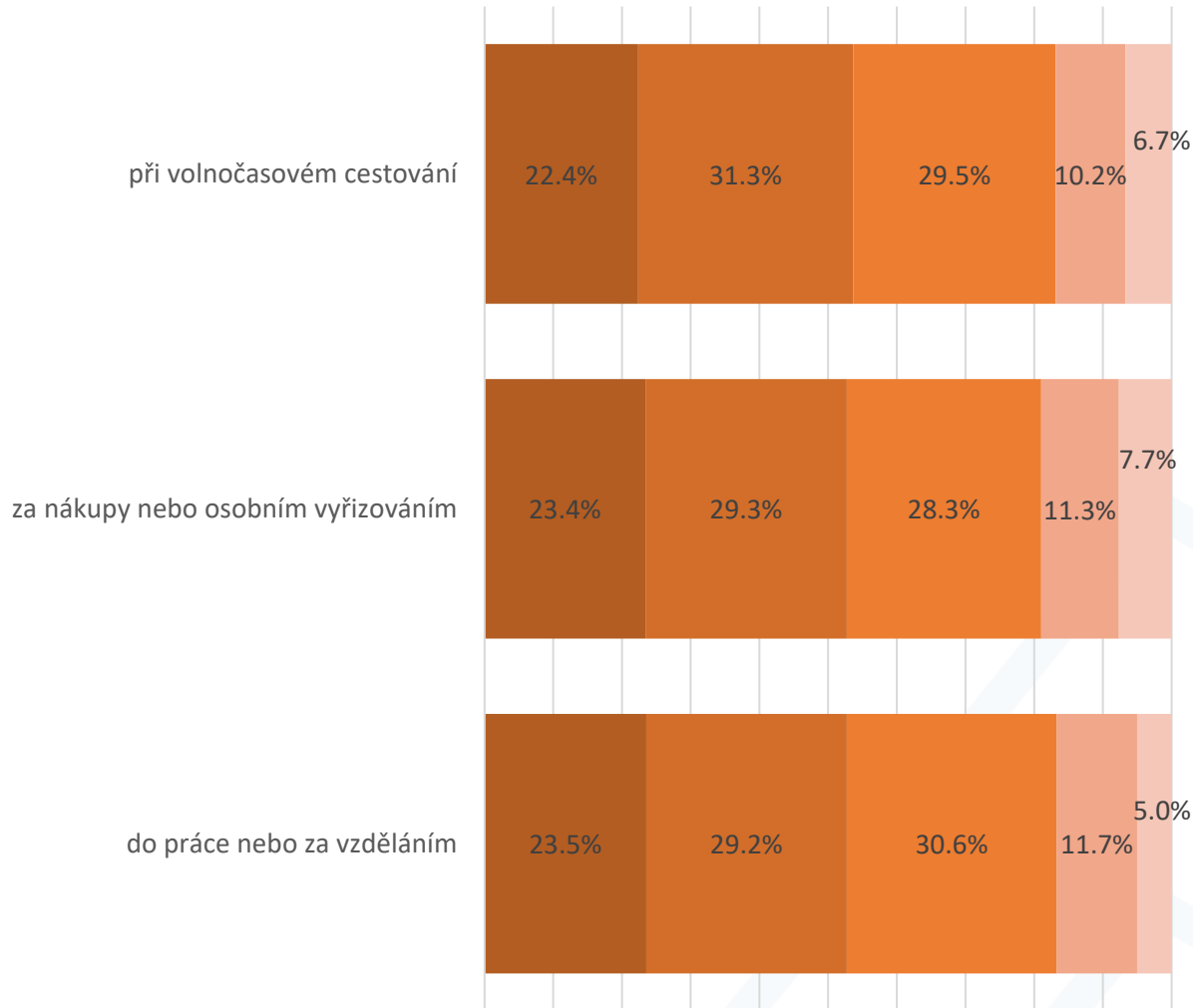
Vyšší spokojenost vykazují ženy. Spokojenost je nejvyšší u lidí ve věku nad 60 let, kde dosahuje až 72,3%.

14. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	23,6%	26,6%	27,6%	17,5%	19,6%	20,0%	40,2%	17,9%	19,2%	42,3%	32,7%	46,8%	25,2%
spíše ano	27,8%	40,1%	35,7%	36,1%	29,5%	41,3%	32,1%	32,7%	38,5%	42,3%	42,9%	31,6%	34,3%
nevím	30,8%	18,0%	17,3%	27,8%	33,9%	21,3%	17,9%	28,1%	34,6%	11,5%	22,4%	8,9%	24,0%
spíše ne	10,5%	11,2%	11,2%	14,4%	10,7%	13,8%	5,4%	14,2%	7,7%	3,8%	2,0%	6,3%	10,9%
určitě ne	7,2%	4,1%	8,2%	4,1%	6,3%	3,8%	4,5%	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	6,3%	5,6%

15. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči obecně při cestování ... ?

■ určitě ano ■ spíše ano ■ nevím ■ spíše ne ■ určitě ne



Spokojenost s veřejnou dopravou v Třebíči není ovlivněna účelem, se kterým respondenti v Třebíči cestují. Dokládají to v podstatě identická hodnocení spokojenosti při třech různých typech využívání. Respondenti většinou hodnotili stejnou známkou.

Nadpoloviční většina respondentů přitom vykazuje u všech tří typů spokojenost a okolo 30% respondentů svou spokojenost není schopno vyjádřit s ohledem na její malé využití (nebo žádné).

Vysokou spokojenost vykazují častěji ženy. Vysokou spokojenost vykazují mladé lidé (především žáci a studenti), ale rovněž lidé ve věku nad 60 let (především důchodci).

15. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči obecně při cestování ... ?

do práce nebo za vzděláním

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	21,9%	25,0%	28,6%	19,6%	18,0%	15,8%	34,5%	16,9%	7,7%	50,0%	28,6%	44,2%	23,5%
spíše ano	23,2%	34,5%	25,5%	29,9%	26,1%	39,5%	29,1%	27,9%	42,3%	26,9%	36,7%	26,0%	29,2%
nevím	37,3%	24,6%	21,4%	33,0%	38,7%	27,6%	29,1%	33,9%	42,3%	11,5%	28,6%	20,8%	30,6%
spíše ne	12,4%	11,0%	13,3%	14,4%	12,6%	14,5%	4,5%	14,4%	7,7%	11,5%	6,1%	5,2%	11,7%
určitě ne	5,2%	4,9%	11,2%	3,1%	4,5%	2,6%	2,7%	6,9%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%	5,0%

15. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči obecně při cestování ... ?

za nákupy nebo osobním vyřizováním

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	21,1%	25,5%	30,2%	18,6%	16,7%	18,2%	33,0%	15,7%	11,5%	54,2%	30,6%	44,9%	23,4%
spíše ano	23,3%	34,6%	28,1%	28,9%	23,1%	35,1%	33,0%	27,7%	30,8%	20,8%	38,8%	32,1%	29,3%
nevím	35,3%	22,1%	21,9%	33,0%	38,9%	24,7%	21,4%	34,3%	38,5%	12,5%	24,5%	7,7%	28,3%
spíše ne	12,1%	10,6%	8,3%	13,4%	12,0%	15,6%	8,0%	12,3%	11,5%	12,5%	6,1%	10,3%	11,3%
určitě ne	8,2%	7,2%	11,5%	6,2%	9,3%	6,5%	4,5%	10,1%	7,7%	0,0%	0,0%	5,1%	7,7%

15. Jste spokojen s veřejnou dopravou v Třebíči obecně při cestování ... ?

při volnočasovém cestování

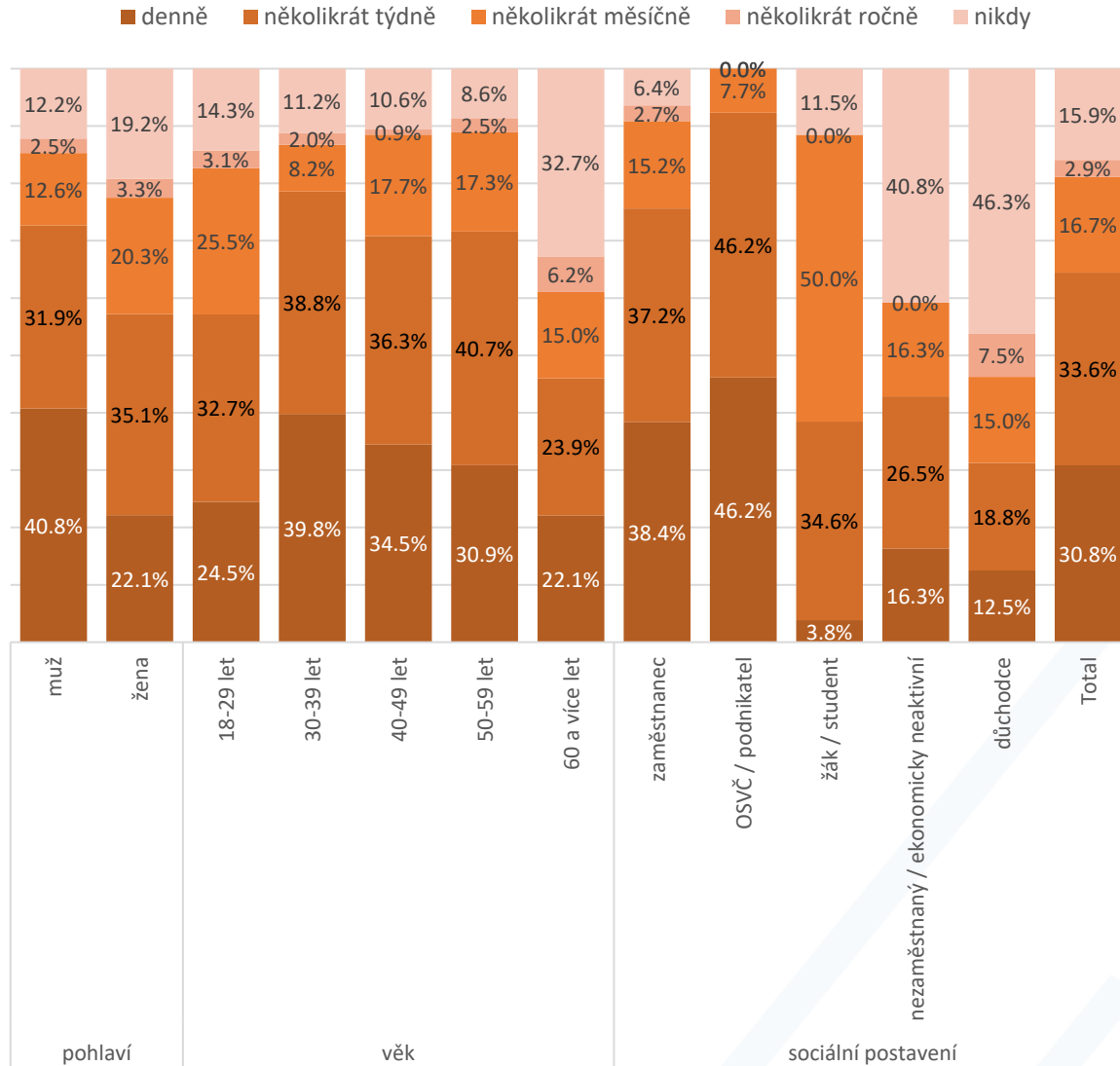
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	můž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	19,7%	24,7%	29,2%	18,6%	15,7%	14,7%	32,4%	15,5%	7,7%	45,8%	28,6%	44,2%	22,4%
spíše ano	26,2%	35,9%	27,1%	29,9%	25,0%	40,0%	36,9%	29,1%	34,6%	16,7%	42,9%	36,4%	31,3%
nevím	38,2%	21,6%	20,8%	34,0%	39,8%	28,0%	23,4%	34,8%	42,3%	16,7%	24,5%	10,4%	29,5%
spíše ne	7,7%	12,4%	13,5%	12,4%	12,0%	12,0%	1,8%	12,7%	7,7%	16,7%	4,1%	2,6%	10,2%
určitě ne	8,2%	5,4%	9,4%	5,2%	7,4%	5,3%	5,4%	7,9%	7,7%	4,2%	0,0%	6,5%	6,7%



PRŮZKUM MOBILITY OBYVATEL TŘEBÍČE ČÁST B - OBECNÉ OTÁZKY K MOBILITĚ

Automobil (řidič, spolujezdec) + parkování

16. Jak často obvykle jezdíte automobilem? (řidič nebo spolujezdec)



Denně využívá automobil jako řidič či spolujezdec přes 30% respondentů. Dalších skoro 34% respondentů pak automobil využívá několikrát týdně. Pouze 15,9% respondentů udává, že automobil nevyužívají – ani jako řidiči ani jako spolujezdci.

Evidentní je rozdíl mezi muži a ženami. K častějším uživatelům automobilu patří především střední věkové kategorie respondentů. OSVČ a podnikatelé využívají automobil ze všech zástupců sociálních skupin nejčastěji a ve výběrovém souboru nebyl ani jeden respondent, který by automobil nepoužíval.

