

Výstupní zpráva

Mobilita a místní přeprava cestujících

Zadavatel: magistrát města Hradec Králové

Společný evropský indikátor A3

(8. 7. 2022)

Zpracoval odborný tým společnosti Inboox CZ, s.r.o. ve složení:

Mgr. Martin Švarc, sociolog

Anita Avdičová, projektový manažer

Ing. Iva Sehnalová, garant, supervize

Obsah

1.	TECHNICKÁ ZPRÁVA	3
1.1.	CÍLE ŠETŘENÍ	3
1.2.	METODOLOGIE	3
1.3.	PRŮBĚH ŠETŘENÍ	7
2.	VÝSLEDNÉ SLOŽENÍ SOUBORU	8
3.	ANALYTICKÁ ČÁST	11
3.1.	PRŮMĚRNÝ POČET CEST	11
3.2.	ČAS STRÁVENÝ NA CESTĚ	12
3.3.	VZDÁLENOST CEST	12
3.4.	ÚČEL CEST	13
3.5.	ZPŮSOB DOPRAVY	15
3.6.	HODNOCENÍ KVALITY CEST	19
3.7.	CESTY AUTEM	22
3.7.1.	DŮVODY VYUŽITÍ AUTA	24
3.7.2.	TYPY PARKOVÁNÍ	29
4.	SHRNUTÍ	32
5.	SEZNAM GRAFŮ A TABULEK	33
6.	TABULKOVÁ PŘÍLOHA K ÚČELŮM A ZPŮSOBŮM DOPRAVY	34
7.	TABULKOVÁ PŘÍLOHA K CESTÁM AUTEM	36
8.	PŘÍLOHA 1 – DOTAZNÍK	39

1. Technická zpráva

Předmětem výzkumu bylo sledování evropských indikátorů udržitelného rozvoje A3 „Mobilita a místní přeprava cestujících“. Výzkum byl realizován souběžně s výzkumem zaměřeným na evropské indikátory udržitelného rozvoje A1 „Spokojenost občanů s místním společenstvím“.

Objednatel je statutární město Hradec Králové, realizátorem společnost Inboox CZ, s.r.o.

Sběr dat se uskutečnil prostřednictvím techniky standardizovaného elektronického dotazníku a metodou face to face v období 24. dubna – 7. června 2022.

Příprava a realizace výzkumu vycházela z metodiky evropského indikátoru A3. (<http://indikatory.ci2.cz/cs/eci>) a ze zveřejněných výsledků předchozích sociologických výzkumů v letech 2017 a 2019 realizovaných pro statutární město Hradec Králové tak, aby stávající výsledky bylo možné srovnávat s výsledky z minulých let.

1.1. Cíle šetření

Cílem sociologického výzkumu bylo především:

- Zjistit počet průměrný počet cest, jež obyvatelé Hradce Králové absolvují denně a týdně. „Cestou“ rozumíme přepravu (přesun) ze startu do cíle za jedním, dominantním účelem.¹
- Zjistit, kolik času obyvatelé města tráví na cestách do různých cílů.
- Zjistit, jaká je průměrná délka jedné cesty.
- Zjistit, za jakým účelem nejčastěji cestují obyvatelé Hradce Králové.
- Zjistit, jaké způsoby dopravy využívají obyvatelé Hradce Králové nejčastěji.
- Zjistit, za jakým účelem nejčastěji obyvatelé města jezdí autem a z jakého důvodu pro tyto cesty preferují auto před jinými formami dopravy.

1.2. Metodologie

Typ: reprezentativní kvantitativní průzkum

Cílová populace: obyvatelé města Hradce Králové starší 18 let

Výběrový soubor: 1002 respondentů

Reprezentativita souboru:

- 1) Podle křížené kvóty pohlaví-věk respondenta

¹ V případě, že jedna cesta má více účelů, je vybrán ten hlavní z nich, resp. cesta je rozdělena na dvě (nebo více), je-li to možné učinit a když jeden z účelů vyvolává potřebu výrazného prodloužení cesty (zajížďky). Např. pokud rodič veze cestou do práce dítě do školy, subjektivně, podle svého uvážení rozhodne, zda se jedná o jednu nebo dvě cesty; pokud jedna cesta vede k několika účelům, respondent rozhodne, který účel dominuje.

2) Podle jednoduché kvóty bydliště v městské části

Data pro nastavení kvót (opora výběru):

- 1) Pohlaví-věk na základě dat Českého statistického úřadu – Sčítání lidu, domů a bytů 2021.
- 2) Městské části v HK na základě dat poskytnutých zadavatelem (magistrátem města HK) – aktuální počty obyvatel v jednotlivých MČ.

Tabulka 1. Populace Hradce Králové dle věku a pohlaví

věk	pohlaví	
	muži	ženy
18-29 let	5794	5645
30-44 let	9725	9400
45-64 let	11371	11864
65 let a více	12479	12925
mezisoučet	39369	39834
celkem	79203	

Tabulka 2. Kvóty – dle věku a pohlaví

věk	pohlaví	
	muži	ženy
18-29 let	73	71
30-44 let	123	119
45-64 let	144	150
65 let a více	158	164
mezisoučet	498	504
celkem	1002	

Tabulka 3. Populace Hradce Králové dle městské části

městská část	počet obyvatel
Březhrad	855
Hradec Králové ("střed" města)	14313
Kukleny	2520
Mašova Lhota	856
Mašovice	2616
Moravské Předměstí	4909
Nový Hradec Králové	21445
Piletice	194
Plácky	1105
Plačice	691
Plotiště nad Labem	2029
Pouchov	1682
Pražské Předměstí	12096
Roudnička	819
Rusek	416
Slatina	726
Slezské Předměstí	8387
Svinary	1065
Svobodné Dvory	2520
Třebeš	6707
Věkoše	2442
celkem	88393

Tabulka 4. Kvóty – dle městské části

městská část	počet ve vzorku
Březhrad	10
Hradec Králové ("střed" města)	162
Kukleny	29
Malšova Lhota	10
Malšovice	30
Moravské Předměstí	56
Nový Hradec Králové	243
Piletice	2
Plácky	13
Plačice	8
Plotiště nad Labem	23
Pouchov	19
Pražské Předměstí	137
Roudnička	9
Rusek	5
Slatina	8
Slezské Předměstí	95
Svinary	12
Svobodné Dvory	29
Třebeš	76
Věkoše	28
celkem	1002

Kvalita dotazníků byla průběžně, resp. před samotným zpracováním zkontrolována následujícími způsoby:

- ověřování práce tazatelů v terénu,
- optická kontrola dotazníků,
- kontrola volných odpovědí v dotazníku,
- čištění dat.

Metodické poznámky ke kalkulaci času a vzdálenosti cest respondentů

Od respondentů jsme zjišťovali podrobný průběh jejich cest v rámci běžného pracovního dne² a to pouze na území Hradce Králové. Cesty mimo území Hradce Králové jsme v průběhu čištění dat upravili tak, aby byly započítány pouze cesty na okraj HK / z okraje HK zpět do města.

Z metodologického hlediska je nutné zdůraznit, že ačkoli jsme od respondentů sbírali jejich odhady vzdáleností a času vykonaných cest³, v samotné zprávě se pracuje převážně s výpočty vzdáleností a času daných cest provedených před webové stránky mapy.cz a idos.cz. Odhad respondenta byl brán v potaz pouze v případě, že:

1. se shodoval s výpočtem provedený přes zmíněné webové portály,

² Primárně jsme se ptali na cesty respondenta za předchozí pracovní den v „obvyklý“ pracovní týden. Pokud respondent předchozí pracovní den nikam necestoval, ptali jsme se jej na předchozí pracovní den, v průběhu něhož nějakou cestu podnikl.

³ V souladu s takto nastaveným metodologickým rozhodnutím z předchozích vln šetření.

2. se jednalo o cestu v rámci jedné ulice (jako start i cíl cesty byla uvedena stejná ulice) – v takovém případě jsme brali v potaz odhad času respondenta a dopočítali vzdálenost korespondující s časem
3. respondent neuvedl konkrétní místo startu a/nebo cíle cesty⁴
4. pouze v případě MHD – pokud byl respondentův odhad času/vzdálenosti realistický⁵ (podle idos.cz), ponecháme ho. Pokud byl kratší/delší, než nejkratší/nejdelší spoj na dané trase, použijeme průměrný čas/vzdálenost spoje na idos.cz.

Kalkulace času probíhala s přesností na celé minuty.

Kalkulace vzdáleností probíhala s přesností na desetiny kilometru (na celé kilometry v případě přepočtu přes idos.cz – to se týká cestování MHD)

V následující tabulce uvádíme nastavení, které byly pro přepočty časů a vzdáleností cest využity na webových portálech mapy.cz a idos.cz.

Tabulka 5. Nastavení přepočtů na portálech mapy.cz a idos.cz podle způsobu cestování

způsob cestování	mapy.cz - nastavení	idos.cz - nastavení
auto	"autem" - rychlá (nezohledňuje provoz)	-
pěšky	"pěšky" - rychlá	-
MHD (trolejbus/autobus)	-	MHD Hradec Králové – ponechat přednastavené
vlak	-	MHD Hradec Králové – ponechat přednastavené
kolo/koloběžka	"na kole" - horské kolo	-
motorka	"autem" - rychlá (nezohledňuje provoz)	-

- V případě kalkulací podle mapy.cz, kdy bylo na výběr více variant cest jsme vybrali vždy tu nejefektivnější (tj. nejrychlejší v případě využití auta/motorky/kola; nejkratší v případě chůze pěšky).
- Pokud respondent v případě využití MHD neuvedl existující jména zastávek (ale místo toho typicky jméno ulice startu/cíle cesty) zadali jsme tento uvedený start/cíl do idos.cz a nechali algoritmus vyhledat nejvhodnější možné spoje z nichž jsme následně sestavili odhad času a vzdálenosti respondentovy cesty.

⁴ Odpovědi typu: městská část X; „doma“; „práce“; „Billa“ (bez specifikace); případně místo, které nešlo na mapy.cz dohledat ani jeho lokalizaci nijak jinak odvodit z jiných odpovědí respondenta. Takovýchto případů se nevyskytlo příliš mnoho, šlo o nízké desítky případů.

⁵ Tzn. v intervalu nejkratšího a nejdelšího možného spoje na dané trase – ať už v ohledu času nebo vzdálenosti. Neznáme přesný čas, kdy respondent cestu mhd provedl. Proto jsme kalkulovali s možností, že respondent nemusí vždy nutně využít nejkratší / nejefektivnější spoj, protože ten nemusel být v konkrétním čase jeho cesty dostupný.

Metodologický přístup zvolený v minulých vlnách šetření, který se zde pokoušíme replikovat pro účely srovnatelnosti šetření, má nicméně několik zásadních limitů/úskalí, které zde zmiňujeme:

- V předchozích šetřeních je postup kalkulací popsán velmi povrchně, anebo vůbec. Mírně odlišné způsoby kalkulace se mohou negativně projevit v porovnávání měření s předchozími vlnami – bez možnosti jakéhokoli odhadu případné korekce.
- Jakékoli případné změny v algoritmu výpočtů času/vzdálenosti pro jednotlivé způsoby dopravy na portálech mapy.cz a idos.cz není možné zjistit a stojí pouze na (libo)vůli provozovatelů těchto portálů. Pokud takové změny nastaly, bude to ovlivňovat kvalitu srovnatelnosti dat napříč vlnami šetření.
- V řadě případů může být respondentův odhad času (méně často také vzdálenosti) cesty přesnější než průměrovaná aproximace algoritmu na portálu mapy.cz, ale také idos.cz. Pro pochopení toho, co myslíme zvažte následujících několik příkladů, které zdaleka nejsou s ohledem na sociální realitu vyčerpávající:
 - (1) Cesty autem / MHD v dopravní špičce mohou trvat výrazně déle, než kolik je odhad webového algoritmu.
 - (2) Řidiči aut mohou v případě dopravních špiček / zablokování trasy spoléhat na chytré pomůcky pro navigaci s crowdsourcovaným sdílením dat (např. aplikace Waze) a pohybovat se po alternativních trasách, které jsou, ve srovnání s „efektivní“ trasou z mapy.cz, rychlejší.
 - (3) Pěší/cyklisté mohou raději volit delší, ale příjemnější/bezpečnější/„hezčí“ cestu, a nikoli jít/jet nejkratší možnou trasou.
 - (4) Určitým skupinám obyvatel (starší lidé, lidé s pohybovým omezením, lidé s dětmi) mohou cesty (typicky) pěšky zabrat mnohem delší čas, než je odhad webového algoritmu.
 - (5) Ženy se večer/v noci mohou pohybovat po relativně delších trasách kvůli subjektivnímu vnímání bezpečí snaze vyhnout se z jejich pohledu nebezpečným místům.

1.3. Průběh šetření

- V úvodu sběru jsme zkontaktovali všechny tazatele z interní tazatelské databáze společnosti Inboox, se kterými spolupracujeme dlouhodobě na rozsáhlých kvantitativních sběrech dat. Tazatelé, jež se účastnili sběru dat pro Hradec Králové v předchozích letech, či v Hradci Králové sami žijí, jsme kontaktovali prioritně. Ostatní tazatelé povětšinou dojížděli z Prahy. Všichni tazatelé byli proškoleni na správné vyplňování dotazníku A1 i A3 a obdrželi manuál k terénní práci.
- Sběr dotazníků probíhal formou CAPI pomocí profesionálního webového rozhraní Survey Monkey. Díky technickým možnostem použitého webového rozhraní jsme měli možnost průběžně kontrolovat ID zařízení (především smartphonů a tabletů), které tazatelé používali.
- Tímto způsobem jsme mj. spolehlivě kontrolovali dodržování pravidel metody CAPI, tedy skutečnost že tazatel nemohl svůj odkaz někomu zaslat k vyplnění nebo nechat další osoby dotazník samostatně vyplňovat. Dalším nástrojem kontroly bylo

automatické měření času začátku i konce vyplňování dotazníku, které nám jasně uvádělo dobu vyplňování každého dotazníku.

- Tazatelé dostali pokyn dodávat pouze kompletně vyplněné a hotové dotazníky, díky tomu je item-response rate u všech otázek téměř stoprocentní. Nebylo možné v systému Survey Monkey, ve kterém tazatelé formou CAPI sbírali dotazníky, vyplnit pouze dotazník A1 bez toho, aniž by tazatel vyplnil i dotazník A3, pokud by tak tazatel učinil, jeho dotazník by nebyl započítán do celkového počtu nasbíraných dotazníků na jeho odkaze.
- Kontrola a koordinace tazatelů probíhala formou namátkových telefonických rozhovorů s tazateli, kteří předem uváděli supervizorům, v jaké městské části se budou daný den vyskytovat. Dále jsme kontrolu prováděli prověřováním zjištěných odchylek v datech. Návratnost od jednotlivých tazatelů byla poměrně konzistentní.
- Sběr dat proběhl v období 24. dubna – 7. června 2022.
- Průměrná délka rozhovorů s respondentem byla 18 minut.
- V rámci průzkumu se zapojilo celkem 10 tazatelů společnosti INBOOX, 3 tazatelky žijí přímo v Hradci Králové.
- Tazatelé sbírali v časovém rozmezí 09:00 – 20:00 každý den včetně víkendů. Tazatele jsme koordinovali do jednotlivých městských částí každý pracovní den, a to dle naplněnosti kvót. Víkendové kvóty byly mezi tazatele rozděleny předem tak, aby nedošlo přes víkend k přesbírání některé z kvót.
- Celkový počet nasbíraných dotazníků před čištěním a odmazáním byl 1043. Výsledný soubor obsahuje odpovědi od 1002 respondentů.

Zhodnocení celkové úspěšnosti sběru dat v terénu

Sběr dat na území Hradce Králové hodnotíme jako úspěšný.

Podařilo se:

- Sesbírat naplánovaný počet dotazníků v požadované struktuře.
- Dodržet časový harmonogram sběru.
- Získat data ve vysoké kvalitě (úplnost a správnost vyplněných dotazníků).
- Spolupracovat se zkušenými tazateli, kteří disponují zkušenostmi z terénu i místní znalostí.

2. Výsledné složení souboru

Finální vzorek respondentů je složen z 1002 respondentů žijících v Hradci Králové a starších 18 let. Přehled počtů a podílů respondentů v jednotlivých kategoriích dle kvótních znaků (pohlaví-věk a městská část) uvádíme v následujících tabulkách.

Celkový finální počet respondentů v části A3 (N = 1002) je mírně nižší než celkový finální počet respondentů v části A1 (N = 1009) z důvodu odmazání vyššího počtu respondentů, jejichž

odpovědi nebylo možné pro šetření využít. Tento rozdíl je způsoben vyřazením respondentů, kteří u ani jednoho účelu cesty nevedli žádný způsob dopravy.

Finální vzorek je složen téměř přesně podle stanovených kvótních znaků – většina kategorií věk-pohlaví i městská část byla naplněna přesně na 100 %⁶. Soubor proto nebylo nutno převážít, ani se s převážením pro případné budoucí zpracování nepočítá.

