

VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

SPOKOJENOST OBČANŮ S MÍSTNÍM SPOLEČENSTVÍM A MOBILITA A MÍSTNÍ PŘEPRAVA V CHRUDIMI



Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s.

Únor 2010

Cíle průzkumu

Cílem dotazníkového šetření „Spokojenost obyvatel s místním společenstvím a Mobilita a místní přeprava v Chrudimi“ bylo zprostředkovat vedení města zpětnou vazbu názorů, postojů a preferencí obyvatel města na jednotlivé tematické oblasti a dále zjistit a popsat mobilitu obyvatel žijících na území dané samosprávy.

Závěrečná zpráva a způsob prezentace výsledků zohledňuje především její určení. Výsledky jsou uváděny vyčerpávajícím způsobem v přehledné podobě grafů a tabulek tak, aby jednotlivá zjištění bylo možno zohlednit a využít jako podklad a inspiraci orgánům města při konkrétních opatřeních a rozhodnutích.

Indikátor Spokojenost občanů s místním společenstvím

Indikátor **Spokojenost občanů s místním společenstvím** zjišťuje a vyčísluje **subjektivní pocit spokojenosti** občanů s městem, ve kterém žijí a pracují a další dílčí aspekty této spokojenosti. Bezprostředně odráží pocit kvality života, která tvoří důležitou součást udržitelné společnosti. Znamená možnost žít v takových podmínkách, které zahrnují bezpečné a cenově přijatelné bydlení, dostupnost základních služeb (školství, zdravotnictví, kultura atd.), zajímavou a uspokojující práci, kvalitní životní prostředí (jak přírodní, tak člověkem ovlivněné a pozmeněné) a reálnou možnost účastnit se místního plánování a rozhodování. Názor občanů na tyto otázky představuje důležité měřítko celkové spokojenosti s daným místem, čímž se z něj stává **klíčový indikátor místní udržitelnosti**.

Indikátor Mobilita a místní přeprava

Indikátor **Mobilita a místní přeprava cestujících** zjišťuje a popisuje mobilitu občanů žijících na území dané samosprávy. Mezi základní hlediska (a k nim se vztahující jednotky měření), které přispívají k určení obecného modelu mobility každého občana, patří:

- účel cest a jejich pravidelnost během týdne, kde můžeme cesty rozdělit na „systematické“ a „nesystematické“ (% systematických cest v porovnání s % nesystematických cest);
- průměrná denní vzdálenost cesty na osobu (km na osobu);
- délka trvání cest (čas cesty v minutách);
- použité druhy dopravy pro tyto cesty a/nebo pro různé vzdálenosti každé cesty (% vztahující se k různým druhům dopravy zahrnutým do průzkumu);
- kvalita cestování jednotlivými způsoby dopravy;
- počet cestujících v autě, důvody pro volbu automobilu a způsob parkování.

Metoda dotazování

Dotazníkové šetření bylo provedeno pomocí standardizovaného dotazníku, jenž byl použitý i v jiných městech ČR. Pro zachycení specifík Chrudimi byla část dotazníku zachycující spokojenost obyvatel s místním společenstvím mírně upravena. Dále bylo do dotazníku včleněno několik otázek, které se týkají hodnocení a fungování městského úřadu a jím nabízených služeb. Dotazník dále také zahrnoval otázky zaměřené na zjišťování faktorů souvisejících se zdravotním stavem obyvatel.

Samotné dotazování proběhlo formou řízeného rozhovoru (tazatel se ptá a respondent odpovídá) s využitím proškolených tazatelů. Šetření probíhalo v průběhu listopadu a prosince roku 2009 mezi vybranými obyvateli města. Respondenti (obyvatelé starší 15 let) byli vybráni kvótním výběrem dle základních charakteristik (věk, pohlaví).

Data byla zadávána v programu MS Exel a výsledky byly primárně zpracovány v prostředí programu MS Access do databáze vytvořené TIMUR. Tato zpráva shrnuje výsledky do podoby tabulek a grafů a stručných komentářů.

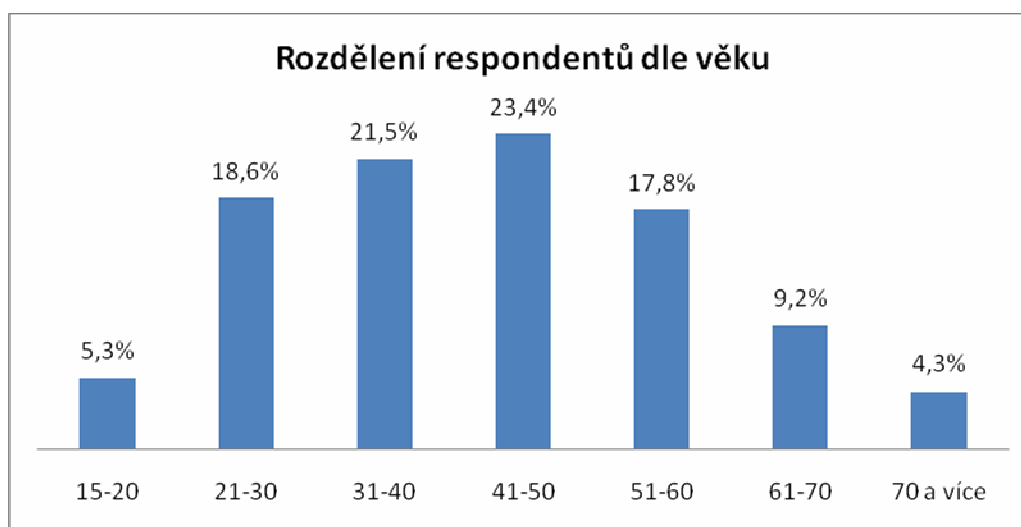
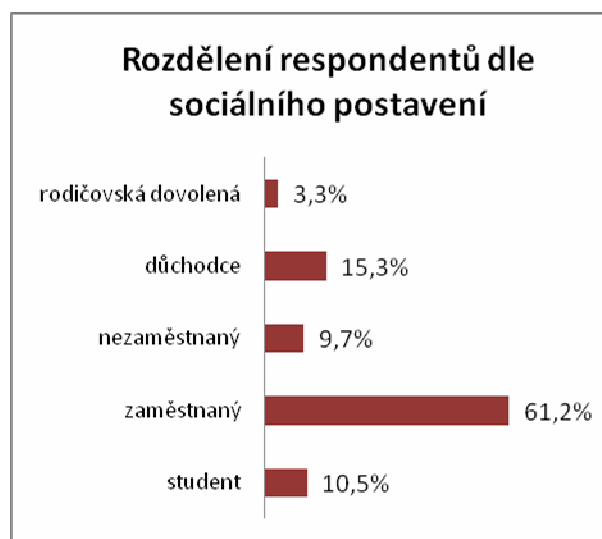
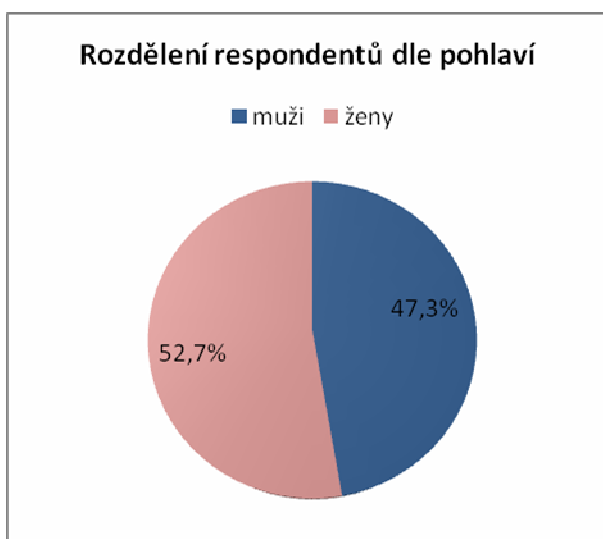
Tato zpráva se věnuje indikátorům ECI/TIMUR A. 1 a ECI A. 3 a dalším otázkám spokojenosti a mobility a shrnuje výsledky do podoby tabulek, grafů a závěrečných komentářů a neobsahuje srovnání s dalšími městy ČR. Základní srovnání je možno získat na stránkách Týmové iniciativy pro místní udržitelný rozvoj (<http://www.timur.cz>, sekce Indikátory).