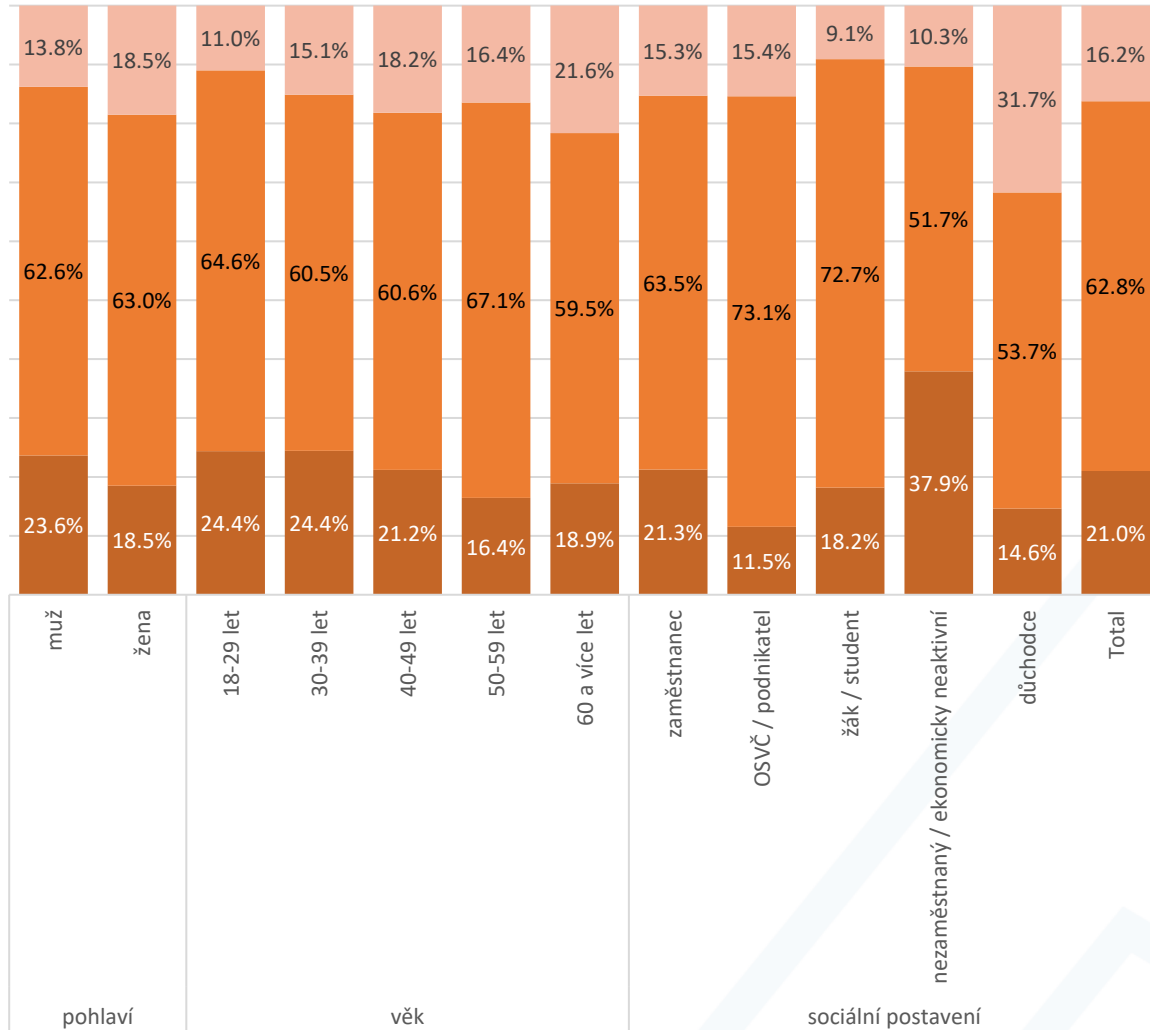
Naopak nejméně automobil využívají důchodci, ekonomicky neaktivní, či obecně lidé ve věku nad 60 let.

16. Jak často obvykle jezdíte automobilem? (řidič nebo spolujezdec)

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
denně	40,8%	22,1%	24,5%	39,8%	34,5%	30,9%	22,1%	38,4%	46,2%	3,8%	16,3%	12,5%	30,8%
několikrát týdně	31,9%	35,1%	32,7%	38,8%	36,3%	40,7%	23,9%	37,2%	46,2%	34,6%	26,5%	18,8%	33,6%
několikrát měsíčně	12,6%	20,3%	25,5%	8,2%	17,7%	17,3%	15,0%	15,2%	7,7%	50,0%	16,3%	15,0%	16,7%
několikrát ročně	2,5%	3,3%	3,1%	2,0%	0,9%	2,5%	6,2%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	7,5%	2,9%
nikdy	12,2%	19,2%	14,3%	11,2%	10,6%	8,6%	32,7%	6,4%	0,0%	11,5%	40,8%	46,3%	15,9%

17. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) automobilem častěji než v předchozích letech?

■ častěji než před covidem ■ stejně jako před covidem ■ méně než před covidem



Nejvíce respondentů udává, že pandemie nemá vliv na četnost jejich využití osobního automobilu. 16,2% respondentů ale přiznává, že v období pandemie používali automobil méně často. Naopak více než pětina respondentů naopak hovoří o častějším využití. Celkově se ale zdá, že pandemie v součtu neměla příliš velký vliv na četnost jízd automobilem (samozřejmě mimo období totálního lockdownu).

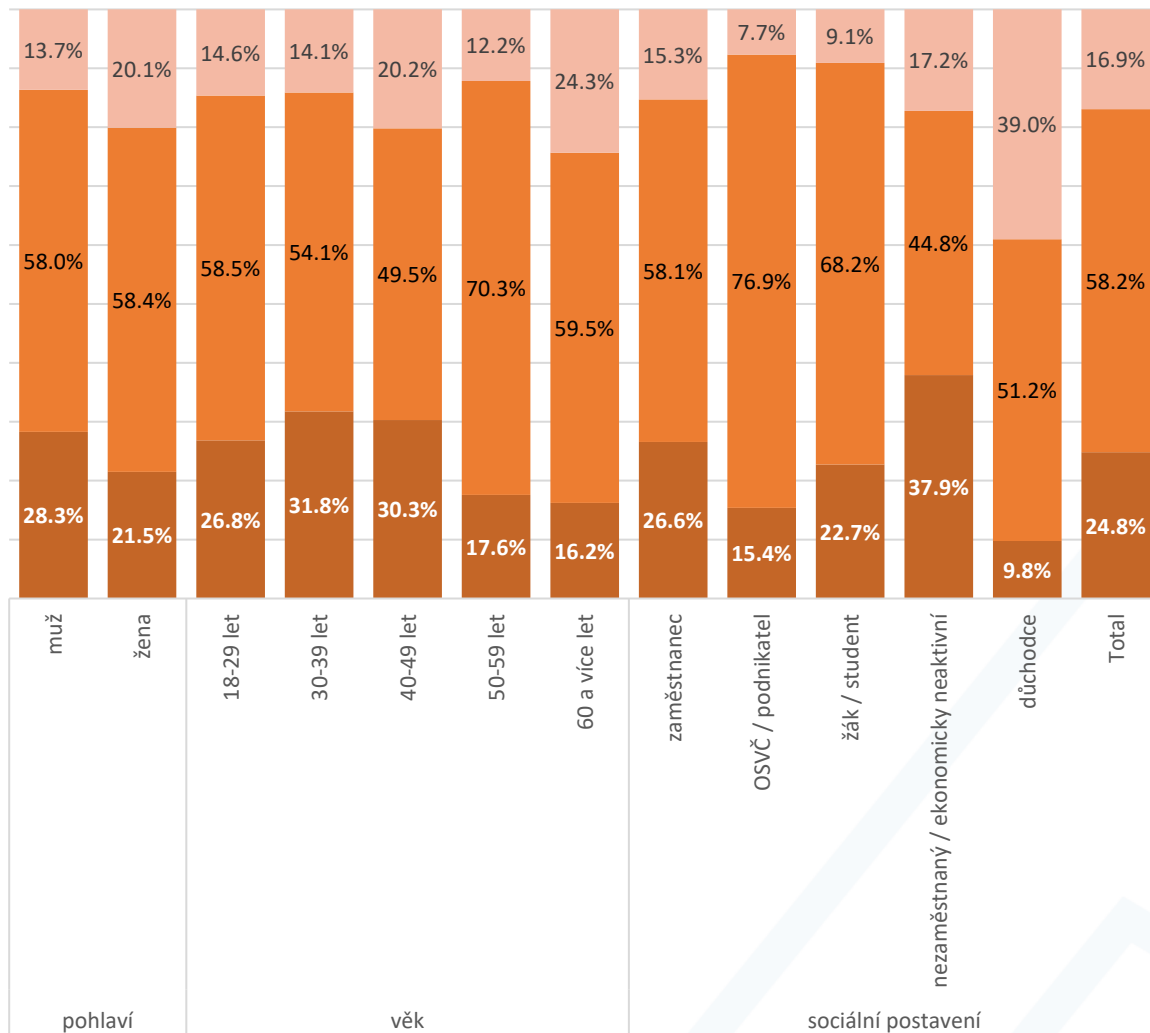
Rozdíly v odpovědích jednotlivých skupin respondentů nejsou příliš velké. Pouze důchodci častěji deklarují menší využití vozidla. Naopak ekonomicky neaktivní sice deklarují častější použití automobilu, ale nízké zastoupení této skupiny respondentů může znamenat rovněž větší chybu výběru či odchylku.

17. Jezdíte v posledním roce (během pandemie) automobilem častěji než v předchozích letech?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
častěji než před covidem	23,6%	18,5%	24,4%	24,4%	21,2%	16,4%	18,9%	21,3%	11,5%	18,2%	37,9%	14,6%	21,0%
stejně jako před covidem	62,6%	63,0%	64,6%	60,5%	60,6%	67,1%	59,5%	63,5%	73,1%	72,7%	51,7%	53,7%	62,8%
méně než před covidem	13,8%	18,5%	11,0%	15,1%	18,2%	16,4%	21,6%	15,3%	15,4%	9,1%	10,3%	31,7%	16,2%

18. Jezdíte nyní (v době mimo pandemii) automobilem častěji než před pěti lety?

■ častěji ■ stejně ■ méně



Ve srovnání dvou období, které dělí 5 let, se zdá, že čtvrtina respondentů využívá automobil častěji a 17% naopak méně často. Skoro 60% respondentů pak udává, že míra využití automobilu je u nich v podstatě stejná, jako před 5 lety. Zdá se tedy, že v součtu můžeme pozorovat v krátkém období 5 let mírný nárůst počtu uživatelů automobilu.

Očekávaný pokles využívání automobilu je zaznamenán u důchodců (kteří mohli být před 5 lety ještě v pracovním poměru). Potvrzuje to největší pokles u obyvatel nad 60 let. Naopak nárůsty jsou patrné především u mladších kategorií respondentů.

18. Jezdíte nyní (v době mimo pandemii) automobilem častěji než před pěti lety?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
častěji	28,3%	21,5%	26,8%	31,8%	30,3%	17,6%	16,2%	26,6%	15,4%	22,7%	37,9%	9,8%	24,8%
stejně	58,0%	58,4%	58,5%	54,1%	49,5%	70,3%	59,5%	58,1%	76,9%	68,2%	44,8%	51,2%	58,2%
méně	13,7%	20,1%	14,6%	14,1%	20,2%	12,2%	24,3%	15,3%	7,7%	9,1%	17,2%	39,0%	16,9%

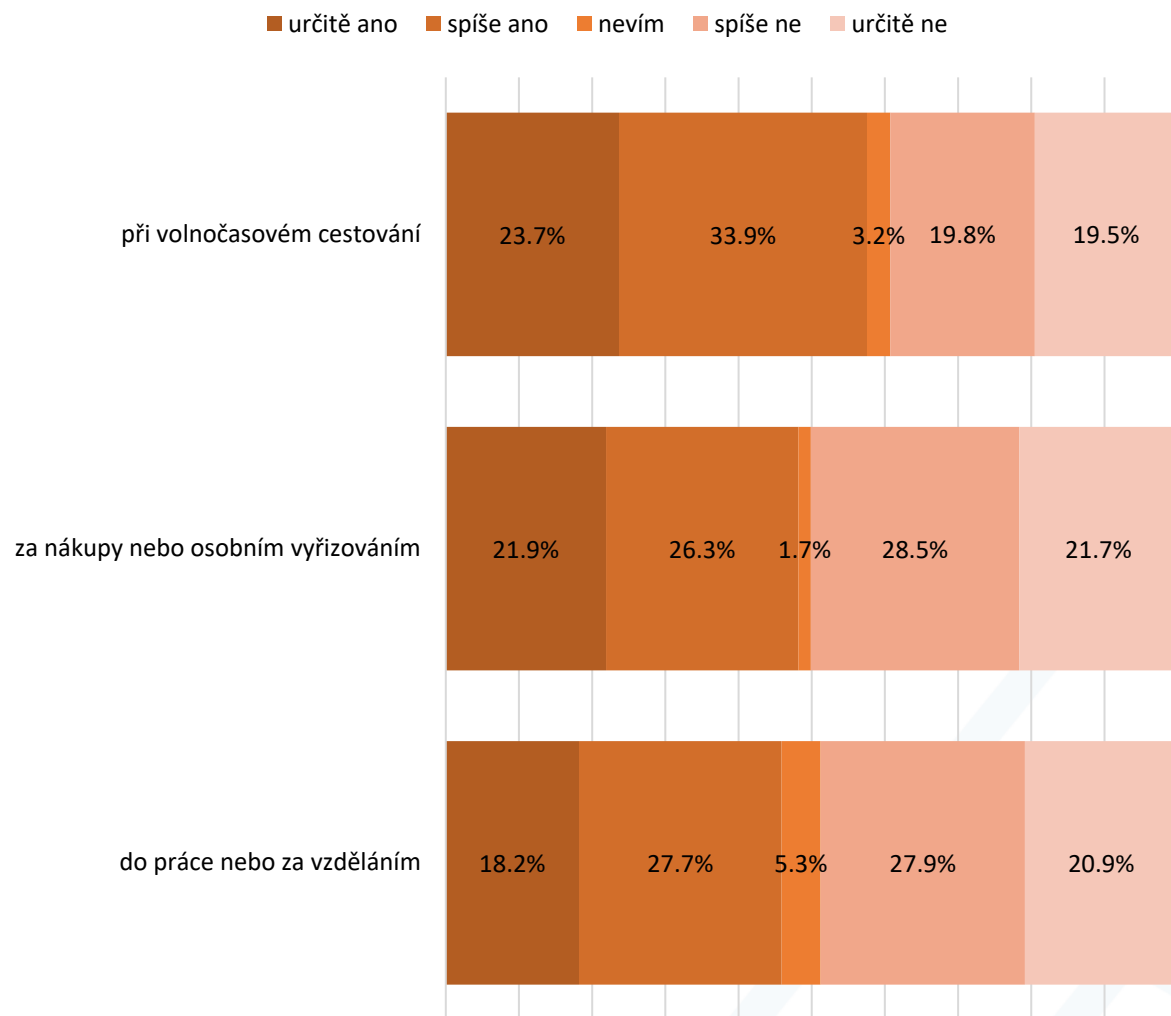
19. Co Vás motivuje k používání automobilu?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Sdílení auta s řidičem, který cestuje podobně	13,4%	26,0%	39,3%	13,8%	17,8%	13,5%	14,5%	17,3%	7,7%	60,9%	27,6%	18,6%	19,9%
Lepší možnosti pro parkování	0,5%	0,5%	0,0%	1,1%	0,0%	1,4%	0,0%	0,3%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
Požadavek na rychlejší cestování	52,2%	43,8%	44,0%	57,5%	56,4%	40,5%	39,5%	51,5%	73,1%	17,4%	41,4%	27,9%	47,9%
Požadavek na větší flexibilitu během dne	48,8%	36,5%	25,0%	41,4%	42,6%	52,7%	53,9%	40,7%	80,8%	17,4%	37,9%	48,8%	42,5%
Nevyhovující nabídka veřejné dopravy	14,4%	10,0%	15,5%	12,6%	13,9%	5,4%	10,5%	12,4%	11,5%	8,7%	6,9%	16,3%	12,1%
Nevyhovující nabídka cyklistiky nebo chůze	4,3%	1,8%	1,2%	8,0%	3,0%	1,4%	1,3%	3,3%	3,8%	4,3%	3,4%	0,0%	3,0%
Obecně větší potřeba cestovat	5,3%	2,7%	2,4%	9,2%	2,0%	1,4%	3,9%	3,6%	11,5%	0,0%	0,0%	7,0%	4,0%
Jiné	11,5%	16,0%	11,9%	13,8%	18,8%	14,9%	9,2%	15,3%	0,0%	13,0%	17,2%	9,3%	13,8%