Tabulka 6. Výsledné složení souboru podle pohlaví-věku respondentů (absolutní počty)

věk	pohlaví	
	muži	ženy
18–29 let	72	72
30–44 let	123	119
45–64 let	144	150
65 let a více	158	164
mezisoučet	497	505
celkem	1002	

Tabulka 7. Výsledné složení souboru podle pohlaví-věku respondentů (podíly)

věk	pohlaví	
	muži	ženy
18–29 let	7,2 %	7,2 %
30–44 let	12,3 %	11,9 %
45–64 let	14,4 %	15,0 %
65 let a více	15,8 %	16,4 %
mezisoučet	49,6 %	50,4 %
celkem	100 %	

Tabulka 8. Výsledné složení souboru podle bydliště respondentů v městské části (absolutní počty; podíly)

městská část	počet	podíl
Březhrad	10	1,0 %
Hradec Králové ("střed" města)	162	16,2 %
Kukleny	29	2,9 %
Malšova Lhota	10	1,0 %
Malšovice	30	3,0 %
Moravské Předměstí	56	5,6 %
Nový Hradec Králové	243	24,3 %
Piletice	2	0,2 %
Plácky	13	1,3 %
Plačice	8	0,8 %
Plotiště nad Labem	23	2,3 %
Pouchov	19	1,9 %
Pražské Předměstí	137	13,7 %

⁶

Všechny kvótní kategorie pohlaví-věk jsou naplněny v intervalu 98,2 – 100,8 % stanovených kvót.
Všechny kvótní kategorie městská část jsou naplněny v intervalu 97,5 % - 100 % stanovených kvót.

městská část	počet	podíl
Roudnička	9	0,9 %
Rusek	5	0,5 %
Slatina	8	0,8 %
Slezské Předměstí	94	9,4 %
Svinary	12	1,2 %
Svobodné Dvory	29	2,9 %
Třebeš	76	7,6 %
Věkoše	27	2,7 %
celkem	1002	100 %

3. Analytická část

3.1. Průměrný počet cest

Respondentů jsme se dotazovali, na různé účely cest, které na území HK absolvovali předchozí pracovní den. U každé takové absolvované cesty⁷ jsme se ptali, kolikrát za obvyklý pracovní týden takovou cestu absolvují.

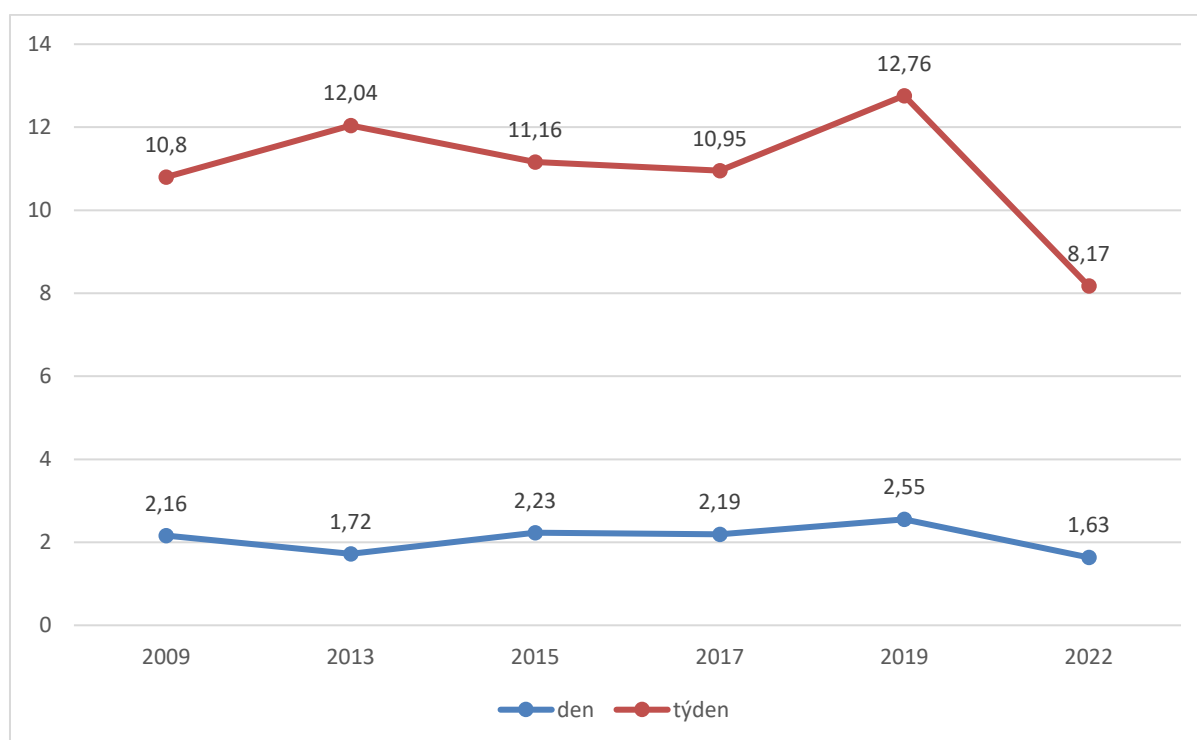
Následující graf ilustruje, jak se měnil průměrný počet cest za pracovní týden, resp. pracovní den mezi lety 2009 a 2022. V roce 2013 se kalkulovalo s celým, nikoli pracovním týdnem, tj. se 7 a ne 5 dny v týdnu.

Průměrný počet za den je vypočten jako průměrný počet cest za týden/5, resp. 7 v roce 2013.

V roce 2022 absolvovali respondenti v průměru 8,17 cesty/týden, resp. 1,63 cesty/den, což jsou nejnižší hodnoty za celé sledované období.

Oproti roku 2019 tak klesl průměrný počet cest/týden o 4,6 cesty, resp. o 0,92 cesty za den. Jde o velmi významný propad v mobilitě, kterou si vysvětlujeme dopady pandemie covid-19 - jednak efektem změny chování a návyků, jednak výrazným přesunem části pracovních pozic na (alespoň částečný) homeoffice. Tyto efekty tedy přetrvávají i po odeznění významné vlny pandemie (v průběhu sběru již neplatila téměř žádná opatření spojená s onemocněním).

Graf 1. Průměrný počet cest na osobu za pracovní den a pracovní týden, meziroční srovnání 2009-2022



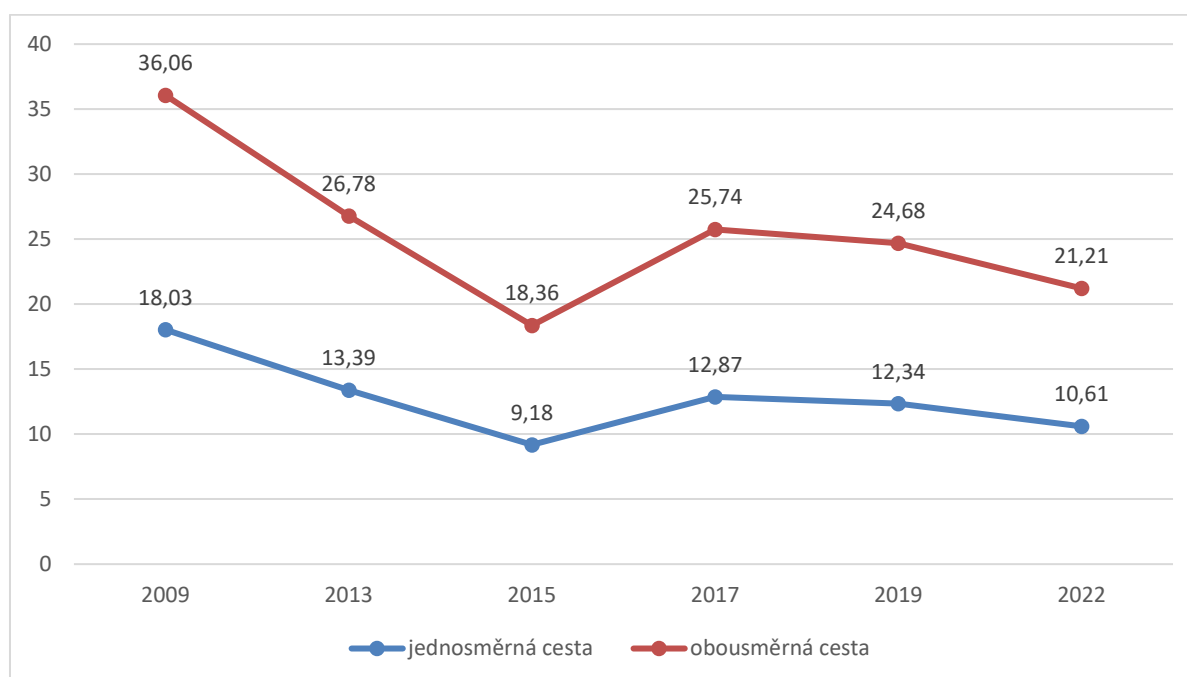
⁷ Definice jedné „cesty“ = „přesun ze startu do cíle za příslušným účelem“.

3.2. Čas strávený na cestě

Dále jsme se zjišťovali, kolik respondentům trvají cesty za různými účely. V následujícím grafu je uveden průměrný čas strávený na jednosměrné, resp. obousměrné cestě na území HK mezi lety 2009 a 2022.

V roce 2022 činí průměrný čas obousměrné cesty 21,21 minut, resp. 10,61 minuty v případě jednosměrné cesty. Od roku 2017 tedy vidíme trend mírného, ale stabilního poklesu průměrného trvání cesty. Od roku 2019 se průměrná cesta zkrátila o téměř 3,5 minuty v případě obousměrné cesty, resp. 1,73 minuty u jednosměrné. Na rozdíl od šetření mezi lety 2009 a 2015 je nicméně průměrný čas strávený cestováním mezi lety 2017 a 2022 poměrně konzistentní.

Graf 2. Průměrná doba jedné cesty v minutách, meziroční srovnání 2009-2022



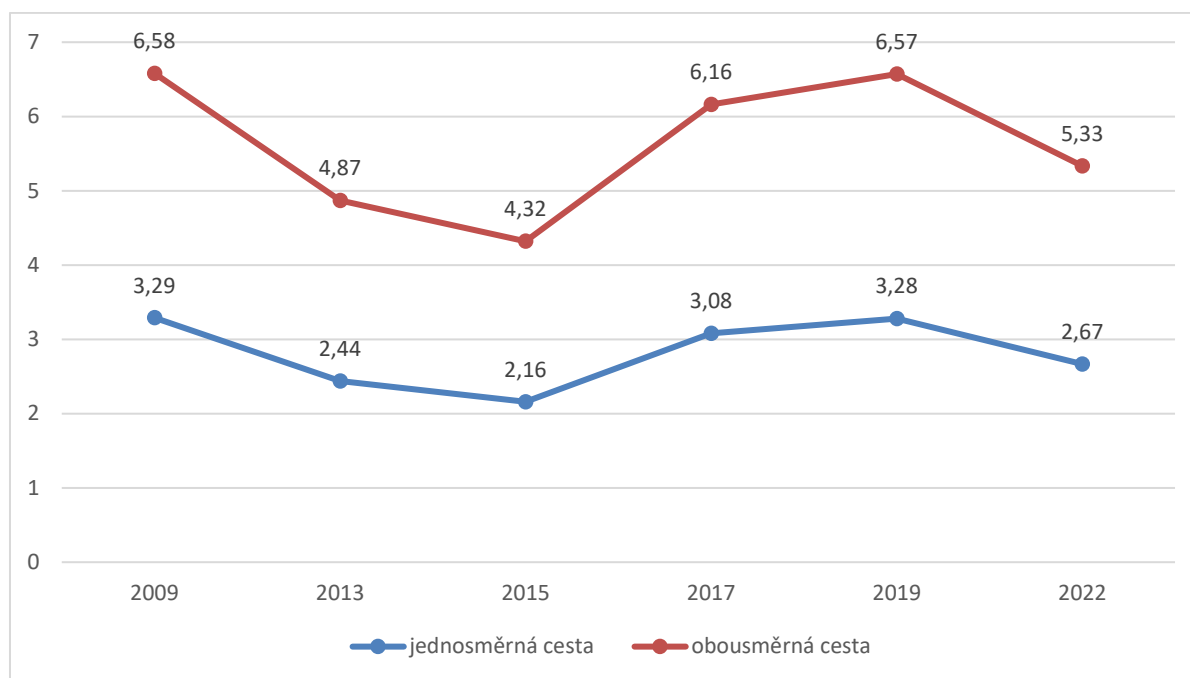
3.3. Vzdálenost cest

U každé cesty jsme navíc sledovali, jakou vzdálenost v kilometrech daný respondent urazil. V následujícím grafu je uvedena průměrná uražená vzdálenost za jednosměrnou, resp. obousměrnou cestu na území HK mezi lety 2009 a 2022.

V roce 2022 činila průměrná vzdálenost obousměrné cesty 5,33 km, resp. 2,67 km u jednosměrné cesty.

Analogicky ke zkracujícímu se času cesty se v roce 2022 snížila i průměrná vzdálenost cest na území HK, ve srovnání s rokem 2019 o 1,24 u obousměrné, resp. 0,61 km u jednosměrné cesty. V kontextu vše šetření jde o mírně podprůměrnou hodnotu, nicméně v letech 2013 a 2015 byla průměrná vzdálenost cest ještě kratší.

Graf 3. Průměrná délka jedné cesty v kilometrech, meziroční srovnání 2009-2022



3.4. Účel cest

Zde se budeme věnovat tomu, za jakým účelem respondenti typicky cestovali. Respondenti mohli volit z předdefinovaných 8 účelů dopravy, jeden den samozřejmě mohl cestovat za více účely. Mezi tyto účely patří cesty: do práce, na nákup, na místo trávení volného času, do školy, doprovázení rodinného příslušníka, k lékaři, za zařizováním (úřady apod.) a „jiný“ účel⁸. Specifickým účelem byla cesta zpět, kterou respondent definoval, pokud se z daného účelu cesty nevracel přímo zpět, ale jel ještě někam jinam.

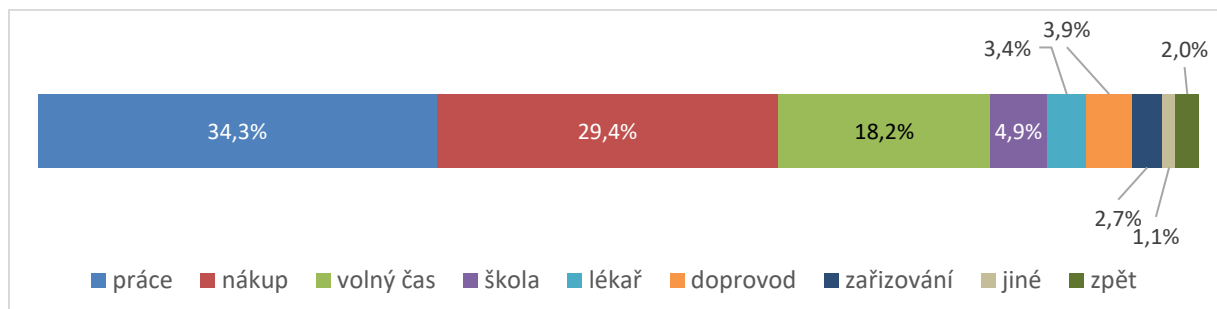
Následující graf zachycuje podíl jednotlivých účelů cest na celkovém počtu cest v roce 2022. Dominují tři účely cest: do práce (34,3 %), na nákup (29,4 %) a na místo trávení volného času (18,2 %). V součtu tvoří podíl těchto tří dominantních účelů cest celkem 82 % všech cest.

Mezi další, spíše marginální účely cest z hlediska jejich celkového objemu, patří: cesty do školy (4,9 %), za lékařem (3,4 %), doprovod rodinného příslušníka (3,9 %), zařizování (2,7 %), jiné účely (1,1 %) a cesty zpět (2,0 %)⁹.

⁸ Volbu „Jiný účel cesty“ využilo celkem 14 respondentů. Ti cestovali většinou „na hřbitov“ (9x), případně „na návštěvu“ (2x); jednou se vyskytly odpovědi „cesta do knihovny“, „jen tak se projet“ a „dovést balíček“.

⁹ Volba „Cesta zpět“ využita v případě, že se respondent nevracel stejnou cestou domů.

