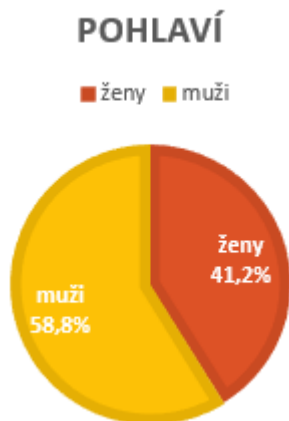


Výstup odpovědí dotazníkového průzkumu

- Celková charakteristika osob

Znění otázky: 1) Pohlaví

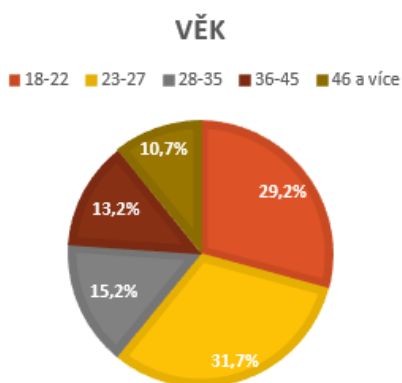


Průzkum byl zaměřen na obě pohlaví. Z 243 respondentů tvořili 58,8 % muži a 41,2 % ženy. Tyto hodnoty vidíme na grafu 19.

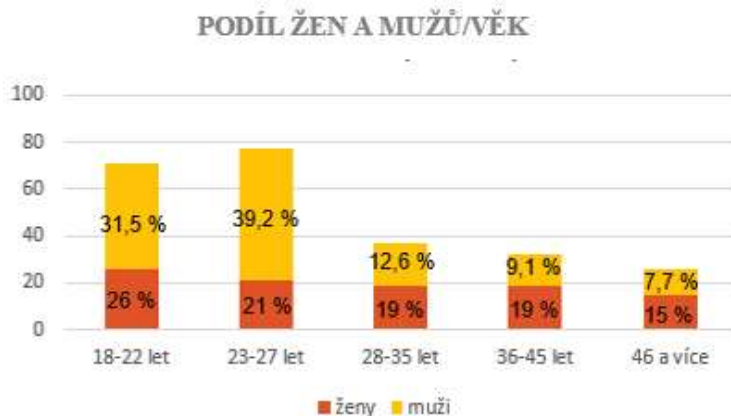
Graf 19: Pohlaví respondentů
(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 2) Věk

Věkové rozmezí respondentů bylo rozlišeno a následně bylo vytvořeno 5 skupin dle toho, v jakém životním období se respondenti právě nacházejí (graf 20). Dotazník byl zaměřen na všechny věkové skupiny, ale zejména byla pozornost zacílena na mladou generaci, tedy jedince nacházející se ve věkovém rozmezí 18-22 let, 23-27 let a 28-35 let. Z grafu 21 je patrné, že největší část respondentů tvoří skupina zahrnující věkové rozmezí 23-27 let, tedy lidi narozené na počátku 90. let minulého století a lehce po přelomu století. Je zřejmé, že 39,2 % v rámci průzkumu bylo mužského zastoupení a 21 % zaujímaly ženy. Mladí lidé ve věku do 22 let jsou zastoupeni 45 muži a představují 31,5 % a 26 ženami s 26 %.



Graf 20: Věkové rozhraní respondentů
(zdroj: autor práce)



Graf 21: Věkové rozhraní mezi muži a ženy
(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 3) Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

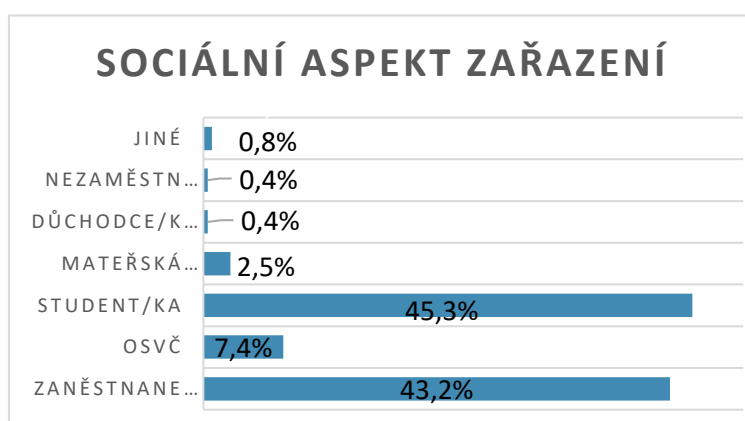


Bylo zohledněno rovněž vzdělání respondentů a na základě toho vytvořeno 5 skupin. Na grafu 22 lze vidět, že největší procentuální zastoupení v průzkumu mají respondenti se středoškolským vzděláním, konkrétně jde o 50,6 %, druhou kvantitativně nejpočetnější skupinu tvoří vysokoškolsky vzdělaní lidé v zastoupení 44,9 %. V úvodních hypotézách jsem předpokládala, že vysokoškoláci mají o sdílení aut větší podvědomí. Tento předpoklad bude zhodnocen později.

Graf 22: Struktura vzdělání respondentů
(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 4) Jste zejména:

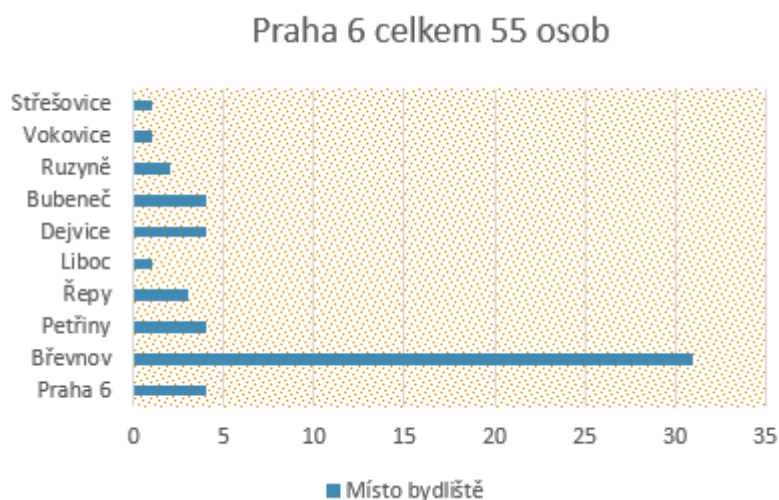
Z hlediska analýzy sociálního zastoupení je zřejmé, že dominantní článek z celkového počtu 243 respondentů tvoří 110 studentů, v procentuálním vyjádření jde o 45,3 %. Někteří studenti si přivydělávají, ale prioritní je pro ně studium. V pozadí nestojí ani zaměstnanci, jež představují 43,2 %. Osoby samostatně výdělečně činné (dále OSVČ) jsou uvedeny v zastoupení 7,4 %. Pouze 1 člověk uvedl, že je nezaměstnaný a jeden, že je důchodce/důchodkyně. Viz graf 23.



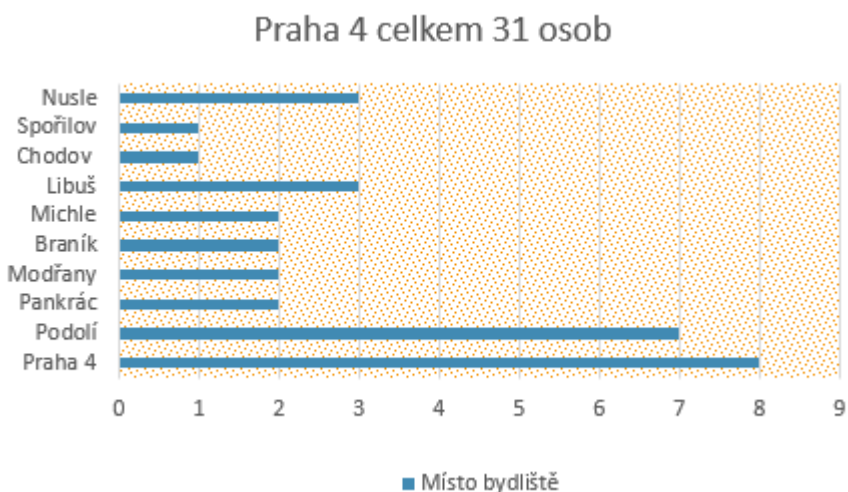
Graf 23: Sociální aspekt zařazení respondentů
(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 5) Uvedte, prosím, místo Vašeho bydliště. (např. Praha 6 - Břevnov)

V dotazníku měli respondenti vyplnit místo bydliště. Bydliště mělo být specifikáno do konkrétních teritoriálních oblastí a částí města. Avšak někteří uvedli pouze okres či obvod. V následujícím grafu jsou prezentovány názvy městských částí a jsou rozřazeny podle toho, v jaké spádové oblasti se nacházejí. Nejvíce respondentů žije v Praze 6. Zejména v této oblasti jsem realizovala vyplnění dotazníku svým osobním přístupem.