20. Co Vás naopak odrazuje od používání automobilu?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
Zvýšená cena pohonných hmot	31,6%	34,7%	45,2%	37,9%	26,7%	27,0%	30,3%	31,3%	50,0%	34,8%	41,4%	30,2%	33,2%
Zhoršené podmínky pro parkování auta	33,0%	28,8%	17,9%	39,1%	28,7%	32,4%	39,5%	29,3%	50,0%	17,4%	27,6%	39,5%	30,8%
Ekologické smýšlení / ochrana životního prostředí	10,0%	11,4%	8,3%	18,4%	10,9%	5,4%	10,5%	9,4%	26,9%	17,4%	6,9%	9,3%	10,7%
Celkově lepší možnosti veřejné dopravy	1,4%	3,2%	6,0%	0,0%	1,0%	4,1%	1,3%	1,6%	0,0%	13,0%	3,4%	2,3%	2,3%
Celkově lepší možnosti cyklistiky nebo chůze	8,6%	10,5%	9,5%	8,0%	12,9%	8,1%	9,2%	10,4%	7,7%	4,3%	10,3%	7,0%	9,6%
Obecně nižší potřeba cestovat	6,2%	8,2%	4,8%	5,7%	11,9%	8,1%	5,3%	7,8%	11,5%	0,0%	0,0%	9,3%	7,2%
Jiné	9,6%	16,4%	16,7%	13,8%	13,9%	10,8%	10,5%	12,4%	0,0%	26,1%	24,1%	11,6%	13,1%

21. Jste spokojen s cestováním automobilem v Třebíči obecně při cestování ... ?



Spokojenost s využíváním automobilu při cestování v Třebíči není příliš vysoká, ale není příliš závislá ani na tom, za jakým účelem je cestováno.

Nejvíce jsou respondenti spokojeni s cestováním automobilem při volnočasovém cestování. Nejméně jsou pak spokojeni s cestováním osobním automobilem do práce nebo za vzděláním.

21. Jste spokojen s cestováním automobilem v Třebíči obecně při cestování ... ?

do práce nebo za vzděláním

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	15,1%	21,1%	34,6%	18,8%	13,4%	11,0%	13,9%	16,5%	15,4%	47,6%	20,7%	15,4%	18,2%
spíše ano	25,6%	29,6%	27,2%	29,4%	28,9%	31,5%	18,1%	29,0%	34,6%	23,8%	24,1%	17,9%	27,7%
nevím	5,0%	5,6%	7,4%	2,4%	3,1%	5,5%	9,7%	3,4%	0,0%	9,5%	6,9%	20,5%	5,3%
spíše ne	29,6%	26,3%	19,8%	28,2%	29,9%	26,0%	37,5%	28,6%	34,6%	19,0%	24,1%	25,6%	27,9%
určitě ne	24,6%	17,4%	11,1%	21,2%	24,7%	26,0%	20,8%	22,6%	15,4%	0,0%	24,1%	20,5%	20,9%

21. Jste spokojen s cestováním automobilem v Třebíči obecně při cestování ... ?

za nákupy nebo osobním vyřizováním

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	18,0%	25,6%	39,5%	22,4%	14,7%	13,9%	19,2%	18,6%	30,8%	52,4%	27,6%	20,5%	21,9%
spíše ano	24,0%	28,4%	22,2%	24,7%	26,3%	27,8%	27,4%	27,7%	19,2%	14,3%	27,6%	25,6%	26,3%
nevím	1,5%	1,9%	3,7%	2,4%	0,0%	0,0%	2,7%	0,7%	0,0%	9,5%	3,4%	5,1%	1,7%
spíše ne	32,0%	25,1%	21,0%	30,6%	32,6%	33,3%	26,0%	29,7%	42,3%	19,0%	17,2%	23,1%	28,5%
určitě ne	24,5%	19,0%	13,6%	20,0%	26,3%	25,0%	24,7%	23,3%	7,7%	4,8%	24,1%	25,6%	21,7%

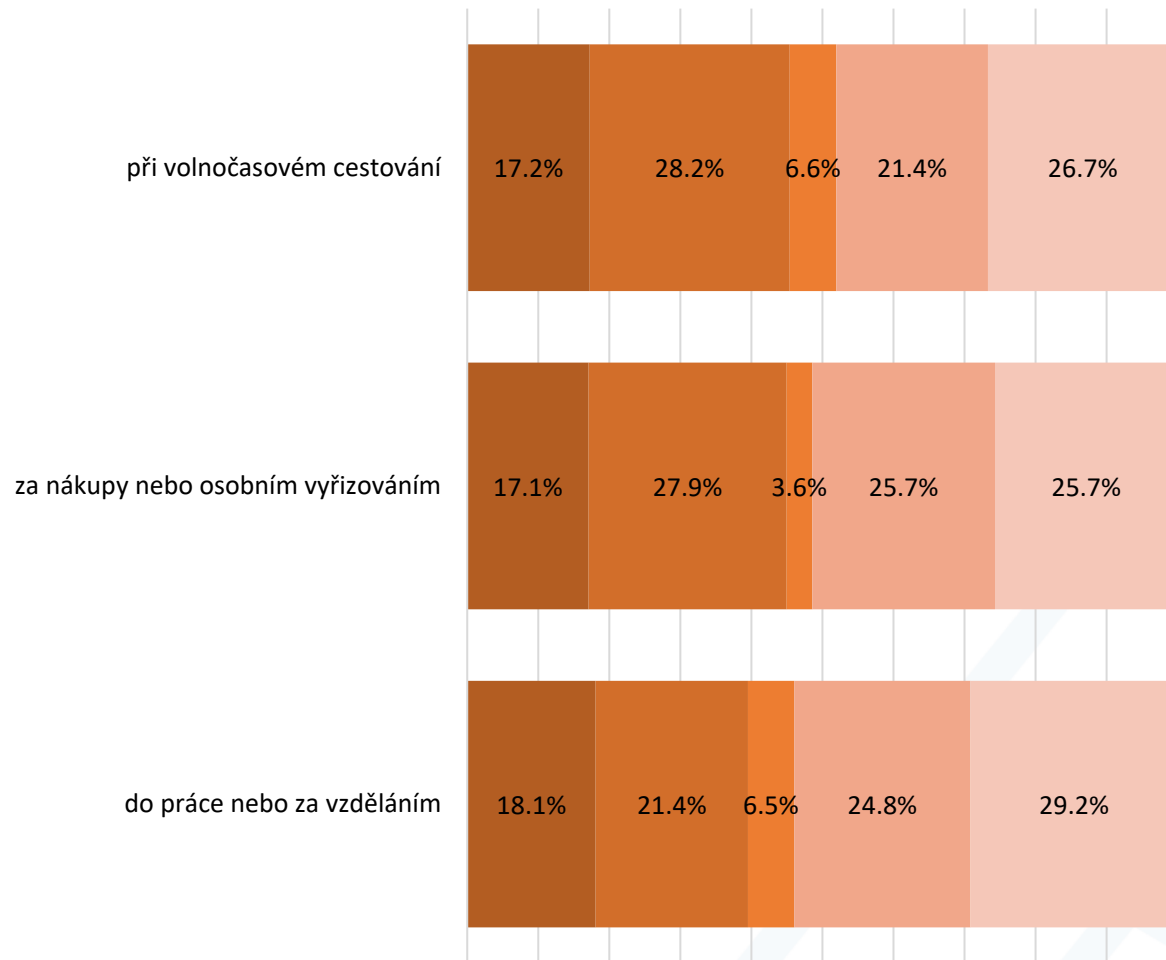
21. Jste spokojen s cestováním automobilem v Třebíči obecně při cestování ... ?

při volnočasovém cestování

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	20,4%	26,8%	39,0%	26,2%	18,1%	16,9%	17,6%	20,1%	38,5%	50,0%	31,0%	20,0%	23,7%
spíše ano	32,8%	34,9%	29,3%	35,7%	28,7%	33,8%	40,5%	34,1%	34,6%	18,2%	31,0%	42,5%	33,9%
nevím	3,0%	3,3%	4,9%	3,6%	2,1%	1,4%	4,1%	2,4%	0,0%	9,1%	3,4%	7,5%	3,2%
spíše ne	21,4%	18,2%	14,6%	15,5%	26,6%	23,9%	18,9%	21,8%	19,2%	18,2%	10,3%	12,5%	19,8%
určitě ne	22,4%	16,7%	12,2%	19,0%	24,5%	23,9%	18,9%	21,5%	7,7%	4,5%	24,1%	17,5%	19,5%

22. Jste spokojen s možností zaparkovat v Třebíči u vybraných cílů? Při cestování ... ?

■ určitě ano ■ spíše ano ■ nevím ■ spíše ne ■ určitě ne



Spokojenost s využíváním automobilu při cestování v Třebíči není vysoká, ale spokojenost s možností zaparkovat je ještě znatelně nižší. Bez ohledu na cíl cestování je skoro vždy skoro polovina respondentů nespokojená s parkováním v Třebíči.

Relativně největší spokojenost s parkováním je u volnočasovém cestování. Naopak nejmenší spokojenost je v tomto ohledu při cestách do práce či za vzděláním.

22. Jste spokojen s možností zaparkovat v Třebíči u vybraných cílů? Při cestování ... ?

do práce nebo za vzděláním

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	16,4%	19,6%	29,3%	24,7%	7,1%	17,8%	12,5%	19,0%	7,7%	42,9%	20,7%	2,6%	18,1%
spíše ano	25,9%	17,3%	19,5%	17,6%	25,5%	26,0%	19,4%	20,3%	38,5%	19,0%	17,2%	23,1%	21,4%
nevím	7,5%	5,6%	11,0%	1,2%	3,1%	8,2%	11,1%	4,7%	0,0%	14,3%	6,9%	20,5%	6,5%
spíše ne	22,4%	27,1%	25,6%	27,1%	26,5%	19,2%	25,0%	23,7%	46,2%	23,8%	34,5%	12,8%	24,8%
určitě ne	27,9%	30,4%	14,6%	29,4%	37,8%	28,8%	31,9%	32,3%	7,7%	0,0%	20,7%	41,0%	29,2%

