

Vedoucí autorského kolektivu: **Doc.PhDr.Pavel Prunner,CSc**
vedoucí katedry forenzní psychologie
Právnická fakulta ZČU v Plzni

Interpretace dotazníkové sondy „Reakce cestujícího na aktuální změny v MHD uskutečněné v roce 2010“ (říjen 2010)

Stručná charakteristika organizace výzkumu:

Výzkum se uskutečnil v centru města Plzně ve dnech od 18.10. do 22.10.2010. Po dohodě s řídicími pracovníky PMDP a.s. byla ponechána místa vybraná v minulosti jako hlavní uzlová centra¹, ve kterých dochází k největší koncentraci uživatelů MHD v Plzni. Na takto zvolených místech se opakovaně v průběhu dne² variabilně pohybovaly 4 skupiny předem proškolených studentů. Sběr dat byl prováděn tím způsobem, že studenti chodili většinou ve dvojicích s tím, že každý samostatně pomocí ústního zadávání dotazníku oslovoval respondenty z řad uživatelů MHD.

Charakteristika diagnostické metody:

Pro účely výzkumné sondy byl využit nový dotazník. Ten v sociodemografické části vycházel z dotazníku poprvé použitého při sledování v roce 2007. Pro potřeby rychlého zmapování stavu provedených změn v systému městské hromadné dopravy bylo přistoupeno ke „krátké verzi“, která měla za cíl zmapovat pouze aspekty, které se vázaly na realizovaná nová opatření. Dotazník byl z tohoto důvodu sestaven jen z 5ti základních dotazů „mapujících“ oslovenou část populace 10ti dotazů směřujících do podstaty sledovaného jevu (**viz příloha**). Dotazník verze 2010- „krátká verze“ byl opět vytvořen ve spolupráci s pracovníky PMDP a.s.. Při vlastním pořizování dat byly respondentům čteny dotazy a předkládány k výběru navržené varianty odpovědí. Dotazník neobsahoval žádné „volné odpovědi“.

¹ Výzkum byl uskutečňován převážnou měrou na „uzlových přestupních zastávkách“ „křižovatka „U PRÁCE“, zastávky „SADY PĚTATŘICÁTNIKŮ“, zastávky u „MALÉHO TESCO“, zastávky u „HLAVNÍHO AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ“ a zastávky na Doubravce u bývalého „CENTRUMU“.

² Výzkum prokázal, že v době do 9ti hodin většinou nebyly respondenti ochotni odpovídat na dotazy. Ráno s ohledem na „boj s časem“ se uživatelé MHD nechtěli v důsledku inzerovaného 5ti minutového dotazování vystavovat ještě většímu časovému presu. Sběr dat tak probíhal většinou v době od 9ti do 20ti hodin.

Obecná charakteristika respondentů:

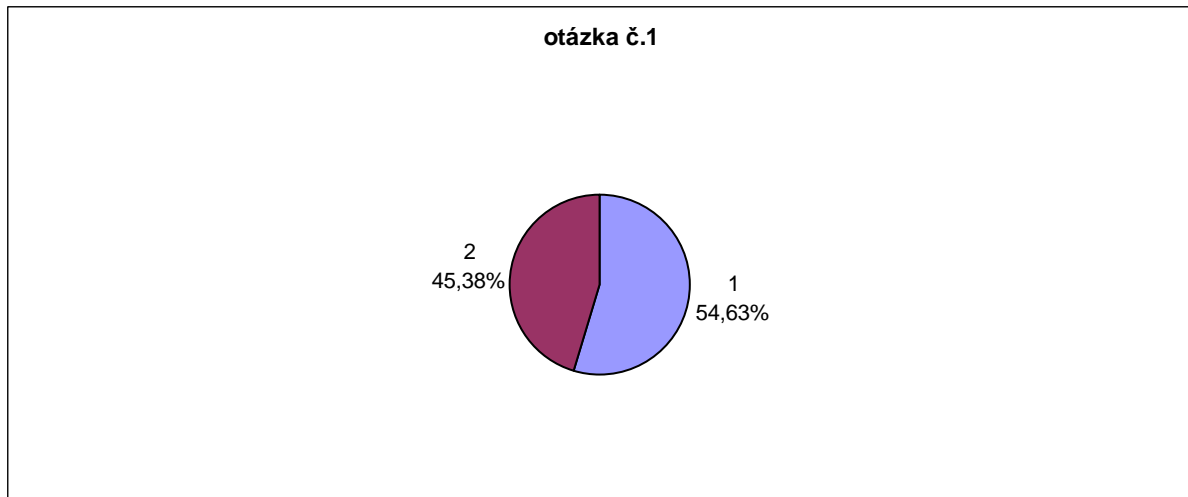
Při sběru dat byla použita již osvědčená metodika.

Výzkumný soubor tvořili náhodně vybraní uživatelé MHD, kteří v daném okamžiku na zastávce MHD čekali na svůj spoj. V případě, že v době odpovídání jejich spoj přijel, tazatelé s respondentem nastoupili do dopravního prostředku a pokračovali v dotazování do další stanice. Zde pak po skončení dotazování tazatelé vystoupili a oslovovali nové respondenty s tím, že s některým z nich se posléze vrátí na své výchozí stanoviště. Respondenti byli v naprosté většině (téměř vždy) poprvé oslovováni na zastávce. Sledování nebylo zahajováno dotazováním v MHD. Pro výzkumné účely statistického zpracování byly použity odpovědi od **800 respondentů** (každý tazatel měl za úkol již „klasicky“ získat odpovědi od 100 respondentů).

Interpretace výsledků:

Detailní analýza souboru respondentů:

Při analýze osloveného souboru respondentů z pohledu zastoupení populace žen a mužů je možno konstatovat, že dosažené procento odpovídá svým složením situaci z výzkumných let 2007-2008, kdy to vždy bylo shodně okolo 55% žen a 45% mužů. Výjimkou byl rok 2009, kdy část výzkumného sledování zasahovalo do období školních prázdnin, což se odrazilo přibližně v 15% snížení počtu žen používajících v dané době MHD. **I v našem výzkumu uskutečněném v roce 2010 bylo v osloveném souboru téměř 55% žen (54,63%) a 45% mužů (45,38%).**

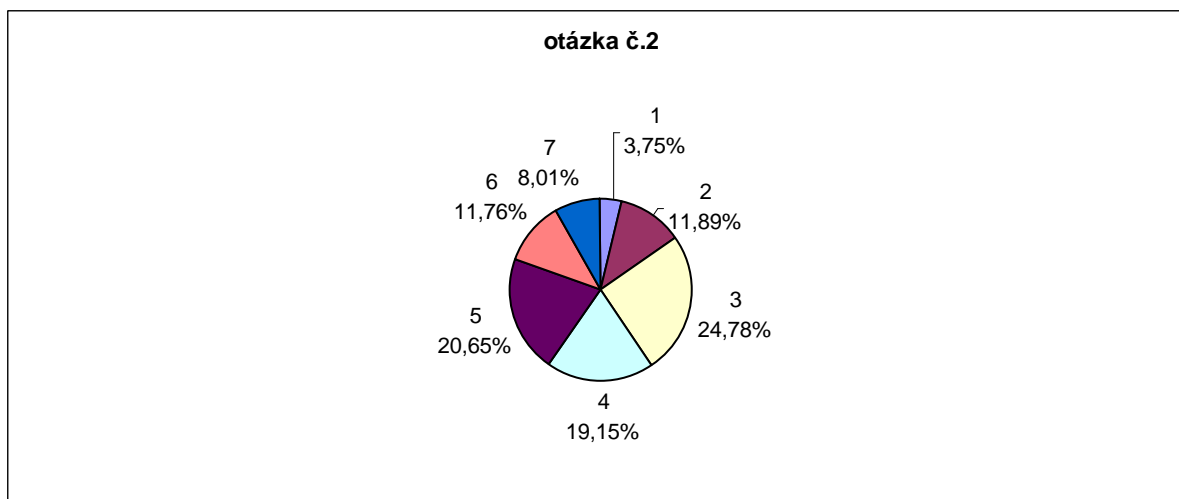


1= žena ; 2= muž

Při sledování reprezentativnosti našeho souboru z hlediska věkového aspektu se nám stále potvrzuje, že převážnou většinu testovaných tvoří – **88,24%** (2009- 86,2%, 2008- 80,2% a 2007-78,8%) **uživatelé MHD ve věku nad 16 let a do 60ti let.** Tato více než 85ti procentní část představuje vcelku vnitřně strukturovaný vzorek potenciálních zákazníků MHD. Skupiny jsou zastoupeny relativně homogenně. Skupina **16-18let nám v roce 2010 opět vykázala další určitý pokles svého zastoupení - 11,89%, což je 3% méně** než tomu bylo v klasickém výzkumu v roce 2009 (2009- 15,52%,) Výrazný pokles však byl zaznamenán již v roce 2009, to bylo o 6,2% méně než v době před rokem (2008-21,68%),

Mírně (o více jak 3%) nám narostlo zastoupení věkové kategorie 19-26 let – 24,78% (2009- 21,53% ,2008-21,68%). Skupina ve věku 27-40-let je relativně stabilně zastoupena – 19,15% (2009-20,78% , 2008-18,92%) a **41-60 let stále „pulzuje“ okolo 20% zastoupení. (2010-20,65%, 2009--23,90, 2008-17,92%).** Věková kategorie 61-70 let se ve srovnání s předcházejícím sledovaným období opět ve svém procentuálním zastoupení dramaticky nezměnila. **V roce 2010 dosahuje výskytu 11,76%** a v roce 2009 do bylo například 8,89%.