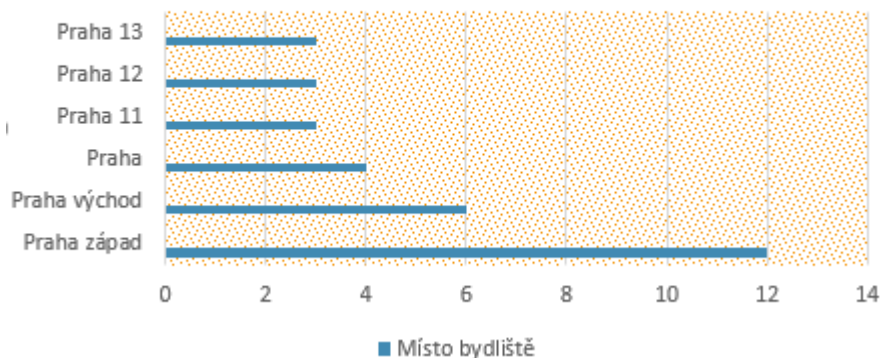


Graf 24: Praha 6 (zdroj: autor práce)



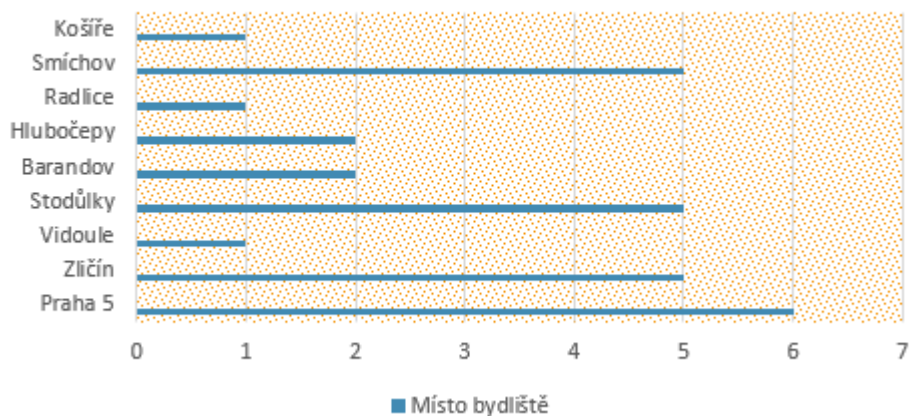
Graf 25: Praha 4 (zdroj: autor práce)

Praha 11-13, Praha západ a východ celkem 31 osob



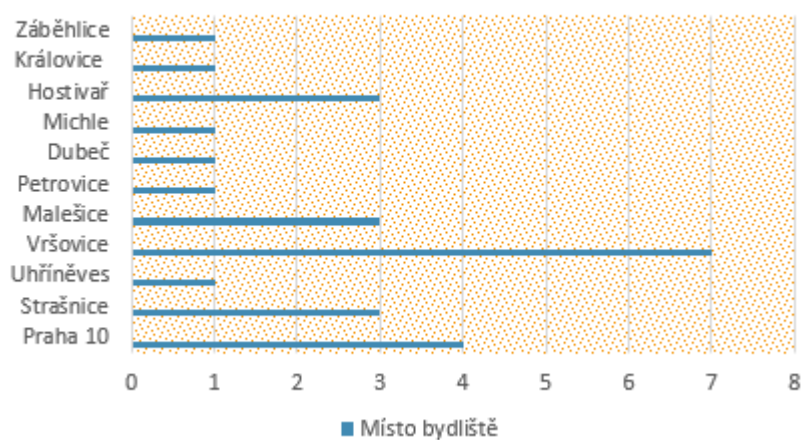
Graf 26: Praha 11,12,13, západ a východ (zdroj: autor práce)

Praha 5 celkem 28 osob



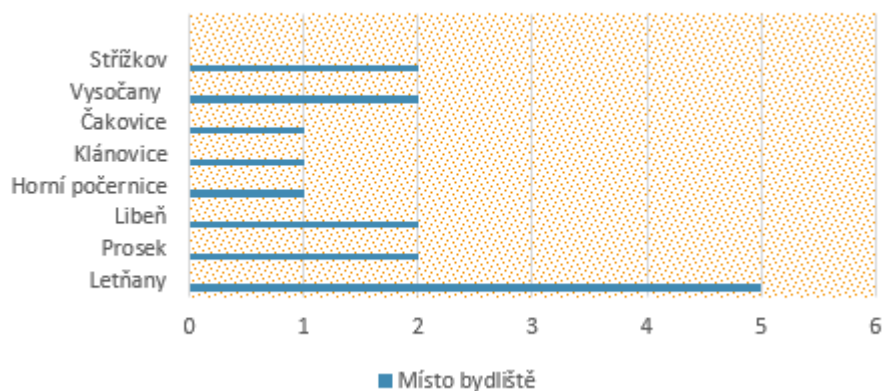
Graf 27: Praha 5 (zdroj: autor práce)

Praha 10 celkem 26 osob



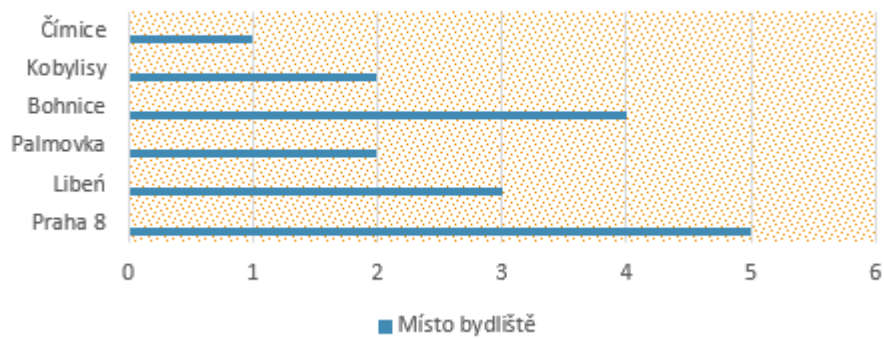
Graf 28: Praha 10 (zdroj: autor práce)

Praha 9 celkem 22 osob



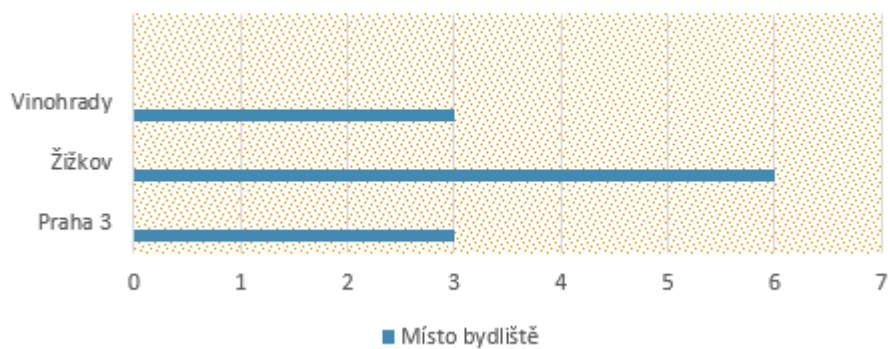
Graf 29: Praha 9 (zdroj: autor práce)

Praha 8 celkem 17 osob



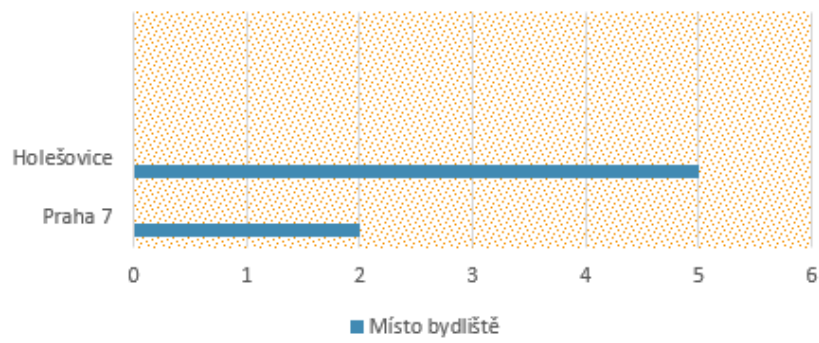
Graf 30: Praha 8 (zdroj: autor práce)

Praha 3 celkem 12 osob



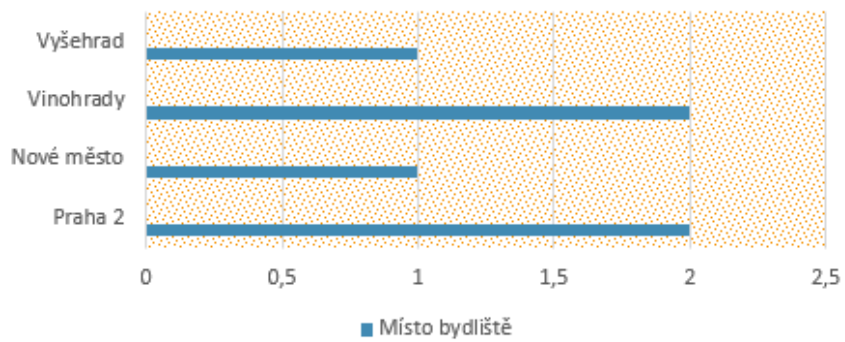
Graf 31: Praha 3 (zdroj: autor práce)