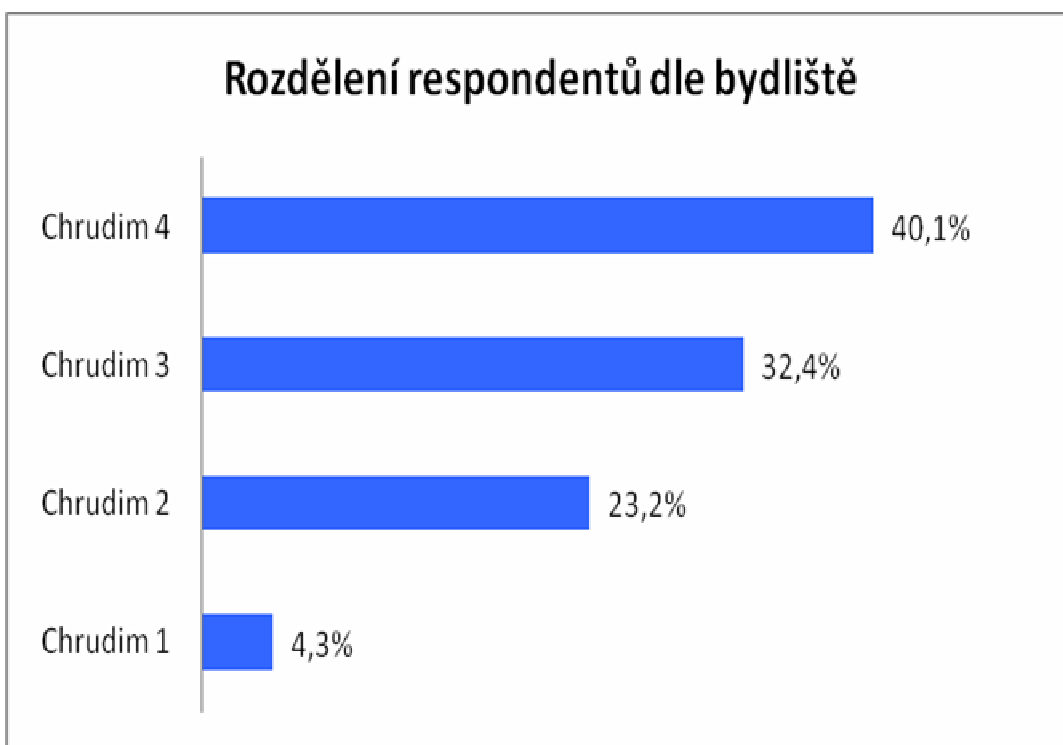
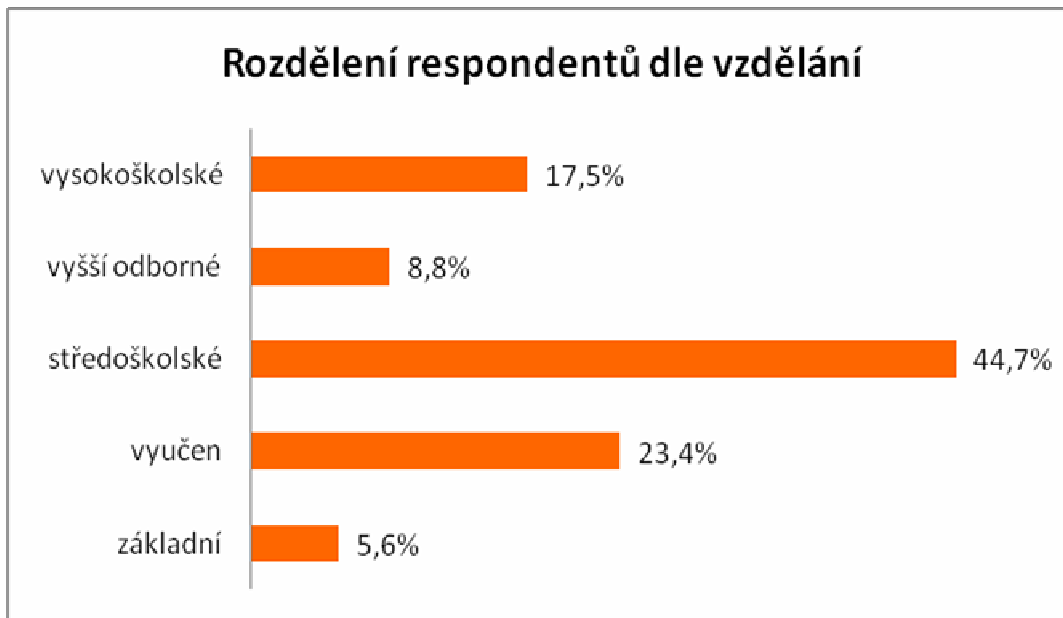
Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj

Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj (TIMUR) je nezisková organizace, která podporuje udržitelný rozvoj měst, obcí a jejich sdružení v ČR prostřednictvím zavádění **místních indikátorů udržitelného rozvoje** a jiných nástrojů. Do roku 2005 tvořily iniciativu TIMUR tři organizace: Ústav pro ekopolitiku, o. p. s., Agentura Koniklec a REC ČR (Regionální Environmentální Centrum Česká republika). TIMUR metodicky pomáhá zavádět a vyhodnocovat indikátory ECI a další typy indikátorů ve městech a mikroregionech ČR a dále jedná s dalšími městy ČR. Dále TIMUR organizuje akce pro veřejnost (slouží pro výběr indikátorů přímo občany a pro popularizaci problematiky udržitelného rozvoje), následné plánovací akce, semináře a odborné konference.

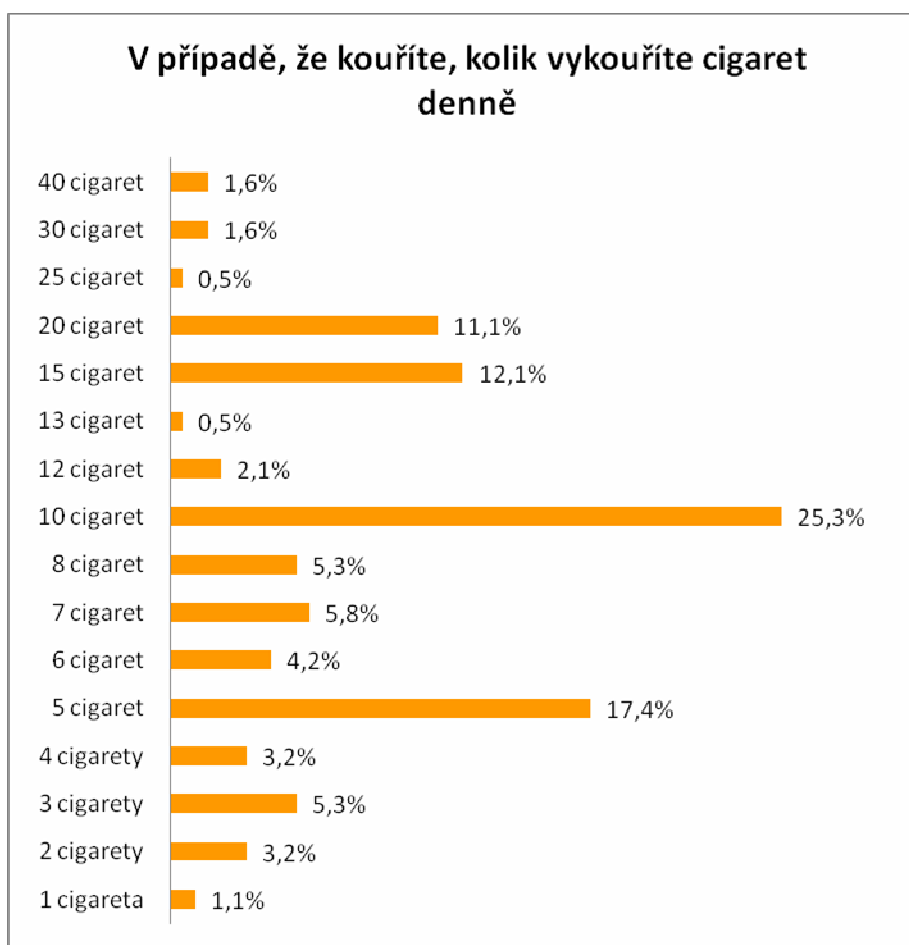
Vzorek obyvatel

V rámci dotazníkového šetření bylo vybráno 698 správně vyplněných dotazníků. Ve vzorku respondentů **převládá počet žen** (52,7 %) nad muži (47,3 %), což zhruba odpovídá skutečnému rozdělení mužů a žen ve městě ve věkové skupině dotázaných. Dále jsou nejvíce zastoupeny **věkové skupiny 41 – 50 let a 31 – 40 let**. Při pohledu na zaměstnání a sociální zařazení dotázaných je zřejmé, že většina je buď **zaměstnaných (61,2 %) či důchodců (15,3 %)** a osob se **středoškolským vzděláním 44,7 %**. Nejvíce obyvatel ve vzorku je z Chrudimi 4 (více jak 40 %).



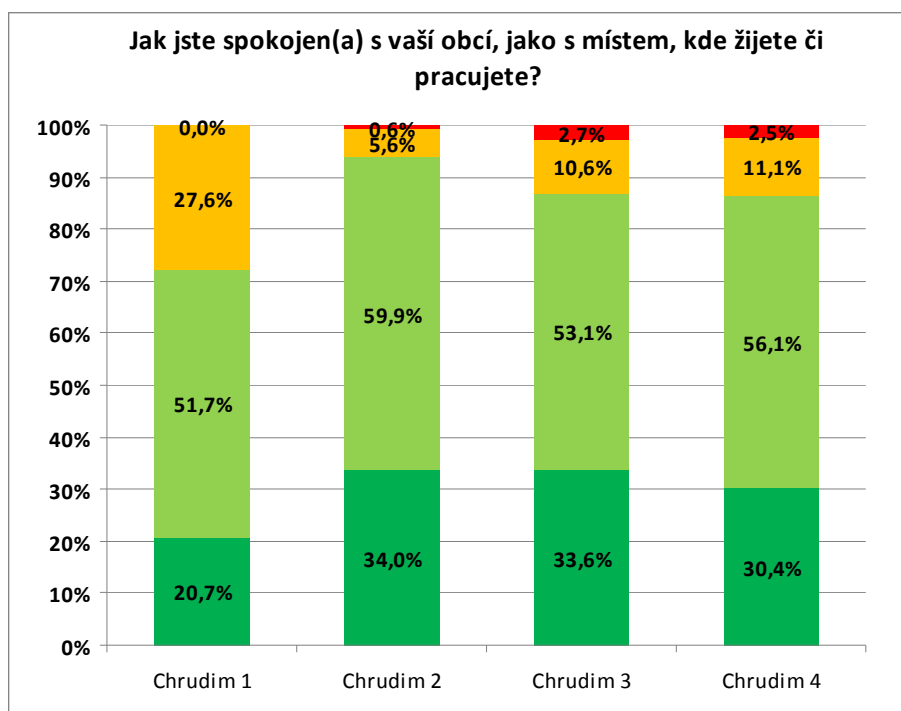
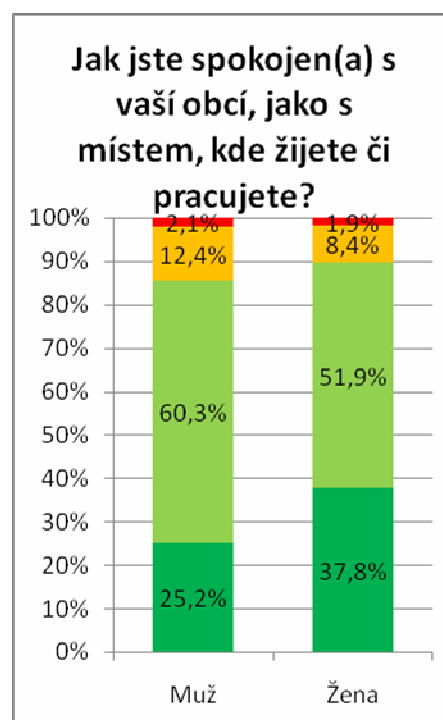