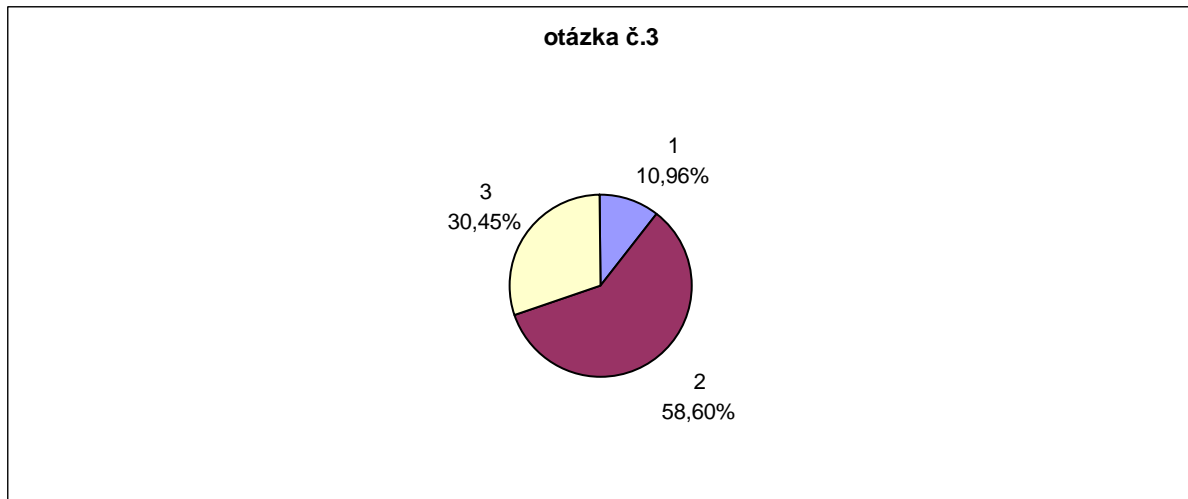
Konfrontace nově získaných výsledků s výsledky výzkumů uskutečněných v letech 2006 a 2007 a 9 ukazuje, že oscilační změny se u jednotlivých sledovaných věkových kategorií pohybují v rozmezí + - 3%, což nelze hodnotit jako oscilace signifikantní. Na základě analýzy získaných výsledků je možno konstatovat, že sledované věkové kategorie vykazují rozložení testovaných osob s minimální odlišností a s vysokou pravděpodobností lze výzkumnou sondu tudíž z hlediska věkového zastoupení patrně považovat rovněž za poměrně reprezentativní.



1= do 15 let ; 2= 16-18 let ; 3= 19-26 let ; 4= 27-40 let ; 5= 41- 60 let ; 6= 61-70 let ; 7= 70 let

I výzkum v roce 2010 ukázal, že pohledu z kvalifikace dochází k zastavení soustavného poklesu ochoty účastnit se dotazníkového šetření u jedinců se základním vzděláním. Jestliže v roce 2006 bylo odpovídajících osob bez maturity 28,5% a v roce 2007 16,15%, pak v roce 2008 odpovídajících se základním vzděláním bylo jen necelých 10% (9,9%), což se zcela potvrdilo v roce 2009 (10,53%). **I v roce 2010 je osob se základním vzděláním v našem testovaném souboru pouhých 10,96%.**

Za první dva roky klesl počet osob se základním vzděláním zapojených do dotazníkového sledování téměř o dvě třetiny. V současnosti se již pokles osob ze základním vzděláním ochotných odpovídat na dotazy zastavil a je otázkou, zde je tento zjištěný stav již konečný. Opět se potvrdilo, že odpovídajících se středoškolským vzděláním je přibližně stále stejně. **V roce 2010 bylo maturantů 58,60%** (2009- 60,65% , v roce 2008 to bylo 58,76% a rok předtím 60,83%). Ochota cestujících MHD s **vysokoškolským** vzděláním je rovněž relativně stejná jako v předcházejících letech - **30,45%** (2009- 28,82%., 2007 bylo odpovídajících s VŠ kvalifikací 23% a v roce 2008 - 31,35%).



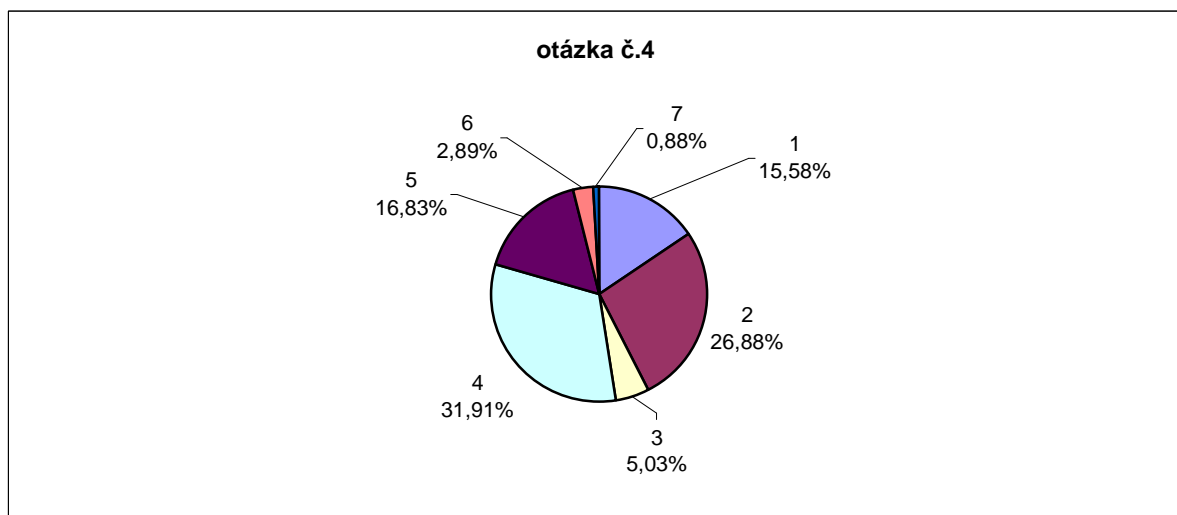
1= základní ; 2= střední ; 3= VŠ

Ve shodě se zjištěními v předcházejících letech se stále potvrzuje, že kvalifikační rozložení odpovídajících respondentů s vysokou pravděpodobností neodpovídá skutečnému rozložení uživatelů MHD. Reálná populace obsahuje s vysokou pravděpodobností větší procento uživatelů MHD s dokončeným nejvyšším základním vzděláním, a proto výsledky nelze z hlediska kvalifikace považovat za signifikantní.

Pracovní zařazení:

I v tomto kritériu mírně vede „neproduktivní část“ populace nad produktivní. Pracovně aktivních je z celého sledovaného souboru 42,46%. V souladu s výsledky výzkumu realizovaného v roce 2009 se **potvrdilo, že existující ekonomická krize má z vysokou pravděpodobností přímý vliv na vyšším procentu cestujících osob z řad soukromých podnikatelů (25,88%) v porovnání s osobami pracujícími ve státním sektoru (15,58%).**

Z osob nevykonávajících pracovní činnost cestujících MHD je samozřejmě nejvíce studentů, kteří tvoří i nejpočetnější skupinu ze všech sledovaných skupin. **Studenti v námi osloveném souboru tvoří téměř jednu třetinu všech osob používajících k dopravě ve městě MHD(31,91%).** Za přinejmenším velmi důležité je nutno považovat zjištění, že **důchodců cestujících MHD je dokonce o něco více (16,83%), než je těch osob, které jsou zaměstnané ve státním sektoru.** V případě nezaměstnaných se dostáváme v roce 2010 (40 osob) na stav roku 2008 (39 osob) a oproti roku 2008 jsme opět zaznamenali mírný nárůst (27 osob).



1= zaměstnan ve státním sektoru ; 2= zaměstnan v soukromém sektoru ; 3= nezaměstnaný ; 4= student ; 5= důchodce ; 6= mateřská dovolená ; 7= jiné

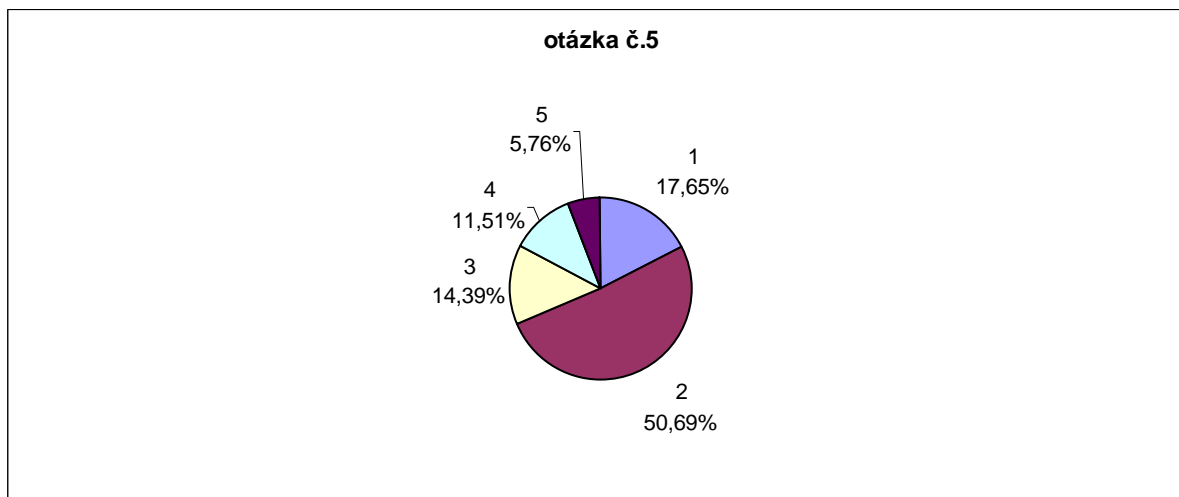
Interpretace otázky č. 5

„Bydliště“ (případně více míst nejčastěji využívané)

Otázka zjišťující místo bydliště (výchozí místo cestujícího) se v našem výzkumu objevila poprvé v roce 2009. Získané výsledky nelze tudíž s ničím jiným porovnat a nelze dovozovat z výsledků dlouhodobějšího sledování. Ve shodě s výsledky předcházejícího roku je možno konstatovat, že **nejvíce osob využívajících MHD je z předměstských sídlišť (Severní, Jižní, Východní, Skvrňany, Doubravka)**. Těch, kteří z daných lokalit vyjíždějí a posléze se do nich vracejí je **ve srovnání s rokem 2009(43,11%) dokonce o 7% více a v našem výzkumu již dosáhl 50% (50,69%)**. Tento nárůst je z vysokou pravděpodobností způsoben poklesem výskytu osob bydlících mimo Plzeň nespádající do území Integrované dopravy Plzeňska. V souboru v roce 2009 bylo „mimoplzeňských bez integrované dopravy 12,78% a v letošním roce již jen 5,76%, což činí právě oněch 7%.

