

Univerzita Karlova v Praze



Fakulta humanitních studií

Martin Mach

Bakalářská práce

**Analýza podmínek pro realizaci plánu mobility
Ministerstva životního prostředí České republiky**

Vedoucí práce: PhDr. Ivan Rynda

Praha 2007

Prohlašuji, že jsem práci vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a souhlasím s jejím eventuálním zveřejněním v tištěné nebo elektronické podobě.

V Praze dne 13. 5. 2007

Martin Mach

Pupovi

Děkuji Ivanu Ryndovi za vedení práce, za ochotu, cenné rady a za lidský přístup.

Za odborné informace, trpělivost a čas, který mé práci věnovala, děkuji Haně Brůhové-Foltýnové z Centra pro otázky životního prostředí UK. Bez jejího nadšení pro věc by tato práce nemohla vzniknout.

Dále děkuji Radomíře Plíškové z Centra dopravního výzkumu za konzultace a studijní materiály.

Za trpělivost a ochotu, s jakou mi pomohli získat potřebné informace, děkuji zejména Ivě Cibulkové, Jaroslavě Jarešové, Miloslavu Vránkovi a Jakubovi Kašparovi z Ministerstva životního prostředí České republiky.

V neposlední řadě děkuji všem zaměstnancům Ministerstva životního prostředí, kteří byli ochotni zúčastnit se mého výzkumu, i všem ostatním lidem, kteří se nějakým způsobem přičinili o zdárné sepsání práce.

I. Úvod

II. Teoretická část

- II.1. Doprava ze sociologického hlediska
- II.2. Trvale udržitelný rozvoj a mobility management
- II.3. Plán mobility, jeho nástroje a jeho možnosti

III. Praktická část

- III.1. Seznámení s výchozími možnostmi MŽP s ohledem na plán mobility
- III.2. Vlastní sociologický výzkum
 - III.2.1. Výzkumná otázka a otázky pracovní
 - III.2.2. Popis metody a zkoumané skupiny
 - III.2.3. Zpracování výsledků
 - III.2.4. Přehled výsledků
 - III.2.4.1. Dopravní chování
 - III.2.4.2. Možnosti změny dopravního chování

IV. Navržení plánu mobility pro Ministerstvo životního prostředí

- IV.1 Podpora cyklistické dopravy
- IV.2 Motivace k omezení osobních automobilů
 - IV.2.1. Zpoplatnění parkoviště
 - IV.2.2. Spolujízda automobilistů
 - IV.2.3. Další motivace
- IV.3. Osvěta a informovanost

V. Závěr

VI. Publikace a zdroje informací

VII. Přílohy

- VII.1. Příloha – tabulkové výstupy
- VII.2. Příloha – poznámky zaměstnanců
- VII.3. Příloha – situační plánec
- VII.4. Příloha – povinná výbava jízdního kola
- VII.5. Příloha – fotodokumentace
- VII.6. Příloha – dotazníky

I. Úvod

Autor této práce vychází z předpokladu, že existuje nepřímá úměra mezi počtem automobilů ve městě a kvalitou života v něm, tedy že čím více je v městském prostoru automobilů, tím horší je kvalita života. Používání automobilů vedle kladných hodnot (jistě ani nejzavilejší kritik automobilismu nebude proti tomu, aby zdravotníci, hasiči, policisté, ale i zásobování a další veřejné služby používali automobily) s sebou přináší i negativní dopady jako hluk, znečištěné ovzduší (a související dopady na zdraví lidí či na změny klimatu), riziko dopravních nehod, nárůst spotřeby energií nebo zábor městského prostoru. V naší práci se však nebudeme zabývat konkrétním vyčíslováním negativních dopadů automobilové dopravy, neboť se domníváme, že negativní dopady automobilismu jsou obecně dostatečně známy. Případné zájemce o konkrétní data odkazujeme na jiné zdroje informací.¹

Snad jen záboru městského prostoru jakožto málo docenované hodnotě se budeme krátce věnovat. Je pozoruhodné, jak samozřejmé nám připadá spojení městského prostoru a automobilismu. Automobil – ať už stojící či v pohybu – je v současnosti naprosto běžnou a bez výhrad přijímanou součástí ulic a náměstí. Podle Jiřího Růžičky je 55 % plochy měst ve vyspělých průmyslových zemích zabráno komunikacemi a parkovacími plochami (Růžička 1993: 5). Lakonicky to popisuje i Hana Librová: „Hrát si ‚na ulici‘ dnes není možné. Děti jsou vykázány do ‚ghett dětských hřišť‘, prostorů, které jsou dětské psychice a hlavně dětskému chování cizí. Příroda ve městech je vtěsnána do tragikomické podoby tzv. pomocné zeleně, do různých přenosných a uměle udržovaných nádob“ (Librová 1994: 61).

Jak vypadá, když se zmiňované samozřejmé spojení zruší a město je vráceno lidem, lze vidět a číst v nejrůznějších publikacích, například: Gehl; Gemzøe 2002 nebo Gehl 1999 nebo Robeš 2002. Za zásadní knihu pak považujeme publikaci, která se přímo věnuje plánování

¹ Pro přehlednost a ucelenost doporučujeme např.: Dekoster, J.; Schoellart, U.: *Cyklistika pro města*; Praha, Ministerstvo životního prostředí 2006 nebo *Města pro lidi*; Praha, Ministerstvo životního prostředí 2005. Dále například: studie *Vnější náklady na dopravu – náklady na dopravní nehody a náklady na životní prostředí a dopravní zácpy v západní Evropě*; 2000, dále *Zpráva o zdraví obyvatel Evropy 2005*; Řím, WHO 2005, dále Růžička, Jiří: *Cesty k trvale udržitelné dopravě ve městech*; Brno, Český a Slovenský dopravní klub 1993. Zajímavá je publikace Šuta, Miroslav: *Účinky výfukových plynů z automobilů na lidské zdraví*; Brno, Český a Slovenský dopravní klub 1996, kde jsou shrnuty výsledky řady studií zkoumající vliv různých látek z výfukových plynů na lidské zdraví. Statistiky dopravních nehod jsou dostupné na webových stránkách Ministerstva vnitra – www.mvcr.cz.

Jako důležitý a ucelený zdroj popisující negativa spojená s automobilismem doporučujeme projekt Evropské unie *Scenarios for a sustainable society: Car transport systems and the sociology of embedded technologies (Project „SceneSusTech“)*. Více viz [http://www.tcd.ie/ERC/pastprojects/carsdownloads/Cars Final Report.pdf](http://www.tcd.ie/ERC/pastprojects/carsdownloads/Cars%20Final%20Report.pdf).

Pro obsáhlost a podrobnost doporučujeme také: Hensher, A. David; Kenneth, J. Button (eds.): *Handbook of Transport and the Environment*; Amsterdam, Elsevier 2003.

měst bez aut: Crawford 2002. Crawford dokumentuje mimo jiné rozdíly v kvalitě společenského života obyvatel Benátek, jediného evropského města bez aut, a obyvatel Los Angeles, města, které je zcela (jak říká Crawford) „autocentrické“. „Množství prostoru, které systém dopravy zabírá, má na podobu města zásadní vliv. Auta představují z hlediska požadavku na prostor nejnáročnější prostředek městské dopravy, jaký byl kdy vynalezen, a donutila města expandovat do venkovských oblastí. V mnoha městech si snaha o přizpůsobení se autům vyžádala stavbu městských dálnic, které následně vážně poškodily čtvrti, kterými vedly“ (Crawford 2002: 24; překlad MM).

Naše práce si klade za cíl analyzovat možnosti, kterými může významný zaměstnavatel (jímž Ministerstvo životního prostředí jistě je) motivovat své zaměstnance k volbě dopravních strategií šetrných k životnímu prostředí a městskému prostoru. Nesnažíme se prosadit zákaz automobilů jako takových. Náš postoj k automobilům vystihuje Hermann Knoflacher, dopravní inženýr z vídeňské Technische Universität, který v jedné své přednášce pronesl: „Musíme si uvědomit, že automobilismus není vůbec žádný jev vzniklý z ničeho, ale je to vědecky poznatelný a politicky měnitelný systém“ (*Dopravní politika v Evropě z pohledu NGOs* 1992: 16). V jakém smyslu chce Knoflacher systém měnit, vysvětluje později: „Jestliže ZMĚNÍME své cíle a naši politiku směrem k trvale udržitelnému rozvoji, budeme potřebovat méně energie, zabírat méně plochy atd. a budeme potřebovat méně osobních a nákladních automobilů. Je velmi důležité si zapamatovat, že NEŘÍKÁM NE automobilům, já říkám MĚNĚ potřeby je používat, což je něco zcela odlišného“ (Tamtéž: 18. Zvýraznění Hermann Knoflacher).

Uvědomujeme si, že i kdyby Ministerstvo životního prostředí návrh plánu mobility uvedlo v život, na automobilovou dopravu v hlavním městě to nebude mít žádný vliv. Jednou ale někdo začít musí. Záměr analyzovat možnosti plánu mobility právě pro Ministerstvo životního prostředí byl veden jednoduchou úvahou: plán mobility je nástroj, který vychází z myšlenky trvale udržitelného rozvoje. Kdo jiný by měl jít ostatním příkladem v prosazování trvale udržitelného rozvoje než Ministerstvo životního prostředí? Ministerstvo životního prostředí s provedením sociologického výzkumu souhlasilo, nicméně v současné chvíli nevíme, zda dojde k (jakékoliv) realizaci návrhu plánu mobility. Pokud by se tak stalo, jednalo by se o první plán mobility veřejné instituce v České republice.

Dotazník, který jsme v našem výzkumu použili, byl sestaven tak, aby byl genderově korektní. Někteří lidé, kteří dotazník vyplnili v rámci testování použitelnosti dotazníku, si

stěžovali na nepřehlednost, způsobenou snahou o genderovou korektnost. Text naší práce genderově korektní není. Důvodem je ohled na přehlednost a snazší čitelnost textu. Omlouváme se všem, kterým bude tento nedostatek vadit.

Pokud budeme v textu hovořit o zaměstnancích Ministerstva životního prostředí, máme na mysli jen zaměstnance, kteří pracují v ústřední budově ministerstva v ulici Vršovická 65 v Praze Vršovicích.

Přestože si uvědomujeme ošidnou stálost internetových odkazů, v textu je kvůli důležitosti obsahu používáme.

II. Teoretická část

II.1. Doprava ze sociologického hlediska

Fenoménu dopravy se věnovala a věnuje celá řada vědeckých prací² nejrůznějších oborů. Jeden ze zajímavých pohledů na současný trend nárůstu osobní automobilové dopravy podává sociolog Jan Keller v knize *Naše cesta do prvohor* (Keller 1998). Nebudeme se zde zabývat kritickým rozbořem přístupu Jana Kellera k tématu,³ z jeho knihy ale využijeme několik postřehů, které se nám zdají pro naše téma relevantní, a doplníme je poznámkami z jiných zdrojů.

Keller popisuje pro dopravní plánování charakteristické „technokratické“ rozhodování, které nebere v úvahu širší souvislosti a stále věří v budoucnost automobilu. Základní charakteristiku technokrata je podle Kellera „naprosté ztotožnění se s trendy, které právě převládají, dokonalá absence jakéhokoliv odstupu vůči nim, kombinovaná často s vrozenou či pečlivě vypěstovanou neschopností vlastního úsudku“ (Keller 1998: 67–68).

Předpoklad, že budoucnost patří osobní automobilové dopravě podle Kellera „zcela ignoruje skutečnost, že budoucnost nemůže patřit ničemu, co je extrémně závislé na spotřebovávání neobnovitelných zdrojů a co je zároveň obrovsky náročné na prostor“ (Keller 1998: 71).

Případnou námitku, že v současnosti se již automobilky zabývají výzkumem alternativních či hybridních způsobů pohonu,⁴ by Keller odbyl s tím, že alternativní pohon neodstraní problém s prostorem. „V této poloze nároků na prostor představuje neregulovaný automobilismus prakticky neřešitelný ekologický problém, bez ohledu na to, čím jsou automobily poháněny“ (Keller 1998: 84). Ani v úvodu zmiňovaný Crawford nezapomíná na technický vývoj automobilů, „které budou efektivnější, čistší a bezpečnější, ale žádné z těchto zlepšení nemůže nikdy obnovit funkci ulic a veřejných prostranství“ (Crawford 2002: 18; překlad MM).

² Například výše zmíněný unijní výzkumný projekt *Scenarios for a sustainable society: Car transport systems and the sociology of embedded technologies* (Project „SceneSusTech“).

Dále Hensher, A. David; Kenneth, J. Button (eds.): *Handbook of Transport and the Environment*, Amsterdam, Elsevier 2003.

³ Byť by jistě šlo polemizovat, nakolik Keller přistupuje k tématu jako sociolog, nakolik jako aktivista a nakolik jde o průnik těchto dvou poloh.

⁴ Hybridní pohon je kombinace několika zdrojů energie pohonu dopravního prostředku, nejčastěji spalovacího motoru a elektromotoru. Více informací lze dohledat například v otevřené encyklopedii Wikipedia, heslo „hybridní pohon“ (www.cs.wikipedia.org/wiki/Hybridní_pohon).

Ve vyspělých zemích, kam počítáme i Českou republiku, stále přetrvává technokratický způsob uvažování, přestože do oficiálních dokumentů a politik se již dostávají prohlášení o trvale udržitelném rozvoji (trvale udržitelný rozvoj viz níže) a nutnosti chránit životní prostředí. To, že automobilová doprava ve městech je důležité environmentální téma, si uvědomují asi všichni, kteří jsou nuceni se jí účastnit nebo bydlí či pracují v blízkosti dopravně důležitých komunikací. Potíž je s tím, najít takové řešení, které automobilovou dopravu nebude dál podporovat, ale bude ji v rozumné míře omezovat. V roce 2002 se autor osobně zúčastnil veřejného projednávání, které se zabývalo několika problémy městské části Praha 2. Pořádající sdružení Agora Central Europe⁵ sezvalo občany Prahy 2 a nechalo je v malých skupinkách definovat nejpalčivější problémy a navrhnout i jejich řešení. Asi patnáctičlenná skupinka, které byl Martin Mach členem, jednomyslně souhlasila s tím, že vážným problémem Prahy 2 je především parkování a doprava. Skupinka se již však neshodla v tom, jak problém parkování řešit. Výrazně převažoval názor, že je potřeba zúžit chodníky a na takto vyšetřeném prostoru zřídit parkovací stání. „Otázkou není, jak přimět obyvatele, aby si uvědomili dopravní problematiku, ale jak do dopravní politiky protlačit širokou vůli po omezení automobilové dopravy“ (Růžička 1993: 7).

Příkladem může být sama Česká republika. Oficiální dokument *Dopravní politika České republiky* z roku 1998 má jako jeden z cílů „udržet individuální automobilovou dopravu v přijatelných mezích ve vztahu k životnímu prostředí“ (*Dopravní politika České republiky* 1998: 22). Ministerstvo dopravy v návaznosti na tento dokument vypracovalo Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010. V knize *Řízení poptávky po dopravě* konstatuje Petr Kurfürst, že oba dokumenty řeší problém zatížených silnic zvyšováním celkové silniční kapacity (Kurfürst 2002: 12). Řešení prostřednictvím zvýšení kapacity komunikací sice mohou být podle Kurfürsta krátkodobě účinná, „ale ve skutečnosti však situaci většinou jen zkomplikují a v důsledku vedou k dalšímu nárůstu osobní automobilové dopravy“ (Kurfürst 2002: 12).

Abychom dopravní politice České republiky nekřivdili, v dokumentu *Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013* lze vyzorovat posun směrem k politice trvale udržitelného rozvoje. Je zde konstatováno, že špatná provázanost a nízká kvalita veřejné dopravy „přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy“ (*Dopravní politika ČR* 2005: 10). Dále se zde praví: „V oboru individuální automobilové dopravy bude třeba uplatňovat moderní způsoby řízení dopravy včetně telematiky, regulovat dopravu formou

⁵ www.agora-ce.cz

organizace a řídit dopravu a parkování (včetně jeho zpoplatnění), příp. i zpoplatnit vjezd do částí měst“ (Dopravní politika ČR 2005: 18).

Řešení dopravní problematiky pomocí zvyšování kapacity silnic, dálnic nebo skrze přizpůsobování měst automobilovému provozu není podle Kellera udržitelné. „V delším časovém horizontu totiž technokratické uvažování pravidelně uvízne v bezvýhodné kličce pozitivních zpětných vazeb“ (Keller 1998: 73). Jako ilustraci používá Keller příklad toho, jak je rozvojem silniční dopravy oslabována pozice železnice: „Krácení prostředků na železnici ve spojení s růstem investic do sítě silnic a dálnic podporuje nákup automobilů. Následný úbytek cestujících na železnici nutí dráhy zvyšovat jízdné. To dále zesiluje odliv cestujících z kolejí. Výsledkem je rušení vlakových spojů a celých tratí. Následuje další odliv cestujících a nákladů ve prospěch silnic. Houstnoucí pavučina silnic a dálnic se utahuje kolem zbylých tratí, kterým nezbyvá, než dále zdražovat, propouštět a rušit spoje. Výsledkem je situace, kdy se život bez vlastního automobilu stává nemyslitelným“ (Keller 1998: 73–74).

Vazba mezi podporou osobní automobilové dopravy a podporou jiných druhů dopravy platí bezexbytku i pro městskou veřejnou dopravu. O těchto souvislostech vypovídá dokument Jima Kleina a Marthy Olsonové *Taken for a ride* (v překladu *Jak lidi převézt*) z roku 1996, který popisuje zánik veřejné dopravy v celé řadě měst Spojených států amerických. Zde však za likvidací veřejné dopravy nestál technokratický aparát, ale soukromá firma General Motors. Postup firmy byl prostý: skoupila městské tramvajové linky a postupně prodlužovala intervaly a zdražovala jízdné. Veřejná doprava tak nuceně ztratila charakteristiky, které veřejnost oceňovala: rychlost, pohodlnost a finanční dostupnost. Lidé z nedostatku jiných alternativ přesedlali do osobních automobilů: General Motors tak během let svého cíle dosáhla. Místo tramvají a nadzemní dráhy brázdí městské ulice autobusy a osobní vozy: se všemi negativními důsledky.

V okamžiku, kdy společnost akceptuje osobní automobilovou dopravu jako samozřejmou nezbytnost a osobní automobilová doprava se stane rozšířeným a všednodenním fenoménem, nastává okamžik, kdy se proti jednotlivým ziskům ze snadné mobility staví přímé a častěji nepřímé náklady. Před otázkou, kdo má hradit tyto náklady spojené s provozem osobní automobilové dopravy, naše společnost zavírá oči – a hradíme je tak všichni. Jan Keller to vystihl takto: „Provozovatelé automobilů, byť se snaží oblékat, česat, parfémovat a gestikulovat sebekapitalističtěji, nedodržují zásadu, podle níž uživatel má důsledně platit

náklady spojené s provozováním toho, co sám užívá. Přivlastňují si sice pečlivě veškeré zisky plynoucí z užívání svého automobilu, náklady však z velké části neplatí. Po vzoru netržních systémů, které v jiných souvislostech vehementně kritizují, rozkládají své soukromé náklady na daňové poplatníky, na neřidiče a bohužel, v míře nikoli nevýznamné, také na příští generace“ (Keller 1998: 12–13).

Tato situace je ještě o to složitější, že odpovědnost za škody způsobené provozem automobilu jsou rozmělněny mezi tisíce řidičů. „Minulý rozvoj automobilismu s jeho důsledky pro uspořádání sociálního prostoru a pro celkovou povahu dopravní infrastruktury dává alibi pro koupi každého dalšího auta. I když negativní důsledky přebujelého automobilismu jsou delší dobu téměř každému zřejmé, nikdo za ně jako osoba nenese vinu, neboť příspěvek každého jednotlivce k jejich zhoršování je zanedbatelný. V takovém případě se stává krajně neracionálním jít sám příkladem a své auto odstavit“ (Keller 1998: 25).

Keller ve své knize dále rozvádí i další aspekty automobilismu, například nespravedlnosti v tom, jak se ve společnosti distribuuje rizika z automobilismu. S tím souvisí rozostření hranice mezi střední a horní společenskou vrstvou: automobil může mít každý – bohatý i chudý, ale bohatý má prostředky na to, aby se přestěhoval z místa, na které dopadají negativní důsledky dopravy. Chudý zpravidla takové možnosti nemá. Nespravedlnost lze také vidět v tom, že v Evropě téměř 30 % domácností nevlastní osobní automobil (*Města pro lidi* 2005: 9), přesto se musejí podílet na sdílení rizik a negativních dopadů automobilismu.

Crawford dokládá, jak automobilová doprava negativně ovlivňuje sociální vazby ve společnosti. „V ulicích, kudy jezdí těžká doprava, se lidé snaží nebydlet v místnostech s okny do ulice a snaží se seč mohou, aby ulici do svého života nepustili. Vinou hluku z dopravy je těžké si popovídat, a to dokonce i uvnitř. Mnoho lidí, kteří tu bydlí, nezná své sousedy“ (Crawford 2002: 73; překlad MM). Automobilismus ovlivňuje i samotné řidiče, kteří jsou automobilem izolováni od veřejného sociálního prostoru. „Tato izolovanost například umožnila, aby americká střední třída nečinně přihlížela hrozným podmínkám panujícím v centrech měst. Lidé, kteří chodí pěšky nebo jezdí na kole, své okolí víc vnímají a je u nich větší pravděpodobnost, že se budou o okolní prostředí zajímat“ (Tamtéž: 74; překlad MM). Automobil způsobuje izolaci i neřidičů. „Většina dětí z předměstí vyrůstá jen s velmi omezenou zkušeností se světem a z hlediska mobility je závislá na svých rodičích až do věku, kdy mohou získat řidičský průkaz. To zpomaluje rozvoj jejich nezávislosti a sebedůvěry“ (Tamtéž: 74; překlad MM). Podobné je to se seniory, jejichž mobilita je

omezena fyzickými možnostmi. „Odevzdat řidičský průkaz znamená na většině území Spojených států faktickou rezignaci na jakýkoliv společenský život“ (Tamtéž: 74; překlad MM).

Téma stárnoucí populace a uspokojování jejích dopravních potřeb bylo zmíněno i na veřejné debatě k pražské dopravě.⁶ „Pro společnost je drahé, když jsou staří izolovaní. Jsou dva přístupy, americký – technickými prostředky a vybavením vozů umožnit starým lidem řídit auto i v pokročilém věku, nebo švýcarský – naučit lidi včas jezdit městskou hromadnou dopravou, aby ji pak využívali i ve stáří,“ tvrdí architekt Karel Schmeidler.

Přestože automobil dnešní společnost chápe jako běžnou součást života, k životu našich měst nepatří. „Evropská města nebyla stavěna pro automobil a jejich ulice a náměstí byly většinou stavěny jako obytné prostory vhodné pro různé účely: odpočinek, chůzi, hry, pěší provoz i výrobní prostory. Tato struktura je mnohde narušena a mnohoúčelovost našich měst je změněna na jednoúčelové dopravní plochy vyhrazené automobilům“ (Růžička 1993: 5).

II.2. Trvale udržitelný rozvoj a mobility management

Jedna z prvních a stále často citovaných definicí trvale udržitelného rozvoje se objevila v dokumentu Organizace spojených národů v roce 1987. Navrhla ji pro dokument *Our common future (Naše společná budoucnost)* norská fyzička a politička Gro Harlem Brundtlandová: „Trvale udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by omezoval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby“ (*Naše společná budoucnost* 1991: 47).

Trvale udržitelný rozvoj je implementován i do české legislativy, konkrétně do zákona o životním prostředí č. 17/1992 Sb.: „Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.“

Po potřeby naší práce je vhodné zmínit ještě definici, jejímž autorem je Ivan Rynda a která nejlépe pomůže osvětlit souvislost trvale udržitelného rozvoje a plánu mobility: „Trvale

⁶ Veřejná debata k tématu pražské dopravy s kandidáty do zastupitelstva pražského Magistrátu. Více viz zpráva EkoListu *Metro je hlavní prioritou, shodují se kandidáti do zastupitelstva pražského magistrátu* z 17. října 2006 / www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=1928778

udržitelný rozvoj je komplexní soubor strategií, které umožňují pomocí ekonomických prostředků a technologií uspokojovat lidské materiální, kulturní i sociální potřeby, při plném respektování environmentálních limitů. Aby toto bylo v globálním měřítku současného světa možné, je nutné redefinovat na lokální, regionální i globální úrovni jejich sociálně-politické instituce a procesy“ (Ivan Rynda, přednášky Sociální ekologie I. a II., zimní semestr 2005 a letní semestr 2006, Fakulta humanitních studií UK.)⁷

Na příkladu dopravy lze vysvětlit, co definice Ivana Ryndy říká. Přeprava osob či zboží slouží k uspokojování lidských potřeb. Environmentální limity dopravy lze stanovit a vědecky zdůvodnit: zmiňme hlukové limity, limity znečištění ovzduší, limity prašnosti, kongesce,⁸ nároky na městský prostor, závislost na neobnovitelných zdrojích a s tím spojenou exploataci prostředí, produkce nebezpečných odpadů apod. Nerespektování environmentálních limitů vede k tomu, že dlouhodobě není takový stav udržitelný. Automobilisté plně nehradí náklady spojené s provozem svých aut, velkou část nákladů hradí společnost či jiní lidé, popřípadě je nehradí nikdo a čekají na budoucí generace. Jde o tzv. externality.⁹ Aby byla doprava trvale udržitelná, musí environmentální limity respektovat. K tomu, aby se tak stalo, může sloužit celá řada ekonomických prostředků a technologií: například ekologická daňová reforma,¹⁰ daňové úlevy na alternativní paliva, vybírání mýtného za vjezd automobilů do centra města, vyšší povinné ručení u vozů, které více znečišťují, daňové zvýhodnění automobilu, který je vlastněn více řidiči atd. K tomu, aby toto bylo možné prosadit a zavést, je nutné redefinovat¹¹ sociálně-politické instituce. V našem případě by bylo například potřeba, aby došlo k legislativním změnám, změnám dopravních strategií států, krajů i jednotlivých měst a obcí, ale i změnám žebříčků hodnot a postojů lidí apod.

⁷ Více se lze o historii konceptu dočíst například v otevřené encyklopedii Wikipedia (www.cs.wikipedia.org), heslo „trvale udržitelný rozvoj“ (www.cs.wikipedia.org/wiki/trvale_uzr_zitelny_rozvoj) nebo Rynda, Ivan: Trvale udržitelný rozvoj a vzdělávání, in *Hledání odpovědi na výzvy současného světa*; Praha: Centrum pro otázky životního prostředí UK, 2000.

⁸ Trvalé zácpy.

⁹ Např. výfukové plyny poškozují zdraví lidí, kteří se musí na své náklady či náklady společnosti léčit, nemají takovou produktivitu práce; výfukové plyny a vibrace poškozují stavby či zeleň v okolí silnic apod. Výčet možných externalit je poměrně široký. Je otázkou, nakolik lze například kongesce počítat mezi externality: vždyť tím trpí nejvíce sami řidiči. Ale i kongesce znamená zatížení neřidičů. Automobilisté v zácpě zpravidla nevypínají motory, zácpa může být tak hustá, že je pro chodce obtížné projít i na přechodu. Kongesce zpomaluje prostředky veřejné dopravy nebo vozy hasičů, zdravotníků, policie. Z těchto a dalších důvodů proto považujeme kongesce také za externalitu.

¹⁰ Ekologická daňová reforma má několik důležitých zásad. Jednak by měla být fiskálně neutrální: po jejím zavedení stát na daních vybere stejné množství peněz, jako před ekologickou daňovou reformou. Nejde tedy o další daně, které mají státu zajistit více peněz. Důležitou myšlenkou je zpoplatnění znečišťovatelů a naproti tomu zlevnění lidské práce. Důsledky by měly být takové, že výrobcům se vyplatí investovat do šetrných technologií a šetřit materiálové či energetické zdroje, mělo by se vyplatit recyklovat materiály, zároveň by měla být podpořena zaměstnanost.

¹¹ Je otázka, zda by nebylo srozumitelnější místo slova *redefinovat*, které ve své definici používá Ivan Rynda, použít slovo přeměnit.

Není úkolem této práce rozebírat silné a slabé stránky konceptu trvale udržitelného rozvoje. Konstatujme, že autor je přesvědčen o správnosti konceptu s tím, že trvale udržitelný rozvoj může být funkční pouze tehdy, pokud je prosazován v demokratickém prostředí a demokratickými postupy. To však nastoluje celou řadu dalších otázek,¹² my se však budeme věnovat našemu tématu.

Evropská unie je první politický a geografický celek, který se snaží koncept trvale udržitelného rozvoje uvést v život. Pozorovat to lze v celé řadě legislativních opatření: ve směrnících upravujících nakládání s elektroodpady, v podpoře environmentálního značení výrobků či potravin, ve snaze snížit dopady klimatických změn, v zavádění systému obchodování s emisemi CO₂, ve schválení normy REACH, která má zavést důslednou kontrolu chemických látek atd. Jednou z oblastí, kde se Evropská unie snaží prosadit myšlenku trvale udržitelného rozvoje, je i doprava. Je pozitivní, že přístup orgánů Evropské unie v oblasti dopravy neodpovídá heslu „káže vodu, pije víno“. Margot Wallströmová ještě coby evropská komisařka pro životní prostředí v předmluvě publikace *Cyklistika pro města* uvádí, že Evropská komise byla bruselskými cyklistickými spolky v roce 1998 vyhodnocena jako instituce, která nejúčinněji podporuje používání jízdních kol mezi svými zaměstnanci (Dekoster 2006: 3). V březnu 2006 pak Evropská komise přijala i vlastní plán mobility na roky 2006–2009 pro cesty všech zaměstnanců Komise.¹³

Trvale udržitelný rozvoj se dopravy týká zcela bezprostředně, a to jak dopravy nákladní, tak osobní, dopravy letecké, vodní či pozemní. Důležitým nástrojem trvale udržitelného rozvoje, který se snaží minimalizovat negativní dopady dopravy, je mobility management.¹⁴ Na rozdíl od Kellerem zmiňovaného technokratického přístupu se mobility management věnuje kritickému zkoumání současných trendů v dopravě a hledá vazby mezi různými doprovodnými jevy. Cílem je přizpůsobit dopravu konceptu trvale udržitelného rozvoje.

¹² Například: je uskutečnitelné prosadit trvale udržitelný rozvoj celosvětově? Lze vůbec trvale udržitelný rozvoj prosadit demokratickými prostředky? Není demokracie příliš pomalá? atd.

¹³Více viz

www.europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/315&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en nebo http://ec.europa.eu/oib/doc/mobility-plan_en.pdf.

¹⁴ Uvědomujeme si, že termín *mobility management* zní v češtině cize a obsahově je nosný jen pro úzkou odbornou veřejnost. V našem prostředí však dosud není zaveden český ekvivalent. V Británii je používán termín *sustainable travel plans*. Jeho český překlad (udržitelné cestovní plánování) se nám nezdá o mnoho sdělnější. Nemáme ambice ustanovovat odbornou terminologii, a proto používáme termín mobility management.

Mobility management je soubor strategií, informací, technologií, nástrojů a výzkumu, který je zaměřen na jediný cíl: zachovat kladné hodnoty, plynoucí z dopravy a omezit dopravou způsobené negativní dopady. Mobility management je široký pojem pro celou řadu aktivit, na jejichž realizaci se podílí jak technické, tak humanitní obory, úřady a vlády, politické strany, neziskový sektor, školy, firmy, velké či malé komunity, ale také jednotlivci. Kromě technických, legislativních a jiných opatření je zásadním faktorem informovanost a informační toky. Výsledky mobility managementu do značné míry závisejí na synergii, na tom, jak se vzájemně podpoří a doplní jednotlivé strategie, technologie, nástroje a výzkumy.

Jedním z nejběžnějších nástrojů mobility managementu je plán mobility,¹⁵ jakýsi soubor konkrétních návrhů a doporučení, jejichž leitmotivem je doprava v souladu s konceptem trvale udržitelného rozvoje.