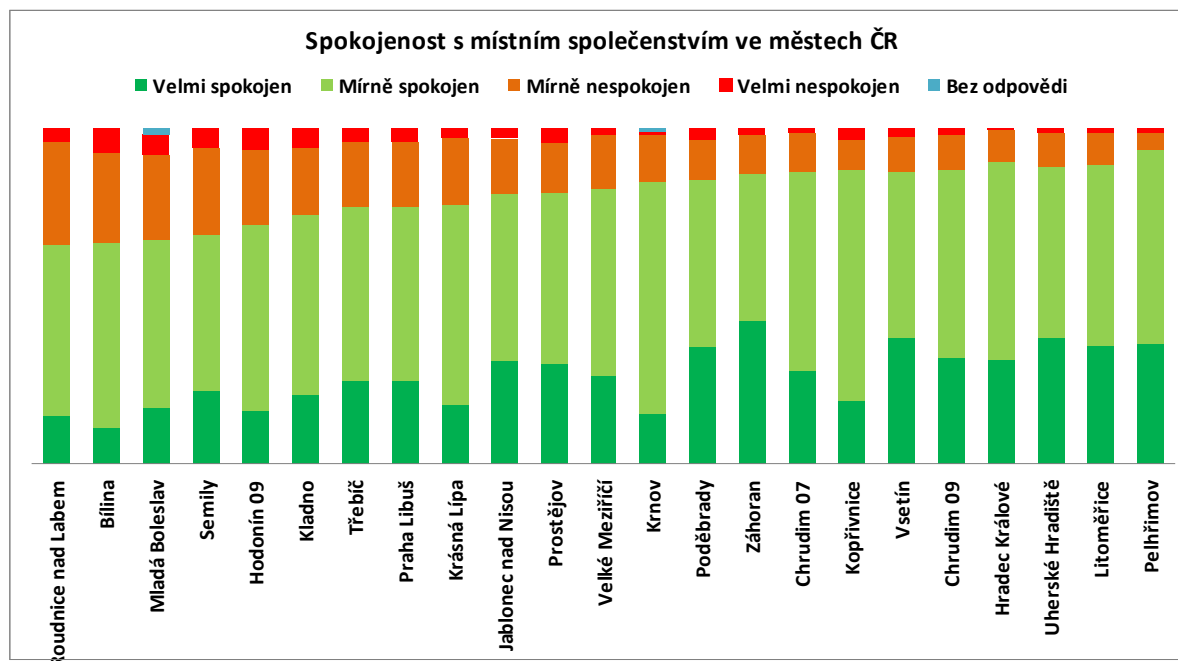
Ve speciální otázce na kouření respondentů odpovědělo kladně 190 obyvatel, což je 27 % vzorku. V detailnější otázce na množství vykouřených cigaret za den největší podíl uvedl, že kouří 10 cigaret denně (25,3%). Průměr vykouřených cigaret za den je více jak 10.



Spokojenost obyvatel s místním společenstvím

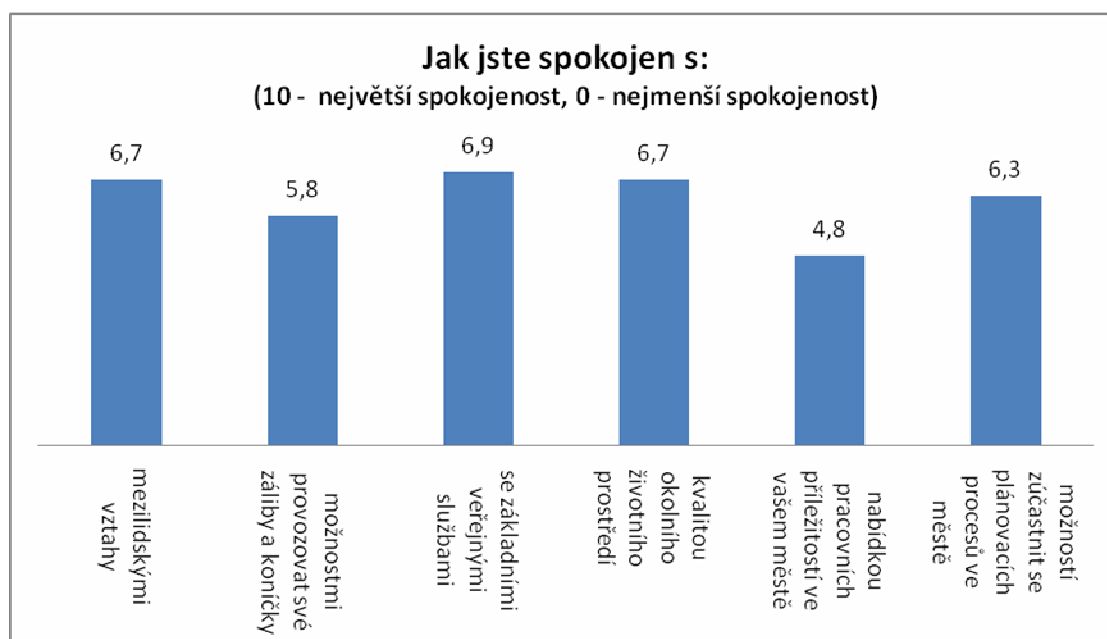
Z úvodní otázky plyne, že většina respondentů (87,7 %) je s životem ve městě spokojena.



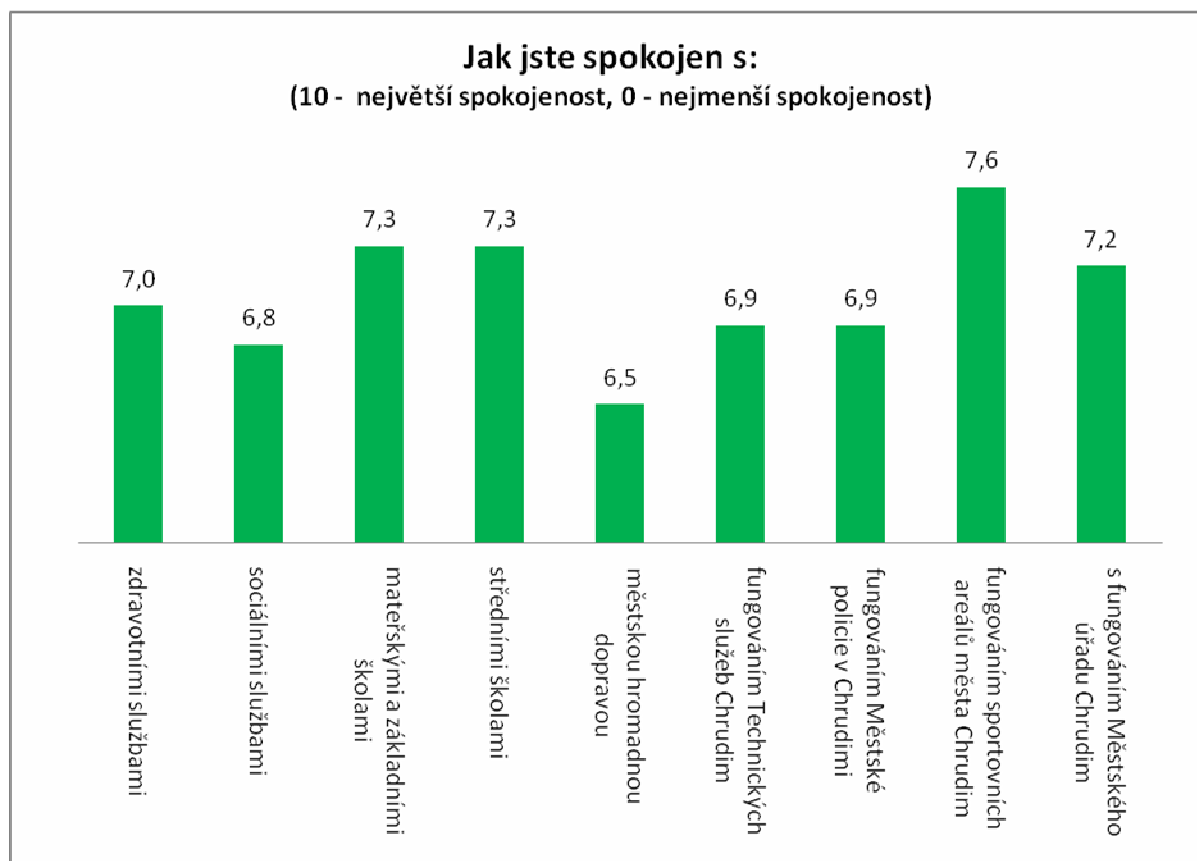


Data v grafu jsou srovnána podle podílu spokojených a nespokojených obyvatel ve městě. Jsou v něm zobrazeny pouze nejaktuálnější údaje z měst. Za město Chrudim jsou 2 výsledky – za roky 2007 a 2009.

V následujících otázkách hodnotili respondenti na stejné 11 stupňové škále (0 = nejvyšší nespokojenost, 10 = nejvyšší spokojenost) míru spokojenosti s jednotlivými oblastmi života v Chrudimi.