Všechny ostatní zjišťované lokality jsou procentuálně zastoupeny téměř shodně s rokem 2009 a všechny oscilace se pohybují v intervalu 1,5-2%, přičemž rozdíly mezi jednotlivými zastoupeními (od 11,5%-17,5%) nelze považovat za velké. Na druhém místě se umístily respondenti bydlící **v centru**, kteří MHD využívají k přemísťování po Plzni. Takovýchto cestujících je **17,65% (2009- 16,04%)**. **Z okrajových částí Plzně** (obvody 5-10, Bílá Hora, Č. Hrádek, apod.) je to necelých **15% (14,39%)**, což je téměř identické jako v roce 2009 (14,79%). **Mimo Plzeň, ale ještě na území Integrované dopravy Plzeňska je v našem souboru 11,51% (2008-13,28%)**.

Grafické znázornění rozložení velikosti počtu osob cestujících z jiné oblasti než z předměstských plzeňských sídlišť a mimoplzeňští nepatřící do integrované dopravy Plzeňska, vykazuje velmi obdobnou shodu a signalizuje poměrně rovnoměrné zastoupení.



1= centrum Plzně ; 2= předměstí, sídliště ; 3= okrajové části Plzně ; 4= mimo Plzeň, ale ještě na území Integrované dopravy Plzeňska ; 5= mimo Plzeň a území Integrované dopravy Plzeňska

Provedená analýza sociodemografických údajů (věk, pohlaví, vzdělání, prac. zařazení a od roku 2009 i místo bydliště) opět jednoznačně dokladuje, že námi oslovený soubor je v základních sledovaných sociodemografických parametrech shodný s údaji, které byly prokázány v opakovaných výzkumech v letech 2006-2009. Na základě tohoto zjištění se lze z vysokou pravděpodobností domnívat, že námi sledované aspekty mající přímé vazby na záměrně uskutečněné změny v oblasti MHD v roce 2010, jsou reprezentativním stavem typickým pro populaci cestujících využívajících k cestování po Plzni MHD. Řečeno jinými slovy, námi zjištěné údaje jsou legitimním zachyceným efektem uskutečněných změn MHD v Plzni vyvolaným u cestujících využívajících tento způsobem přepravy.

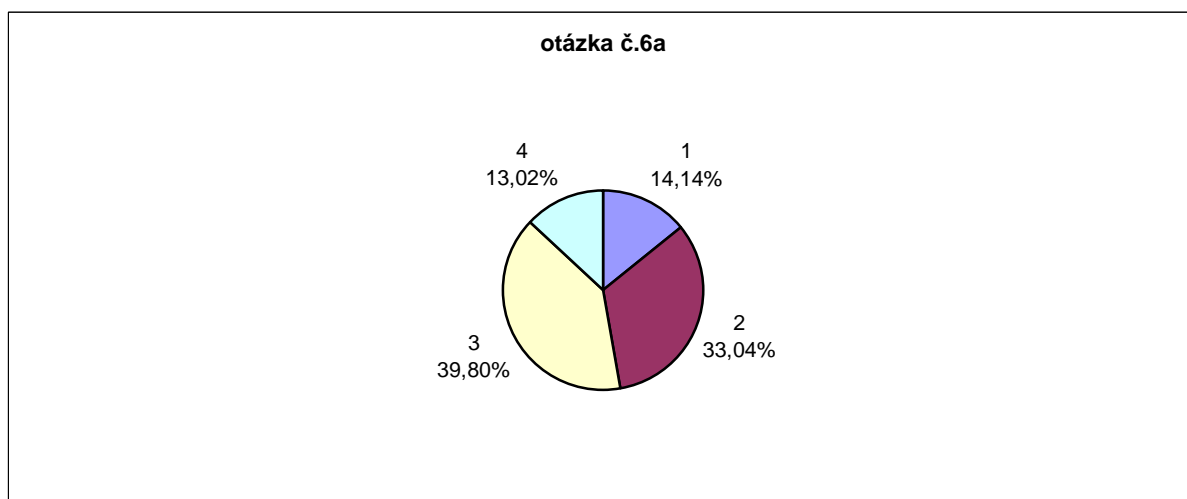
Vzhledem k metodě náhodného oslovení cestujících je tak možno učinit velmi významný závěr, že následně získané výsledky je možno s vysokou pravděpodobností vnímat jako prezentaci názorů průměrného plzeňského cestujícího MVD pohybujícího se v oblasti sledovaných lokalit.

Detailní položková analýza :

Interpretace otázky č. 6 a)

„Ovlivnila kvalitu (případně způsob) Vašeho cestování v pracovních dnech optimalizace MHD, tj. změny provozu od 28.8.2010“

Analýza obdržených výsledků signalizuje, že **uskutečněná optimalizace MHD přímo zasáhla do kvality (případně způsobu) přepravy v pracovních dnech téměř poloviny (47,18%) všech cestujících** pohybujících se v námi sledovaných lokalitách, **což lze považovat za zásah poměrně rozsáhlý.** U třetiny z nich (z celkového počtu je to 14,14%) to dokonce výrazně ovlivnilo kvalitu (způsob) přepravy po Plzni a u druhých dvou třetin (z celkového počtu je to 33,04%) to byl „zásah“ (změna) spíše menšího charakteru. Stejně tak (ale o něco méně než předcházející skupinu) to mírně změnilo kvalitu (způsob) přepravy po Plzni ještě u dalších téměř 40% (39,80%) cestujících. Pouhých 13,02 % cestujících se domnívá, že provedená optimalizace dopravy se jich vůbec nedotkla a nijak nepoznamenala jejich kvalitu či způsob cestování v případě, že použijí MHD.



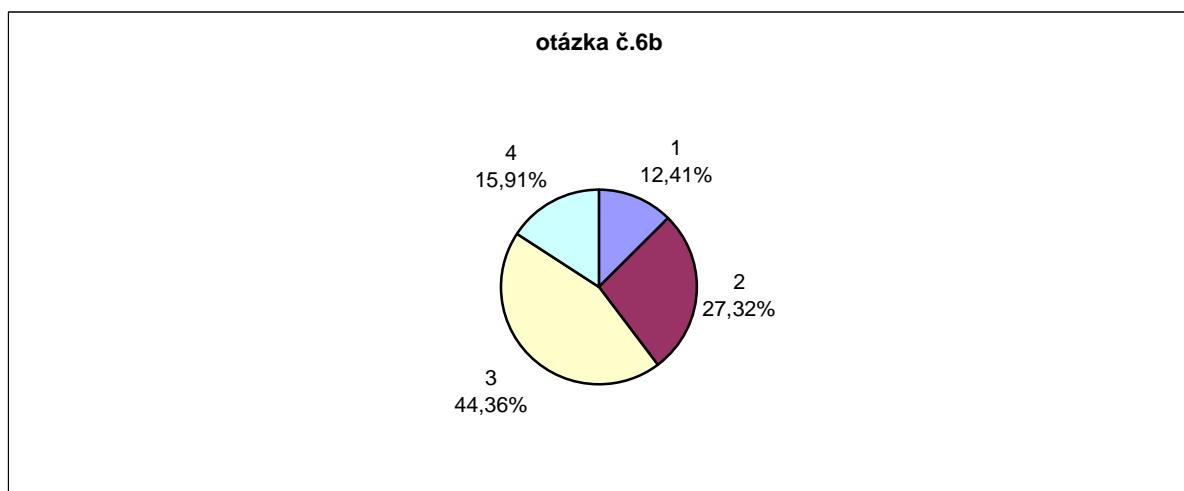
1= ano a to výrazně ; 2= spíše ano ; 3= spíše ne ; 4= rozhodně ne

Interpretace otázky č. 6 b)

„Ovlivnila kvalitu (případně způsob) Vašeho cestování o víkendech (v nepracovních dnech) optimalizace MHD, tj. změny provozu od 28.8.2010“

O víkendech patrně ovlivnila optimalizace MHD o něco méně kvalitu (způsob) cestování, než tomu je v dnech pracovních. Toto lze vysuzovat ze jistění, že u všech položek zjišťujících přítomnost ovlivnění procentuální zastoupení odpovědí kleslo a naopak stoupl počet odpovědí hovořících o tom, že k ovlivnění cestování nedošlo. **Rozdíly ve velikosti ovlivnění kvality (způsobu) cestování víkendového a v pracovních dnech však nelze považovat za zásadní.**

Těch, kteří se domnívají, že se o víkendech kvalita (způsob) jejich cestování **rozhodně nezměnila je 15,91%** (v pracovních dnech 13,92%). Naopak mírně pokleslo těch, kteří se **rozhodně domnívají, že optimalizace ovlivnila kvalitu (způsob) jejich cestování.** Těch, kteří to takto cítí je **12,41%** (v pracovních dnech 14,14%). O něco více pokleslo těch cestujících, kteří se **domnívají, že optimalizace jejich kvalitu (způsob) cestování spíše ovlivnila,** kdy je jich **27,32%**, oproti těch, kteří se takto vyjadřují k cestování v pracovních dnech, kterých je 33,04%, což je téměř 6% (5,72%) pokles. Přibližně stejný nárůst (4,56%) je naopak těch, kteří se naopak **domnívají, že optimalizace jejich způsob (kvalitu) dopravy spíše nezasáhla.** Těch, kteří se ti toto myslí o víkendové dopravě je **44,36%** a v případě dopravy v pracovních dnech je jich 39,80%.