Graf 4. Podíly vybraných účelů cesty na celkovém počtu cest, 2022



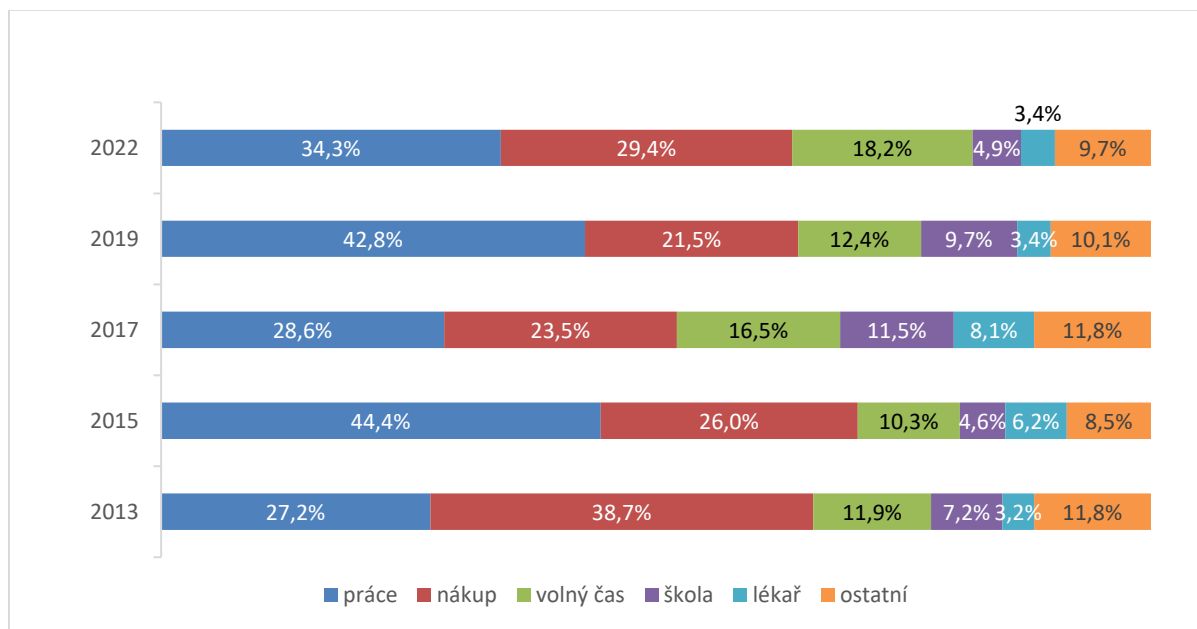
V následujícím grafu vidíme meziroční srovnání podílů cest za období 2013 až 2022. V tomto období dominují již zmíněné tři účely cest (na 1. místě práce, 2. nákup a 3. volný čas) – a to zpravidla v tomto pořadí, s výjimkou roku 2013, kdy byl nejčastějším účelem cesty nákup.

Mezi lety 2013 a 2022 se pohybuje podíl tří dominantních účelů cesty mezi 69 % (2017) a 82 % (2022). Rok 2017 je nicméně v tomto ohledu spíše výkyvem.

Celkově je srovnávání napříč vlnami obtížnější z důvodu nestabilního metodologického rámce¹⁰.

Při porovnání dat s minulou vlnou vidíme úbytek cest do práce (-8,5 p. b.) a do školy (-4,8 p. b.) a růst cest za nákupem (+7,9 p. b.) a volným časem (+5,8 p. b.). Je možné, že jde o efekt změny chování v důsledku pandemie covid-19, kdy se snížil podíl práce v kanceláři a zvýšil podíl práce na homeoffice. Stejně tak může jít o efekt jinak složeného souboru, v němž je nižší podíl pracujících / studujících a vyšší podíl ekonomicky neaktivních obyvatel (nejde o kvótní znaky).

Graf 5. Podíly vybraných účelů cesty na celkovém počtu cest, meziroční srovnání, 2013-2022¹¹



¹⁰ V roce 2017 byla kategorie „Volný čas“ specifikována jako „cesta za kulturou, sportem a společenskými styky“. V letech 2013 a 2015 jsou v této kategorii sloučeny kategorie Kultura, Návštěva a Sport.

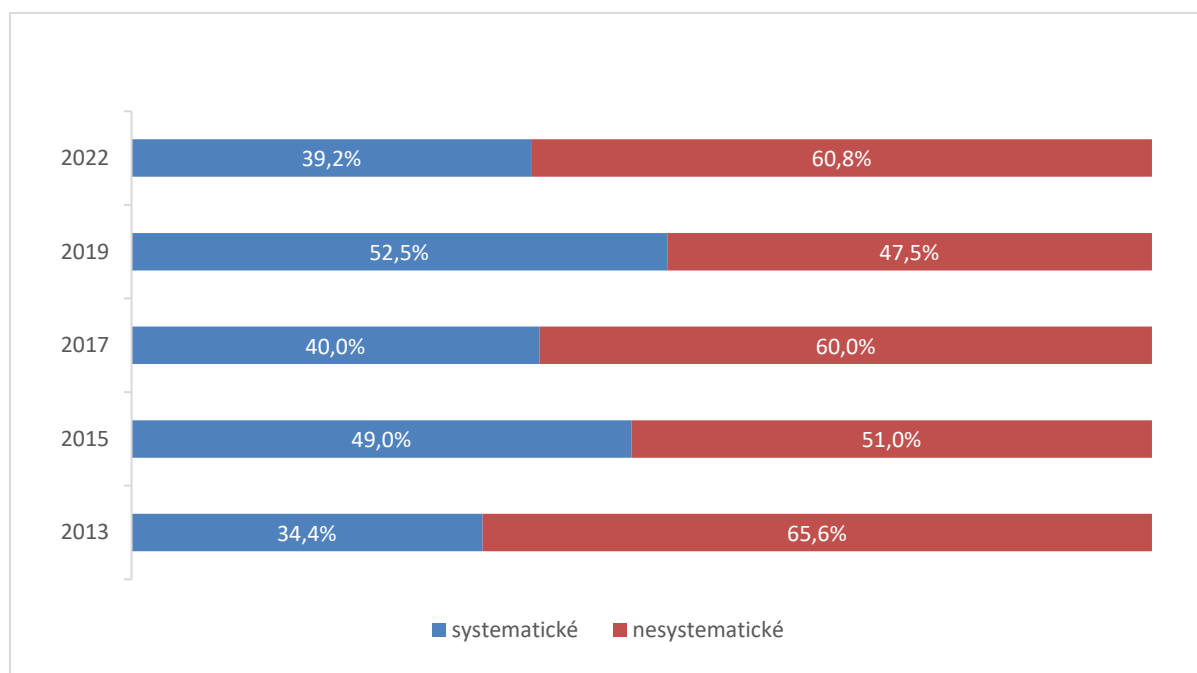
¹¹ Za roky 2017, 2019, 2022 jsou pro účely grafického znázornění v kategorii „Ostatní“ sloučeny účely „Doprovod rodinného příslušníka, Zařizování, Cesta zpět a Jiný účel“.

Hypotézu o ovlivnění podílů účelů cest složením souboru (např. podle ekonomické aktivity) podporuje také pohled na následující graf, který znázorňuje podíl systematických a nesystematických cest v letech 2013 až 2022. Systematické cesty jsou cesty do práce a školy, nesystematické pak všechny ostatní.

Jediný stabilní vzorec, který můžeme sledovat, je, že od roku 2013 se ve vlnách střídá zvýšení podílu systematických cest s jejich poklesem. Mezi lety 2013 a 2015 vidíme nárůst systematických cest o 14,6 p. b.; mezi lety 2015 a 2017 pokles o 9 p. b., mezi lety 2017 a 2019 opět nárůst o 12,5 p. b., a konečně mezi lety 2019 a 2022 opět pokles o 13,3 p. b.

V roce 2022 je podíl systematických a nesystematických cest 39:61.

Graf 6. Podíly systematických a nesystematických cest, meziroční srovnání, 2013-2022



3.5. Způsob dopravy

Na tomto místě zhodnotíme, jaké způsoby dopravy respondenti volili pro své cesty. Pro každý účel cesty mohli respondenti volit z 6 předdefinovaných způsobů dopravy – auto, pěšky, MHD, vlak, kolo/koloběžka, a motorka. Pro jeden účel cesty mohli zvolit také více způsobů dopravy, pokud způsoby kombinovali.

V celé kapitole se pracuje se spojenými kategoriemi auto + motorka a MHD + vlak; chůze pěšky a jízda na kole/koloběžce byly naopak ponechány zvlášť.

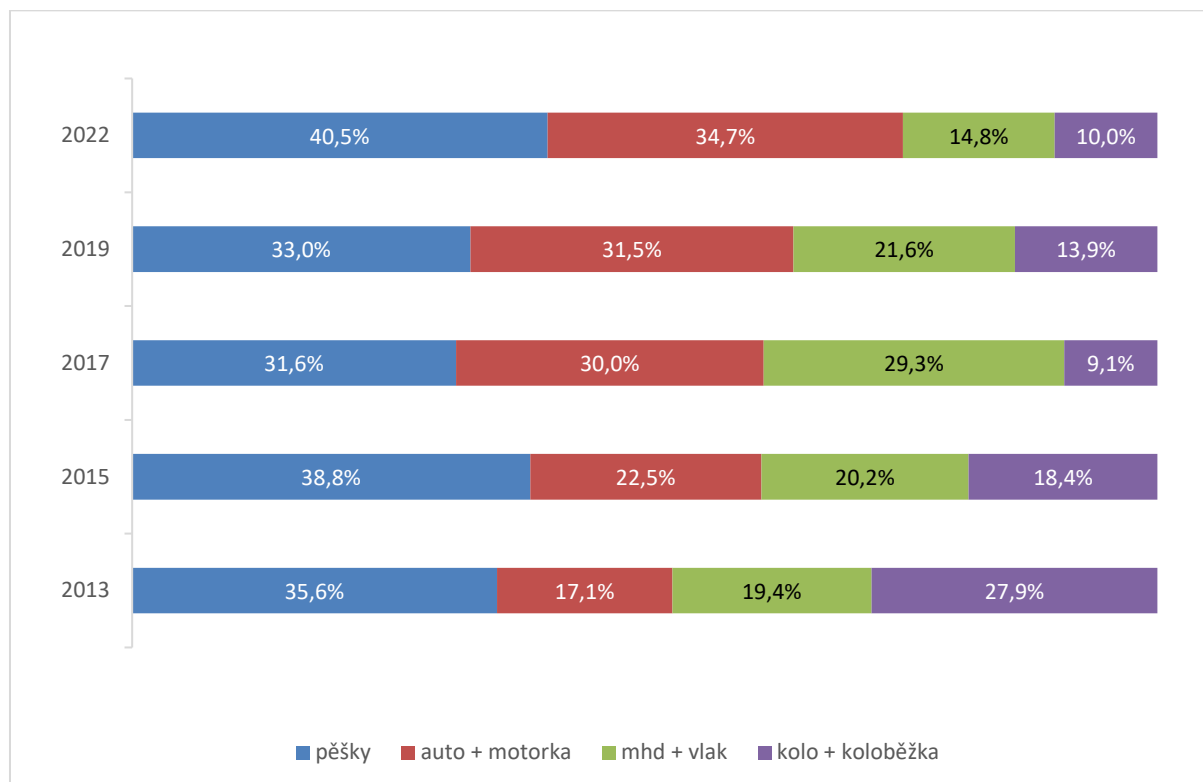
V roce 2022 respondenti nejčastěji volili cestu pěšky (40,5 % všech cest), poté autem / na motorce¹² (34,7 %), na třetím místě byla volba MHD/vlaku (14,8 %) a na čtvrtém jízda na kole (10 %).

¹² Podíl cest na motorce a vlakem je, stejně jako v minulých šetřeních, marginální. V kombinaci auto + motorka jde tedy v drtivé většině případů o cestu autem. Analogicky ve variantě MHD + vlak dominuje cesta autobusem/trolejbusem, kolejová doprava je v počtu cest zastoupena marginálně.

V následujícím grafu vidíme meziroční srovnání podílů způsobů dopravy na celkovém počtu cest za roky 2013 až 2022. Od roku 2013 vidíme trend zvyšování podílu přepravní práce autem (2022/2013: +17,6 p. b.) a snižování tohoto podílu s využitím jízdního kola/koloběžky (2022/2013: -17,9 p. b.). V šetření 2022 oproti vlnám 2015-2019 poklesl podíl dopravy MHD + vlak a klesl dokonce pod úroveň roku 2013 (2022/2013: -4,6 p. b.)

Od roku 2019 narostl podíl přepravy pěšky (+7,5 p. b.) a autem/na motorce (+3,2 p. b.), a naopak klesl podíl přepravy na kole (-3,9 p. b.) a MHD/vlakem (-6,8 p. b.).

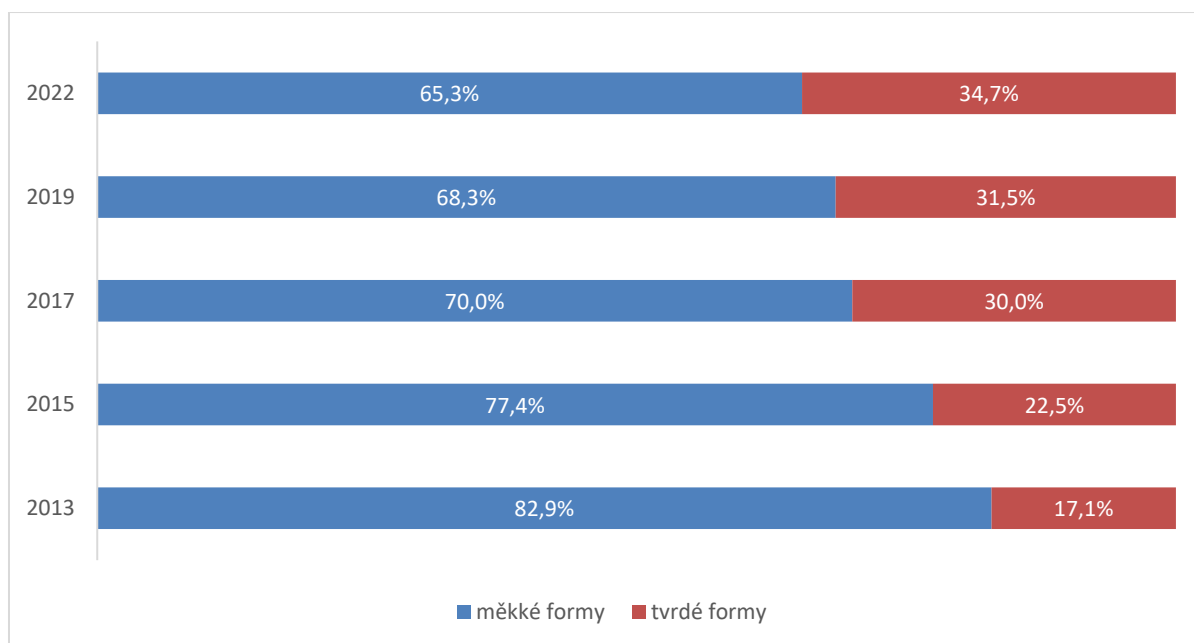
Graf 7. Podíl způsobů dopravy na počtu cest, meziroční srovnání, 2013-2022



Na následujícím grafu vidíme podíly měkkých a tvrdých forem dopravy. Tvrdou formou dopravy rozumíme užívání auta či motorky, měkkou poté chůzi, využívání MHD, vlaku, kola/koloběžky apod.

Zde je více patrný již zmíněný trend růstu podílu automobilové dopravy. Tento podíl roste kontinuálně a stabilně od začátku sledovaného období. Od roku 2013 vidíme zdvojnásobení podílu tvrdých forem dopravy na přepravní práci v HK. Toto zjištění je konzistentní s celkovým kontinuálním nárůstem objemu automobilové dopravy napříč celou ČR.

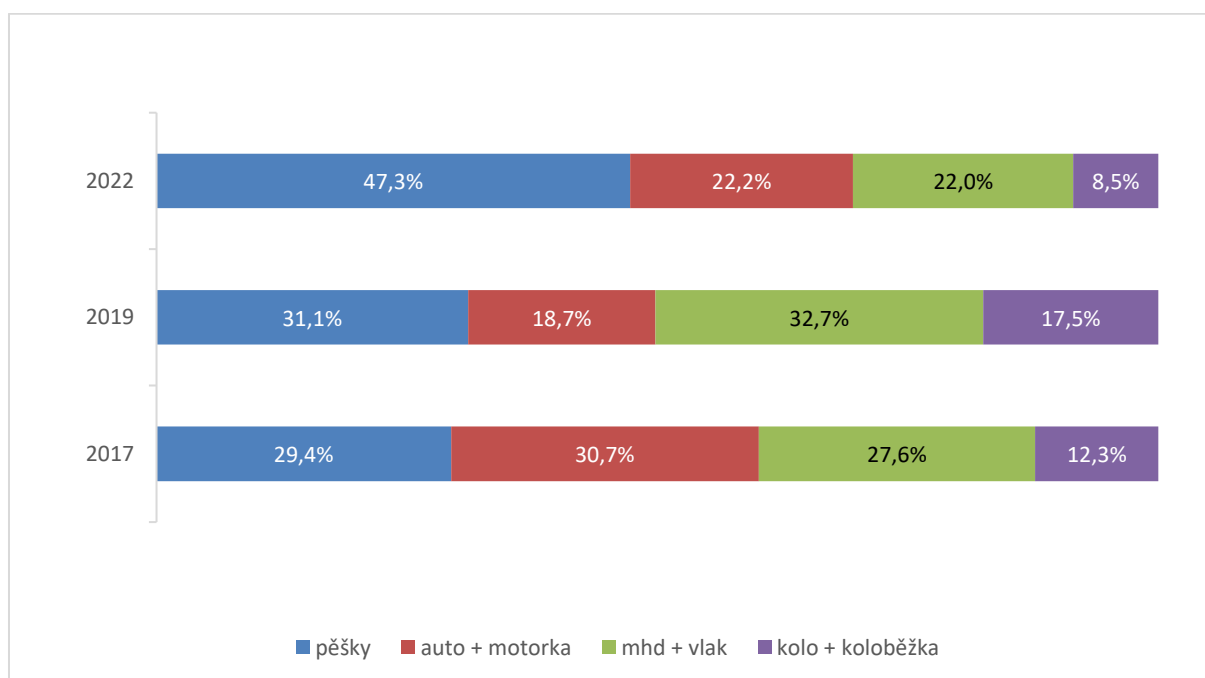
Graf 8. Podíl měkkých a tvrdých forem dopravy na počtu cest, meziroční srovnání 2013-2022



Podíl času stráveného na cestě dle způsobu dopravy vidíme na následujícím grafu. Nejvíce času strávili v roce 2022 respondenti na cestách pěšky (47,3 % času), podobnou dobu strávili v autě a v MHD (22,2; resp. 22 %), nejméně pak na kole (8,5 %).