II.3. Plán mobility, jeho nástroje a jeho možnosti

Plán mobility lze vypracovat pro malou firmu či organizaci, ale i pro větší celky jako město, kraj či stát. Plán mobility by měl na základě konkrétních místních podmínek a konkrétních možností (finančních, prostorových, technických aj.) přinést plán, strategii, jak motivovat lidi k volbě takových způsobů dopravy, které jsou ekologicky šetrné. Plán má navrhnout opatření, která podpoří žádoucí způsoby dopravy, a která naopak nebudou vstřícná vůči osobní automobilové dopravě. Důležitým aspektem je právě motivace, nikoliv donucení, a informovanost lidí, na které je plán zaměřen. Pokud dotčení lidé nebudou informováni a nebude jim vysvětlen smysl prováděných opatření, je velmi reálné, že se prováděná opatření neseťkají s pochopením a nebudou přijata. Naopak, pokud se lidé s myšlenkou ztotožní, je realizace plánu mobility snazší.

Stejně důležitá je i podpora „shora“, a to jak ve vytváření legislativního zázemí, tak v samotné konkrétní realizaci. Následující příklady pocházejí z knihy Petra Kurfürsta *Řízení poptávky po dopravě*.

Příkladem legislativních úprav může být stát Washington. V roce 1991 zde byl přijat Zákon o omezování cest do práce individuální automobilovou dopravou. Zákon od roku 1993 přikazuje všem podnikům s více než 100 zaměstnanci postupně omezovat individuální

¹⁵ Mezi další nástroje patří Mobility Center, Mobility Office, Mobility Manager, Mobility Consultant a Mobility Coordinator. Více viz web *European Platform on Mobility Management*, www.epommweb.org.

automobilovou dopravu svých zaměstnanců. Do dvanácti let mají dosáhnout 35 % jejího omezení.

Příkladem samotné realizace plánu mobility může být britské Ministerstvo dopravy, místní samosprávy a regionů,¹⁶ které provozuje rozsáhlé internetové informační centrum, jež vysvětluje důvody, principy a výhody plánu mobility.¹⁷ Jak dále uvádí Petr Kurfürst, ministerstvo v rámci programu úspor energie uskutečnilo v roce 2000 bezplatné konzultace pro firmy a školy a těmto institucím pomohlo se zavedením plánů mobility. Kurfürst uvádí, že britská vláda v tříletém projektu podpořila 9 milionů liber zavedení plánů mobility na místní úřady. Z těchto dat je zjevné, že téma dopravy a omezování jejích negativních dopadů má v Británii jiné podmínky, než je tomu v České republice. V České republice patří i v roce 2006 mobility management nebo plán mobility mezi pojmy obecně neznámé a většina veřejných prostředků je vynakládána na dopravní infrastrukturu, která podporuje osobní automobilovou dopravu.

V následujících odstavcích, které budou popisovat možné nástroje a motivační programy plánu mobility, budeme opět vycházet z knihy Petra Kurfürsta Řízení poptávky po dopravě. Vybíráme jen takové příklady, které jsou inspirativní pro náš záměr, stranou necháváme to, co není v možnostech Ministerstva životního prostředí (jde zejména o podporu infrastruktury veřejné dopravy apod).

Pro přehlednost rozdělíme nástroje a motivační programy do tří okruhů: na podporu využívání jízdních kol, na podporu využívání hromadné dopravy a na vyšší vytížení osobních automobilů.

Podpora jízdních kol

Pracovní cesty na kratší vzdálenosti lze bez problému realizovat i jinak, než s automobilem. V Británii je několik firem, které svým zaměstnancům proplácejí pracovní cesty na kole. Nový zákoník práce, který v České republice vstoupil v platnost k 1. lednu 2007, toto také umožňuje, více viz kapitolu IV. Návrh plánu mobility Ministerstva životního prostředí.

¹⁶ Dříve Ministerstvo životního prostředí, dopravy a regionů.

¹⁷ Petr Kurfürst plán mobility (anglicky *mobility plan*) překládá jako cestovní plán. Tento překlad se nám však zdá matoucí: pod pojmem cestovní plán se člověku nejspíše vybaví itinerář. V naší práci se proto držíme pojmu plán mobility.

Zaměstnanci nemocnice v Plymouthu mají možnost získat od zaměstnavatele bezúročnou půjčku na pořízení jízdního kola nebo mopedu, zároveň dostávají dopravně-informační zpravodaj. Zaměstnanci si mohou svá kola uložit do krytých koláren. Farmaceutická firma Boots the Chemist svým zaměstnancům jednou za rok a půl uhradí bezplatný servis jízdního kola a zprostředkují bezplatnou registraci jízdního kola v policejní databázi.

V kancelářském komplexu De Maas v Nizozemí, ve kterém sídlí krajský dopravní úřad a ředitelství vodních cest pro Jižní Holandsko, zaměstnancům jízdní kola pronajímají.

Připojujeme několik citací z knihy *Planning for Cycling* Hughu McClintocka. McClintock například popisuje opatření společnosti Nordmark Pharmaceutical Enterprise ze severoněmeckého Uetersenu, která pro svých 340 zaměstnanců zřídila 337 krytých stání pro jízdní kola hned u vchodu do hlavní budovy. Parkovací místa pro automobilisty jsou situována 400 metrů od budovy. Společnost má pro své zaměstnance 30 erárních kol. Nového pracovníka při nástupu do zaměstnání provedou po areálu společnosti na kole. Zaměstnanci mají k dispozici speciální kabiny pro převlékání a uložení šatů. (McClintock 2002: 219).

Vzdálenost parkovacích stání od hlavní budovy se při volbě dopravní strategie ukazuje jako poměrně důležitá okolnost. Dokládá to McClintock na příkladu německé firmy Lufthansa Maintenance Service v Hamburku, která zaměstnává na 7500 lidí. Kvůli omezeným možnostem parkování pro tolik zaměstnanců, i kvůli několika dopravním nehodám se firma rozhodla podpořit dopravní alternativy svých pracovníků. U jednotlivých pracovních míst, roztroušených po velké ploše letiště, bylo zřízeno třicet parkovacích stání pro kola. Každý zaměstnanec dostal informace o vhodných a atraktivních cestách pro cyklisty. Přimo do areálu letiště smějí zajet jen cyklisté, automobilisté, kteří svůj vůz sdílejí s ostatními, nebo vozidla na alternativní pohon. Parkovací místa pro automobily jsou mimo areál letiště a automobilisté tak musejí z parkoviště překonat větší vzdálenost. Jen několik týdnů po zřízení stojanů pro kola se počet zaměstnanců-cyklistů zvedl o padesát procent (McClintock 2002: 218).

Podpora využívání městské hromadné dopravy

Nemocnice v Plymouthu se o své zaměstnance, kteří nevyužívají osobní automobily, stará: s dopravním podnikem vyjednala zlevněné předplatné jízdenky a také změnu tras autobusových linek, které začaly zajižďet až k nemocnici. Ministerstvo dopravy v Haagu

sjednalo s Nizozemskými dráhami zvýhodněné jízdné pro své zaměstnance. Firma Price Waterhouse z Los Angeles prodává přímo ve svých pobočkách časové jízdenky na MHD, aby ušetřila svým zaměstnancům čas s jejich sháněním.

Bezplatné autobusové linky určené pro zákazníky, jsou známy i z České republiky, provozují je zejména obchodní střediska (např. Tesco). Britská firma Thames Water zavedla bezplatnou autobusovou linku nejen pro zákazníky, ale i pro své zaměstnance. Kromě ekologických motivací se to prý firmě vyplatí, ušetří totiž za parkovné.

Efektivnější využívání osobních automobilů

Často používanou metodou, jak snížit individuální automobilovou dopravu do/ze zaměstnání, je motivace ke sdílení automobilu s dalšími zaměstnanci (tedy ke spolujíždám). Nejčastěji se tak děje prostřednictvím ekonomických nástrojů, například rozdílným zpoplatněním parkovného. Řidič, který do/ze zaměstnání svezde své kolegy či kolegyně, má parkovné nižší než řidič, který přijede sám.

V kancelářském komplexu De Maas v Nizozemí zaměstnancům pronajímají automobily určené pro spolujízdu. Ke spolujíždám motivují i omezeným počtem parkovacích míst tak, že na jedno parkovací místo připadají čtyři zaměstnanci. Nejvýhodnější parkovací místa (například nejbliže vstupu do budovy) jsou vyhrazena pro automobily, které jsou využívány pro spolujízdu více zaměstnanců.

Ve státě Arizona je možné stát se členem klubu pro společné dojížděky. Členové klubu se zavazují jet do práce alespoň dva dny v týdnu jinak, než sami autem. Členové klubu mají také do měsíce dva dotované kupony pro použití taxislužby pro případ, že se zdrží v práci až do doby, kdy již nejedí městská hromadná doprava, či se potřebují naléhavě přemístit.

Arizoňané mají k dispozici program, který jim umožňuje 24 hodin denně vyhledávat ideální partnery pro spolujízdu, v provozu je i telefonní linka se stejnou službou. Od Radomíry Plíškové víme, že české Centrum dopravního výzkumu¹⁸ má pro své zaměstnance podobný program, který jim umožňuje koordinovat pracovní cesty s dalšími zaměstnanci.

Plán mobility by měl na základě místních podmínek stanovit harmonogram plnění úkolů, které z plánu vyplývají. Plán mobility by měl také mít svého koordinátora, který bude

¹⁸ Centrum dopravního výzkumu je veřejnou výzkumnou institucí, viz www.cdv.cz.

dohlížet na dodržování harmonogramu plánu mobility, vyhodnocovat jeho naplňování, provádět další výzkum v rámci plánu mobility a případně řešit případné potíže s realizací plánu. Více informací k roli koordinátora viz www.epommweb.org, odkaz Mobility Coordinator.

III. Praktická část

Praktická část naší práce, která má prokázat schopnost provést sociologický výzkum, je rozdělena do dvou částí. V první se seznámíme s možnostmi a zázemím Ministerstva životního prostředí. V druhé části se pak budeme věnovat samotnému sociologickému výzkumu – metodě a postupu, zpracování výsledků a jejich interpretaci.

III.1. Seznámení s výchozími možnostmi MŽP s ohledem na plán mobility

Pokud není uvedeno jinak, vycházíme v této kapitole z dat, která nám dal k dispozici personální a organizační odbor Ministerstva životního prostředí.

V říjnu 2006 bylo v budově Ministerstva životního prostředí ve Vršovicích v Praze 10 zaměstnáno 540 zaměstnanců, z toho 306 žen (57 %) a 234 mužů (43 %). K jejich věkovému rozvrstvení viz tabulku 1.1. (VII.1. Příloha – tabulkové výstupy).

Většina zaměstnanců Ministerstva životního prostředí má vysokoškolský titul: 193 žen a 209 mužů. Vyšší odborné vzdělání získal jeden muž, střední vzdělání s maturitou má 94 žen a 13 mužů. Zaměstnankyň s výučním listem je 17, zaměstnanců 11. Dvě zaměstnankyně mají základní vzdělání.

Z 540 zaměstnanců jich 385 bydlí v hlavním městě, nejvíce zaměstnanců bydlí na Praze 4 (106), dále na Praze 10 (93) a na Praze 5 (39). Mimopražských zaměstnanců je celkem 155. Mezi mimopražskými zaměstnanci je nejvíce z Kladna (8). Více viz tabulku 1.2. a 1.3.

Ministerstvo životního prostředí má pro své zaměstnance k dispozici 137 parkovacích míst na parkovišti v bezprostřední blízkosti budovy, pro 54 služebních vozů jsou parkovací místa v garážích. Zaměstnanci využívají parkování zdarma, parkoviště je v majetku Ministerstva životního prostředí. Náklady, které má Ministerstvo životního prostředí s parkováním zaměstnanců, nejsou údajně žádné. Domníváme se, že v tomto bodě jde o zavádějící údaj, byť skutečné náklady zřejmě nebudou nijak vysoké.¹⁹

¹⁹ Předpokládáme, že nebyla zohledněna zimní údržba, provoz závor apod.

Pro pracovní cesty je k dispozici celkem 54 služebních automobilů, z toho jeden automobil s hybridním pohonem Toyota Prius.²⁰ Tento vůz využívá kombinaci spalovacího motoru a elektromotoru. Elektromotor využívá energii z akumulátorů, které se samočinně dobíjejí při provozu na spalovací motor nebo zužitkovávají energii při brzdění. Podle sdělení vedoucího garáže Petra Klubala je vůz využíván každý všední den pro transport pošty.

Služební vozy se zaměstnancům ke služebním cestám přidělují do vyčerpání kapacity na základě žádanek podepsaných příslušnými vedoucími zaměstnanci, podle interní směrnice ministerstva o autodopravě. Podle sdělení Jaroslavy Jarešové, ředitelky odboru vnitřní správy, se pro cesty po Praze preferuje doprava městskou hromadnou dopravou.

Cyklisté mohou využít jednak stojanu pro 8 jízdních kol, který je umístěný ve vstupní hale, v prostoru pod schodištěm, jednak stojany pro 12 jízdních kol, které jsou umístěny před budovou z obou stran hlavního vchodu. Pro cyklisty jsou k dispozici jedny dámské sprchy v osmém patře budovy a jedny pánské sprchy ve čtvrtém patře.

III.2. Vlastní sociologický výzkum

III.2.1. Výzkumná otázka a otázky pracovní

Výchozím sociologickým problémem je fakt, že zaměstnanci Ministerstva životního prostředí, kteří pro své cesty do/ze zaměstnání využívají osobní automobilovou dopravu, se svými dopravními preferencemi spolupodílejí na negativních dopadech, které osobní automobilová doprava produkuje. Cílem bakalářské práce je na základě výchozích podmínek a výsledků sociologického výzkumu dopravního chování a dopravních preferencí zaměstnanců analyzovat možnosti plánu mobility a navrhnout soubor nástrojů a řešení, které by zaměstnance MŽP motivovaly k preferování šetrných způsobů dopravy. Při operacionalizaci problému jsme si stanovili výzkumnou otázku a následně sadu otázek pracovních.

Výzkumnou otázku formulujeme takto: Existují vhodné motivační nástroje, kterými může zaměstnavatel (Ministerstvo životního prostředí) ovlivnit dopravní strategie těch svých

²⁰ Více viz www.toyota.com/prius.

zaměstnanců, kteří pro cesty do/ze zaměstnání pravidelně používají osobní automobil, ve prospěch šetrných dopravních strategií?

Z výzkumné otázky vyplynuly tyto otázky pracovní:

- 1) Jaký je u zaměstnanců nejčastější dopravní prostředek pro cesty do/ze zaměstnání?
- 2) Na základě čeho se zaměstnanci rozhodují při volbě dopravního prostředku?
- 3) Jaký je podíl zaměstnanců, kteří využívají pro své cesty do/ze zaměstnání osobní automobilovou dopravu a jak je obsazen/vytižen jejich automobil?
- 4) Mají vybrané nástroje potenciál motivovat automobilisty k volbě jiné dopravní strategie nebo ke sdílení vozu s jinými zaměstnanci?
- 5) Je cyklistika potenciální dopravní alternativa pro cesty do/ze zaměstnání?

Na základě informací z literatury, výchozích informací získaných od Ministerstva životního prostředí a s pomocí sociologické literatury (Disman 2002; Urban 2005) byla vybrána metoda výzkumu – dotazníkové šetření. O samotném výzkumu, jeho provedení a zpracování dat pojednáváme v následující kapitole.

III.2.2. Popis metody a zkoumané skupiny

Pro náš výzkumný záměr – analýzu možností plánu mobility – bylo důležitým bodem shromáždění informací o dopravních preferencích zaměstnanců pro cesty do/ze zaměstnání. Pro návrh plánu mobility, jeho konkrétních řešení či motivačních prvků, jsme potřebovali ověřit, jak by se zaměstnanci Ministerstva životního prostředí stavěli k předem vytipovaným řešením, která by měla vést k omezení osobní automobilové dopravy, popřípadě na základě jejich podnětů navrhnout jiná. Pro naše účely bylo také důležité udělat si představu o tom, kolik času tráví zaměstnanci při cestách do/ze zaměstnání, jakou vzdálenost musejí urazit, zda vlastní osobní automobil a zda jej používají pravidelně pro cesty do/ze zaměstnání, na základě čeho se rozhodují při volbě dopravního prostředku apod.

Hlavním smyslem plánu mobility je motivovat k volbě jiných dopravních prostředků, než je automobil. Získat přesné údaje o tom, kolik zaměstnanců Ministerstva životního prostředí a jak často používá pro cesty do zaměstnání osobní automobil, by bylo na samostatný výzkum. Dostáváme se tak do svízelné situace: potřebujeme ověřit, do jaké míry zaměstnanci na náš

dotazník odpovídají pravdivě či do jaké míry odpověděla jen určitá skupina zaměstnanců. Nejcitlivějším místem dotazníků jsou otázky zkoumající preferované dopravní prostředky. Jako klíčové pro věrohodnost získaných dat se jeví ověření, nakolik se náš vzorek shoduje s populací co do preferovaných dopravních strategií.

Pro tento účel nemáme lepší prostředek, než nepřesný odhad využitosti parkoviště. Zaměstnanci mají k dispozici celkem 137 parkovacích míst. Z pozorování, která jsme na parkovišti Ministerstva životního prostředí provedli 20. 10. 2006 (pátek) v 9:00, 6. 11. 2006 (pondělí) v 10:00 a 27. 11. 2006 (pondělí) v 15:00, vyplynulo, že parkoviště bývá obsazeno z 92 % (126 obsazených stání).²¹ Celkový počet zaměstnanců je 540. Předpokládejme tedy, že alespoň $\frac{1}{4}$ zaměstnanců využívá pro své cesty do zaměstnání osobní automobil. Je nutné mít na paměti, že tento údaj má charakter jen orientační: nevíme, jestli zaměstnanci, kteří jezdí do zaměstnání automobilem, využívají k parkování výhradně parkoviště u budovy Ministerstva životního prostředí (jeden z respondentů v dotazníku uvedl, že využívá parkoviště v blízkém obchodním centru Tesco, parkovat lze i v okolních ulicích), někteří zaměstnanci mohou využívat parkovišť Park&Ride, dále ne všechny automobily musejí nutně patřit jen zaměstnancům Ministerstva životního prostředí. Mohou patřit například návštěvám ministerstva nebo dvěma lékařským ordinacím, které sídlí v budově. Z tohoto pozorování se ani nedozvíme nic o tom, zda dnes zaměstnanec použil automobil výjimečně, nebo zda jde o pravidlo.

Předpoklad, že $\frac{1}{4}$ zaměstnanců používá pro své cesty do/ze zaměstnání automobil, jsme vybrali jako orientační indikátor, nakolik je vzorek zaměstnanců, kteří odpověděli na dotazník, reprezentativní co do preferovaných dopravních strategií.²²

Ideální by bylo získat požadované informace od všech zaměstnanců, to by však bylo obtížné, i kdyby na výzkumu přímo participovalo samo Ministerstvo životního prostředí. V našem případě jsme se museli spokojit s tím, že Ministerstvo životního prostředí vůbec souhlasilo, že se stane objektem našeho zájmu a dovolilo využít pro distribuci dotazníku vnitřní komunikační technologie.

²¹ Pro přesnější zhodnocení by bylo optimální zjistit využitost parkoviště v průběhu každého pracovního dne.

²² Uvědomujeme si omezení tohoto předpokladu. Jen část parkoviště je přístupná pro hosty a návštěvníky budovy, zcela jsme pominuli automobilisty, kteří mohou parkovat v přilehlých ulicích, pozorování byla jen tři a nebyla dlouhodobá.

Náš sociologický výzkum (co do rozsahu by bylo přesnější hovořit o sociologické sondě, ale zůstaneme u výrazu výzkum) je kvantitativní, ze základních technik kvantitativního výzkumu²³ přicházely v úvahu přímé pozorování, rozhovor nebo dotazník, využití analýzy dokumentů je pro výzkum v našich podmínkách neschůdné.²⁴ Další výběr techniky výzkumu byl podřízen snaze oslovit co nejvíce reprezentativní vzorek. Jak uvádí Disman, abychom byli schopni z chování vzorku předpovídat chování populace, musí struktura vzorku imitovat složení populace tak přesně, jak je to jen možné (Disman 2002: 94). Metoda přímého pozorování se jevila jako časově náročná a pro účely návrhu plánu mobility málo přínosná.²⁵ Výsledky z rozhovorů s vybranými zaměstnanci, zvláště pokud by šlo o nestandardizovaný rozhovor, by jistě šly více pod povrch a mohly by ukázat více, než lze vyvodit z dotazníků, ale těžko bychom byli schopni udělat rozhovory s relevantním počtem zaměstnanců. Výzkum byl tedy postaven na dotazníkovém průzkumu, a to i přesto, že „dotazníky mají zpravidla nízkou návratnost a tato návratnost klesá s narůstající délkou dotazníku“ (Disman 2002: 25). Jedním z důležitých faktorů, který přispěl k volbě této metody, byla možnost využít pro distribuci dotazníků intranet Ministerstva životního prostředí. Dotazník se tímto způsobem dostal téměř ke všem zaměstnancům.²⁶

Dotazník měl dva hlavní cíle – zjistit, jaká je běžná dopravní strategie zaměstnanců a jaký je jejich názor na případná opatření, která by měla vést k omezení osobní automobilové dopravy ve prospěch jiných druhů dopravy. V dotazníku jsme se zaměstnanců ptali na nejčastější dopravní prostředek, preference, na základě kterých se respondenti rozhodují pro daný dopravní prostředek a dobu, kterou v průměru danými dopravními prostředky stráví při cestě do a ze zaměstnání.

Dotazník byl před použitím otestován na skupině deseti lidí. Test měl prokázat, nakolik je dotazník uživatelsky přátelský, nakolik je srozumitelný a jednoznačný. Na testovacím vzorku jsme si také ověřili, jak budou jednotlivé odpovědi zpracovávány. Na základě těchto zkušeností byl připraven finální dotazník spolu s průvodním dopisem, který měl zaměstnancům vysvětlit účel dotazníku. Vzor dotazníku viz VII.6. Příloha – dotazníky.

²³ Přímé pozorování, rozhovor, dotazník, analýza dokumentů (Disman 2002: 123).

²⁴ Šlo by zkoumat například vnitřní dokumenty: knihy jízd, žádanky o přidělení služebního vozu apod. Jak již bylo řečeno, služební vozy se nepoužívají pro cesty po Praze. Není však v našich silách přesvědčit se, nakolik se shoduje skutečnost s oficiálními informacemi.

²⁵ Zřejmě bychom byli schopni zjistit, kdo ze zaměstnanců přijíždí osobním automobilem a kdo využívá jiné druhy dopravy. Nedožvěděli bychom se však nic o tom, na základě čeho se rozhodují, kolik času tráví při cestě do/ze zaměstnání apod.

²⁶ Intranet Ministerstva životního prostředí využívají všichni zaměstnanci, kteří ke své práci využívají osobní počítač. Dotazník se tak nedostal jen k pracovníkům údržby, pracovnícím úklidu a k řidičům, což je cca 20 osob.

Zaměstnanci Ministerstva životního prostředí mohli vyplněný dotazník odeslat autorovi práce e-mailem. Pro případ, že by si zaměstnanci přáli zachovat úplnou anonymitu, mohli své dotazníky odeslat klasickou poštou na adresu autora nebo vyplněný dotazník odevzdat v kanceláři JUDr. Ivy Cibulkové, ředitelky personálního a organizačního odboru. Dotazníky, které jsme obdrželi elektronickou poštou, byly při zpracovávání uloženy pod názvem R_řadařové číslo, aby bylo co nejvíce uchráněno soukromí jednotlivých zaměstnanců.

Návratnost dotazníku byla oproti očekávání v absolutních číslech poměrně vysoká – z cca 520 zaměstnanců vyplnilo a odevzdalo dotazník 118 zaměstnanců. V relativních číslech již výsledek tak převratný není – dotazník odevzdalo 22,7 % všech zaměstnanců. Z těchto 118 dotazníků bylo 11 dotazníků vyřazeno z důvodu špatného nebo nedostatečného vyplnění, nebo z důvodů technických (poškozený soubor). Zpracováno bylo 107 dotazníků, což představuje cca 20 % zaměstnanců.

Ani fakt, že se dotazník dostal téměř ke všem zaměstnancům pracujícím v budově na Praze 10 a že se nám zpět ke zpracování dostalo 118 dotazníků, neznamená, že by zkoumaný vzorek zaměstnanců byl reprezentativní. Při zpracování dotazníků vyplynulo, že jen velmi málo zaměstnanců z našeho vzorku používá pravidelně automobil nebo kombinaci s městskou hromadnou dopravou (MHD). Jen 5,1 % zaměstnanců uvedlo, že automobil používají nejčastěji, kombinaci automobilu a MHD uvedlo jako nejčastější způsob cestování 2,1 %. Jak jsme již výše uvedli, odhadujeme, že počet zaměstnanců, kteří pravidelně využívají automobil, se bude pohybovat kolem 25 %. Rozdíl, který je mezi předpokladem a výsledkem dotazníku nás vedl k bolestnému závěru, že vzorek zaměstnanců není z pohledu preferovaných dopravních strategií dostatečně reprezentativní. Rozhodli jsme se proto dotazníkový průzkum zopakovat prostřednictvím jiného způsobu distribuce.

O důvodech, proč první distribuce dotazníků přinesla nerepresentativní vzorek, se můžeme dohadovat. Dotazník se mohl zdát vyhrocený – jedna respondentka místo dotazníku pouze odeslala zprávu: „Vážený studente, přesto, že vlastním dvě auta, do práce jezdím výhradně MHD. Po přečtení Vašeho dotazníku jsem začala uvažovat o tom, že začnu jezdit autem. Možná by neškodilo, kdybyste se zamyslel nad tím, proč Vaše otázky vyvolávají negativní reakce.²⁷“ Předpokládáme, že toto mohl být nejčastější důvod: zaměstnanci, kteří jezdí do práce automobilem, se mohli cítit ohroženi vyzněním otázek a proto dotazník nevyplnili.

²⁷ Dodejme však, že šlo o ojedinělý případ. Daleko častěji zaměstnanci vyjadřovali zájem seznámit se s výsledky výzkumu nebo byli alespoň zvědaví, kolik jejich kolegů dotazník vyplní.

Otázky v dotazníku mohly být zaměstnancům automobilistům nepříjemné tím, že si díky nim uvědomili svůj podíl na negativních dopadech automobilismu – to se však již pouštíme na tenký led spekulací. Dále mohla pracovníky Ministerstva životního prostředí od vyplnění dotazníku odradit jeho délka nebo se projevil obecný nezáměr o vyplňování dotazníků. Nelze jistě vynechat i prozaické důvody typu nepřítomnost v práci (služební cesta, nemoc, dovolená), kdy zaměstnanec nemohl dotazník vyplnit.

Reprezentativní vzorek jsme se pokusili získat tím, že jsme opakovali dotazníkový výzkum, ale s jiným, více adresným způsobem distribuce. Při druhé distribuci jsme chtěli získat dvacetiprocentní vzorek, což je 108 zaměstnanců. K tomuto číslu jsme na základě předchozí zkušenosti připočetli odhad 8 dotazníků, které nebudou způsobilé ke zpracování: do druhé distribuce jsme plánovali oslovit 116 zaměstnanců. Místo samovýběru jsme použili metodu náhodného výběru respondentů a jejich adresného oslovení s žádostí o vyplnění dotazníku. Z adresáře zaměstnanců jsme na základě vygenerované řady (pseudo)náhodných čísel²⁸ v potřebném rozmezí vybrali 116 zaměstnanců, které jsme následně přímo oslovili elektronickou poštou. Abychom podpořili návratnost dotazníku, „připomněli“ jsme se osloveným zaměstnancům, kteří zatím nevyplnili dotazník, pět dní před koncem sběru dotazníků znovu elektronickou poštou.²⁹ Z náhodně vybraných zaměstnanců jsme neoslovili celkem 18 zaměstnanců, kteří nám svůj dotazník poslali již v první distribuci. Dotazníky z druhé distribuce byly ukládány pod názvem K_řadové číslo s tím, že prvních 18 názvů připadlo na průnik náhodně vybraných zaměstnanců, kteří dotazník zaslali již při první distribuci. Celkem se nám sešlo 46 dotazníků, dva dotazníky byly nezpůsobilé ke zpracování, pracovali jsme tedy se 44 dotazníky.

Druhá distribuce představuje vzorek více reprezentativní než ten z první distribuce. Automobil jako nejčastější způsob dopravy uvedlo 9,8 % zaměstnanců, automobil v kombinaci s MHD pak 9,5 %. Pokud tyto dvě skupiny sečteme,³⁰ pak automobil pro cestu do/z práce využívá cca 19 % zaměstnanců. Domníváme se tedy, že vzorek zaměstnanců z druhé distribuce je více podobný celkové populaci.³¹

²⁸ Pro vygenerování náhodně vybraných čísel jsme použili freewareový program Generátor Náhodných Čísel Pro Windows XP, jehož autorem je Petr Holman. Kontakt: petrholm@c-box.cz.

²⁹ Naše připomenutí jsme odeslali v neděli večer. Hned v pondělí ráno přišlo několik vyplněných dotazníků.

³⁰ A sečíst je můžeme, neboť se nestalo, že by byly v jednom dotazníku obě možnosti zároveň hodnoceny jako nejčastější způsob dopravy do/ze zaměstnání.

³¹ Populací máme na mysli 540 zaměstnanců Ministerstva životního prostředí.

Problém je však v tom, že jen do jisté míry. Víme, že čím větší je zkoumaný vzorek, tím více je podobný zkoumané populaci.³² Pro další práci je nezbytné zdůraznit, že budeme interpretovat data, získaná od vzorku populace, který čítá jen 44 jedinců, což je 8,1 % všech zaměstnanců Ministerstva životního prostředí. Žádáme čtenáře, aby spolu s námi měl tento fakt stále na paměti. I přes nízkou návratnost nám obě distribuce dotazníku přinesly zajímavé výsledky a informace, které lze pro náš záměr – analýzu možností plánu mobility – využít. Proto v části VII.1. Příloha – tabulkové výstupy uvádíme výsledky obou distribucí.

Praktickým poznatkem z obou distribucí je, že pro podobný druh (nejen) dotazníkového výzkumu je nezbytné, aby zkoumaná instituce na výzkumu přímo participovala. Domníváme se, že jedině tak lze zvýšit návratnost dotazníků natolik, aby výsledky byly reliabilní. V našem případě se projevila nutnost zapojení instituce například při získávání adresáře zaměstnanců Ministerstva životního prostředí. Odbor personální a organizační nám v této věci doporučil, abychom si o adresář požádali na základě zákona o svobodném přístupu k informacím³³. Protože na vyřízení takové žádosti má Ministerstvo životního prostředí ze zákona měsíc,³⁴ a protože zde nebyla jistota, že seznam pracovních adres všech zaměstnanců spadá mezi informace, na které má veřejnost nárok, oslovili jsme zároveň i odbor vnějších vztahů a vysvětlili naši situaci. Odbor vnějších vztahů nám pak po ubezpečení, že bude použit jen pro potřeby našeho výzkumu a nebude námi zpřístupněn další osobě, adresář poskytl.³⁵

III.2.3. Zpracování výsledků

Dotazníky z obou distribucí jsme po celou dobu zpracovávali odděleně, abychom zamezili případné záměně dat. Nejprve jsme odpovědi z dotazníků převedli do tabulkového editoru. Pokud nějaký bod dotazníku nebyl zodpovězen, byl místo této odpovědi uveden kód 999. Pokud se v dotazníku objevil časový údaj o době strávené na cestě do/ze zaměstnání, který měl podobu časového intervalu, byl z takového údaje vypočítán aritmetický průměr. Odpovědi z otázek č. 3 a č. 15 byly před zpracováním přeznačkovány do snadněji

³² Ideální je, pokud můžeme zkoumat celou populaci, což ostatně byla motivace pro zvolení prvního způsobu distribuce dotazníku.

³³ Zákon 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím.

³⁴ Dlužno dodat, že Ministerstvo životního prostředí naši elektronicky podanou žádost vyřídilo během několika dnů. Bohužel zamítavě.

³⁵ Za několik dní byl seznam všech zaměstnanců i s kontakty vyvěšen na webové stránky ministerstva.

zpracovatelné podoby.³⁶ U některých otázek dotazníku byla ponechána možnost otevřené odpovědi. Tyto odpovědi byly pročteny, a pokud se nějaká odpověď objevovala vícekrát, byla dodatečně vytvořena nová kategorie odpovědi. Některé dotazníky byly opatřené komentářem respondenta, ty pro naši práci relevantní jsme vybrali a budeme se jimi později ještě zabývat.