1= ano a to výrazně ; 2= spíše ano ; 3= spíše ne ; 4= rozhodně ne

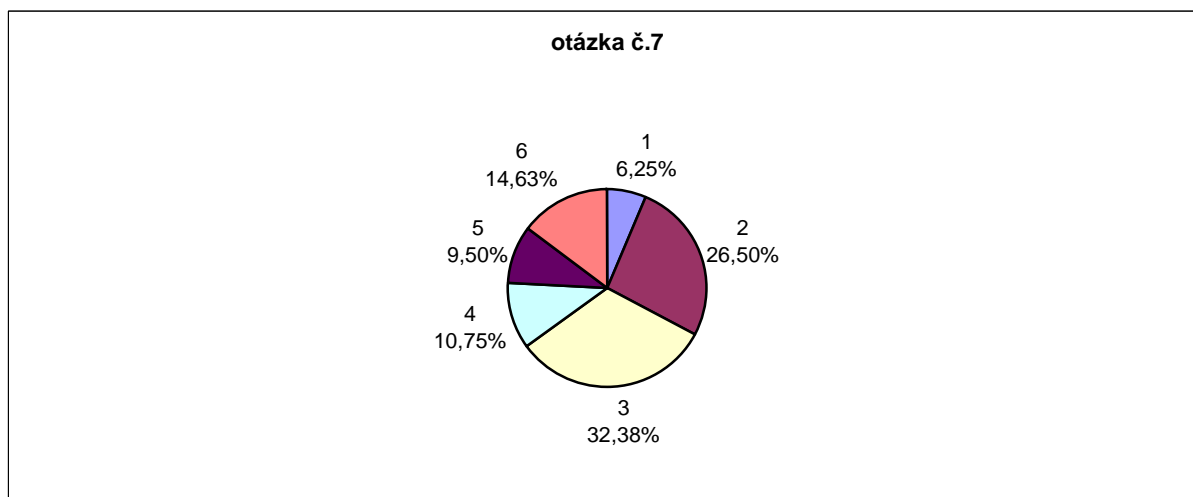
Interpretace otázky č. 7)

„Domníváte se, že provedenou optimalizací MHD se Vaše cestování v pracovních dnech:“

Analýza obdržených výsledku ukazuje, že ve své postatě drtivá většina (okolo 85%) cestujících (kromě 14,63%%) byla realizovanou optimalizací MHD více či méně „zasazena“. Za důležité je možno považovat zjištění, že „jen 20%“ (20,25%) ze všech oslovených cestujících vnímá tuto změnu negativně.

Z těch, kterým se změnou spojenou s optimalizací MHD výrazně zhoršilo cestování v pracovních dnech je necelých 10% (9,50%) ze všech oslovených cestujících. Mírně se provedenou změnou zhoršilo cestování v pracovních dnech téměř u stejného počtu cestujících, kterých je 10,75%. Proti 20% otevřeně nespokojených stojí **více jak 30% (32,75%) těch, kteří se přímo domnívají, že jejich cestování optimalizace prospěla.** Sice jen pouhých 6,25% se domnívá, že optimalizací MHD se jim rozhodně cestování zlepšilo. Výrazně více je již těch, kteří se domnívají, že optimalizací se jejich cestování mírně zlepšilo. Těchto cestujících je 26,50%.

Z metodologického hlediska je však nutno ještě mezi ty, kteří nejsou uskutečněnou změnou negativně zasaženi považovat i skupinu osob, která je navíc početně nejvíce zastoupena (32,38%). Do této skupiny patří cestující, kteří se domnívají, že provedená optimalizace jejich cestování téměř nezměnila (určitou změnu však připouští). Stejně tak rozhodně nejsou provedenou optimalizací příliš zasaženi ti cestující, kteří neví, zda se realizovaným krokem jejich cestování změnilo či nezměnilo. Oni toto nesledují (14,63%). Na druhé straně se však lze z vysokou pravděpodobností domnívat, že pokud by je provedená optimalizace nějak výrazně zasáhla a nebo pokud by navíc negativně vstoupila do jejich cestování v pracovních dnech, že by ti cestující uskutečněnou změnu rozhodně zaregistrovali.



1= výrazně zlepšilo ; 2= mírně zlepšilo ; 3= téměř se nezměnilo ; 4= mírně zhoršilo ; 5= výrazně zhoršilo ; 6= nevím, nesleduji to

Interpretace otázky č. 8)

„Domníváte se, že se v pracovních dnech zlepšila přesnost provozu“

Snažíme-li se zmapovat stav spokojenosti cestujících s přesností provozu ve vazbě na uskutečněnou optimalizaci MHD, pak **zjišťujeme, že v mnoha případech „kopíruje“ spokojenost cestujících s cestováním v pracovních dnech. Na základě tohoto zjištění se lze domnívat, že celková spokojenost s provedenou optimalizací MHD je ve velmi silném kauzálním vztahu k přesnosti provozu a nelze vyloučit, že cestující svoji spokojenost s optimalizací MHD vnímají jako určité synonymum právě hlavně k přesnosti MHD.**

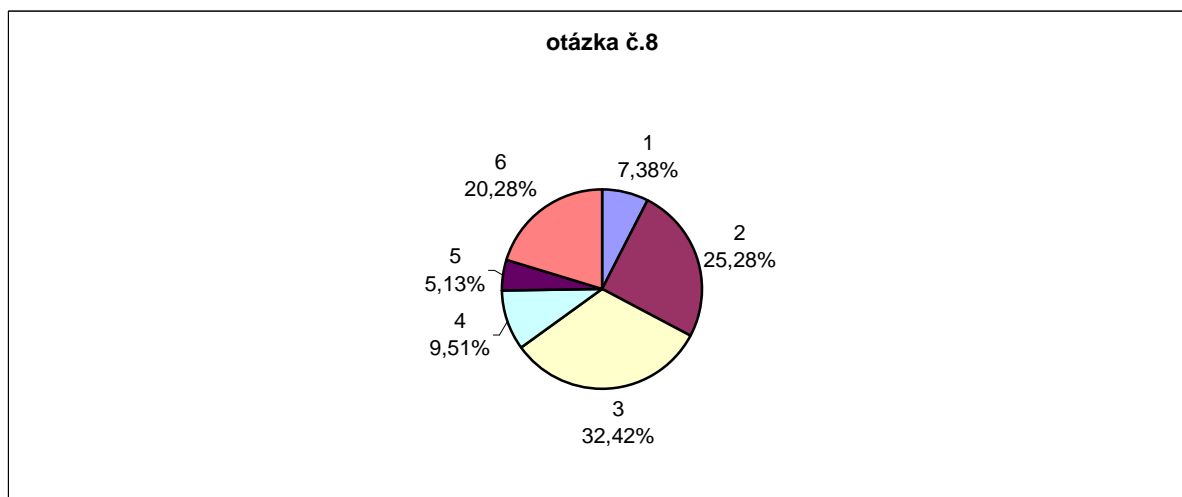
Srovnáme-li výsledky obou položených dotazů, tak zjišťujeme, že **32,66%** všech cestujících pozoruje zlepšení provozu MHD v pracovních dnech. V případě spokojenosti s optimalizací MHD je rovněž 32,75% přímo spokojených cestujících. I vnitřní struktura je u osob projevujících přímou spokojenost s přesností provozu téměř shodná se spokojeností s optimalizací. Jestliže **7,38%** cestujících se domnívá, že **optimalizace rozhodně přinesla výrazné zlepšení**, tak 6,25% si myslí, že s uskutečněnou optimalizací se rovněž výrazně zlepšilo jejich cestování v pracovních dnech. Stejně tak **25,28%** cestujících došlo k závěru, že provedenou optimalizací **je přesnost provozu v pracovních dnech o něco větší** a 26,50% cestujících prohlásilo, že provedenou optimalizací MHD se jejich cestování v pracovních dnech mírně zlepšilo. Stejně je i těch, které optimalizace patrně nijak nezasáhla. **32,42%**

cestujících tvrdí, že se přesnost provozu téměř nezměnila a 32,38% se domnívá, že provedenou optimalizací se jejich cestování v pracovních dnech téměř nezměnilo.

Při sledování osob, které nejsou s provedenou optimalizací MHD spokojeni ve vzájemné kauzální konfrontaci aspektů „zlepšení cestování v pracovních dnech“ a „přesnost provozu v pracovních dnech“, docházíme k zajímavému zjištění. **V případě výrazného zhoršení cestování v pracovních dnech se tento stav patrně přímoúměrně neváže na přesnost provozu v pracovních dnech.** Toto je možno konstatovat na základě zjištění, že v případě konstatování, že optimalizace MHD způsobila výrazné zvýšení nepřesnosti provozu v pracovních dnech tvrdí toto 5,13% respondentů, což je téměř o polovinu méně než kolik cestujících se domnívá, že provedenou optimalizací MHD se jejich cestování výrazně zhoršilo (9,50%). Jinými slovy, těch kteří si myslí, že provedená optimalizace MHD výrazně zhoršila jejich cestování MHD v pracovních dnech je o polovinu více než těch, kteří tvrdí, že optimalizace vedla k výraznému zhoršení přesnosti provozu. Tudíž plně polovinu z těch, kterým se dle jejich mínění díky optimalizaci MHD výrazně horšilo cestování MHD v pracovních dnech, si toto myslí na základě jiného zhoršení, než je zhoršení přesnosti provozu v pracovních dnech.

Za velmi zajímavé je rovněž možno považovat zjištění, že počet cestujících výrazně nespokojených s přesností spojů po provedené optimalizaci MHD klesl o 5% ve srovnání s těmi, kterým se výrazně zhoršilo cestování v pracovních dnech. O stejných 5% nám ale narostl počet těch, se přesností provozu vůbec nezajímají a tudíž neví, zda optimalizace přesnost spojů nějak významněji ovlivnila (je jich 20,28%) ve srovnání s počtem cestujících, kteří stejně nesledují, zda provedená optimalizace nějak významně ovlivnila jejich cestování v pracovních dnech (těch je 14,63%). **Toto zjištění rovněž umocňuje pravděpodobnost námi vysloveného tvrzení, že konstatování, že provedená optimalizace MHD výrazně zhoršila jejich cestování v pracovních dnech nemá svůj původ v přesnosti či nepřesnosti provozu.**

Těch, kteří se domnívají, že díky provedené optimalizaci MHD je provoz MHD o něco nepřesnější je shodně jako těch, kteří si myslí, že optimalizací se jejich cestování v pracovních dnech mírně zhoršilo. V obou případech je to okolo 10%.