Od roku 2017 tedy narostl čas strávený na cestách pěšky, klesnul čas strávený v autě, MHD a na kole.

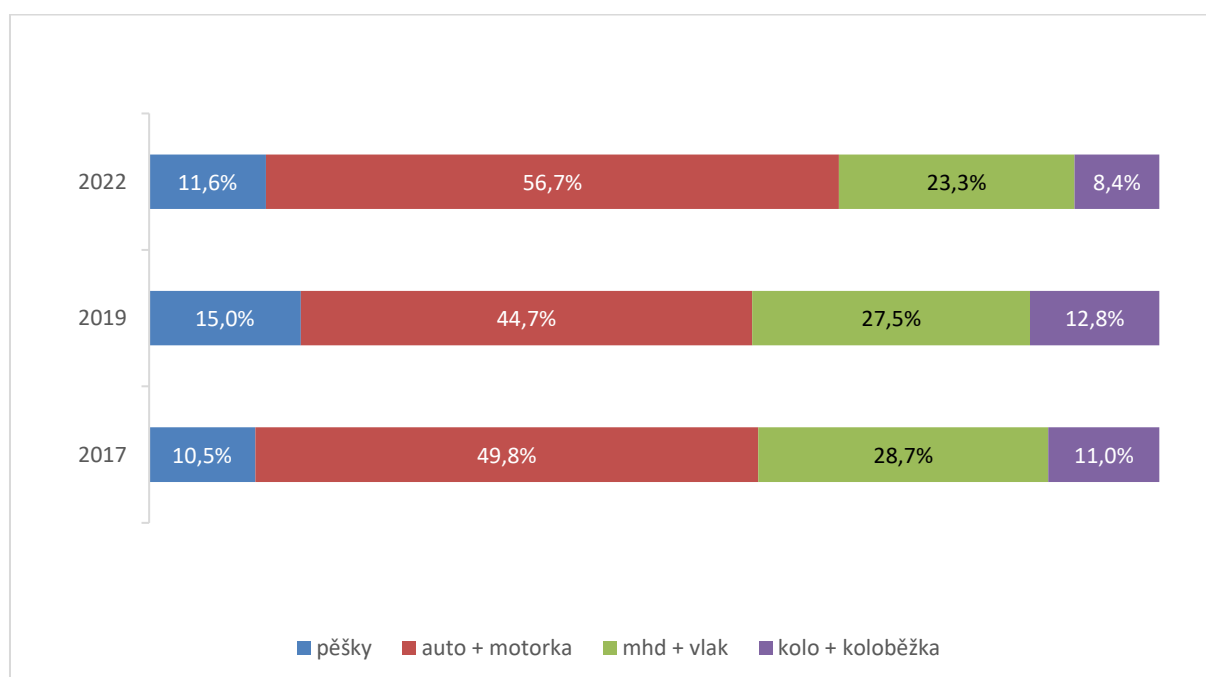
Graf 9. Struktura času stráveného na cestě podle typu dopravy, meziroční srovnání, 2017-2022



Z hlediska vzdálenosti, kterou respondenti daným způsobem dopravy urazí je v roce 2022 na prvním místě jednoznačně auto (56,7 % celkové vzdálenosti), poté MHD (23,3 %), následně pěší doprava (11,6 %) a nakonec jízda na kole (8,4 %).

Nárůst vzdálenosti od roku 2017 uražené autem (nárůst o 6,9 p. b.) je především na úkor vzdálenosti uražené MHD (pokles o 5,4 p. b.). To je konzistentní s rozdílem podílů těchto způsobů přepravy na přepravní práci (celkový nárůst objemu přepravy autem na úkor MHD mezi lety 2017 a 2022).

Graf 10. Struktura uražené vzdálenosti podle typu dopravy, meziroční srovnání, 2017-2022

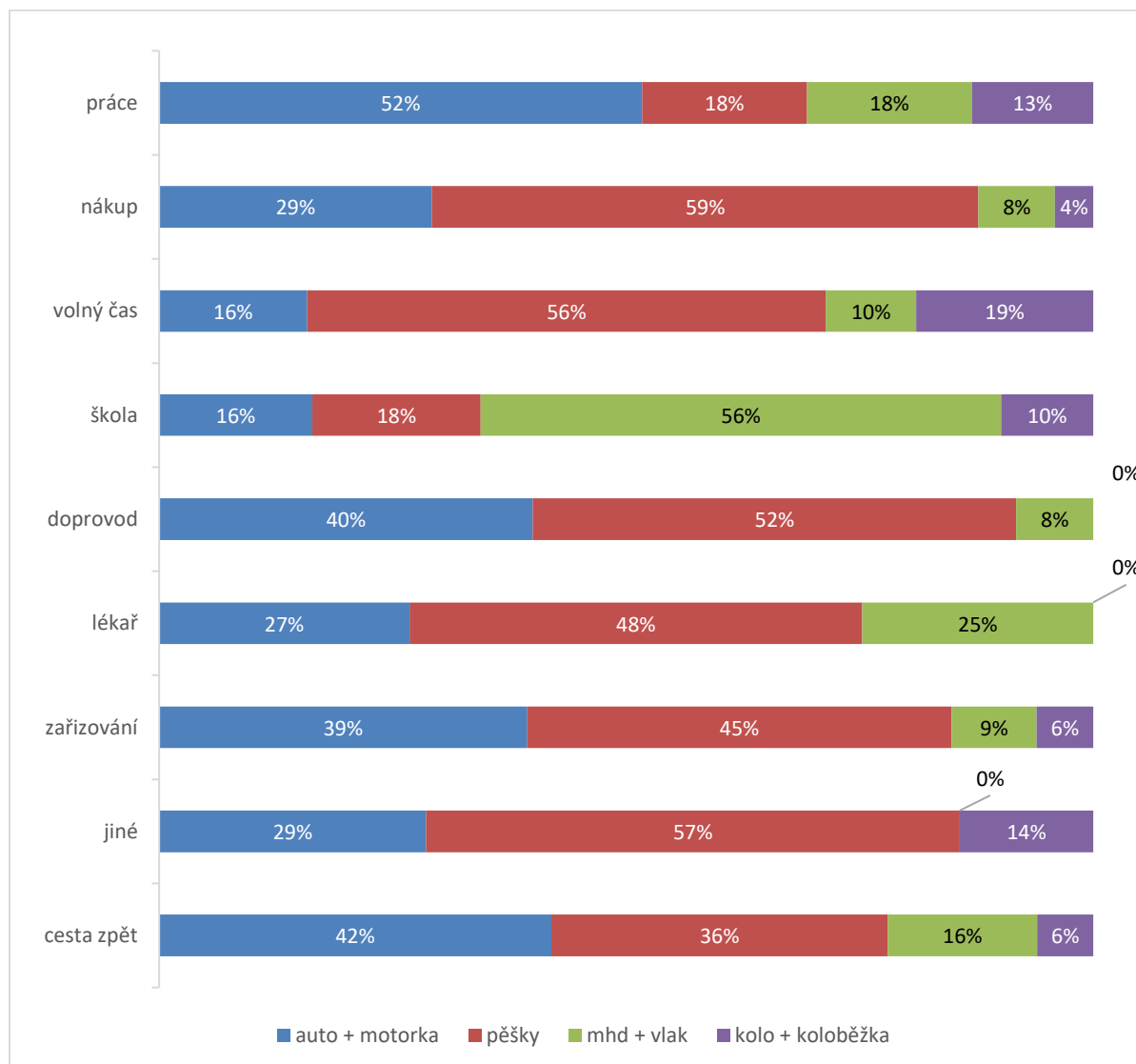


Ve struktuře cest podle využitého způsobu dopravy existují patrné rozdíly, pokud se podíváme na rozložení podle účelu cesty. Pro některé účely cesty jsou jisté dopravní módy typičtější než pro jiné, za některými účely zase respondenti nikdy necestují určitým způsobem. To je patrné z následujícího grafu.

- Typickým dopravním prostředkem pro cesty do **práce** je auto (52 %). Druhá polovina cest do práce je poměrně vyváženě rozdělena mezi všechny ostatní způsoby dopravy.
- Naopak na **nákup** jdou respondenti nejčastěji pěšky (59 %). Dalších 29 % cest je vykonáno autem. Minimum cest na nákup tvoří jízda na kole.
- Na místo trávení **volného času** chodí respondenti typicky pěšky (56 %). Druhým nejčastějším způsobem je využití kola (19 %).
- Cesty do **školy** jsou specifické vysokým podílem využívání MHD (56 %) – žádný jiný účel cesty takto vysoký podíl MHD na počtu cest nemá.
- Při **doprovodu** rodinného příslušníka naprosto dominují dva typy dopravy – pěší chůze (52 %) a auto (40 %). Kolo k tomuto účelu nevyužil nikdo.

- K **lékaři** chodili respondenti nejčastěji pěšky (48 %). Podíly cest autem a MHD byly téměř vyrovnané (27%, resp. 25 %). Kolo opět nevyužil nikdo.
- Pro **zařizování** je typické využití jednak auta (45 %), jednak chůze (39 %).

Graf 11. Struktura počtu cest podle způsobů dopravy u jednotlivých účelů cest, 2022



3.6. Hodnocení kvality cest

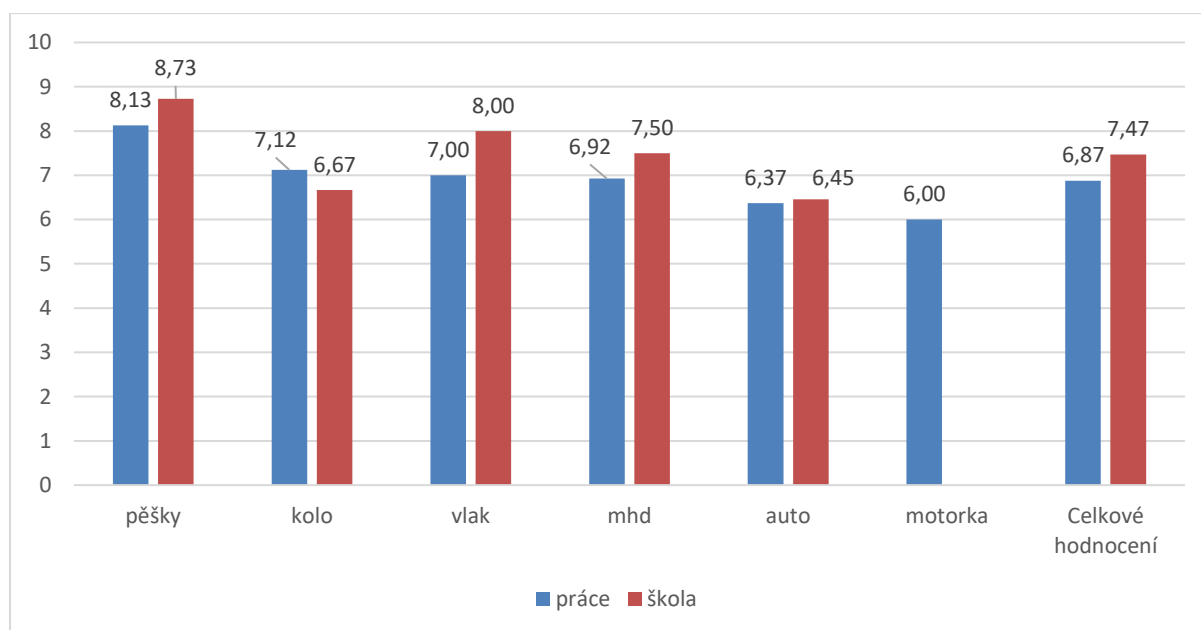
Pokud jel / šel respondent do práce nebo do školy, ptali jsme se jej navíc na zhodnocení „kvality“ jeho cesty. Tu měl ohodnotit na škále 0 až 10. Nejnižší možné hodnocení kvality bylo 0, nejvyšší 10.

Celkově hodnotili respondenti v roce 2022 kvalitu cest do školy a do práce relativně pozitivně. Průměrná známka u cest do práce byla 6,87, v případě cest do školy 7,47.

Podíváme-li se podrobněji na hodnocení kvality podle způsobu dopravy jednoznačně nejlépe vychází chůze (práce=8,13; škola=8,73). Poměrně dobře, ale relativně hůře je hodnocena kvalita cest na kole/koloběžce (p=7,12; š=6,67). Cesty MHD jsou hodnoceny jako relativně podobně „kvalitní“ jako v předchozím případě, s tím rozdílem, že cesty do školy jsou hodnoceny lépe (p=6,92; š=7,5). Nejhůře jsou hodnoceny cesty autem (p=6,37; š=6,45).

Cest vlakem a na motorce proběhlo velice málo¹³ a proto tato hodnocení nelze uspokojivě interpretovat jako průměr – jsou zatížena extrémní statistickou chybou.

Graf 12. Hodnocení kvality cest do práce a školy podle způsobu dopravy, 2022



Hodnocení kvality cest se od roku 2019, kdy se tento indikátor začal měřit, mírně zlepšilo. V roce 2019 dosahovala průměrná hodnota kvality cesty hodnoty 6,64, v roce 2022 již 6,87 (+0,23).

V rámci relevantních způsobů dopravy (vyjma vlaku a motorčky¹⁴) se hodnocení kvality meziročně (2022/2019) zlepšilo v případě chůze a cestováním MHD, zhoršilo naopak v případě cest autem a na kole. To se projevilo jak v případě cest do práce, tak cest do školy (viz následující 2 grafy).

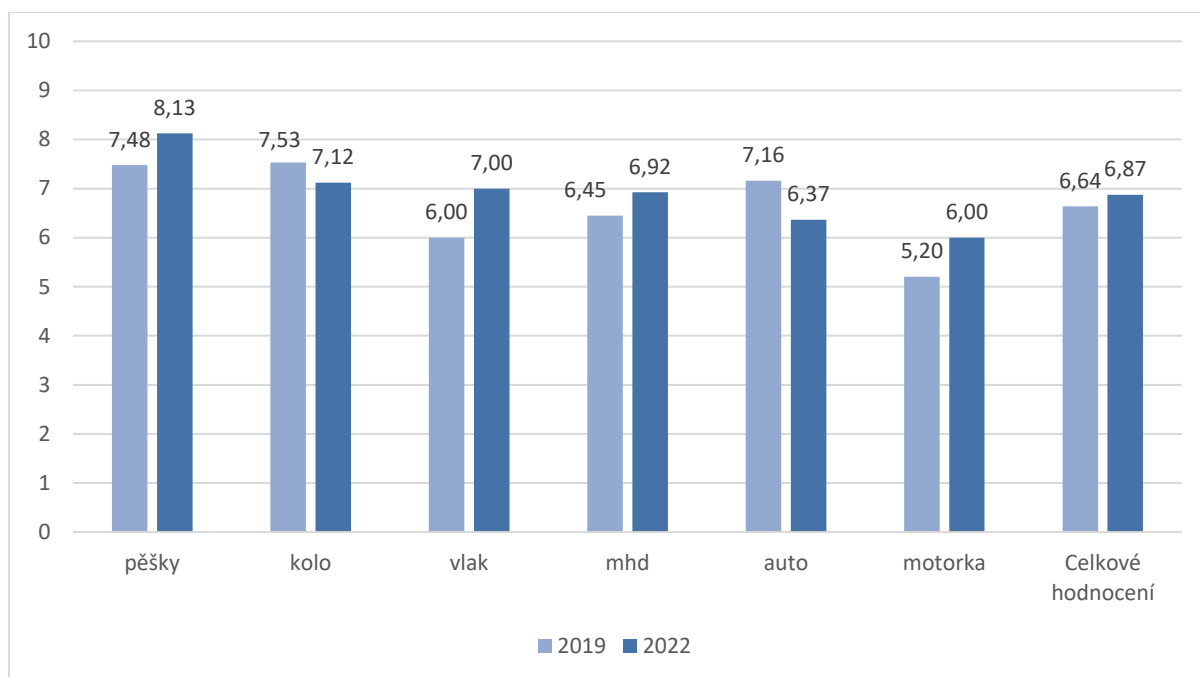
Chůzi do práce respondenti nyní oproti roku 2019 hodnotí v průměru o 0,65 bodu lépe, cesty MHD o 0,47 bodu lépe. Hůře naopak hodnotí cesty na kole (-0,47 b.) a především autem (-0,79 b.)