Normalizovaná data byla zpracována statistickým programem Statgraphics plus 3.1.³⁷ Zpracovali jsme jak data z dotazníků z první a druhé distribuce, tak i podmnožinu obou distribucí, tvořenou odpověďmi zaměstnanců, kteří v otázce č. 2 zcela nevyloučili možnost, že používají osobní automobil pro cesty do/ze zaměstnání (tzn. u otázky č. 2 u nabídky *osobní automobil* či *osobní automobil v kombinaci s MHD* neuvedli hodnocení 5 – nepoužívám vůbec). Odpovědi této podmnožiny vzorku budou podstatné při navrhování opatření, která by měla motivovat k omezení používání osobní automobilové dopravy. Z výstupů byly sestaveny tabulky a grafy, které naleznete v příloze VII.1. Příloha – tabulkové výstupy.

III.2.4. Přehled výsledků

V samotném textu citujeme výsledky obou distribucí, doplněné o tabulky či grafy druhé distribuce. Pro podrobnější údaje první i druhé distribuce odkazujeme čtenáře do přílohy VII.1. Příloha – tabulkové výstupy. V příloze uvádíme úplné výstupy z obou distribucí, abychom ukázali, v čem se obě distribuce liší. Pro naše závěry jsou však relevantní jen výsledky druhé distribuce, která představuje reprezentativnější vzorek. Nicméně mějme na paměti, že jde o vzorek čítající 44 zaměstnanců.

Nejprve se seznámíme s demografickými údaji. Z podkladů, které jsme získali od personálního a organizačního odboru, víme, že k říjnu 2006 tvoří muži 43,3 % všech zaměstnanců, ženy pak 56,7 %. V první distribuci bylo 65,4 % dotazníků vyplněno ženami (rozdíl vzorku oproti populaci je 8,7 %). U druhé distribuce se nejprve podívejme na poměr žen a mužů u náhodně vybraného vzorku: 36,2 % mužů a 63,8 % žen. Od populace se liší o

³⁶ U odpovědi na otázku č. 3 šlo o dojezdovou dobu. Vytvořili jsme časové intervaly a konkrétní hodnoty byly přeznámkovány na pořadové číslo intervalu: 1 = do 5 min., 2 = 6–10 min., 3 = 11–20 min., 4 = 21–30 min., 5 = 31–40 min., 6 = 41 a více min. Podobně jsme přeznámkovali odpovědi k otázce č. 15, kde šlo o dojezdovou vzdálenost: 1 = do 10 km, 2 = 11–20 km, 3 = 21–30 km, 4 = 31–40 km, 5 = 41–50 km, 6 = 51–60 km, 7 = 61–70 km, 8 = 71–80 km, 9 = 81 a více km.

³⁷ Více viz www.statgraphics.com.

7,1 %. Konečný poměr mužů a žen, kteří odevzdali dotazník, byl 34,1 % mužů a 65,9 % žen. Pokud bychom se podívali na poměr žen a mužů mezi těmi, kteří alespoň někdy používají pro své cesty do zaměstnání automobil, respektive automobil v kombinaci s MHD, pak v druhé distribuci je 60 % žen a 40 % mužů. Více viz tabulka I.1. a I.1.A.

Poměr svobodných/vdaných či ženatých/rozvedených či ovdovělých zaměstnanců je v první distribuci 49,5 %/41,1 %/5,6 % (neodpovědělo 3,7 %), u druhé distribuce 40,9 %/43,2 %/13,6 % (neodpovědělo 2,3 %), více viz tabulka I.2. 95 % zaměstnanců, kteří vyplnili dotazník, má vysokoškolské vzdělání (viz tabulka I.4.), ve většině případů jde o řadové zaměstnance (cca 82 %), cca 14 % jsou vedoucí oddělení, cca 2 % jsou vedoucí odboru (více viz tabulka I.5.). Počet dětí viz tabulka I.3.

Dalšímu údaji, pravidelné pracovní době, se budeme věnovat více. Podle výsledků z druhé distribuce má pravidelnou pracovní dobu 81,8 % zaměstnanců (výsledky první distribuce jsou podobné: 84,1%). V druhé distribuci, kde byl poměr automobilistů vůči zbytku vzorku příznivější než v první distribuci, má pravidelnou pracovní dobu 65 % zaměstnanců, kteří někdy pro cestu do zaměstnání využijí automobil. Jistě by bylo užitečné podrobit vztah mezi pravidelnou pracovní dobou a využíváním osobního automobilu jako dopravního prostředku podrobnějšímu zkoumání. Nabízí se otázka, nakolik lidé s nepravidelnou pracovní dobou upřednostňují osobní automobil před ostatními způsoby dopravy.

III.2.4.1. Dopravní chování

Přejdeme k výsledkům otázek dotazníku, které směřovaly k zjištění dopravního chování zaměstnanců. Z dotazníků druhé distribuce vyplývá, že řidičský průkaz má bezmála 91 % zaměstnanců, osobní automobil vlastní nebo má k dispozici 61,4 % zaměstnanců. Předplatné na městskou či příměstskou hromadnou dopravu vlastní opět téměř 88,6 % zaměstnanců. Jízdní kolo vlastní nebo má k dispozici 79,6 % zaměstnanců. Více viz tabulka II.1.A a II.1.B.

Tabulka II.1.B: Dopravní způsobilost (100 % = 44 zaměstnanců)

D II (%)	Vlastní	Nevlastní	Neodpovědělo
Řidičský průkaz	90,9	9,1	0,0
Automobil	61,4	38,6	0,0
Předplatné na MHD	88,6	9,1	2,3
Kolo	79,6	18,2	2,3

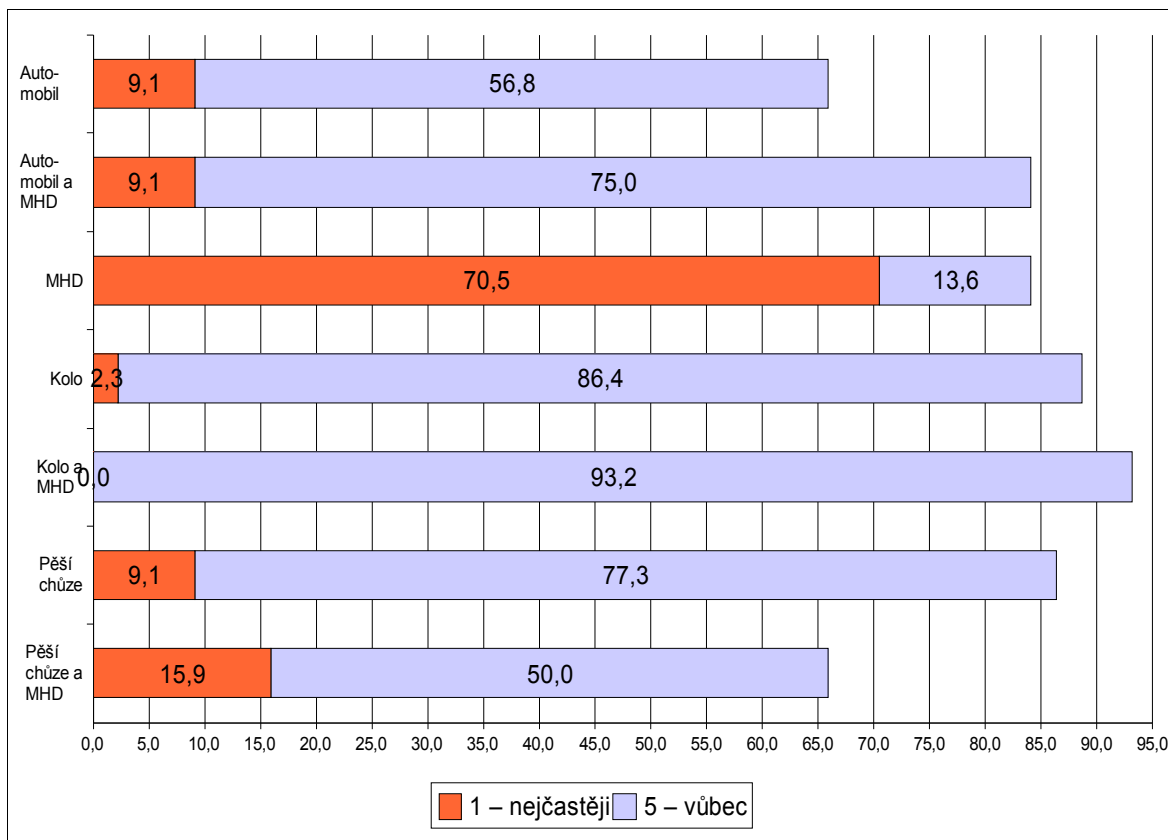
Nejčastějším dopravním prostředkem, který zaměstnanci používají, je městská hromadná doprava. V druhé distribuci ji označilo jako nejčastější prostředek celkem 70,5 % zaměstnanců, 13,6 % zaměstnanců se vyslovila, že MHD nepoužívají vůbec (z první distribuce vyplývá, že MHD používá nejčastěji 74,8 %, naopak MHD nepoužívá 7,5%). Výsledky obou distribucí jako druhý nejčastější dopravní prostředek označily pěší chůze³⁸ v kombinaci s MHD. V druhé distribuci ji používá nejčastěji 15,9 % zaměstnanců a nepoužívá ji vůbec 50 % zaměstnanců (první distribuce je na tom podobně: 15 %, resp. 46,7 %).

Zatímco v druhé distribuci se o třetí nejpoužívanější dopravní prostředek dělí automobil (9,1 %), kombinace automobilu s MHD (9,1 %) a pěší chůze (9,1 %), v první distribuci bylo výrazně méně automobilu (4,7 %) a kombinace automobilu s MHD (1,9 %) oproti 9,3 % pěší chůze. Tyto údaje lze považovat za potvrzení naší domněnky, že v první distribuci odpovídalo méně zaměstnanců, kteří pro své cesty nějakým způsobem využívají osobní automobil, než jak je tomu v celé populaci.

Jízdní kolo v druhé distribuci uvedlo jako nejčastější dopravní prostředek 2,3 % zaměstnanců, 86,4 % jich uvedlo, že jízdní kolo nepoužívají vůbec. Kolo v kombinaci s MHD nepoužívá nikdo. V první distribuci uvedlo kolo jako nejčastější dopravní prostředek 2,8 % zaměstnanců, 71 % je nepoužívá nikdy. Více viz tabulka II.2.A a II.2.B.

³⁸ V dotazníku bylo uvedeno, že pěší chůze do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy. Smyslem je nepočítat krátkou cestu na zastávku nebo ze zastávky MHD jako dopravu. Například cestu ze zastávky tramvaje nebo autobusu do budovy ministerstva nechápeme jako způsob dopravy, přestože může kvůli čekání na přechodu pro chodce trvat více než 5 minut. Cestu z vlakového nádraží Vršovice, která pěšky zabere více než 10 minut, už jako způsob dopravy chápeme (tuto cestu lze totiž vykonat i tramvají).

Graf k tabulce II.2.B: Graf zobrazuje hodnocení 1 (používám nejčastěji) a 5 (nepoužívám vůbec) pro jednotlivé druhy dopravy, druhá distribuce. Hodnoceno na škále 1–5, kde 1 = používám nejčastěji, 5 = nepoužívám vůbec. Pěší chůzi do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy. Údaje jsou v procentech.



Co se týče doby strávené při cestě do/ze zaměstnání v daném druhu dopravního prostředku, zaměříme se zde hlavně na využívání automobilu nebo jeho kombinace s MHD. Údaje k dalším způsobům dopravy viz tabulka II.3.A1 a II.3.B1.

Výsledky z první distribuce jsou následující (data uvádíme v absolutních hodnotách): ze skupiny 42 zaměstnanců, kteří používají automobil, stráví na cestě maximálně jednu hodinu 38 zaměstnanců (z toho do 10 minut trvá cesta čtyřem z nich, do 20 minut 19 zaměstnancům, do 30 minut 31 zaměstnancům, do 40 minut 35 zaměstnancům a do 50 minut 37 zaměstnancům). Více než hodinu trvá cesta celkem 4 zaměstnancům.

Ze skupiny 13 zaměstnanců, kteří pro své cesty využívají automobil v kombinaci s MHD, trvá cesta do/ze zaměstnání do jedné hodiny 8 zaměstnancům (z toho do 30 minut trvá cesta do práce 4 zaměstnancům, do 40 minut 6 zaměstnancům, do 50 minut 7 zaměstnancům). Více než hodinu trvá cesta celkem 5 zaměstnancům.

Výsledky z druhé distribuce jsou následující: ze skupiny 16 zaměstnanců, kteří používají automobil, stráví na cestě maximálně jednu hodinu 15 zaměstnanců (z toho trvá cesta do 10 minut jednomu zaměstnanci, do 20 minut třem zaměstnancům, do 30 minut 10 zaměstnancům, do 40 minut 12 zaměstnancům, do 50 minut 14 zaměstnancům). Více než hodinu trvá cesta jednomu zaměstnanci.

Ze skupiny 9 zaměstnanců, kteří pro své cesty využívají automobil v kombinaci s MHD, trvá cesta do/ze zaměstnání do jedné hodiny 5 zaměstnancům (z toho do 40 minut trvá cesta do práce 1 zaměstnanci a do 50 minut 3 zaměstnancům). Více než hodinu trvá cesta celkem 4 zaměstnancům.

Tabulka II.3.B1.: Dojezdová doba (absolutní počty)

Díl. (počet)	Do 10 min.	11–20 min.	21–30 min.	31–40 min.	41–50 min.	51–60 min.	61–70 min.	71–80 min.	nad 80 min.	Σ
Automobil	1	2	7	2	2	1	0	1	0	16
Automobil a MHD	0	0	0	1	2	2	1	1	2	9
MHD	1	3	9	4	7	5	2	1	3	35
Kolo	0	3	1	0	0	0	0	0	0	4
Kolo a MHD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pěší chůze	3	1	1	2	0	0	0	0	1	8
Pěší chůze a MHD	0	2	2	3	3	3	0	1	0	14

Pokud bychom se zaměřili na dojezdovou vzdálenost, pak v první i druhé distribuci se ukázalo, že cca $\frac{3}{4}$ všech zaměstnanců bydlí ve vzdálenosti do dvaceti kilometrů od zaměstnání. Mezi automobilisty bydlí do 20 km více než polovina zaměstnanců. V druhé distribuci uvedlo 9,1 % zaměstnanců dojezdovou vzdálenost delší než 41 km. Absolutně nejdelší dojezdová vzdálenost byla 120 km. U údajů o vzdálenosti do/ze zaměstnání je vhodné přihlídnout k tomu, že ne každý jednotlivec je schopen dobře odhadnout vzdálenosti. V tomto považujeme časový údaj za daleko přesnější a více vypovídající.³⁹ Podrobné údaje o dojezdových vzdálenostech viz tabulka II.4.A a D.

Lze předpokládat, že pro zaměstnance, kteří do/z práce používají automobil a při tom jim jízda trvá do 10, 20 či 30 minut (respektive uvedli krátkou dojezdovou vzdálenost), bude snazší změnit způsob dopravy ve prospěch jiných druhů dopravy. Naopak u zaměstnanců, kteří dojíždějí dále a z větší vzdálenosti, je tento potenciál menší. Pro plán mobility

³⁹ Předpokládáme, že většina lidí ví, jak dlouho jim trvá cesta do práce, aby mohli být v práci včas.

Ministerstva životního prostředí z toho vyplývá závěr: měla by být předložena taková opatření, jež budou automobilisty, kteří dojíždějí na krátké vzdálenosti, motivovat ke změně dopravního prostředku. Automobilisté, kteří dojíždějí na větší vzdálenost, by měli být seznámeni s možností využití záchytných parkovišť Park&Ride (P+R) a dopravními spojení z parkovišť k budově Ministerstva životního prostředí, důležitá je také propagace využívání příměstské hromadné dopravy. Více viz kapitola IV. Navržení plánu mobility pro Ministerstvo životního prostředí.

V budoucnu by pro další rozvíjení plánu mobility bylo užitečné, aby koordinátor (viz kapitola IV. Navržení plánu mobility pro Ministerstvo životního prostředí) prováděl v určitých periodách výzkum, nakolik navržená opatření vedla k omezení jízd automobilem na krátké vzdálenosti a nakolik je u delších cest využíváno parkovišť P+R, a přizpůsoboval aktuální plán mobility výsledkům.

Jedna část dotazníku se týkala vytiženosti automobilu. V první distribuci nám tyto otázky zodpovědělo nejvíce 25 zaměstnanců, v druhé maximálně třináct. V první distribuci uvedlo osm zaměstnanců z 25, kteří otázku zodpověděli, že nikdy nejezdou sami. 13 zaměstnanců uvedlo, že jednou týdně jezdou automobilem sami. Jeden zaměstnanec uvedl, že sám jezdí dvakrát týdně. Jízdu bez spolucestujících čtyřikrát do týdne uvedl jeden zaměstnanec a pravidelné sólo jízdy uvedli dva zaměstnanci. Při srovnání s druhou distribucí (nikdy sami šest zaměstnanců, jednou týdně sami pět a pravidelně každý den sami jeden zaměstnanec) vidíme podobnost: většinou automobilisté uvedli, že automobilem nejezdí nikdy nebo jen jednou týdně sami.

Tyto odpovědi jsou v rozporu s odpověďmi na další body, které měly upřesnit předchozí otázku. V první distribuci z 22 zaměstnanců, kteří otázku zodpověděli, deset zcela vyloučilo, že by měli jednoho spolujezdce. Třináct zaměstnanců z 18 vyloučilo, že by měli více než jednoho spolujezdce. Dále devět z celkových 25 zaměstnanců vyloučilo, že by vozili těžký či objemný náklad. V druhé distribuci vidíme podobné údaje: z 12 zaměstnanců, kteří na otázku odpověděli, šest nikdy nejezdí s jedním spolujezdcem a devět z deseti nejezdí s více než jedním spolujezdcem. Šest z 11 vyloučilo, že by vozili těžký či objemný náklad. Podrobnosti viz tabulka II.5. A a B.

Tabulka II.5.B: Vytíženost automobilu (absolutní počty)

Díl.	0	1	2	3	4	5	Σ
Jezdíte sám/sama	6	5	0	0	0	2	13
Máte jednoho spolujezdce	6	1	0	0	1	4	12
Máte více než jednoho spolujezdce	9	0	1	0	0	0	10
Vezete těžký či objemný náklad	6	3	0	1	1	0	11

V případě, že zaměstnanci používají pro své cesty do a ze zaměstnání osobní automobil, měli ohodnotit, do jaké míry je vytížen na stupnici 0–5, kde 0 = nikdy, 1 = jedenkrát za pracovní týden, 5 = pětkrát za pracovní týden.

Při pohledu do primárních dat zjistíme, že někteří zaměstnanci vyplnili u všech možností hodnotu 0. Takové odpovědi se vzájemně popírají (u první otázky taková odpověď znamená: Nikdy nejedu sám. U ostatních tří odpovědí však vyplněná nula znamená: Nikdy nemám jednoho nebo víc spolujezdců, ani těžký či objemný náklad). Nabízí se otázka, čím je tato rozpornost způsobena. Mohlo dojít k nepochopení otázek vinou jejich špatné formulace. Nebo také zaměstnanci Ministerstva životního prostředí nebyli ochotní odpovídat na tyto otázky pravdivě. Je jistě pravděpodobné, že si tito zaměstnanci ve větší míře než v jiných resortech uvědomují dopady osobní automobilové dopravy – proto mohli při zodpovídání dotazníku cítit rozpor mezi svým všednodenním chováním a jeho dopady na životní prostředí. Je také možné, že někteří zaměstnanci vyplňovali dotazník zcela automaticky, aniž by si pořádně promysleli odpověď. Při příštích výzkumech využitosti automobilu v rámci hodnocení plánu mobility bude nutné postupovat s větším ohledem k faktu, že jde o citlivou oblast. Z vyhodnocení našeho dotazníku plyne i další závěr, v plánu mobility by se mělo pamatovat na motivaci vedoucí k tomu, aby automobil – je-li nezbytné jej použít – byl pokud možno plně vytížen.

Potenciál zde jistě je, viz údaje v tabulce III.3.B, které znázorňují, nakolik by vedlo k omezení jízd automobilem, případně k jeho sdílení, kdyby bylo parkoviště zdarma jen pro automobily s více než jedním cestujícím. Pokud se zaměříme jen na tu část zaměstnanců, kteří zcela nevyloučili používání automobilu pro jízdy do/ze zaměstnání, pak v první distribuci by z celku 44 automobilistů šest omezilo jízdu automobilem a 11 by se zajímalo o spolujízdu. V druhé distribuci by z celku 20 automobilistů pět omezilo jízdy a šest by se

zajímalo o spolujízdu. Podrobnosti viz tabulka III.3.B. Možnostem změny dopravního chování se budeme věnovat podrobněji níže.

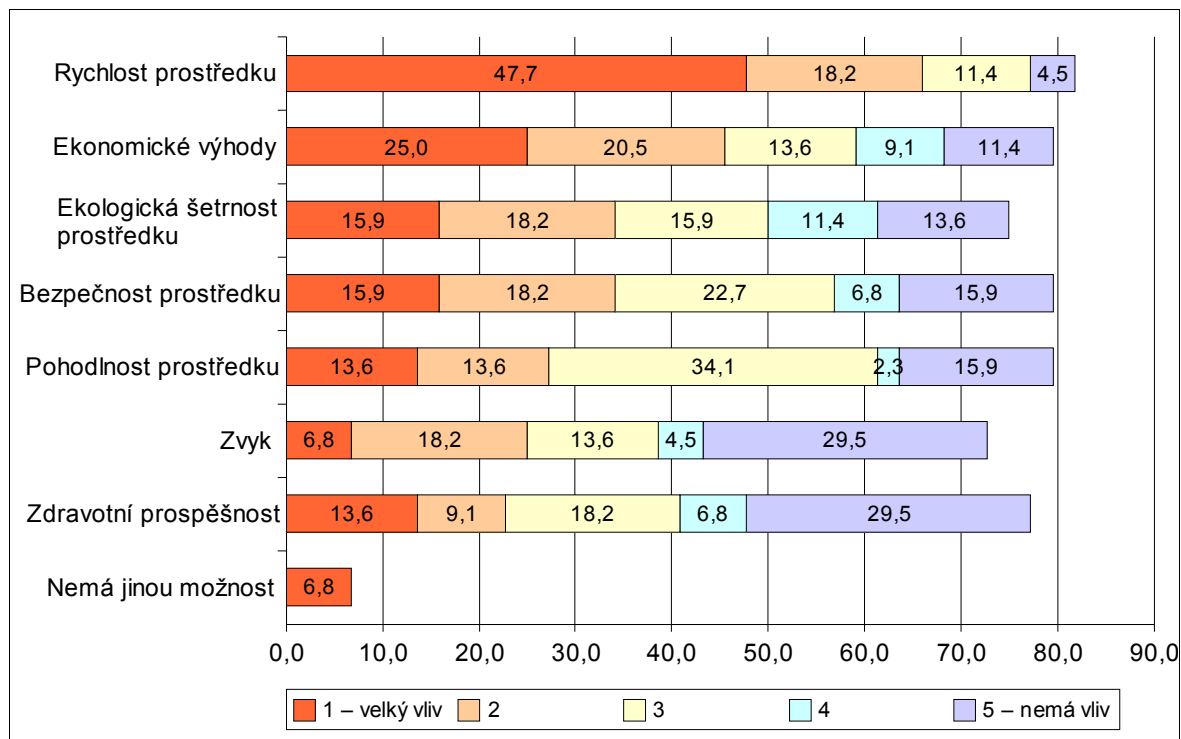
Zaměstnanci měli v dotazníku také ohodnotit, na základě čeho se rozhodují při volbě dopravního prostředku. Kromě předepsaných kategorií – pohodlnost, rychlost, bezpečnost dopravního prostředku, zdravotní prospěšnost, ekologická šetrnost či ekonomické výhody a zvyk – mohli zaměstnanci využít otevřené možnosti *Jiné*, kam mohli popsat důvody, které neodpovídají předloženým kategoriím. Ze všech těchto dopsaných důvodů jsme vybrali jeden, který se opakoval nejčastěji, totiž že zaměstnanec nemá jinou možnost.

Pro přehlednější vyhodnocení můžeme sečíst, kolikrát dostala vybraná kategorie známku 1 a 2, tedy známky, které hodnotily kategorii jako ovlivňující rozhodnutí. Prvá i druhá distribuce jsou si téměř podobné co do preferencí volby. Jako nejdůležitější kritérium je udávána rychlost dopravního prostředku (první distribuce součet známky 1 a 2: 57,9 %, druhá distribuce 65,9 %), ekonomické výhody byly druhým nejčastějším kritériem (první distribuce 50,5 %, druhá distribuce 45,5 %). Ekologická šetrnost prostředku je u obou distribucí na třetím místě (první distribuce 45,8 %, druhá distribuce 34,1 %), v druhé distribuci je stejně ohodnocena bezpečnost prostředku (34,1 %). V první distribuci je bezpečnost na čtvrtém místě (36,4 %), následuje pohodlnost prostředku (33,6 %), zvyk (28 %) a nejmenší vliv má zdravotní prospěšnost zvoleného prostředku (27,1 %). V druhé distribuci je na čtvrtém místě pohodlnost (27,3 %), zvyk (25 %) a zdravotní prospěšnost je poslední (22,7 %). Více viz tabulka II.6.A a B.

Na tyto výsledky bychom se mohli podívat i z druhé strany, tedy podle oznámkování, nakolik dané kritérium neovlivňuje rozhodnutí. Tento pohled je velmi podobný první interpretaci dat. Přehledné znázornění naleznete v příloze v grafech k jednotlivým tabulkám.

Zmiňovali jsme, že z položky *Jiné* jsme vybrali okolnost „nemám jinou možnost“. V první distribuci ji zmínilo 7,5 %, v druhé 6,8 %. Mezi těmi, kdo nevyloučili automobil jako používaný dopravní prostředek a zároveň uvedli, že nemají jinou možnost, byl v první distribuci jeden, v druhé distribuci dva zaměstnanci. Implementace těchto dat pro účely plánu mobility viz kapitola IV. Navržení plánu mobility pro Ministerstvo životního prostředí.

Graf k tabulce II.6.B: Preference, DII.



Graf zobrazuje četnost udělení známky jednotlivým okolnostem, které nejvíce/nejméně ovlivňují rozhodnutí. Pro přehlednost seřazeno podle součtu známek 1 a 2, pro správné čtení grafu je nutno zohlednit i další známky.

III.2.4.2. Možnosti změny dopravního chování

Podívejme se nyní na výsledky otázek, které směřovaly k zjištění možností změn dopravního chování zaměstnanců. V obou distribucích na otázku „Uvažoval/a jste někdy o změně dopravního prostředku?“ odpověděla negativně nadpoloviční většina zaměstnanců. Cca 40 % zaměstnanců v obou distribucích odpovědělo pozitivně, z této skupiny pak v obou distribucích více než 15 % zaměstnanců zmínilo, že uvažovali o jízdě kole. Podíváme-li se jen na automobilisty, pak v absolutních číslech první distribuce odpovědělo ne 18, ano 25 a z těchto 25 pak 15 zmínilo jízdní kolo. V druhé distribuci 10 zaměstnanců odpovědělo ne, devět ano a z těchto devět pak tři uvažovali o jízdě kole. Více viz tabulka III.1.A.

Tabulka III.1.A: Uvažoval/a jste někdy o změně dopravního prostředku? – jen automobilisté (%)

DII.

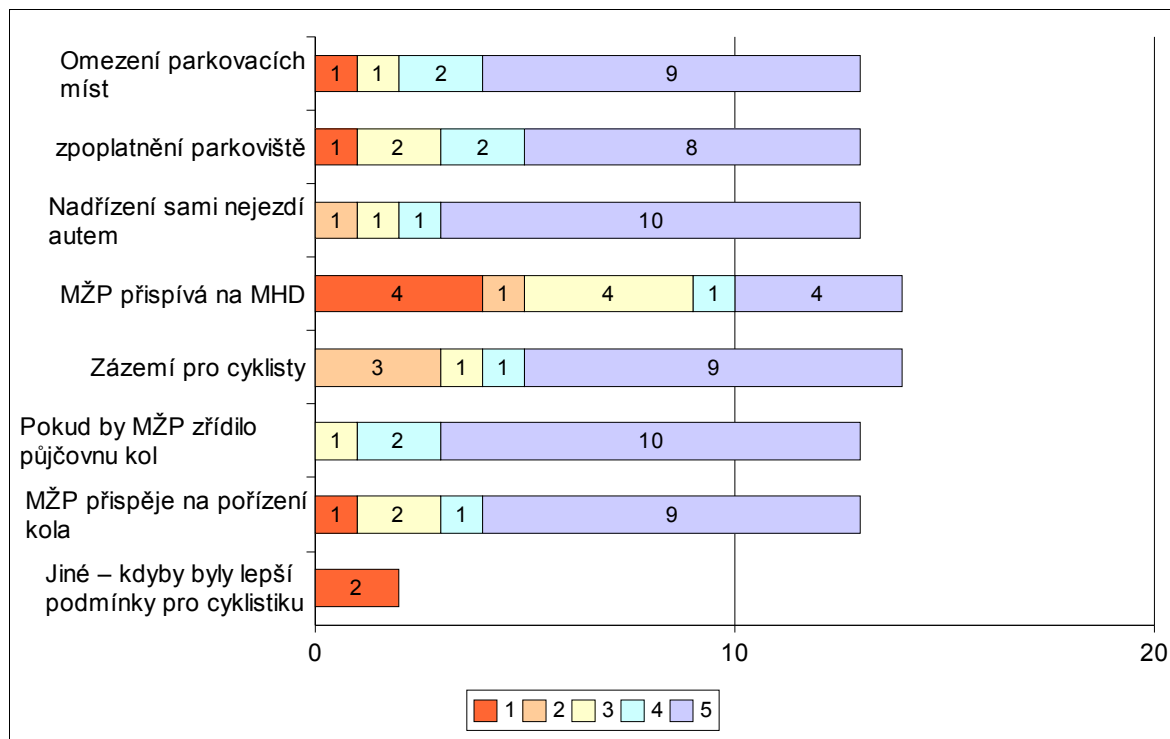
Ne	10
Ano	9
<i>Pokud ano, pak o kole uvažovalo:</i>	3
Neodpovědělo	1

V tabulce III.2.A-D jsou výsledky hodnocení, nakolik by jednotlivá předložená opatření vedla k omezení jízd automobilem. Této sérii otázek se velký počet zaměstnanců (cca 50 % v obou distribucích) vyhnul. Pokud z této skupiny vyfiltrujeme jen ty zaměstnance, kteří nevyloučili používání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání, dostaneme velmi malé vzorky – jednoznačné vyhodnocení této série otázek je pak velmi problematické. Podívejme se tedy na ně alespoň jako na ilustrační údaje.

Obě distribuce jsou si v hodnocení podobné, a to i když se podíváme jen na automobilisty. Z odpovědí automobilistů lze největší potenciál vyčíst z opatření, kdy by zaměstnavatel přispíval zaměstnancům na předplatné městské či příměstské hromadné dopravy. Jako druhý nejvíce motivující prvek hodnotili zaměstnanci vhodné zázemí pro cyklisty. Dále zpoplatnění parkoviště, příspěvek na pořízení jízdního kola, omezení parkovacích míst na parkovišti, následoval pozitivní příklad nadřizovaných, nejmenší potenciál k omezení používání osobních automobilů vidí zaměstnanci v tom, kdyby byla v blízkosti budovy půjčovna jízdních kol.

Kromě těchto uzavřených odpovědí měli zaměstnanci možnost otevřené odpovědi v políčku *Jiné*. V obou distribucích se jedna odpověď významně opakovala – obecně lepší podmínky pro cyklisty ve městě. Pro přehlednější srovnání doporučujeme grafy k tabulkám III.2.A-D v příloze.

Graf k tabulce III.2.D Motivace DII, jen automobilisté.



Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Další otázky měly vést ke zjištění, nakolik by zpoplatnění parkoviště vedlo ty, kteří přijedou před budovu svým automobilem sami, k omezení jízd automobilem nebo ke sdílení automobilu s dalšími zaměstnanci. Pokud se zaměříme jen na výsledky těch, kteří pro své cesty do/ze zaměstnání nevyloučili používání automobilu, pak zjistíme, že jde opět o velmi malý vzorek zaměstnanců, z kterého lze jen těžko zobecňovat. Pro ilustraci se však na výsledky podívejme: z dvaceti zaměstnanců, kteří v druhé distribuci uvedli, že někdy používají automobil, odpovědělo pět, že by je zmíněné opatření vedlo k omezení jízd automobilem, 12 odpovědělo negativně a tři neodpověděli. Ke sdílení automobilu by opatření vedlo u šest zaměstnanců, u 11 nikoliv a tři zaměstnanci neodpověděli. Podobné výsledky lze sledovat u první distribuce. Více viz tabulka III.3.A-B.