1= rozhodně výrazně ; 2= provoz je o něco přesnější ; 3= přesnost se téměř nezměnila ;
4= provoz je o něco nepřesnější ; 5= výrazně nepřesnější ; 6= nevím, nesleduji to

Interpretace otázky č. 9)

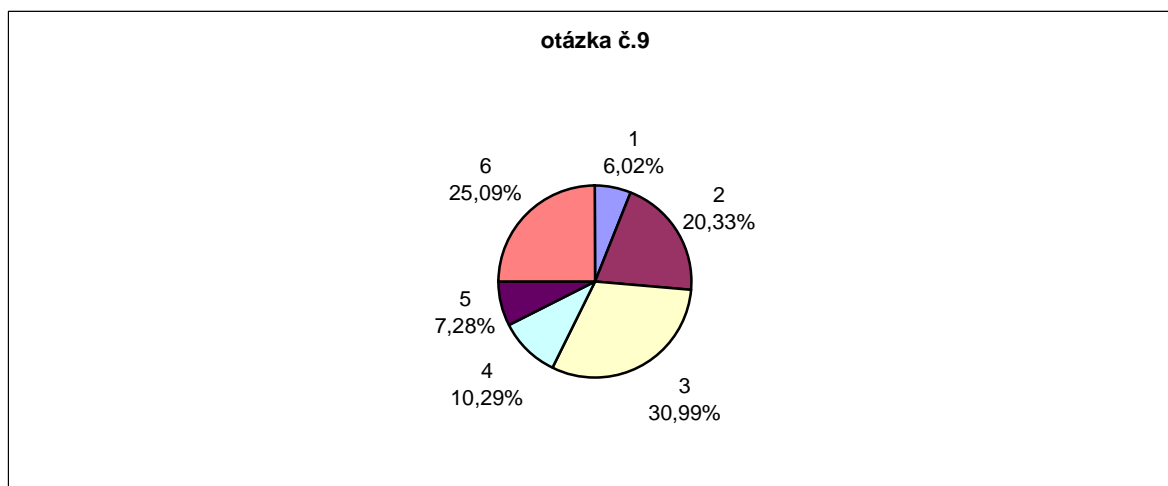
„Domníváte se, že se zlepšily přestupní vazby (návaznost spojů)“

Těch, kterým optimalizace přinesla zlepšení v návaznosti spojů je téměř o 10% více než těch, kteří se domnívají, že stejný organizační krok způsobil v jejich případě zhoršení přestupních vazeb. **Otevřeně „spokojených“ je 26,35% a otevřeně „nespokojených“ 17,57%.** Těch, kteří se domnívají, že jim optimalizace **rozhodně výrazně zlepšila návaznost spojů** je však pouhých **6,02%** a je jich přibližně stejně jako těch, kteří si myslí, že optimalizací MHD došlo k výraznému zlepšení jejich cestování v pracovních dnech. **Dalším 20,33% cestujících se díky optimalizaci přestupuje o něco snadněji.** Ve srovnání s těmi, kteří si myslí, že u nich došlo díky optimalizaci k mírnému zlepšení cestování (26,50%) je však téměř o 6% méně, takže i u těchto cestujících nepramení jejich pocit celkové spokojenosti s optimalizací MHD ze zlepšení přestupních vazeb. Vzhledem k tomu, že u tohoto dotazu poměrně signifikantně narostl počet cestujících, kteří se vyjádřili, že neví či nesledují, zda se jejich přestupní vazby provedenou optimalizací zlepšily, je patrně pokles počtu osob, u kterých se mírně zlepšila situace s přestupováním dána tím, že část takto oslovených cestujících se o návaznost spojů vůbec nezajímá. Nelze vyloučit, že hustota spojů je pro jednu čtvrtinu cestujících natolik dostatečná a nemají vůbec potřebu sledovat, jak spoje na sebe vzájemně navazují. Těch, kteří tvrdí, že neví, zda se přestupní vazby provedenou optimalizací zlepšily je 25,09%, což je více jak 10% nárůst oproti těm, kteří nesledují (14,63%), zda

provedená optimalizace MHD jejich cestování v pracovních dnech zlepšila či nikoliv.

Cestujících, kterým optimalizace nepřinesla žádnou změnu v návaznosti spojů je 30,99% a je jich opět přibližně stejně jako těch, kterým se provedenou optimalizací jejich cestování v pracovních dnech téměř nezměnilo (32,28%).

V případě nespokojených s provedenou optimalizací MHD, kterých je 17,57% se nám významně nemění vnitřní diference. Stále je okolo 10% (10,29%) těch, kteří projevují mírné zhoršení stavu v přestupních vazbách a 7,28% z oslovených cestujících dokonce tvrdí, že provedená optimalizace způsobila, že jejich přestupování je výrazně obtížnější. Při opětovném porovnání výsledků tohoto dotazu s celkovou „nespokojeností“ s provedenou optimalizací MHD pak počet těch, kterým se cestování díky těmto změnám mírně zhoršilo je 10,75% a výrazně zhoršilo 9,50% a stále to signalizuje poměrně vyrovnané procentuální zastoupení u kategorie „nespokojených cestujících“.



1= rozhodně výrazně ; 2= přestupuje se o něco snadněji ; 3= kvalita se téměř nezměnila ;
4= přestupuje se o něco obtížněji ; 5= přestupuje se výrazně obtížněji ; 6= nevím, nesleduji to

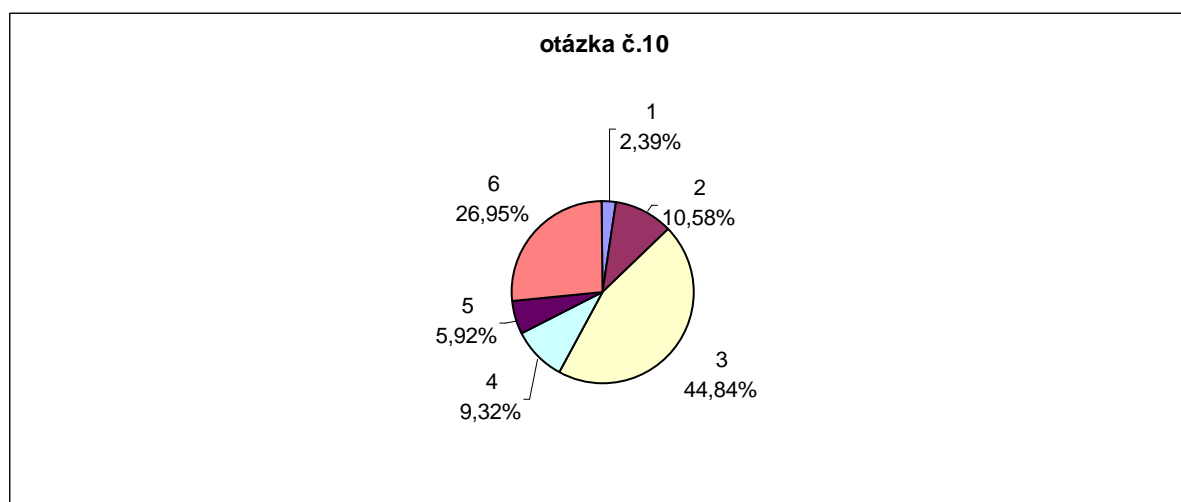
Interpretace otázky č. 10)

„Měla optimalizace vliv na počet Vašich přestupů“

Z pohledu změny počtu přestupů neměla uskutečněná optimalizace zásadní vliv na více jak 70% (71,79%) námi oslovených cestujících. Výrazně provedená změna zasáhla necelých 10% (8,31%). U 2,39% cestujících došlo k výraznému zlepšení v počtu nutných přestupů a více jak dvakrát tolik (5,92%) jich naopak konstatuje výrazné zvýšení počtu přestupů. Mírně se v přestupování stav změnil u dalších 20% (19,9%). Počty osob

s mírným zlepšením a naopak s mírným zhoršením v počtu přestupů jsou velmi obdobné a v obou případech se pohybují okolo 10%.

Skutečnost, že téměř u tří čtvrtin námi oslovených cestujících nebylo cestování z pohledu počtu přestupů výrazněji ovlivněno je dána především tím, že 26,95% cestujících nemusí během své cesty přestupovat a u téměř 45% (44,84%) cestujících se provedená optimalizace téměř nepromítla do počtu přestupů.



1= přestupuji výrazně méně ; 2= přestupuji o něco méně ; 3= situace se téměř nezměnila ;
4= přestupuji o něco více ; 5= přestupuji výrazně častěji ; 6= většinou nemusím přestupovat

Interpretace otázky č. 11)

„Vyhovuje Vám v pracovních dnech pravidelný interval mezi spoji“

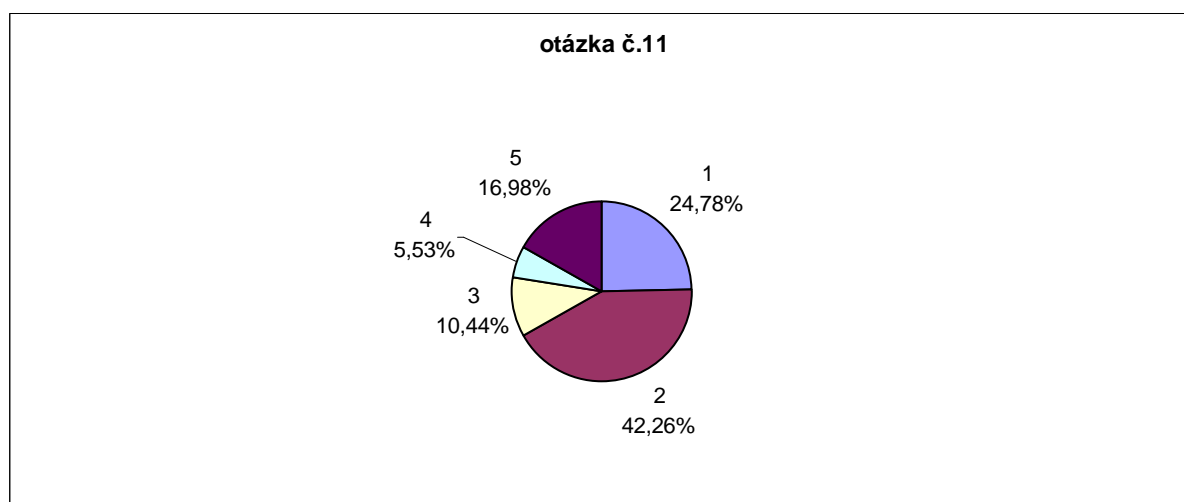
I v případě tohoto dotazu se setkáváme se „všudy přítomnou“ 15% procentní skupinou „odpůrců“ realizované optimalizace MHD. Stále okolo 10% (10,44%) cestujících říká, že jim spíše nevyhovuje pravidelný interval mezi spoji v pracovních dnech a dalších 5,53% respondentů, kteří dokonce tvrdí, že jim toto rozhodně nevyhovuje. Je téměř s podivem, že i něco takového, jako je pravidelný řád v MHD může takovéto části populace nevyhovovat.

