



HRADEC KRÁLOVÉ

Tvorba indikátorů pro udržitelnou mobilitu a sběr dat






Ing. Luděk Dostál

Společné evropské indikátory






- ▣ ukazatele, hodnotící rozvoj města a kvalitu života obyvatel
 - ▣ využitelné pro vedení města
 - ▣ pro informovanost občanů
 - ▣ pro srovnání měst navzájem
- ▣ jsou jedním z podkladů pro přípravu kvalitních rozvojových projektů
- ▣ sada 10 indikátorů udržitelného rozvoje byla navržena Evropskou komisí a odráží hlavní oblasti rozvoje měst
 - ▣ využívá a vyhodnocuje je více než 150 měst EU
 - ▣ sleduje i více jak 10 měst v ČR

Přehled společných evropských indikátorů

Základní indikátory

-  A.1 - Spokojenost občanů s místním společenstvím
-  A.2 - Místní příspěvek ke globálním změnám klimatu
-  A.3 - Mobilita a místní přeprava cestujících
-  A.4 - Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb
-  A.5 - Kvalita místního ovzduší

Doplňkové indikátory

-  B.6 - Cesty dětí do školy a zpět
-  B.7 - Nezaměstnanost
-  B.8 - Hluk
-  B.9 - Udržitelné využívání půdy
-  B.10 - Ekologická stopa města

A.1 – spokojenost občanů s místním společenstvím

- ☒ účelem indikátoru A1 je zjistit subjektivní spokojenost občanů s dostupností a cenou bydlení, dostupností základních služeb (školství, zdravotnictví, kultura atd.), zajímavou a uspokojující práci, kvalitním životním prostředím (jak přirozené, tak vybudované) a reálnou možností účastnit se místního plánování a rozhodování
- ☒ dle metodiky každé 2 roky průzkumem terénu

A.1 – spokojenost občanů s místním společenstvím – Hradec Králové

- 🗑️ K dispozici řada dat z let 2005, 2007, 2009, 2013, 2015
- 🗑️ 40,5 obyvatel je se životem ve městě velmi spokojeno, 55,5 % spíše spokojeno a pouhých 6 % nespokojeno
 - 🗑️ nespokojenost s nedostatkem pracovních příležitostí
 - 🗑️ ceny a dostupnost bydlení
- 🗑️ s kvalitou života ve městě se Hradec Králové dlouhodobě řadí mezi nejlepší města v České republice a výsledky jsou velmi dobré i v mezinárodním srovnání

A.2 – Místní příspěvek ke globální změně klimatu

- 🏠 výchozím bodem pro výpočet indikátoru je zjištění produkovaného CO₂ analýzou spotřeby energie na úrovni města, včetně zahrnutí odpadového hospodářství
- 🏠 údaje slouží pro zjištění emisí produkovaných v rámci města a jejich rozdělení podle jednotlivých činností a aktivit
- 🏠 udržitelnost je v případě indikátoru A2 zahrnuta v odpovědném přístupu měst k energetickému a odpadovému hospodářství
- 🏠 v ČR analýzu zpracovával např. Vsetín

A.3 – Místní mobilita a přeprava cestujících

- indikátor zjišťuje a popisuje mobilitu a způsoby přepravy občanů v území
- analyzován je průměrný počet cest, které vykonává každý občan během dne a čas, který na těchto cestách stráví
- dotazníkovým šetřením je zjišťován důvod cest, jejich pravidelnost, průměrná denní procestovaná vzdálenost a použitý způsoby dopravy
- dle metodiky alespoň každé 3 roky průzkumem terénu

A.3 – Místní mobilita a přeprava cestujících – Hradec Králové

- ☛ k dispozici řada dat z let 2003, 2005, 2009, 2013, 2015
- ☛ Modal split - IAD (37 %), MHD (28%), kolo (21 %), pěšky (13 %)

Příloha č. 6

ZÁZNAM CESTY

ID Respondenta: Cesta č. frekvence x týdně

Účel cesty: do práce do školy na nákup na oběd / večeři
 za sportem na návštěvu k lékaři jiný účel

Počátek cesty: název / adresa – ulice, č.p.
 START: obvyklý čas:

Konec cesty: název / adresa – ulice, č.p.
 CÍL: obvyklý čas:


JAK KDY: Průměrná délka trvání cesty:


Je zpáteční cesta vykonána obvykle shodným způsobem? ANO NE *


* Odpověď „NE“ použijte pokud zpáteční cesta konána není, nebo pokud je zpáteční cesta konána obvykle jiným způsobem nežli cesta tam, pro takový případ je třeba zpáteční cestu zaznamenat samostatně, na nový formulář.