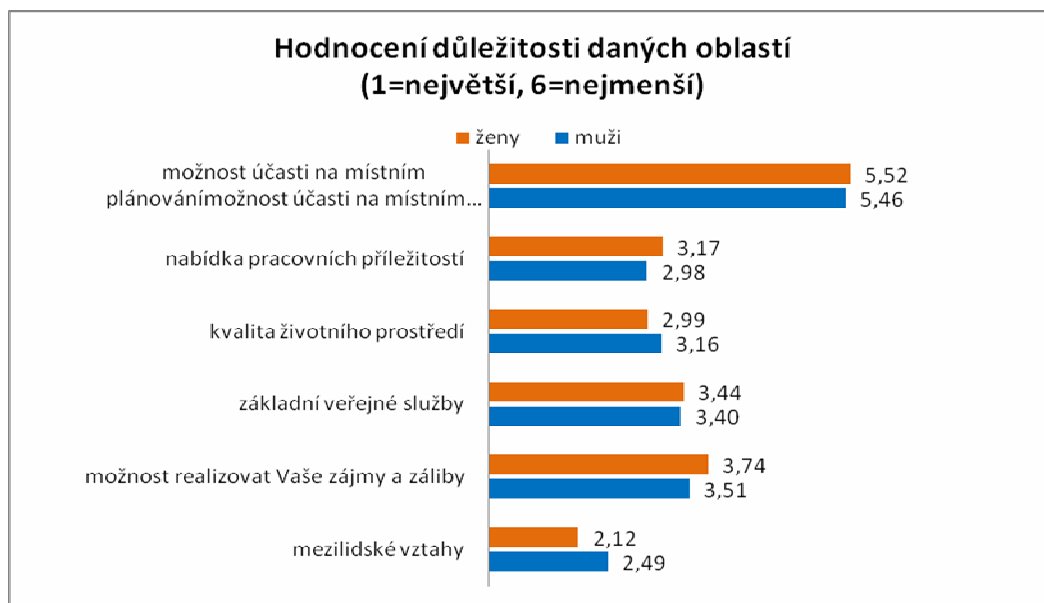
Zpracovala: Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s., únor 2010



Respondenti měli za úkol seřadit jednotlivé oblasti života podle svých osobních priorit (1= nejvíce důležitý, 6 = nejméně důležitý).

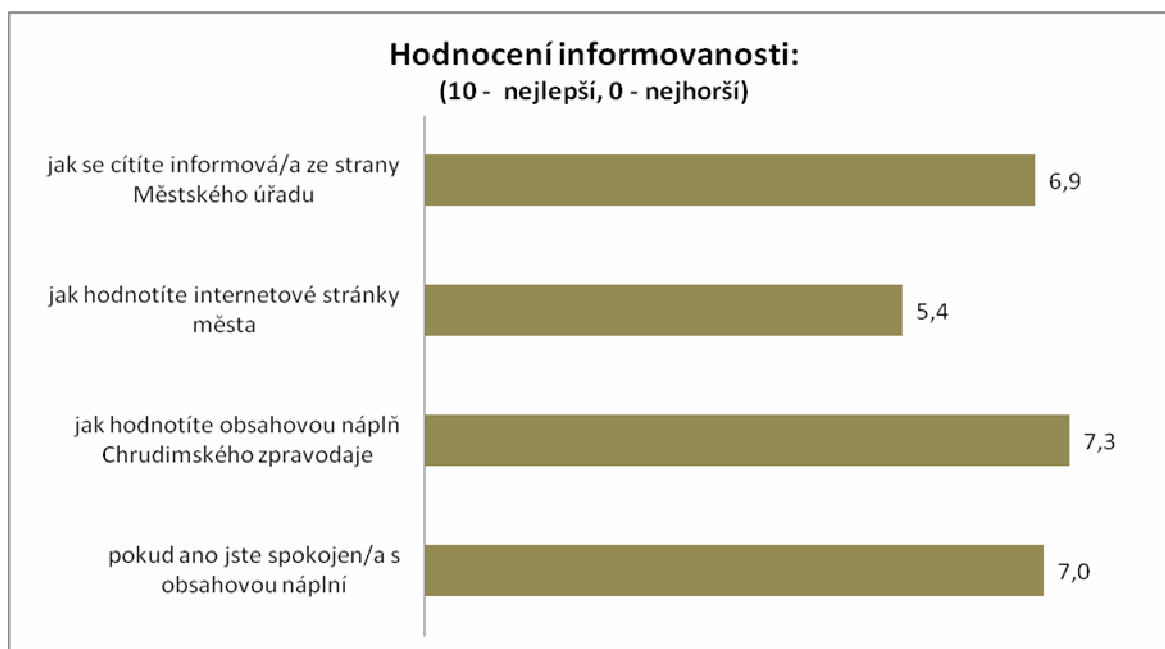


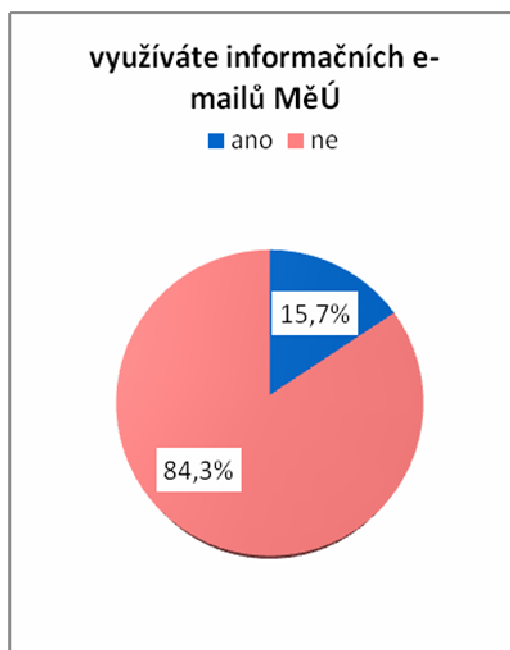
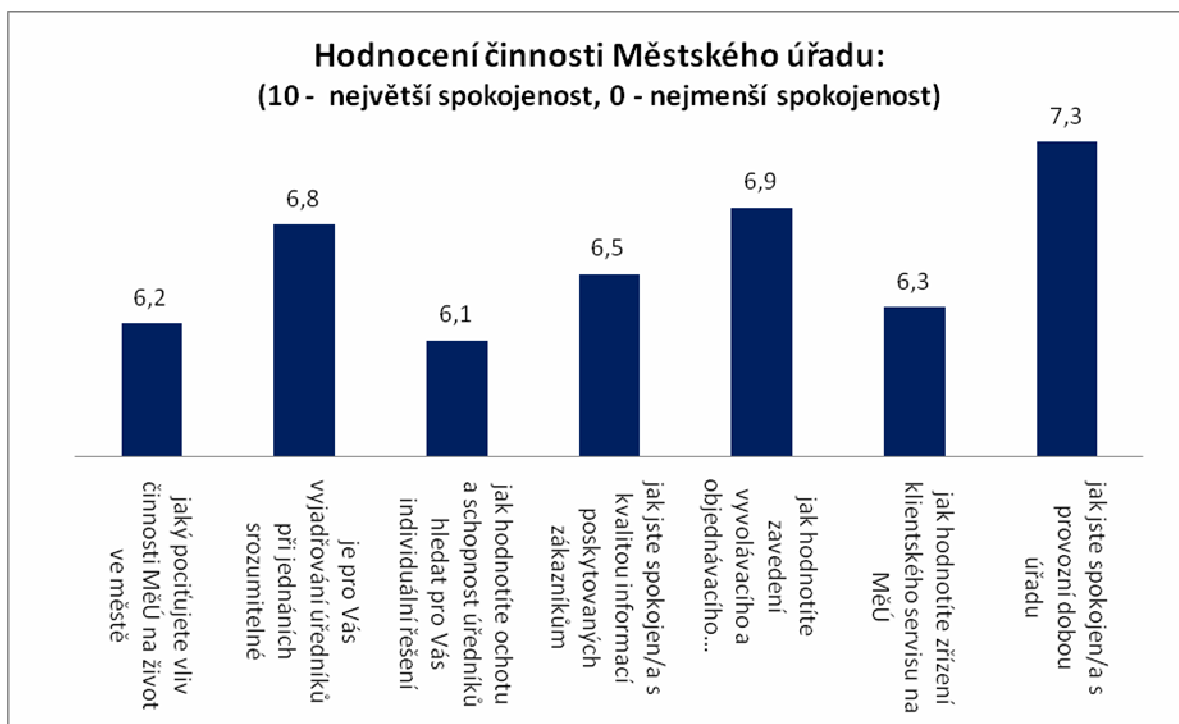
Zpracovala: Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s., únor 2010