Za velmi pozitivní je možno považovat zjištění, že naopak zavedení pravidelného intervalu mezi spoji v pracovních dnech vyvolalo širokou pozitivní odezvu mezi cestujícími. Téměř 67,04% z námi oslovených cestujících to zavedení reflektují jednoznačně pozitivně a z vysokou pravděpodobností se lze domnívat, že tento inovační

prvek v Plzeňské MHD je možno považovat za nejvýraznější pozitivní efekt celého procesu optimalizace.

Při sledování vnitřní diferenciacce postojů respondentů majících k zavedení pravidelného intervalu pozitivní ladění se potvrzuje ono velmi časté poměrové zastoupení výrazných přívrženců a mírných sympatizantů. Opět ze všech pozitivně odpovídajících je okolo jedné třetiny (z celého souboru je to 24,78%) těch, kterým pravidelný interval velice vyhovuje a dvě třetiny (z celého souboru 42,26%) cestujících, kterým spíše vyhovuje.

I v tomto případě se setkáváme přibližně s 15% (16,98%) skupinou respondentů, kteří se pravidelností spojů vůbec nezajímají a daný aspekt MHD vůbec nesledují. I tuto skupinu cestujících však je nutno přiřadit mezi ty respondenty, kteří nemají proti intervalovému systému MHD žádné výhrady.



1= ano, a to velice ; 2= spíše mi to vyhovuje ; 3= spíše ne ; 4= rozhodně ne ; 5= nevím, nesleduji to

Interpretace otázky č. 12)

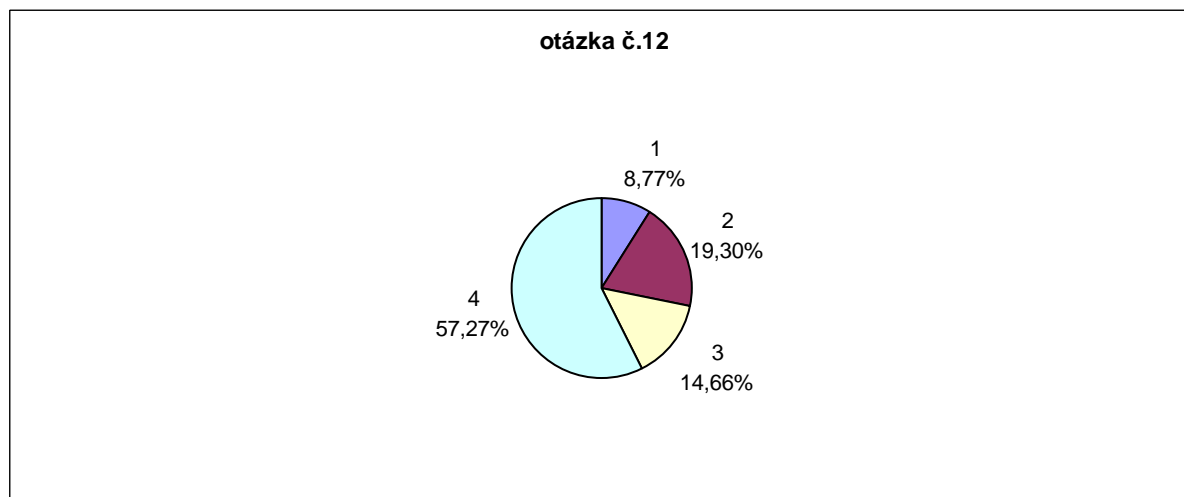
„Domníváte se, že současná změna dopravy v oblasti Borských polích v pracovních dnech je“

Z metodologického hlediska je vzhledem ke koncipování celého výzkumu i procentuálnímu výskytu osob negativně laděných vůči realizované optimalizaci dopravy MHD v Plzni možno za velice významné považovat zjištění, **že 15% (14,66%) námi oslovených cestujících je nespokojeno s realizovanou současnou změnou dopravy v oblasti Borských polí v pracovních dnech.** Z metodologického hlediska nelze s potřebnou pravděpodobností vyloučit, že významná část takto nespokojených cestujících se

velmi významným způsobem spolupodílí na výskytu negativních názorů i v případě dalších sledovaných aspektů.

Oproti skupině nespokojenců se změnou dopravy v oblasti Borských polí stojí téměř dvojnásobně četná (28,07%) skupina těch, kteří naopak v dopravě do této oblasti vidí pozitivní efekty. **Z celého souboru 8,77% se dokonce domnívá, že současná změna dopravy v oblasti Borských polí v pracovních dnech přinesla určité zlepšení a dalších 19,30% cestujících konstatuje, že současná změna dopravy je podle nich dostatečná a vyhovuje jim.**

Za druhé velmi důležité zjištění našeho výzkumného sledování je možno považovat to, že více jak nadpoloviční většina cestujících (57,27%) využívajících MHD v centru na Borská pole většinou MHD nejezdí a není tudíž schopna posoudit, zda současná změna dopravy něco přinesla. Z metodologického hlediska je tudíž nutno konstatovat, že námi oslovený soubor nelze z pohledu reprezentativnosti schopnosti posouzení vlivu nově provedené změny v oblasti dopravy na Borská pole považovat za dostatečně „věrohodný“ a námi zjištěné informace z této oblasti je proto nutno vnímat spíše jen jako orientační. Pokud bychom chtěli sledovat reálný odraz provedené změny v oblasti dopravy na Borských polích, pak bychom z vysokou pravděpodobností museli oslovit cestující v lokalitě Borská pole a nebo alespoň některé skupiny provádějící sběr dat do této oblasti částečně nasměrovat.



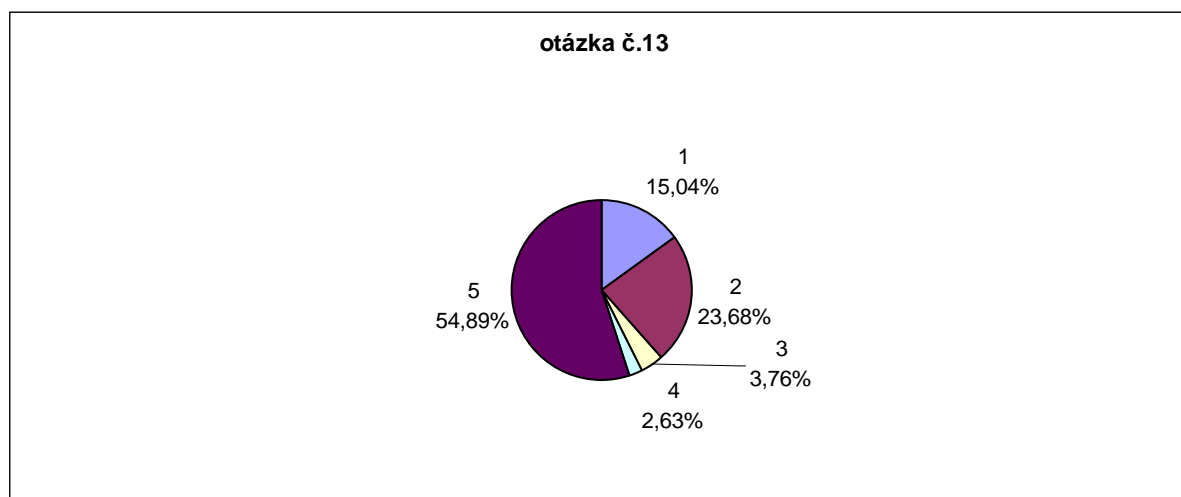
1= určitě zlepšením ; 2= dostatečná a vyhovuje mi ; 3= nedostatečná a počet spojů by měl být vyšší ;
4= neumím posoudit, na Borská pole MHD nejezdím

Interpretace otázky č. 13)

„Domníváte se, že současné úpravy v nočním provozu linek“

Vzhledem ke skutečnosti, že více jak polovinu (54,89%) odpovídajících respondentů nelze považovat za cestující, kteří jezdí nočními spoji, nelze získané závěry považovat za dostatečně reprezentativní. Zjištění, že více jak polovina cestujících zvolila odpověď „Nevím, nočními spoji nejezdím“ dokladují i z jiných námi uskutečněných výzkumů získané poznatky, že pokud bychom chtěli mapovat stav v oblasti nočních spojů, bylo by nutné výzkum koncipovat jiným způsobem a sběr dat provádět v nočních hodinách.

V případě těch cestujících (okolo 45%), kteří patrně v některých případech noční spoje využívají je možno obdržené výsledky považovat za jednoznačně pozitivní. **Z celého souboru pouhých 6,39% vyjádřilo nespokojenost se současnými úpravami nočních linek.** 3,76% hodnotí současný stav tak, že současná úprava přinesla mírné zhoršení a 2,63% dokonce vše hodnotí jako zhoršení výrazné. **Naproti tomu téměř 40% oslovených respondentů (38,72%) považují uskutečněnou změnu v oblasti nočního provozu linek za krok učiněný správným směrem.** 23,68% cestujících hodnotí současnou úpravu jako změnu, která přinesla mírné zlepšení a 15,04% dokonce za výrazné zlepšení.



