

## ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

---

### **Příloha č. 1 Příjem jako determinant mobilityních vzorců a možností**



## OBSAH

<b>OBSAH .....</b>	<b>1</b>
<b>Příloha č. 1 Příjem jako determinant mobilitních vzorců a možností .....</b>	<b>2</b>
P1.1 Vliv příjmu na dopravní deprivaci .....	5
P1.2 Vliv příjmu na dopravní chování.....	8
P1.3 Vlastnictví řidičského průkazu.....	15
P1.4 Shrnutí hlavních zjištění .....	20
<b>Seznam tabulek.....</b>	<b>22</b>
<b>Seznam grafů .....</b>	<b>23</b>

## Příloha č. 1 Příjem jako determinant mobility vzorců a možností

Příjem je tradičně brán jako indikátor socio-ekonomického statusu respondenta. Ovlivňuje strukturu příležitostí. Předpokládáme tedy, že má vliv i na mobility vzorce a možnosti cestování obecně.

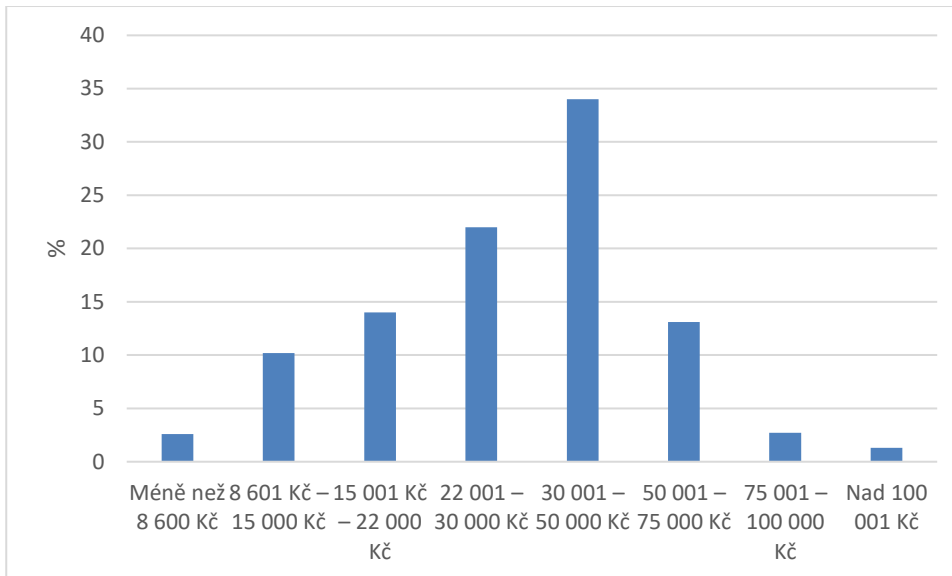
Velikost čistého příjmu domácnosti zjišťuje poslední otázka dotazníku: Jaký je čistý měsíční příjem vaší domácnosti? Respondentům je nabídnuto osm kategorií. Rozložení proměnné zobrazuje Tabulka 1 Čistý měsíční příjem domácnosti. Největší podíl domácností, třetina, spadá do kategorie 30 001 – 50 000 Kč. Rozložení se blíží normálnímu rozložení<sup>1</sup>, viz graf 1 Rozložení proměnné čistý měsíční příjem domácnosti.

Tabulka 1 Čistý měsíční příjem domácnosti

Příjem	N (počet)	% (podíl)
Méně než 8 600 Kč	234	2,6
8 601 Kč – 15 000 Kč	905	10,2
15 001 Kč – 22 000 Kč	1250	14,0
22 001 – 30 000 Kč	1954	22,0
30 001 – 50 000 Kč	3028	34,0
50 001 – 75 000 Kč	1167	13,1
75 001 – 100 000 Kč	243	2,7
Nad 100 001 Kč	119	1,3

<sup>1</sup> Normální rozdělení či rozložení je statistický myšlenkový konstrukt. Má podobu zvonovité křivky symetricky rozdělené kolem střední osy (Rabušic a kol., 2019, s.123). V tomto konkrétním případě je rozložení proměnné příjem domácnosti důležité pro porovnání, jak se situace změní při přepočtu na počet členů domácnosti.