Praha 7 celkem 7 osob



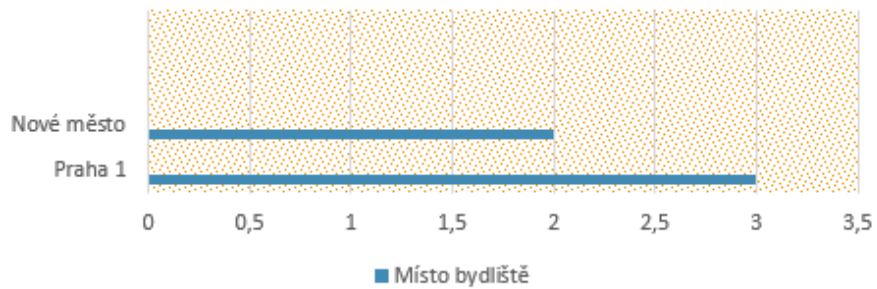
Graf 32: Praha 7 (zdroj: autor práce)

Praha 2 celkem 6 osob



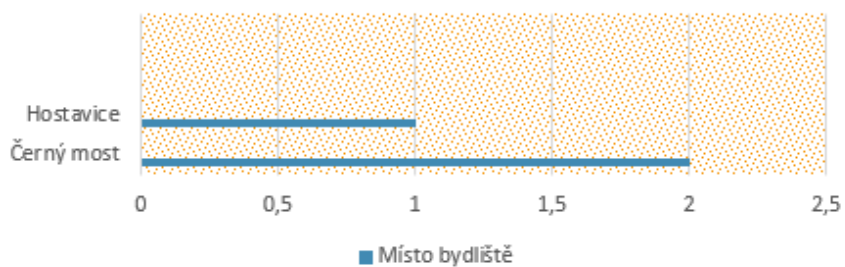
Graf 33: Praha 2 (zdroj: autor práce)

Praha 1 celkem 5 osob



Graf 34: Praha 1 (zdroj: autor práce)

Praha 14 celkem 3 osob

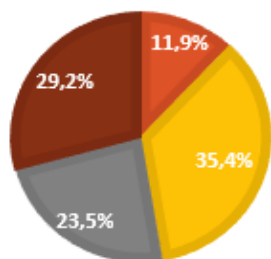


Graf 35: Praha 14 (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 6) Kolik členů má Vaše domácnost?

POČET ČLENŮ V JEDNÉ DOMÁCNOSTI

■ Jeden ■ Dva ■ Tři ■ Čtyři a více



Ve většině sledovaných domácností žijí převážně dva lidé, kteří jsou bezdětní a představují zastoupení 35,4 %. Druhou příčku zauímají rodiny se dvěma či více dětmi a v rámci výzkumu dosahují hodnoty 29,2 %. S podílem 23,5 % jsou zastoupeni tři lidé v domácnosti a na posledním žebříčku jsou single jedinci (11,9 %). Všechny údaje lze vyčíst z grafu 36.

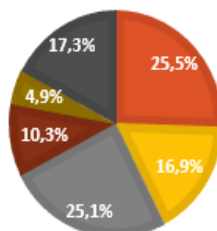
Graf 36: Počet členů v jedné domácnosti
(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 7) Odhadněte, prosím, jaký je Váš čistý měsíční příjem na osobu?

Dle ¹ údajů statistického úřadu průměrná hrubá mzda v Praze dosahuje výše 29 320 Kč. Tato data vycházejí z finanční analýzy za období 04/2016. U nominální hodnoty došlo k meziročnímu růstu o 4,2 % a u reálné hodnoty o 2,8 %. V nominální mzdě jsou zahrnuty všechny příjmy jednoho zaměstnance a rovněž vyjadřuje, o kolik % se zvýšila mzda v daném čtvrtletí oproti roku minulému. V reálné mzdě je vyjádřen růst podílu indexu průměrné nominální mzdy a indexu spotřebitelských cen za stejné období. Z grafu 37 (níže) vyplývá, že 25,5 % osob má čistý měsíční příjem pohybující se v hodnotě pouze do 15 000 Kč. Jedná se zejména o studenty, kteří si při studiu přivydělávají. Druhá skupina se stejnou procentuální hodnotou 25,1 %, jsou lidé s příjmem 20-30 tisíc Kč měsíčně. Jedná se zejména o středoškolsky vzdělané osoby, působící především jako zaměstnanci či OSVČ, či příležitostně zaměstnané studenty s vysokoškolským vzděláním.

MĚSÍČNÍ(ČISTÝ) PŘÍJEM/OS

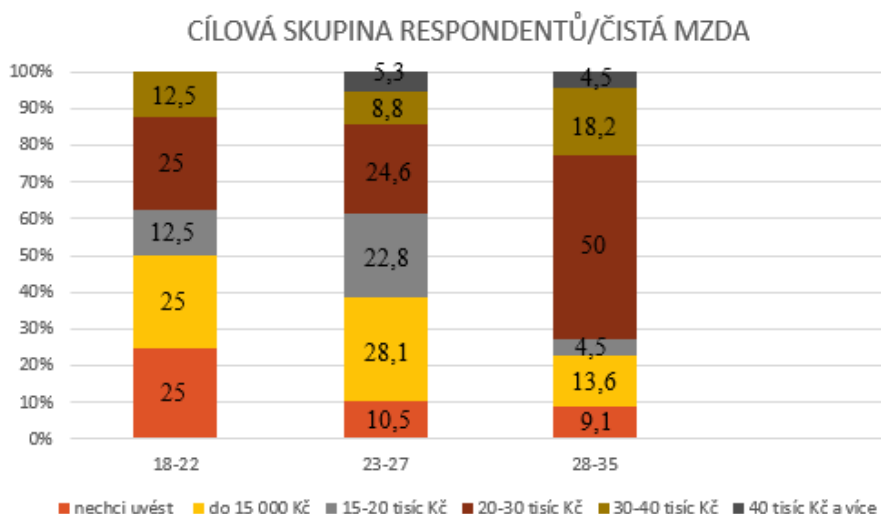
■ do 15 000 Kč ■ 15 001-20 000 Kč ■ 20 001-30 000 Kč
■ 30 001-40 000 Kč ■ 40 000 Kč a více ■ nechci uvést



Graf 37: Čistá mzda respondentů

¹ Český statistický úřad: Nejnovější ekonomické údaje [online]. Praha [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/aktualniinformace#17>

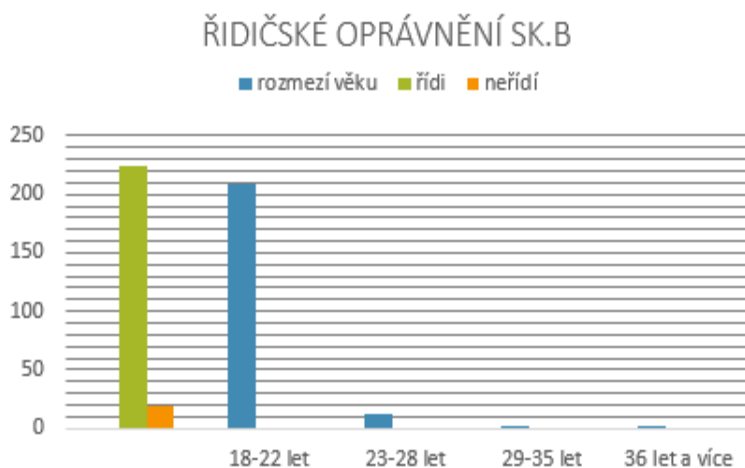
Na grafu 38 lze pozorovat cílovou skupinu respondentů z hlediska čisté měsíční mzdy. Zaměření je orientováno na mladou generaci, a to pouze vysokoškolsky vzdělané ve věku 18-22 let, 23-27 let a 28-35 let. Zejména druhá skupina, nacházející se ve věkovém období 23-27 let, je nejvíce stěžejní. Ve všech věkových skupinách je evidentní, že průměrný čistý měsíční plat se pohybuje v rozmezí 20-30 tisíc Kč. V rámci druhého největšího procentuálního zastoupení vysokoškoláci uvedli, že mají příjem pouze do 15 000 Kč měsíčně. Tento fakt se jeví jako pravděpodobný, protože jejich hlavní činností je studium.



Graf 38: Čistá mzda vysokoškolsky vzdělaných respondentů (zdroj: autor práce)

• **Dopravní chování řidičů**

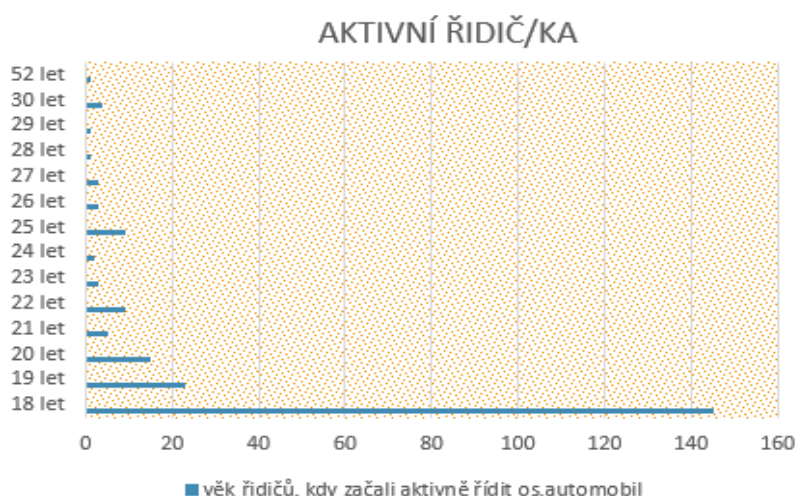
Znění otázky: 8) Vlastníte řidičské oprávnění skupiny B? Pokud ano, kdy jste ho absolvoval/a?