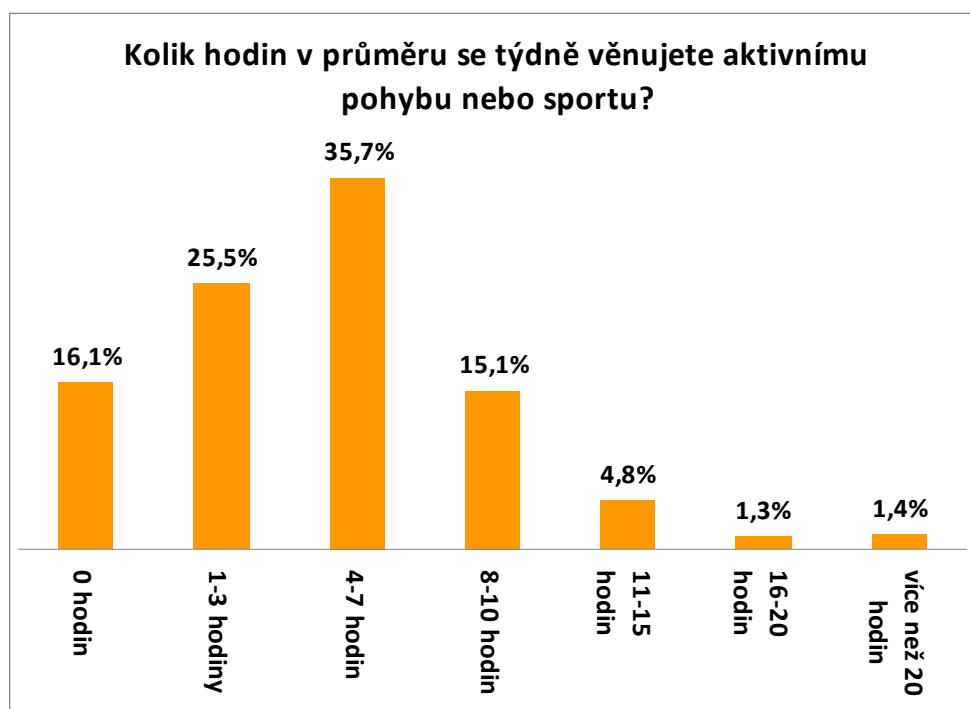
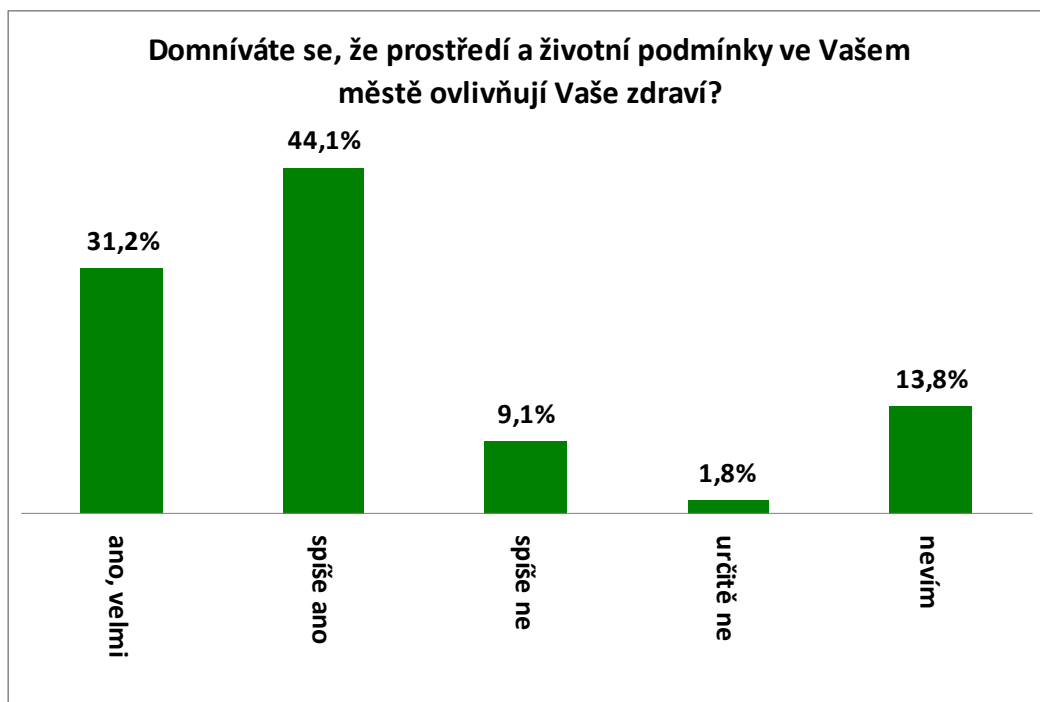
Dále byly umístěny otázky spojené s poskytováním informací ze strany města občanům, s hodnocením úrovně služeb poskytovaných městským úřadem a otázky týkající se zdravotního stavu obyvatel a další faktory života ve městě.

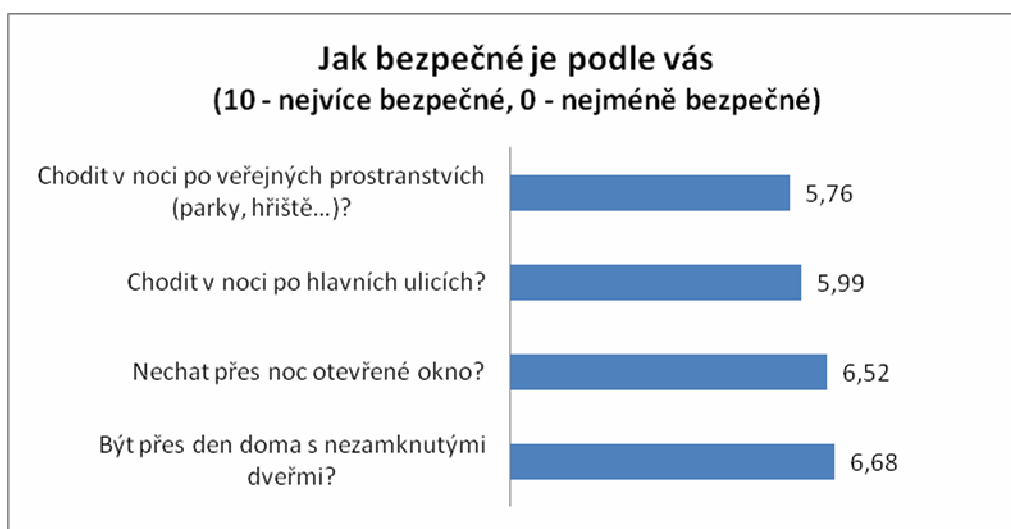
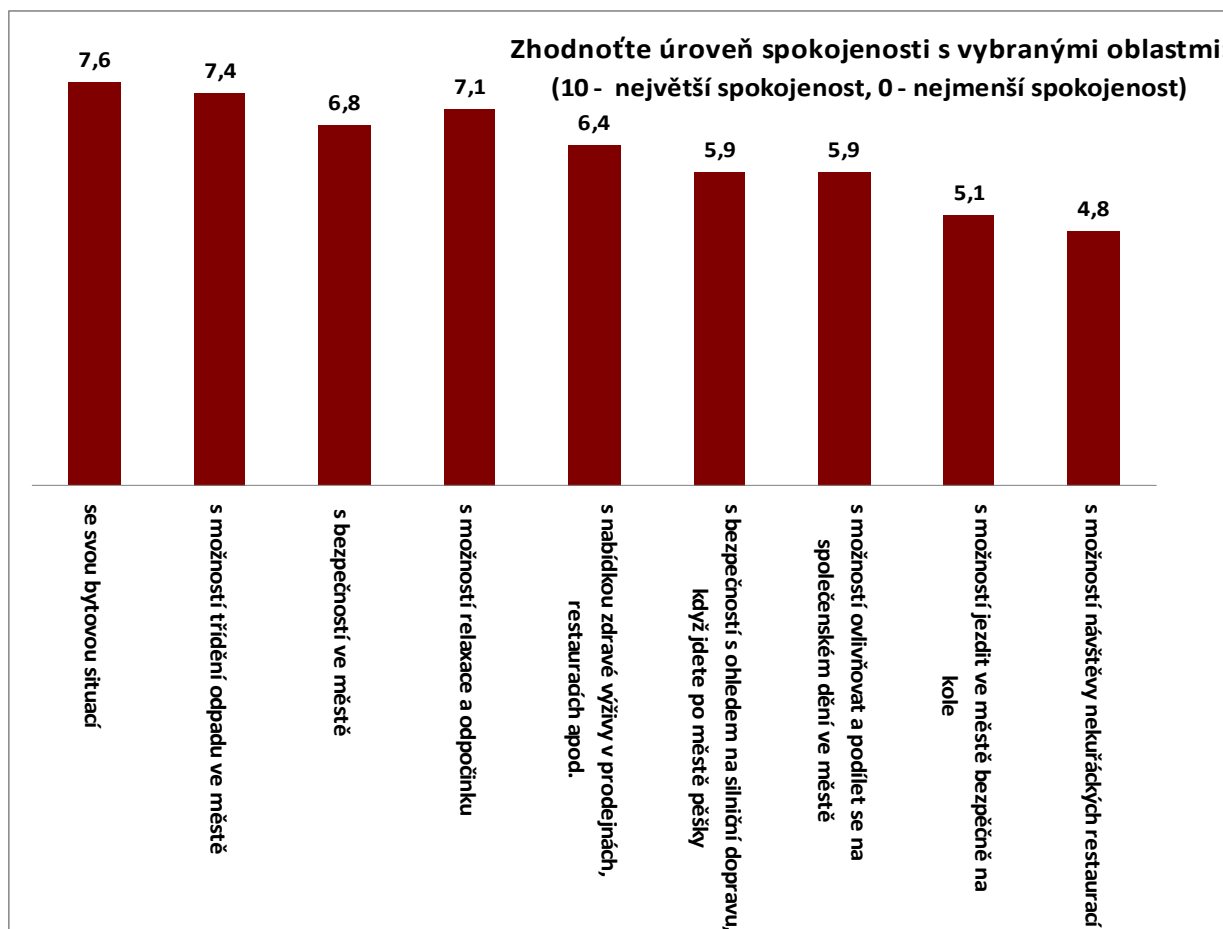
Hodnocení otázek týkající se fungování Městského úřadu Chrudim :