22. Jste spokojen s možností zaparkovat v Třebíči u vybraných cílů? Při cestování ... ?

za nákupy nebo osobním vyřizováním

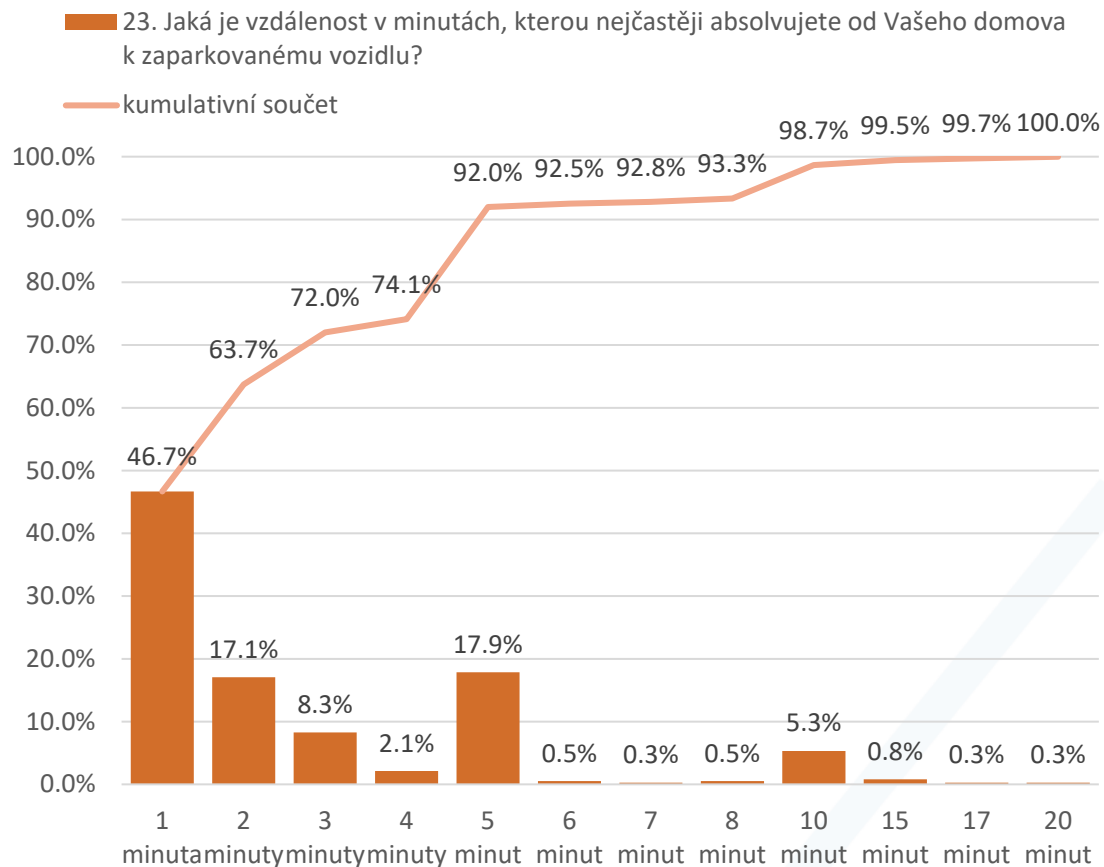
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	15,8%	18,2%	34,6%	20,0%	9,2%	9,6%	13,5%	15,7%	15,4%	52,4%	20,7%	7,3%	17,1%
spíše ano	27,7%	28,0%	16,0%	25,9%	31,6%	38,4%	25,7%	29,4%	34,6%	14,3%	24,1%	22,0%	27,9%
nevím	3,0%	4,2%	8,6%	1,2%	0,0%	4,1%	5,4%	2,7%	0,0%	9,5%	3,4%	9,8%	3,6%
spíše ne	27,7%	23,8%	23,5%	31,8%	27,6%	20,5%	24,3%	23,7%	46,2%	23,8%	34,5%	22,0%	25,7%
určitě ne	25,7%	25,7%	17,3%	21,2%	31,6%	27,4%	31,1%	28,4%	3,8%	0,0%	17,2%	39,0%	25,7%

22. Jste spokojen s možností zaparkovat v Třebíči u vybraných cílů? Při cestování ... ?

při volnočasovém cestování

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
určitě ano	16,4%	18,0%	35,8%	20,0%	8,2%	10,0%	13,7%	14,9%	26,9%	52,4%	20,7%	7,5%	17,2%
spíše ano	30,3%	26,1%	21,0%	25,9%	28,6%	37,1%	30,1%	27,7%	42,3%	14,3%	34,5%	25,0%	28,2%
nevím	7,0%	6,2%	9,9%	2,4%	3,1%	7,1%	11,0%	5,1%	7,7%	14,3%	3,4%	15,0%	6,6%
spíše ne	18,9%	23,7%	16,0%	28,2%	27,6%	15,7%	13,7%	23,0%	19,2%	14,3%	24,1%	12,5%	21,4%
určitě ne	27,4%	26,1%	17,3%	23,5%	32,7%	30,0%	31,5%	29,4%	3,8%	4,8%	17,2%	40,0%	26,7%

23. Jaká je vzdálenost v minutách, kterou nejčastěji absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu?

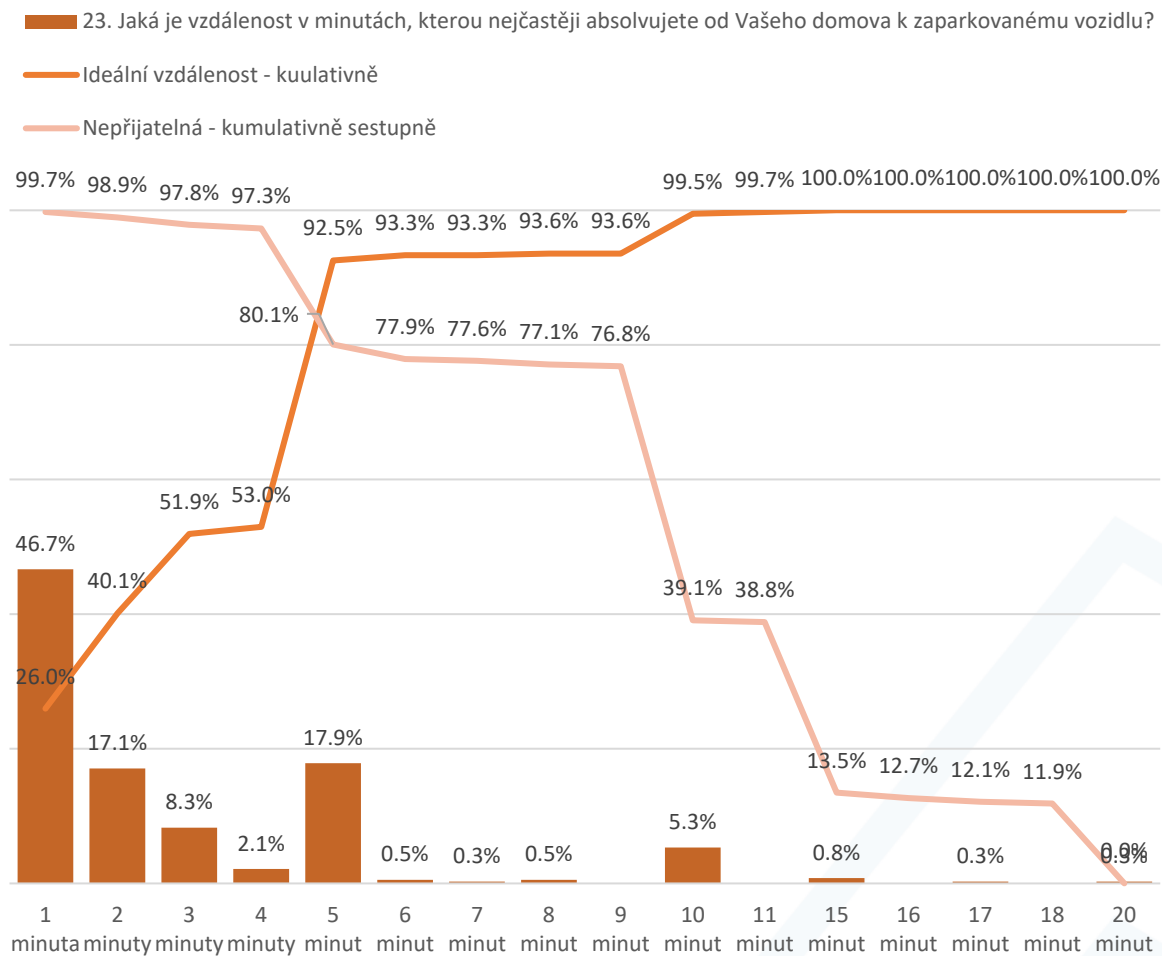


46,7% respondentů kteří auto používají přiznává, že dokáží v Třebíči zaparkovat tak, že k němu z domova dojdou nejčastěji v časovém horizontu jedné minuty. Dalších více než 45% respondentů hovoří o 2-5 minutách. Celkově tak do pěti minut od svého domova běžně parkuje 92% řidičů v Třebíči. V tomto ohledu je situace pro respondenty komfortní.

23. Jaká je vzdálenost v minutách, kterou nejčastěji absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
1 minuta	45,4%	47,9%	37,0%	55,3%	47,7%	50,0%	41,5%	49,1%	26,1%	42,9%	48,0%	43,2%	46,7%
2 minuty	14,8%	19,3%	21,9%	7,9%	27,3%	17,6%	9,2%	19,0%	21,7%	4,8%	16,0%	8,1%	17,1%
3 minuty	10,4%	6,3%	6,8%	9,2%	6,8%	5,9%	13,8%	6,7%	17,4%	9,5%	8,0%	13,5%	8,3%
4 minuty	3,3%	1,0%	1,4%	2,6%	2,3%	4,4%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	8,0%	0,0%	2,1%
5 minut	17,5%	18,2%	20,5%	17,1%	11,4%	17,6%	23,1%	16,0%	30,4%	19,0%	20,0%	21,6%	17,9%
6 minut	0,5%	0,5%	1,4%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
7 minut	0,5%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
8 minut	0,5%	0,5%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	1,5%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,5%
10 minut	5,5%	5,2%	8,2%	5,3%	2,3%	2,9%	9,2%	4,1%	4,3%	19,0%	0,0%	10,8%	5,3%
15 minut	1,1%	0,5%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,7%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	0,8%
17 minut	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
20 minut	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%

24. Jaká vzdálenost v minutách, kterou absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu je pro Vás:



Kritická je při vzdálenosti zaparkování vozidla u bydliště respondenta hodnota 5 minut. Tato hodnota představuje pro 80% (Pareto) respondentů střet ideální a nepřijatelné hodnoty. Naštěstí je právě tak vysoká hodnota pro více než 90% respondentů i hodnotou reálnou.

24. Jaká vzdálenost v minutách, kterou absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu je pro Vás:

Ideální

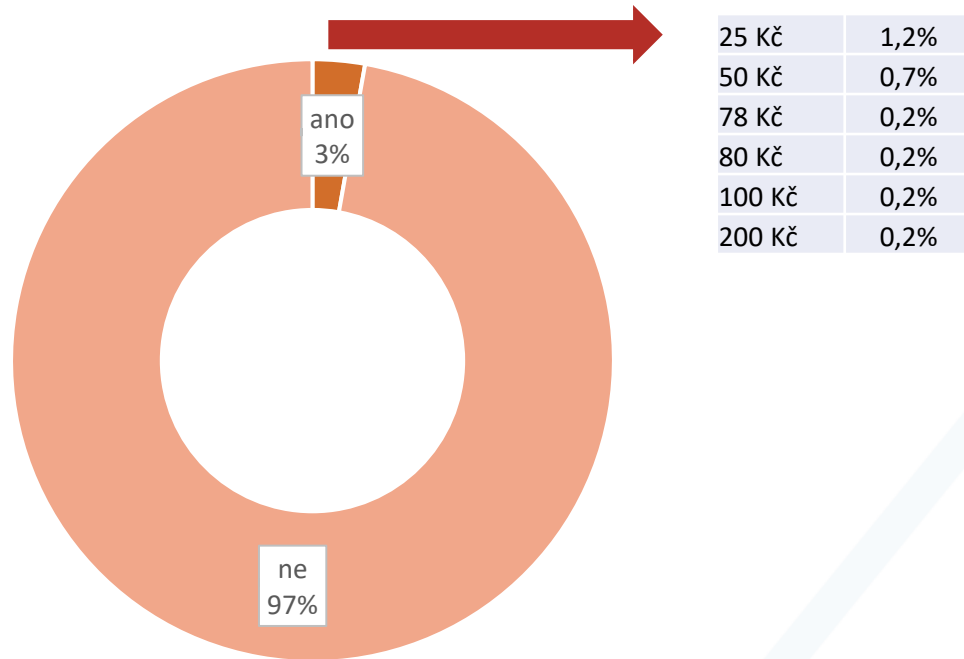
	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
1 minuta	29,2%	22,8%	12,2%	31,0%	24,5%	29,9%	32,3%	27,8%	19,2%	0,0%	20,0%	35,1%	26,0%
2 minuty	12,5%	15,7%	12,2%	15,5%	16,0%	16,4%	10,8%	16,4%	11,5%	5,0%	12,0%	5,4%	14,1%
3 minuty	13,0%	10,7%	8,1%	10,7%	13,8%	11,9%	15,4%	11,0%	19,2%	10,0%	8,0%	16,2%	11,8%
4 minuty	1,0%	1,0%	1,4%	2,4%	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	5,0%	8,0%	0,0%	1,0%
5 minut	35,4%	43,7%	55,4%	32,1%	41,5%	34,3%	33,8%	37,7%	42,3%	60,0%	48,0%	35,1%	39,6%
6 minut	1,0%	0,5%	1,4%	1,2%	1,1%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,8%
8 minut	0,0%	0,5%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
10 minut	7,3%	4,6%	9,5%	4,8%	2,1%	7,5%	6,2%	5,3%	7,7%	20,0%	0,0%	5,4%	5,9%
11 minut	0,0%	0,5%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
15 minut	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,3%

24. Jaká vzdálenost v minutách, kterou absolvujete od Vašeho domova k zaparkovanému vozidlu je pro Vás:

Nepřijatelná

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
1 minuta	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
2 minuty	1,1%	0,5%	0,0%	1,2%	0,0%	1,6%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
3 minuty	1,6%	0,5%	0,0%	2,5%	0,0%	1,6%	1,6%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
4 minuty	1,1%	0,0%	1,4%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
5 minut	22,6%	11,9%	11,3%	18,5%	21,3%	17,7%	17,2%	17,5%	16,0%	10,5%	8,0%	27,3%	17,3%
6 minut	2,2%	2,2%	2,8%	1,2%	3,4%	0,0%	3,1%	2,6%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	2,2%
7 minut	0,0%	0,5%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,3%
8 minut	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
9 minut	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
10 minut	32,8%	42,7%	35,2%	35,8%	42,7%	33,9%	40,6%	39,8%	24,0%	21,1%	40,0%	39,4%	37,7%
11 minut	0,0%	0,5%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%
15 minut	22,6%	28,1%	31,0%	30,9%	18,0%	29,0%	17,2%	22,3%	44,0%	36,8%	44,0%	15,2%	25,3%
16 minut	0,5%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%	1,6%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
17 minut	0,5%	0,5%	1,4%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,5%
18 minut	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	0,3%
20 minut	13,4%	10,3%	15,5%	8,6%	9,0%	11,3%	17,2%	11,2%	16,0%	21,1%	4,0%	15,2%	11,9%

