



Výzkumné záměry – tým UJEP

- Postoje klíčových aktérů k řešení dopravní politiky ve městech ČR
- Case study **1**: efekt smart aplikace pro Car-pooling – testování v Ústí nad Labem
- Auto jako status symbol u nové generace

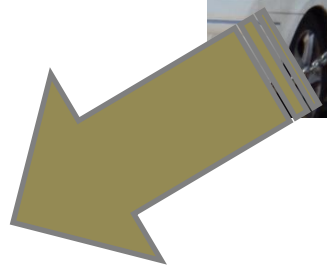
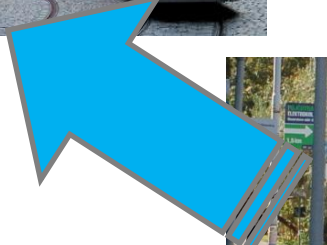
11.12. workshop Ústí nad Labem



Postoje klíčových aktérů k řešení dopravní politiky ve městech ČR

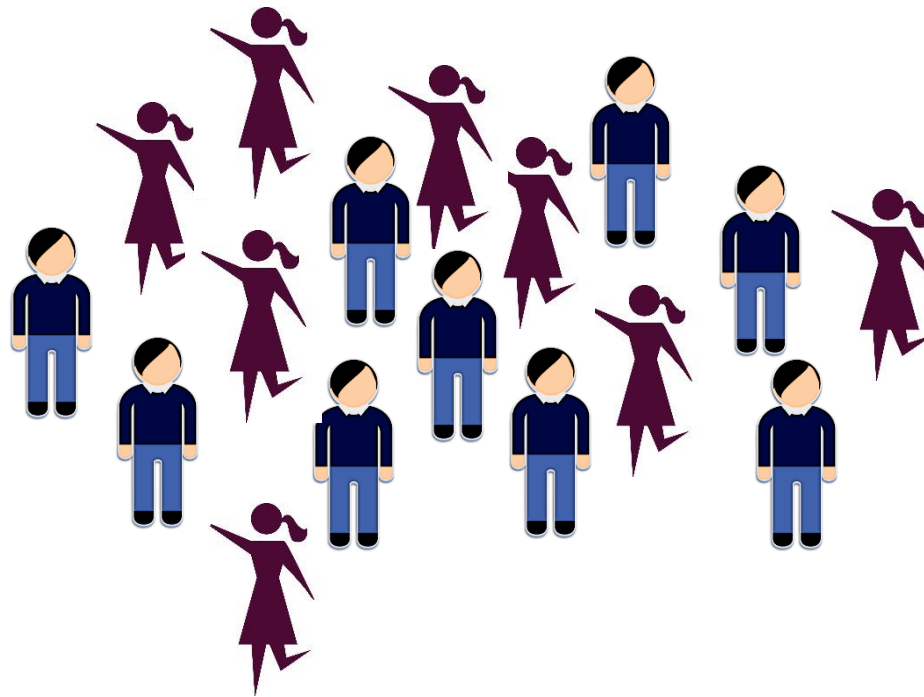


?