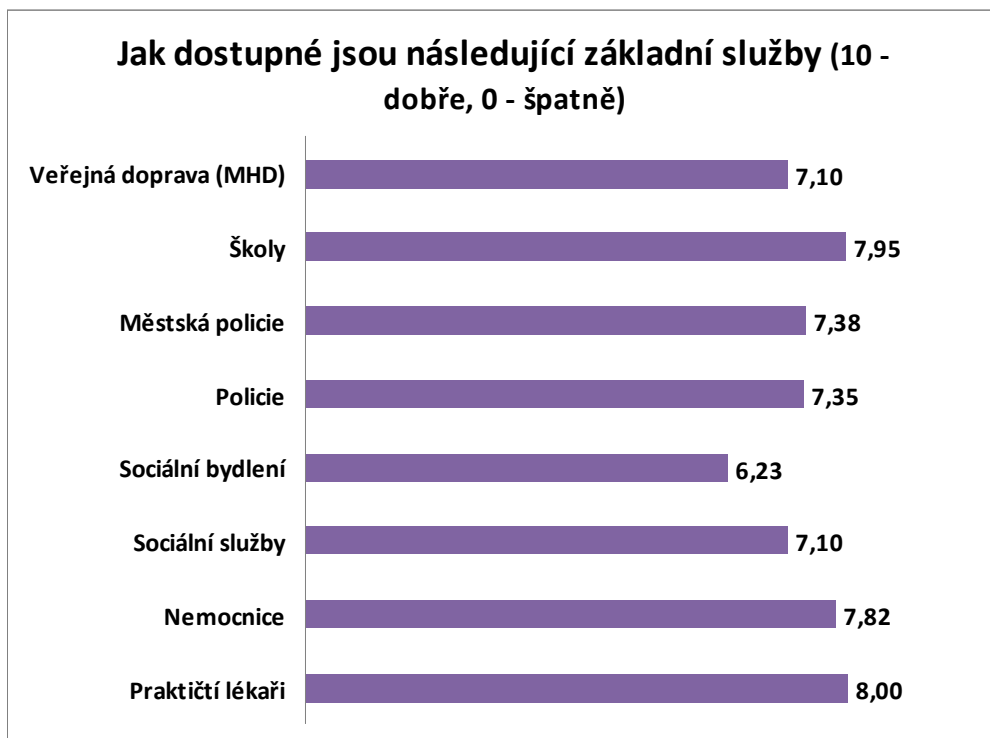
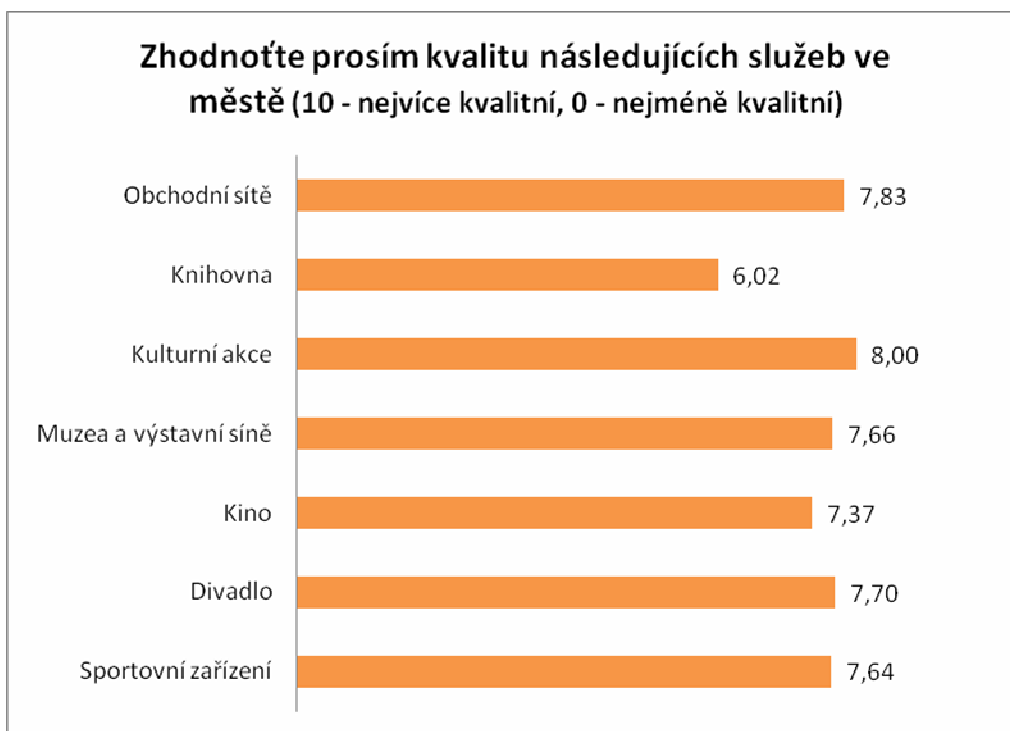


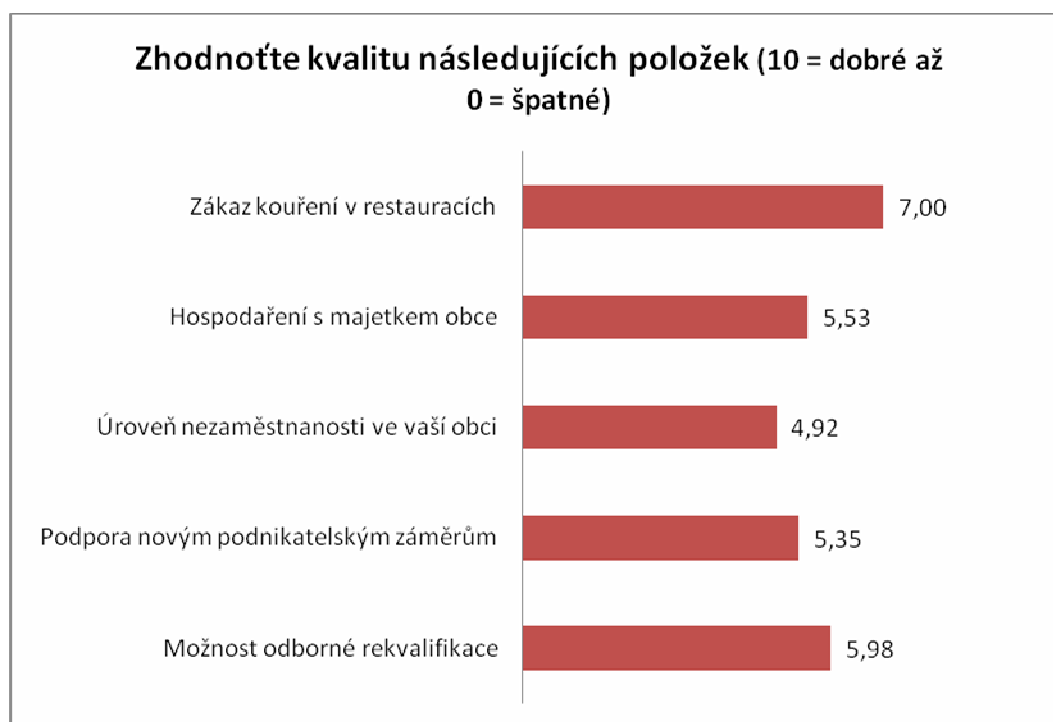


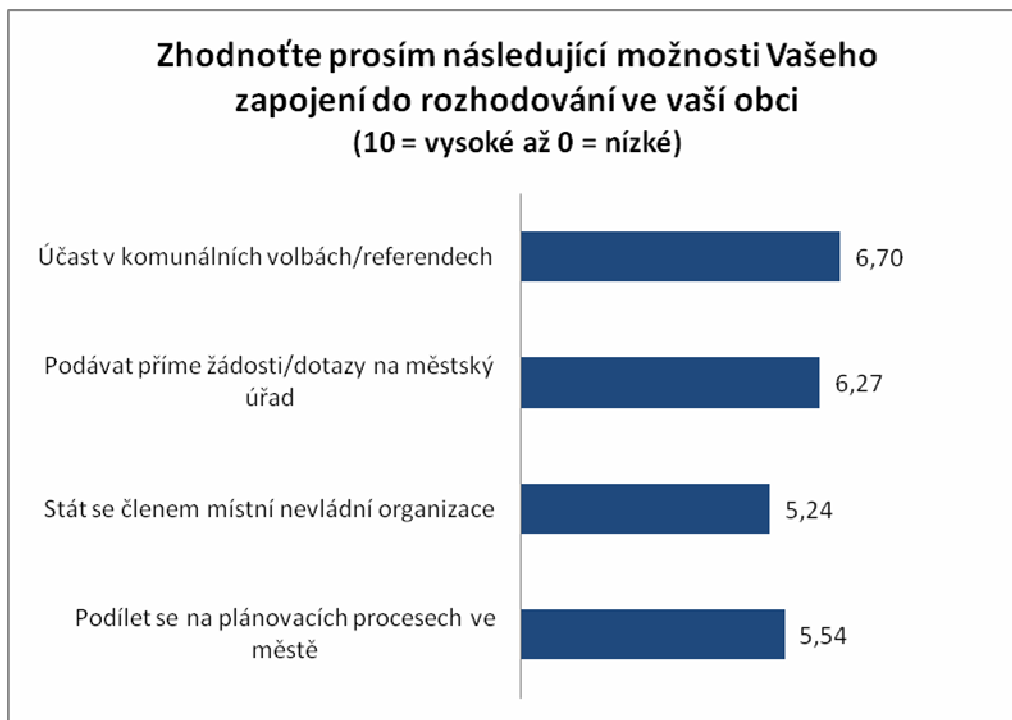
Hodnocení otázek týkající se zdravého životního stylu a dalších s ním souvisejících faktorů :