Graf 1: Rozložení proměnné čistý měsíční příjem domácnosti



S proměnnou příjem jsou spojena dvě omezení, která je nutné dále zohlednit:

1. Byl zjišťován příjem domácnosti (a v jiné proměnné také počet členů domácnosti)
2. Příjem je kategorizovaná proměnná, tedy v dotazníkové praxi bylo respondentům nabídnuto rozpětí, do kterého se zařadili.

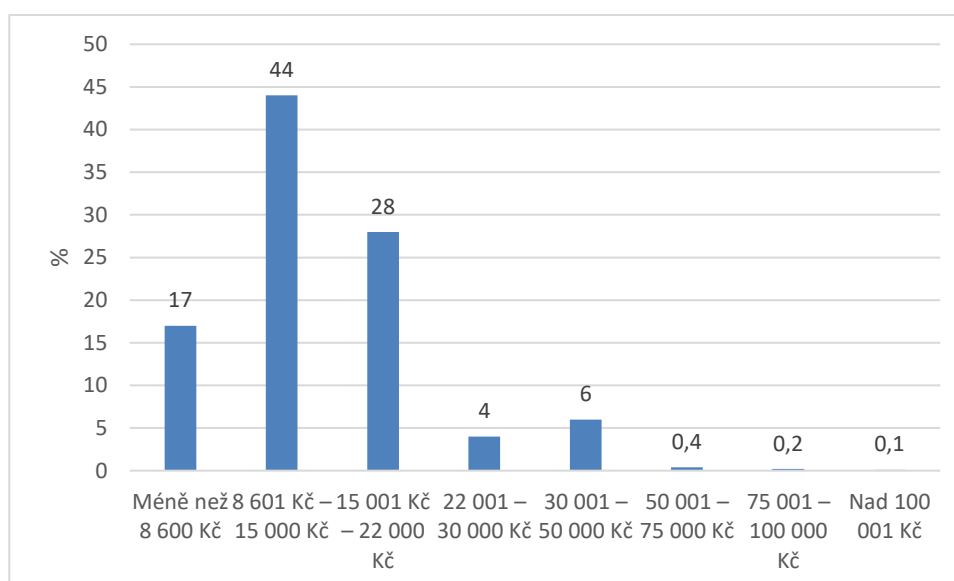
Pro účely přepočtu příjmu domácnosti na jednotlivce zvolen průměr každé kategorie a arbitrárně přiřazen všem případům spadajícím do této kategorie (dochází k redukci kategorie na průměr). Následně vyděleno proměnnou počet členů v domácnosti.

Proměnná příjem jednotlivce byla následně opět kategorizována stejně jako u domácnosti. Rozložení nové proměnné příjem jednotlivce zobrazuje tabulka 2 Čistý měsíční příjem jednotlivce.

**Tabulka 2: Čistý měsíční příjem jednotlivce**

Příjem	N (počet)	% (podíl)
Méně než 8 600 Kč	1545	17,4
8 601 Kč – 15 000 Kč	3939	44,3
15 001 Kč – 22 000 Kč	2477	27,8
22 001 – 30 000 Kč	336	3,8
30 001 – 50 000 Kč	542	6,1
50 001 – 75 000 Kč	37	,4
75 001 – 100 000 Kč	15	,2
Nad 100 001 Kč	8	,1

Z grafu 2 je jasně patrné, že se situace respondentů při přepočtu na počet členů domácnosti zásadně proměnila. Nejvíce zastoupenou kategorií je příjem 8 601-15 000 korun čistého měsíčně. Křivka grafu má sice stále (přibližně) normální rozložení, ale osa se oproti příjmu domácnosti posouvá vlevo, směrem k nižšímu příjmu. Jednotlivci s příjmem nad 50 001 ve vzorku prakticky neexistují. V tabulkách jsou kategorie příjmu nad 50 001 ponechány, ale nízké N silně problematizuje možnost jakékoliv interpretace výsledků.