Z 243 oslovených respondentů vlastní řidičský průkaz 224 osob, pouze 19 osob uvedlo, že nevlastní či neřídí řidičský průkaz skupiny B. Nejvíce řidičů si nechalo udělat řidičské osvědčení ihned v 18 letech, případně lehce po dovršení dospělosti. Tuto skupinu představuje celých 86 % řidičů. Viz graf 39.

Graf 39: Věkové rozhraní získání řidičského průkazu respondentů (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 9) Od kolika let aktivně řídíte osobní automobil?

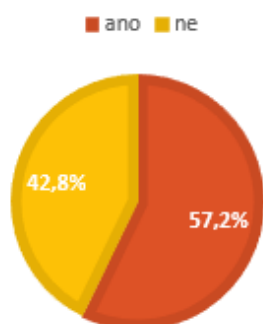


Graf 40: Aktivní řidiči (zdroj: autor práce)

Na základě výsledků zobrazených v grafu 40 lze konstatovat, že nejvíce respondentů získalo řidičský průkaz ihned po dovršení plnoletosti a zároveň se stali ihned aktivními řidiči. Jedna osoba uvedla, že začala aktivně řídit poměrně pozdě, konkrétně až v 52 letech.

Znění otázky: 10) Vlastníte osobní automobil?

VLASTNÍ OS.AUTOMOBIL

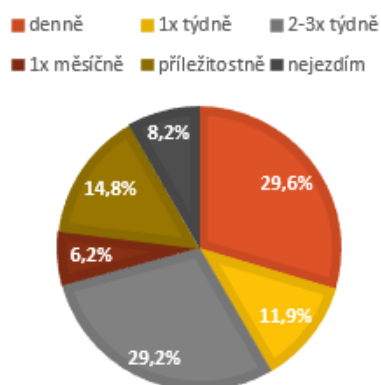


Z grafu 41 jednoznačně vyplývá, že většina řidičů vlastní také svůj osobní automobil. 104 respondentů uvedlo, že nevlastní vůz, ale zároveň část z nich i přesto aktivně automobil využívá.

Graf 41: Vlastní osobní automobil (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 11) Jak často využíváte osobní automobil?

FREKVENCE VYUŽITÍ AUTOMOBILU

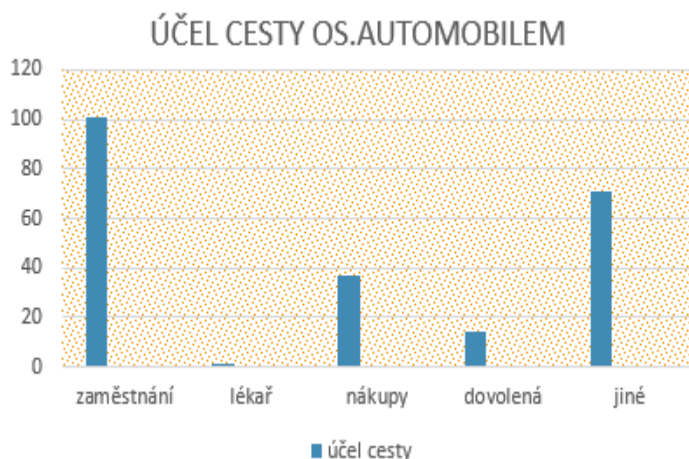


Graf 42: Využití automobilu (zdroj: autor práce)

Největší část respondentů uvedla (graf 42), že jezdí denně, celkem jde o 29,6 % řidičů, a zároveň je patrné, že jednou měsíčně automobil využije pouze 6,2 %. S minimálním rozdílem, tedy hodnotou dosahující 29,2 %, je evidentní frekvence využití automobilu v rozsahu 2-3x týdně. Zároveň 36 osob z celkového počtu 243 respondentů využívá automobil pouze příležitostně. Pro pasivní řidiče

mohlo být položení této otázky hůře uchopitelné. Převážná většina dotazovaných osob jsou totiž aktivní řidiči.

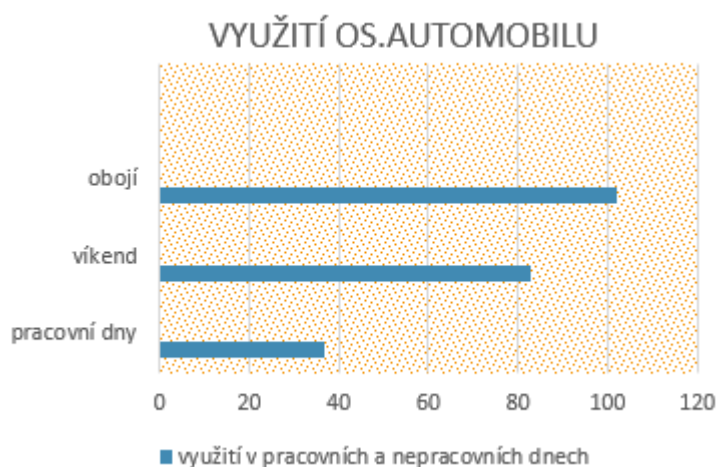
Znění otázky: 12) Jaký je Váš prioritní důvod cesty osobním automobilem?



Největší část respondentů uvedla, že nejčastější účel jejich cesty je jízda do zaměstnání, případně odvoz dětí do škol a školek. Druhou největší četnost zastupuje 71 osob, které uvedly jako hlavní účel jejich cest možnost „jiné“ (stěhování či cesta za přáteli apod.). Všechny hodnoty a možnosti jsou zobrazeny v grafu 43.

Graf 43: Účel cesty (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 13) Jezdíte automobilem více v pracovní dny či o víkendu?



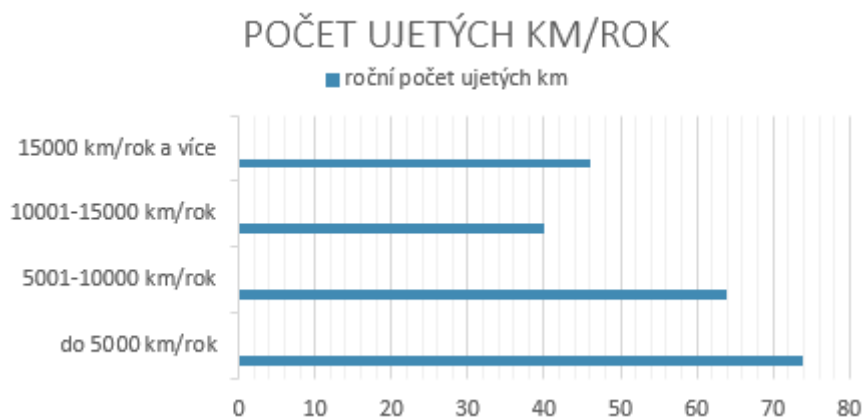
Více jak 100 respondentů uvedlo, že automobil využívají stejnou měrou jak v pracovních dnech, tak i o víkendu. Pouze méně než 20 % dotázaných využívá osobní automobil pouze v pracovních dnech. Viz graf 44.

Graf 44: Využití automobilu (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 14) Kolik přibližně ujedete km ročně s osobním automobilem?

Graf 45, uvedený níže, zobrazuje počet ujetých kilometrů za rok. Největší skupina respondentů, celkem 74 %, uvedla, že ročně najede pouze do 5000 km. Další velká část řidičů prezentovala, že ročně najedou do 10 000 km, tedy převážně se jedná o řidiče, kteří automobil používají častěji, ale nikoliv denně. 46 % dotázaných uvedlo, že ročně zdolají více jak 15 tisíc

km. Do této skupiny patří řidiči, kteří auto mají jako pracovní nástroj a jedná se také zejména o osoby samostatně výdělečně činné.



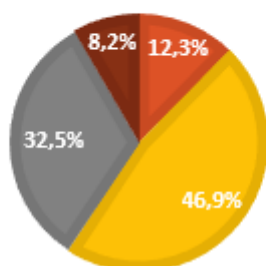
Graf 45: Počet ujetých km/rok (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 15) Kolik osobních automobilů máte v jedné domácnosti?

V této otázce mohli respondenti uvést více odpovědí. Z tohoto důvodu je součet jejich relativních četností vyšší než 100 %. Graf 46 názorně prezentuje, kolik osobních automobilů je evidováno v jedné domácnosti. Jeden automobil v rodině má 46,9 % dotázaných. Ihned za ním následují odpovědi uvádějící dva automobily v rodině, což dnes není nijak výjimečné. U 3 vozů a více lze předpokládat, že se jedná rovněž o veterány, které se nevyužívají každý den. Zároveň prezentuji graf 47, který zohledňuje počet osobních automobilů v jedné domácnosti a čisté měsíční mzdy na osobu. Je zde vidět jasný vliv hlediska financí. V platové třídě představující příjem 20 001-30 000 Kč měsíčně uvádí většina respondentů jeden automobil v domácnosti. Z průměru získaného ze všech hodnot nacházejících se v sloupcích v grafu 47 vyplývá, že v zastoupení 46,9 % má každá domácnost jeden automobil v rodině, dva automobily v domácnosti jsou zaznamenány dokonce u 32,6 % dotazovaných, žádný automobil v rodině uvádí 12,3 % a tři a více vozů 8,1 % respondentů.