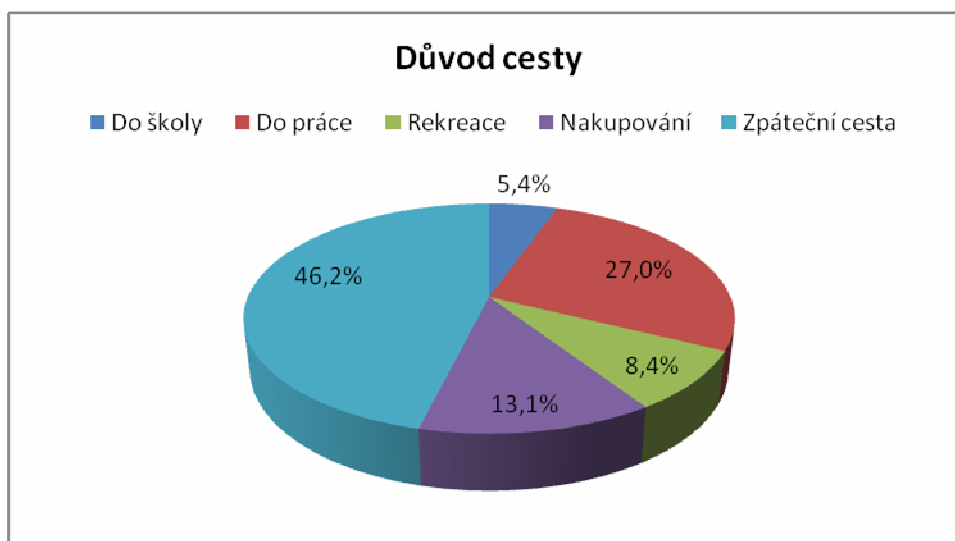






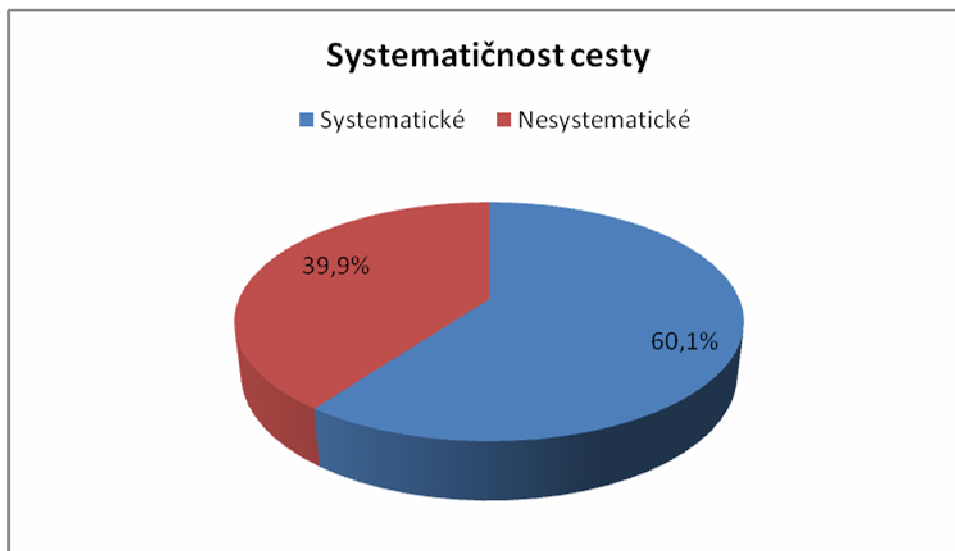
Mobilita a místní přeprava

V dotazníku měli respondenti určit, které z pěti nabízených možností byly důvodem jejich cest/y předešlý den dotazování. Pokud nepočítáme zpáteční cesty, které jsou až sekundárním důvodem cestování, pak lidé v Chrudimi nejčastěji cestují **do práce** (27,0 %), **za nákupy** (13,1 %) a z důvodu rekreace a volného času (8,4 %).



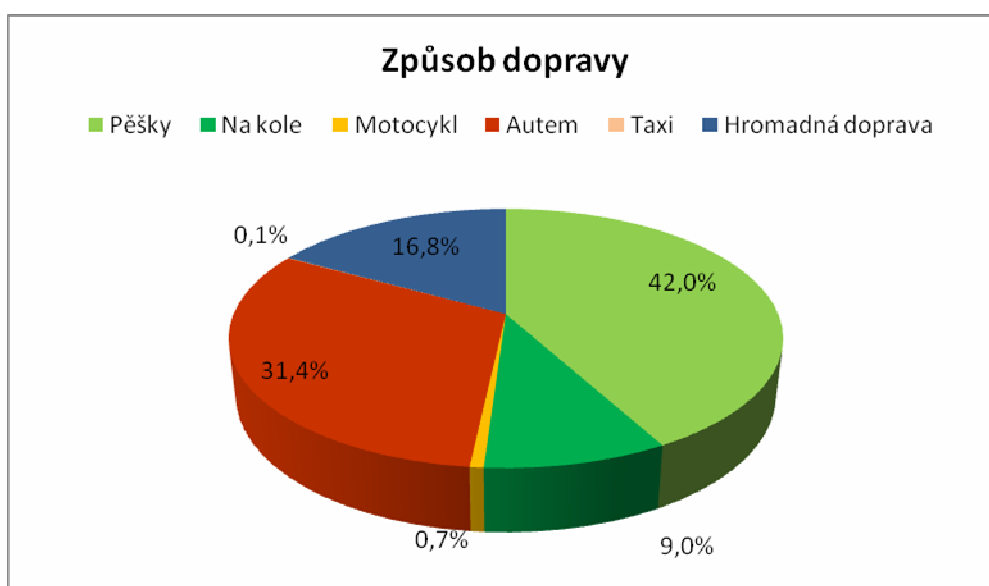
Zpracovala: Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s., únor 2010

Z nabízených kategorií důvodu cest představovaly cesty do školy a do práce cesty **systematické**, tedy ty, které je nutno pravidelně vykonávat a které probíhají téměř každodenně. Kategorie rekreace a



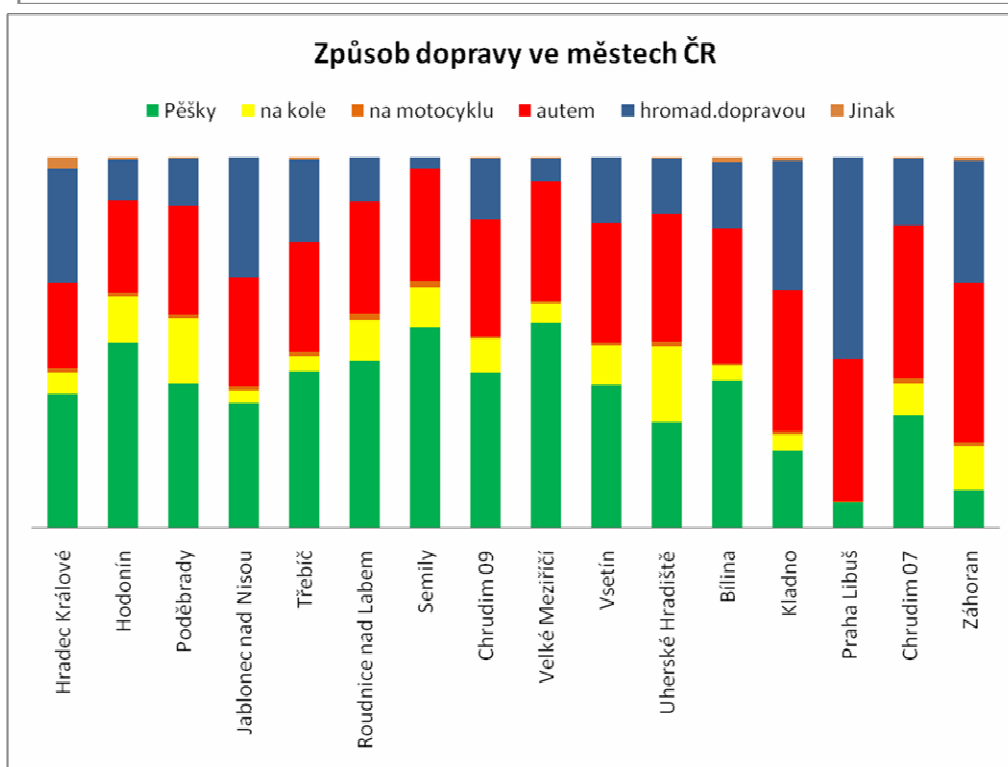
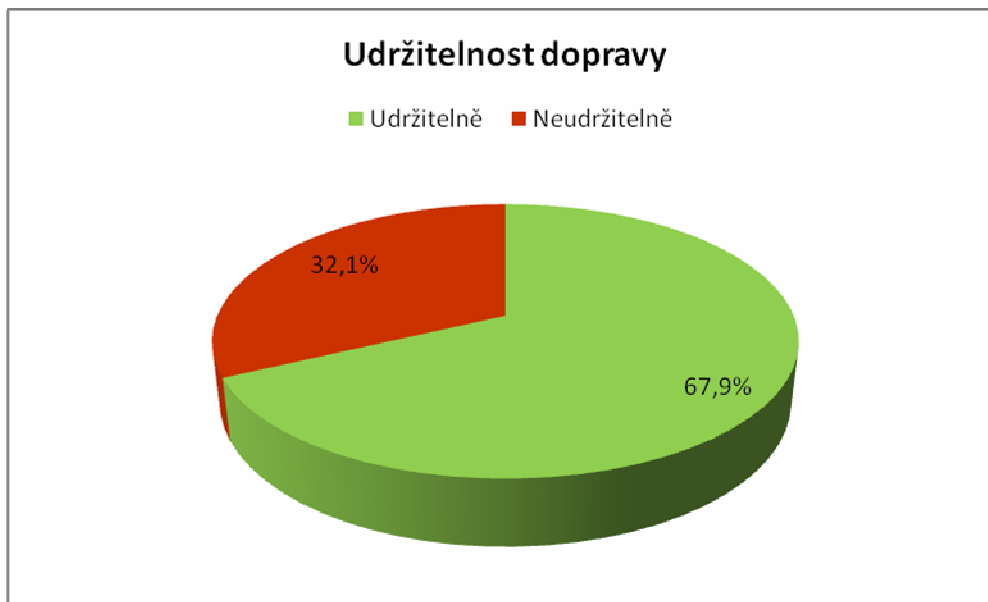
nakupování představovaly cesty **nesystematické**, tedy takové, které pravidelně neprobíhají.

Dále respondenti do dotazníku zaznamenávali, jaký z šesti možných způsobů dopravy sledovaný den využili. Z výsledků vyplývá, že největší podíl cest byl uskutečněn **pěšky** (42,0 %). Druhý nejčastější **osobním automobilem** (31,4 %), dále **hromadnou dopravou** (16,8 %) a **na kole** (9,0 %). Minimální podíl počtu cest byl tvořen cestami **na motocyklu** (0,7 %) a prostřednictvím **taxi** (0,1 %).



Zpracovala: Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s., únor 2010

Různé způsoby dopravy je možné kvalifikovat z hlediska udržitelnosti jako **udržitelné** – pěší cesta, cesta na kole, použití hromadné dopravy a **neudržitelné** – cesta autem, na motocyklu nebo pomocí taxi.