**Graf 2: Rozložení proměnné čistý měsíční příjem jednotlivce**


## P1.1 Vliv příjmu na dopravní deprivaci

Řada zahraničních výzkumů poukazuje na souvislost mezi příjmem a mobilitními možnostmi obyvatel. Zejména pro nízkopříjmové skupiny obyvatel mohou být některé dopravní módy nedostupné – automobil z důvodu vysoké pořizovací ceny a vysokých provozních nákladů, městská či veřejná hromadná doprava z důvodu poměrně vysokých cen jednorázových jízdenek a nemožnosti pořídit si z finančních důvodů cenově výhodnější předplacené dlouhodobější jízdenky.

Celkovou spokojenost s mobilitními možnostmi zjišťuje otázka 1. Jak jste spokojen/a s Vašimi možnostmi dopravit se kdykoli tam, kam potřebujete? Respondenti svoji spokojenost hodnotili na desetibodové stupnici, kde 1 znamenala naprostou nespokojenost, 10 naopak maximální spokojenost. Průměrná hodnocení pro jednotlivé příjmové skupiny respondentů ukazuje tabulka 3. Průměrná spokojenost se pohybuje mezi 7 a 8 body, tedy v horní třetině hodnotící škály. U žen je nižší. Rozdíl v hodnocení spokojenosti mezi nejnižší příjmovou kategorií do 8600 a kategorií 30 001 - 50 000 Kč je 8,4 %.

Tabulka 3: Průměrná spokojenost respondentů s možnostmi dopravy (1 nejméně, 10 nejvíce)

Aspekty dopravy	Průměr hodnocení	Muži	Ženy
0 - 8 600 Kč	7,31	7,44	7,23
8 061 - 15 000 Kč	7,76	7,94	7,61
15 001 - 22 000 Kč	8,02	8,11	7,91
22 001 - 30 000 Kč	7,93	7,98	7,83
30 001 - 50 000 Kč	8,15	8,33	7,73
50 001 - 75 000 Kč	7,86	7,77	8,09
75 001 - 100 000 Kč	8,93	NA*	NA*
100 001+	8,13	NA*	NA*

\* NA příliš nízké N, průměr ovlivněn odlehlými hodnotami

Konkrétněji se otázce omezení mobilitních možností věnovala následující sekce, která respondentům nabízela dva výroky. U každého z nich měli určit, jak často se s danou situací potýkají. Vliv příjmu ukazují tabulka 4 a tabulka 5.

**Tabulka 4: Vliv výše příjmu na nucené omezení mobility**

		Chci někam jet a nemám se tam (či zpět) jak dostat					Celkem
		Denně	Několikrát týdně	Několikrát měsíčně	Několikrát ročně	Nikdy	
0 - 8 600 Kč	Počet	44	103	236	579	583	1545
	% v kategorii příjmu	2,8 %	6,7 %	15,3 %	37,5 %	37,7 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	Počet	72	128	451	1407	1881	3939
	% v kategorii příjmu	1,8 %	3,2 %	11,4 %	35,7 %	47,8 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	Počet	26	82	214	849	1306	2477
	% v kategorii příjmu	1,0 %	3,3 %	8,6 %	34,3 %	52,7 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	Počet	7	13	22	119	175	336
	% v kategorii příjmu	2,1 %	3,9 %	6,5 %	35,4 %	52,1 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	Počet	13	16	41	191	281	542
	% v kategorii příjmu	2,4 %	3,0 %	7,6 %	35,2 %	51,8 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	Počet	1	3	2	13	18	37
	% v kategorii příjmu	2,7 %	8,1 %	5,4 %	35,1 %	48,6 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	0	0	1	7	7	15
	% v kategorii příjmu	0,0 %	0,0 %	6,7 %	46,7 %	46,7 %	100,0 %
100 001+	počet	0	2	1	2	3	8
	% v kategorii příjmu	0,0 %	25,0 %	12,5 %	25,0 %	37,5 %	100,0 %