Další otázka směřovala ke zjištění, kolik zaměstnanců by motivovalo ke sdílení automobilu, pokud by zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících. Z 20 automobilistů druhé distribuce jich sedm uvedlo, že by této službě využili. Celkem 10

zaměstnanců toto odmítlo a tři zaměstnanci neodpověděli. Podobné výsledky lze sledovat u první distribuce. Více viz tabulka III.4.A-B.

IV. Navržení plánu mobility pro Ministerstvo životního prostředí

Má-li být plán mobility realizován, je nezbytné, aby vedení Ministerstva životního prostředí přijalo myšlenku plánu mobility jako součást své oficiální dopravní politiky. Je důležité mít na paměti, že dosud se podobný projekt v České republice neuskutečnil a získané zkušenosti budou důležité i pro další instituce. Velmi záleží na tom, jak se Ministerstvo životního prostředí k realizaci postaví, protože pokud se tento pilotní projekt neukáže jako funkční, bude o to těžší prosadit plán mobility v jiné instituci. Nicméně doufáme, že Ministerstvo životního prostředí vezme tento pilotní projekt za svůj, podobně jako v nedávné době podpořilo například rozvoj využívání solární energie demonstrační instalací fotovoltaických panelů na střeše budovy.⁴⁰

To, jak bude plán mobility přijat zaměstnanci i veřejností, je stejně důležité, jako samo rozhodnutí k jeho realizaci. Jako klíčový se jeví výběr koordinátora plánu mobility, který bude za realizaci plánu mobility zodpovědný. Ředitel plánu mobility haagského Ministerstva dopravy Marien G. Bakker tvrdí, že schopní a motivovaní koordinátoři jsou dokonce podmínkou úspěchu (Kurfürst 2002: 78). Koordinátor by měl být člověk, který je ztotožněn s myšlenkou trvale udržitelného rozvoje a plán mobility bude vnímat jako smysluplný a obecně prospěšný. Kromě samotného, řekněme technického, řešení plánu mobility by měl být schopný komunikovat jak dovnitř úřadu, tak i navenek. Důležitou součástí plánu mobility je totiž osvěta a informovanost, a to jak zaměstnanců, tak i veřejnosti. V neposlední řadě je třeba hlídat i takové detaily, jako jsou vlastní dopravní volby koordinátora plánu mobility – vážným poškozením jeho důvěryhodnosti by jistě bylo, pokud by shodou okolností pravidelně dojížděl do zaměstnání osobním automobilem. Nabízí se otázka, zda by nebylo možné spojit realizaci plánu mobility s aktivitami kolem Evropského týdne mobility nebo Týdne udržitelného rozvoje, kterých je Ministerstvo životního prostředí garantem, více viz www.env.cz/edba nebo www.env.cz/tur2007.

⁴⁰ Viz článek EkoListu z 22. 12. 2006 *Ministerstvo vyrábí elektřinu ze slunce* – www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=1944658.

Zmínili jsme, že důležitou součástí práce koordinátora plánu mobility by měla být osvěta a informovanost zaměstnanců i veřejnosti.⁴¹ Technické možnosti k tomu Ministerstvo má – intranetový informační systém i veřejné webové stránky. Důležitá je snadná dostupnost informací (například intuitivní internetová adresa, která povede na stránky projektu; webové stránky, které budou průběžně aktualizované; internetová aplikace umožňující vyhledávání spolucestujících pro jízdu osobním automobilem (viz níže); možnost diskuze na webových stránkách; zveřejňování informací ve Zpravodaji Ministerstva životního prostředí atd.). Je možné, že některá opatření budou ze strany zaměstnanců přijímána s nevolí. Velmi bude záležet na schopnosti koordinátora poskytnout zaměstnancům dostatek informací a argumentů, které pomohou přijmout smysl opatření. Ideálním stavem by bylo, pokud by se podařilo automobilisty motivovat ke změně dopravního prostředku, aniž by cítili nějakou újmu.

Koordinátor by měl být schopen také tvůrčího přístupu a měl by být znalý základních sociologických výzkumných technik. Náš návrh plánu mobility pro Ministerstvo životního prostředí je předkládán z pozice člověka, který stojí vně úřadu. Naše závěry vycházejí z prvního průzkumu, který měl řadu omezení, o kterých jsme se zmiňovali výše. Takový návrh plánu mobility proto nelze brát jako hotové dílo. Naopak, předpokládáme, že náš návrh bude revidován či k němu budou přidány další aktivity a opatření. Koordinátor plánu mobility by na základě konkrétních personálních, technických i ekonomických možností Ministerstva životního prostředí měl stanovit harmonogram plnění plánu mobility. V budoucnu pak bude nezbytné průběžně ověřovat, do jaké míry se daří harmonogram plánu mobility naplňovat, prostřednictvím dalších výzkumů zjišťovat možnosti a omezení plánu mobility a tyto podněty implementovat do plánu mobility. Pokud se ukáže, že plán mobility pro Ministerstvo životního prostředí je funkční, mělo by další úlohou koordinátora být předání zkušeností a pomoc s realizací plánů mobility jiným subjektům.

IV.1. Podpora cyklistické dopravy

Dopravní politika ČR pro léta 2005–2013 v kapitole věnované specifickým cílům dopravní politiky hovoří i o využití možností nemotorové dopravy: „Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky pro ni jsou v ČR zatím nedostatečné. Ve většině měst úplně chybí cyklistické stezky, existující vyznačené cyklistické trasy jsou

⁴¹ Konec konců tím bude naplněn paragraf 279, odstavec 1, bod b Zákoníku práce: Zaměstnavatel je povinen informovat zaměstnance o činnosti zaměstnavatele, jejím pravděpodobném vývoji, jejích důsledcích na životní prostředí a jeho ekologických opatřeních. Více viz Zákoník práce, zákon č. 262/2006 Sb.

nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. (...) Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva – v omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech – do zaměstnání a škol“ (*Dopravní politika 2005*: 32).

Podle výsledků druhé distribuce má k dispozici jízdní kolo bezmála 80 % zaměstnanců. Zároveň téměř polovina (přesně 47,7 %) všech zaměstnanců z druhé distribuce uvedlo, že bydlí do 10 km od zaměstnání, což je vzdálenost, kterou je možné absolvovat snadno i na jízdním kole. V poznámkách, kterými zaměstnanci opatřili dotazníky, se poměrně často objevoval povzdech nad současnými podmínkami pro cyklisty. Leitmotivem byla chybějící síť cyklostezek, po kterých by se dalo bezpečně dostat až k budově Ministerstva životního prostředí. Více viz VII.2. Příloha – poznámky zaměstnanců. (Co se týče podmínek pro cyklistiku, náš výzkum se shoduje s výše uvedeným konstatováním *Dopravní politiky ČR pro léta 2005–2013* o špatném stavu cyklistické dopravy.) Osm zaměstnanců ze 44 by k používání jízdního kola motivovalo, kdyby na pracovišti bylo lepší zázemí pro cyklisty. Dále tři zaměstnanci v kolonce *Jiné* u otázky zaměřené na motivace zmínilo obecně lepší podmínky pro cyklistiku. Na základě těchto údajů se domníváme, že mezi zaměstnanci Ministerstva životního prostředí potenciál pro používání jízdních kol je. V následujícím textu se pokusíme navrhnout opatření či úpravy, které by mohly podpořit větší používání jízdního kola pro cesty do/ze zaměstnání.

Bylo by užitečné zjistit, z jakých směrů by podle zaměstnanců – potenciálních cyklistů měla vést cyklostezka. Jistě by stálo za to se v této činnosti spojit s dalšími institucemi – v blízkosti například sídlí úřad Městské části Praha 10, Koh-i-noor, hned naproti budově Ministerstva je obchodní centrum Tesco, které by také mohlo mít zájem o zákazníky – cyklisty. Výsledky výzkumu by pak mohly být využity jako podklady pro prosazení výstavby konkrétní cyklostezky. Této aktivitě by se v budoucnu mohl případně věnovat koordinátor plánu mobility, my se tímto tématem nyní více zabývat nebudeme.

Výše jsem zmiňovali, že v současnosti mohou cyklisté využít jeden osmimístný stojan pro kola, umístěný ve vstupní hale a dva stojany umístěné venku vedle hlavního vchodu do budovy (více viz VII.5. Příloha – fotodokumentace). Požádali jsme Miloslava Vránka, zástupce ředitelky odboru vnitřní správy a vedoucího oddělení provozu, zda by mohl pomoci s nalezením vhodného řešení této situace. Od Miloslava Vránka jsme se dozvěděli, že se v

horizontu cca 2 let počítá s novým řešením vstupní haly, žádná ze 3 navrhovaných variant však s prostorem pro kola nepočítala. Jednou z úloh koordinátora plánu mobility by měla být i účast na rozhodování o podobných úpravách, aby mohl prosadit zohlednění plánu mobility.⁴² Vstupní hala do budovy není tak velká, aby mohla sloužit k ukládání velkého množství kol, odhadujeme však, že by se sem vešlo bez větších problémů 20 kol, aniž by byly omezeny další funkce haly. Podle Miloslava Vránka je omezující to, že kola budou muset být provedena přes vstupní turnikety, kde hrozí poškození kol i turniketů. Nevýhodu umístění stojanu v hale spatřuje Miloslav Vránek také v tom, že při zhoršeném počasí mohou kola znečišťovat vstupní halu. Domníváme se, že dnů s nepříznivým počasím, v kterých se cyklisté vydají do práce na kole, nebude v roce tolik, aby se jednalo o vážnou překážku. Miloslav Vránek navrhuje, aby případný stojan v hale sloužil především návštěvám budovy. Zatím není vůbec jasné, jakou by tento stojan měl kapacitu, ale pokud by se do něj vešlo kol více, nemělo by smysl jeho kapacitu nevyužít i pro zaměstnance.

Výhod parkování kol ve vstupní hale je hned několik: na rozdíl od možnosti uložení kol v garáži by stojany mohli využívat nejen zaměstnanci, ale i návštěvníci budovy. O uložení kolo ve vstupní hale, ve které je i pult bezpečnostní služby, by se nemusel jeho majitel obávat. Zároveň by je měl snadno po ruce – čas potřebný k tomu, aby si kolo vyzvedl, by nebyl nijak odrazující – na rozdíl od možnosti uložení kol v prostorách garáží nebo dvora, kde by byly operační náklady na uložení či vyzvednutí kola vyšší. Navíc jsou podle pana Vránka garáže již nyní zcela zaplněny služebními automobily a do garáží je komplikovaný vstup přes bránu, která se otvírá pomocí magnetické karty a přes vstupní dveře garáže na klíč.

Miloslav Vránek navrhuje jako optimální řešení uložení kol v přístřešku umístěném v rohu dvora (viz VII.3. Příloha – situační pláněk). Jedná se o roh budovy ve styku křídel A a D hlavní budovy. Ideální by byl lehký kovový nízký přístřešek se stojany na kola. Miloslav Vránek dále navrhuje, aby byl přístřešek stavebnicí, která by se nechala rozšiřovat po modulech – v případě většího zájmu o uložení kol by se dal snadno rozšířit. Nevýhodou situování stojanu do dvora jsou operační náklady cyklisty – vstup přes bránu, která se odemýká pomocí magnetické karty a složitější vstup do budovy. Každý zaměstnanec, který by chtěl uložit své kolo, by musel mít svou zaměstnaneckou kartu upravenou tak, aby jej opravňovala ke vstupu do dvora. Stojany by vůbec nemohli využívat návštěvníci budovy.

⁴² Od Jakuba Kašpara, ředitele odboru vnějších vztahů, jsme se dozvěděli, že díky našemu zájmu o to, zda budou ve vstupní hale při rekonstrukci zohledněny stojany na kola, se stojany staly součástí oficiálního požadavku na rekonstrukci.

Jako vhodné řešení se kromě využití prostoru vstupní haly zdá i umístění stojanů na kola do prostoru před budovou, vedle hlavního vchodu. Co do architektonického či prostorového začlenění krytých stojanů na kola se tento prostor jeví jako velmi variabilní. Výhod umístění stojanů zde je několik: nízké operační náklady, stojany by byly snadno dostupné a vyzvednutí nebo zaparkování kola by neodrazovalo časovou náročností. Stojany by mohli využívat i návštěvníci budovy. Tento prostor před budovou je snímán bezpečnostními kamerami, což by mohlo zvýšit pocit bezpečí pro cyklisty a odradit případné zloděje. Je potřeba vzít v úvahu, že stojany umístěné na viditelném místě před budovou, by jasně demonstrovaly vstřícnost úřadu vůči cyklistům. To je důležitý prvek i z toho důvodu, že plán mobility nemá podle našich informací žádná česká instituce či firma.

Stojany na kola, ať už umístěné ve dvoře či před hlavním vchodem, by měly splňovat minimálně tato kritéria: měly by být konstruovány tak, aby uložená kola byla chráněna proti povětrnostním vlivům. Stojany by měly být uzpůsobeny tak, aby se každé kolo dalo pohodlně a bezpečně uzamknout, ideálně rámem jízdního kola.⁴³ Pokud jde o konkrétní architektonické, estetické či technické řešení, necháváme tuto oblast nedořešenou. Jen jako návrh zde předkládáme možnost oslovit odbornou veřejnost, nebo se spojit se školou vhodného zaměření a řešení stojanů a jejich umístění zadat studentům jako ročníkovou práci. V tomto případě by samotné zpracování návrhu nemuselo být nijak finančně náročné. O tom, že stojany – ať už pro jednotlivá kola nebo určená pro hromadné ukládání kol – nemusejí plnit jen praktickou funkci, ale mohou být i esteticky hodnotné, se lze přesvědčit například na webových stránkách www.bikeandride.de.

V červenci 2004 byla přijata *Národní strategie cyklistické dopravy České republiky* (dále jen *Cyklostrategie* leden 2005)⁴⁴. V rámci této strategie byl formulován cíl 1.1.3. Vytvoření metodického materiálu pro parkovací infrastrukturu (*Národní strategie rozvoje cyklisté dopravy České republiky. Cíle, realita, výhledy* září 2005: 8 – dále jen *Cyklostrategie* září 2005⁴⁵), za jehož naplňování je odpovědné Ministerstvo dopravy. Od Jaromíra Andrleho z odboru strategie Ministerstva dopravy jsme dostali informace o dokumentech, které tuto problematiku řeší. Příslušné metodické pokyny k parkování lze vyhledat v rámci technických

⁴³ Často můžeme vidět stojany na kola, kam lze umístit jen přední nebo zadní kolo a kam se obtížně uzamkne celé kolo i s rámem. Cyklistovi – pokud není dostatečně vybaven – nezbývá, než uzamknout ke stojanu jen vložené kolo. Většina jízdních kol je dnes vybavena tzv. rychloupínáky kol, které umožňují během pár chvil oddělit rám od přivázaného kola.

⁴⁴ Více viz článek Martina Macha *Co změní Cyklostrategie?* / www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=197221 (3. září 2004).

⁴⁵ V textu citujeme dva dokumenty, které se *Cyklostrategie* týkají: *Národní strategie rozvoje cyklisté dopravy České republiky*; Praha, Ministerstvo dopravy, leden 2005 a *Národní strategie rozvoje cyklisté dopravy České republiky. Cíle, realita, výhledy*; Brno, Centrum dopravního výzkumu, září 2005.

podmínek *Navrhování komunikací pro cyklisty*, které zpracovává Centrum dopravního výzkumu. Na www.cyklostrategie.cz jsou pak uvedeny souhrnné informace k dané problematice a příklady firem nabízejících výrobu stojanů a dalších komponentů. Základní informace k parkování lze také vyhledat v rámci technických podmínek *Navrhování komunikací pro cyklisty*, které zpracovávala firma EDIP s.r.o. V rámci výzkumného záměru *Udržitelná doprava – šance pro budoucnost*, část cyklistika, byl vypracován dvanácti stránkový materiál k danému tématu. Tento dokument je dostupný například na odboru strategií Ministerstva dopravy.

Jako značně neuspokojivé se jeví vybavení budovy sprchami. Dvě sprchy, každá z nich vybavená dvěma sprchovými kouty, z nichž pánská je ve 4 patře a dámská v 8 patře, jsou počtem i dostupností při větším počtu cyklistů nevyhovující. Podle Miloslava Vránka by muži mohli využívat i umývárnu údržby, kde jsou další dvě sprchy. Možnost zřízení nové šatny s umývárnou podle Vránka není. Možnost osprchování ve snadno dostupné sprše se nám i na základě vlastních zkušeností s využíváním jízdního kola pro cesty do/ze zaměstnání jeví jako velmi důležitá. Ideální by bylo, kdyby šatny se sprchami byly snadno dostupné, nejlépe v přízemí či prvním patře budovy. Konkrétní řešení tohoto problému zde nepřinášíme, nicméně předpokládáme, že pokud by na Ministerstvu životního prostředí byla vůle po naplnění plánu mobility, bylo by možné překonat i tuto překážku. Na jejím řešení by se měl podílet koordinátor plánu mobility.

To, že cyklisté patří na silnicích k nejzranitelnějším, si podle výzkumu Centra dopravního výzkumu z roku 2001 myslí 64 % lidí (30 % lidí dále označilo chodce, o zbývajících šest procent se rovným dílem dělí automobilisté a motocyklisté (*Cyklostrategie* leden 2005: 14). Jak se uvádí na jiném místě *Cyklostrategie* leden 2005: „Kolize s motorovým vozidlem je příčinou u 90–92 % úmrtí cyklistů. Větší pozornost by měla být věnována viditelnosti kol a cyklistů. 28,1 % úrazů se stalo mezi 18. a 24. hodinou. Z toho pramení dávat důraz na povinnou výbavu kola a cyklistů“ (*Cyklostrategie* leden 2005: 12).

V našem výzkumu označilo v druhé distribuci 15,9 % zaměstnanců bezpečnost dopravního prostředku za velmi vlivný faktor výběru dopravního prostředku, za důležitý ji považuje dalších 18 % (výsledky první distribuce jsou srovnatelné, viz tabulka II.6.A a B). Zlepšit bezpečnost cyklistů v dopravním provozu obecně není v možnostech navrhovaného plánu mobility, můžeme však doporučit řešení, kterými může zaměstnavatel podpořit pasivní bezpečnost svých zaměstnanců-cyklistů. Důležitou zásadou je, aby byl cyklista v dopravním

provozu vidět. Ve vyhlášce 341/2002 Sb., respektive v příloze 13 je definována povinná výbava jízdního kola, kde je mimo jiné předepsáno, jak má být jízdní kolo vybaveno světly a odrazkami.⁴⁶ Přehledně je povinná výbava jízdního kola popsána na webových stránkách Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy: www.udipraha.cz/obsahy/cyktechn.htm. V rámci plánu mobility je možné tyto informace zaměstnancům zprostředkovat, například prostřednictvím webových stránek či informačních letáků. V této oblasti se lze spojit s BESIP (www.besip.cz) nebo s Ministerstvem dopravy, tyto instituce mají v rámci *Cyklostrategie* září 2005 naplňovat Cíl 1.2. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu (*Cyklostrategie* září 2005: 10) .

Viditelnost cyklisty i při použití předepsané výbavy nemusí být vždy dostatečná. V rámci propagace cyklistiky jako dopravního prostředku doporučujeme poskytnutí ochranných reflexních vest pro zaměstnance – cyklisty. Zářivá barva vesty (zpravidla žlutá nebo oranžová) spolu s reflexními pruhy zvýší viditelnost cyklisty nejen v noci, ale i za šera nebo zhoršeného počasí. Pořízení reflexních vest není nijak nákladná záležitost⁴⁷ a pokud by se poskytovaly jen cyklistům, nepředpokládáme, že by se jednalo o velké náklady. Kromě vest lze použít například reflexní pásky, které se připevňují zpravidla na kotníky a které plní stejnou funkci jako vesty, navíc cyklistům slouží k upnutí nohavic tak, aby se nezapletly do řetězu či se od něj neumazaly.

V současnosti je naprosto běžné, má-li nějaká instituce pro své zaměstnance služební vozy. Služební kolo nabízí v České republice zřejmě jako jediná instituce magistrát Českých Budějovic. Od Ing. Ladislava Šmalcla, vedoucího odboru vnitřních věcí budějovického magistrátu, jsme se dozvěděli, že k dispozici jsou celkem tři jízdní kola, která jsou používána pro krátké služební cesty. Kola mají kompletní výbavu a je na nich prováděna pravidelná údržba. Náklady na služební cestu je magistrát připraven hradit v souladu s legislativou (viz dále), nicméně žádný z cca pěti zaměstnanců, kteří jízdní kola využívají, o proplacení náhrady cestovních nákladů dosud nepožádal.

O konkrétních zkušenostech se služebním kolem nám napsala Irena Čížková, zaměstnankyně oddělení veřejné zeleně českobudějovického magistrátu. Domníváme se, že bude užitečné opsat dopis Ireny Čížkové celý:

⁴⁶ Vybraná pasáž z přílohy 13 vyhlášky viz VII.4. Příloha – povinná výbava jízdního kola.

⁴⁷ Reflexní (nebo také signální) vestu lze pořídit do 60 Kč.

Dobrý den, pane Machu,

pokusím se odpovědět na Vaše otázky, i když se přiznám, že jsem o jízdě na kole a jeho využití v zaměstnání nikdy nepřemýšlela a považuji ho především za prostředek sloužící k ušetření času při výkonu mé práce.

Pracuji jako jeden ze tří správců veřejné zeleně ve městě, mám na starosti zhruba 103 ha travnatých ploch v majetku města, a abych zvládla pohyb a práci na tak velké rozloze, je pro mě daleko rychlejší a praktičtější kolo, než jiný dopravní prostředek. Moje práce spočívá hlavně v kontrole čistoty travnatých ploch, jejich posečení v určeném termínu, ořezání keřů a stromů dle potřeby a požadavků občanů a kontrole funkčnosti a nezávadnosti dětských herních prvků na území města. Je tedy samozřejmé, že s pomocí automobilu nebo jiného dopravního prostředku bych tuto práci časově nezvládala nejen proto, že auto by bylo zaparkováno na určitém místě a pochůzky v jeho okolí bych musela provádět pěšky, ale nezanedbatelné je i časté startování a popojíždění autem, což není zrovna ekologické. Kolo využívám zejména ve dnech neúředních, což je úterý, čtvrtek a pátek odpoledne. Vzhledem k povaze mé práce však musím někdy kolo použít i v úřední dny, kdy musím operativně reagovat na různé stížnosti, upozornění občanů a následky kalamit (povodně, vichřice). Dá se říci, že v sezoně, což pro mě znamená zhruba od dubna do října, využívám kolo opravdu intenzivně, odhaduji 5 – 6 hodin denně. Kolo také využívám k účasti na různých jednáních stavebního úřadu či investičního odboru, která se konají na místě projednávané stavby a často se termín jejich konání kryje s druhým, nebo je mezi nimi krátký časový úsek, který bych nezvládla ani pěšky, ani autobusem.

Nakonec bych chtěla říct, že kolo je nejen pro mě, ale i pro mé kolegyně, které mají na starosti další části města, velkým pomocníkem, bez kterého si nedovedu představit výkon své práce. Když jsem začala pracovat v této funkci, na kole jsem odmítala jezdit z obavy z provozu ve městě, ale časem jsem poznala, že využití kola pro tuto práci je nevyhnutelné zejména z důvodu úspory času.

Přeji Vám hezký den, zdraví Irena Čížková

Informaci, že by nějaká další instituce poskytovala svým zaměstnancům služební kola, pro Českou republiku nemáme. Jediné, co se tomu blíží, je komerční projekt půjčovatelných kol

HomePort,⁴⁸ který funguje v pražském Karlíně, kde si veřejnost může u 17 samoobslužných stanovišť půjčit jedno ze třiceti jízdních kol. Díky této službě mají zaměstnanci řady institucí v Karlíně možnost vypůjčit si kolo a dojet si na něm vyřídít své pochůzky.⁴⁹ Služební kola nejsou ani v zemích cyklisticky „vyspělých“ zatím široce rozšířena, ale lze najít místa, kde jsou používána. Dokumentovat to můžeme na příkladu Lyonu. Služební kola, určená pro zaměstnance radnice Lyonu, mají na sobě znak úřadu – město tak demonstruje svou nakloněnost šetrným způsobům dopravy. Více viz fotografická příloha, fotografie Jakuba Stránského (VII.5. Příloha – fotodokumentace).

Pokud by se Ministerstvo životního prostředí rozhodlo pořídit služební kola, doporučovali bychom, aby v jejich „povinné výbavě“ byly zmiňované reflexní vesty, podobně jako je tomu u služebních automobilů. V nařízení vlády č. 168/2002 Sb., respektive v jeho příloze 2, písm. e) je uvedeno: „Zaměstnavatel je dále povinen zajistit, aby zaměstnanec používal při odstraňování poruch, ke kterým došlo během jízdy na pozemních komunikacích a kdy je nutno na ně vstoupit, výstražné vesty s vysokou viditelností vyhovující požadavkům normových hodnot.“

Jeden ze zaměstnanců Ministerstva životního prostředí nás ve svém dotazníku upozornil na nové znění zákoníku práce, ve kterém je ošetřeno proplácení pracovních cest zaměstnanců. V zahraničí, konkrétně ve Velké Británii, proplácení služebních cest na kole také existuje. Například zaměstnanci Fakultní nemocnice v Southamptonu mají za jednu míli služební cesty na kole 55 pencí, zaměstnanci Univerzity v Brightonu 50 pencí, Okresní úřad v New Forest proplácí 31,7 pence a Obvodní úřad Ipswich 30 pencí (Kurfürst 2002: 84). V zákoníku práce je za jednostopá vozidla stanovena náhrada 1 Kč/km.⁵⁰ Je nasnadě, že využívat jízdních kol ke služebním cestám lze jen omezeně, nicméně jistě lze najít příležitosti, při kterých to možné je. Například účast ministerských úředníků na akcích k Evropskému dni mobility či Evropskému dni bez aut (více viz www.env.cz/edba), jimž je Ministerstvo životního prostředí garantem.

Případným zájemcům o využití jízdního kola, kteří ale z nejrůznějších důvodů váhají, by mohlo pomoci, kdyby získali informace a zkušenosti od zaměstnanců, kteří již do zaměstnání dojíždění na kole a znají bezpečné trasy a zkratky. Z odpovědí v dotaznících lze

⁴⁸ Více viz www.homeport.cz.

⁴⁹ Tento systém se v budoucnu patrně rozšíří i do dalších částí Prahy, viz zpráva Lidových novin z 1. března 2007 *Půjčovna kol v Praze brzy přibude* / www.lidovky.zpravy.cz/pujcovna-kol-v-praze-brzy-pribude-dlu-1n_noviny.asp?c=A070301_000027_1n_noviny_sko&klic=217995&mes=070301_0.

⁵⁰ Více viz Zákoník práce, zákon 262/2006 Sb., paragraf 156, odstavec 4, písmeno a.

usuzovat na to, že i mezi zaměstnanci Ministerstva životního prostředí jsou cyklisté, kteří používají pro cesty do/ze zaměstnání kolo často. Pro předání zkušeností by bylo užitečné zřídit například diskuzní fórum na stránkách věnovaných plánu mobility. Nejpotřebnější informací patrně bude, jak se na kole bezpečně dostat k budově Ministerstva životního prostředí. Kromě vlastních zdrojů (tj. zaměstnanců-cyklistů) lze využít i pomoc tzv. Cyklospolujízdy, kterou provozují lidé z Pracovní skupiny pro cyklistiku, poradního orgánu pražského magistrátu. Jak uvádějí oficiální stránky této bezplatné služby, „cykloprůvodci se budou v rámci možností a atmosféry snažit zajistit bezpečné dovedení doprovázeného cyklisty, milé a přívětivé chování, výklad k projížděné trase, kritickým místům, základní poučení o bezpečnosti, propagaci pražských cyklopokroků a apolitičnost“. Více informací lze získat na webových stránkách pražského magistrátu, věnované dopravě: www.doprava.praha-mesto.cz, odkaz Praha cyklistická, odkaz Nabídka cyklospolujízdy.⁵¹ Na stránkách magistrátu lze také najít seznam značených cyklotras,⁵² funguje i dynamická mapa cyklotras⁵³ a od magistrátu lze též získat vytištěné mapy s cyklotrasami.⁵⁴ Pro zaměstnance Ministerstva životního prostředí by mohla být užitečná cyklotrasa, kterou vyznačilo občanské sdružení Oživení⁵⁵ na trase, kopírující tok pražského potoka Botiče.⁵⁶

IV.2. Motivace k omezení osobních automobilů

„Zatímco většina občanů obecně souhlasí s omezením automobilové dopravy, podpora konkrétních opatření je nižší v případě, že ovlivňují osobní život každého z nich. Počet těch, kteří chtějí dobrovolně omezit využívání svých automobilů, není až tak velký“ (Růžička 1993: 8). Domníváme se, že tvrzení Jiřího Růžičky můžeme převést i na zaměstnance Ministerstva životního prostředí. Růžička doporučuje, aby rozhodnutí vedoucí k omezení osobní automobilové dopravy, nepocházela jen od úředníků a politiků, ale aby do dopravního plánování a zavádění dopravní politiky byli lidé vtaženi. Zapojení zaměstnanců Ministerstva životního prostředí se budeme věnovat v poslední části této kapitoly.

⁵¹ Přesný odkaz: [www.doprava.praha-mesto.cz/\(e3tzvqfgcklsdgrri2galwm0\)/default.aspx?id=68767&sh=-1604750760](http://www.doprava.praha-mesto.cz/(e3tzvqfgcklsdgrri2galwm0)/default.aspx?id=68767&sh=-1604750760).

⁵² [www.praha-mesto.cz/\(ebmwso55lgdsmf45xbtusm55\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=63928&sh=2134725272](http://www.praha-mesto.cz/(ebmwso55lgdsmf45xbtusm55)/zdroj.aspx?typ=2&Id=63928&sh=2134725272).

⁵³ www.wgp.praha-mesto.cz/tms/html/wgp_cv/index.php?client_type=map_html&client_lang=cz_iso&strange_opener=0&autolog_anonymous=1.

⁵⁴ [www.doprava.praha-mesto.cz/\(3nw1hd45w5vrez45qawhg255\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=70558&sh=-893846312](http://www.doprava.praha-mesto.cz/(3nw1hd45w5vrez45qawhg255)/zdroj.aspx?typ=2&Id=70558&sh=-893846312).

⁵⁵ www.greenways.cz.

⁵⁶ www.greenways.cz/cyklotrasa_botic.php3.

IV.2.1. Zpoplatnění parkoviště

Pro navrhovaný plán mobility z výsledků preferencí (viz tabulka II.6.A-D a související grafy) vyplývá, že pro zaměstnance má velkou prioritu rychlost dopravního prostředku, důležité jsou také ekonomické výhody. Menší vliv při rozhodování mají zvyk a zdravotní prospěšnost. Využití preferenci rychlosti v plánu mobility jedné instituce není možné. Pokud by se však jednalo o zpracování plánu mobility města nebo pražské čtvrti, jistě by bylo možné tento údaj použít pro opatření v rámci městské hromadné dopravy – například vyhrazené pruhy pro autobusy, přednost MHD na semaforech apod. Preferenci ekonomických výhod pro účely plánu mobility jedné instituce již využít lze. V dotazníku jsme se také ptali, nakolik by zpoplatnění parkoviště pro automobily, v kterých přijel jen jeden člověk, vedlo k omezení používání automobilu. Z 20 zaměstnanců, kteří v druhé distribuci nevyloučili používání automobilu, by pět přestalo automobil používat. Nabízí se celá řada ekonomických motivací, které by zvýhodnily používání šetrnějších dopravních prostředků a naopak by znevýhodňovaly využívání osobních automobilů.

Ideální je prezentovat tyto nástroje pospolu, bylo by nešťastné, kdyby mezi automobilisty vznikl dojem jejich ostrakizace. Nástroje by měly být prezentovány jako oficiální politika Ministerstva životního prostředí prosazující trvale udržitelné principy v dopravním chování zaměstnanců. Je zde i další důvod. Pokud se automobilista dozví, že při pravidelném dojíždění automobilem přijde o některé výhody (např. bezplatné parkování), naopak při dojíždění například městskou hromadnou dopravou může nějaké výhody získat, pak motivace ke změně dopravního prostředku bude silnější. Jak uvádí dokument *Mobility Plan for Commission Staff in Brussels 2006 – 2009*⁵⁷ (dále jen *Mobility Plan for Commission*), 23 % zaměstnanců Evropské komise v Bruselu poté, co Komise zveřejnila záměr zpoplatnit parkoviště a zároveň přispívat na předplatné městské hromadné dopravy, uvedlo, že by přestali jezdit osobním automobilem.