25. Platíte v současné době nějaké parkovné za parkování u svého bydliště?



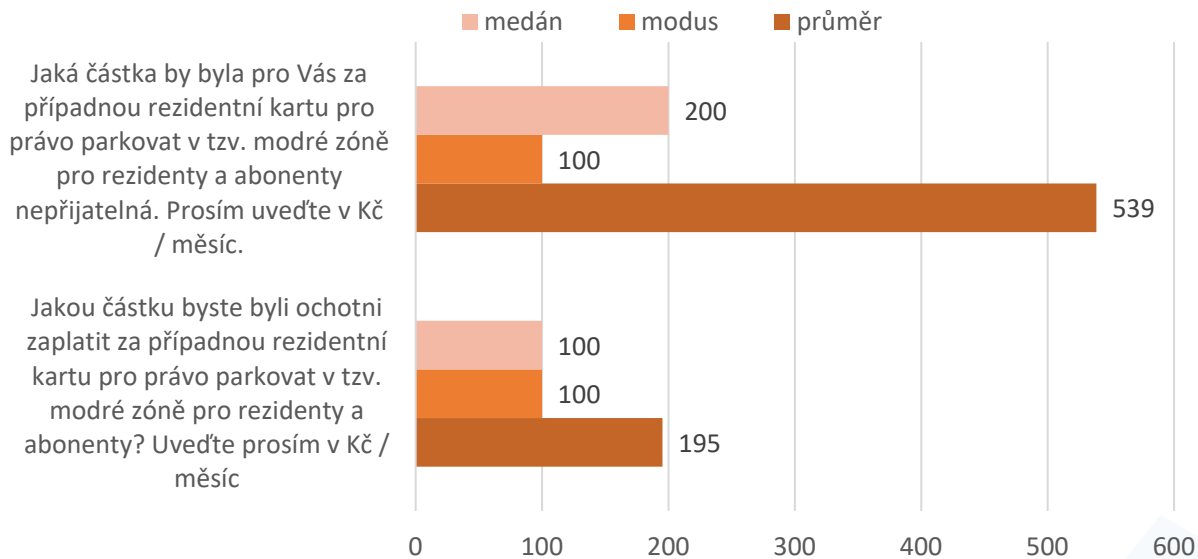
Pouze 3% respondentů udává, že za parkování u svého bydliště musí v současné době nějakou formou platit a to je velmi nízké procento. Naopak 97% respondentů parkuje bezplatně.

Při jmenování konkrétních částek respondenti jmenují různé sazby a jedná se pravděpodobně spíše o hodinové sazby (nízké částky), případně v pár případech řády jednotek stovek korun.

25. Platíte v současné době nějaké parkovné za parkování u svého bydliště?

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
25	1,4%	0,9%	1,2%	0,0%	0,0%	4,1%	1,3%	1,0%	3,8%	0,0%	0,0%	2,3%	1,2%
50	0,5%	0,9%	0,0%	1,2%	0,0%	2,7%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
78	0,5%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
80	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
100	0,5%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
200	0,5%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
žádné platby	96,6%	97,7%	97,6%	96,5%	99,0%	93,2%	98,7%	96,7%	96,2%	100,0%	100,0%	97,7%	97,2%

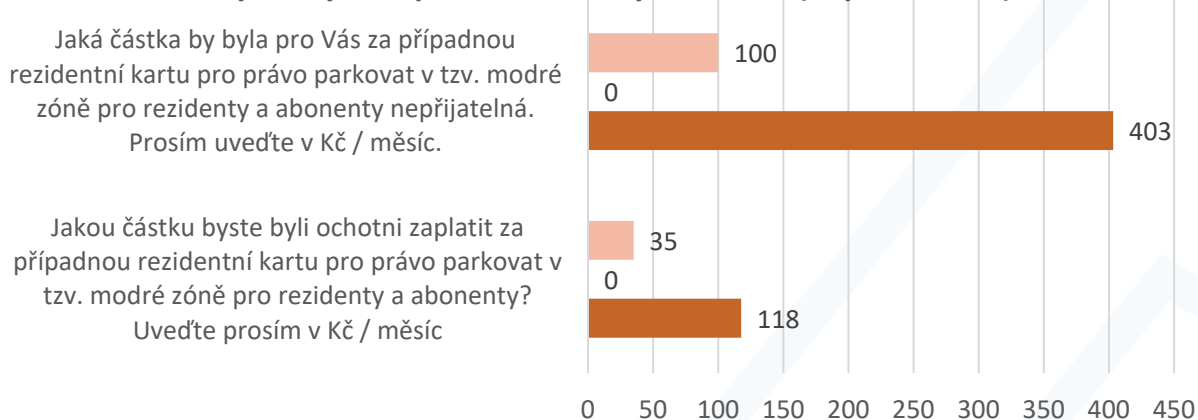
26. Jakou částku byste byli ochotni zaplatit za případnou rezidentní kartu pro právo parkovat v tzv. modré zóně pro rezidenty a abonenty a jaká částka by byla pro Vás nepřijatelná?



Částku, kterou by byli respondenti ochotni platit za parkování ve formě rezidentní karty s možností parkovat v modrých zónách, se pohybuje na úrovni 200 Kč, přičemž jako nepřijatelná je již vnímána cena cca 540 Kč.

Bohužel 34,8% respondentů uvádí hodnotu 0 Kč, tzn. že by vůbec nebyli ochotni za rezidentní kartu platit. Tito respondenti dále nevstupují do výpočtu průměrných cen, modusu či mediánu (první graf).

Výsledky se započtením nulových hodnot (odpovědi 0 Kč)



Nejčastěji (modus) je zmiňována přijatelná částka hodnota 100 Kč. Zajímavostí je stejná hodnota modusu u nepřijatelné hodnoty. Medián (střední hodnota seřazeného souboru) je u přijatelné částky rovněž 100 Kč, jako nepřijatelná částka je hodnota 200 Kč.

Částky jsou to velmi nízké a vycházejí ze současného stavu, kdy přes 95% respondentů tvrdí, že neplatí za parkování nic.

26. Jakou částku byste byli ochotni zaplatit za případnou rezidentní kartu pro právo parkovat v tzv. modré zóně pro rezidenty a abonenty a jaká částka by byla pro Vás nepřijatelná?

Přijatelná

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	můž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnanec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
0	33,6%	35,8%	39,8%	32,7%	31,9%	25,9%	43,4%	27,4%	7,7%	38,5%	59,2%	57,5%	34,8%
1	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
5	0,0%	0,7%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	1,3%	0,4%
10	5,0%	1,8%	4,1%	3,1%	1,8%	1,2%	6,2%	2,4%	7,7%	3,8%	4,1%	5,0%	3,3%
20	1,7%	2,2%	3,1%	2,0%	0,0%	3,7%	1,8%	1,8%	3,8%	3,8%	2,0%	1,3%	2,0%
25	1,7%	1,1%	1,0%	0,0%	0,0%	2,5%	3,5%	0,9%	7,7%	0,0%	0,0%	2,5%	1,4%
29	0,4%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
30	2,1%	0,7%	0,0%	1,0%	0,0%	2,5%	3,5%	0,9%	7,7%	0,0%	0,0%	2,5%	1,4%
35	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
40	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,3%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
50	4,6%	6,3%	3,1%	13,3%	3,5%	4,9%	3,5%	6,4%	11,5%	7,7%	0,0%	2,5%	5,5%
80	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
100	15,1%	17,7%	15,3%	12,2%	22,1%	18,5%	13,3%	17,7%	30,8%	3,8%	20,4%	8,8%	16,5%
150	2,5%	1,8%	1,0%	2,0%	4,4%	1,2%	1,8%	2,1%	0,0%	3,8%	2,0%	2,5%	2,2%
200	5,9%	6,3%	6,1%	9,2%	4,4%	8,6%	3,5%	7,6%	3,8%	11,5%	0,0%	2,5%	6,1%
250	1,3%	1,1%	1,0%	0,0%	1,8%	2,5%	0,9%	1,2%	0,0%	0,0%	2,0%	1,3%	1,2%
300	2,9%	5,5%	4,1%	4,1%	4,4%	3,7%	4,4%	5,2%	3,8%	3,8%	2,0%	2,5%	4,3%
500	5,0%	4,4%	6,1%	4,1%	7,1%	3,7%	1,8%	7,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	4,7%
600	0,4%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
1000	1,7%	2,6%	2,0%	3,1%	1,8%	2,5%	0,9%	2,7%	0,0%	0,0%	4,1%	0,0%	2,2%
2000	0,0%	0,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,2%
nevím	14,7%	10,7%	11,2%	11,2%	15,0%	14,8%	10,6%	14,9%	7,7%	15,4%	2,0%	10,0%	12,6%

26. Jakou částku byste byli ochotni zaplatit za případnou rezidentní kartu pro právo parkovat v tzv. modré zóně pro rezidenty a abonenty a jaká částka by byla pro Vás nepřijatelná?

Nepřijatelná

	pohlaví		věk					sociální postavení					Total
	muž	žena	18-29 let	30-39 let	40-49 let	50-59 let	60 a více let	zaměstnan ec	OSVČ / podnikatel	žák / student	nezaměstnaný / ekonomicky neaktivní	důchodce	
0	18,9%	22,9%	18,4%	17,3%	17,7%	17,3%	33,6%	13,1%	0,0%	15,4%	46,9%	46,3%	21,0%
1	2,1%	0,0%	1,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,9%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,0%
5	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,4%
10	0,8%	0,4%	2,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
20	0,4%	1,5%	0,0%	2,0%	0,9%	1,2%	0,9%	0,6%	0,0%	0,0%	4,1%	1,3%	1,0%
25	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
29	0,4%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
30	1,7%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	2,7%	0,6%	0,0%	0,0%	4,1%	0,0%	0,8%
31	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
40	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,4%
50	3,8%	4,1%	6,1%	4,1%	2,7%	0,0%	6,2%	3,4%	7,7%	3,8%	2,0%	6,3%	3,9%
51	0,8%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,4%
50	0,0%	0,4%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
80	0,4%	0,4%	0,0%	0,0%	0,9%	1,2%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
83	0,4%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,2%
100	14,7%	11,4%	20,4%	15,3%	8,0%	9,9%	12,4%	11,0%	30,8%	30,8%	10,2%	11,3%	13,0%
101	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
105	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
110	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,9%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
120	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
150	2,9%	1,5%	2,0%	2,0%	0,9%	6,2%	0,9%	1,8%	15,4%	3,8%	0,0%	0,0%	2,2%
151	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,2%
200	4,6%	6,6%	6,1%	4,1%	7,1%	7,4%	3,5%	7,3%	3,8%	0,0%	4,1%	2,5%	5,7%
201	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
210	0,4%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
250	0,8%	1,5%	0,0%	1,0%	1,8%	1,2%	1,8%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	1,2%
300	8,0%	4,8%	6,1%	6,1%	8,0%	7,4%	4,4%	6,7%	7,7%	7,7%	6,1%	3,8%	6,3%
360	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,2%
400	1,7%	0,7%	0,0%	1,0%	3,5%	0,0%	0,0%	1,2%	3,8%	0,0%	2,0%	0,0%	1,2%
500	8,0%	11,8%	11,2%	12,2%	8,0%	12,3%	8,0%	10,7%	15,4%	7,7%	10,2%	6,3%	10,0%
510	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
550	0,0%	0,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
600	0,4%	1,5%	2,0%	1,0%	1,8%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	1,0%
700	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,2%
800	0,4%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
1000	5,5%	7,7%	7,1%	5,1%	8,8%	8,6%	4,4%	8,8%	3,8%	7,7%	4,1%	0,0%	6,7%
1100	0,0%	0,7%	0,0%	1,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,4%
1200	0,4%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
1500	0,8%	0,7%	1,0%	1,0%	1,8%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%
2000	0,4%	0,7%	1,0%	0,0%	0,9%	1,2%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,6%
2500	0,0%	0,4%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	0,0%	0,0%	0,2%
3000	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
5000	0,4%	0,7%	0,0%	1,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
40000	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
nevím	16,8%	15,9%	11,2%	19,4%	21,2%	17,3%	11,5%	20,4%	11,5%	11,5%	2,0%	11,3%	16,3%



SEGMENT – ŽÁCI A STUDENTI

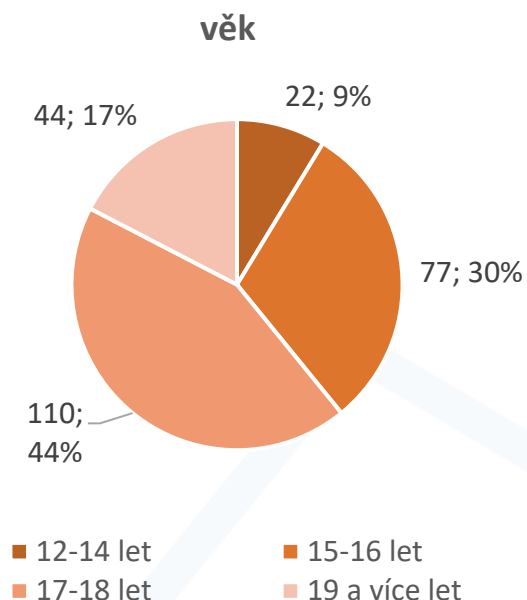
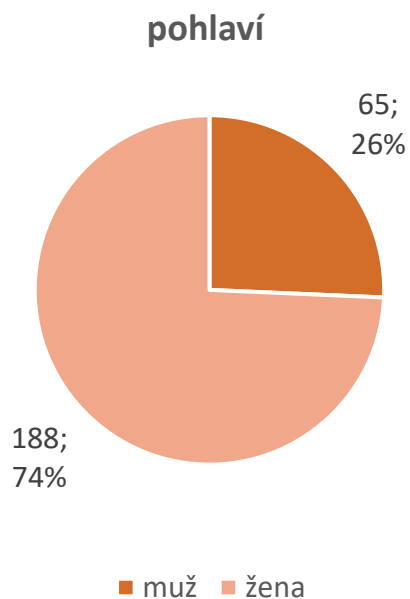
Výběrový soubor