¹³ Motorka (N cest) = 2

Vlak (N cest) = 3

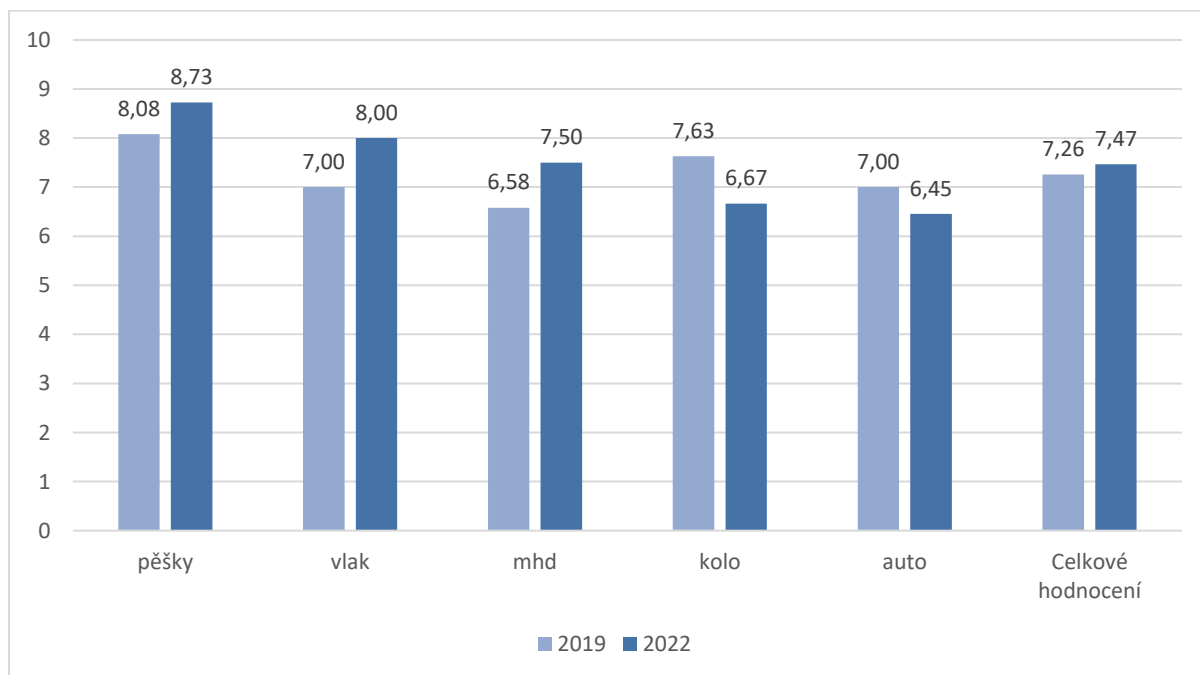
¹⁴ Z důvodu nízkého počtu N, a to i v případě šetření v roce 2019.

Graf 13. Hodnocení kvality cest do práce podle způsobu dopravy, meziroční srovnání, 2019-2022



Chůzi do školy respondenti nyní oproti roku 2019 hodnotí v průměru o 0,65 bodu lépe, cesty MHD dokonce o 0,92 bodu lépe. Pohoršily se cesty autem (-0,55 b.) a především jízda na kole do školy (-0,96 b.)

Graf 14. Hodnocení kvality cest do školy podle způsobu dopravy, meziroční srovnání, 2019-2022



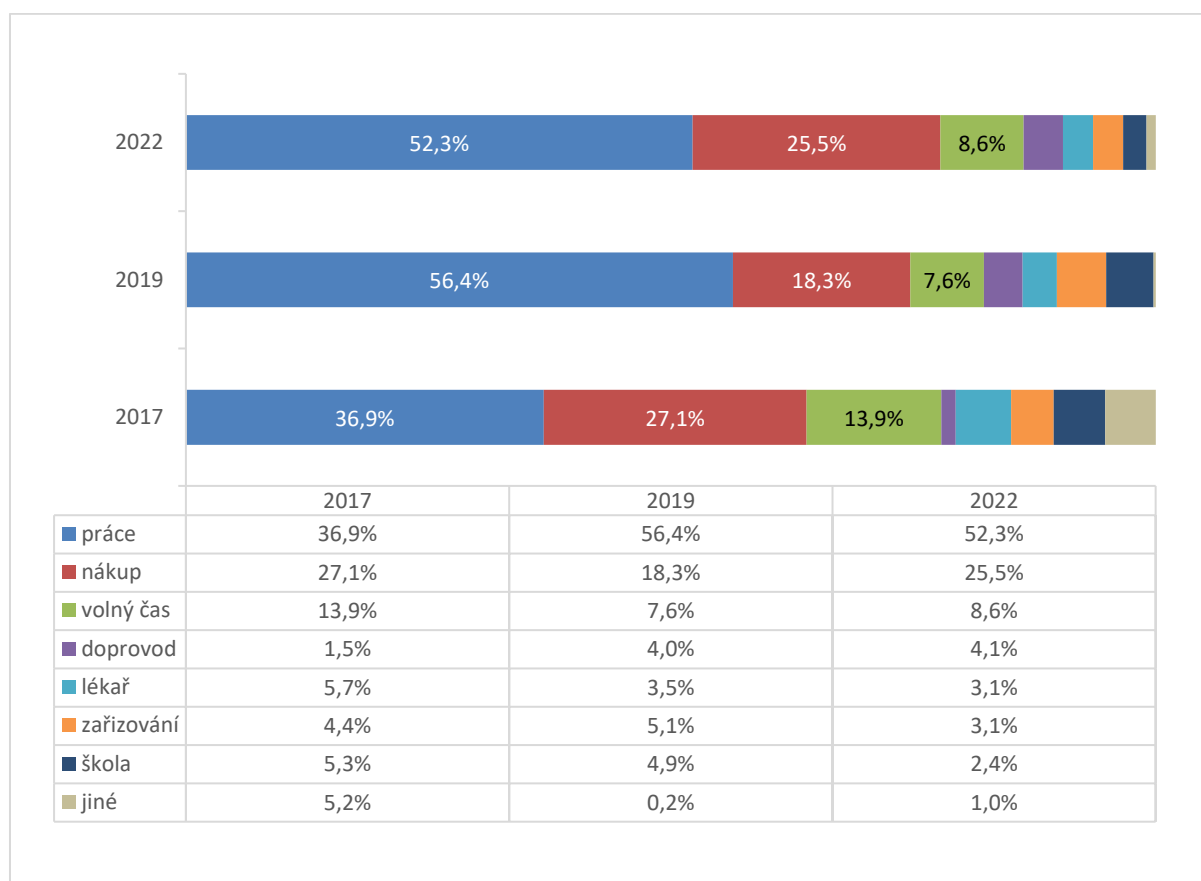
3.7. Cesty autem

V této kapitole rozebereme podrobněji cesty respondentů autem. Kromě metriky, které jsme se již věnovali (účel cesty), se s cestou autem pojily specifické dotazy, které jsme respondentům položili. Otázky cílily na (1) počet spolucestujících v autě, (2) důvody využití auta oproti jinému způsobu dopravy a (3) typ parkování, které využili.

Když se podíváme na následující graf, uvidíme strukturu cest autem podle účelů cest a jejich meziroční srovnání. Dominují cesty do práce – přes polovina všech cest autem je právě do práce. Čtvrtina cest autem pak vede na nákup, a na místo trávení volného času 8,6 % cest. Jde o tři již zmíněné dominantní důvody¹⁵ všech cest v HK (bez ohledu na zvolený prostředek), takže toto rozložení není překvapující.

Oproti roku 2019 mírně narostl podíl cest autem na nákup a mírně se snížil podíl cest do práce. To však vyplývá z celkového podílu cest v daném roce – oproti roku 2019 se v roce 2022 častěji uváděl jako účel cesty nákup, a naopak méně často práce.

Graf 15. Struktura počtu cest autem podle účelů cest, meziroční porovnání 2017-2022



Respondentů cestujících autem jsme se zeptali, jaký byl počet spolucestujících v autě. Tímto způsobem jsme byli schopni vypočítat kolik osob v autě celkem cestovalo – počet cestujících¹⁶.

Celkově se počet cestujících autem postupně zvyšuje: v roce 2017 v autě průměrně cestovalo 1,28 osoby; v roce 2019 průměrně 1,35 osoby a v roce 2022 již 1,65 osoby. Tento poměrně výrazný

¹⁵ Ty jsou důvodem pro 82 % všech cest v HK. Podíl cest autem za těmito účely je 86 %.

¹⁶ Počet cestujících v autě = počet spolucestujících + 1 (řidič)

nárůst v roce 2022 může být vysvětlen mimo jiné skokovým zdražením pohonných hmot, což motivuje vlastníky aut využívat jeho kapacitu efektivněji.

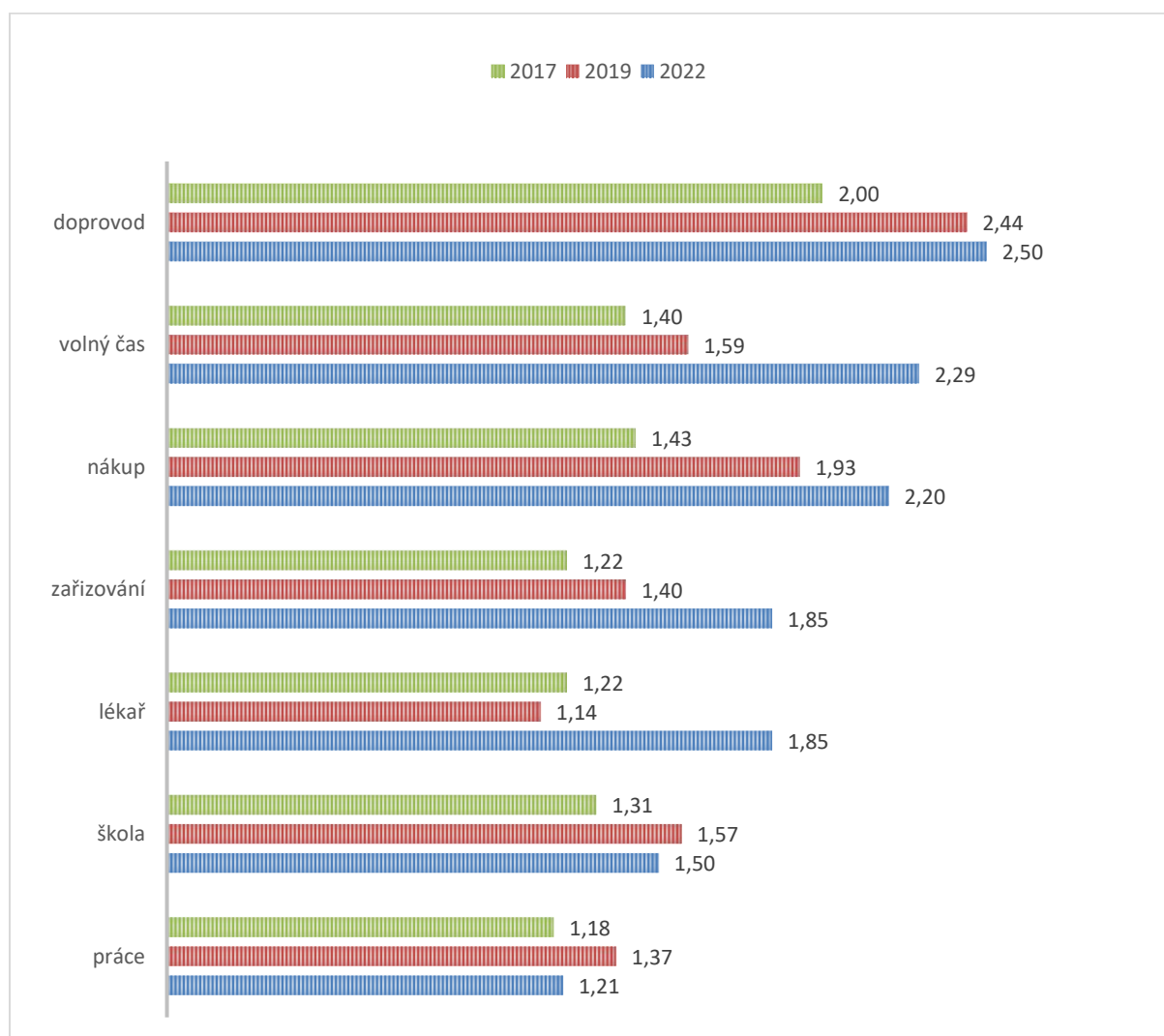
Podíváme-li se na průměrné počty cestujících v autě dle účelu cesty, vidíme, že v roce 2022 byl nejvyšší průměrný počet cestujících v autě 2,5 osoby, a to v případě doprovodu. Doprovod nejvíce plnil auta pasažéry také v předchozích letech.

V průměru více než dvě cestující osoby najdeme v roce 2022 také u účelů „volný čas“ (2,29) a „nákup“ (2,2). Respondenti tedy častěji cestují spolu když s někým jednou trávit volný čas, případně nakupují ve více lidech (rodinné nákupy).

Naopak nejméně jsou auta naplněna při cestách do školy (2022; 1,5) a práce (2022; 1,21), což je fakt konzistentní napříč vlnami šetření.

Oproti minulým vlnám výrazně vzrostl počet osob v autě cestujících za volným časem (2022/2017; +0,89 osoby), na nákup (+0,77 osoby), ale i v případě zařizování a cest za lékařem (obě +0,63 osoby).

Graf 16. Průměrný počet cestujících v autě podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



3.7.1. Důvody využití auta

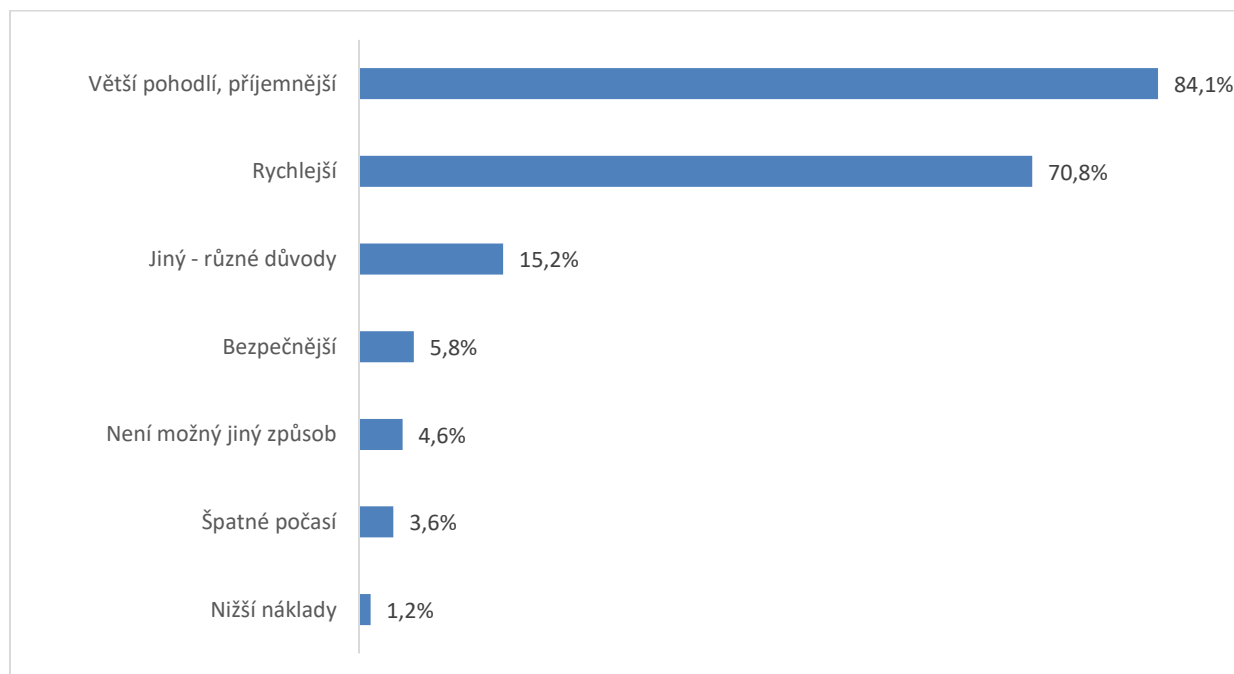
Respondentů cestujících autem jsme se dále zeptali, jaký byl důvod využití auta. Respondenti mohli vybrat libovolný počet důvodů z 6 předdefinovaných, a také mohli zvolit možnost „jiný důvod“ a konkrétně se vyjádřit.

Celkem jsme získali 769 „důvodů“ za 415 „obousměrných“ cest autem. V následujícím grafu uvádíme procentuální zastoupení jednotlivých odpovědí.

Jednoznačně nejčastějšími důvody pro využití auta je pro respondenty (1) **pohodlí/příjemnost** a (2) **rychlost** cesty. První možnost byla zvolena u celkem 84 % cest, rychlost pak u téměř 71 % cest. U celkem 15,2 % cest se vyskytl „jiný“ důvod (podrobněji viz níže).

Mezi marginální důvody pro využití auta patří bezpečnost (5,8 %), absence jiné alternativy (4,6 %), špatné počasí (3,6 %), a nižší náklady (1,2 %).