Nepředpokládáme, že v případě Ministerstva životního prostředí půjde o tak vysoké číslo. Jsou zde zásadní rozdíly v míře využívání osobních automobilů a jiných druhů dopravy. Zatímco my jsme odhadli na základě využívanosti parkoviště, že automobil využívá cca 25 % zaměstnanců, Evropská komise si jako cíl svého plánu mobility vytyčila snížit do roku 2009 individuální automobilovou dopravu svých zaměstnanců za současných 44 % na 35 %.

⁵⁷ http://ec.europa.eu/oib/doc/mobility-plan_en.pdf.

Jistě, tato čísla lze především z metodických důvodů srovnávat jen obtížně, nicméně pro orientační představu postačí. O tom, že využívání osobní automobilové dopravy ze strany zaměstnanců Ministerstva životního prostředí je ve srovnání se západem nižší, svědčí i další údaj. V kancelářském komplexu De Maas v Nizozemí se rozhodli snížit počet parkovacích míst na jedno parkovací místo na čtyři zaměstnance. To je faktický stav, který je na Ministerstvu životního prostředí nyní.

Mezi ekonomickými motivacemi jsme zmínili zpoplatnění parkovacích míst na parkovišti Ministerstva životního prostředí. V úvahu přicházejí dva základní modely: jednak parkování zpoplatněné pro všechny bez rozdílu a jednak parkování zpoplatněné pro ty automobily, kterými přijel jen jeden člověk. Tento druhý model umožňuje poplatek odstupňovat: řidiči, kteří cestou do/ze zaměstnání svezou své kolegy, mají poplatek nižší, než ti, kteří přijeli sami. *Mobility Plan for Commission* hovoří i o možnosti individuálně řešit situace, kdy potřebuje zaměstnanec parkoviště využívat z profesních či osobních důvodů.

Složitě je stanovit výši poplatku. Poplatek by neměl být přemrštěný – smyslem není dostat ty zaměstnance, jejichž volba dopravního prostředku je z jakéhokoliv důvodu⁵⁸ omezena na automobil, do neřešitelné situace. Poplatek má být takový, aby zaměstnanci, kteří mají širší možnost volby dopravního prostředku, se rozhodli – i na základě ekonomické motivace – k volbě ekologicky šetrnějšího způsobu dopravy. Mimopražské zaměstnance, kteří pro cesty do/ze zaměstnání používají automobil, má poplatek motivovat k tomu, aby svůj automobil odstavili na záhytném parkovišti P+R a pro zbytek cesty do zaměstnání zvolili městskou hromadnou dopravu. Parkovné trochu nedokonalým způsobem⁵⁹ nahrazuje ekologickou daňovou reformu, která by měla zdražit činnosti poškozující životní prostředí, a snižuje nezasloužené (a automobilistou nezaplacené) výhody automobilu.

Stanovit výši parkovného je již nad rámec naší práce. Následující dva odstavce je proto potřeba chápat jen jako inspiraci pro případného koordinátora, nejde o seriózní ekonomický rozbor!

Jak již bylo řečeno, výši parkovaného je zapotřebí stanovit tak, aby její výše nebyla tak vysoká, že by v podstatě neumožňovala volbu. Zároveň nesmí být příliš nízká, aby neztratila

⁵⁸ V jednom dotazníku byla popsána situace zaměstnance, který cestou do/ze zaměstnání převáží tělesně postiženého člena rodiny. V několika dotaznících bylo zmíněno, že zaměstnanci-automobilisté nemají kvůli odlehlosti bydliště jinou možnost.

⁵⁹ Ekologická daňová reforma má být fiskálně neutrální. Parkovné jednostranně zvyšuje zatížení automobilistů bez jakéhokoliv kompenzace.

svůj motivační smysl. Hermann Knoflacher uvažuje o tom, že by poplatek za jedno parkovací místo měl odpovídat tržní ceně, za jakou lze v dané lokalitě najmout byt (*Dopravní politika v Evropě z pohledu NGOs* 1992: 17). Pokusme se tedy podle této myšlenky odvodit výši poplatku. V zákoně č. 107/2006 Sb., o jednostranném zvyšování nájemného z bytu, respektive v jeho příloze č. 4,⁶⁰ je pro oblast Vršovic stanoveno cílové měsíční nájemné pro rok 2010 na 89,68 Kč/m². Parametry parkovacího stání popisuje norma ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Základní velikost parkovacího stání se počítá 2,5 x 5,0 m, ale v konkrétních případech se může lišit podle typu parkovaných vozidel. V místech, kde se hodně šetří místem, se stání často dimenzuje jen 2,3 x 4,5 m. Vyjděme tedy z toho nižšího údaje. Plocha potřebná pro jeden zaparkovaný automobil zabírá 10,35 m². Vynásobením plochy a předepsaného nájemného dostaneme po zaokrouhlení částku 930 Kč/měsíc. Abychom částku snížili o dny pracovního klidu a volna, vypočítáme částku pro 21 pracovních dnů v měsíci. Po zaokrouhlení jde o částku 640 Kč/měsíc.

Při zavádění nástrojů návrhu plánu mobility je potřeba postupovat citlivě. Domníváme se, že výše poplatku za parkování by měla být zprvu symbolická a až s postupem času by měla odrážet přibližnou hodnotu parkovacího místa (jakási deregulace parkovného). Jako přijatelná suma se nám jeví částka 15 Kč na den, což při 21 pracovních dnech činí měsíčně 315 Kč. Čistě hypoteticky,⁶¹ kdyby byla všechna parkovací stání stále obsazená, bylo by na parkovném vybráno (137 x 315 x 12) 517 860 Kč.

Zavádění tohoto nástroje lze podpořit kromě obecné orientace na šetrné způsoby dopravy také argumentem, který se ve spojení s automobily často nepoužívá, což je jen dokreslením toho, jak je vnímání automobilismu pokřivené. Argument vychází z jednoduchého modelu: používám, tedy platím. Lze se také zmínit soulad s *Dopravní politikou ČR pro léta 2005–2013*, kde se praví: „V oboru individuální automobilové dopravy bude třeba uplatňovat moderní způsoby řízení dopravy včetně telematiky, regulovat dopravu formou organizace a řídit dopravu a parkování (včetně jeho zpoplatnění), příp. i zpoplatnit vjezd do částí měst“ (*Dopravní politika ČR 2005*, 18). Viz též stranu 34 *Dopravní politiky*.

⁶⁰ Příloha č. 4 - Maximální přírůstky měsíčního nájemného v % pro období od 1.1.2007 do 31.12. 2007 pro standardní byty / <http://www.mmr.cz/upload/files/deregulace/priloha4.pdf>.

⁶¹ Samozřejmě předpokládáme, že zpoplatnění parkoviště povede k menšímu využívání osobních automobilů a tudíž i k nižší využitelnosti parkovacích míst.

IV.2.2. Spolujízda automobilistů

Spolujízdou chápeme situace, kdy jeden automobil je pro cestu do/ze zaměstnání využit dvěma a více zaměstnanci. Smyslem podpory spolujízdy je, pokud už je automobil použit pro cestu, pak aby byl pokud možno efektivně vytížen. Pro podporu tohoto způsobu se nám jeví vhodné tři přístupy, které lze dle uvážení kombinovat: zlevnění či odpuštění parkovného, rezervace atraktivních parkovacích míst a aktivní pomoc Ministerstva životního prostředí při vyhledávání spolucestujících.

V dotazníku, který byl rozeslán zaměstnancům Ministerstva životního prostředí, byla sada otázek, které zkoumaly potenciál pro spolujízdu pro cesty do/ze zaměstnání. Jednou z nich byla otázka, nakolik by k tomuto způsobu cestování motivovalo odpuštění parkovného pro automobil s více než jedním zaměstnancem. Z dvaceti zaměstnanců, kteří v druhé distribuci uvedli, že někdy používají automobil, odpovědělo kladně šest. Celkem 11 odpovědělo negativně a tři zaměstnanci neodpověděli. Podobné výsledky lze sledovat u první distribuce. Více viz tabulka III.3.A-B. Více než 80 % všech zaměstnanců v dotazníku uvedlo, že mají pravidelnou pracovní dobu; pokud bychom výběr zúžili jen na automobilisty, pak i zde je převaha zaměstnanců s pravidelnou pracovní dobou, konkrétně 65 % v druhé distribuci. Více viz tabulka I.6.A.

Můžeme se proto domnívat, že odpuštění parkovného by mohlo některé zaměstnance motivovat ke snaze využít spolujízdu. Je potřeba mít na paměti, že ne vždy se podaří najít vhodného spolujezdce pro společnou cestu. K tomu se ještě dostaneme později.

Pro automobilisty, kteří při své cestě svezou své kolegy, je možné rezervovat parkovací místa, která jsou co do přístupu k budově atraktivní. Jako taková jsme vyhodnotili několik parkovacích míst na parkovišti hned před hlavním vchodem do budovy (viz příložená projektová dokumentace budovy). Tato parkovací místa by bylo vhodné odlišit od ostatních stání a sankcionovat, pokud by na tato místa zaparkoval řidič, který přijel svým automobilem sám.

Jak jsme již výše zmínili, potenciál spolujízdy má svá omezení v tom, zda se zaměstnanci s automobilem podaří najít jiného zaměstnance, ideálně také automobilistu, se kterým má společnou cestu. V tomto by mělo vypomoci Ministerstvo životního prostředí. V druhé distribuci uvedlo sedm z 20 zaměstnanců, kteří pro cesty do zaměstnání používají automobil,

že by je pomoc ze strany Ministerstva životního prostředí motivovala k používání spolujízdy. Celkem 10 zaměstnanců odpovědělo záporně, tři se neodpověděli.

Tato pomoc by spočívala v provozování elektronické aplikace, ve které by si zaměstnanci mohli vyhledat, zda v potřebnou dobu jezdí nějaký jiný zaměstnanec stejným směrem. Taková aplikace by měla sloužit i při optimalizaci služebních cest: v případě, že ve stejný den a stejnou dobu vykonávají dva zaměstnanci cestu stejným směrem, aplikace by těmto zaměstnancům podala o tomto zprávu. Tito zaměstnanci by se pak dohodli, zda účel jejich služební cesty umožňuje, aby jeli jedním automobilem.

Případnému koordinátorovi návrhu plánu mobility doporučujeme vlastnosti takové aplikace konzultovat s odpovědnými pracovníky Centra dopravního výzkumu,⁶² kde aplikaci pro vyhledávání spolucestujících na služební cesty již vyvinuli a s úspěchem používají.

Součástí informační a propagační kampaně (viz níže) by měla být informace o pražských parkovištích P+R. Předpokládáme, že jejich princip je dnes obecně znám: jde o parkoviště, která jsou situována na místech, kde může automobilista jedoucí do města či z okraje města do centra, odstavit svůj automobil a přestoupit na dopravní prostředek městské hromadné dopravy. Automobilista se tak vyvaruje zácp a obtížného parkování v centru města, nepodílí se na dalších negativních dopadech osobní automobilové dopravy ve městě a zároveň má jistotu hlídaného parkoviště.

Užitečné jsou však zpřesňující informace: parkovné na celý den pro řidiče, kteří mají předplatné městské hromadné dopravy nebo mají nárok na cestování zdarma, činí 10 Kč. Automobilisté, kteří předplatné nemají, si musí přikoupit buď přestupní zpáteční jízdenku v ceně 30 Kč nebo jednodenní síťovou jízdenku v ceně 60 Kč. Parkoviště jsou otevřena od 4 hodin ráno do 1 hodiny noční následujícího dne (tyto intervaly korespondují s provozem metra). V současnosti je v Praze 16 parkovišť P+R, 14 z nich je v blízkosti metra, dvě jsou pak v blízkosti vlaku. Jednotlivá umístění parkovišť jsou popsána na webových stránkách Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy (www.udi-praha.cz), konkrétně na této adrese: www.udi-praha.cz/regulace/parkri.htm, mapové vyobrazení je dostupné na této adrese: www.udi-praha.cz/regulace/Parkri_m.htm.

⁶² Kontakt viz www.cdv.cz.

Kromě parkovišť P+R jsou v Praze také parkoviště Bike&Park (B+R), která jsou určena cyklistům. Tato parkoviště jsou na všech parkovištích P+R, kromě parkovišť Skalka 1, Černý most 2, Zličín 2 a Chodov. Cyklisté mohou na těchto hlídaných parkovištích uzamknout svá jízdní kola a vydat se do města městskou hromadnou dopravou. Pro cyklisty je tato služba zdarma. Více podrobností viz web www.udi-praha.cz.

Pro případné zájemce o využívání těchto parkovišť by jistě bylo užitečné se dozvědět, jakou trasou a jakými dopravními prostředky se lze z parkoviště dostat k budově Ministerstva životního prostředí, včetně informace o čase, který tato cesta zabere. Tyto informace lze získat z webových stránek Dopravního podniku Praha (www.dpp.cz), konkrétně: www.dpp.cz/idos.

IV.2.3. Další motivace

V tabulce III.2.A-D jsou výsledky, jak by zaměstnanci hodnotili navržené nástroje, které by měly vést k omezení používání automobilů pro cesty do/ze zaměstnání. V obou distribucích byla nejlépe ohodnocena možnost, kdy by Ministerstvo životního prostředí přispívalo svým zaměstnancům na předplatné městské hromadné dopravy. Nevíme, do jaké míry je tento nástroj v podmínkách Ministerstva životního prostředí realizovatelný, do jaké míry lze tyto výdaje hradit z rozpočtu Ministerstva životního prostředí. Domníváme se, že alespoň částečně by nějaká forma podpory mohla být hrazena z případných příjmů vzniklých vybíráním parkovného. Z literatury lze vyčíst nejrůznější obměny této formy motivace. Od čistě praktických (firma Price Waterhouse v Los Angeles usnadnila pořízení předplatného MHD tím, že zařídila jeho prodej přímo ve svých pobočkách. Kurfürst 2002: 69–70) přes vyjednání kolektivních výhod při dopravě (nizozemské Ministerstvo dopravy. Kurfürst 2002: 76–78) nebo dočasné plné hrazení jízdného v městské hromadné dopravě, aby si zaměstnanec mohl ozkoušet doporučované alternativy (nizozemské Ministerstvo dopravy. Kurfürst 2002: 76–78).

Pokusme se o jednoduchou ekonomickou úvahu: roční předplatné pro všech 540 zaměstnanců by stálo (540 x 4150) 2 241 000 Kč. Pokud by bylo každému zaměstnanci propláceno 10 % z ceny jízdného (což činí 415 Kč ročně), přímé náklady by byly 224 100 Kč. Jak vyplývá z hypotetického výpočtu v kapitole IV.2.1. Zpoplatnění parkoviště, finanční

prostředky vybrané na parkovném by tyto náklady za určitých okolností mohly buď zcela pokrýt nebo alespoň k pokrytí přispět.

Kromě příspěvku na městskou hromadnou dopravu by bylo možné uvažovat o příspěvku na pořízení kola. Podrobnější ekonomický rozbor nebo výši případného příspěvku necháváme nedořešené.

IV.3. Osvěta a informovanost

Člověk seznámený s důvody, které vedou k nějakým změnám, spíše tyto změny přijme. Člověk, který neví nebo nemá zodpovězenou základní otázku „Proč?“, se bude snažit opatřením pokud možno vyhnout. Jiří Růžička doporučuje, aby ti, kterých se dopravní opatření budou bezprostředně týkat, byli do dopravního plánování a zavádění dopravní politiky vtaženi. „Každá dopravní politika, která upřednostňuje pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu a je proti automobilové dopravě, vyžaduje vysoce demokratický přístup“ (Růžička 1993: 8). Jako zásadní věc se nám jeví to, zda zaměstnanci Ministerstva životního prostředí akceptují důvody, které vedou k zavedení plánu mobility.

Jednou z důležitých úloh koordinátora bude připravit informační zázemí plánu mobility. Je nasnadě využití moderních komunikačních technologií jako web nebo e-mail. Internetové stránky by měly nést zmíněné praktické informace (pomoc s vyhledáváním spolucestujících pro automobilisty, vyhledávání spojení z parkovišť P+R, vhodné cyklistické trasy, odkazy na relevantní zdroje informací či literaturu apod.) s informačním zázemím, které bude vysvětlovat a obhajovat myšlenku plánu mobility. Pro argumenty a informace, které pomohou vysvětlit myšlenku plánu mobility, lze využít informací z této práce a citovaných či odkazovaných zdrojů informací, ale i z celé řady jiných zdrojů, které jsme zde neměli prostor využít.

Inspirativní jsou co do informačního zázemí webové stránky plánu mobility⁶³ Oxford Brookes Univerzity (www.brookes.ac.uk/travel). Zaměstnanci, studenti i návštěvníci univerzity zde mají detailní informace o tom, jak se nejlépe dostat vybraným dopravním prostředkem do/z areálu univerzity. Informace jsou skutečně podrobné: v sekci pro cyklisty

⁶³ Plán mobility Oxford Brookes Univerzity byl zahájen v roce 2006 a potrvá do roku 2010. Plán mobility navazuje na tzv. Green Commuter Plan, který byl zahájen v roce 1999, který měl za úkol snížit závislost univerzity na osobních automobilech a podpořit udržitelné způsoby dopravy.

se dozvíte, kde v areálu jsou sprchy a převlékárny, kde si pronajmout kolo nebo jak se spojit se zkušeným cyklistou, který nováčkovi ukáže vhodné cesty a zkratky. Dále jsou zde rady pro bezpečné cestování na kole, seznam cyklistických obchodů a servisů atd. Podobně podrobné jsou i sekce věnované cestování autobusem a vlakem (včetně vhodných spojů a tras, cen jízdenek a informací o zvýhodněném jízděném). Automobilisté se dozvědí, jak se zapojit do systému sdílení automobilu a jaké jsou poplatky za parkování v areálu univerzity. Web se věnuje i chodcům, nabízí jim například několik procházkových tras.

Užitečná je možnost diskuze k plánu mobility, kam by zaměstnanci Ministerstva životního prostředí mohli psát své zkušenosti, připomínky, případně i výtky, a to jak ke konkrétním opatřením plánu mobility, tak celkově k jeho myšlence. Pro další rozvíjení plánu mobility bude nesmírně cenné, pokud bude co nejšířší zpětná vazba, z které bude možné vyjít při dalších aktualizacích plánu.

Uvědomujeme si, že pro zaměstnance, kteří jsou zvyklí na pohodlí osobního automobilu, může být používání městské hromadné dopravy méně komfortní. V tramvaji si nemohou pustit klimatizaci ani své oblíbené CD, zato se budou muset vypořádat s přítomností jiných spolucestujících, z nichž někteří využívají veřejné dopravní prostředky spíše jako obydlí. Ale i takový sociální kontakt může být nakonec přínosnější než sociální izolovanost řidiče osobního automobilu.

Hana Librová v knize *Vlažní a váhaví* cituje respondenty ankety, kterou v roce 2000 uspořádala mnichovská iniciativa *Autofrei leben* (doslovně žít svobodně bez auta). Anketa zjišťovala, jak se žije lidem bez auta. Jedna z respondentek hovořila o tom, že „si dopřává luxus žít bez auta“ (Librová 2003: 212). Z odpovědí na anketu byla sestavena jakási čítanka,⁶⁴ která popisuje každodenní život lidí, kteří nepoužívají automobil. Její stručný výtah Librová přináší ve zmiňované publikaci, v kapitole *Luxusní život bez automobilu*. Její zprostředkování zaměstnancům Ministerstva životního prostředí by jistě bylo přínosné. Je zajímavé, že mezi respondenty Librové byli i tací, kteří fakt, že nemají vlastní osobní automobil, nevnímali jako společenský handicap,⁶⁵ v některých případech zcela naopak.

⁶⁴ Huhn, Nikolaus; Lemke, Mathias: *ÜberLeben ohne Auto: ein Lesebuch*; München, Ökom Verlag 2001.

⁶⁵ O tom, do jaké míry je automobil status potvrzujícím prostředkem, hovoří podrobně Jan Keller v knize *Naše cesta do prvohor*; Praha, SLON 1998. O společenském znevýhodňování lidí bez auta se zmiňuje i Jiří Růžička v knize *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*; Brno, Český a Slovenský dopravní klub 1993. Ale Hana Librová v knize *Vlažní a váhaví*; Brno, Doplněk 2003 zmiňuje diplomní práci Jitky Svobodové *Sociální charakteristika a motivace záměrných neautomobilistů*, Brno 1995, ve které Svobodová na základě výpovědí 100 obyvatel Kroměříže usuzuje, že na rozdíl od minulosti už vlastnictví automobilu nemá charakter významného statusového symbolu (Librová 2003: 219 – 220).

„Život bez auta však prý stojí za trpělivost a tvrdohlavost vůči nečekaným obtížím, například ve zvládnutí ‚každoročních tajemných proměn jízdního řádu.‘ I to může mít své půvaby“ (Librová 2003: 217).

Z dotazníků vyplynulo, že pokud by šli nadřízení sami příkladem a nejezdili osobním automobilem, pro většinu zaměstnanců by to valný motivační efekt nemělo (viz tabulka III.2.A-B). Domníváme se však, že je zcela zásadní, aby byl plán mobility ze strany nadřízených pracovníků Ministerstva životního prostředí podporován, byť by mělo jít jen o podporu formální.

Petr Kurfürst v knize Řízení poptávky po dopravě mluví i o tom, jak jsou různá opatření, která měla vést omezení osobní automobilové dopravy, přijímána. Následující citace popisuje reakce na balíček opatření (nechybělo zde zpoplatnění parkoviště, odebrání příplatků na benzin, naopak byly zavedeny příspěvky pro ty, co používají MHD nebo jiné, šetrné způsoby dopravy), které zavedla firma Price Waterhouse v Los Angeles. „Okamžitě po zahájení programu se ti zaměstnanci, kteří před tím nepoužívali alternativní druhy dojížděky, velmi rozčílili. Někteří z nich vyhrožovali výpovědí (kterou ale nepodali) a jiní se obšírně vymlouvali, proč je pro ně sólo jízda autem jedinou možností. Poté, co se vše trochu uklidnilo a firma nabídla zaměstnancům individuální pomoc, udělali si její pracovníci jasnější obrázek o tom, jak celý program funguje a počet jeho uživatelů výrazně vzrostl“ (Kurfürst 2002: 70).

V. Závěr

Přes 70 % zaměstnanců druhé distribuce využívá nejčastěji pro své cesty do/ze zaměstnání městskou a/nebo příměstskou hromadnou dopravu (naopak téměř 14 % zaměstnanců uvedlo, že tento druh dopravy nepoužívá nikdy). S výrazným odstupem následuje kombinace pěší chůze a městské hromadné dopravy (cca 16 %). Automobil využívá přes devět % zaměstnanců, stejný počet zaměstnanců využívá i automobil v kombinaci s městskou hromadnou dopravou. Opět stejný počet zaměstnanců dochází do zaměstnání pěšky. Jen dvě % zaměstnanců dojíždějí na kole, kombinaci kola a městské hromadné dopravy nevyužívá žádný zaměstnanec. Více viz tabulka II.2.A-B.

Pro zaměstnance má při volbě dopravního prostředku největší váhu jeho rychlost. Druhou, byť o poznání méně častou preferencí, jsou ekonomické výhody dopravního prostředku, následně bezpečnost dopravního prostředku a jeho pohodlnost. Následují ohledy na ekologickou šetrnost, zdravotní prospěšnost a zvyk. Konkrétní hodnoty viz tabulka II.6.A-B.

Řidičský průkaz vlastní 90 % zaměstnanců z druhé distribuce, automobil má pak k dispozici 61 % (viz tabulka III.1.A). V druhé distribuci používání automobilu (včetně kombinace automobilu a MHD) nevyloučilo 20 zaměstnanců z celkových 44 (viz tabulka II.2.B). Výsledky ohledně vytíženosti automobilu (tabulka II.5.A-B) jsou rozporné (viz kapitola III.2.4.1. Dopravní chování). Příčinou mohou být buď nejasně formulované otázky, což způsobilo jejich nepochopení, nebo zaměstnanci Ministerstva životního prostředí nebyli ochotní odpovídat na tyto otázky pravdivě. Pro případnou realizaci plánu mobility se jeví jako nezbytné podrobit tuto oblast dalšímu výzkumu.

Čtvrtina automobilistů druhé distribuce označila zpoplatnění parkoviště za motivaci k omezení jízd osobním automobilem, téměř shodný počet automobilistů by sdílel automobil s ostatními zaměstnanci, pokud by parkoviště bylo zpoplatněno pro sólo řidiče. Sedm z 20 automobilistů by využívalo spolujízdu, kdyby zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících. Více viz tabulky III.2.A-D, III.3.A-B a III.4.A-B. Zůstává zde však otázka, do jaké míry by se lišily tyto postoje zaměstnanců od případného skutečného chování po zavedení opatření.

Jízdní kolo má k dispozici bezmála 80 % zaměstnanců druhé distribuce (viz tabulka II.1.B). Při zkoumání možnosti změny dopravního chování odpovědělo v druhé distribuci 15,9 %

zaměstnanců, že uvažovali o jízdě na kole (viz tabulka III.1.A). Výhrady spočívají v omezeních, z nichž některá není plán mobility Ministerstva životního prostředí s to řešit. Jde o obecně nízkou bezpečnost cyklistů v dopravním provozu, která zaměstnance od využití jízdě na kole odrazuje (viz odpovědi na otázku dotazníku č. 8 v příloze VII.2. Příloha – poznámky zaměstnanců; dále viz tabulky a grafy III.2.A-D, bod *Jiné – kdyby byly lepší podmínky pro cyklistiku*). Někteří zaměstnanci by rádi využívali jízdní kolo kvůli zdraví a kondici (viz odpovědi na otázku dotazníku č. 8 v příloze VII.2. Příloha – poznámky zaměstnanců). Vytvoření vhodného zázemí pro cyklisty by u některých zaměstnanců vedlo k používání jízdě na kole (podrobnosti viz tabulky a grafy III.2.A-D).

V rámci naší práce jsme navrhli konkrétní opatření a řešení, která se na základě vyhodnocení našeho dotazníkového průzkumu jevila jako relevantní. Tato opatření mohou být zavedena jak jednotlivě, tak jako celek, lze však předpokládat, že soubor opatření bude mít synergický efekt.

Naši výzkumnou otázku nemůžeme bezesbytku zodpovědět, protože jsme nemohli v praxi ověřit, zda by navrhované motivační nástroje plánu mobility skutečně vedly k omezení osobní automobilové dopravy. Na základě výsledků našeho průzkumu se však domníváme, že navržené nástroje mají potenciál ovlivnit dopravní strategie zaměstnanců směrem k šetrnějším způsobům osobní dopravy. Konečné potvrzení či vyvrácení bude možné jen v případě, že Ministerstvo životního prostředí realizuje plán mobility.

Pokud by byl náš návrh plánu mobility Ministerstva životního prostředí v jakékoliv podobě realizován, jednalo by se o unikátní projekt, který podle nám dostupných informací nebyl dosud v České republice uskutečněn. Protože zde nejsou žádné zkušenosti ani vzory, je pravděpodobné, že se realizace nevyvaruje chyb, omylů a přehmatů. Bude velmi záležet na osobě koordinátora a na její schopnosti realizovat nástroje plánu mobility, které zde předkládáme, ale i těch, které navrhne sám koordinátor.

VI. Publikace a zdroje informací⁶⁶

Citované v textu:

- * Crawford, J. H.: *Carfree Cities*; Utrecht, International Books 2002
- * ČSN 73 6056 – *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*
- * Dekoster, J.; Schoellart, U.: *Cyklistika pro města*; Praha, Ministerstvo životního prostředí 2006
- * Disman, Miloslav: *Jak se vyrábí sociologická znalost*; Praha, Univerzita Karlova, Karolinum 2002
- * *Dopravní politika České republiky*; Praha, Ministerstvo dopravy 1998
- * *Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013*; Praha, Ministerstvo dopravy 2005
- * *Dopravní politika v Evropě z pohledu NGOs*; Praha, Děti Země 1992. Sborník přednášek a příspěvků z mezinárodní konference nevládních organizací konané v Praze ve dnech 27.–29. října 1991
- * Keller, Jan: *Naše cesta do prvohor. O povaze automobilové kultury*; Praha, SLON 1998
- * Kurfürst, Petr: *Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky*; Praha, Centrum pro dopravu a energetiku 2002
- * Librová, Hana: *Pestří a zelení. Kapitoly o dobrovolné skromnosti*; Brno, Veronica a Duha 1994
- * Librová, Hana: *Vlažní a váhaví. Kapitoly o ekologickém luxusu*; Brno, Doplněk 2003
- * McClintock, Hugh: *Planning for cycling. Principles, practise and solutions for urban planners*; New York, Woodhead Publishing 2002
- * *Města pro lidi. Koncepce snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst*; Praha, Ministerstvo životního prostředí 2005
- * *Naše společná budoucnost*; Praha, Academia 1991
- * *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*; Praha, Ministerstvo dopravy leden 2005; též na www.cyklostrategie.cz
- * *Národní strategie rozvoje cyklisté dopravy České republiky. Cíle, realita, výhledy*; Praha, Centrum dopravního výzkumu září 2005
- * Rynda, Ivan: *přednášky Sociální ekologie I. a II.*; zimní semestr 2005 a letní semestr 2006, Fakulta humanitních studií
- * Růžička, Jiří: *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*; Brno, Český a Slovenský dopravní klub 1993
- * Urban, Jan: *Fáze přípravy dotazníkového šetření, jejich časová a materiálová náročnost*;

⁶⁶ Při citování uvedených zdrojů a odkazů vycházíme z Boldiš, Petr: Bibliografické citace dokumentu podle ČSN ISO 690 a ČSN ISO 690-2: Část 2 – Modely a příklady citací u jednotlivých typů dokumentů. Verze 3.0 (2004). Dostupné též z URL: www.boldis.cz/citace/citace2.pdf.