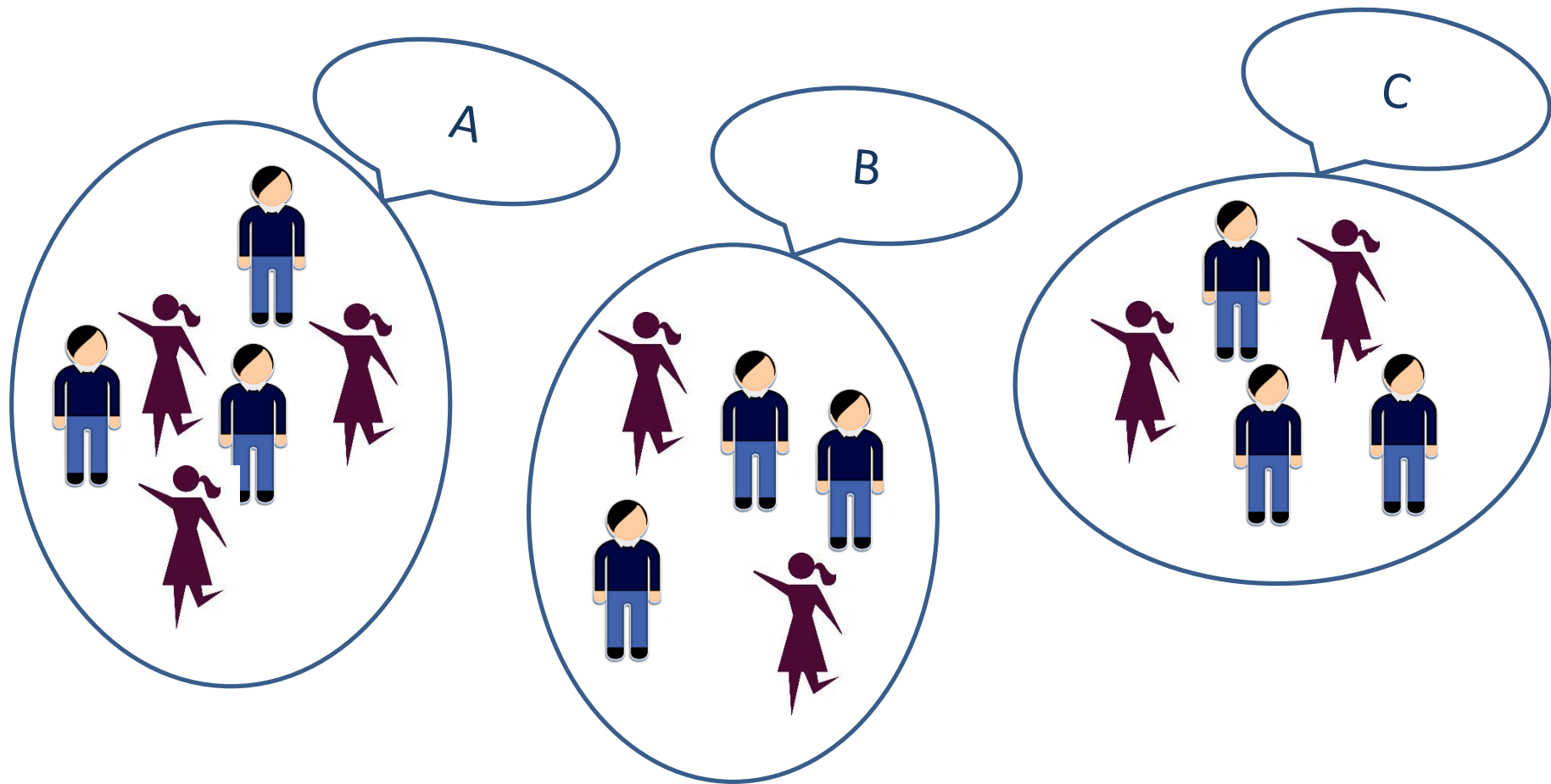


Q metoda

- William Stephenson (The study of behavior; Q-technique and its methodology, 1953)



Sdílené postoje



-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4

Mikasa by se měla
používat na
výcvik dětí a všech
okrajích.
p. okrají.

-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4
42) Pro rozvoj ekonomiky vyspělých zemí je nezbytný další růst IAD	14) Cyklistika je především hobby a není tak povinností města podporovat cyklisty pro každodenní dojíždění.	24) Veřejná doprava nebude nikdy taková, aby významně snížila vlastnictví a používání osobních automobilů.	13) K omezení individuální automobilové dopravy je nutné lidi motivovat, ne je k tomu nutit.	10) Veřejná doprava by měla jezdit rychleji než auta.	27) Město by mělo omezit nákladní dopravu všemi dostupnými prostředky.	21) Náklady na cestu automobilem by měly být vyšší než na stejnou cestu hromadným dopravním prostředkem.	32) Přejichu k ekologičtější dopravě přispějí spíše pozitivní vzory (např. známé osobnosti jezdící elektromobily/na kole) než politická opatření.	23) Chůze a cyklistika po městě představují především pro krátké cesty zdravou a příjemnou alternativu.
22) Ve městě není nutné změnit stávající dopravní chování pro snížení dopadů dopravy na životní prostředí.	39) Současný stav dopravy ve městě je vyhovující a není potřeba ho zásadním způsobem měnit.	33) Veřejnost není třeba zapojovat do rozhodování v dopravě, rozhodování se tak zkomplikuje a prodlužuje.	26) Nemělo by se sankcionovat druhé auto v rodině.	6) Měli bychom podporovat zahušťování výstavby.	7) Musíme klást důraz na spolupráci s okolními obcemi při zajištění dopravní obslužnosti tak, aby byla v maximální míře využita hromadná doprava.	9) Nákladní automobily by měly být omezeny podle jejich vlivu na životní prostředí.	40) Každý by měl začít od sebe a používat častěji hromadnou dopravu.	2) Společnost by měla zajistit kvalitní alternativu pro ty, kteří nevlastní automobil, aby měli srovnatelné možnosti mobility.
30) Rychlost přepravy ve městě je důležitější, než vliv na životní prostředí.	36) Snížení jízdného MHD, které vede k prohloubení ztráty dopravního podniku, může udělat jen populist a nebo zelený ideolog.	37) Není třeba rozvíjet lepší infrastrukturu nad rámec současného stavu.	16) Město se musí rozvíjet investicemi do nové dopravní infrastruktury.	34) Dopravní politiku je potřeba přizpůsobovat stárnutí populace.	18) Pro nákladní dopravu by měla platit jasná, jednoduchá a stabilní pravidla, na kterých se politici domluví se zástupci soukromé sféry.	28) Jízda na kole člověku umožňuje pohybovat se po městě svobodně a být nezávislý.		
	41) Bez vlastnictví automobilů se nelze obejít.	31) Neměli bychom dělat zásadní změny v dopravní politice bez celospolečenské shody.	25) Chci město, kde malé obchody nejsou nahrazovány velkými komerčními centry.	4) Je třeba zajistit dostupnost hromadné dopravy pro všechny skupiny obyvatel i za cenu významných regulačních zásahů.	29) Cyklisté by měli mít vlastní infrastrukturu všude, kde je to možné, a ne ji sdílet s automobily.			
	17) Zásobování ve městě je čistě záležitost soukromých dopravců. Veřejný sektor by se ji neměl snažit ovlivňovat.	8) Je třeba zrušit dániční známky pro osobní vozy. Už tak řidiči platí víc než dost na spotřební dani a DPH.	1) Pojďme cestou zkvalitňování, nikoli zlevňování hromadné dopravy.	11) Elektromobily či obdobné alternativní pohony by měly do roku 2030 tvořit aspoň polovinu všech osobních aut jezdících ve městech.	35) Města by se měla soustředit na vybudování odstavných parkovišť na svém okraji.			
		5) Automobilová doprava ve městě je zbytečně omezována a zpomalována.	19) Děti ve věku do 12 let by neměly jezdit do školy na kole samy, i kdyby tam vedla bezpečná cyklostezka.	20) Město by se mělo postarat o to, aby občané potřebovali automobil k osobnímu využití co nejméně.				
		3) Současné problémy dopravy ve městech lze řešit pouze výstavbou dostatečně kapacitní infrastruktury.	15) Nákupní plochy v blízkosti dopravních uzlů hromadné dopravy se obejdou bez dostupnosti osobními automobily.	38) Zdaleka nejpohodlnější by mělo být cestování městskou hromadnou dopravou.				
			12) Zásadní problémy dopravy vyřeší moderní technologie.					