Graf 17. Podíl důvodů pro použití auta na celkovém počtu obousměrných cest, 2022



Odpověď „jiný důvod“ využití auta se vyskytla v celkem 76 případech. Jejich kategorizaci uvádíme zde:

- Velký/těžký nákup (37 odpovědí)
- Spolujízda (12 odpovědí)
- Volby obdobné s kategorií „Není možný jiný způsob dopravy“¹⁷ (9 odpovědí)
- „Nutnost“ – bez specifikace proč (5 odpovědí)
- Volby obdobné s kategorií „Větší pohodlí, příjemnější“¹⁸ (4 odpovědi)

¹⁷ Odpovědi typu: „Nemám se jak dostat ze směny“

- Omezená mobilita (3 odpovědi)
- Náklad (1 odpověď)
- „Zaspal jsem“ (1 odpověď)
- Přeprava zvířete (1 odpověď)

Důvod „velkého nákupu“ se v kategorii „jiný důvod“ objevoval nejčastěji také v předchozí vlně šetření, v roce 2019.

Následující tabulka shrnuje struktur důvodů pro využití v meziročním srovnání 2017-2022. Vidíme, že absolutně nejtypičtější důvod pro využití auta napříč vlnami šetření je jeho rychlost (volba 65 až 80 % případů ze všech cest autem). Obdobně důležitým důvodem, který se silně objevuje napříč šetřeními je relativně vyšší pohodlí auta (volba 47 až 84 % ze všech cest autem) – zde nicméně vidíme jistý propad v roce 2019.

Pro vlnu v roce 2017 je navíc oproti roku 2019 (a především 2022) typický fakt, že respondenti volili více důvodů. V roce 2017 se poměrně často objevovaly důvody: „špatné počasí“, „bezpečnější“ a „nižší náklady“. Naopak v roce 2022 byly tyto důvody marginální (v roce 2019 také, vyjma „bezpečnější“).

Přinejmenším rozdíly v kategoriích „bezpečnější“ a „špatné počasí“ lze přisoudit náhodným vlivům (výběr respondentů z více/méně subjektivně „bezpečné“ lokality; roční období sběru dat – v případě počasí).

Oproti předchozím vlnám naopak poměrně výrazně vzrostl význam důvodu většího pohodlí.

Tabulka 9. Podíly zvolených důvodů pro použití auta, meziroční srovnání 2017-2022

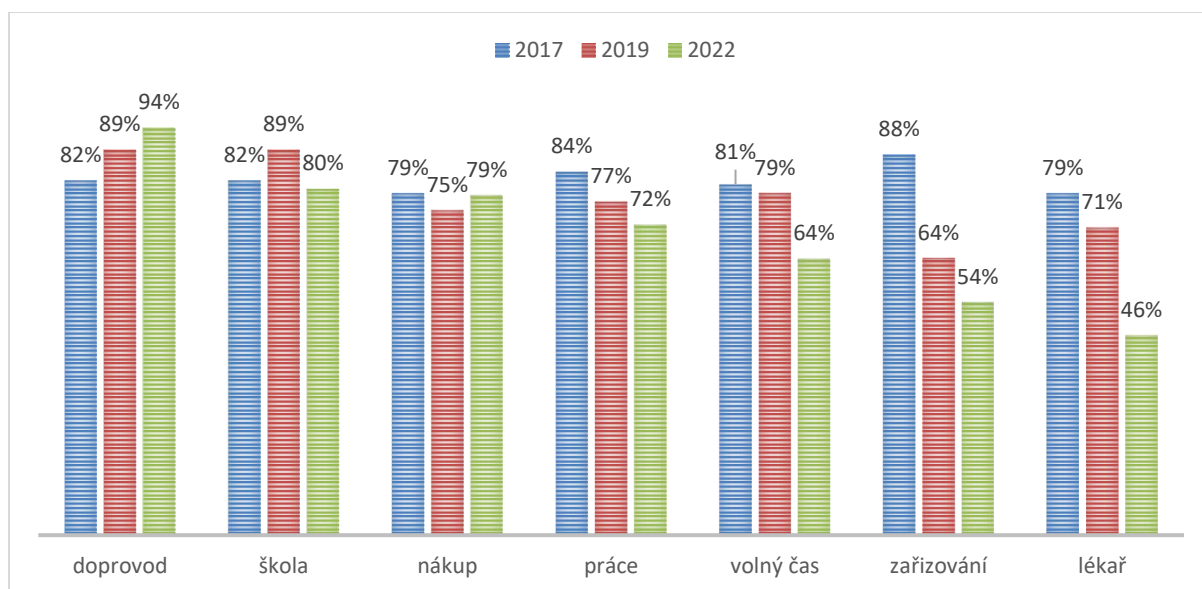
důvod	2022	2019	2017
větší pohodlí, příjemnější	84 %	47 %	73 %
rychlejší	71 %	65 %	80 %
bezpečnější	6 %	13 %	19 %
není možný jiný způsob	5 %	3 %	7 %
špatné počasí	4 %	8 %	27 %
nižší náklady	1 %	7 %	11 %

Nyní následují grafy ilustrující volbu důvodů pro použití auta v závislosti na účelu cesty autem – v meziročním srovnání.

V roce 2022 volili respondenti nejčastěji důvod „rychlejší“ v případě doprovodu rodinného příslušníka (94 %), což je nárůst oproti předchozím vlnám šetření. Naopak v případě zařizování nebo návštěvy lékaře tento důvod zvolili pouze v polovině případů – jde o snížení váhy důvodu ve srovnání s minulými šetřeními.

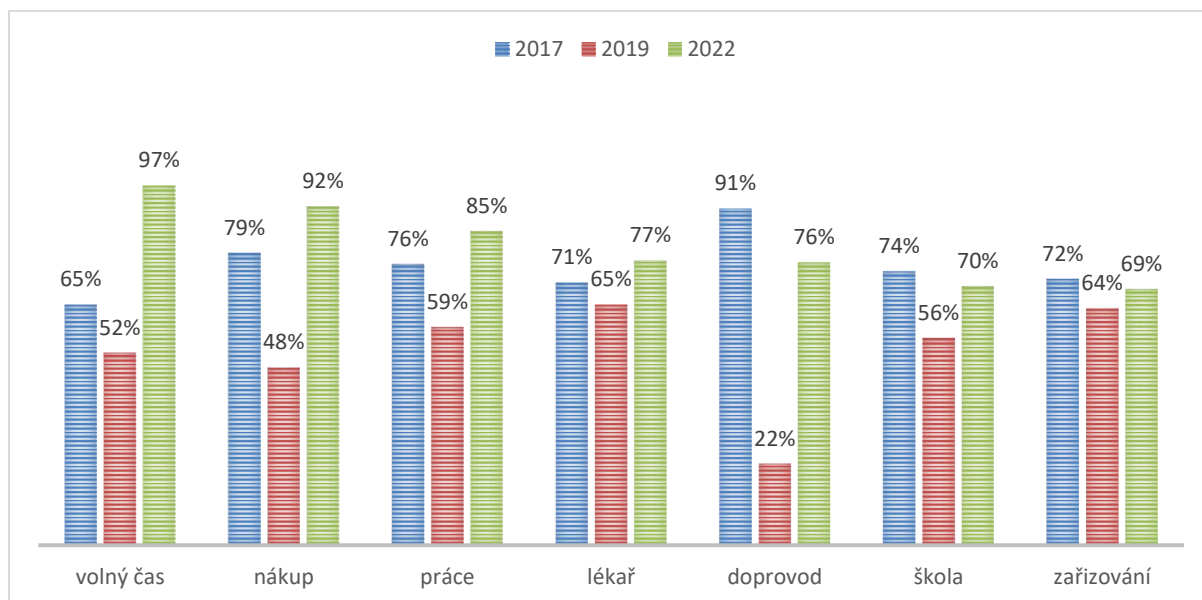
¹⁸ Příklad odpovědi: „Jel jsem vyzvednout rodiče na nádraží, auto je pro ně pohodlnější.“

Graf 18. Důvod pro použití auta „Rychlejší“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



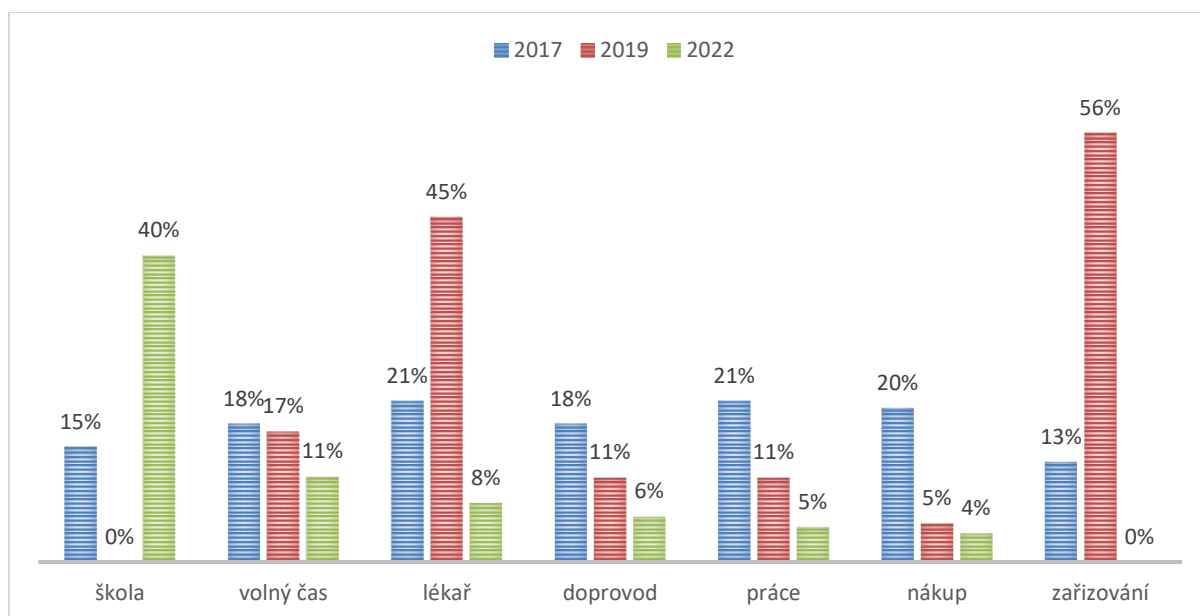
Důvod pro využití auta „větší pohodlí“ volili respondenti v roce 2022 nejčastěji v případě cesty na místo trávení volného času (97 %), na nákup (92 %), a do práce (85 %). Nejméně často pak v případě cest do školy (70 %) a za zařizováním (69 %).

Graf 19. Důvod pro použití auta „Větší pohodlí, příjemnější“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



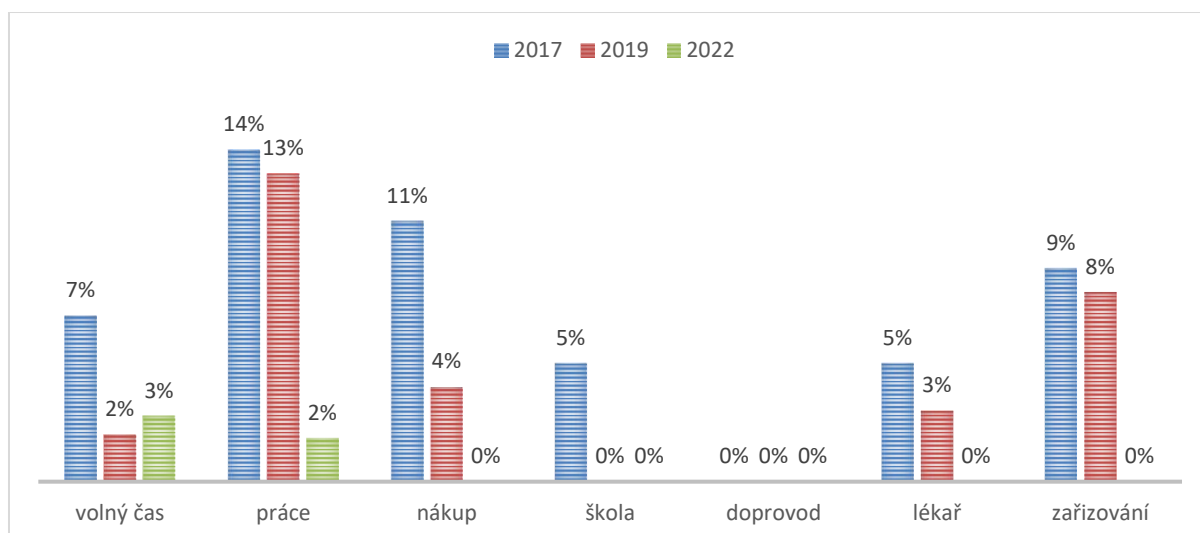
Důvod pro využití auta „bezpečnější“ volili respondenti v roce 2022 nejčastěji v případě cesty do školy (40 %). Naopak téměř vůbec se nevyskytoval u účelů cesty doprovod, práce, nákup, a vůbec v případě zařizování.

Graf 20. Důvod pro použití auta „Bezpečnější“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



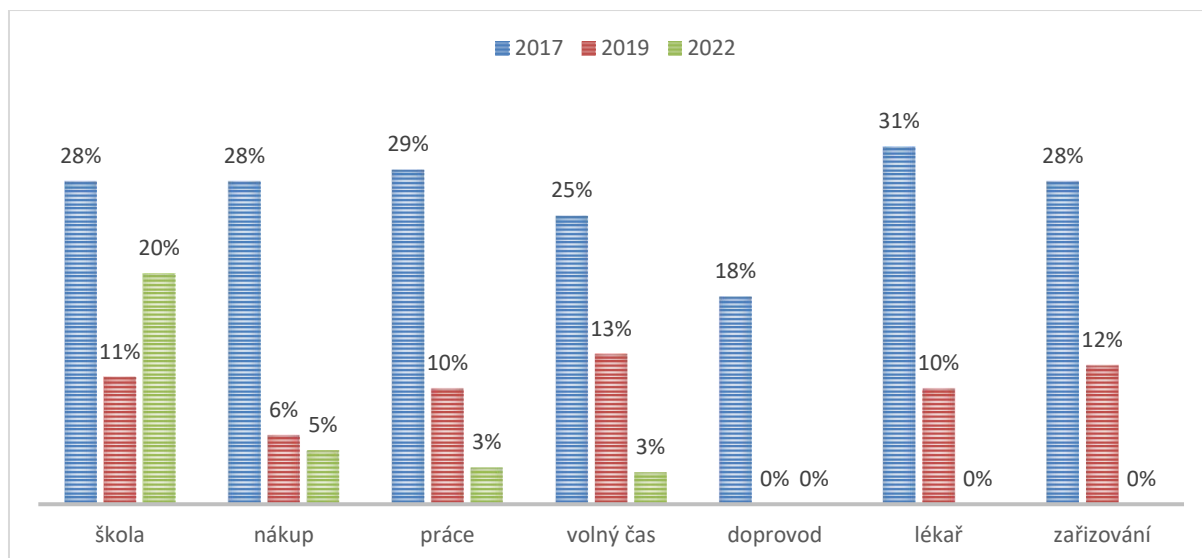
Důvod pro využití auta „nižší náklady“ volili respondenti v roce 2022 naprosto marginálně, a pouze v případě cest na místo trávení volného času (3 %) a práce (2 %).

Graf 21. Důvod pro použití auta „Nižší náklady“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



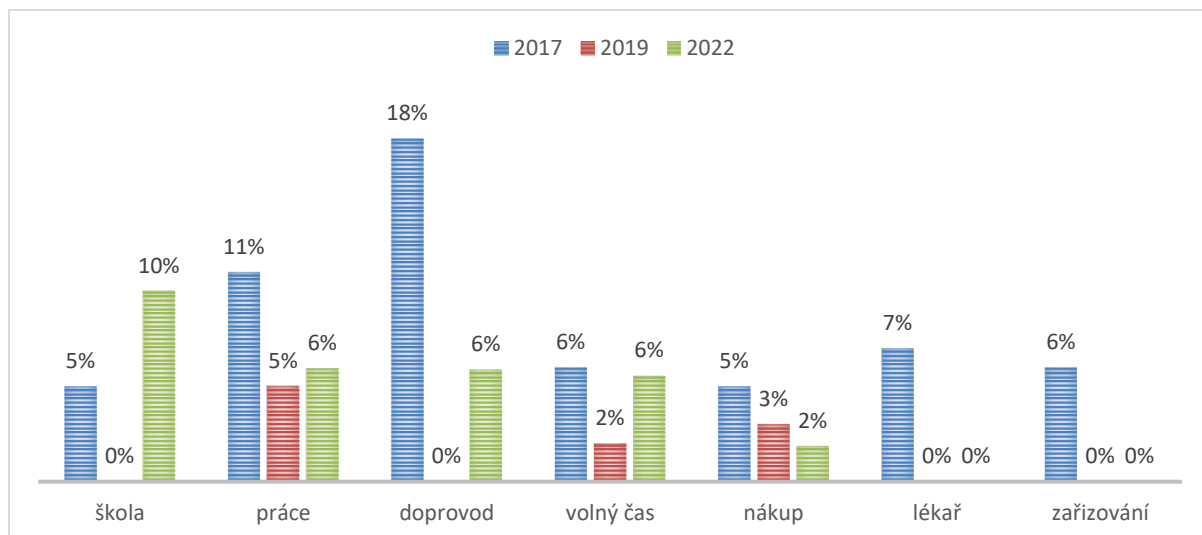
Důvod pro využití auta „špatné počasí“ volili respondenti v roce 2022 nejčastěji v případě cesty do školy (20 %). Naopak vůbec jej nevolil v případě cest při doprovázení, k lékaři a za zařizováním.