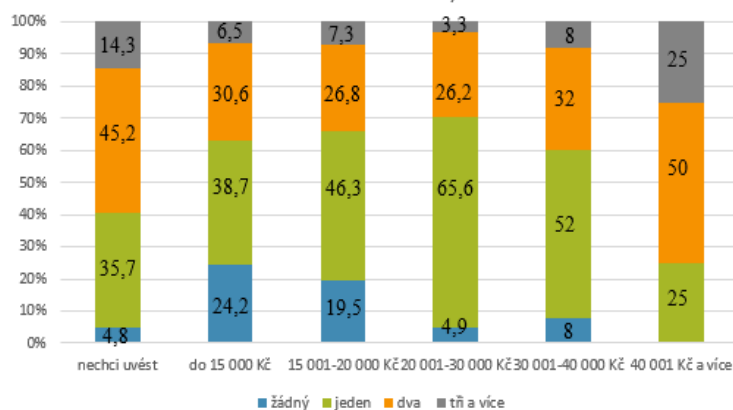
POČET OS. AUTOMOBILŮ V JEDNÉ DOMÁCNOSTI

■ žádný ■ jeden ■ dva ■ tři a více



Graf 46: Počet automobilů v domácnosti (zdroj: autor práce)

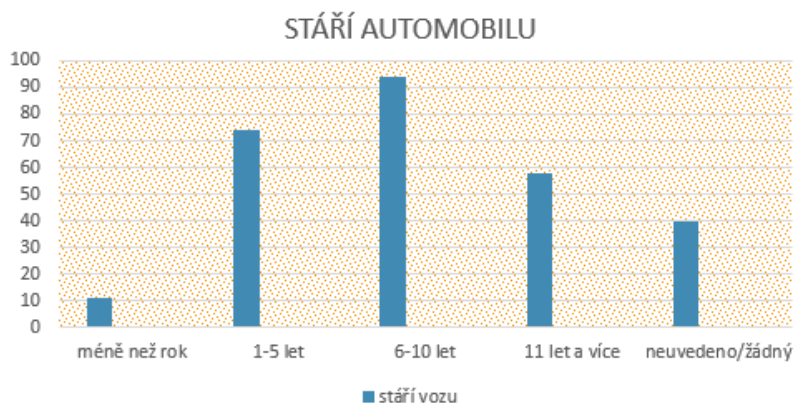
MZDA JEDNOHO ČLENA DOMÁCNOSTI/POČET AUTOMOBILŮ



Graf 47: Počet automobilů v domácnosti v závislosti na mzdě (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 16) Jaké je stáří Vašeho vozu? (i více odpovědí)

Celkem 243 respondentů mohlo na tuto otázku zodpovědět s možností uvedení více odpovědí na základě, kolik osobních automobilů je evidovaných v jejich domácnosti. Z důvodu možného uvedení více variant je četnost odpovědí vyšší než 100 %. Nicméně většina, konkrétně 94 respondentů, uvedla (graf 48), že průměrné stáří jejich vozidel se pohybuje v rozmezí 6-10 let. Pouze malá část dotazovaných má vozidlo mladší než jeden rok. Převážná část lidí svůj starší automobil pravidelně neobměňuje za nový.

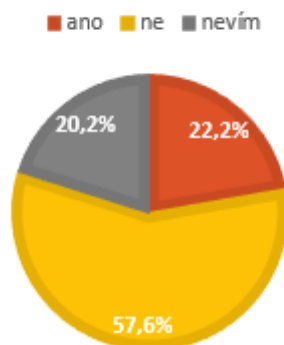


Graf 48: Stáří automobilů v domácnosti (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 17) Plánujete v brzké budoucnosti koupit nového vozu?

Z grafu 49 vyplývá, že pouze 22,2 % respondentů uvažuje o koupi nového automobilu. Lidé o této možnosti uvažují z důvodu dosluhování staršího, již nevyhovujícího vozu, či jako pořízení náhradního, druhého vozu do domácnosti. 20,2 % dotazovaných zaujímá postoj spíše apatický, jsou zde patrné převažující nejasné odpovědi. Celých 140 respondentů jasně označilo možnost, že koupí vozu v blízké budoucnosti neplánuje. Alternativnější se stává skupina, která plánuje koupit vozu za předpokladu existence celkových výhodných podmínek sdílení aut. Domnívám se, že lidé, kteří vlastní svůj osobní automobil či jich mají dokonce více, v domácnosti by službu nevyužili.

KOUPĚ NOVÉHO VOZU

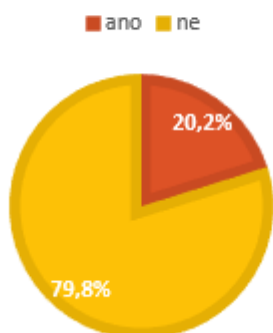


Graf 49: Koupě nového vozu (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 18) Máte problém se zaparkováním svého vozu v místě bydliště? Pokud ano, kde konkrétně?

V dotazníku museli respondenti uvést, zda mají problém s parkováním v místě svého bydliště z důvodu nedostatku parkovacích míst. Na grafu 50, uvedeném níže, je patrné, že převážná většina dotazovaných, konkrétně 79,8 %, nad mé očekávání uvedla, že nemá problém s parkováním. Pouze 20,2 % respondentů sdělilo, že ano. V závislosti s problémem parkování měli lidé definovat přesnou lokalitu. Někteří respondenti pouze napsali, v jaké oblasti se problém vyskytuje, ale dále nekonkretizovali. Viz graf 51, ze kterého je patrné, že z 20,2 % se největší problémovou lokalitou stala Praha 6, zejména lokality Břevnova a Dejvic, což uvedlo 16 osob. Tento fakt velmi ovlivnily nedávno udělané tzv. modré zóny umístěné v blízkosti velkých sídlišť a jejich okolí. Mnoho lidí, ač jsou rezidenti Prahy 6, nevyužilo možnosti roční platby za parkovací místa. Bohužel, tento fakt se negativně odrazil v poklidných místech plných zeleně, a to takovým způsobem, že zde nyní parkuje více vozidel, nežli je únosné. S odpovědí 8 respondentů se ztotožnila oblast Prahy 7, především městská čtvrť Holešovice. Všude jsou zřízené modré zóny či placené stání. Volných parkovacích míst bez nutnosti poplatků je minimum. Určitá četnost, konkrétně 7 respondentů, se zaměřila na oblast Prahy 10. Zde je patrných mnoho volných neplacených míst k stání, avšak zároveň tato skutečnost přímo ovlivňuje počet míst určených k volnému stání. Největšími problémovými oblastmi se staly oblasti městských částí Strašnice a Vršovice. S tímto výsledkem se ztotožňuji. V tzv. Vršovickém dólíčku z důvodu levnějšího bydlení vůči jiným lokalitám bydlí velmi mnoho lidí a z toho důvodu zde vyvstává velký problém týkající se volných míst určených k zaparkování značného počtu vozů.

PROBLÉM PARKOVÁNÍ V MÍSTĚ BYDLIŠTĚ



Graf 50: Problém parkování v místě bydliště (zdroj: autor práce)

PROBLÉM S PARKOVÁNÍM V DANÉ LOKALITĚ



Graf 51: Problém s parkováním v dané lokalitě (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 19) Z jakého důvodu využíváte automobil? Co je pro Vás přínosem?

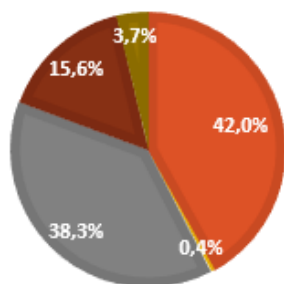
Celkem 57,2 % z 243 respondentů uvedlo, že vlastní svůj osobní automobil. Důvod, proč jej vlastní, má určité opodstatnění. Tato otázka byla položena v tom smyslu, proč využijí raději vůz, a nikoli jiný druh dopravy. Výsledek lze vyčíst z tabulky 3, kde 213 respondentů uvádí, že vlastní alespoň jeden automobil. Zde bylo možné odpovědět na otázku více možnostmi, proto četnost odpovědí bude vyšší než 100 %. V tomto případě byla možnost zodpovědět otázku i konkrétně. Mezi nejčastější odpovědi v sekci „jiné“ patří pracovní nástroj, životní styl, cestování za přáteli či úspora nákladů. I přes tyto aspekty je nejčastějším důvodem využívání automobilu a současně jeho největším přínosem především rychlost dopravy a jednoznačně úspora času, další četnost je zastoupena důvodem většího pohodlí.