Case study: efekt smart aplikace pro Car-pooling – testování v Ústí nad Labem

CESTY
MĚSTY

Zobrazit na mapě: Poptávám Nabízím **POPTAT/NABÍDNOUT** ?

Map Satelit

Nabízím spolujízdu ✕

- Volná místa 2
- Odjezd 11:00
- Příjezd 11:30
- Jméno nana tada
- Start Třebeňice
- Cíl 412 01 Litoměřice
- Kontakt michal.sindelar@nap.cz
- Poznámka Ukázka zadané cesty.
- Zastávky na trase

EDITOVAT **ZRUŠIT NABÍDKU**

Případové studie na efekt aplikace pro car-pooling

- Městský úřad Ústí nad Labem
- Krajský úřad Ústeckého kraje
- Univerzita J.E.Purkyně
 - Měření dopadů aplikace pro car-pooling
 - Modelování efektů využití aplikace v širším měřítku na přepravní proudy
 - Vyhodnocení environmentálních efektů

Aktivity

- duben 2019: proškolení zaměstnanců úřadů a univerzity na aplikaci, propagace aplikace; dotazníkový průzkum (elektronický) mezi zaměstnanci (odkud jezdí, jak, ochota využívat za určitých situací jiné druhy dopravy / carpoolovat)
- Od dubna 2019: sběr dat z aplikace (nutno ověřit, co přesně k dispozici: nabídky sdílených cest – počty a frekvence, odkud zaměstnanci cestují, kdo aplikaci využívá atd.)
 - Vyhodnocení dat z aplikace (o jejím využívání) vždy po měsíci
- Září 2019: Rozhovory s uživateli o zkušenostech s aplikací (vybraní zaměstnanci, kteří aplikaci využívají nejvíce)
- Duben 2020: dotazníkový průzkum (elektronický) mezi zaměstnanci (ověření změny dopravního chování) / rozhovory
- ?? Duben 2021: dotazníkový průzkum (elektronický) mezi zaměstnanci (ověření změny dopravního chování) / rozhovory

Výstupy

- Vyhodnocení case study, odborná publikace
- Využití pro Oblast 2 (Tvorba dopravního modelu – modelování scénářů dopadů širšího využití carpoolingu na různé faktory (dopravní intenzity, cestovní časy, emise atd.)

Auto jako status symbol u nové generace

- Vnímají děti auto jako status symbol?
- Jaký vliv na vnímání dětí má současné dopravní chování rodiny?
- Průzkum u druhostupňových dětí

Děkuji za pozornost!

Eliška Vejchodská

Fakulta sociálně ekonomická
Univerzita J.E. Purkyně v Ústí nad Labem
Email: eliska.vejchodska@ujep.cz

11.12. workshop Ústí nad Labem