Se zvyšujícím se příjmem klesají podíly lidí, kteří deklarují, že omezují cestování, protože se nedokážou do cílové destinace dostat. (Nízký) příjem samozřejmě není jediný důvod, nicméně hraje roli v tom, jaké paleta možností dopravních módů se respondentovi nabízí. Zatímco v nejnižší příjmové skupině se nucené omezování mobility minimálně několikrát měsíčně týká čtvrtiny respondentů, v kategorii 30 001 – 50 000 Kč čistého měsíčního příjmu je to 12 %.

Následující otázka explicitně vnesla do výroku nedostatek financí jako důvod změny dopravního chování. Distribuci odpovědí ukazuje tabulka 5.



Tabulka 5: Vliv výše příjmu na nucené omezení mobility z důvodu nedostatku financí

		Kvůli nedostatku peněz volím jiný dopravní prostředek, než bych ideálně chtěl/a					Celkem
		Denně	Několikrát týdně	Několikrát měsíčně	Několikrát ročně	Nikdy	
0 - 8 600 Kč	počet	43	91	205	414	792	1545
	% v kategorii příjmu	2,8 %	5,9 %	13,3 %	26,8 %	51,3 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	58	114	284	913	2570	3939
	% v kategorii příjmu	1,5 %	2,9 %	7,2 %	23,2 %	65,2 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	20	51	136	497	1773	2477
	% v kategorii příjmu	0,8 %	2,1 %	5,5 %	20,1 %	71,6 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	5	7	17	69	238	336
	% v kategorii příjmu	1,5 %	2,1 %	5,1 %	20,5 %	70,8 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	10	8	17	90	417	542
	% v kategorii příjmu	1,8 %	1,5 %	3,1 %	16,6 %	76,9 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	1	0	1	7	28	37
	% v kategorii příjmu	2,7 %	0,0 %	2,7 %	18,9 %	75,7 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	0	1	1	4	9	15
	% v kategorii příjmu	0,0 %	6,7 %	6,7 %	26,7 %	60,0 %	100,0 %
100 001+	počet	0	0	1	2	5	8
	% v kategorii příjmu	0,0 %	0,0 %	12,5 %	25,0 %	62,5 %	100,0 %

Se zvyšujícím se příjmem klesají podíly lidí, kteří kvůli nedostatku financí musí volit jiné módy dopravy, než by ideálně chtěli. Zatímco v nejnižší příjmové kategorii se tento problém alespoň několikrát měsíčně týká téměř čtvrtiny lidí, v kategorii 30 001 – 50 000 Kč čistého měsíčního příjmu je to necelých 7 %.

## P1.2 Vliv příjmu na dopravní chování

Předpokládáme, že příjem nějakým způsobem ovlivňuje dopravní chování v tom smyslu, že determinuje paletu možností, které mají respondenti k dispozici dle svých finančních možností. Nejdříve jsme se zaměřili na vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou dopravu (viz tabulka 6), která je určitým indikátorem frekvence využívání veřejné dopravy.