Struktura výběrového souboru

V následující podkapitole je popsán výběrový soubor, tzn. struktura respondentů, kteří se zúčastnili průzkumu. Celkově se průzkumu zúčastnilo 543 zástupců žáků a studentů. 296 žáků a studentů však v období realizace průzkumu nebyla schopna definovat žádnou cestu v rozhodném dni a proto byli z dalšího zpracování vyřazeni. Do finálního zpracování bylo zařazeno celkem 253 respondentů, kteří představují 46,1% původního počtu respondentů.

pohlaví	muž	65	25,7%
	žena	188	74,3%
věk	12-14 let	22	8,7%
	15-16 let	77	30,4%
	17-18 let	110	43,5%
	19 a více let	44	17,4%
status	student střední školy	236	93,3%
	žák základní školy	17	6,7%
celkem		253	100,0%

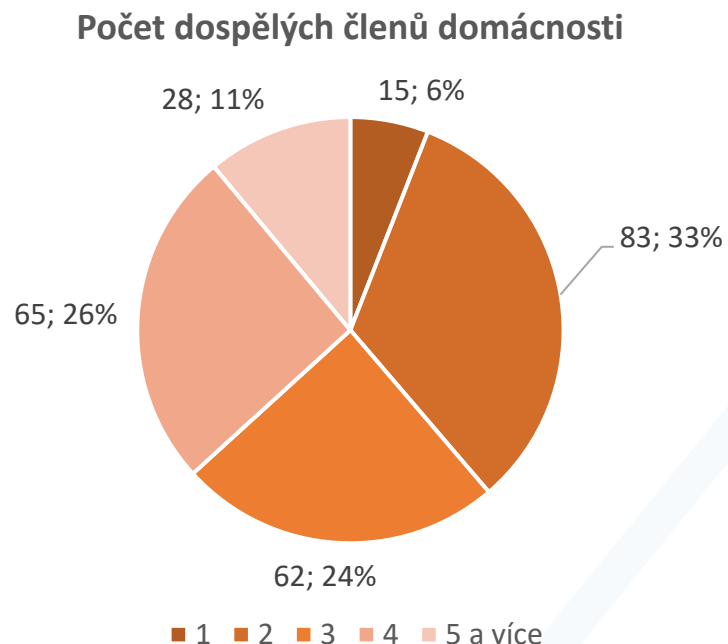
Struktura respondentů dle pohlaví a Struktura respondentů dle věku



Z grafů je zřejmé, že se průzkumu zúčastnilo daleko větší procento dívek, než chlapců. Konkrétně se jednalo o 188 dívek a 65 chlapců.

Z pohledu věku respondentů bylo největší zastoupení u mládeže ve věku 17-18 let, kterých se zúčastnilo celkem 110 (44%). 22 účastníků deklarovalo dokonce věk v kategorii 12-14 let.

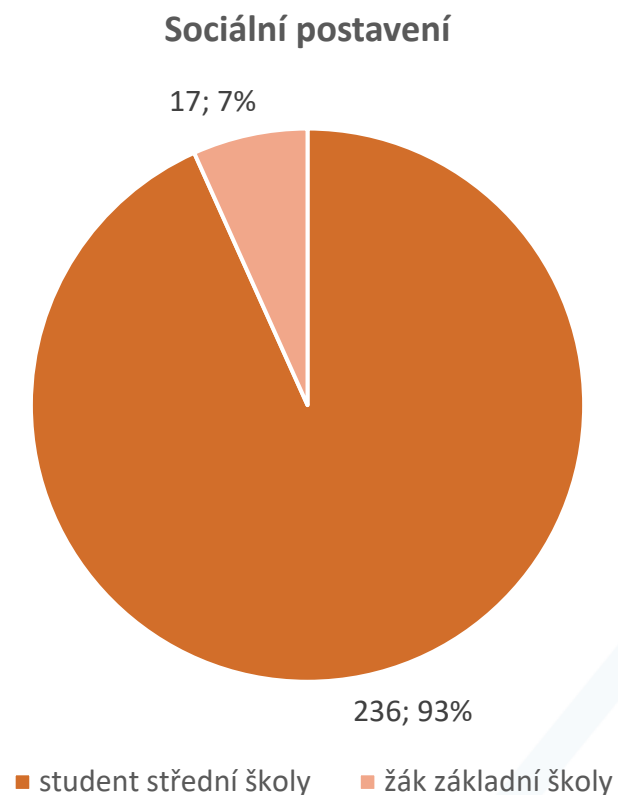
Struktura respondentů podle počtu nezletilých a dospělých členů domácnosti



6% respondentů žije v domácnosti s jedním dospělým členem. Většina respondentů pak v tradiční domácnosti se 2 dospělými členy (33%).

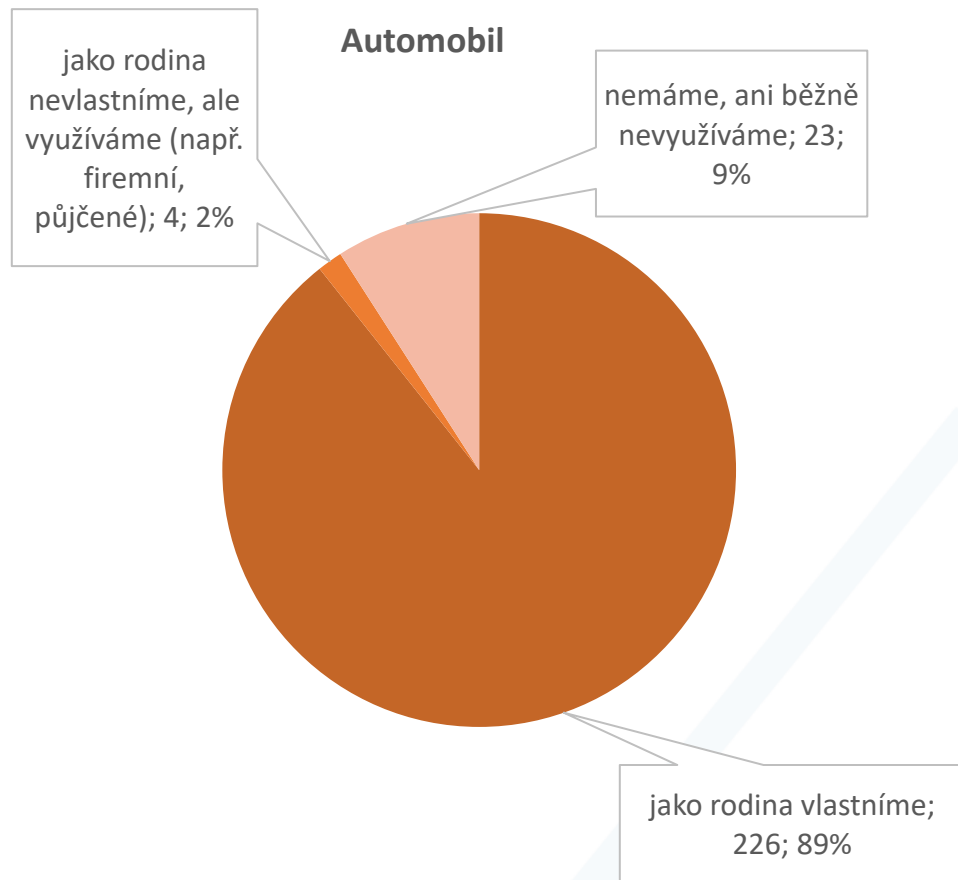
Vícečlenné domácnosti (s více dospělými) jsou však velmi početné-. 50% respondentů udává, že v domácnosti žije 3-4 dospělých osob. Je však třeba si uvědomit, že za dospělé často považují studenti především i sebe (často přitom oprávněně, protože jim již bylo 18 let).

Struktura respondentů podle statusu



Souboru dominovali jednoznačně studenti středních škol, na které byl průzkum primárně zaměřen. Při snaze o využití i mladších žáků základních škol docházelo často právě k vyřazení jejich odpovědí ve vzhledu k jejich neschopnosti vyplnit deník jízd.

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k automobilu

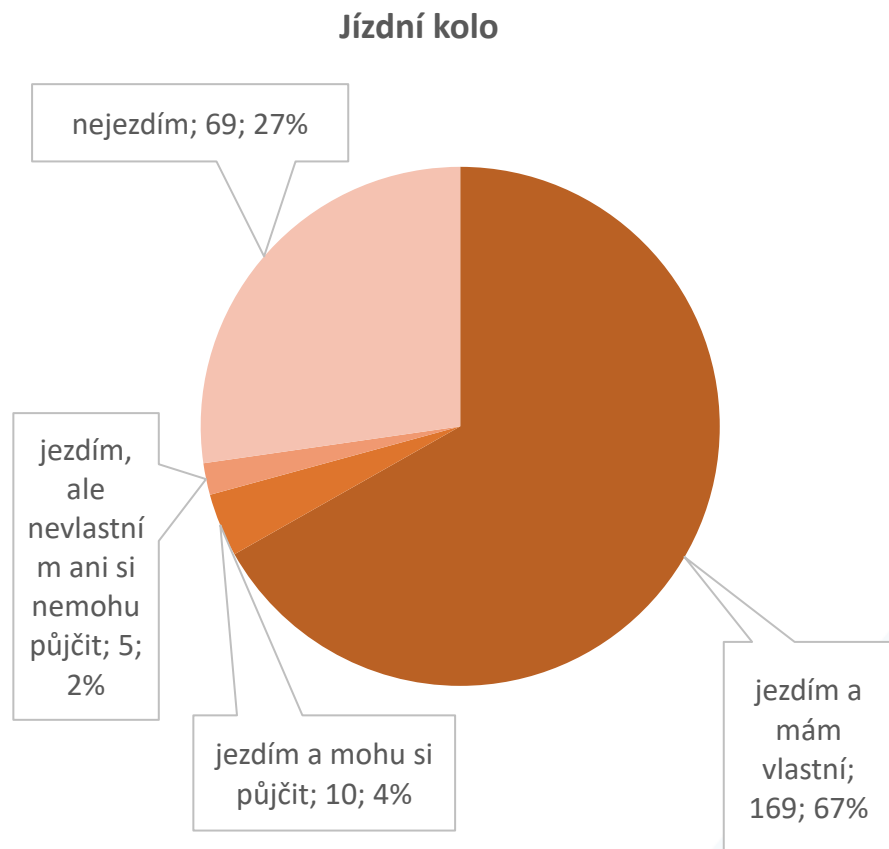


89% respondentů z řad studentů středních škol a žáků základních škol potvrdilo, že jejich rodina vlastní automobil. Další 2% pak mají automobil k dispozici. Pouze 9% respondentů k dispozici automobil nemá a běžně ho proto ani nevyužívá.

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k automobilu

	pohlaví		věk				status		TOTAL
	muž	žena	12-14 let	15-16 let	17-18 let	19 a více let	žák základní školy	student střední školy	
jako rodina nevlastníme, ale využíváme (např. firemní, půjčené)	1,5%	1,6%	0,0%	1,3%	2,7%	0,0%	0,0%	1,7%	1,6%
jako rodina vlastníme	89,2%	89,4%	95,5%	88,3%	89,1%	88,6%	94,1%	89,0%	89,3%
nemáme, ani běžně nevyužíváme	9,2%	9,0%	4,5%	10,4%	8,2%	11,4%	5,9%	9,3%	9,1%

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k jízdě na kole



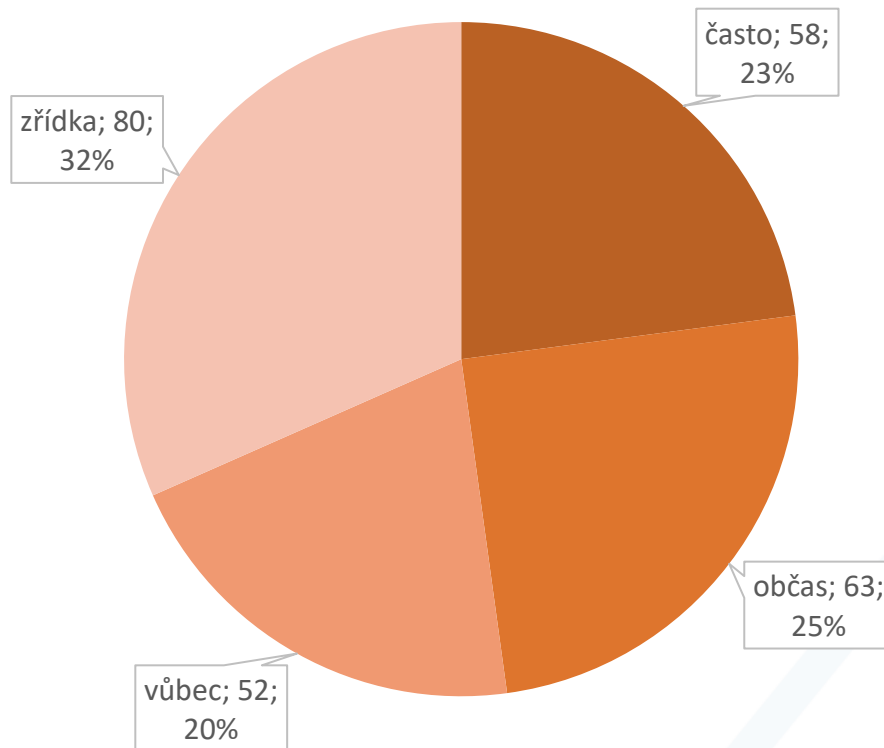
67% respondentů z řad studentů středních škol a žáků základních škol potvrdilo, že vlastní jízdní kolo. 4% respondentů sice kolo nevlastní, ale může si ho půjčit. Pouze 2% respondentů uvádí, že jezdit na kole umí, ale nemají si kde půjčit kolo a ani kolo nevlastní. Celkem velké procento – 27% respondentů uvádí že na kole nejezdí.