1= přinesly výrazné zlepšení ; 2= přinesly mírné zlepšení ; 3= přinesly mírné zhoršení ;
4= přinesly výrazné zhoršení ; 5= nevím, nočními spoji nejezdím

Interpretace otázky č. 14)

„Domníváte se, že provedená optimalizace MHD dobu Vašeho cestování v pracovních dnech“

Z metodologického hlediska je možno při hodnocení přínosu provedené optimalizace MHD a jejího vlivu na kvalitu cestování v pracovních dnech tuto otázku považovat za jednu z klíčových. Dotaz směřující do oblasti zjišťování vlivu provedené optimalizace na délku doby strávenou cestujícím v MHD při přemístování z bodu A do bodu B, je z vysokou pravděpodobností jedním z nejdůležitějších strategických cílů uskutečněné „inovace“. Námi v předcházejících letech opakovaně prováděné výzkumy cestujících jednoznačně signalizují, že doba cestování je jednou z nejvýznamnějších charakteristik MHD a v dnešní nesmírně uspěchané době je možnost úspory času pro řadu lidí jednou z nejdůležitějších priorit.

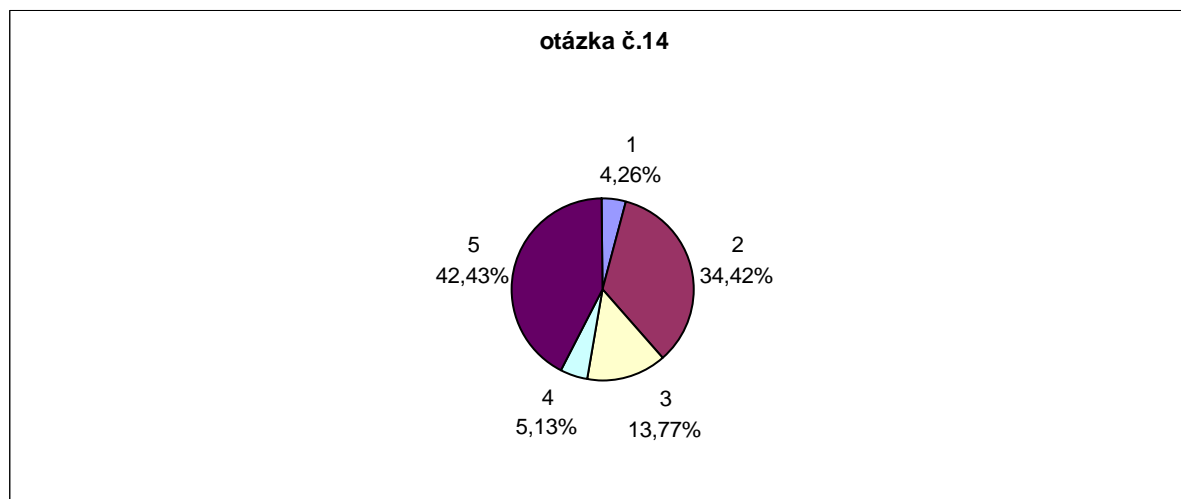
Námi provedený výzkum jednoznačně dokladuje, že z pohledu aspektu úspory času splnila provedená optimalizace MHD základní strategický cíl. Tento závěr je možno vyslovit na základě zjištění, že téměř 40ti% všech oslovených cestujících (38.70%) se provedenou optimalizací v pracovních dnech zkrátila doba cestování. Velikost pozitivního přínosu provedené optimalizace nepřímo podtrhují i další zjištění. Mezi ně můžeme například počítat i to, že při pozitivním vlivu na téměř 40% cestujících dalších 42,43% nezaregistrovalo ve spojení s provedenou inovací signály, které by je informovaly o tom, že se jim cestování v časovém aspektu nějak zhoršilo. Pokud by tomu tak bylo, pak by se s vysokou pravděpodobností řada z nich přiřadila mezi ty cestující, kteří otevřeně vyjádřili svoji nespokojenost. Vzhledem ke zjištění, že o něco více jak 40% cestujících časovou náročnost svého cestování vůbec nesleduje a tímto aspektem se při využívání MHD vůbec nezabývá, nelze ani vyloučit, že i mezi nimi mohou být další respondenti, kterým se provedenou inovací cestování rovněž alespoň mírně zlepšilo.

Za velmi cenné je možno považovat zjištění, že při téměř 40% (38,70%) výskytu cestujících spokojených s provedenou inovací MHD je **necelých 20% (18,90%) respondentů, kterým naopak uskutečněná změna dobu cestování prodloužila.** Je samozřejmě ke škodě celého realizovaného projektu, že téměř dvaceti procentům cestujících nepřinesl požadované zlepšení. Analýza získaných výsledků signalizuje, že **skutečné komplikace však optimalizace přinesla patrně pouze 5% (5,13%) ze všech oslovených cestujících.** Zbylých 13,77% se vyslovilo tak, že jim provedená optimalizace MHD dobu cestování jen mírně prodloužila, což při procentuálním zastoupením těch, kterým

optimalizace dobu zase naopak zlepšila (40%) je možno hodnotit jako akceptovatelné.

Poměr těch, kterým optimalizace zásadně ovlivnila dobu cestování je vcelku srovnatelný (5%) ne však zásadní. Při posuzování oprávněnosti uskutečněné změny a posouzení její efektivity je z metodologického hlediska nutno porovnávat tu část testujících, kterých je většina a to v našem konkrétním případě jsou ti cestující, kterým se provedenou optimalizací MHD změnila doba cestování jen mírně. **Vzhledem k tomu, že z tohoto dílčího souboru inovací „mírně ovlivněných“ (z celého souboru to bylo 385 cestujících) je přes 70% (71,43%) spokojených a jen necelých 30% (28,57%) nespokojených je zákonitě provedenou optimalizací MHD nutno z pohledu samotných cestujících hodnotit jako úspěšnou a tento strategický krok řídicího managementu jako velice přínosný.**

Prokázané procentuální zastoupení respondentů (necelých 20%), kterým provedená optimalizace prodloužila dobu cestování v pracovních dnech nám rovněž naznačuje, kteří cestující z vysokou pravděpodobností i v jiných aspektech v generalizované podobě vyjadřují svoji nespokojenost. Procentuální shoda (většinou se pohybují v intervalu 15-20%) „nespokojenců“ i v jiných sledovaných parametrech signalizuje, že právě prodloužená doba cestování mohla u těchto osob vytvořit celkový negativní postoj k realizované inovaci MHD.



1= výrazně zkrátila ; 2= mírně zkrátila ; 3= mírně prodloužila ; 4= výrazně prodloužila ; 5= nevím, nesleduji to

Interpretace otázky č. 15)

„Domníváte se, že provedená optimalizace MHD měla v pracovních dnech vliv na počet cestujících ve voze“

Rozbor získaných výsledků ve vazbě na zjišťování přímého dopadu provedené optimalizace na snížení počtu cestujících ve voze signalizuje, že v tomto aspektu bohužel uskutečněná změna z vysokou pravděpodobností patrně nepřinesla z pohledu námi oslovených cestujících jednoznačně subjektivně vnímané zásadní zlepšení stavu. Toto konstatování však v žádném případě nelze vyhodnotit jako dílčí selhání či nedostatečnou efektivitu zrealizovaného inovačního procesu.

Výzkum sice ukázal, že pro 45,63% cestujících není velký počet cestujících (signalizující nespokojenost vycházející z přeplněnosti vozů) ve voze zásadní problém, neboť tomu nevěnují zvýšenou pozornost. Takovéto procento respondentů v našem výzkumu totiž odpovědělo, že neví, že počet cestujících ve voze nesledují.

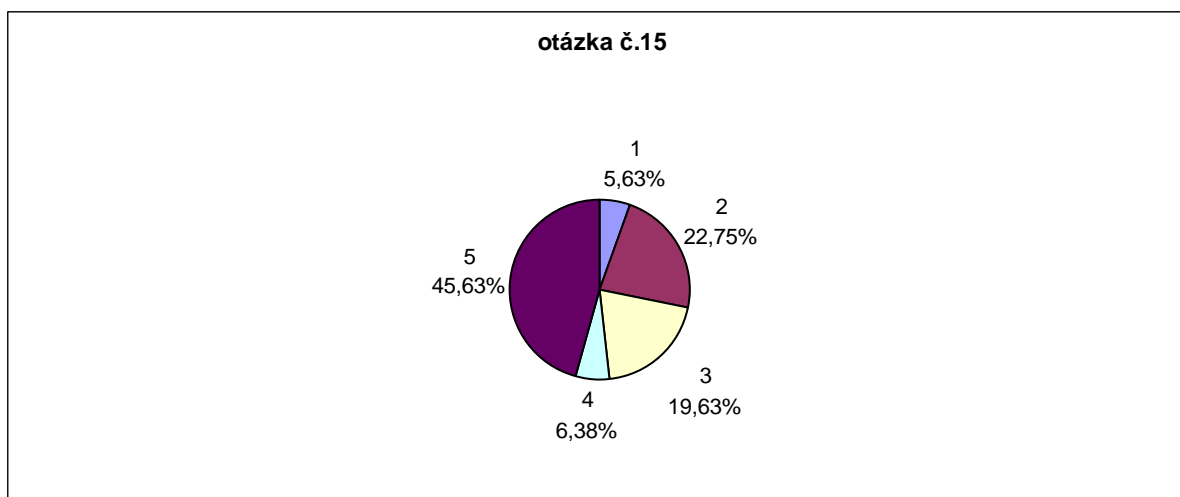
Na druhé straně se nám však v tomto jediném kritériu téměř shoduje počet respondentů, kteří se domnívají, že stav se počtu cestujících ve voze v pracovních dnech zlepšil a téměř shodný počet respondentů se naopak domnívá, že se provedenou inovací přeplněnost vozů zvýšila. Těch, kteří se domnívají, že se provedenou optimalizací MHD v pracovních dnech výrazně snížila přeplněnost ve vozech je pouhých 5,92% a dalších 22,75% respondentů se domnívá, že počet cestujících se snížil mírně. Proti těmto relativně spokojeným cestujícím stojí téměř shodný počet nespokojených cestujících. Z celého osloveného souboru 6,39% procent cestujících dokonce tvrdí, že provedenou optimalizací MHD se ve všedních dnech výrazně zvýšila přeplněnost ve vozech a 19,63% se domnívá, že uskutečněná změna jen mírně zvýšila počet cestujících ve vozech.