Tabulka 6: Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou dopravu v závislosti na výši příjmu

		Vlastníte nějakou předplacenou jízdenku na veřejnou dopravu?		Celkem
		Ne	Ano	
0 - 8 600 Kč	počet	969	447	1416
	% v kategorii příjmu	68,4 %	31,6 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	2306	1287	3593
	% v kategorii příjmu	64,2 %	35,8 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	1380	884	2264
	% v kategorii příjmu	61,0 %	39,0 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	178	132	310
	% v kategorii příjmu	57,4 %	42,6 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	278	210	488
	% v kategorii příjmu	57,0 %	43,0 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	19	14	33
	% v kategorii příjmu	57,6 %	42,4 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	6	9	15
	% v kategorii příjmu	40,0 %	60,0 %	100,0 %
100 001+	počet	5	2	7
	% v kategorii příjmu	71,4 %	28,6 %	100,0 %

Vlastnictví předplacené jízdenky roste se zvyšujícím se příjmem. V nejnižší příjmové kategorii ji vlastní 32 % lidí, v kategorii 30 001 - 50 000 Kč se podíl vlastníků zvyšuje až na 43 %. To by mohlo znamenat, že chudší jednotlivci a potenciálně rodiny si jednorázový vyšší výdaj, jaký zakoupení předplacené jízdenky představuje, nemohou dovolit. Protože z otázky byli předem filtrem vyloučeni respondenti, kteří MHD, vlak nebo autobus nevyužívají nikdy, nemůže to znamenat koncentraci chudších rodin mimo města, kde MHD (a tudíž možnost vlastnit předplacenou jízdenku) není.

Dále jsme se konkrétně zajímali o to, zda je vysoká cena důvodem, proč respondenti neužívají MHD častěji. Tento důvod nás zajímal ve vztahu k příjmu respondenta. Výsledky zobrazuje tabulka 7.

Tabulka 7: Důvody častějšího neužívání veřejné dopravy – Cena jízdného je příliš vysoká, podle výše příjmu respondentů

		Cena jízdného je příliš vysoká		Celkem
		Je důvod	Není důvod	
0 - 8 600 Kč	počet	111	318	429
	% v kategorii příjmu	25,9 %	74,1 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	234	955	1189
	% v kategorii příjmu	19,7 %	80,3 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	142	584	726
	% v kategorii příjmu	19,6 %	80,4 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	23	74	97
	% v kategorii příjmu	23,7 %	76,3 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	26	149	175
	% v kategorii příjmu	14,9 %	85,1 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	1	12	13
	% v kategorii příjmu	7,7 %	92,3 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	0	1	1
	% v kategorii příjmu	0,0 %	100,0 %	100,0 %
100 001+	počet	0	4	4
	% v kategorii příjmu	0,0 %	100,0 %	100,0 %

Vztah sice není lineární, ale platí, že pro nejnižší příjmovou kategorii je cena důvodem neužívání MHD více než pro jiné příjmové kategorie. Tato otázka neznamena, že pro daný podíl je cena jediný a výlučný důvod neužívání MHD.

Další otázka se věnovala frekvenci využívání osobního automobilu v závislosti na příjmu. Implicitně jde tedy o to, jestli může být přístup k osobnímu automobilu pro nízkopříjmové skupiny omezený. Výsledky nabízí tabulka 8.

Tabulka 8: Frekvence využívání osobního automobilu aktivními řidiči v závislosti na příjmové kategorii respondenta

		Aktivní užívání osobního auta					Celkem
		Denně	Několikrát týdně	Několikrát měsíčně	Několikrát ročně	Nikdy	
0 - 8 600 Kč	počet	420	360	230	128	407	1545
	% v kategorii příjmu	27,2 %	23,3 %	14,9 %	8,3 %	26,3 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	1009	1046	546	223	1115	3939
	% v kategorii příjmu	25,6 %	26,6 %	13,9 %	5,7 %	28,3 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	773	732	299	146	527	2477
	% v kategorii příjmu	31,2 %	29,6 %	12,1 %	5,9 %	21,3 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	120	80	47	19	70	336
	% v kategorii příjmu	35,7 %	23,8 %	14,0 %	5,7 %	20,8 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	252	133	68	24	65	542
	% v kategorii příjmu	46,5 %	24,5 %	12,5 %	4,4 %	12,0 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	15	7	8	0	7	37
	% v kategorii příjmu	40,5 %	18,9 %	21,6 %	0,0 %	18,9 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	6	3	2	2	2	15
	% v kategorii příjmu	40,0 %	20,0 %	13,3 %	13,3 %	13,3 %	100,0 %
100 001+	počet	2	3	0	1	2	8
	% v kategorii příjmu	25,0 %	37,5 %	0,0 %	12,5 %	25,0 %	100,0 %