Struktura respondentů podle vlastnictví / přístupu k jízdě na kole

	pohlaví		věk				status		TOTAL
	muž	žena	12-14 let	15-16 let	17-18 let	19 a více let	žák základní školy	student střední školy	
jezdím a mám vlastní	56,9%	70,2%	95,5%	71,4%	66,4%	45,5%	100,0%	64,4%	66,8%
jezdím a mohu si půjčit	7,7%	2,7%	0,0%	2,6%	2,7%	11,4%	0,0%	4,2%	4,0%
jezdím, ale nevlastním ani si nemohu půjčit	1,5%	2,1%	0,0%	2,6%	2,7%	0,0%	0,0%	2,1%	2,0%
nejezdím	33,8%	25,0%	4,5%	23,4%	28,2%	43,2%	0,0%	29,2%	27,3%

Struktura respondentů podle využívání MHD

Využíváte MHD v Třebíči?



Studenti či žáci základních škol patří k nejčastějším uživatelům MHD v Třebíči. Skoro polovina z nich deklaruje alespoň občasné využití MHD v Třebíči. 23% hovoří o častých cestách a 25% o občasných cestách pomocí MHD.

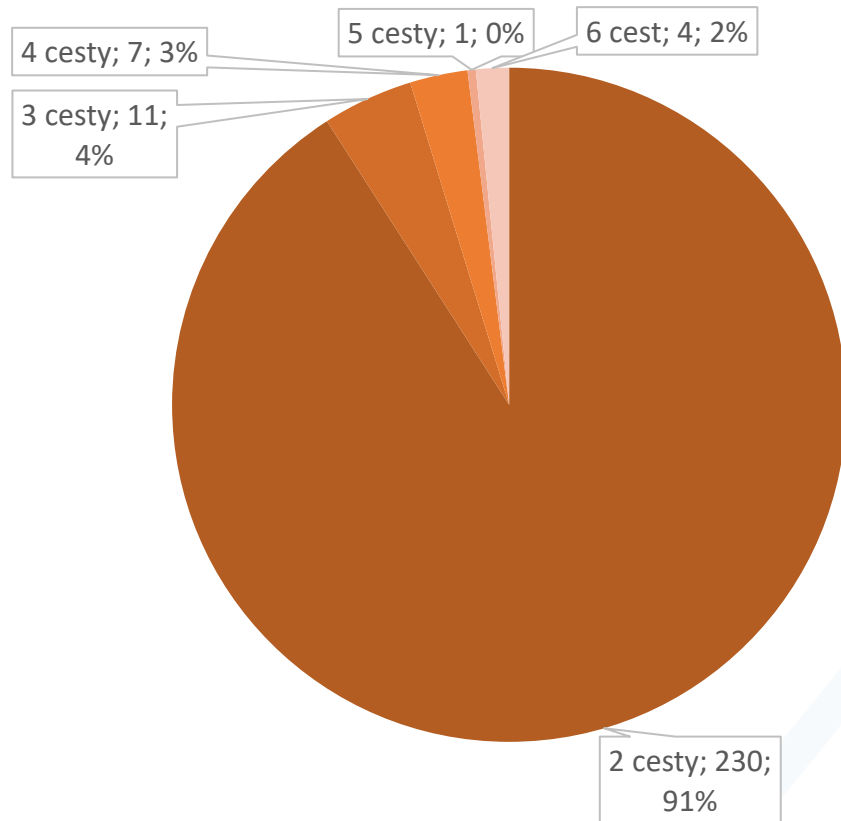
32% respondentů využívá MHD v Třebíči velmi zřídka a pětina respondentů tvrdí, že nevyužívají MHD vůbec.

Struktura respondentů podle využívání MHD

	pohlaví		věk				status		TOTAL
	muž	žena	12-14 let	15-16 let	17-18 let	19 a více let	žák základní školy	student střední školy	
často	18,5%	24,5%	0,0%	33,8%	19,1%	25,0%	5,9%	24,2%	22,9%
občas	16,9%	27,7%	13,6%	23,4%	28,2%	25,0%	17,6%	25,4%	24,9%
zřídka	36,9%	29,8%	54,5%	23,4%	31,8%	34,1%	52,9%	30,1%	31,6%
vůbec	27,7%	18,1%	31,8%	19,5%	20,9%	15,9%	23,5%	20,3%	20,6%

Struktura respondentů podle počtu absolvovaných individuálních jízd v rozhodný den

Počet individuálních cest během rozhodného dne



53,9% respondentů uvedlo, že nepodniklo v běžný pracovní den ani jednu individuální jízdu (cestu). Proto do dalších analýz s těmito respondenty nepočítáme.

Ze zbylých 253 respondentů jich 91% uvádí, že mělo v rozhodný den standardní 2 cesty – cesta do školy a zpět. Pouze pár respondentů pak uvádí i další cesty a cíle – celkově představují 9% ze souboru respondentů se zaznamenanou cestou v rozhodný den.

Struktura respondentů podle počtu absolvovaných individuálních jízd v rozhodný den

	pohlaví		věk				status		TOTAL
	muž	žena	12-14 let	15-16 let	17-18 let	19 a více let	žák základní školy	student střední školy	
2	89,2%	91,5%	90,9%	90,9%	89,1%	95,5%	82,4%	91,5%	90,9%
3	1,5%	5,3%	0,0%	5,2%	4,5%	4,5%	5,9%	4,2%	4,3%
4	4,6%	2,1%	9,1%	1,3%	3,6%	0,0%	5,9%	2,5%	2,8%
5	1,5%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,4%
6	3,1%	1,1%	0,0%	1,3%	2,7%	0,0%	0,0%	1,7%	1,6%

Cestovní deník

Rozhodný den

Respondenti si měli (v souladu s upravenou metodikou průzkumu kvůli probíhající pandemii) vybrat sami tzv. rozhodný den jejich cesty, který měl být charakteristickým dnem, na který se **nijakým způsobem neprojevovala opatření vlády v souvislosti s probíhající pandemií COVID-19**. I přesto 296 žáků a studentů v období realizace průzkumu nebyla schopna definovat žádnou cestu v rozhodném dni a proto byli z dalšího zpracování vyřazeni. Do finálního zpracování bylo zařazeno celkem 253 respondentů, kteří představují 46,1% původního počtu respondentů.

Požadavek je zásadní pro co nejvyšší výtěžnost závěrů z pořízených dat. I přesto je třeba tuto metodickou podmínku mít neustále v podvědomí při analýze výsledků, protože se nejedná o rozhodný den u běžných dopravních průzkumů, kde se pracuje s „včerejším“ datem. Proto může dojít k mírnému zkreslení.

Respondenti zaznamenali své cesty ve velmi širokém spektru dat. Jednalo se vždy o běžný pracovní den a to s ohledem na kalibraci dat nejčastěji v měsíci květnu 2021 (s co nejmenším zásahem pandemie COVID-19).

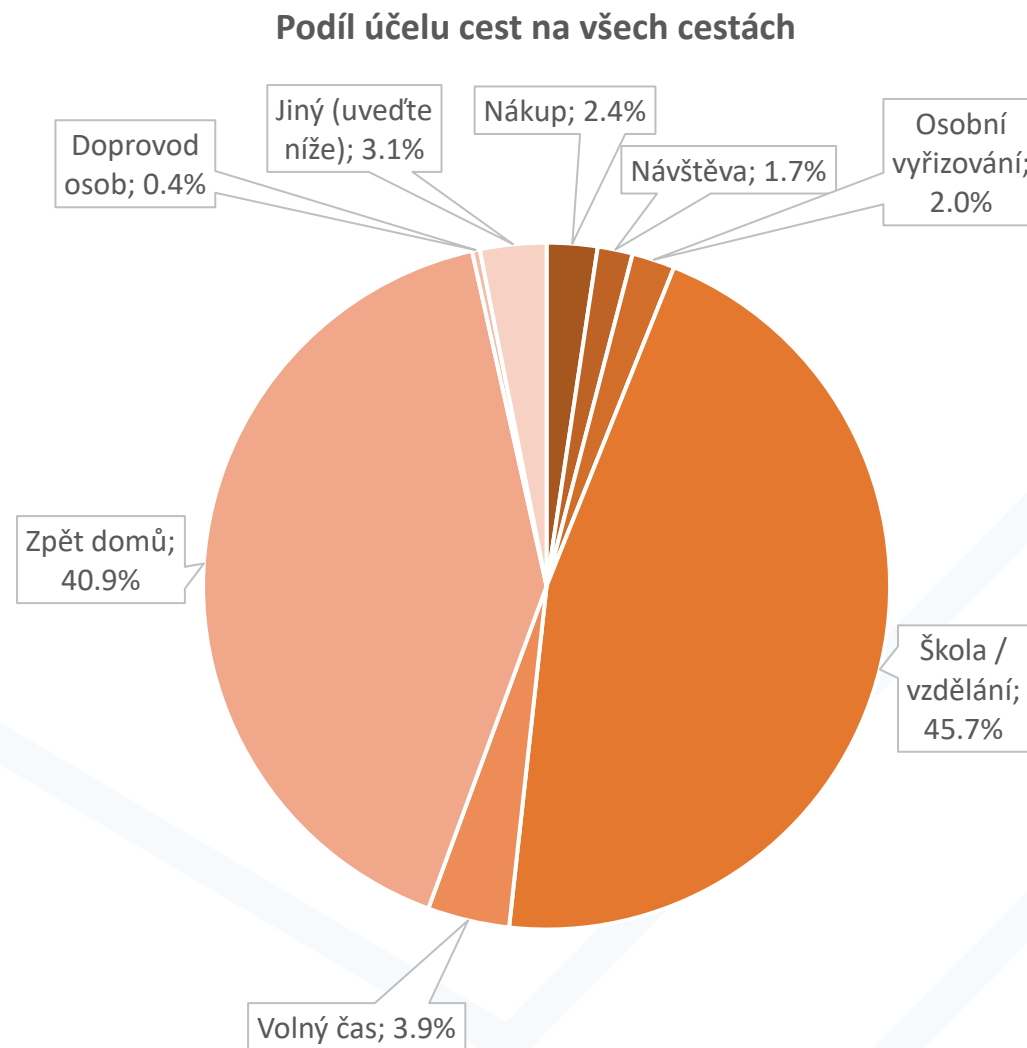
Cestovní deník účel cesty

Účel cesty

Důležitou součástí sledování cest bylo určení účelu těchto cest. Pro tyto účely byla respondentům nabídnuta skupina možností – do školy / vzdělání, doprovod osob, na nákup, na návštěvu, volný čas, cesta zpět domů, či jiný důvod cesty.

Dle očekávání souboru dominovaly dva základní účely cest – cesta do školy a cesta zpět domů. Konkrétně – z 547 zaznamenaných cest je 45,7 % cest bylo zaznamenáno jako cesta do školy. Ukončující cestování v rozhodný den pak představuje typicky cesta domů (40,9% cest). Tyto dva účely cest tak představují dominujících 87% ze všech zaznamenaných cest během běžného dne respondenta.

Připomenout je však třeba, že v souboru respondentů byli zachyceni pouze žáci a studenti. Ostatní účely cest tvoří velmi nízké zastoupení na všech cestách respondentů během rozhodného dne.



Účel cesty dle zvolené dopravní formy

	autobus (mimo mhd)	auto-řidič	auto- spolujezdec	jízdní kolo	kombinace	MHD	motocykl/sk útr	pěšky	vlak	Celkový součet
Nákup	0,0%	5,9%	4,3%	0,0%	1,5%	4,3%	0,0%	5,1%	0,0%	2,4%
Návštěva	1,3%	5,9%	2,1%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	1,7%
Osobní vyřizování	0,0%	5,9%	4,3%	0,0%	2,2%	4,3%	0,0%	1,0%	0,0%	2,0%
Škola / vzdělání	49,4%	23,5%	42,6%	0,0%	51,1%	34,8%	50,0%	36,7%	50,0%	45,7%
Volný čas	1,3%	5,9%	2,1%	66,7%	1,5%	8,7%	0,0%	10,2%	0,0%	3,9%
Zpět domů	45,5%	41,2%	40,4%	33,3%	40,4%	47,8%	50,0%	36,7%	50,0%	40,9%
Doprovod osob	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,4%
Jiný (uveďte níže)	2,6%	11,8%	4,3%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%	3,1%

Účel cesty dle zvolené dopravní formy ukazuje, jak jsou jednotlivé formy dopravy využívány k jednotlivým cílům cest. Z tabulky je evidentní, že nelze jednoznačně prohlásit, že by se využívaly konkrétní formy dopravního prostředku pouze k jednotlivému účelu.

Z tabulky ovšem jasně vyplývá, že **zvolení dopravního prostředku není příliš závislé na tom, jaký je cíl či účel cesty**. Pokud 45,7% cest tvoří cesta do školy, pak jednotlivé formy cest oscilují právě kolem této hodnoty.

Účel cesty dle věku respondenta

	12-14 let	15-16 let	17-18 let	19 a více let	Celkový součet
Nákup	4,2%	1,8%	1,6%	4,4%	2,4%
Návštěva	0,0%	0,6%	2,1%	3,3%	1,7%
Osobní vyřizování	0,0%	0,6%	2,1%	5,6%	2,0%
Škola / vzdělání	50,0%	47,6%	45,3%	41,1%	45,7%
Volný čas	8,3%	1,8%	5,3%	1,1%	3,9%
Zpět domů	33,3%	42,1%	40,7%	43,3%	40,9%
Doprovod osob	0,0%	0,6%	0,4%	0,0%	0,4%
Jiný (uvedte níže)	4,2%	4,9%	2,5%	1,1%	3,1%

V tabulce účelu cest dle věku respondentů lze nalézt relativně vyrovnané odpovědi jednotlivých skupin respondentů. Takové výsledky ale lze předpokládat, protože celý soubor je spíše homogenní a věkové kategorie jsou velmi blízké. Jedná se tak spíše o ilustrativní výsledky.