Tabulka 3: Nejčastější důvody využití automobilu

Důvod využití automobilu, přínos	Absolutní četnost odpovědi	Relativní četnost odpovědi [%]
Společenské postavení	12	5,6
Nedostatek spojů VHD	48	22,5
Pohodlnost	141	66,2
Úspora času, rychlost	182	85,4
Jiné: Pracovní nástroj-nutnost	10	4,7
Jiné: Životní styl, hobby	7	3,3
Jiné: Cestování za přáteli Jiné:	5	2,3
Jiné: Úspora nákladů ve více lidech	2	0,9

(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 20) Využíváte veřejnou hromadnou dopravu PID? (MHD, vlak, autobus)



Graf 52: Využití MHD, VHD

(zdroj: autor práce)

Do sekcí otázek byla zařazena otázka vztahující se k přístupu k veřejné hromadné dopravě. Především je důležité, zda je pro respondenty tento aspekt důležitější vůči využívání vozu či nikoliv. Z odpovědí 243 respondentů je velmi zřejmé (viz graf 52), že více jak 80 % z nich využívá aktivně jiný druh dopravy, nežli automobilu. Do této kategorie byla zahrnuta jak veřejná hromadná doprava, tak MHD (vlak, autobus, metro, tramvaj).

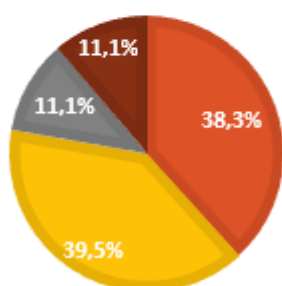
Je patrné, že 42 % dotazovaných využívá VHD/MHD pouze v hlavním městě Praha. Zato pouze o 4 % méně, tedy konkrétně s hodnotou 38,3 %, využívá MHD či VHD i mimo Prahu. Je zřejmé, že mnoho lidí z venkova musí dojíždět za pracovní příležitostí do Prahy. Na základě tohoto faktu lze přepokládat, že jiné druhy dopravy, nežli je tranzit automobilní, lidé používají denně či alespoň několikrát týdně. Z výše uvedeného vyplývá, že ke každodennímu dojíždění do zaměstnání respondenti nutně nepotřebují automobil.

Znění otázky: 21) Máte předplacené jízdné PID? (opencard, kupony apod.)

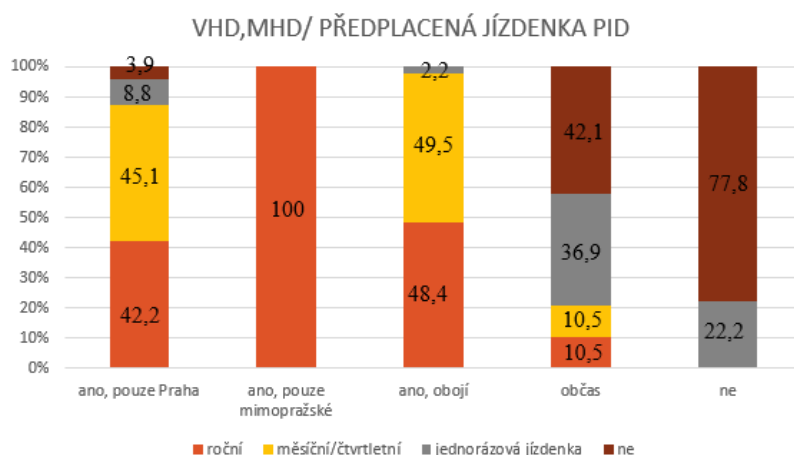
Více jak 80 % dotazovaných využívá MHD či VHD. V závislosti na této skutečnosti byla provedena komparace, zda tito lidé mají rovněž předplacenou jízdenku pražské integrované dopravy (dále PID), či nikoliv. Je patrné, že ze 102 respondentů, kteří využívají dopravu pouze po území Prahy, má předplacenou roční jízdenku 43 osob, měsíční 46 osob, použití jednorázové jízdenky využívá pouze 9 lidí a pouze 4 respondenti uvedli, že nevyužívají tento druh dopravy vůbec. Pouze jeden člověk má předplacenou roční jízdenku i mimo Prahu a zároveň z 93 osob, které se potřebují dopravit jak do Prahy, tak mimo ni, má předplacený roční kupon 45 osob, což v procentuálním vyjádření představuje hodnotu 48,4 %. Dále následují měsíční či čtvrtletní kupony, tedy z 93 respondentů zvolilo 46 osob tuto možnost. Všechny tyto údaje lze vyčíst z grafu 53 a 54.

PŘEDPLACENÁ JÍZDENKA PID

- ano, mám roční
- ano, mám měsíční/čtvrtletní
- ne, pouze občas využiji jednorázovou jízdenku
- ne, pouze občas využiji jednorázovou jízdenku



Graf 53: Jízdné PID
(zdroj: autor práce)



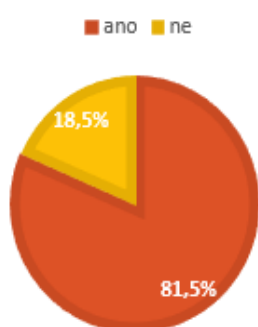
Graf 54: Předplacené jízdné v závislosti na využití MHD a VHD
(zdroj: autor práce)

- *Souvislosti se sdílením vozidel*

Znění otázky: 22) Slyšel/a jste někdy o tzv. sdílení aut neboli carsharingu?

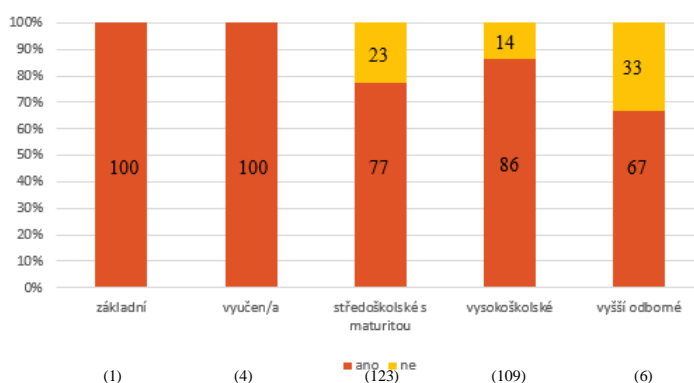
Na grafu 55 vidíme, zda lidé mají povědomí o sdílení aut a zároveň graf 56 znázorňuje, jaká je znalost sdílení vozidel vzhledem k dosaženému vzdělání respondentů. Z 243 dotazovaných uvedlo, že mají povědomí o sdílení aut, celkem 198, tedy 81,5 %. Pouze 18,5 % nikdy o sdílení vozidel neslyšelo. Je tedy zřejmé, že lidé vysokoškolsky vzdělaní vykazují stejnou míru znalosti v porovnání se středoškolsky vzdělanými lidmi.

POVĚDOMÍ O CARSHARINGU



Graf 55: Povědomí o carsharingu
(zdroj: autor práce)

CARSHARING V ZÁVISLOSTI NA VZDĚLÁNÍ

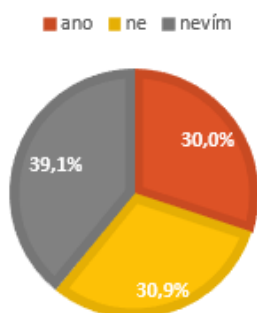


Graf 56: Carsharing v závislosti na vzdělání
(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 23) Využil/a byste někdy služeb sdílení aut neboli carsharingu?

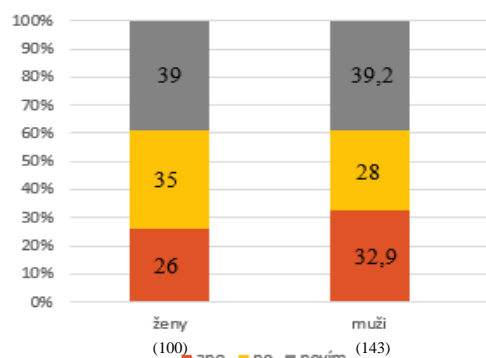
Poslední část dotazníku byla zaměřena čistě na sdílení vozidel. Z grafu 57 vyplývá, že byl získán téměř procentuálně rovnoměrný názor. Konkrétně 30 % respondentů uvedlo, že by někdy služby carsharingu využilo, 30,9 % jasně sdělilo ne a 39,1 % uvedlo, že neví. Dá se předpokládat, že by záleželo na konkrétních momentálních okolnostech. Graf 58 zobrazuje, pro koho je tato služba využitelnější z hlediska pohlaví. Z celkového počtu 100 dotázaných žen by využilo službu 26 z nich. Ze 143 mužů by využilo sdílení aut 47 osob.