S rostoucím příjmem narůstá každodenní nebo několikrát do týdne užívání automobilu až na 70 % respondentů v příjmové kategorii 30 001-50 000 Kč, nikdy auto neužívá 12 % těchto respondentů. V nejnižší příjmové kategorii do 8 600 Kč aktivně auto užívá denně až několikrát týdně 50 % respondentů, nikdy čtvrtina respondentů.

Dále jsme se zaměřili na vliv příjmu na frekvenci využívání MHD. Výsledky ukazuje tabulka 9.

Tabulka 9: Vliv příjmu na frekvenci využívání MHD

		Jak často využíváte MHD?					Celkem
		Denně	Několikrát týdně	Několikrát měsíčně	Několikrát ročně	Nikdy	
0 - 8 600 Kč	počet	175	282	306	481	301	1545
	% v kategorii příjmu	11,3 %	18,3 %	19,8 %	31,1 %	19,5 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	426	688	758	1297	770	3939
	% v kategorii příjmu	10,8 %	17,5 %	19,2 %	32,9 %	19,5 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	312	463	451	798	453	2477
	% v kategorii příjmu	12,6 %	18,7 %	18,2 %	32,2 %	18,3 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	54	59	57	102	64	336
	% v kategorii příjmu	16,1 %	17,6 %	17,0 %	30,4 %	19,0 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	91	80	79	186	106	542
	% v kategorii příjmu	16,8 %	14,8 %	14,6 %	34,3 %	19,6 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	5	5	3	16	8	37
	% v kategorii příjmu	13,5 %	13,5 %	8,1 %	43,2 %	21,6 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	6	1	3	3	2	15
	% v kategorii příjmu	40,0 %	6,7 %	20,0 %	20,0 %	13,3 %	100,0 %
100 001+	počet	2	1	1	0	4	8
	% v kategorii příjmu	25,0 %	12,5 %	12,5 %	0,0 %	50,0 %	100,0 %

Využívání MHD není výší příjmu ovlivněno, stabilně ji asi 30 % respondentů využívá denně nebo několikrát do týdne. To ale nutně neznamená, že důvody, nebo dostupnost MHD, jsou pro všechny skupiny stejné.

Dále jsme se zaměřili na kolo (případně koloběžku) jako druh udržitelné dopravy s minimálními náklady. Frekvenci využívání v závislosti na příjmu zobrazuje tabulka 10.

Tabulka 10: Vliv příjmu na frekvenci využívání MHD

		Jak často využíváte kolo či koloběžku?					Celkem
		Denně	Několikrát týdně	Několikrát měsíčně	Několikrát měsíčně	Nikdy	
0 - 8 600 Kč	počet	73	170	222	350	730	1545
	% v kategorii příjmu	4,7 %	11,0 %	14,4 %	22,7 %	47,2 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	152	368	538	775	2106	3939
	% v kategorii příjmu	3,9 %	9,3 %	13,7 %	19,7 %	53,5 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	90	299	410	477	1201	2477
	% v kategorii příjmu	3,6 %	12,1 %	16,6 %	19,3 %	48,5 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	11	36	60	82	147	336
	% v kategorii příjmu	3,3 %	10,7 %	17,9 %	24,4 %	43,8 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	14	54	114	126	234	542
	% v kategorii příjmu	2,6 %	10,0 %	21,0 %	23,2 %	43,2 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	1	9	5	6	16	37
	% v kategorii příjmu	2,7 %	24,3 %	13,5 %	16,2 %	43,2 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	0	1	2	5	7	15
	% v kategorii příjmu	0,0 %	6,7 %	13,3 %	33,3 %	46,7 %	100,0 %
100 001+	počet	0	1	1	1	5	8
	% v kategorii příjmu	0,0 %	12,5 %	12,5 %	12,5 %	62,5 %	100,0 %

---

U frekvence využívání kola se vzorec vlivu příjmu neukazuje, kolo denně či několikrát týdně využívá 13-15 % respondentů napříč příjmovými kategoriemi.