Graf 22. Důvod pro použití auta „Špatné počasí“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



Důvod pro využití auta „není možný jiný způsob dopravy“ volili respondenti v roce 2022 nejčastěji v případě cesty do školy (10 %), naopak nikdo jej nezvolil v případě cesty za lékařem a za účelem zařizování.

Graf 23. Důvod pro použití auta „Není možný jiný způsob dopravy“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



3.7.2. Typy parkování

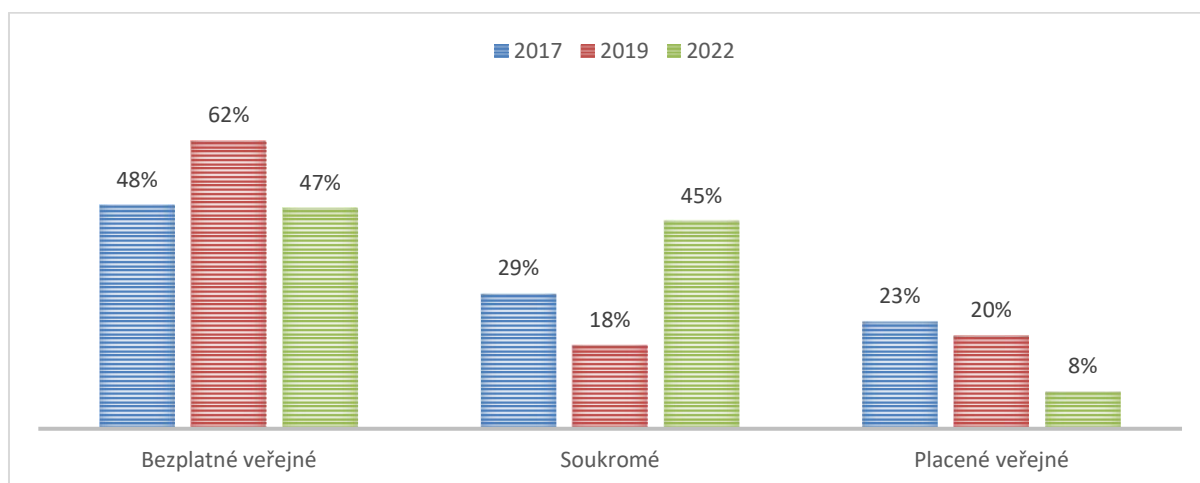
V případě cest autem jsme se respondentů nakonec ptali, jaký typ parkoviště využil – bezplatné veřejné, soukromé, nebo placené veřejné.

V roce 2022 naprostá většina respondentů parkovala buď na bezplatném veřejném místě (47 % cest autem), nebo soukromém parkovacím stání (45 %). Placené veřejné parkoviště bylo využíváno marginálně (8 %).

V kontextu vln šetření je jedinou relativně stabilní kategorií bezplatné parkování – to je využíváno zhruba v polovině všech cest (v roce 2019 však ještě více).

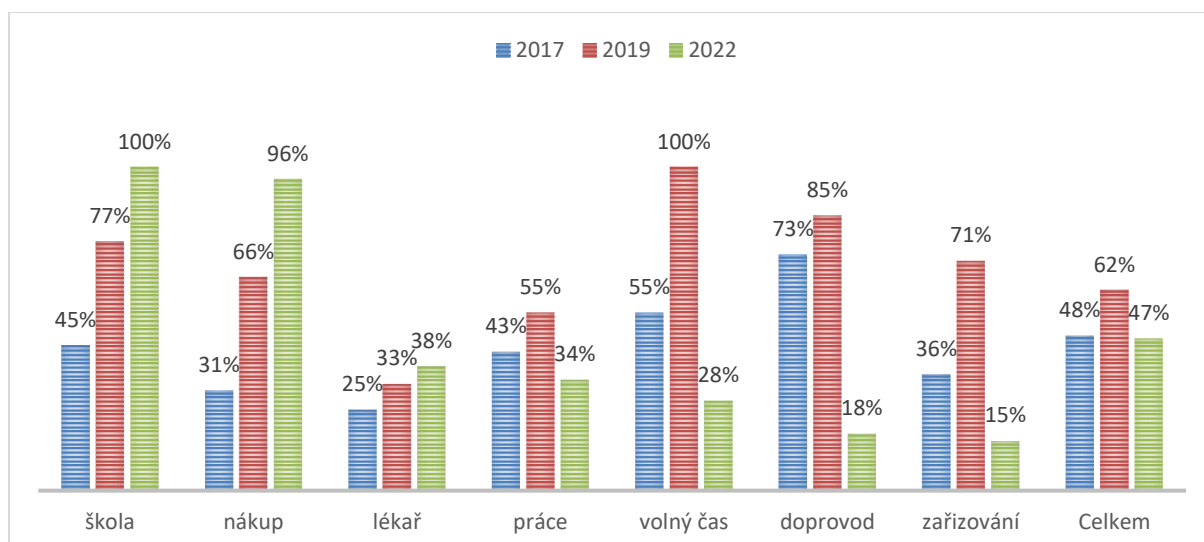
Nárůst podílu využívání soukromého parkování připisujeme složení vzorku. Oproti předchozím vlnám bylo v roce 2022 ve vzorku mnohem vyšší zastoupení respondentů bydlících v rodinném domě, které typicky mívají možnost vlastního parkovacího stání (garáž, dvůr).

Graf 24. Struktura parkování vozidla podle typu parkovacího místa, meziroční srovnání, 2017-2022



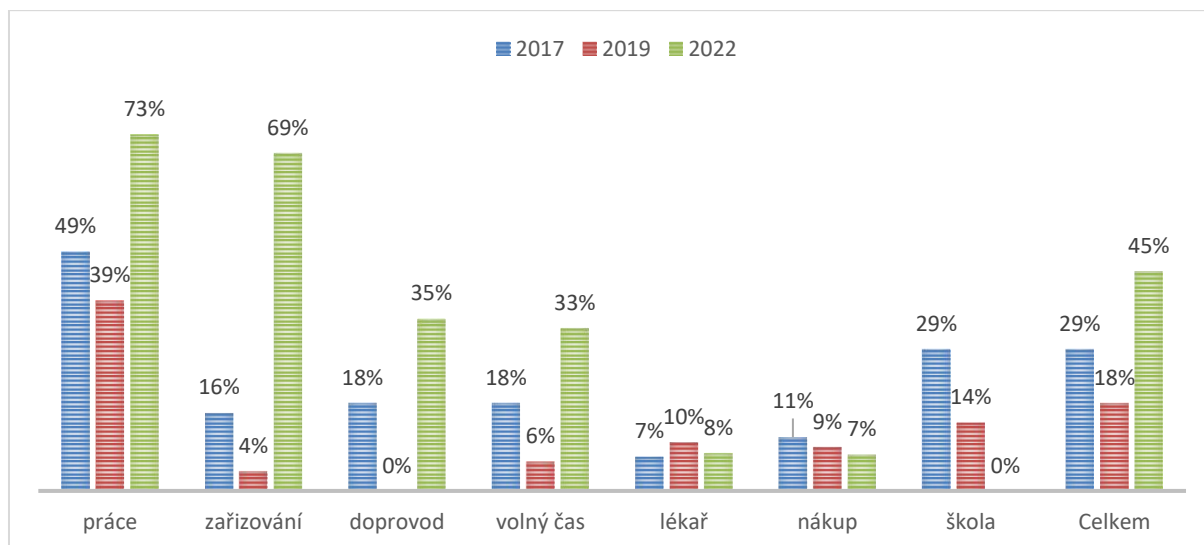
V roce 2022 bylo bezplatné veřejné parkoviště nejčastěji využito v případě cest do školy (ve všech případech) a v případě nákupu (96 % cest). Naopak nejméně často v případě doprovodu (18 %) a zařizování (15 %).

Graf 25. Využití bezplatného veřejného parkování podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



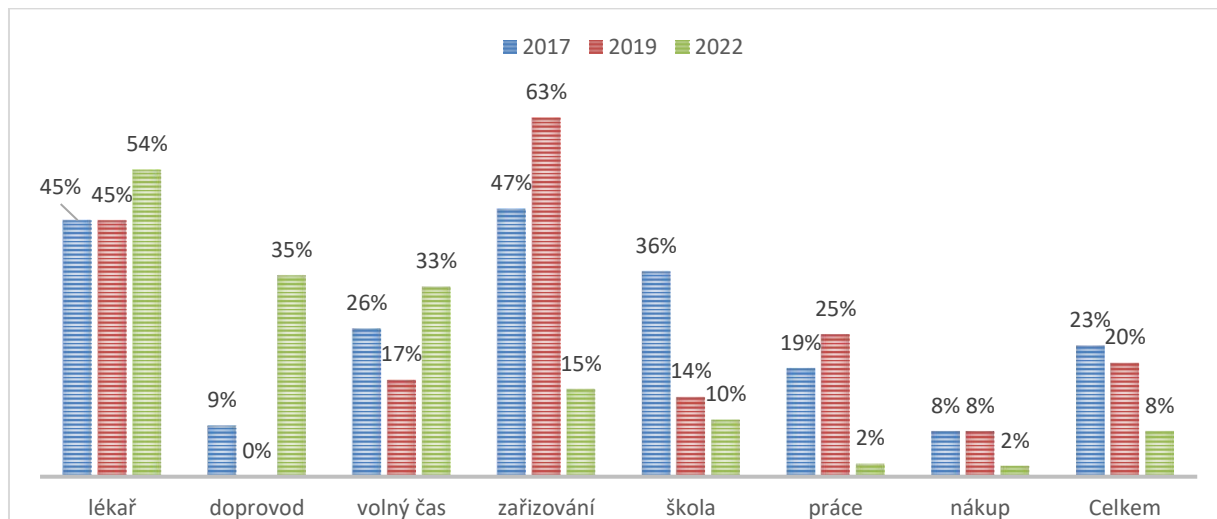
V roce 2022 bylo soukromé parkoviště nejčastěji využito v případě cest do práce (77 % cest) a za zařizováním (69 %). Nejméně často v případě jízdy k lékaři (8 %) a na nákup (7 %).

Graf 26. Využití soukromého parkování podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



V roce 2022 bylo placené veřejné parkoviště nejčastěji využito v případě cest k lékaři (54 % cest), při doprovodu (35 %) a cest na místo trávení volného času (33 %). Naopak nejméně často v případě cest do práce a na nákup (oba důvody: 2 % cest).

Graf 27. Využití placeného veřejného parkování podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022



4. Shrnutí

- V roce 2022 absolvovali respondenti v průměru 8,17 cest za pracovní týden, což odpovídá průměrnému počtu 1,63 cest za pracovní den. Jedná se o značný pokles nejen od roku 2019, ale i v kontextu všech předchozích šetření. Tento pokles může souviset s pandemií nemoci covid-19, která mimo jiné vedla k nárůstu podílu osob pracujících na homeoffice a celkového snížení cest mimo domov za různými účely (volný čas, nákupy, škola).
- V roce 2022 se rovněž zkrátila průměrná doba jedné cesty (start-cíl) a to na 10,61 minuty. To je o 1,7 minuty méně než v roce 2019, ale nikoli absolutně nejméně za celou dobu trvání vln šetření.
- Průměrná vzdálenost jedné cesty (start-cíl) v roce 2022 činila 2,67 km, tj. o 0,6 km méně oproti roku 2019. V kontextu ostatních vln šetření jde o lehce podprůměrnou hodnotu.
- Nejtypičtější cestou byla v roce 2022 cesta do práce (34 % všech účelů cest), na nákup (29 %) a na místo trávení volného času (18 %). Tyto tři účely cest jsou dominantní napříč všemi vlnami šetření – pouze v roce 2017 jejich podíl výrazněji poklesl. Poměr systematických ku nesystematickým cestám v roce 2022 činil 39 : 61.
- V roce 2022 byla nejčastějším způsobem dopravy chůze (41 %) spolu s autem/motorkou (35 %). Podíl tvrdých forem dopravy od roku 2013 kontinuálně roste – z úrovně 17 % na současných téměř 35 %.
- Nejvíce času na cestě respondenti strávili chůzí (47,3 %). Téměř stejně času strávili v autě / na motorce a v MHD či vlaku (oba typy 22 %). Nejmenší podíl času strávili v sedle kola (8,5 %).
- Naprosto největší podíl vzdálenosti urazili respondenti autem / na motorce (téměř 57 %). V MHD/vlakem urazili 23,3 % vzdálenosti všech cest, 11,6 % ušli pěšky a 8,4 % ujeli na kole.
- Průměrné hodnocení kvality cest v roce 2022 činilo v případě cest do práce 6,9 bodu na desetibodové škále; 7,5 bodu v případě cest do školy. Od roku 2019 se hodnocení kvality cest zvýšilo o 0,2 bodu pro oba účely cesty.
- Nejčastějším účelem cest autem je cesta do práce (52,3 %) a cesta na nákup (25,5 %).
- Průměrný počet cestujících v autě byl roce 2022 1,65 osoby. Počet cestujících v autě se od roku 2017 kontinuálně zvyšuje, výrazněji pak ve srovnání let 2019 a 2022.
- Nejčastějšími a jedinými dominantními důvody využití auta v roce 2022 bylo jeho pohodlí (84 %) a komparativní rychlost (71 %). To je do značné míry konzistentní s výsledky předchozích šetření. Naopak ostatní předdefinované důvody, a především důvod špatného počasí, bezpečí a nižších nákladů, respondenti v roce 2022 volili mnohem méně často než v minulých vlnách.
- V roce 2022 parkovali respondenti nejčastěji na bezplatných veřejných parkovištích (47 %) a na soukromých parkovacích místech (45 %). Oproti minulým šetřením mnohem méně často využívali placená veřejná parkovací místa.

5. Seznam grafů a tabulek

Graf 1. Průměrný počet cest na osobu za pracovní den a pracovní týden, meziroční srovnání 2009-2022.....	11
Graf 2. Průměrná doba jedné cesty v minutách, meziroční srovnání 2009-2022.....	12
Graf 3. Průměrná délka jedné cesty v kilometrech, meziroční srovnání 2009-2022	13
Graf 4. Podíly vybraných účelů cesty na celkovém počtu cest, 2022.....	14
Graf 5. Podíly vybraných účelů cesty na celkovém počtu cest, meziroční srovnání, 2013-2022.....	14
Graf 6. Podíly systematických a nesystematických cest, meziroční srovnání, 2013-2022.....	15
Graf 7. Podíl způsobů dopravy na počtu cest, meziroční srovnání, 2013-2022	16
Graf 8. Podíl měkkých a tvrdých forem dopravy na počtu cest, meziroční srovnání 2013-2022.....	17
Graf 9. Struktura času stráveného na cestě podle typu dopravy, meziroční srovnání, 2017-2022	17
Graf 10. Struktura uražené vzdálenosti podle typu dopravy, meziroční srovnání, 2017-2022.....	18
Graf 11. Struktura počtu cest podle způsobů dopravy u jednotlivých účelů cest, 2022.....	19
Graf 12. Hodnocení kvality cest do práce a školy podle způsobu dopravy, 2022	20
Graf 13. Hodnocení kvality cest do práce podle způsobu dopravy, meziroční srovnání, 2019-2022 ...	21
Graf 14. Hodnocení kvality cest do školy podle způsobu dopravy, meziroční srovnání, 2019-2022	21
Graf 15. Struktura počtu cest autem podle účelů cest, meziroční porovnání 2017-2022	22
Graf 16. Průměrný počet cestujících v autě podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022	23
Graf 17. Podíl důvodů pro použití auta na celkovém počtu obousměrných cest, 2022	24
Graf 18. Důvod pro použití auta „Rychlejší“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022.....	26
Graf 19. Důvod pro použití auta „Větší pohodlí, příjemnější“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022	26
Graf 20. Důvod pro použití auta „Bezpečnější“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022.....	27
Graf 21. Důvod pro použití auta „Nižší náklady“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022...	27
Graf 22. Důvod pro použití auta „Špatné počasí“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022 .	28
Graf 23. Důvod pro použití auta „Není možný jiný způsob dopravy“ podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022.....	28
Graf 24. Struktura parkování vozidla podle typu parkovacího místa, meziroční srovnání, 2017-2022	29
Graf 25. Využití bezplatného veřejného parkování podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022	30
Graf 26. Využití soukromého parkování podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022	30
Graf 27. Využití placeného veřejného parkování podle účelu cesty, meziroční srovnání 2017-2022 ..	31
Tabulka 1. Populace Hradce Králové dle věku a pohlaví.....	4
Tabulka 2. Kvóty – dle věku a pohlaví	4
Tabulka 3. Populace Hradce Králové dle městské části	4
Tabulka 4. Kvóty – dle městské části.....	5
Tabulka 5. Nastavení přepočtů na portálech mapy.cz a idos.cz podle způsobu cestování.....	6
Tabulka 6. Výsledné složení souboru podle pohlaví-věku respondentů (absolutní počty).....	9
Tabulka 7. Výsledné složení souboru podle pohlaví-věku respondentů (podíly).....	9
Tabulka 8. Výsledné složení souboru podle bydliště respondentů v městské části (absolutní počty; podíly).....	9