In: *Letní škola oceňování životního prostředí, 25.–31. července 2005, Jizerské hory*; Praha, COŽP UK 2005

* *Zákon č. 107/2006 Sb., z 14. března 2006, o jednostranném zvyšování nájemného z bytu*

* *Zákon č. 17/1992 Sb., z 5. prosince 1991 o životním prostředí*

* *Zákon č. 262/2006 Sb., z 21. dubna 2006 zákoník práce*

Odkazy zmiňované v textu:

* *Agora CE*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.agora-ce.cz

* *Bike and ride*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.bikeandride.de

* *Centrum dopravního výzkumu*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.cdv.cz

* Charvát, Hugo: *Ministerstvo vyrábí elektřinu ze Slunce*; EkoList.cz [on line], [cit. 2007-03-01], URL: <http://www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=1944658>

* Dekoster, J.; Schoellart, U.: *Cyklistika pro města*; Praha, Ministerstvo životního prostředí 2006

* *Cyklospolujízda*; Praha-mesto.cz [on line], [cit. 2007-01-01]. URL: [http://doprava.praha-mesto.cz/\(e3tzvqfgcklsdgrri2galwm0\)/default.aspx?id=68767&sh=-1604750760](http://doprava.praha-mesto.cz/(e3tzvqfgcklsdgrri2galwm0)/default.aspx?id=68767&sh=-1604750760)

* *Cyklotrasa Botič*; Greenways.cz [on line], [cit. 2007-01-01]. URL:

http://greenways.cz/cyklotrasa_botic.php3

* *Dopravní podnik Praha*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.dpp.cz

* *Dopravní podnik Praha, Pražská integrovaná doprava*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.dpp.cz/idos

* *Dynamická mapa značených cyklotras*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: http://wgp.praha-mesto.cz/tms/html/wgp_cv/index.php?client_type=map_html&client_lang=cz_iso&strange_opener=0&autolog_anonymous=1

* *Encouraging the use of environmentally friendly forms of transport: the Commission adopts an ambitious 2006-2009 mobility plan for its Brussels staff*; Europa.eu.int [on line], [cit. 2006-12-24]. URL:

<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/315&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

* *European Platform on Mobility Management*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL:

www.epommweb.org

* *Evropský týden mobility a Evropský den bez aut*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL:

www.env.cz/edba

* Gehl, Jan; Gemzøe, Lars: *Nové městské prostory*; Šlapanice, ERA 2002

* Gehl, Jan: *Život mezi budovami*; Brno, Nadace Partnerství 1999

- * Hensher, A. David; Kenneth, J. Button (ed.): *Handbook of Transport and the Environment*; Amsterdam, Elsevier 2003
- * Huhn, Nikolaus; Lemke, Mathias: *ÜberLeben ohne Auto: ein Lesebuch*; München, Ökom Verlag 2001.
- * Klein, Jim; Olsonová, Martha: *Taken for a ride*; 1996. Dokumentární film.
- * Kolina, Josef: *Půjčoven kol v Praze brzy přibude*; Lidovky.cz [on line], [cit. 07-3-15]. URL: http://lidovky.zpravy.cz/pujcoven-kol-v-praze-brzy-pribude-dlu-/ln_noviny.asp?c=A070301_000027_ln_noviny_sko&klic=217995&mes=070301_0
- * Mach, Martin: *Co změní Cyklostrategie?*; EkoList.cz [on line]. URL: www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=197221
- * Mach, Martin: *Metro je hlavní prioritou, shodují se kandidáti do zastupitelstva pražského magistrátu*; EkoList.cz [on line], [cit. 2006-12-23]. URL: <http://www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=1928778>
- * *Ministerstvo vnitra*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.mvcr.cz
- * *Města pro lidi*; Praha, Ministerstvo životního prostředí 2005
- * *Mobility Plan for Commission Staff in Brussels 2006–2009*; ec.europa.eu [on line], [cit. 2006-11-30]. URL: http://ec.europa.eu/oib/doc/mobility-plan_en.pdf
- * *Parkoviště P+R*; [on line], [cit. 2006-12-21]. URL: www.udi-praha.cz/regulace/parkri.htm
- * *Parkoviště P+R – mapa*; [on line], [cit. 2006-12-21]. URL: www.udi-praha.cz/regulace/Parkri_m.htm
- * *Oxford Brookes Univerzity Mobility Plan*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.brookes.ac.uk/travel
- * Robeš, Martin: *Město, prostor, doprava: o rozdělení uličního prostoru a bezpečnosti dopravy z pohledu uživatele*; Brno, Český a Slovenský dopravní klub 2002
- * Rynda, Ivan: *Trvale udržitelný rozvoj a vzdělávání, in Hledání odpovědí na výzvy současného světa*; Praha: Centrum pro otázky životního prostředí UK, 2000.
- * *Scenarios for a sustainable society: Car transport systems and the sociology of embedded technologies (Project "SceneSusTech")*; Tcd.ie [on line], [cit. 07-02-25]. URL: [http://www.tcd.ie/ERC/pastprojects/carsdownloads/Cars Final Report.pdf](http://www.tcd.ie/ERC/pastprojects/carsdownloads/Cars%20Final%20Report.pdf)
- * *Seznam značených cyklotras v Praze (a další stezky)*; Praha-mesto.cz [on line], [cit. 2006-12-2]. URL: [http://www.praha-mesto.cz/\(ebmwso55lgdsmf45xbtusm55\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=63928&sh=2134725272](http://www.praha-mesto.cz/(ebmwso55lgdsmf45xbtusm55)/zdroj.aspx?typ=2&Id=63928&sh=2134725272)
- * *Statgraphic plus 3.1*; [počítačový program].
- * Šuta, Miroslav: *Účinky výfukových plynů z automobilů na lidské zdraví*; Brno, Český a Slovenský dopravní klub 1996

- * *Technické požadavky na jízdní kola podle vyhlášky č. 341/2002 Sb.*; udi-praha.cz [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: www.udi-praha.cz/obsahy/cyktechn.htm
- * *Tištěná cyklomapa*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: [http://doprava.praha-mesto.cz/\(3nw1hd45w5vrez45qawhg255\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=70558&sh=-893846312](http://doprava.praha-mesto.cz/(3nw1hd45w5vrez45qawhg255)/zdroj.aspx?typ=2&Id=70558&sh=-893846312)
- * *Týden trvale udržitelného rozvoje*; [on line], [cit. 2007-5-11]. URL: www.env.cz/tur2007
- * *Wikipedia*; [on line], [cit. 2006-12-18]. URL: <http://cs.wikipedia.org>
- * *Zpráva o zdraví obyvatel Evropy 2005*; Řím, WHO 2005
- * *Zákon č. 106/1999 Sb., z 11. května 1999, o svobodném přístupu k informacím*

VII. Přílohy

- VII.1. Příloha – tabulkové výstupy
- VII.2. Příloha – poznámky zaměstnanců
- VII.3. Příloha – situační plánec
- VII.4. Příloha – povinná výbava jízdního kola
- VII.5. Příloha – fotodokumentace
- VII.6. Příloha – dotazníky

Seznam tabulek a grafů

Data získaná z personálního a organizačního odboru Ministerstva životního prostředí

Tabulka 1.1. Věkové rozvrstvení zaměstnanců Ministerstva životního prostředí, říjen 2006

Tabulka 1.2. Přehled zaměstnanců MŽP s trvalým bydlištěm na území hl. m. Prahy

Tabulka 1.3. Přehled zaměstnanců MŽP s trvalým bydlištěm mimo území hl. m. Prahy

Data získaná z vlastního výzkumu

Část I.: Socio-demografické údaje

Tabulka I.1. Poměr žen a mužů (%)

Tabulka I.1.A Poměr žen a mužů – jen automobilisté (%)

Tabulka I.2. Rodinný stav (%)

Tabulka I.3. Počet dětí (%)

Tabulka I.4. Nejvyšší dosažené vzdělání (%)

Tabulka I.5. Pracovní zařazení (%)

Tabulka I.6. Pravidelnost pracovní doby (%)

Tabulka I.6.A Pravidelnost pracovní doby – jen automobilisté (%)

Část II.: Dopravní chování

Tabulka II.1.A Dopravní způsobilost (100 % = 107 zaměstnanců)

Tabulka II.1.B Dopravní způsobilost (100 % = 44 zaměstnanců)

Tabulka II.2.A Nejčastěji používaný dopravní prostředek (100 % = 107 zaměstnanců)

Graf k tabulce II.2.A

Tabulka II.2.B Nejčastěji používaný dopravní prostředek (100 % = 44 zaměstnanců)

Graf k tabulce II.2.B

Tabulka II.3.A Dojezdová doba (100 % = 107 zaměstnanců)

Tabulka II.3.B Dojezdová doba (100 % = 44 zaměstnanců)

Tabulka II.3.A1 Dojezdová doba (absolutní počty)

Tabulka II.3.B1 Dojezdová doba (absolutní počty)

Tabulka II.4.A Dojezdová vzdálenost (DI) – celková (%) (100 % = 107 zaměstnanců)

Tabulka II.4.B Dojezdová vzdálenost (DII) – celková (%) (100 % = 44 zaměstnanců)

Tabulka II.4.C Dojezdová vzdálenost (DI) – jen automobilisté (absolutní počty)

Tabulka II.4D: Dojezdová vzdálenost (DII) – jen automobilisté (absolutní počty)

Tabulka II.5.A Vytíženost automobilu (absolutní počty)

Tabulka II.5.B Vytíženost automobilu (absolutní počty)

Tabulka II.6.A Preference (100 % = 107 zaměstnanců)

Graf k tabulce II.6.A Preference

Tabulka II.6.B Preference (100 % = 44 zaměstnanců)

Graf k tabulce II.6.B Preference

Tabulka II.6.C Preference – jen automobilisté (absolutní počty)

Graf k tabulce II.6.C Preference

Tabulka II.6.D Preference – jen automobilisté (absolutní počty)

Graf k tabulce II.6.D Preference

Část III.: Možnost změny dopravního chování

Tabulka III.1. Uvažoval/a jste někdy o změně dopravního prostředku? (%)

Tabulka III.1.A Uvažoval/a jste někdy o změně dopravního prostředku? – jen automobilisté (%)

Tabulka III.2.A Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – celková (absolutní počty, celek = 107 zaměstnanců)

Graf k tabulce III.2A

Tabulka III.2.B Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – celková (absolutní počty, celek = 44 zaměstnanců)

Graf k tabulce III.2.B

Tabulka III.2.C Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – automobilisté (absolutní počty)

Graf k tabulce III.2.C

Tabulka III.2.D Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – automobilisté (absolutní počty)

Graf k tabulce III.2.D

Tabulka III.3.A Pokud by bylo parkoviště zdarma jen pro automobily s více než jedním cestujícím, motivovalo by vás to k:

Tabulka III.3.B Pokud by bylo parkoviště zdarma jen pro automobily s více než jedním cestujícím, motivovalo by vás to k: – jen automobilisté (absolutní počty)

Tabulka III.4.A Pokud by zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících pro sdílení automobilu, motivovalo by vás to k využití spolujízdy? (%)

Tabulka III.4.B Pokud by zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících pro sdílení automobilu, motivovalo by vás to k využití spolujízdy? – jen automobilisté (absolutní počty)

Tabulka 1.1. Věkové rozvrstvení zaměstnanců Ministerstva životního prostředí, říjen 2006

Věk	Muži	ženy	celkem
do 20 let	0	1	1
21–30 let	61	98	159
31–40 let	41	55	96
41–50 let	39	61	100
51–60 let	71	80	151
61 a více let	22	11	33
	234	306	540

Tabulka 1.2. Přehled zaměstnanců MŽP s trvalým bydlištěm na území hl. m. Prahy

lokality	počet zaměstnanců
Praha 1	9
Praha 2	14
Praha 3	26
Praha 4	106
Praha 4 - Kamýk	2
Praha 5	39
Praha 5 - Sobín	1
Praha 6	27
Praha 7	9
Praha 8	26
Praha 9	29
Praha 10	93
Praha 10 - Kolovraty	1
Praha 10 - Uhřetěves	1
Praha 12	2
pražští zaměstnanci	385

Tabulka 1.3. Přehled zaměstnanců MŽP s trvalým bydlištěm mimo území hl. m. Prahy

Lokalita	počet zaměstnanců	lokality	počet zaměstnanců	lokality	počet zaměstnanců
Babice nad Svít.	1	Kostelec n. Č. lesy	1	Přelouč	1
Benešov	1	Kostelec n. Orlicí	1	Rašovice	1
Beroun	1	Kralupy n. Vltavou	1	Roztoky	2
Borovany	1	Králov Dvůr	1	Řehořov	1
Božíkov	1	Krásněves	1	Řevnice	1
Brandýs n. L.	1	Krnov	1	Řevničov	1
Brandýsek	2	Libčice n. Vltavou	2	Říčany u Prahy	4
Brno	3	Liběchov	1	Říčany u Brna	1
Chelčice	1	Liberec	2	Sedlčany	1
Chomutov	1	Lipnice n. Sázavou	1	Senohraby	1
Čelákovice	3	Lipník n. Bečvou	1	Sezimovo Ústí	1
Čeřenice	1	Lipová-lázně	1	Slezská Ostrava	1
Česká Lípa	1	Litvínov	1	Stará Boleslav	1
České Budějovice	2	Loděnice	1	Stránčice	2
Český Krumlov	1	Ludgeřovice	1	Susiče	1
Dobřichovice	1	Luhačovice	1	Svojetice	1

Dobříš	2	Mělník	2	Šenov	1
Drnholec	1	Měňany	1	Štoky	1
Hubenec	1	Milčice	1	Teplice	3
Frýdek-Místek	1	Milevsko	1	Trutnov	1
Hlinsko v Č.	2	Mníšek p. Brdy	1	Třebíč	1
Hodonín	1	Mohelnice	1	Třinec	1
Hostivice	1	Most	2	Uherský Brod	1
Hradec Králové	2	Mukařov	1	Ústí n. Labem	2
Jablonec n. Nisou	1	Mutěnice	1	Valašské Klob.	1
Jablonné n. Orlicí	1	Nové Město n. M.	1	Varnsdorf	1
Jeseník	1	Novosedlice	1	Větrušice	1
Jindřichův Hradec	1	Nový Jičín	1	Vlastiboř	1
Kadaň	1	Nýřany	1	Vlašim	1
Kamenice	1	Oldřív	1	Vrané n. Vltavou	1
Karlovy Vary	1	Olomouc	2	Vsetín	1
Karlštejn	1	Opava	2	Vyškov	1
Karviná	1	Ostrava	3	Záboří	1
Kasejovice	1	Ostrov n. Oslavou	1	Zeleneč	1
Kladno	8	Pečky	2	Zlín	2
Kladruby	1	Pelhřimov	1	Želeč	1
Klatovy	1	Písek	3	Želanovice	1
Kojetín	1	Planá u Mar. Lázní	1	Žleby	1
Kolín	2	Plzeň	1	mimopražští zaměstnanci celkem	57
Kopřivnice	1	Poděbrady	1		

Výsledky dotazníkového průzkumu

Pro snazší orientaci v tabulkách budeme výsledky z první distribuce umisťovat v levé a výsledky z druhé distribuce v pravé části dokumentu. Pokud bude nutné umístit výsledky pod sebe, pak horní tabulka bude patřit výsledkům z první distribuce. Zkratky DI a DII také označují distribuci.

Pokud to bude přínosné, uvedeme výsledky týkající se jen těch, kteří nevyloučili, že pro cesty do/ze zaměstnání používají automobil nebo automobil v kombinaci s MHD. Tuto skupinu označujeme jako automobilisty.

Tam, kde je to nutné, je u tabulky připojen její výklad.

Číselné údaje jsou zaokrouhleny na jedno desetinné místo.

Část I.: Socio-demografické údaje

Tabulka I.1. Poměr žen a mužů (%)

DI.

Ženy	65,4
Muži	34,6
100 % = 107 zaměstnanců	

DII.

Ženy	65,9
Muži	34,1
100 % = 44 zaměstnanců	

Tabulka I.1.A Poměr žen a mužů – jen automobilisté (%)

DI.

Ženy	63,6
Muži	36,4
100 % = 44 zaměstnanců	

DII.

Ženy	60
Muži	40
100 % = 20 zaměstnanců	

Tabulka I.2. Rodinný stav (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Svobodní	49,5
Vdané/ženatí	41,1
Rozvedení/é, ovdovělí/é	5,6
Neodpovědělo	3,7

DII: (100 % = 44 zaměstnanců)

Svobodní	40,9
Vdané/ženatí	43,2
Rozvedení/é, ovdovělí/é	13,6
Neodpovědělo	2,3

Tabulka I.3. Počet dětí (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Žádné	50,5
1 dítě	15
2 děti	29,9
3 děti	3,7
Neodpovědělo	0,9

DII. (100 % = 44 zaměstnanců)

Žádné	50,0
1 dítě	13,6
2 děti	34,1
3 děti	2,3
Neodpovědělo	0

Tabulka I.4. Nejvyšší dosažené vzdělání (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Středoškolské	8,4
Vysokoškolské	90,7
Neodpovědělo	0,9

DII. (100 % = 44 zaměstnanců)

Středoškolské	4,5
Vysokoškolské	95,5
Neodpovědělo	0

Tabulka I.5. Pracovní zařazení (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Řadový zaměstnanec	72,9
Vedoucí oddělení	17,8
Vedoucí odboru	3,7
Jiné	3,7
Neodpovědělo	1,9

DII. (100 % = 44 zaměstnanců)

Řadový zaměstnanec	81,8
Vedoucí oddělení	13,6
Vedoucí odboru	2,3
Jiné	2,3
Neodpovědělo	0

Tabulka I.6. Pravidelnost pracovní doby (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Pravidelná pracovní doba	84,1
Nepřavidelná pracovní doba	15,9
Neodpovědělo	0

DII. (100 % = 44 zaměstnanců)

Pravidelná pracovní doba	81,8
Nepřavidelná pracovní doba	18,2
Neodpovědělo	0

Tabulka I.6.A Pravidelnost pracovní doby – jen automobilisté (%)

DI.

Pravidelná pracovní doba	80
Nepřavidelná pracovní doba	20
100 % = 44 zaměstnanců	

DII.

Pravidelná pracovní doba	65
Nepřavidelná pracovní doba	35
100 % = 20 zaměstnanců	

Část II.: Dopravní chování

Tabulka II.1.A Dopravní způsobilost (100 % = 107 zaměstnanců)

D I (%)	Vlastní	Nevlastní	Neodpovědělo
Řidičský průkaz	88,8	11,2	0,0
Automobil	57,9	41,1	0,9
Předplatné na MHD	86,9	13,1	0,0
Kolo	67,3	31,8	0,9

Tabulka II.1.B Dopravní způsobilost (100 % = 44 zaměstnanců)

D II (%)	Vlastní	Nevlastní	Neodpovědělo
Řidičský průkaz	90,9	9,1	0,0
Automobil	61,4	38,6	0,0
Předplatné na MHD	88,6	9,1	2,3
Kolo	79,6	18,2	2,3

Zaměstnanci odpovídali na otázku, zda vlastní nebo mají k dispozici řidičský průkaz, osobní automobil, předplatné na městskou a/nebo příměstskou hromadnou dopravu a jízdní kolo. Odpovědět mohli pouze ano/ne, v několika případech nechali otázku nezodpovězenou.

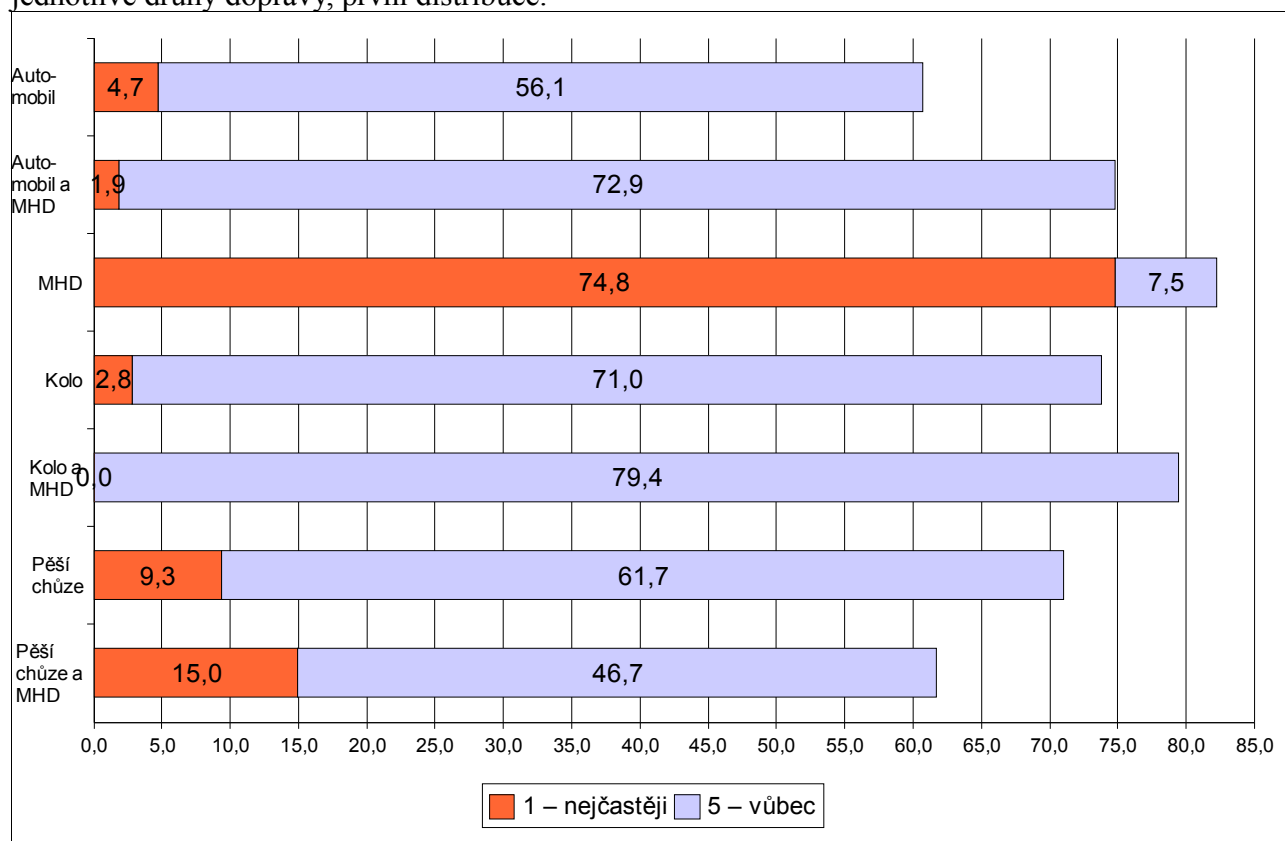
Interpretace tabulky DII.: Ze vzorku 44 zaměstnanců má 90,9 % zaměstnanců řidičský průkaz, 9,1 % zaměstnanců řidičský průkaz nevlastní. 61,4 % zaměstnanců vlastní nebo má k dispozici osobní automobil, 38,6 automobil nevlastní. 88,6 % zaměstnanců má předplatné na městskou či příměstskou hromadnou dopravu, 9,1 % předplatné na MHD nevlastní. 79,6 % zaměstnanců vlastní nebo má k dispozici jízdní kolo, 18,2 % kolo nemá. Dopočet do 100 % je počet zaměstnanců, kteří na otázku neodpověděli.

Tabulka II.2.A Nejčastěji používaný dopravní prostředek (100 % = 107 zaměstnanců)

DI. (%)	1	2	3	4	5	Neodpovědělo
Automobil	4,7	0,9	4,7	25,2	56,1	8,4
Automobil a MHD	1,9	0,9	2,8	9,3	72,9	12,1
MHD	74,8	3,7	2,8	3,7	7,5	7,5
Kolo	2,8	1,9	3,7	6,5	71,0	14
Kolo a MHD	0,0	0,0	1,9	0,9	79,4	17,8
Pěší chůze	9,3	3,7	6,5	5,6	61,7	13,1
Pěší chůze a MHD	15,0	4,7	12,1	9,3	46,7	12,1

Hodnoceno na škále 1 – 5, kde 1 = používám nejčastěji, 5 = nepoužívám vůbec. Pěší chůzi do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy.

Graf k tabulce II.2.A Graf zobrazuje hodnocení 1 (používám nejčastěji) a 5 (nepoužívám vůbec) pro jednotlivé druhy dopravy, první distribuce.



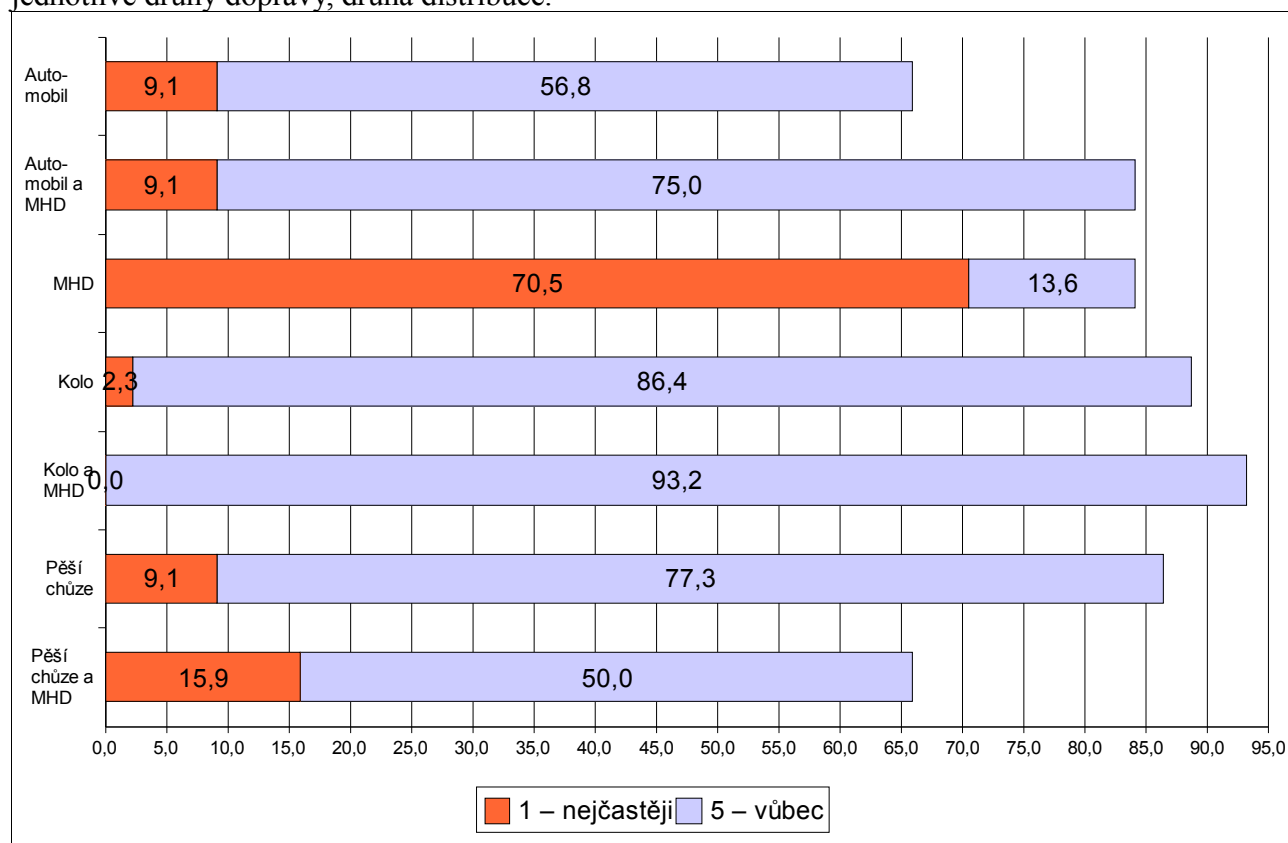
Hodnoceno na škále 1–5, kde 1 = používám nejčastěji, 5 = nepoužívám vůbec. Pěší chůzi do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy.

Tabulka II.2.B Nejčastěji používaný dopravní prostředek (100 % = 44 zaměstnanců)

Díl. (%)	1	2	3	4	5	Neodpovědělo
Automobil	9,1	0	2,3	25	56,8	6,8
Automobil a MHD	9,1	0	6,8	4,6	75	4,5
MHD	70,5	4,6	4,6	2,3	13,6	9,1
Kolo	2,3	2,3	2,3	2,3	86,4	6,8
Kolo a MHD	0	0	0	0	93,2	6,8
Pěší chůze	9,1	0	6,8	2,3	77,3	4,5
Pěší chůze a MHD	15,9	4,6	9,1	13,6	50	11,4

Hodnoceno na škále 1–5, kde 1 = používám nejčastěji, 5 = nepoužívám vůbec. Pěší chůzi do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy.

Graf k tabulce II.2.B Graf zobrazuje hodnocení 1 (používám nejčastěji) a 5 (nepoužívám vůbec) pro jednotlivé druhy dopravy, druhá distribuce.



Hodnoceno na škále 1–5, kde 1 = používám nejčastěji, 5 = nepoužívám vůbec. Pěší chůzi do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy.

Tabulka II.3.A Dojezdová doba (100 % = 107 zaměstnanců)

DI. (%)	Do 10 min.	11–20 min.	21–30 min.	31–40 min.	41–50 min.	51–60 min.	61–70 min.	71–80 min.	80 a víc min.	Σ
Automobil	4,3	16,1	12,8	4,3	2,1	1,1	1,1	1,1	2,1	44,9
Automobil a MHD	0,0	0,0	4,3	2,1	1,1	1,1	1,1	1,1	3,2	13,9
MHD	2,1	15,0	12,8	21,4	17,1	12,8	5,4	3,2	6,4	96,3
Kolo	4,3	5,4	2,1	2,1	0,0	2,1	1,1	0,0	0,0	17,1
Kolo a MHD	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	1,1	0,0	0,0	1,1	4,3
Pěší chůze	4,3	6,4	5,4	4,3	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	21,4
Pěší chůze a MHD	1,1	4,3	6,4	2,1	10,7	15,0	1,1	0,0	1,1	41,7

Tabulka II.3.B Dojezdová doba (100 % = 44 zaměstnanců)

DII. (%)	Do 10 min.	11–20 min.	21–30 min.	31–40 min.	41–50 min.	51–60 min.	61–70 min.	71–80 min.	80 a víc min.	ΣΣ
Automobil	0,4	0,9	3,1	0,9	0,9	0,4	0,0	0,4	0,0	7,0
Automobil a MHD	0,0	0,0	0,0	0,4	0,9	0,9	0,4	0,4	0,9	4,0
MHD	0,4	1,3	4,0	1,8	3,1	2,2	0,9	0,4	1,3	15,4
Kolo	0,0	1,3	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8
Kolo a MHD	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pěší chůze	1,3	0,4	0,4	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	3,5
Pěší chůze a MHD	0,0	0,9	0,9	1,3	1,3	1,3	0,0	0,4	0,0	6,2

Tabulka II.3.A1 Dojezdová doba (absolutní počty)

DI. (počet)	Do 10 min.	11–20 min.	21–30 min.	31–40 min.	41–50 min.	51–60 min.	61–70 min.	71–80 min.	80 a víc min.	Σ
Automobil	4	15	12	4	2	1	1	1	2	42
Automobil a MHD	0	0	4	2	1	1	1	1	3	13
MHD	2	14	12	20	16	12	5	3	6	90
Kolo	4	5	2	2	0	2	1	0	0	16
Kolo a MHD	0	0	0	2	0	1	0	0	1	4
Pěší chůze	4	6	5	4	1	0	0	0	0	20
Pěší chůze a MHD	1	4	6	2	10	14	1	0	1	39

Tabulka II.3.B1 Dojezdová doba (absolutní počty)

DII. (počet)	Do 10 min.	11–20 min.	21–30 min.	31–40 min.	41–50 min.	51–60 min.	61–70 min.	71–80 min.	80 a víc min.	Σ
Automobil	1	2	7	2	2	1	0	1	0	16
Automobil a MHD	0	0	0	1	2	2	1	1	2	9
MHD	1	3	9	4	7	5	2	1	3	35
Kolo	0	3	1	0	0	0	0	0	0	4
Kolo a MHD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pěší chůze	3	1	1	2	0	0	0	0	1	8
Pěší chůze a MHD	0	2	2	3	3	3	0	1	0	14

Tabulka II.4.A Dojezdová vzdálenost (DI) – celková (%) (100 % = 107 zaměstnanců)

Do 5 km	6–10 km	11–20 km	21–30 km	31–40 km	41 a víc	Neod.
26,2	29,0	24,3	7,5	5,6	5,6	1,9

Tabulka II.4.B Dojezdová vzdálenost (DII) – celková (%) (100 % = 44 zaměstnanců)

Do 5 km	6–10 km	11–20 km	21–30 km	31–40 km	41 a víc	Neod.
15,9	31,8	25,0	11,4	4,5	9,1	2,3

Tabulka II.4.C Dojezdová vzdálenost (DI) – jen automobilisté (absolutní počty)

Do 5 km	6–10 km	11–20 km	21–30 km	31–40 km	41 a víc	Σ
5	10	16	4	4	4	43

Tabulka II.4.D Dojezdová vzdálenost (DII) – jen automobilisté (absolutní počty)

Do 5 km	6–10 km	11–20 km	21–30 km	31–40 km	41 a víc	Σ
1	6	5	3	1	4	20

Tabulka II.5.A Vytíženost automobilu (absolutní počty)

DI.	0	1	2	3	4	5	Σ
Jezdíte sám/sama	8	13	1	0	1	2	25
Máte jednoho spolujezdce	10	6	0	1	1	4	22
Máte více než jednoho spolujezdce	13	1	1	0	1	2	18
Vezete těžký či objemný náklad	9	12	2	1	1	0	25

V případě, že zaměstnanci používají pro své cesty do a ze zaměstnání osobní automobil, měli ohodnotit, do jaké míry je vytižen na stupnici 0–5, kde 0 = nikdy, 1 = jedenkrát za pracovní týden, 5 = pětkrát za pracovní týden.