Druh dopravy

jednoduchý:

START  CÍL překonaná vzdálenost v km

START  CÍL překonaná vzdálenost v km

* START  CÍL překonaná vzdálenost v km

* START  CÍL překonaná vzdálenost v km

* Pro automobil, motocykl, nebo skútr použij jednoduchý druh dopravy pouze pokud je docházková vzdálenost z místa počátku cesty k zaparkovanému vozidlu do 100 m a současně lze vozidlo zaparkovat do vzdálenosti 100 m od cíle cesty. V opačném případě použij kombinovaný druh dopravy.

A.4 – Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb

- ❏ základními službami jsou primární služby veřejného zdraví, veřejné školy, linky hromadné dopravy, nádoby na odvoz recyklovatelného odpadu a obchody či pekárny
- ❏ veřejná prostranství jsou definována jako veřejné parky, zahrady a další otevřená prostranství, nezastřešená a volně přístupná sportovní zařízení a hřiště
- ❏ dle metodiky alespoň každé 2-3 roky průzkumem terénu

A.4 – Dostupnost místních veřejných prostranství a služeb – Hradec Králové

- standardním postupem jsou za dostupná veřejná prostranství a služby považována ta místa, která se nacházejí v okruhu do 300 metrů od bydliště
- v Hradci Králové realizována metodika do 15 minut chůze
- v roce 2009 zjištěna dostupnost veřejných prostranství pro 87 % obyvatel města
- výborná dostupnost kontejnerů na separovaný odpad (99 %), zastávek MHD (99 %) a zdravotních služeb (87 %)
- [Mapa](#)

B.6 – Cesty dětí do školy a zpět

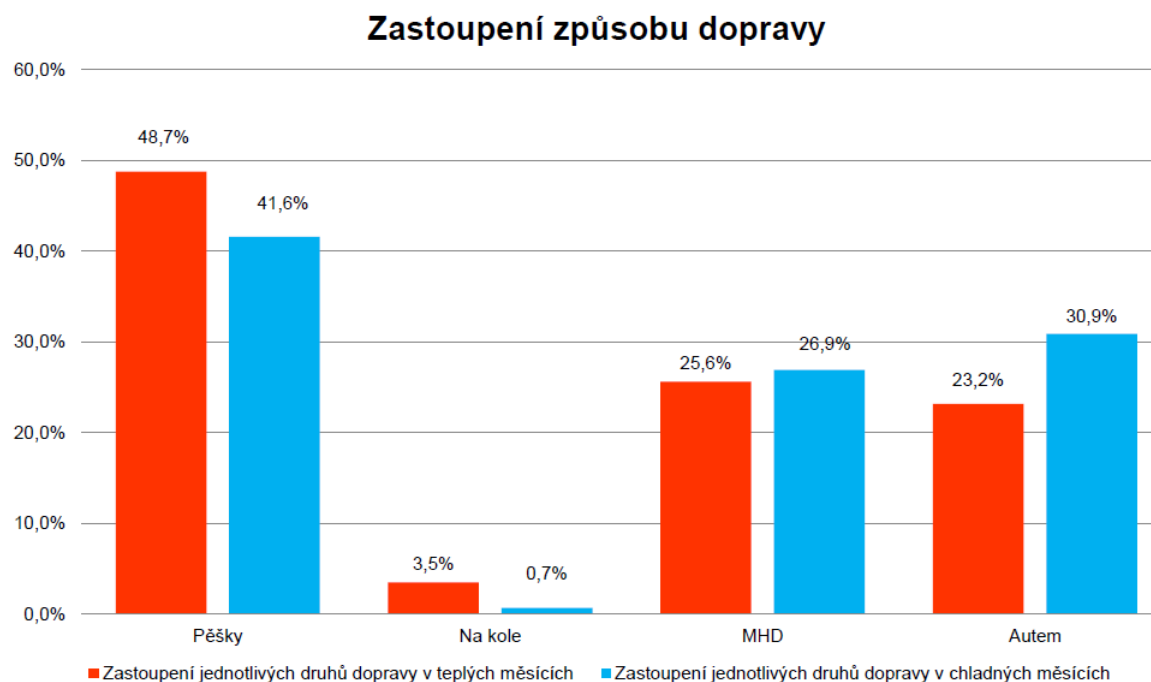
- výsledkem indikátoru B6 je zjištění procentuálního podílu dětí cestujících jednotlivými způsoby dopravy
- zjistit způsob dopravy dětí do školy a ze školy (zvláště pro období teplé a chladné)
- zjistit, kolik dětí je doprovázeno při cestě do školy a zpět
- zjistit využívání MHD
- popsat, jaké jsou důvody pro použití auta při cestě do školy a zpět
- zjistit, zda děti vnímají cestu do školy jako bezpečnou nebo nebezpečnou
- identifikovat místa, která děti vnímají jako nebezpečná