Účel cesty dle pohlaví

	muž	žena	Celkový součet
Nákup	3,4%	2,0%	2,4%
Návštěva	1,4%	1,8%	1,7%
Osobní vyřizování	2,7%	1,8%	2,0%
Škola / vzdělání	41,1%	47,4%	45,7%
Volný čas	4,8%	3,5%	3,9%
Zpět domů	41,8%	40,6%	40,9%
Doprovod osob	0,7%	0,3%	0,4%
Jiný (uveďte níže)	4,1%	2,8%	3,1%

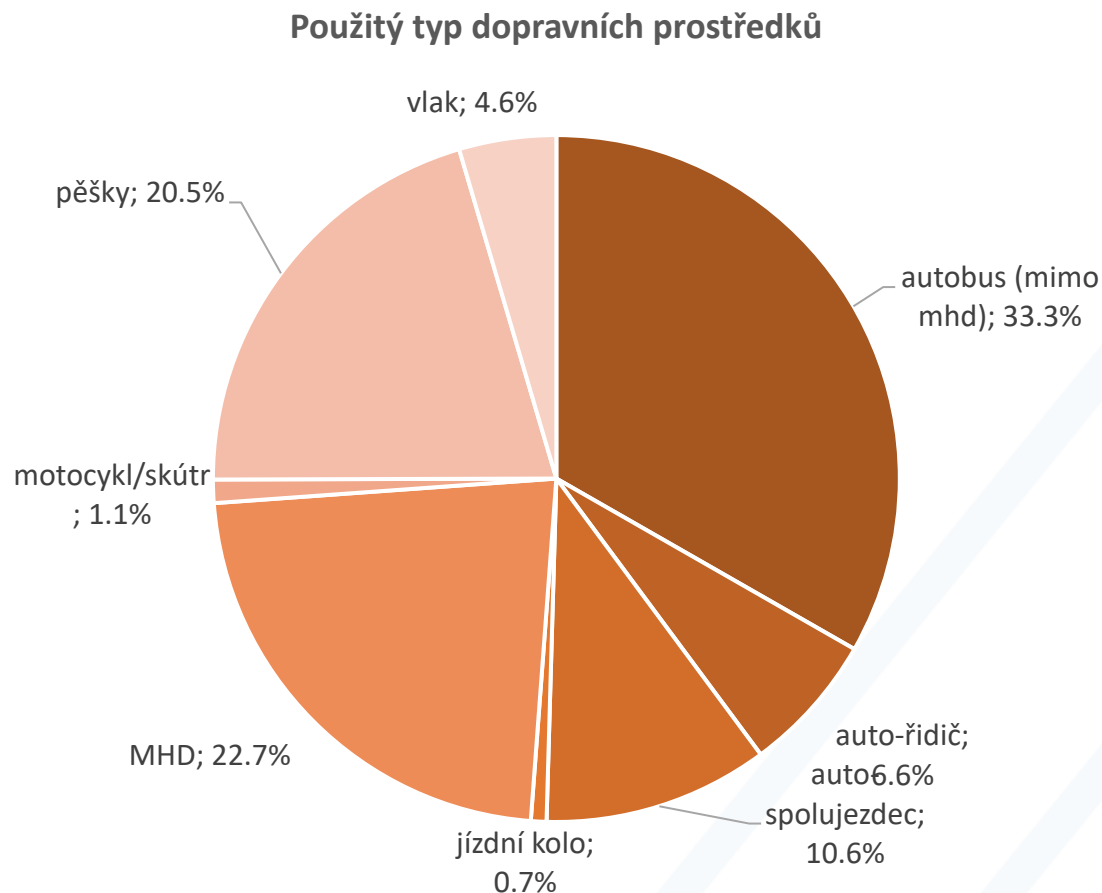
I při této analýze se jedná spíše o data pro srovnání. Vzhledem k omezenějšímu počtu chlapců (mužů) v souboru. Přesto tabulka naznačuje opět velmi homogenní chování celého souboru respondentů – z řad žáků a především studentů střední školy.



Cestovní deník použitý typ dopravního prostředku

Použitý typ dopravních prostředků

Nedílnou součástí cestovního deníku bylo zaznamenání i použitého dopravního prostředku. Respondentům byla opět nabídnuta série možností: cesta pěšky, použité jízdní kolo, motocykl / skútr, auto – jako řidič, auto – jako spolujezdec, MHD (všechny druhy), autobus (mimo MHD), vlak, či jiný prostředek.



Specifickou formou je kombinace více typů dopravních prostředků. Kombinovaných je u studentů a žáků obrovské množství – skoro v polovině případů se jedná o kombinované využití. Nejčastěji se jedná o kombinace pěší chůze – s autobusy, MHD a se spolujízdou. Pro účely zpracování byly tyto kombinované jízdy vždy přiřazeny k tomu prostředku, který je v dané cestě dominantní.

Průměrná osoba pak kromě toho, že provede denně v průměru 2,2 cest, k tomu využije cca 3 různých forem dopravy. Všechno jsou to pochopitelně pouze pomocné statistiky, které slouží pouze analytickému pohledu na typické chování zákazníků v této oblasti.

Z jednotlivých forem cest pak dominují právě pěší chůze (20,5%) a jízda autobusem (33,3%), které doplňuje MHD (22,7%) a spolujízda osobním automobilem (10,6%).

Oproti souboru dospělých respondentů v Třebíči je jednoznačně posun v chování respondentů. U studentů a žáků v Třebíči jednoznačně dominují dvě formy – pěší chůze a jízda autobusem. A to jak separátně zaznamenané, tak v kombinované formě. Oproti dospělým jedincům je rovněž výrazně častější používání MHD.

Právě kombinace forem dopravy jsou výrazným rozdílem. Dospělí respondenti často používají buď osobních automobilů, nebo chodí pěšky. Mladá generace v Třebíči pak využívá právě kombinované formy.

Mírně překvapivým zjištěním je velmi omezené používání jízdního kola. To využilo při svých cestách pouze 0,7% respondentů a je to méně, než u segmentu dospělé populace v Třebíči.

Použité dopravní prostředky podle účelu cest

Popisky řádků	Doprovod osob	Jiný (uvedte níže)	Nákup	Návštěva	Osobní vyřizování	Škola / vzdělání	Volný čas	Zpět domů	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	0,0%	17,6%	7,7%	22,2%	0,0%	38,2%	4,8%	35,4%	33,2%
auto-řidič	0,0%	17,6%	15,4%	11,1%	27,3%	4,8%	9,5%	5,8%	6,6%
auto-spolujezdec	0,0%	11,8%	23,1%	11,1%	18,2%	9,6%	9,5%	10,8%	10,6%
jízdní kolo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	9,5%	0,4%	0,7%
MHD	0,0%	5,9%	15,4%	33,3%	18,2%	24,5%	14,3%	22,9%	22,6%
motocykl/skútr	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	1,3%	1,1%
pěšky	100,0%	41,2%	38,5%	22,2%	36,4%	16,5%	52,4%	17,9%	20,6%
vlak	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,2%	0,0%	5,4%	4,6%

Dva nejdůležitější účely – cesta do práce a zpět domů – vykazují skoro shodné využití dopravních prostředků, respektive forem dopravy. Převládají tři základní formy – autobus mimo MHD, samotné MHD a samozřejmě pak pěší cesty.

Použité dopravní prostředky podle věku cestujících

	12-14 let	15-16 let	17-18 let	19 a více let	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	14,6%	34,9%	39,9%	22,2%	33,3%
auto-řidič	6,3%	1,2%	4,9%	21,1%	6,6%
auto-spolujezdec	14,6%	6,6%	13,2%	8,9%	10,6%
jízdní kolo	2,1%	0,6%	0,8%	0,0%	0,7%
MHD	16,7%	26,5%	18,9%	28,9%	22,7%
motocykl/skútr	0,0%	1,2%	0,8%	2,2%	1,1%
pěšky	39,6%	24,7%	16,0%	14,4%	20,5%
vlak	6,3%	4,2%	5,3%	2,2%	4,6%

Z tabulky použité dopravní prostředky podle věku cestujících je ovšem vidět, že se využití jednotlivých forem u jednotlivých věkových kategorií respondentů mírně liší.

Mladší respondenti (žáci ZŠ) nevyužívají tak často autobusu. Je to logické, protože základní školy povahou své distribuce patří k blíže umístěným budovám, než je tomu tak v případě středních škol. Proto vyšší věkové kategorie studentů využívají častěji autobus a klesá míra využití pěších forem cest.

Použité dopravní prostředky dle pohlaví

	muž	žena	Celkový součet
autobus (mimo mhd)	21,2%	37,7%	33,3%
auto-řidič	8,9%	5,7%	6,6%
auto-spolujezdec	9,6%	11,0%	10,6%
jízdní kolo	1,4%	0,5%	0,7%
MHD	19,9%	23,7%	22,7%
motocykl/skútr	1,4%	1,0%	1,1%
pěšky	34,2%	15,5%	20,5%
vlak	3,4%	5,0%	4,6%

Dalším zajímavým srovnáním je volba dopravního prostředku dle pohlaví. Z výsledků v tabulce výše je evidentní, že ženy (dívky) pro své cesty využívají častěji kombinované formy přepravy či samotné cestování autobusem.

U mužů (chlapců) zase převládají při cestách především pěší formy cestování.

Cestovní deník vzdálenosti

Vzdálenosti

Respondenti při svých cestách v rozhodný den najezdili cca 10.284 km.

Průměrný počet kilometrů dle typu cesty

Účel cesty	pěšky	jízdní kolo	motocykl skútr	auto-řidič	auto-spolujezdec	MHD	autobus (mimo mhd)	vlak	celkem
suma minut	8580	2572	1140	1895	2905	2581	7712	1643	30854
počet cest	340	86	63	106	162	156	234	54	547
průměrný čas / cestu	25,2	29,9	18,1	17,9	17,9	16,5	33	30,4	56,4
podíl na celkovém čase	28%	8%	4%	6%	9%	8%	25%	5%	100%
podíl na celkových cestách	62%	16%	12%	19%	30%	29%	43%	10%	100%
počet dílčích cest na osobu	1,3	0,3	0,2	0,4	0,6	0,6	0,9	0,2	2,2
průměrný čas na osobu	33,9	10,2	4,5	7,5	11,5	10,2	30,5	6,5	122
počet najetých kilometrů	482	40	191	493	685	3244	4293	838	10266
průměrný počet km na osobu	1,9	0,2	0,8	1,9	2,7	12,8	17,0	3,3	40,6

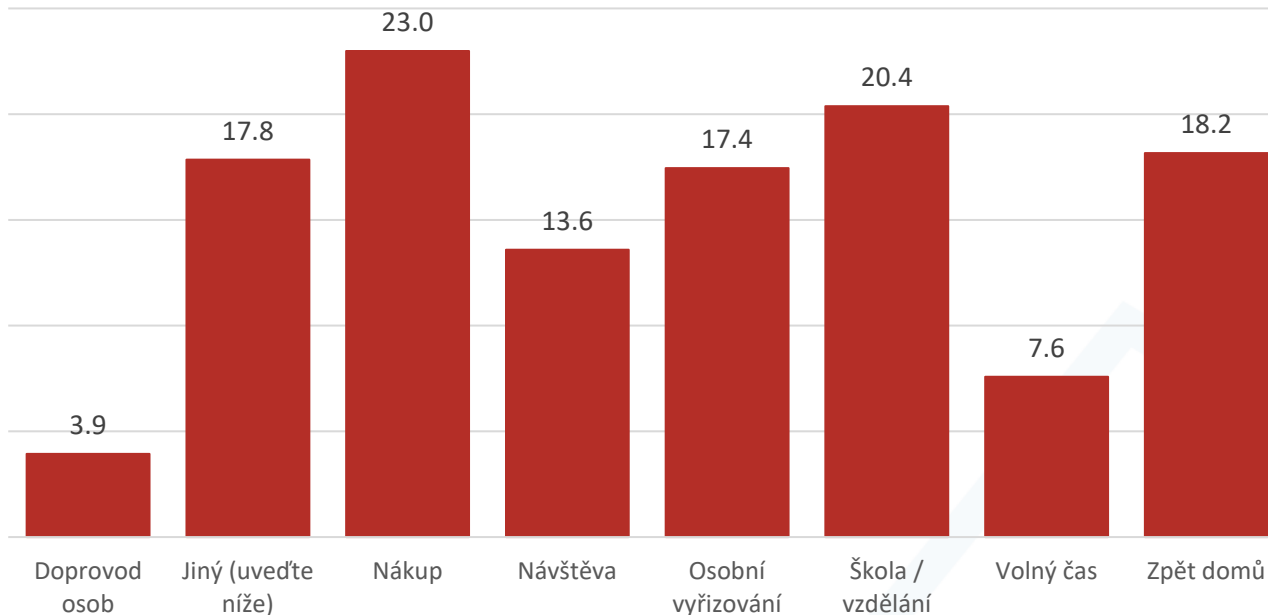
V absolutní hodnotě **nejvíce kilometrů absolvovali cestující autobusech mimo MHD a v prostředcích MHD – konkrétně celkem cca 7500 km.** Na jednu osobu to představuje cca 17 km na den v autobusech a 12km na den v MHD. 480 km pak cestující absolvovali pěší chůzí, což představuje 1,9 km na den a člověka.

Pěší cesty představují nejčastější formu. Typicky jsou to samozřejmě kratší cesty a ve srovnání s dopravou autobusem se jedná o výrazně menší počet kilometrů. **Pěší chůzí pak stráví studenti a žáci cca 34 minut denně. Něco málo přes 30 minut však stráví tito respondenti v průměru i v autobusech.**

V průměru studenti absolvují denně cca 19 km na svých cestách během rozhodného dne.

Průměrný počet kilometrů dle cílů cest

Průměrný počet kilometrů dle cílů cest



V průměru během dne ušli či ujeli respondenti 19 km. Nejdelší jsou cesty na nákup (ale nejsou tak časté).

Nejběžnější cesty – cesta do školy či cesta zpět domů – poukazují na hodnoty okolo 18-20 km denně (v souladu s průměrnou hodnotou za celý den). **V porovnání s dospělými v Třebíči je průměrná kilometráž vyšší (19 km u studentů vs 13 km u dospělé populace.**

Děkujeme za pozornost