Významnost nižšího efektu provedené optimalizace MHD v tomto aspektu se zvyšuje hlavně v souvislosti s tím, že výzkumy cestujících uskutečněné v předcházejících letech signalizovaly, že právě největší nespokojenost cestujících se v první řadě váže na „nedostatek prostoru ve voze“.

Z metodologického hlediska však nelze diagnostikovaný stav vnímat jako jednoznačně nedostatečně uspokojující a zároveň i dokladující nízký efekt realizované optimalizace MHD v tomto vysoce sledovaném aspektu. Vzhledem k první a jediné sondě tohoto druhu, nelze z metodologického hlediska srovnat současný stav se stavem jaký byl před provedenou změnou. Nelze s potřebnou pravděpodobností vyloučit, že pokud bychom tento dotaz stejným respondentům položili před provedenou optimalizací, že bychom získali

výrazně vyšší počet nespojených, kteří by se patrně mohli „rekrutovat“ z řad těch cestujících, kteří aktuálně zaregistrovali v otázce přeplněnosti vozů určité zlepšení. S ohledem na krátkost uskutečněné zněny se nelze domnívat, že by počet nespokojenců rozšířili ti cestující, kteří se v současné době přeplněností vozů nijak „netrápí“ a tudíž počet cestujících ve voze ani nesledují. To, že se otázkou přeplněnosti vozů v současné době daní cestující nezajímají není záležitostí krátkodobou. V jejich případě je možné se z vysokou pravděpodobností domnívat, že se jedná o dlouhodobý postoj vytvořený na základě dlouhodobých osobních zkušeností.

Jaký efekt skutečně přinesla optimalizace MHD v oblasti přeplněnosti vozů nám může z vysokou pravděpodobností signalizovat již po dobu několika let opakovaně realizovaná výzkumná sonda „Některé sledované aspekty očima občana cestujícího MHD v roce 2010“. Z metodologického hlediska nám určité opakovaně kladné dotazy v tomto komplexněji koncipovaném výzkumu mohou při možnosti srovnání vývojových trendů poskytnout dostatečně věrohodnou odpověď i na řadu aspektů řešených v této jednorázové aktuálně pojaté orientační sondě.



1= výrazně snížila přeplněnost ; 2= mírně snížila jejich počet ; 3= mírně zvýšila jejich počet ;
4= výrazně zvýšila přeplněnost vozů ; 5= nevím, nesleduji to

Závěr:

Na základě provedené analýzy je možno konstatovat, že:

- Konfrontace, námi získaných výsledků s výsledky dlouhodobých sledování struktury cestujících signalizuje, že díky výrazné shodě ukazatelů v oblasti sociodemografických údajů, lze testovaný soubor jednoznačně považovat za reprezentativní skupinu charakterizující podobu typických cestujících MHD využívajících tento druh přepravy ve sledované lokalitě.
- Zjištěné výsledky a prezentované názory cestujících na realizovanou optimalizaci MHD lze jednoznačně považovat za jejich názory skutečné a naprosto reprezentativní. Tyto názory je nutné chápat jako vysoce objektivní stav věci, na které je vzhledem k velmi blízké časové souslednosti s realizovanou změnou nutno vnímat spíše jako reakce bezprostřední a tudíž i značně aktuální. Na rozdíl od subjektivních názorů osob, které se k jevům vyjadřují na základě osobních, často i dlouhodobých zkušeností či osobních pohledů je však potřebné námi zjištěné výsledky posuzovat jako „skutečnou aktuální reprezentativní reflexi“ těch osob, kterých se provedená inovace přímo týkala a přímo dotkla.
- Objektivitu a reprezentativnost získaných údajů prokázala skutečnost, že sledovaný soubor respondentů vykázal díky adekvátní variabilitě výstupů dostatečnou senzitivitu na sledovaný jev.
- Opět se potvrdilo, že získané výsledky vykazují v základních sociodemografických aspektech výraznou shodu a lze je považovat za stabilní (trvalé, charakteristické) znaky cestujícího občana využívajícího k pohybu po Plzni MHD.
- Výzkum signalizuje, že uskutečněná optimalizace MHD přímo zasáhla do kvality přepravy hlavně v pracovních dnech s tím, že v těchto dnech si ovlivnění svého způsobu dopravy uvědomuje okolo poloviny všech cestujících.
- Jedna třetina (32,75%) cestujících se obecně domnívá, že jejich cestování optimalizace prospěla. Jedna třetina (32,38%) si myslí,

že jejich způsob přepravy nebyl provedenou inovací zásadně dotčen. Dalšíh 14,63% cestujících způsobu dopravy nevěnuje žádnou pozornost a tudíž žádnou změnu rovněž nezaregistrovali. Za rizikovou z pohledu přijetí provedené optimalizace lze považovat skupinu čítající okolo 20% (20,25%), cestujících, kteří tuto změnu vnímají negativně.

- Výzkum ukazuje, že u cestujících jejich spokojenost s provedenou optimalizací MHD v pracovních dnech velmi silně „koreluje“ s vlivem provedené inovace na „přesnost dopravy“. Velká část hlavně spokojených cestujících patrně optimalizaci MHD vnímají jako jakési „synonymum“ ke slovu přesnost MHD.
- Analýza výsledků výzkumu signalizuje, že nespokojenost cestujících s uskutečněnou optimalizací MHD se s vysokou pravděpodobností neváže na aspekt přesnosti (v jejich případě na pocit, že došlo ke zhoršení přesnosti provozu).
- Výzkum ukázal, že z pohledu vlivu realizované optimalizace na návaznost spojů je o necelých 9% (8,78%) více těch, kteří vyjadřují otevřenou spokojenost (26,35%) oproti těm, kteří naopak vyjadřují otevřenou nespokojenost (17,57%).
- Z pohledu počtu přestupů provedená optimalizace vstoupila do způsobů přepravy námi oslovených cestujících relativně minimálním způsobem. Na 70% (71,79%) cestujících neměla v aspektu „počet přestupů“ zásadní vliv. Provedená změna výrazně zasáhla necelých 10% cestujících (8,31%). K výraznému zhoršení však došlo jen u 5,92% respondentů.
- Za obecně nejpozitivněji přijímaný efekt (67,04%) celého procesu uskutečněné optimalizace lze považovat zavedení pravidelného intervalu mezi spoji v pracovních dnech. Dokonce jedna čtvrtina (24,78%) cestujících toto hodnotí vysoce pozitivně.
- Námi oslovený soubor nevykazuje reprezentativnost v otázce možnosti vyjadřovat se k vlivu provedené optimalizace na způsob dopravy na Borská pole a provoz nočních linek. Téměř 60% (57,27%) cestujících pohybujících se v centru, do lokality Borská pole MHD skoro nejedí a stejně tak 54,89% cestujících nejedí nočními spoji.

- V případě cestujících, kteří využívají MHD jak pro dopravu v centru, tak i na Borská pole, je dvakrát více těch, kteří se domnívají, že provedená optimalizace přinesla v oblasti dopravy na Borská pole určité zlepšení.
- I při nedostatečné reprezentativnosti souboru v otázce posouzení vlivu provedené optimalizace na provoz nočních linek se téměř 40% (38,72) oslovených cestujících domnívá, že uskutečněná změna je v této oblasti krok učiněný správným směrem.
- Provedený výzkum jednoznačně dokladuje, že z pohledu úspory času splnila provedená optimalizace MHD v Plzni svůj základní strategický cíl. Toto je možno konstatovat na základě zjištění, že téměř 40% (38,70%) ze všech oslovených respondentů zkrátila realizovaná optimalizace v pracovních dnech dobu cestování.
- Z vysokou pravděpodobností se lze domnívat, že 20% cestujících obecně nespokojených s uskutečněnou optimalizací MHD má svůj negativní postoj k tomu inovačnímu kroku vyvolaný patrně hlavně v důsledku názoru, že řadě z nich se naopak doba cestování prodloužila (tento pocit má 18,90% respondentů). Skutečné komplikace díky prodloužené době cestování v pracovních dnech má však patrně pouze 5,13% oslovených cestujících.
- Provedená optimalizace z pohledu cestujících patrně nepřinesla u respondentů požadovaný efekt z hlediska snížení počtu cestujících ve voze. Těch, kteří se domnívají, že se počet osob snížil, je na rozdíl od ostatních sledovaných kritérií téměř shodný s počtem osob, které se domnívají, že se provedenou optimalizací naopak přeplněnost vozů zhoršila. Zda se v oblasti přeplněnosti vozů provedenou optimalizací z pohledu cestujících změnil nově vzniklý stav k lepšímu (případně k horšímu) by nám však měl ukázat až pravidelný komplexněji koncipovaný výzkum cestujících, který je již schopen odhalit názorové trendy i v této oblasti. Stejně tak by bylo z metodologického hlediska vhodné tento aspekt prověřit i jinými diagnostickými metodami, které se např. nezaměřují na zjišťování názorů cestujících.

	Otázka č.1 (pohlaví)		
rok	2008	2009	2010
Odpovědělo lidí	800	800	800
Min.	1	1	1
Max.	2	2	2
1	444	479	437
2	356	321	363
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

	Otázka č.2 (věk)		
rok	2008	2009	2010
Odpovědělo lidí	798	799	799
Min.	1	1	1
Max.	7	7	7
1	45	36	30
2	173	124	95
3	173	172	198
4	151	166	153
5	143	191	165
6	70	71	94
7	43	39	64
8			
9			
10			

	Otázka č.3 (vzdělání)		
rok	2008	2009	2010
Odpovědělo lidí	788	798	785
Min.	1	1	1
Max.	3	3	3
1	78	84	86
2	463	484	460
3	247	230	239
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

	Otázka č.4 („činnostní“ zařazení)		
rok	2008	2009	2010
Odpovědělo lidí	800 (807 odpovědí)	800 (803 odpovědí)	796
Min.	1	1	1
Max.	7	7	7
1	164	141	124
2	146	267	214
3	39	27	40
4	340	267	254
5	95	91	134
6	20	9	23
7	3	1	7
8			
9			
10			

	Otázka č.5 (bydliště)		
rok	2008	2009	2010
Odpovědělo lidí		798	799
Min.		1	1
Max.		5	5
1		128	141
2		344	405
3		118	115
4		106	92
5		102	46
6			
7			
8			
9			
10			