B.6 – Cesty dětí do školy a zpět – Hradec Králové

- ▣ analýza v letech 2003, 2005, 2007, 2009, 2013
- ▣ zahrnuty všechny školy zřizované městem Hradec Králové (17 škol)
- ▣ 6700 žáků celkem, vyplněno 5896 dotazníků
- ▣ návratnost 88 %
- ▣ dochází k nárůstu vnímání bezpečnosti cest do škol mezi žáky
 - ▣ v průběhu let realizovány investiční akce
 - ▣ ranní dohled přechodů MP u ZŠ
- ▣ během 10 let nárůst IAD při cestách do školy o 16%

B.6 – Cesty dětí do školy a zpět – Hradec Králové

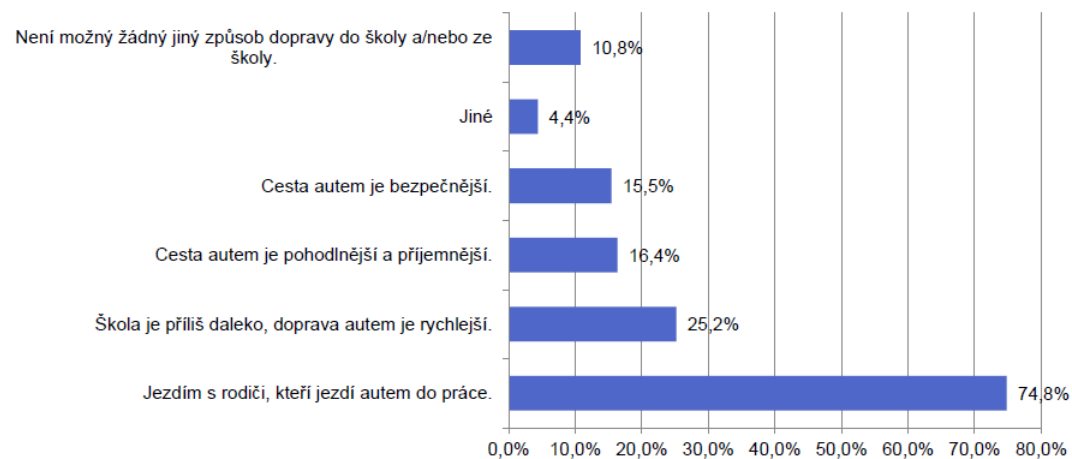
Výsledky šetření



B.6 – Cesty dětí do školy a zpět – Hradec Králové

Důvody využívání automobilu

Důvody, proč žáci pro dopravu do školy používají auto
(dotazník umožňoval respondentům označit více důvodů)



Děkuji za pozornost

Ing. Luděk Dostál
odbor strategického plánování a projektového řízení
Ludek.Dostal@mmhk.cz
tel. 495 707 592