Posledním zkoumaným dopravním módem byla chůze a její závislost na příjmu respondenta. Vycházíme z předpokladu, že chůze je poslední možností, jak se někam dopravit, pokud nemá respondent přístup k jiným dopravním módům. Ekonomická situace přitom může hrát roli bariéry v přístupu k některým módům (auto, hromadná doprava), jejichž využívání může být nahrazeno chůzí. Výrazně vyšší podíly nízkopříjmových respondentů využívajících chůzi by znamenaly, že jsou pro tyto respondenty jiné varianty (finančně) nedostupné. Výsledky ukazuje tabulka 11.

**Tabulka 11: Frekvence využívání chůze jako dopravního módu podle příjmu respondentů**

		Chůze (delší než 5 min) - Jak často využíváte tyto způsoby dopravy?					Celkem
		Denně	Několikrát týdně	Několikrát měsíčně	Několikrát ročně	Nikdy	
0 - 8 600 Kč	počet	841	412	181	71	40	1545
	% v kategorii příjmu	54,4 %	26,0 %	11,7 %	4,6 %	2,6 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	1939	1198	533	177	92	3939
	% v kategorii příjmu	49,2 %	30,4 %	13,5 %	4,5 %	2,3 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	1223	766	337	100	51	2477
	% v kategorii příjmu	49,4 %	30,9 %	13,6 %	4,0 %	2,1 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	164	102	46	18	6	336
	% v kategorii příjmu	48,8 %	30,4 %	13,7 %	5,4 %	1,8 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	259	184	65	21	13	542
	% v kategorii příjmu	47,8 %	33,9 %	12,0 %	3,9 %	2,4 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	17	12	6	1	1	37
	% v kategorii příjmu	45,9 %	32,4 %	16,2 %	2,7 %	2,7 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	9	4	1	0	1	15
	% v kategorii příjmu	60,0 %	26,7 %	6,7 %	0,0 %	6,7 %	100,0 %
100 001+	počet	3	5	0	0	0	8
	% v kategorii příjmu	37,5 %	62,5 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %

U chůze také není vzorec vlivu příjmu, 75 % – 80 % respondentů ze všech příjmových kategorií využije chůze jako dopravního módu denně či několikrát do týdne.

Zjišťovali jsme i důležitost kritéria financí pro cestování, které zachycuje tabulka 12. Respondenti se vyjadřovali na pětistupňové (1-5) Likertově škále orientované vzestupně – čím vyšší číslo, tím je kritérium důležitější. Respondenti v nejnižších příjmových kategoriích finance hodnotili jako důležitější kritérium, oproti respondentům z vyšších příjmových skupin, i když rozdíly nejsou



nijak významné – např. procentuální rozdíl v průměrné důležitosti příjmu mezi kategoriemi 0 – 8 600 Kč a 30 001 – 50 000 Kč činí 8 %. Otázka ale není schopná zachytit variabilitu kategorie cestování – zatímco pro nejnižší příjmové skupiny může finanční kritérium vstupovat do každodenního rozhodování o tom, které cesty realizovat, u vyšších příjmových skupin může jít např. o rozhodování, zde zvolit leteckou či pozemní dopravu pro cestu na dovolenou.