Tabulka 9. Podíly zvolených důvodů pro použití auta, meziroční srovnání 2017-2022	25
Tabulka 10. Struktura cest podle účelu	34
Tabulka 11. Struktura mobility podle způsobu dopravy z hlediska počtu cest, času a vzdálenosti	35
Tabulka 12. Struktura způsobů dopravy u jednotlivých účelů cest.....	35
Tabulka 13. Hodnocení kvality cest do práce a školy podle způsobu dopravy	35
Tabulka 14. Cesty autem podle účelů cesty a průměrný počet cestujících v autě.....	36
Tabulka 15. Důvody volby cesty autem.....	36
Tabulka 16. Důvody volby auta podle účelu cesty, otázka s více možnostmi odpovědí.....	36
Tabulka 17. Typ parkování podle účelu cesty.....	37

6. Tabulková příloha k účelům a způsobům dopravy

Tabulka 10. Struktura cest podle účelu

účel cesty	N	%
práce	855	34,3%
nákup	733	29,4%
volný čas	454	18,2%
škola	122	4,9%
lékař	97	3,9%
doprovod	85	3,4%
zařizování	66	2,7%
cesta zpět	50	2,0%
jiný	28	1,1%
celkem cest	2490	100,0%
počet obousměrných cest ("tam a zpět")	1245	
počet respondentů	1002	
systematické cesty	977	39,2%
nesystematické cesty	1513	60,8%
průměrný počet cest / respondent / den	1,63	

Tabulka 11. Struktura mobility podle způsobu dopravy z hlediska počtu cest, času a vzdálenosti

Způsob dopravy	počet cest	čas (min)	vzdálenost (km)	podíl cest	čas (min)	vzdálenost (km)
auto + motorka	863	5755	4066	34,7 %	22,2 %	56,7 %
pěšky	1009	12238	829	40,5 %	47,3 %	11,6 %
MHD + vlak	368	5689	1670	14,8 %	22,0 %	23,3 %
Kolo + koloběžka	250	2200	604	10,0 %	8,5 %	8,4 %
měkké formy doprava	1627	20127	3103	65,3 %	77,8 %	43,3 %
tvrdé formy dopravy	863	5755	4066	34,7 %	22,2 %	56,7 %
celkem	2490	25882	7169	100 %	100 %	100 %

Tabulka 12. Struktura způsobů dopravy u jednotlivých účelů cest

účel dopravy	auto + motorka	pěšky	MHD + vlak	kolo + koloběžka	měkké formy	tvrdé formy
práce	51,7 %	17,7 %	17,7 %	13,0 %	48,3 %	51,7 %
nákup	29,2 %	58,5 %	8,2 %	4,1 %	70,8 %	29,2 %
volný čas	15,9 %	55,5 %	9,7 %	18,9 %	84,1 %	15,9 %
škola	16,4 %	18,0 %	55,7 %	9,8 %	83,6 %	16,4 %
doprovod	40,0 %	51,8 %	8,2 %	0,0 %	60,0 %	40,0 %
lékař	26,8 %	48,5 %	24,7 %	0,0 %	73,2 %	26,8 %
zařizování	39,4 %	45,5 %	9,1 %	6,1 %	60,6 %	39,4 %
jiné	28,6 %	57,1 %	0,0 %	14,3 %	71,4 %	28,6 %
cesta zpět	42,0 %	36,0 %	16,0 %	6,0 %	58,0 %	42,0 %

Tabulka 13. Hodnocení kvality cest do práce a školy podle způsobu dopravy

účel	způsob dopravy	průměrné hodnocení	N
práce	auto	6,37	229
	pěšky	8,13	79
	MHD	6,92	78
	vlak	7,00	1
	kolo + koloběžka	7,12	58
	motorka	6,00	2
škola	auto	6,45	11
	pěšky	8,73	12
	MHD	7,50	34
	vlak	8,00	2
	Kolo + koloběžka	6,67	6
	motorka	-	0

7. Tabulková příloha k cestám autem

Tabulka 14. Cesty autem podle účelů cesty a průměrný počet cestujících v autě

účel cesty	počet cest	podíl	průměrný počet cestujících
práce	438	52,3 %	1,21
nákup	214	25,5 %	2,20
volný čas	72	8,6 %	2,29
škola	20	2,4 %	1,50
doprovod	34	4,1 %	2,50
lékař	26	3,1 %	1,85
zařizování	26	3,1 %	1,85
jiné	8	1,0 %	1,00
celkem	838	100,0 %	1,65

Tabulka 15. Důvody volby cesty autem

důvod	počet odpovědí "ano"	podíl na počtu cest "tam a zpět"
rychlejší	294	70,8 %
větší pohodlí, příjemnější	349	85,1 %
bezpečnější	24	5,8 %
nižší náklady	5	1,2 %
špatné počasí	15	3,6 %
není možný jiný způsob	19	6,7 %
jiný – různé	63	15,2 %
počet odpovědí	830	x
počet cest "tam a zpět"	x	415

Tabulka 16. Důvody volby auta podle účelu cesty, otázka s více možnostmi odpovědí

účel cesty	důvody pro využití auta						
	rychlejší	větší pohodlí, příjemnější	bezpečnější	nižší náklady	špatné počasí	není možný jiný způsob	jiný – různé
práce	52 %	52 %	42 %	80 %	47 %	68 %	21 %
nákup	28 %	27 %	17 %	0 %	33 %	11 %	55 %
volný čas	8 %	10 %	17 %	20 %	7 %	11 %	5 %
škola	3 %	2 %	17 %	0 %	13 %	5 %	4 %
doprovod	5 %	4 %	4 %	0 %	0 %	5 %	4 %
lékař	2 %	3 %	4 %	0 %	0 %	0 %	3 %
zařizování	2 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	8 %
podíl na počtu cest autem	71 %	85 %	6 %	1 %	4 %	7 %	15 %
počet celkem	301	358	24	5	15	19	75

Tabulka 17. Typ parkování podle účelu cesty

účel cesty	soukromé	placené veřejné	bezplatné veřejné
práce	73,1 %	2,3 %	34,2 %
nákup	7,5 %	1,9 %	96,3 %
volný čas	33,3 %	33,3 %	27,8 %
škola	0,0 %	10,0 %	100,0 %
doprovod	35,3 %	35,3 %	17,6 %
lékař	7,7 %	53,8 %	38,5 %
zařizování	69,2 %	15,4 %	15,4 %
podíl na celkovém počtu vybraných možností parkování	44,6 %	8,0 %	47,4 %
počet celkem	196	35	208

INBOX

8. Příloha 1 – Dotazník

Mobilita a místní přeprava cestujících 2022 - A3 – elektronický dotazník zachovával tuto strukturu, nicméně byl využit elektronický nástroj sběru.

Cílem výzkumu je zjistit, jaké jsou cesty obyvatel města HK na území města z hlediska jejich počtu, účelu, frekvence, způsobu dopravy, času a vzdálenosti. Bližší pokyny na druhé straně.

Číslo tazatele	Číslo dotazníku v řadě tazatele (stejně jako u dotazníku A1 kvůli spárování)	Datum sběru	Číslo dotazníku v matici (přiděluje supervizor po kontrole)

Účel cesty	Frekvence za týden	Předchozí pracovní den	Adresa	Cesta zpět stejným způsobem ANO – NE*	Způsob dopravy							V případě použití hromadné dopravy uveďte název zastávky		
					Pěšky	Kolo, koloběžka	Auto (vyplnit Z.	Motorka	Autobus, trolejbu	Vlak	Nástupní	Přestupní	Výstupní	
Práce		Start			čas v min									
					vzd. v km									
					Kvalita									
Škola		Start			čas v min									
					vzd. v km									
					Kvalita									

INBOOX

Nákup	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										
Lékař	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										
Volný čas (kultura, sport, spol. styky)	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										
Doprovod rod. přísluš. (dítě do školy)	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										
Zařizování úřad, služby	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										
Cesta zpět *)	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										
Jiné	Start		čas v min										
	Cíl		vzd. v km										

Autem	Důvod (Ize zvolit více možností – zakroužkujte)		Počet spolucestujících (napište číslem 0,1,2,)	Parkoviště, zakroužkujte případně více odpovídajících možností	
Cesta 1	Rychlejší	1		Soukromé	1
	Větší pohodlí, příjemnější	2		Placené veřejné	2
	Bezpečnější	3		Bezplatné veřejné	3
	Nižší náklady	4			
	Špatné počasí	5			
	Není možný jiný způsob (absence hromadné dopravy)	6			
	Jiný důvod – jaký:.....	7			
Cesta 2	Rychlejší	1		Soukromé	1
	Větší pohodlí, příjemnější	2		Placené veřejné	2
	Bezpečnější	3		Bezplatné veřejné	3
	Nižší náklady	4			
	Špatné počasí	5			
	Není možný jiný způsob (absence hromadné dopravy)	6			
	Jiný důvod – jaký:.....	7			
Cesta 3	Rychlejší	1		Soukromé	1
	Větší pohodlí, příjemnější	2		Placené veřejné	2
	Bezpečnější	3		Bezplatné veřejné	3
	Nižší náklady	4			
	Špatné počasí	5			
	Není možný jiný způsob (absence hromadné dopravy)	6			
	Jiný důvod – jaký:.....	7			
Cesta 4	Rychlejší	1		Soukromé	1
	Větší pohodlí, příjemnější	2		Placené veřejné	2
	Bezpečnější	3		Bezplatné veřejné	3
	Nižší náklady	4			
	Špatné počasí	5			
	Není možný jiný způsob (absence hromadné dopravy)	6			
	Jiný důvod – jaký:.....	7			

Pořadí cest v této tabulce odpovídá tomu, jak jsou cesty autem uvedeny pod sebou v tabulce na první straně.

+ Otázka pro účel cesty Práce a Škola: „Ohodnoťte kvalitu cestování z/do školy/práce (Prosím doplňte do tabulky hodnoty v rozmezí 0 (nejméně) a 10 (nejvíce))“

Metodické poznámky k výzkumu „Mobilita a místní přeprava cestujících“ (2022)

Pokyny k průzkumu pro tazatele:

Otázky se vztahují k cestě / cestám respondenta na území Hradce Králové za předchozí pracovní den za různými účely. Pokud respondent předchozí pracovní den nikam nejel, od respondenta se pokusíme získat odpovědi za poslední pracovní den, kdy někam jel.

Pouze u otázky „za týden“ se ptáme na počet cest za obvyklý pracovní týden.

"Cesta": rozumí se přesun ze startu do cíle za příslušným účelem.

Jak rozhodnout, zda jde o 1 nebo více účelů cesty? Příklad: Respondent jede primárně do práce, ale cestou má 2 „mezizastávky“. Nejprve vyloží děti do školy a poté se staví pro snídani do malého obchodu, a nakonec dorazí do práce. V tomto případě nejspíše dominuje účel cesty „Práce“ a není třeba vyplňovat účely cesty „Doprovod rodinného příslušníka“ a „Nákup“. Všechny „mezizastávky“ jsou „po cestě“ za hlavním účelem (jede do práce).

Nicméně, zda se jedná o 1 nebo více účelů cesty rozhoduje primárně respondent na základě jeho praxe (např. cesta s dětmi do školy, není úplně „po cestě“ do práce, ale je to určitá zajižďka apod.)

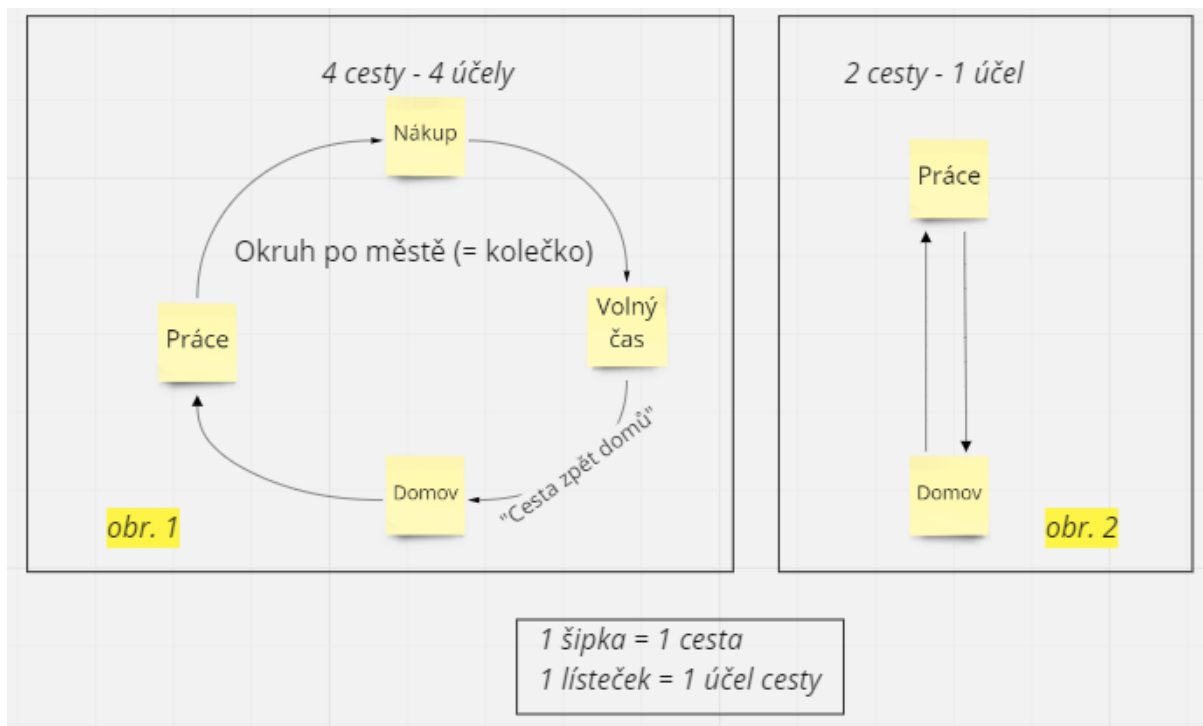
Varianta účelu cesty "Škola" jen pro ty, kteří studují. Variantu "Jiné" využívat jen v případě, pokud nelze přiřadit účel cesty k nabízeným možnostem (např. návštěva příbuzných / známých zařadíme jako "volný čas").

"Adresa" (start, cíl): uvádí se z důvodu výpočtu vzdálenosti nebo času (kontrola přes elektronickou mapu při vyhodnocení odpovědí). Pokud možno uvádět přesně nebo s uvedením názvu dané lokality.

Vysvětlení volby odpovědi na otázku: „Cestoval(a) jste z práce přímo zpět domů, nebo jste cestoval(a) ještě někam jinam (a až poté domů)?“

1. „Jel(a) jsem přímo domů“ (= **obrázek 2**)
2. „Potom jsem jel(a) ještě někam a až poté domů“ (poznačte si tento účel cesty, pokud respondent zvolí tuto odpověď) (= **obrázek 1**)

Schéma cest: okruh po městě X cestování za 1 účelem



U každého účelu cesty, kdy respondent u této otázky zvolí variantu odpovědi 2, „Potom jsem jel(a) ještě někam a až poté domů“ si poznačte, že respondent takto odpověděl a daný účel cesty (práce, nákup) – bokem na papír. V závěrečné části dotazníku s tímto budeme pracovat.

Pokud respondent alespoň 1x zvolil tuto možnost odpovědi, znamená to, že po městě udělal určitý okruh („kolečko“) – obrázek vlevo.

Vzdálenost a čas:

Vždy uvádíme respondentův odhad času stráveného na cestě a vzdálenosti 1 směrem (= 1 cesta): např. z domova do práce a nikoli vzdálenost a čas za celou cestu z domova do práce a zpět. Cesty zpět budou dopočteny zpracovatelem dat – podle odpovědí respondenta na otázku „Cestoval(a) jste z práce přímo zpět domů, nebo jste cestoval(a) ještě někam jinam (a až poté domů)?“.

„Čas v min.“ - i hodiny uvádět v přepočtu na minuty; „Vzdálenost v km“ - vzdálenost uvádět v přepočtu na km (např. 0,6 km či 1,2 km). Čas a vzdálenost uvádět u všech použitých způsobů dopravy v rámci jedné cesty (např. kolo 10 min/2 km a trolejbus 25 min/6 km nebo pěšky 3 min/0,2 km a auto 15 min/ 5 km).

POZOR: Pěší cesta k dopravnímu prostředku (auto, MHD, vlak) se uvádí jen v případě, že vzdálenost k němu je větší než 100 m.

POZOR: Cesta se počítá jen na území Hradce Králové, tj. při cestě např. z jiného města počítejte respondentův odhad kilometrů a času cesty jen od okamžiku vjezdu na území města.