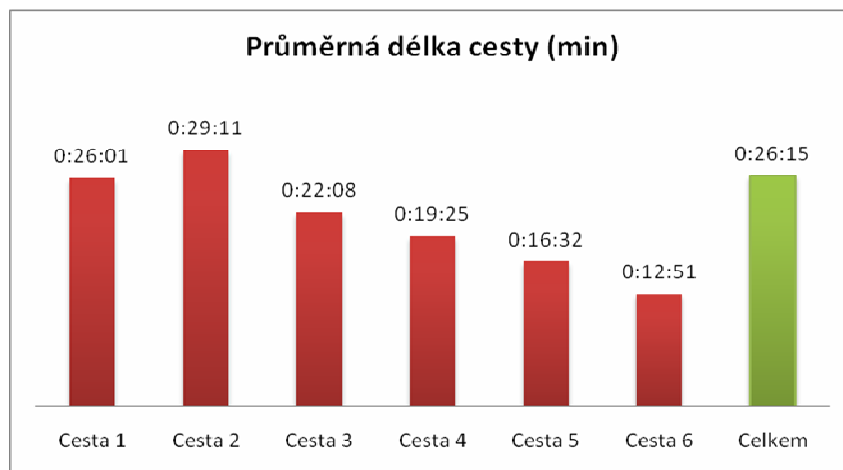


Data v grafu jsou srovnány podle titulkového indikátoru – podíl cest automobilem. Jsou v něm zobrazeny pouze nejaktuálnější údaje z měst. Za město Chrudim jsou 2 výsledky – za roky 2007 a 2009.

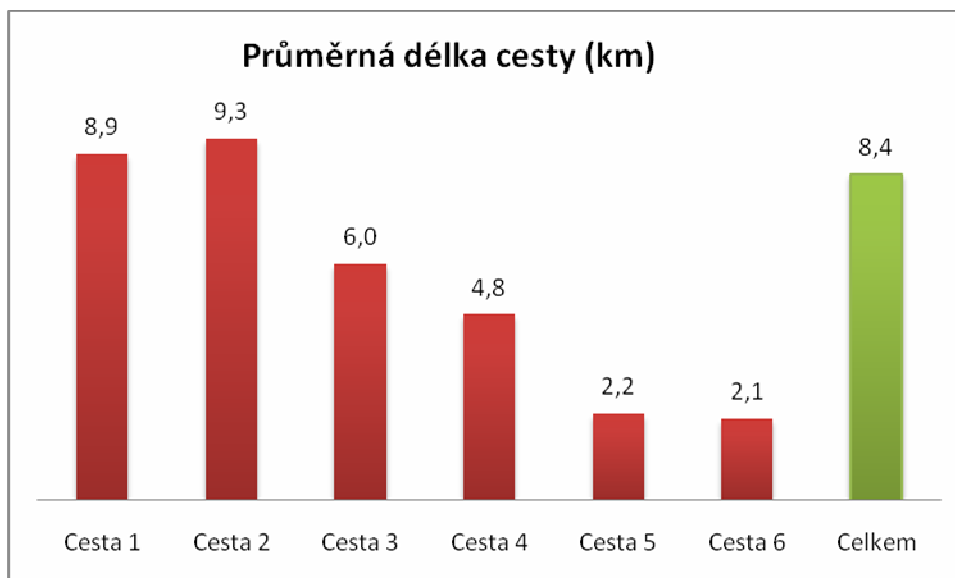
Tento dokument byl vytvořen za finanční pomoci Revolvingového fondu Ministerstva životního prostředí. Za obsah tohoto dokumentu je výhradně zodpovědná Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj a nelze jej v žádném případě považovat za názor Ministerstva životního prostředí.

Zpracovala: Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s., únor 2010

Dále se u jednotlivých cest zaznamenávala **doba**, po kterou jednotlivé cesty trvají. Z výsledků vyplývá, že průměrná cesta trvá více jak **26 minut**.

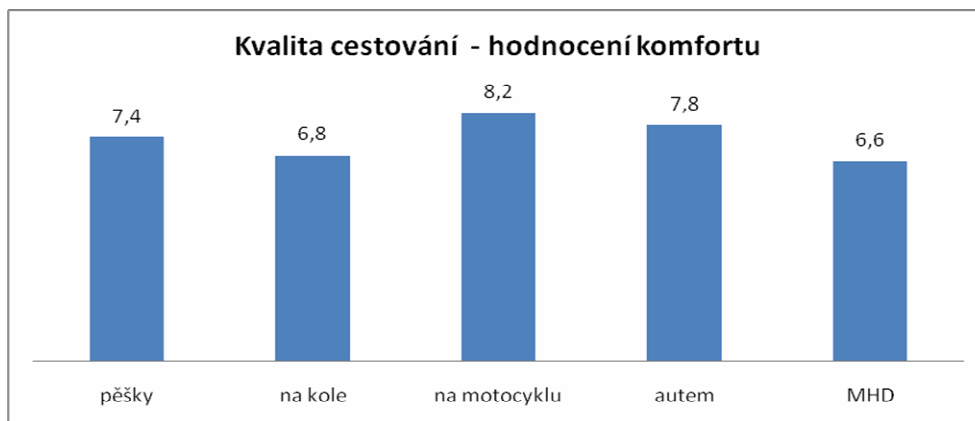


Dalším sledovaným ukazatelem byla **průměrná vzdálenost**, kterou respondenti během jedné cesty urazí. Průměrná vzdálenost, která je uskutečněna během jedné cesty obyvateli Chrudimi, je podle uvedených údajů **8,4 km**.

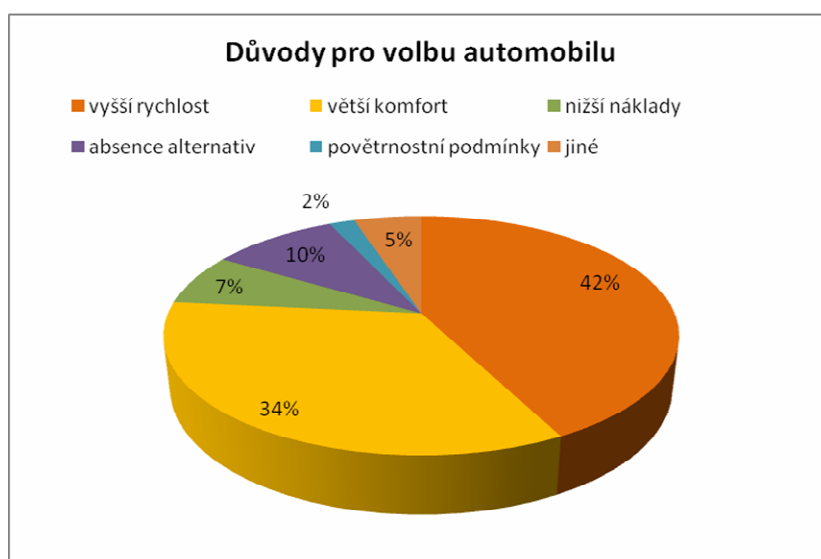
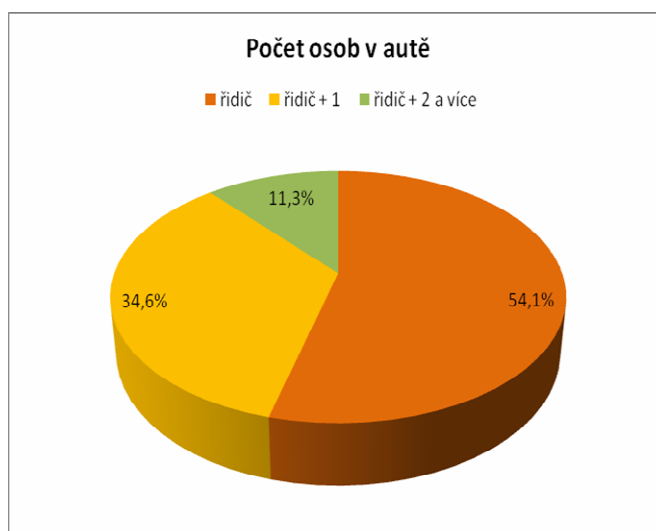


Dále byli respondenti dotazováni na hodnocení kvality způsobů dopravy do zaměstnání či do školy. Byla využita škála od 0 do 10, kde 10 je hodnocení nejvyšší.

Zpracovala: Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj, o. s., únor 2010



Poslední otázky byly kladeny jen těm, kteří ve způsobu dopravy zvolili automobil.



Závěry

Obecně lze říci, že obyvatelé Chrudimi jsou s životem ve městě spokojeni. Pouze 12 % jich je s městem nespokojeno. V porovnání s ostatními městy vyplývá, že spokojenost s městem je v Chrudimi vyšší než jinde a navíc oproti roku 2007 mírně narostla. Více jsou nespokojeni muži než ženy a obyvatelé části Chrudim 1. Dále obyvatelé kladně hodnotí základní veřejné služby. Naopak lidé jsou nespokojeni s nabídkou pracovních příležitostí ve městě. Z hlediska veřejných služeb jsou nejméně spokojeni s městskou hromadnou dopravou ve městě a se sociálními službami. Na druhou stranu si cení fungování sportovních areálů v Chrudimi.

Podle hodnocení důležitosti vnímají obyvatelé nejvíce mezilidské vztahy, kvalitu životního prostředí a nabídku pracovních příležitostí. Hodnocení pocitu bezpečnosti je průměrné – zejména v nočních hodinách. Z hlediska kvality veřejných služeb obyvatelé oceňují kulturní akce. Dále respondenti hodnotili dostupnost základních veřejných služeb, ta je vysoká u zdravotnických zařízení a škol.

Výsledky indikátoru *Mobilita a místní přeprava cestujících* v Chrudimi svědčí z hlediska udržitelnosti o pozitivních hodnotách, jakými jsou zejména:

- převaha udržitelných způsobů cestování (67,9 %) nad neudržitelnými (32,1 %);
- vysoký podíl cest pěším způsobem (42,0 %) a relativně vysoký podíl cest na kole (9,0 %);
- výrazný pokles automobilové individuální dopravy oproti předchozím sledováním (oproti roku 2007 pokles o 9,9 %);
- krátká průměrná vzdálenost cesty (8,4 km).

Negativním výsledkem je nízký podíl cest se spolujezdcem při cestách v automobilu, malý podíl cest městskou hromadnou dopravou i kvalita cestování tímto dopravním prostředkem.