VYUŽITÍ SLUŽEB CAR-SHARINGU



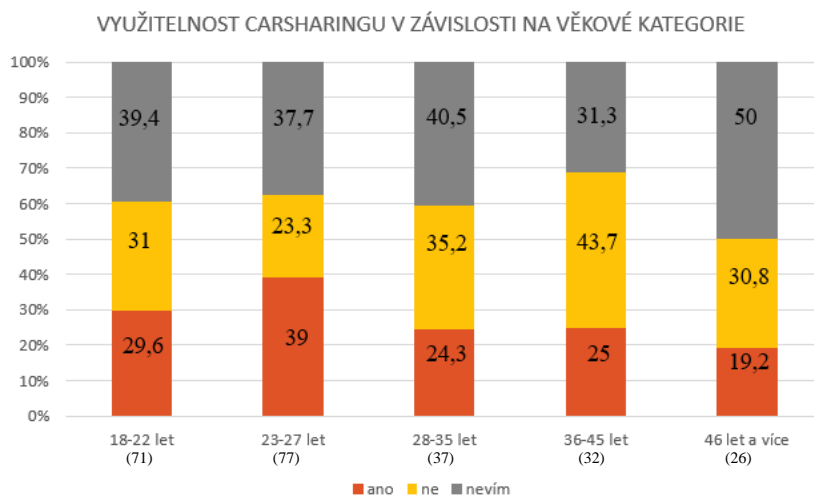
Graf 57: Využití služby (zdroj: autor práce)

VYUŽITÍ SLUŽEB CARSHARINGU V ZÁVISLOSTI NA POHLAVÍ



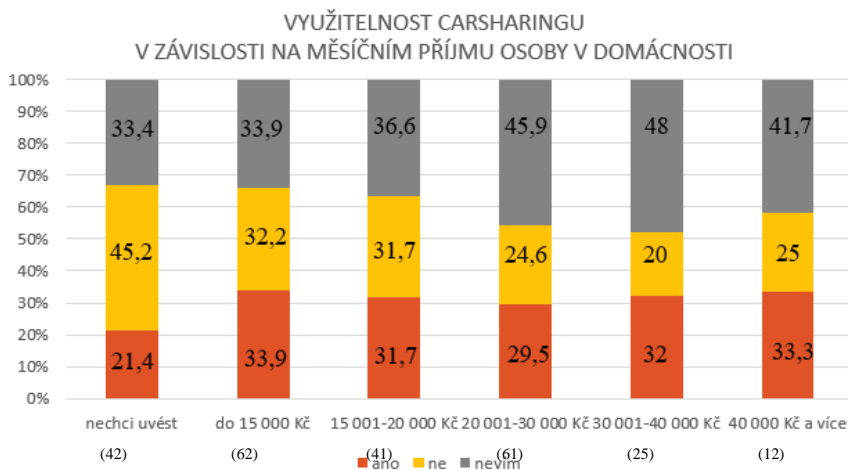
Graf 58: Využití služby v závislosti na pohlaví (zdroj: autor práce)

Dalším graf č. 59 prezentuje, že z hlediska využití služeb carsharingu je důležité věkové zařazení respondentů. Největší zájem o službu má kategorie věkového rozhraní 23-27 let. Z celkového počtu 77 respondentů to představuje hodnotu 39 %. Následují mladí ve věkovém období 18-22 let se 71 respondenty a hodnotou 29,6 % a poté procentuální hranice 24,3 % týkající se osob ve věku 28-35 let. Starší lidé, zejména starší generace ve věku 50 let a více, o službu nejeví takový zájem. Může to být i částečně ovlivněno tím, že starší lidé nemají přístup na sociální sítě. Nicméně se domnívám, že tato generace má jiný vztah k automobilismu, zodpovědnější, pozitivnější a subjektivnější, nežli dnešní mladí lidé.



Graf 59: Využití služby v závislosti na věkové kategorii (zdroj: autor práce)

Poslední graf č. 60 (viz níže) z hlediska zhodnocení využitelnosti sdílení vozidel prezentuje, jaký je vztah využití sdílení vozidel k měsíčnímu čistému příjmu na osobu v jedné domácnosti. Lze konstatovat, že s vyšším platem klesá zájem o nabízenou službu. Dá se říci, že s rostoucím příjmem, kde domácnost vlastní alespoň jeden automobil, roste podíl domácností, které tuto službu nevyužívají. Ve vyšší finanční kategorii roste rovněž podíl osob, které automobil používají jako pracovní nástroj.



Graf 60: Využití služby v závislosti na měsíčním příjmu (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 24) Jaké jsou Vaše důvody pro nevyužití carsharingu?

Celkem 243 respondentů mělo odpovědět, proč by nevyužili služeb sdílení vozidel a jaký aspekt by je nejvíce limitoval. Zde bylo možné zodpovědět více variant, z toho důvodu je četnost odpovědí vyšší než 100 %. V rámci zvolení možnosti „jiné“ mezi nejčastější odpovědi respondentů patřila sdělení, že tato služba není pro ně atraktivní, že o ní mají málo informací, že nabízí nevýhodné podmínky (cena), a velkou roli hrála rovněž nejistota v souvislosti s blízkou dostupností do stanoviště k vozidlu. Jelikož část dotazovaných uvedla, že by carsharing využila, dosahuje počet relevantních odpovědí ze zkoumaného vzorku počtu 170, a to od osob všech věkových skupin. Primárním důvodem, proč by dotyční nevyužili služeb, je ten, že lidé chtějí mít svůj vůz ihned k dispozici a neplánovat jízdu dopředu, což přímo souvisí s problémem nutnosti rezervace. Zde dosáhla největší relativní četnost odpovědí hodnoty 76,5 %. 36,4 % respondentů by nejvíce vadilo, že vůz bude pokaždé řídit jiný uživatel. Z uvedeného vyplývá, že pro lidi, kteří mají ke svému vlastnímu vozu blízký osobní vztah, je tento aspekt nepřekonatelný. K nahlédnutí ohledně této problematiky je k dispozici tabulka 4 níže.

Tabulka 4: Nejčastější důvody pro nevyužití služeb carsharingu

Důvod pro nevyužití služby carsharingu	Absolutní četnost odpovědi	Relativní četnost odpovědi [%]
Vlastní automobil je pro mě více než jiné druhy dopravy	39	22,9
Chci mít své auto vždy k dispozici, nebýt závislý/á na rezervaci	130	76,5
Použití vozu jiným uživatelem	62	36,4
Vlastní automobil je levnější	17	10
Nezajímá mě to, není to pro mne atraktivní	38	22,3
Jiné: Málo informací	3	1,7
Jiné: Nevýhodné podmínky, cena	4	2,3
Jiné: Nejistota blízké dostupnosti, operativnost	3	1,7

(zdroj: autor práce)

V tabulce 5 uvedené níže jsou rovněž prezentovány důvody vztahující se k nevyužití sdílení vozidel. Tabulka však obsahuje rozlišení na cílové skupiny. Můj záměr je zacílení na mladou generaci v rozmezí věku 18-22 let, 23-27 let a 28-35 let. Prostřední věkové rozhraní je nejvíce stěžejní (23-27 let). Celkem 125 mladých osob uvedlo, že by službu nevyužilo, nebo že neví. Ve věkové kategorii do 22 let nemá o službu zájem 50 osob. V prostřední kategorii 23-27 let nejvíce o službu zájem 47 osob a v poslední kategorii 28-35 let nemá zájem pouze 28 osob.

Tabulka 5: Nejčastější důvody pro nevyužití služeb carsharingu

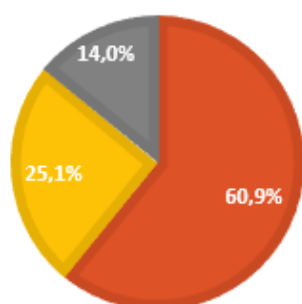
Důvod pro nevyužití služby carsharingu	18-22 let	18-22 let [%]	23-27 let	23-27 let [%]	28-35 let	28-35 let [%]
Vlastní automobil je pro mě více než jiné druhy dopravy	9	18	12	25,5	4	14,2
Chci mít své auto vždy k dispozici, nebýt závislý/á na rezervaci	31	62	34	72,3	21	75
Použití vozu jiným uživatelem	17	34	22	46,8	10	35,7
Vlastní automobil je levnější	4	8	4	8,5	2	7,1
Nezajímá mě to, není to pro mne atraktivní	16	32	8	17	1	3,5
Málo informací	0	0	0	0	0	0
Nevýhodné podmínky, cena	1	2	2	4,2	0	0
Nejistota blízké dostupnosti, operativnost	0	0	2	4,2	1	3,5

(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 25) Carsharing nabízí více druhů vozidel (druh pohonu, velké/malé auto, manuální převodovka, automat, vybavení vozu...). Bylo by to pro Vás důležité?

DRUHY VOZIDEL

■ ano ■ nezáleží mi na tom ■ nevím



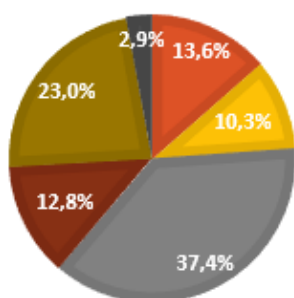
Většina společností, které nabízí carsharing, dává na výběr více druhů vozidel. Klient si může vybrat podle svých představ či zvyklostí, ale úměrně tomu se zvyšuje cena. Na grafu 59 je možné pozorovat, že více jak 60 % dotazovaných uvedlo, že tento aspekt je pro ně důležitý. Respondentům, spadajícím do kategorie, ve které nezáleží na tom, zdali vozidlo bude vybaveno příslušenstvím či technickými parametry, lze přiřadit procentuální hodnota 25,1 % a pouze 14 % dotazovaných druh vozidla a vybavení nedokáže posoudit.

Graf 61: Výběr vozidel (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 26) Jaká je pro Vás přijatelná vzdálenost a jste ochoten/na dojet do stanoviště vozidla z vašeho bydliště v případě potřeby?