Tabulka II.5.B Vytíženost automobilu (absolutní počty)

DII.	0	1	2	3	4	5	Σ
Jezdíte sám/sama	6	5	0	0	0	2	13
Máte jednoho spolujezdce	6	1	0	0	1	4	12
Máte více než jednoho spolujezdce	9	0	1	0	0	0	10
Vezete těžký či objemný náklad	6	3	0	1	1	0	11

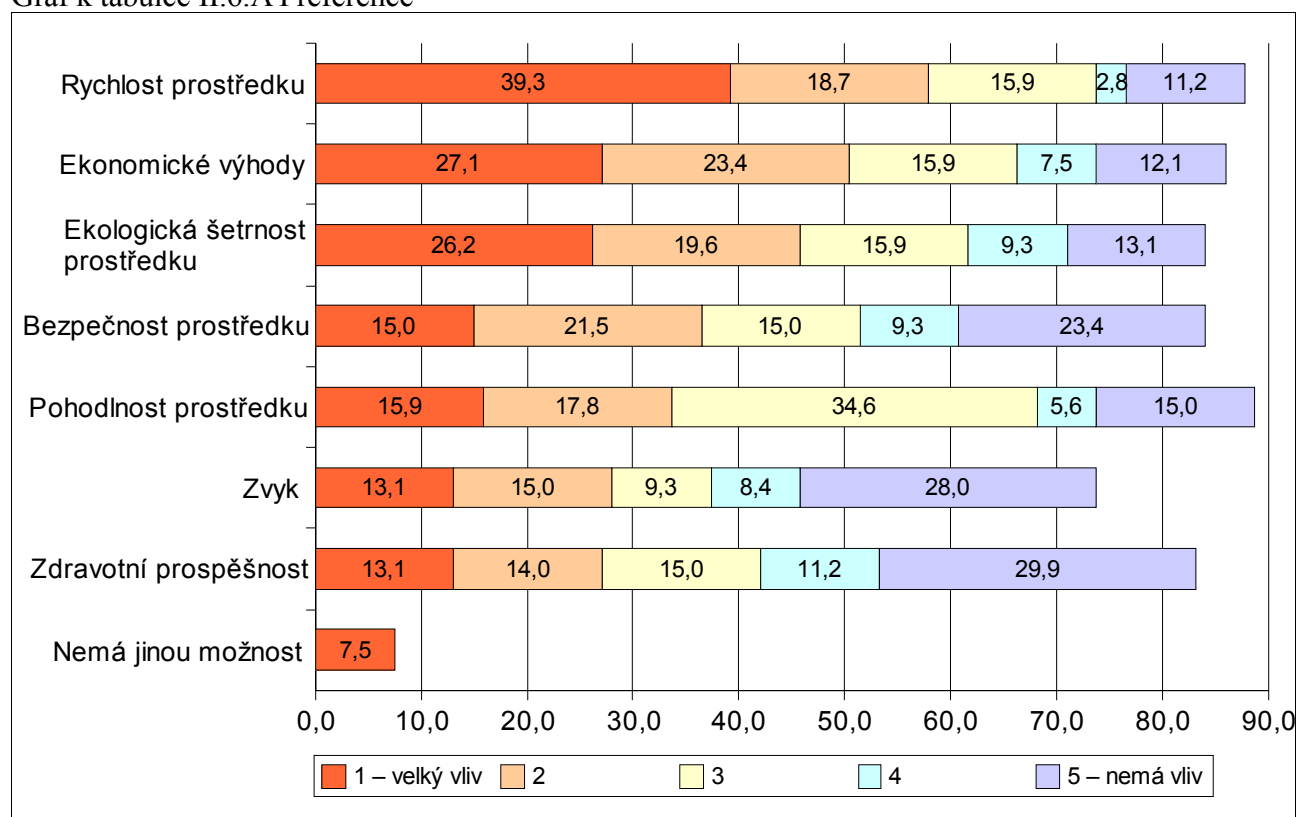
V případě, že zaměstnanci používají pro své cesty do a ze zaměstnání osobní automobil, měli ohodnotit, do jaké míry je vytižen na stupnici 0–5, kde 0 = nikdy, 1 = jedenkrát za pracovní týden, 5 = pětkrát za pracovní týden.

Tabulka II.6.A Preference (100 % = 107 zaměstnanců)

DI (%)	1	2	3	4	5	Neod.
Pohodlnost prostředku	15,9	17,8	34,6	5,6	15,0	11,2
Rychlost prostředku	39,3	18,7	15,9	2,8	11,2	12,2
Bezpečnost prostředku	15,0	21,5	15,0	9,3	23,4	15,9
Zdravotní prospěšnost	13,1	14,0	15,0	11,2	29,9	16,8
Ekologická šetrnost prostředku	26,2	19,6	15,9	9,3	13,1	15,9
Ekonomické výhody	27,1	23,4	15,9	7,5	12,1	14,0
Zvyk	13,1	15,0	9,3	8,4	28,0	26,2
Nemá jinou možnost	7,5					

Otázku: Na základě čeho se rozhodujete při volbě, jaký dopravní prostředek použijete pro cestu do/ze zaměstnání? měli zaměstnanci zodpovědět na škále 1–5, kde 1 = velký vliv na rozhodnutí, 5 = nemá vliv na rozhodnutí. Měli také možnost v políčku *Jiné* uvést další okolnosti. Z poznámek jsme vybrali jednu, která se často opakovala: Nemám jinou možnost.

Graf k tabulce II.6.A Preference



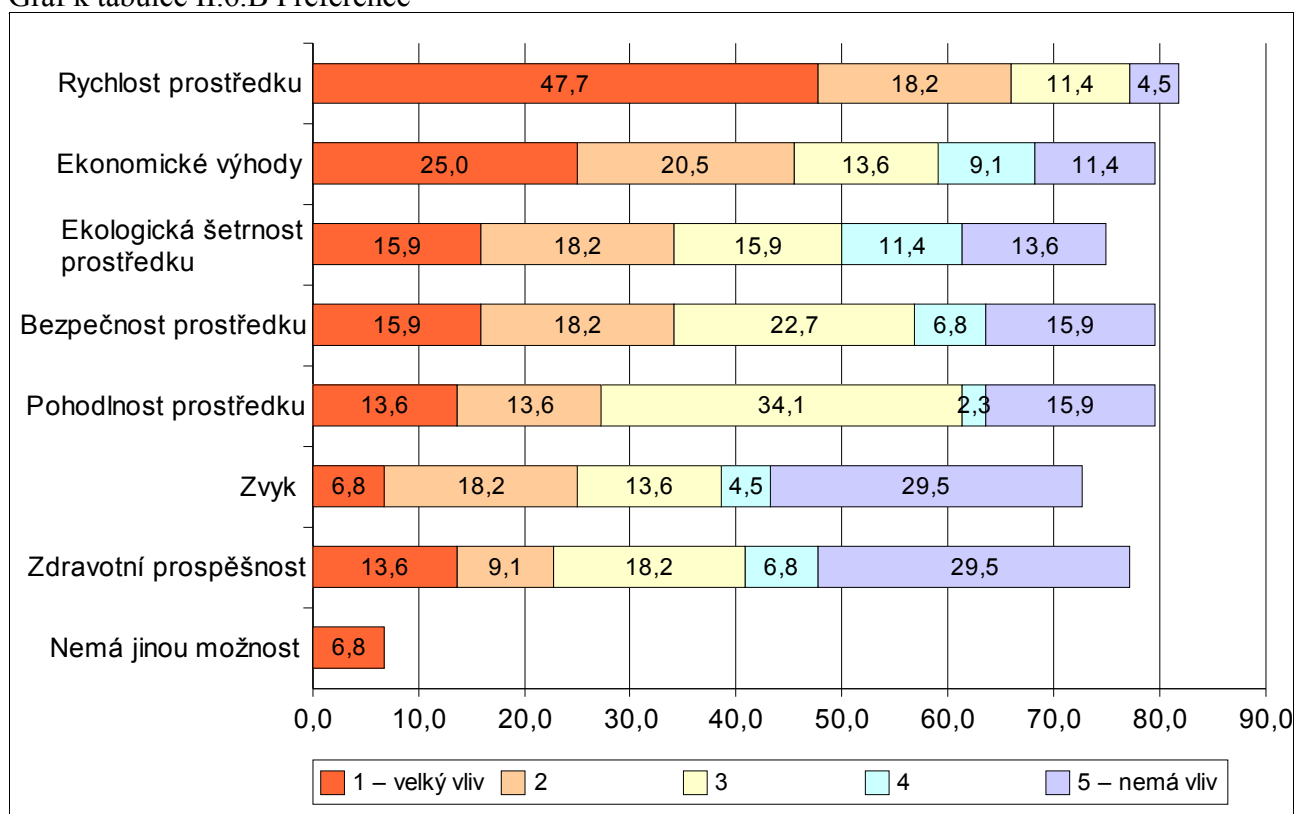
Graf zobrazuje četnost udělení známky jednotlivým okolnostem, které nejvíce/nejméně ovlivňují rozhodnutí. Pro přehlednost seřazeno podle součtu známek 1 a 2, pro správné čtení grafu je nutno zohlednit i další známky.

Tabulka II.6.B Preference (100 % = 44 zaměstnanců)

DII (%)	1	2	3	4	5	Neod.
Pohodlnost prostředku	13,6	13,6	34,1	2,3	15,9	20,5
Rychlost prostředku	47,7	18,2	11,4	0,0	4,5	18,2
Bezpečnost prostředku	15,9	18,2	22,7	6,8	15,9	20,5
Zdravotní prospěšnost	13,6	9,1	18,2	6,8	29,5	22,7
Ekologická šetrnost prostředku	15,9	18,2	15,9	11,4	13,6	25,0
Ekonomické výhody	25,0	20,5	13,6	9,1	11,4	20,5
Zvyk	6,8	18,2	13,6	4,5	29,5	27,3
Nemá jinou možnost	6,8					

Otázku: Na základě čeho se rozhodujete při volbě, jaký dopravní prostředek použijete pro cestu do/ze zaměstnání? měli zaměstnanci zodpovědět na škále 1–5, kde 1 = velký vliv na rozhodnutí, 5 = nemá vliv na rozhodnutí. Měli také možnost v políčku *Jiné* uvést další okolnosti. Z poznámek jsme vybrali jednu, která se často opakovala: Nemám jinou možnost.

Graf k tabulce II.6.B Preference



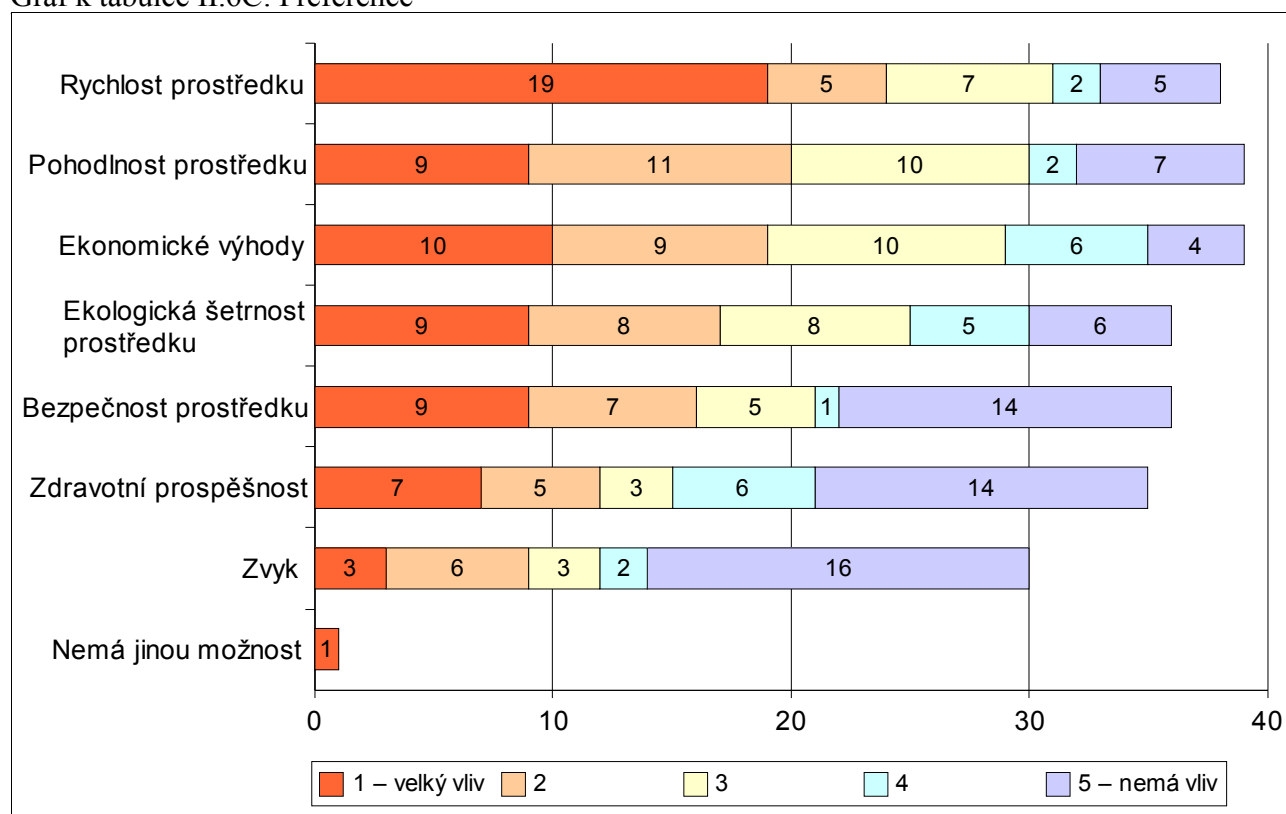
Graf zobrazuje četnost udělení známky jednotlivým okolnostem, které nejvíce/nejméně ovlivňují rozhodnutí. Pro přehlednost seřazeno podle součtu známek 1 a 2, pro správné čtení grafu je nutno zohlednit i další známky.

Tabulka II.6.C Preference – jen automobilisté (absolutní počty)

DI.	1	2	3	4	5	Neod.
Pohodlnost prostředku	9	11	10	2	7	5
Rychlost prostředku	19	5	7	2	5	6
Bezpečnost prostředku	9	7	5	1	14	8
Zdravotní prospěšnost	7	5	3	6	14	9
Ekologická šetrnost prostředku	9	8	8	5	6	8
Ekonomické výhody	10	9	10	6	4	5
Zvyk	3	6	3	2	16	14
Nemá jinou možnost						
	1					

Otázku: Na základě čeho se rozhodujete při volbě, jaký dopravní prostředek použijete pro cestu do/ze zaměstnání? měli zaměstnanci zodpovědět na škále 1–5, kde 1 = velký vliv na rozhodnutí, 5 = nemá vliv na rozhodnutí. Měli také možnost v políčku *Jiné* uvést další okolnosti. Z poznámek jsme vybrali jednu, která se často opakovala: Nemám jinou možnost.

Graf k tabulce II.6C: Preference



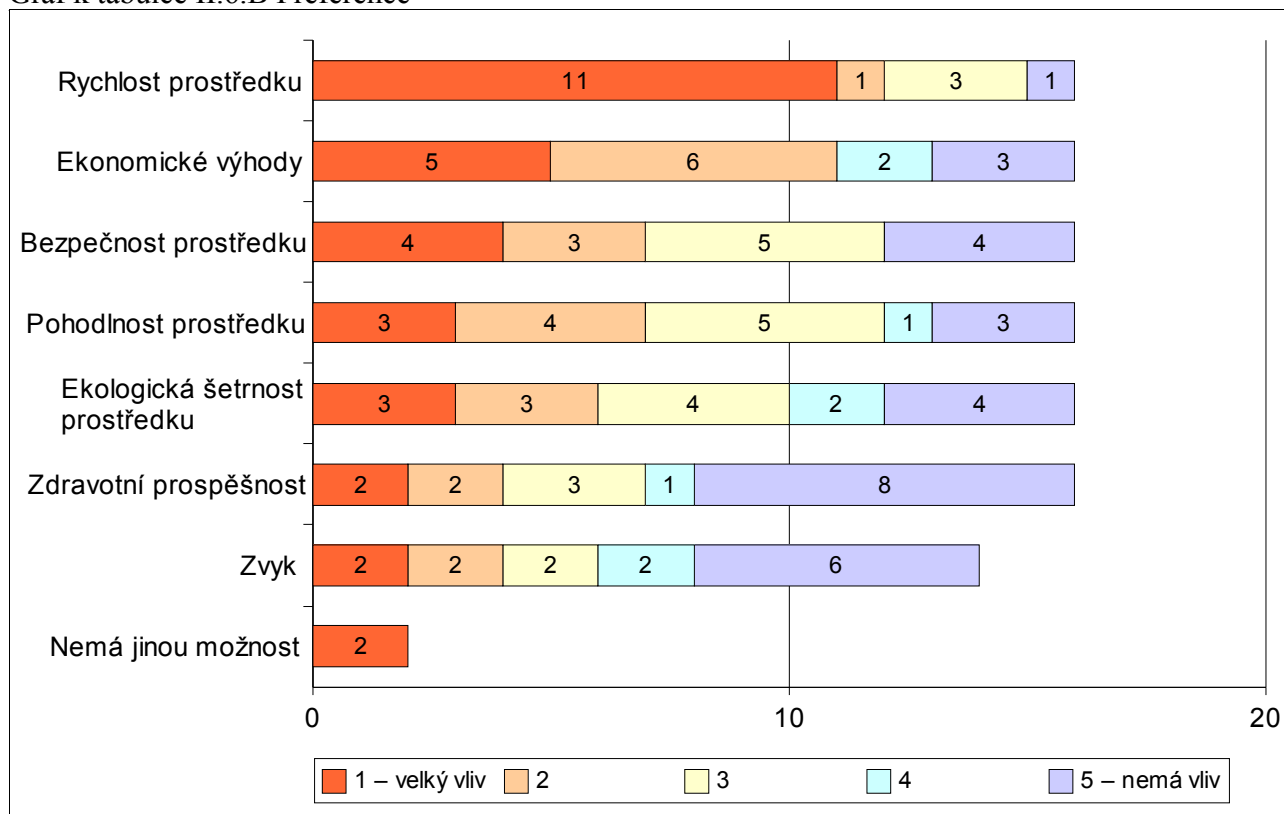
Graf zobrazuje četnost udělení známky jednotlivým okolnostem, které nejvíce/nejméně ovlivňují rozhodnutí. Pro přehlednost seřazeno podle součtu známek 1 a 2, pro správné čtení grafu je nutno zohlednit i další známky.

Tabulka II.6.D Preference – jen automobilisté (absolutní počty)

Díl.	1	2	3	4	5	Neod.
Pohodlnost prostředku	3	4	5	1	3	4
Rychlost prostředku	11	1	3	0	1	4
Bezpečnost prostředku	4	3	5	0	4	4
Zdravotní prospěšnost	2	2	3	1	8	4
Ekologická šetrnost prostředku	3	3	4	2	4	4
Ekonomické výhody	5	6	0	2	3	4
Zvyk	2	2	2	2	6	6
Nemá jinou možnost						
	2					

Otázku: Na základě čeho se rozhodujete při volbě, jaký dopravní prostředek použijete pro cestu do/ze zaměstnání? měli zaměstnanci zodpovědět na škále 1–5, kde 1 = velký vliv na rozhodnutí, 5 = nemá vliv na rozhodnutí. Měli také možnost v políčku *Jiné* uvést další okolnosti. Z poznámek jsme vybrali jednu, která se často opakovala: Nemám jinou možnost.

Graf k tabulce II.6.B Preference



Graf zobrazuje četnost udělení známky jednotlivým okolnostem, které nejvíce/nejméně ovlivňují rozhodnutí. Pro přehlednost seřazeno podle součtu známek 1 a 2, pro správné čtení grafu je nutno zohlednit i další známky.

Část III.: Možnost změny dopravního chování

Tabulka III.1. Uvažoval/a jste někdy o změně dopravního prostředku? (%)

DI.

Ne	54,2
Ano	42,1
<i>Pokud ano, pak o kole uvažovalo:</i>	<i>23,4</i>
Neodpovědělo	3,7
100 % = 107 zaměstnanců	

DII.

Ne	61,4
Ano	36,4
<i>Pokud ano, pak o kole uvažovalo:</i>	<i>15,9</i>
Neodpovědělo	2,27
100 % = 44 zaměstnanců	

Tabulka III.1.A Uvažoval/a jste někdy o změně dopravního prostředku? – jen automobilisté (%)

DI.

Ne	18
Ano	25
<i>Pokud ano, pak o kole uvažovalo:</i>	<i>15</i>
Neodpovědělo	1

DII.

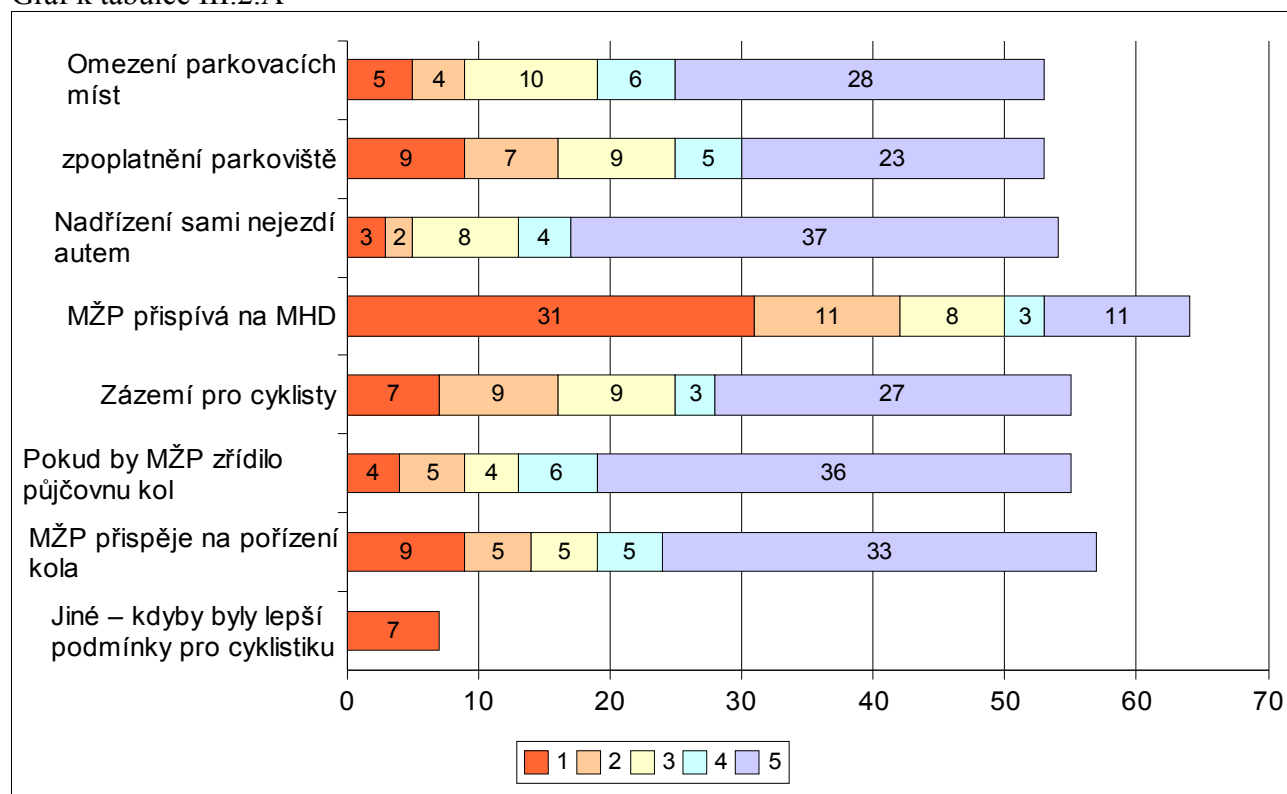
Ne	10
Ano	9
<i>Pokud ano, pak o kole uvažovalo:</i>	<i>3</i>
Neodpovědělo	1

Tabulka III.2.A Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – celková (absolutní počty, celek = 107 zaměstnanců)

DI.	1	2	3	4	5	Neod.
Omezení parkovacích míst	5	4	10	6	28	54
Zpoplatnění parkoviště	9	7	9	5	23	54
Nadřizení sami nejezdí autem	3	2	8	4	37	53
MŽP přispívá na MHD	31	11	8	3	11	43
Zázemí pro cyklisty	7	9	9	3	27	52
Pokud by MŽP zřídilo půjčovnu kol	4	5	4	6	36	52
MŽP přispěje na pořízení kola	9	5	5	5	33	50
Jiné – kdyby byly lepší podmínky pro cyklistiku	7					

Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Graf k tabulce III.2.A



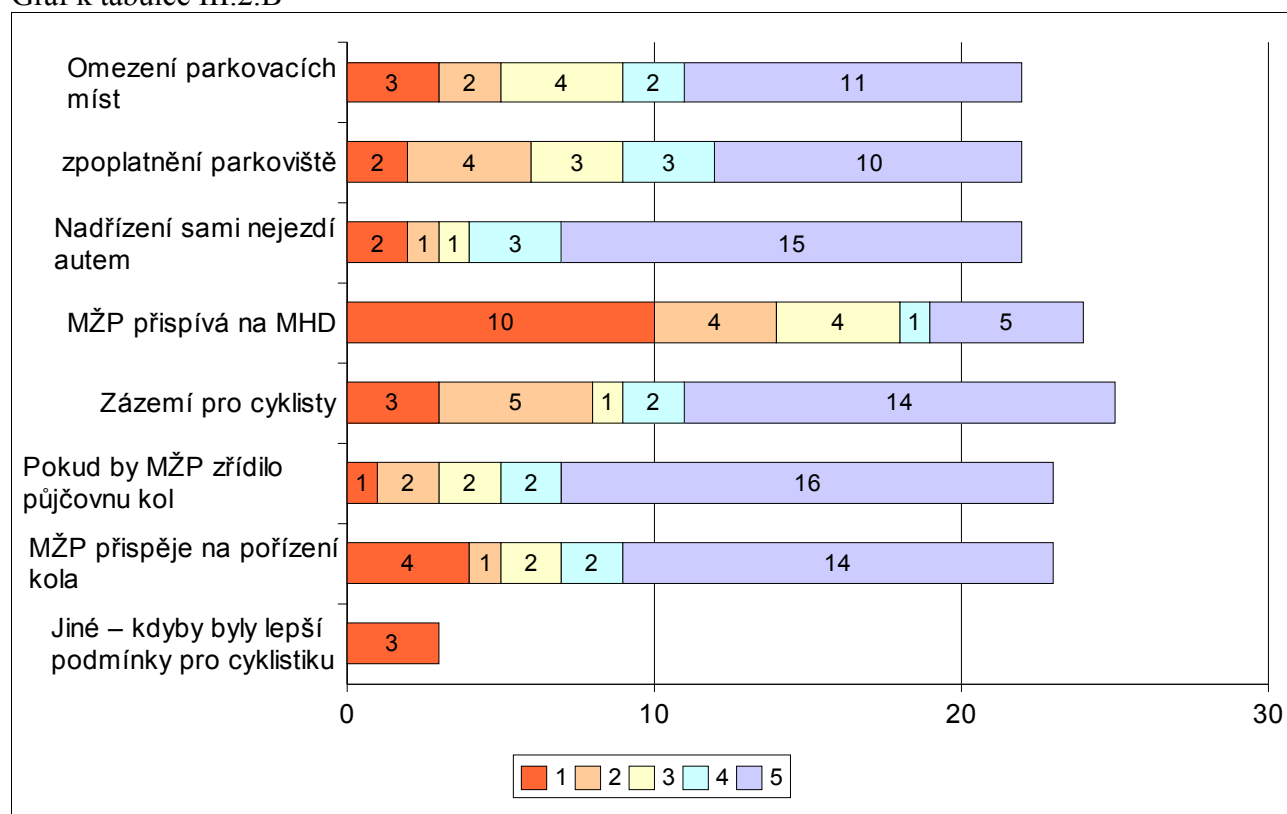
Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Tabulka III.2.B Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – celková (absolutní počty, celek = 44 zaměstnanců)

DII. (%)	1	2	3	4	5	Neod.
Omezení parkovacích míst	3	2	4	2	11	22
Zpoplatnění parkoviště	2	4	3	3	10	22
Nadřizení sami nejezdí autem	2	1	1	3	15	22
MŽP přispívá na MHD	10	4	4	1	5	20
Zázemí pro cyklisty	3	5	1	2	14	19
Pokud by MŽP zřídilo půjčovnu kol	1	2	2	2	16	21
MŽP přispěje na pořízení kola	4	1	2	2	14	21
Jiné – kdyby byly lepší podmínky pro cyklistiku	3					

Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Graf k tabulce III.2.B



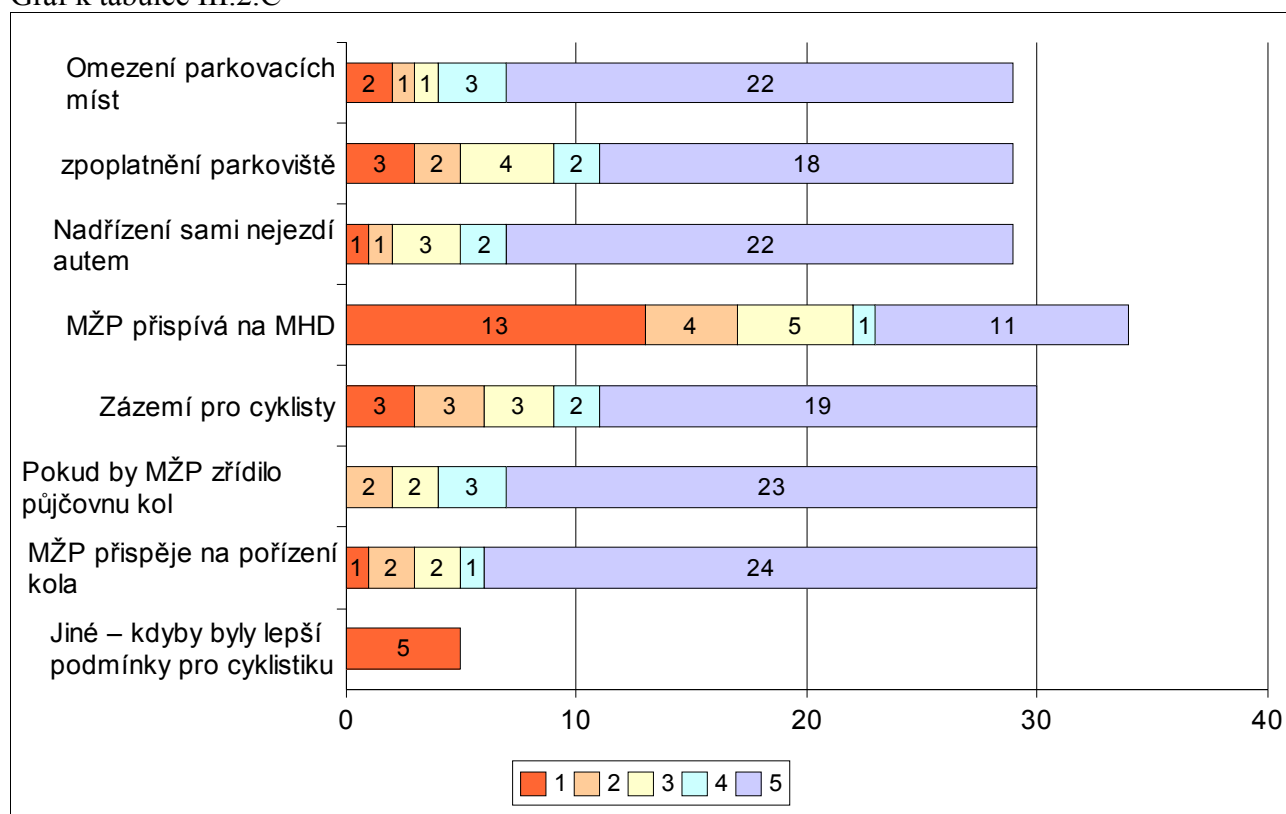
Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Tabulka III.2.C Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – automobilisté (absolutní počty)

DI.	1	2	3	4	5	Σ
Omezení parkovacích míst	2	1	1	3	22	29
zpoplatnění parkoviště	3	2	4	2	18	29
Nadřizení sami nejezdí autem	1	1	3	2	22	29
MŽP přispívá na MHD	13	4	5	1	11	34
Zázemí pro cyklisty	3	3	3	2	19	30
Pokud by MŽP zřídilo půjčovnu kol	0	2	2	3	23	30
MŽP přispěje na pořízení kola	1	2	2	1	24	30
Jiné – kdyby byly lepší podmínky pro cyklistiku	5					

Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Graf k tabulce III.2.C



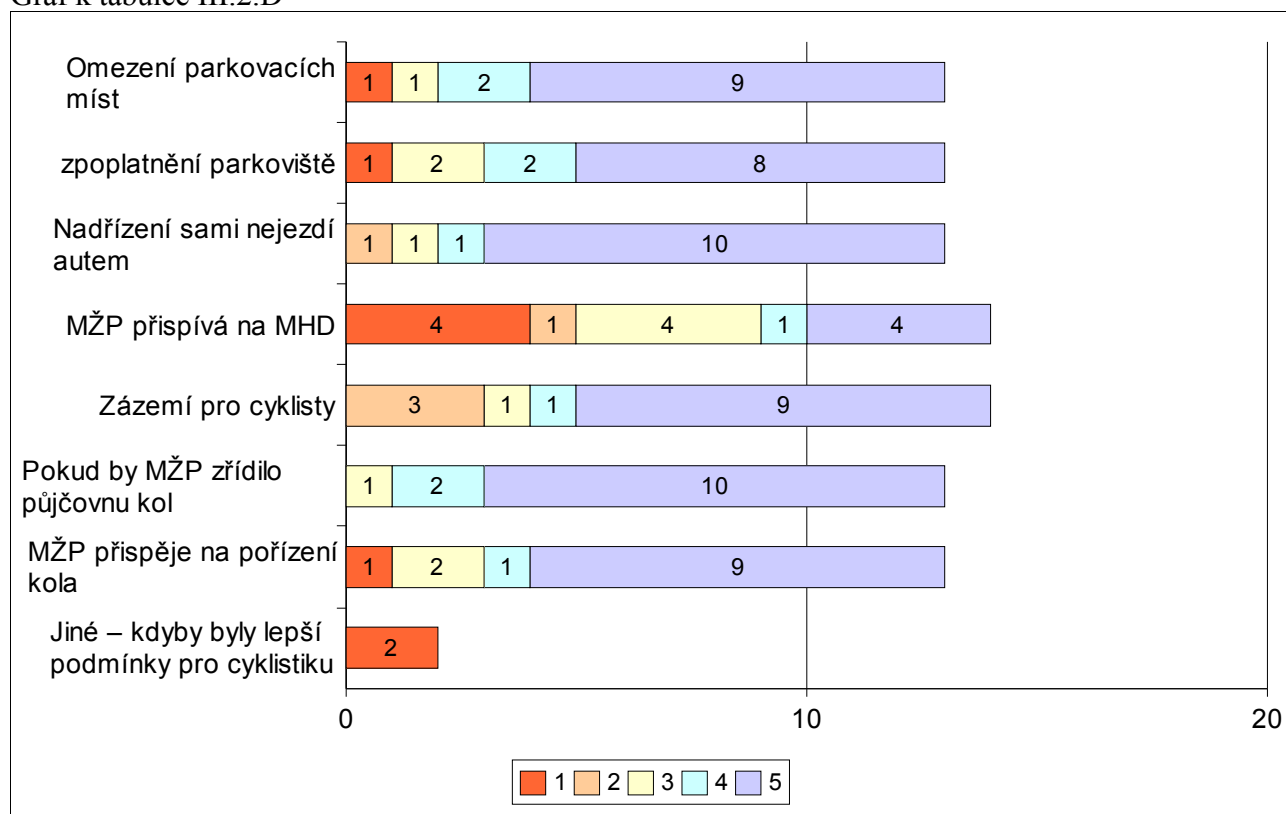
Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Tabulka III.2.D Hodnocení opatření motivujících ke změně dopravních návyků – automobilisté (absolutní počty)

Díl.	1	2	3	4	5	Σ
Omezení parkovacích míst	1	0	1	2	9	13
zpoplatnění parkoviště	1	0	2	2	8	13
Nadřizení sami nejezdí autem	0	1	1	1	10	13
MŽP přispívá na MHD	4	1	4	1	4	14
Zázemí pro cyklisty	0	3	1	1	9	14
Pokud by MŽP zřídilo půjčovnu kol	0	0	1	2	10	13
MŽP přispěje na pořízení kola	1	0	2	1	9	13
Jiné – kdyby byly lepší podmínky pro cyklistiku	2					

Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Graf k tabulce III.2.D



Zaměstnanci měli ohodnotit, nakolik by je navržená opatření motivovala k omezení využívání automobilu pro cesty do/ze zaměstnání. Škála 1–5, kde 1 znamená, že opatření by vedlo k omezení jízd automobilem, 5 znamená, že by opatření ke změně nevedlo.