STANOVIŠTĚ VOZIDLA

■ méně než 150 m ■ 200 m
 ■ 500 m ■ více než 500 m
 ■ nezáleží mi na tom ■ žádné

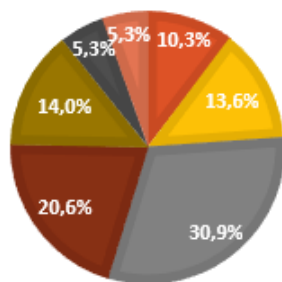
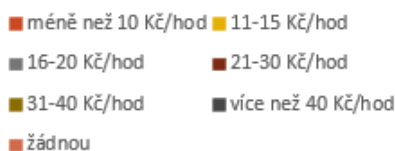


Z celkového počtu 243 respondentů jich 37,4 % uvedlo, že maximální přijatelná vzdálenost ke stanovišti vozu je do 500 m. Graf 62 poukazuje i na druhou nejčastější odpověď. 23 % dotazovaných uznalo, že v případě využití služby pro ně není prioritní vzdálenost. Když potřebují automobil, jsou ochotni pro něj přijet kamkoli. Pouze 2,9 % by nebylo ochotno dojet nikam a 13,6 % respondentů méně než do 150 m od místa bydliště.

Graf 62: Stanoviště vozidla (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 27) Jakou maximální částku byste byl/a ochoten/na zaplatit za hodinu včetně všech poplatků? (poplatek za ujetou vzdálenost, hodinovou sazbu, paušál...)

MAX.ČÁSTKA ZA VŠECHNY POPLATKY

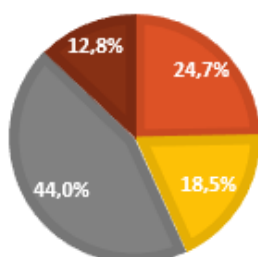
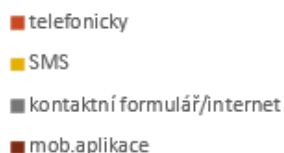


Graf 63: Poplatky (zdroj: autor práce)

Respondenti měli uvést, jakou maximální finanční částku jsou ochotni vynaložit za službu včetně všech poplatků. V poplatcích je zohledněna údržba vozu, hodinová sazba či poplatek za ujetou vzdálenost s pohonnými hmotami. 30,9 % dotázaných uvedlo, že maximální částka, kterou jsou ochotni zaplatit, se pohybuje v rozmezí 16-20 Kč/hod. 20,9 % respondentů je schopno akceptovat částku 21-30 Kč/hod. Na grafu 63 jsou patrná i další procentuální zastoupení. Někteří respondenti uvedli, že by zaplatili pouze do 15 Kč/hod. Bohužel, je zřejmé, že tato částka opravdu není adekvátní.

Znění otázky: 28) Jaký je pro Vás nejvhodnější způsob rezervace?

NEJVHODNĚJŠÍ ZPŮSOB REZERVACE



Graf 64: Rezervace vozidla (zdroj: autor práce)

V případě, že by potenciální klienti využili carsharing, nejčastěji se ztotožnili s názorem, že by jim vyhovoval kontaktní formulář pomocí internetu. Tato skupina zastupuje procentuální hodnotu ve výši 44 %. Jako další následovala možnost telefonického kontaktu, případně zaslání SMS. Pouze 12,8 % by uvítalo mobilní aplikaci. Někteří respondenti uvedli, že by přivítali všechny varianty jako možnosti na výběr. Viz graf 64.

Znění otázky: 29) Kdybyste někdy v budoucnosti přeci využil/a služeb carsharingu, jaký by byl důvod? (i více odpovědí)

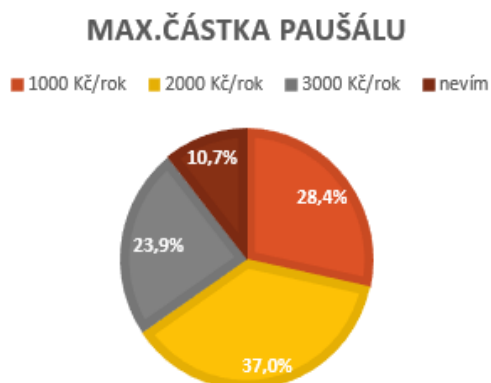
Z 224 respondentů, kteří vlastní řidičský průkaz, by nejčastěji službu využilo z důvodu výhodných podmínek pro koncového uživatele. Ihned na druhém místě byla uváděna nízká cena za km/hod a jako další co nejbližší vzdálenost ke stanovišti vozu. Zde byla možnost, jak

vidíme v tabulce 6 uvedené níže, odpovědět vícekrát, a proto je četnost odpovědí vyšší než 100 %.

Tabulka 6: Co by ovlivnilo respondenty pro využití služby (zdroj: autor práce)

Jaký by byl důvod využití carsharingu	Absolutní četnost odpovědi	Relativní četnost odpovědi [%]
Výhodné podmínky využívání (rychlá rezervace, údržba vozu)	132	58,9
Nízká cena za km, za hodinu	119	53,1
Více vozů k výběru	72	32,1
Dostupnost vozu (vzdá.od Vašeho bydliště k nejbliž. stanovišti vozu)	109	48,6
Kdybych byl/a bez automobilu	7	3,1
Vrácení vozu na jiné stanoviště, pouze možnost 1 směru	2	0,9
Nedokážu posoudit, nevím	4	1,8
I přes všechny výhody, bych stejně nikdy službu nevyužil/a	4	1,8

Znění otázky: 30) V případě možnosti paušálu, kolik byste byl/a ochoten/na zaplatit za rok?



U některých společností je nutnost nebo možnost předplatit si paušál/tarif. Na základě toho se poté odečítá adekvátní poplatek za jízdu. Celkem 37 % dotazovaných by bylo ochotno zaplatit maximální poplatek 2000 Kč/rok, 28,4 % pouze 1000 Kč/rok, 23,9 % respondentů dokonce 3000 Kč/rok a 10,7 % zaujalo apatický postoj, respektive nedokáží situaci posoudit. Viz graf 65.

Graf 65: Rezervace vozidla (zdroj: autor práce)

Znění otázky: 31) Co je podle Vás na carsharingu zajímavé? (i více odpovědí)

V tabulce 7 umístěné níže jsou zobrazeny odpovědi, které uvádějí, jaké faktory by uživatele ovlivnily, aby službu využili. Opět zde byla možnost více odpovědí, a z toho důvodu četnost bude vyšší než 100 %. V kolonce nazvané „jiné“ respondenti napsali svoji konkrétní odpověď. Deset respondentů uvedlo, že netuší, co je na této službě atraktivní či zajímavost nedokáží posoudit. 6 osob se domnívá, že je zde patrný potenciál z hlediska ekologie. Nejvíce zajímavé na službě je, že automobil mohou využít pouze tehdy, kdy jej potřebují a tímto přístupem lze docílit snížení IAD ve městech.

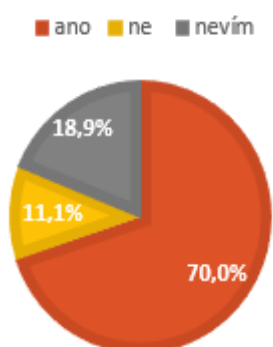
Tabulka 7: Zajímavost carsharingu

Zajímavé aspekty carsharingu	Absolutní četnost odpovědi	Relativní četnost odpovědi [%]
Filozofie sdílení aut	97	39,9
Je levnější než vlastní osobní automobil	83	34,1
Auto použiji pouze tehdy, kdy potřebuji	160	65,8
Nemusím si automobil půjčovat od známých, rodičů...	60	24,7
Jiné: Netuším	10	4,1
Jiné: Je to ekologické	6	2,5

(zdroj: autor práce)

Znění otázky: 32) Myslíte, že filozofie carsharingu může mít přínos k životnímu prostředí? Pokud ano, v čem? (i více odpovědí)

PŘÍNOS K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ



Poslední otázka v dotazníku (graf 66) se týkala životního prostředí. Byla zacílena na zjištění, zda si lidé myslí, že sdílení vozidel má efektivitu. 70 % respondentů uvedlo, že ano, což je převážná většina. 18,9 % neví a pouze 11,1 % z celkového počtu 243 respondentů si myslí, že určitě žádný přínos není patrný. Tyto skutečnosti vyplývají z tabulky č. 8. Zároveň na základě této otázky byly dále specifikovány odpovědi respondentů, a to takovým způsobem, že případně dotyčný mohl uvést přímo svoji konkrétní odpověď. Opět zde byla možnost zaškrtnout více odpovědí najednou a četnost je tedy vyšší než 100 %.

Graf 66: Přínos k životnímu prostředí
(zdroj: autor práce)

Tabulka 8: Přínos k životnímu prostředí

Zajímavé aspekty carsharingu	Absolutní četnost odpovědi	Relativní četnost odpovědi [%]
Snížil by se počet vozidel v dopravě	124	51
Šetří energetické a materiálové vstupy nutné k výrobě aut i parkovací plochy ve městech	100	41,1
Úspory při výrobě a recyklaci	36	14,8
Jiné: Rychlejší modernizace vozového parku	3	1,2
Jiné: Parkování	3	1,2

(zdroj: autor práce)