Tabulka III.3.A Pokud by bylo parkoviště zdarma jen pro automobily s více než jedním cestujícím, motivovalo by vás to k:

omezení jízd automobilem? (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Ano	18,7
Ne	41,1
Neodpovědělo	40,2

DII.(100 % = 44 zaměstnanců)

Ano	25
Ne	40,9
Neodpovědělo	34,1

ke sdílení automobilu? (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Ano	23,4
Ne	38,3
Neodpovědělo	38,3

DII. (100 % = 44 zaměstnanců)

Ano	31,8
Ne	34,1
Neodpovědělo	34,1

Tabulka III.3.B Pokud by bylo parkoviště zdarma jen pro automobily s více než jedním cestujícím, motivovalo by vás to k: – jen automobilisté (absolutní počty)

omezení jízd automobilem? (absolutní počty)

DI.

Ano	6
Ne	29
Neodpovědělo	9

DII.

Ano	5
Ne	12
Neodpovědělo	3

ke sdílení automobilu? (absolutní počty)

DI.

Ano	11
Ne	25
Neodpovědělo	8

DII.

Ano	6
Ne	11
Neodpovědělo	3

Tabulka III.4.A: Pokud by zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících pro sdílení automobilu, motivovalo by vás to k využití spolujízdy? (%)

DI. (100 % = 107 zaměstnanců)

Ano	32,7
Ne	37,4
Neodpovědělo	29,9

DII. (100 % = 44 zaměstnanců)

Ano	31,8
Ne	40,9
Neodpovědělo	27,3

Tabulka III.4.B Pokud by zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících pro sdílení automobilu, motivovalo by vás to k využití spolujízdy? – jen automobilisté (absolutní počty)

DI.

Ano	14
Ne	23
Neodpovědělo	7

DII.

Ano	7
Ne	10
Neodpovědělo	3

U otázky č. 5 Na základě čeho se rozhodujete při volbě, jaký dopravní prostředek použijete pro cestu do/ze zaměstnání? měli zaměstnanci možnost využít možnosti Jiné. Zde uvádíme poznámky, které zaměstnanci vepsali. Poznámky ponecháváme bez korektury.

R 1:

Nezbytnost, jak se jinak dostat do práce? (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 11:

návaznost na další aktivity (zaměstnanec používá nejčastěji MHD, výjimečně automobil, pozn. aut.)

R 16:

Pouze MHD, jelikož na kole kolem hlavní cesty je to zdraví a životu nebezpečné. MHD bych používal, i kdybych měl automobil. Roli hraje ekologická šetrnost.

R 22:

Nemám na výběr (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 25:

nemám jinou možnost (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 26:

...životní styl, zábava, sport pro radost, nezávislost; když nejezdím autem, tak MHD je logická cesta a splňuje šetrnost i ekonomo i rychlost (chůze je přece jen pomalejší); takže bodové hodnocení u tohoto není úplně snadné; volba dopravy vyplývá z celkového životního postoje

R 32:

používám převážně autobusovou dopravu, pokud použiji auto, je to z důvodu buď následného odvozu nákladu nebo potřeba zařízení více soukromých záležitostí, jako např. lékař

R 50:

dostupnost (příměstská doprava u nás jezdí velmi špatně) (zaměstnanec používá automobil, pozn. aut.)

R 53:

Možnosti spojení. Jezdím daleko, takže využívám MHD, a z různých míst, takže buď kus na kole na autobus, nebo rovnou autobusem

R 59:

nemám jinou možnost (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 65:

denní náplň práce (zaměstnanec používá nejčastěji MHD, občas i automobil, pozn. aut.)

R 66:

operativnost (zaměstnanec používá nejčastěji MHD, výjimečně i automobil, pozn. aut.)

R 67:

záleží na tom, která doprava jede do místa určení (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 71:

možnosti volby různých variant jsou značně omezené.

R 74:

auto bohužel moc ekologické není, ale bohužel, v mém případě jiné řešení není, viz níže (zaměstnanec využívá automobil pro přepravu pohybově handicapovaného člena rodiny, pozn. aut.)

R 76:

že si mohu v autobusu číst

R 78:

spíše převažuje nutnost než cokoli jiného (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 88:

auto často používám, když vezu objemné věci, když následně jedu mimo Prahu nebo něco vyřizuji po práci a očekávám večerní návrat domů

R 90:

podle toho, zda se potřebuji někam ze zaměstnání rychle dostat a pokud následně ze zaměstnání někam dále spěchám (zaměstnanec používá nejčastěji MHD, výjimečně i automobil, pozn. aut.)

R 94:

jediná možnost (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 97:

nákupy (se dvěma taškami se nedá jít pěšky) (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 104:

autem jezdíme v pátek, kdy se přes celou Prahu nevracíme domů ze zaměstnání, ale pokračujeme v cestě na víkend – zaměstnání máme blíž k potřebnému směru výjezdu z Prahy

R 108:

Neochota starat se o vše, co souvisí s provozem osobního auta, zejména ve městě

R 109:

počasí (hraje velkou roli pro moje jízdy na kole)

R 117:

a to v podstatě nemám jinou možnost (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

R 118:

vožím nákupy pro rodinu, protože bydlíme na okraji Prahy u Lesoparku - jinak autobusem mi trvá doprava cca 1 hodinu a v okolí nemám možnost nákupu. (zaměstnanec používá automobil, pozn. aut.)

K 27:

Organizační důvody (osobní a rodinné), někdy nálada (zaměstnanec používá stejným dílem MHD a osobní automobil v kombinaci s MHD, pozn. aut.)

K 30:

vzdálenost, časové úspory při kombinaci auto x veřejná doprava

K 38:

jinak prostě jezdit nemohu (zaměstnanec používá stejným dílem MHD a osobní automobil v kombinaci s MHD, pozn. aut.)

K 45:

potřeba dostat se po pracovní době na místo nedostupné/velmi špatně dostupné MHD (zaměstnanec používá nejčastěji MHD, výjimečně i automobil, pozn. aut.)

K 46:

nemám jinou možnost (zaměstnanec používá MHD, pozn. aut.)

Na otázku č. 7 *Uvažoval/a jste někdy o tom, že byste pro cesty do/ze zaměstnání mohl/a použít jiný dopravní prostředek, než který obvykle používáte?* odpovědělo 29 zaměstnanců (součet unikátních dotazníků z obou distribucí), že uvažovali o použití kola.

R 7:

seriózně tu bylo vzato v úvahu i kolo, ale chybí cyklostezky a do automobilového provozu mě nikdo nedostane

R 11:

ano, používal bych v létě kolo, ale nejsem ochoten jezdit po silnicích.

R 13:

využívat častěji kolo, abych měla více pohybu

R 16:

Ano: jezdil bych na kole, chodil pěšky, pokud by to byl únosný zážitek

R 18:

Ano, kolo, pokud by to bylo bezpečnější a pohodlnější. Při ošlickém počasí samozřejmě ne.

R 20:

kolo - zlepšení fyz. zdatnosti

R 22:

jízdní kolo – udržování kondice, dobrý pocit

R 33:

jízdní kolo, protože ráda jezdím na kole, ale cesta do práce na kole není možná po cyklostezce, která se vytrácí do nikam na Otakarově. Na kole bych jezdila denně pokud by nebyl vytrvalý déšť, kdyby cyklostezka vedla až k MŽP. (Zkoušela jsem různé cesty, ale žádná nebyla vyhovující – příliš silná doprava, komplikovaná jízda jednosměrkami často v protisměru, bloudění a zajižďky.)

R 34:

Bylo by fajn jezdit do práce na kole, ale v hustém provozu to není ani bezpečné ani zdraví prospěšné.

R 44:

kolo, chůze

R 45:

uvažovala jsem o použití kola, ale vzhledem ke vzdálenosti, komplikacím a nákladům jsem od nápadu upustila

R 47:

klidně kolo, ale poloha budovy by musela být někde jinde, musela by existovat trasa s co nejmenším stykem s automobilovou dopravou

R 57:

(...) Dále v létě kolo – nelze – je životu nebezpečné jezdit po Praze na kole. Nejsou tu stezky dostatečně hustě.

R 65:

kolo, ale nejsem sebevrah (po chodníku předpisy zakazují jet a po silnici riskuji život. Dříve /před 20 lety/ jsem do práce na kole jezdil, jedině když silně přšelo a mrzlo jel jsem MHD.

R 72:

Ano: kolo – po zvažování nepřichází v úvahu (nebezpečné, smog), mhd + pěšky - po zvažování nepřichází v úvahu (smog)

R 73:

Uvažovala jsem o kole, je to atraktivnější způsob dopravy než MHD, ale nakonec jsem kolo zamítla z důvodu neexistence cyklostezek a husté automobilové dopravy.

R 75:

Kolo, ale není zde vhodná trasa (teď už kolo nemám)

R 76:

kolo. Ale na cestě jsou velké výškové rozdíly, neexistuje žádná přímá cesta pro cyklisty, ulice jsou přeplněné auty, problémy s počasím a oblečením a ubývá mi síl (59 let).

R 78:

kolo (ale vzhledem k dopravnímu chaosu a neutuchajícímu smradu, váhám)

R 91:

kolo v létě

R 92:

raději bych používala rychlejší a pohodlnější způsob dopravy než je MHD, např. kolo

R 99:

Kolo: poměrně rychlé a pohodlné v letních měsících

R 103:

kolo, ptz MHD je přeplněna a je to občas o nervy, ale opravdu to v centru není možné

R 108:

kolo – jenže teď bydlím v místě, odkud se do Vršovic bezpečně a pohodlně na kole dojet nedá, takže to zůstalo v rovině teoretických úvah

R 109:

ráda bych jezdila častěji na kole, což nedělám kvůli bezpečnosti a zdraví (dýchat pražský vzduch při jízdě na kole vedle silnice moc zdravé asi není)

R 111:

kolo - zvýšená kondice

K 25:

kolo, jen v létě

K 43:

jízdní kolo – ekonomické, ekologické, zdraví prospěšné (ale nikoli v Praze) V Praze však značně nepraktické.

K 45:

kolo, pohodlnější doprava než přeplněné metro a tram

V otázce 8 jsme zkoumali vliv navrhovaných opatření na omezení používání osobního automobilu. Řada zaměstnanců zde v možnosti *Jiné* zmínila ochotu více využívat jízdní kolo, pokud by bylo možné cestovat na kole bezpečně.

R 16:

hlavní důvod by byl ten, kdyby byla hustá síť cyklostezek, tedy zejm. stezka na trase Spořilov-Vršovice.

R 33:

dotazení cyklostezky až k MŽP

R 53:

Pokud by byl postaven ten plánovaný most přes Vltavu pro chodce a cyklisty ve směru k Mělníku. Pak by člověk snadno najel na stezku a kousek mohl popojet i metrem. Tím by také bylo možné jet na kole i když není úplně hezky.

R 72:

odklon dopravy, vybudování stezek, vybudování zeleně

R 78:

jak jsem již psala, nemám automobil; pokud ale nebude na silnicích bezpečno a nesníží se počet automobilové dopravy, nemá cenu (např. Praze) uvažovat o zázemí pro cyklisty, či o půjčovnách kol; sprchy na pracovišti a uložení kolo v tom nahrají žádnou roli

R 84:

proplácení služebních cest na kole – od 1,1, 2007 bude 1,- Kč/km – viz zákoník práce, nákup reflexních vest, helem a nákup služebních kol

R 91:

potvrzují, že podmínky pro cyklisty jsou na MŽP vytvořeny, ale odpovídají tomu, že na kole jezdí jednotlivci, pokud by cyklistů bylo více, nestačila by kapacita stojanu (nejmenší problém), ale hlavně sprch – v budově je pro 1 pánská a dámská sprcha. nepoužívám osobní automobil, ale omezení parkování a příspěvek na MHD bych považovala za vysoce vhodné opatření

R 103:

(...) pokud by byla dotvorena sit BEZPECNYCH cyklostezek a ridici by se stali ohleduplnejsimi vzhledem k cyklistum, např. Geneva

R 109:

lepší síť cyklostezek (mimo komunikace)

Z poznámek jsme vybrali i ty, kde zaměstnanci dávají najevo negativní postoj k použití jízdního kola. Těchto poznámek bylo zásadně méně:

R 90:

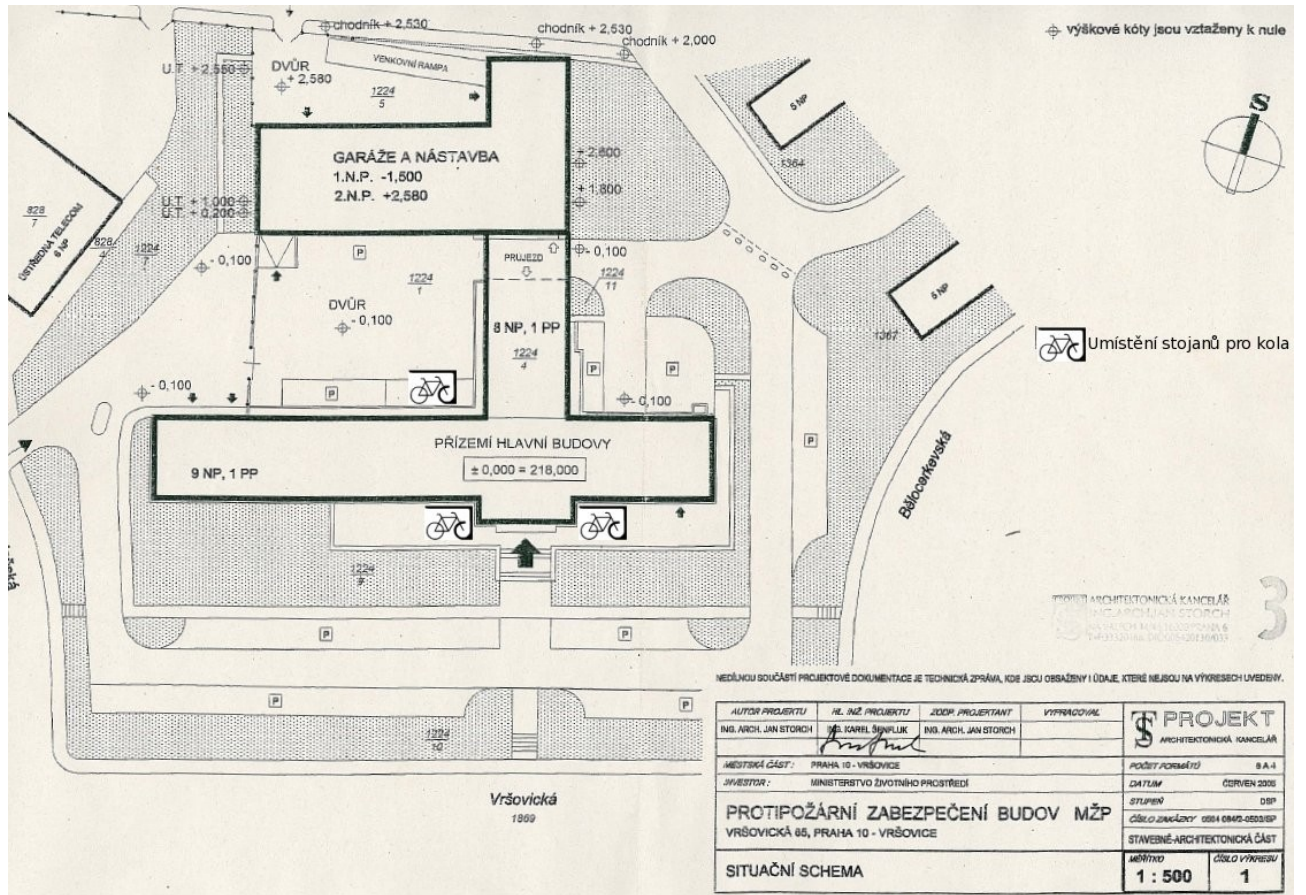
(...) kolo v mém případě nepřipadá v úvahu – nejsem z Prahy.

K35:

Na kole jezdit po Praze je nesmysl, nebudu riskovat život!!!! silnice jsou jako překážková dráha, nerovné, nejsou stezky pro cyklisty a kdo má dýchat ty plyny???? Než bych se dostala na kole z Bráníka do práce, tak by mě několikrát někdo sejmul, protože silnice je v některých místech tak úzká a nepřehledná v zatáčkách, že se akorát vyhnou auta.

K 44:

Kolo se v hustém městském provozu nedá použít, MHD mi vyhovuje



NEJLHŠÍ SOUČÁSTÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE JE TECHNICKÁ ZPRÁVA, KDE JSOU OBSAŽENY I ÚDAJE, KTERÉ NEJSOU NA VÝKRESECH UVEDENY.

AUTOR PROJEKTU ING. ARCH. JAN STORCH	HL. INŽ. PROJEKTU M. KARL ŠIMPLIK	ŽOOP. PROJEKTANT ING. ARCH. JAN STORCH	VYPRACOVANÉ	
MĚSTSKÁ ČÁST: PRAHA 10 - VRŠOVICE	JIVĚŠTOR: MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	PROJEKT ARCHITECTONICKÁ KANCELÁŘ	POČET FORMÁTŮ 8 A 4	
PROTIPOŽÁRNÍ ZABEZPEČENÍ BUDOV MŽP VRŠOVICKÁ 86, PRAHA 10 - VRŠOVICE			DATAUM ČERVEN 2006	STUPĚŇ DIP
SITUAČNÍ SCHEMA			STAVĚBNĚ-ARCHITECTONICKÁ ČÁST	ČÍSLO VÝKRESU 1
			MĚŘITVO 1 : 500	ČÍSLO VÝKRESU 1

Příloha 13 vyhlášky 341/2002 Sb. Zdroj: www.mvcr.cz/sbirka/

Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky

1. Jízdní kola musí být vybavena

a) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,

b) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),

c) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,

d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,

e) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250 - 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

f) přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

g) odrazkami oranžové barvy (autožlut) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti,

h) na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

2. Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m

od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem,

b) zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,

c) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

3. Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb.

4. Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

5. Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

6. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1.2003 musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné výrobní číslo nebo být vybavena zařízením jej spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.

7. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1.2003, pokud nejsou vybavena podle čl. 2 této přílohy, tj. pro jízdu za snížené viditelnosti, musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že tato kola nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k silničnímu provozu za snížené viditelnosti.

8. Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže

a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola (podle čl. 1, 2), b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 zákona,

c) jeho výkon nepřesáhne 1 kW,

d) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce (válců) větší než 50 cm³,

e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹,

f) montáž pohonného systému (motor, nádrž paliva nebo akumulátor) na jízdní kolo si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.

Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.

9. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (např. tandemy) a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako např. koloběžky.



Služební vůz Toyota Prius, využívající tzv. hybridní pohon, tedy kombinaci spalovacího motoru a elektromotoru.

Foto: Martin Mach



Služební vůz Toyota Prius je pravidelně využíván pro transport pošty.

Foto: Martin Mach



Parkoviště vedle budovy Ministerstva životního prostředí.

Foto: Martin Mach



Parkoviště před hlavním vchodem do budovy Ministerstva životního prostředí.

Foto: Martin Mach



Stojan umístěný ve vstupní hale budovy.

Foto: Martin Mach



Stojan umístěný ve vstupní hale budovy.

Foto: Martin Mach



Stojan pro kola, umístění vedle hlavního vchodu do budovy. Pro bezpečné uzamčení kola není tento typ stojanu vhodný, kolo není chráněné ani proti počasí.

Foto: Martin Mach



Prostor vedle hlavního vchodu, který by podle nás byl vhodný pro vybudování krytých stojanů pro kola. Prostor je snímán bezpečnostní kamerou.

Foto: Martin Mach



Varianta umístění stojanu na kola, navržená Miloslavem Vránkem. Krytý stojan by byl umístěn v pravém rohu dvora.

Foto: Martin Mach



Služební kola, určená pro zaměstnance radnice Lyonu, mají na sobě znak úřadu – město tak demonstruje svou nakloněnost šetrným způsobům dopravy.

Foto: Jakub Stránský

V Praze 17. 10. 2006

Vážené zaměstnankyně a vážení zaměstnanci Ministerstva životního prostředí,

jmenuji se Martin Mach a dokončuji bakalářské studium na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy. Jako bakalářskou práci jsem se rozhodl vypracovat plán mobility pro Ministerstvo životního prostředí. Mým záměrem je zjistit, jaké jsou dopravní návyky zaměstnanců/kyň Ministerstva životního prostředí a na základě čeho se rozhodují při volbě dopravního prostředku pro své cesty do/ze zaměstnání. Hlavní výzkumnou otázkou je, do jaké míry využívají zaměstnanci/kyně osobní automobily a do jaké míry a za jakých podmínek by byli/y ochotní/y více využívat šetrnější dopravní prostředky. Výsledkem by měla být doporučení konkrétních kroků a opatření pro Ministerstvo životního prostředí, která by měla vést ke snížení osobní automobilové dopravy.

Chtěl bych Vás požádat o zodpovězení níže uvedených anketních dotazů a jejich následné zaslání na mou e-mailovou adresu: martinmach@seznam.cz. Pokud si přejete zachovat naprostou anonymitu, prosím předejte vyplněnou anketu v kanceláři paní Ivy Cibulkové, číslo dveří 343, odbor personální a organizační nebo anketu pošlete klasickou poštou na adresu: Martin Mach, Škrétova 10, 120 00 Praha 2.

V případě jakýchkoliv potíží s vyplňováním ankety se prosím obrátě na e-mail martinmach@seznam.cz nebo na paní Cibulkovou.

V případě, že budete ochotni anketní lístek vyplnit a odevzdat, prosím, učiňte tak nejpozději do 3. listopadu do 12 hodin. Vyplnění ankety by nemělo zabrat více jak 10 minut.

Děkuji za Váš čas a ochotu.
Martin Mach

1)

Vlastníte nebo máte k dispozici (nehodící se odpověď vymažte)

Řidičský průkaz	ano / ne
Osobní automobil	ano / ne
Předplatné na městskou a/nebo příměstskou hromadnou dopravu	ano / ne
Jízdní kolo	ano / ne

2)

Pro cesty do/ze zaměstnání používáte: (ohodnoťte na škále 1–5, kde 1 = používám nejčastěji, 5 = nepoužívám vůbec; pěší chůzi do 10 minut nechápeme jako způsob dopravy)

Osobní automobil
Osobní automobil v kombinaci s MHD
Městskou a/nebo příměstskou hromadnou dopravu
Kolo
Kolo v kombinaci s MHD
Pěší chůzi
Pěší chůzi v kombinaci s MHD

3)

Uveďte prosím, kolik minut Vám trvá cesta do/ze zaměstnání při použití daného dopravního prostředku (pokud některou variantu nevyužíváte, pak nechte pole prázdné)

Osobní automobil	minut
Osobní automobil v kombinaci s MHD	minut
Městská a/nebo příměstská hromadná doprava	minut
Kolo	minut
Kolo v kombinaci s MHD	minut
Pěší chůze	minut
Pěší chůze v kombinaci s MHD	minut

4)

V případě, že pro cesty do/ze zaměstnání používáte osobní automobil, do jaké míry je automobil vytížen? (ohodnoťte na 0–5, 0 = nikdy, 1 = jedenkrát za pracovní týden, 5 = pětkrát za pracovní týden)

Jezdíte sám/sama
Máte jednoho spolujezdce
Máte více než jednoho spolujezdce
Vezete těžký či objemný náklad

5)

Na základě čeho se rozhodujete při volbě, jaký dopravní prostředek použijete pro cestu do/ze zaměstnání? (ohodnoťte na škále 1-5, kde 1 = velký vliv na rozhodnutí, 5 = nemá vliv na rozhodnutí)

Pohodlnost zvoleného způsobu dopravy
Rychlost zvoleného způsobu dopravy
Bezpečnost zvoleného způsobu dopravy
Zdravotní prospěšnost zvoleného způsobu dopravy
Ekologická šetrnost zvoleného způsobu dopravy
Ekonomické výhody zvoleného způsobu dopravy
Zvyk
Jiné (uveďte)....

6)

Pokud jste změnil/a v posledních 2 letech dopravní prostředek, který jste pravidelně využíval/a pro cesty do/ze zaměstnání, co bylo příčinou? Prosím uveďte:

7)

Uvažoval/a jste někdy o tom, že byste pro cesty do/ze zaměstnání mohl/a použít jiný dopravní prostředek, než který obvykle používáte?

Ne

Ano (uveďte prosím jaký a proč):

8)

Pročtete si prosím níže uvedená opatření a ohodnoťte je od 1 do 5. Hodnota 1 znamená, že dané opatření by vás přimělo používat méně osobní automobil pro cesty do/ze zaměstnání a zároveň vás přimělo zvolit jiný způsob dopravy. Hodnota 5 znamená, že by Vás opatření ke změně nepřimělo.

Pokud by byl omezen počet míst na parkovišti MŽP

Pokud by bylo používání parkoviště MŽP zpoplatněno

Pokud by Vaši nadřízení sami využívali jiných dopravních prostředků

Pokud by zaměstnavatel přispíval na předplatné městské či příměstské hromadné dopravy

Pokud by bylo vhodné zázemí pro cyklisty (bezpečné uložení kola, snadno dostupná šatna, snadno dostupná sprcha)

Pokud by zaměstnavatel umožnil zřídit v blízkosti MŽP půjčovnu kol

Pokud by zaměstnavatel přispěl na pořízení jízdního kola

Jiné (prosím uveďte):

9)

Pokud by zaměstnavatel zpoplatnil používání parkoviště jen pro řidiče/čky, kteří/ré jezdí autem sami/y a parkování zdarma by měli/y jen řidiči/čky, kteří svezli/y své kolegy/ně, motivovalo by vás to ...

k omezení jízd autem do zaměstnání? Ano / ne

ke sdílení vozu s jinými kolegy/yněmi? Ano / ne

10)

Pokud by zaměstnavatel poskytoval pomoc při vyhledávání spolucestujících pro sdílení vozu, motivovalo by vás to k využití spolujízdy? Ano / ne

11)

Pohlaví žena / muž

12)

Rodinný stav svobodný/á / ženatý / vdaná /
počet dětí do 15 let: / počet dětí 15 a více let:

13)

Dosažené vzdělání základní / vyučený/á / středoškolské s maturitou /
vysokoškolské

14)

Současné pracovní postavení řadový zaměstnanec / vedoucí oddělení / vedoucí odboru /
jiné...

15)

Vzdálenost bydliště od zaměstnání do 5 km / 6-10 km / 11 – 20 km / více (..... km)

17)

Je Vaše pracovní doba pravidelná (tj. začínáte a končíte svůj pracovní den zpravidla ve stejnou dobu jako v jiné dny?) ano / ne

Děkuji za Váš čas i ochotu.
Martin Mach

V Praze 3. 12. 2006

Vážená paní, vážený pane,

jmenuji se Martin Mach a dokončuji bakalářské studium na Fakultě humanitních studií Univerzity Karlovy. Jako bakalářskou práci jsem se rozhodl vypracovat plán mobility pro Ministerstvo životního prostředí. V rámci mé práce se k Vám mohl v říjnu dostat dotazník, který byl rozeslán přes intranet MŽP. Bohužel se ukázalo, že tento způsob distribuce dotazníku je nevhodný: mezi respondenty, kteří dotazník vyplnili, bylo velmi málo těch, kteří pro cesty do zaměstnání využívají automobil. Takový vzorek respondentů je pro mou bakalářskou práci ze sociologického hlediska nepoužitelný.

Abych se co nevíce přiblížil reprezentativnímu vzorku respondentů, zvolil jsem metodu náhodného výběru cca 110 zaměstnanců, který by měl teoreticky zajistit rovnoměrné rozvrstvení respondentů co se týče dopravních strategií.

To, že čtete tento e-mail, znamená, že jste jednou či jedním z náhodně vybraných zaměstnanců/kyň. Chtěl bych Vás proto moc poprosit o spolupráci a zodpovězení níže uvedených anketních dotazů a jejich následné zaslání na e-mailovou adresu: martinmach@seznam.cz. Pokud si přejete zachovat naprostou anonymitu, prosím předejte vyplněnou anketu v kanceláři paní Ivy Cibulkové, číslo dveří 343, odbor personální a organizační nebo anketu pošlete klasickou poštou na adresu: Martin Mach, Škrétova 10, 120 00 Praha 2.

Pro úspěšné dokončení mé bakalářské práce je velmi důležité, abyste dotazník vyplnil/a i Vy. Moc Vás proto prosím o deset minut Vašeho času, vyplnění a odeslání dotazníku.

V případě, že budete ochotni anketní lístek vyplnit a odevzdat, prosím, učiňte tak do 15. prosince do 12 hodin.

Děkuji za Váš čas a ochotu.
Martin Mach

Následuje totožný dotazník, jako v první distribuci, viz VII.6 Příloha – dotazníky – první distribuce.