Tabulka 12: Důležitost kritéria financí pro cestování dle příjmu jednotlivce

Příjem jednotlivce	Průměr	N
0 - 8 600 Kč	3,82	1545
8 061 - 15 000 Kč	3,69	3939
15 001 - 22 000 Kč	3,51	2477
22 001 - 30 000 Kč	3,57	336
30 001 - 50 000 Kč	3,42	542
50 001 - 75 000 Kč	3,24	37
75 001 - 100 000 Kč	3,07	15
100 001+	3,63	8

### P1.3 Vlastnictví řidičského průkazu

Vlastnictví řidičského průkazu determinuje přístup respondenta k možnosti aktivně využívat (osobní) automobil. Výsledky zobrazuje Tabulka 13 Vlastnictví řidičského oprávnění podle příjmových kategorií.

**Tabulka 13: Vlastnictví řidičského oprávnění podle příjmových kategorií**

		Vlastníte řidičské oprávnění?				Celkem
		Vlastním a aktivně řídím	Vlastním, ale neřídím	Ne, nevlastním	Mám řidičský průkaz odebraný	
0 - 8 600 Kč	počet	845	250	440	10	1545
	% v kategorii příjmu	54,7 %	16,2 %	28,5 %	0,6 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	2384	674	848	33	3939
	% v kategorii příjmu	60,5 %	17,1 %	21,5 %	0,8 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	1740	347	376	14	2477
	% v kategorii příjmu	70,2 %	14,0 %	15,2 %	0,6 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	239	38	57	2	336
	% v kategorii příjmu	71,1 %	11,3 %	17,0 %	0,6 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	445	50	45	2	542
	% v kategorii příjmu	82,1 %	9,2 %	8,3 %	0,4 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	29	4	4	0	37
	% v kategorii příjmu	78,4 %	10,8 %	10,8 %	0,0 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	11	1	3	0	15
	% v kategorii příjmu	73,3 %	6,7 %	20,0 %	0,0 %	100,0 %
100 001+	počet	4	2	1	1	8
	% v kategorii příjmu	50,0 %	25,0 %	12,5 %	12,5 %	100,0 %

S rostoucím příjmem se zvyšuje podíl respondentů vlastníků řidičský průkaz. Zároveň se s rostoucím příjmem snižuje podíl respondentů, kteří řidičský průkaz sice vlastní, ale aktivně neřídí. To by mohlo znamenat, že u této skupiny existuje finanční bariéra aktivního řízení – pravděpodobně nemají přístup k automobilu. Tuto domněnku jsme testovali v následující analýze, která zkoumala důvody, proč respondent neřídí aktivně. Vztah příjmu respondenta a finanční stránky řízení zobrazuje tabulka 14.

Tabulka 14: Důvody neřízení – Je to pro mě moc drahé, podle příjmu respondentů

		Je to pro mě moc drahé		Celkem
		Ne	Je to pro mě moc drahé	
0 - 8 600 Kč	počet	220	30	250
	% v kategorii příjmu	88,0 %	12,0 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	601	73	674
	% v kategorii příjmu	89,2 %	10,8 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	322	25	347
	% v kategorii příjmu	92,8 %	7,2 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	33	5	38
	% v kategorii příjmu	86,8 %	13,2 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	42	8	50
	% v kategorii příjmu	84,0 %	16,0 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	3	1	4
	% v kategorii příjmu	75,0 %	25,0 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	1	0	1
	% v kategorii příjmu	100,0 %	0,0 %	100,0 %
100 001+	počet	2	0	2
	% v kategorii příjmu	100,0 %	0,0 %	100,0 %

Mezi kategorií příjmu a uvedením důvodu vysoké ceny není lineární vztah, křivka má spíše tvar U a je vychýlená u vyšších kategorií. Aspektu dostupnosti automobilu se věnuje tabulka 15.

Tabulka 15: Důvody neřízení – Nemám k dispozici automobil, podle příjmu respondentů

		Nemám k dispozici automobil - Jaké jsou důvody, že neřídíte?		Celkem
		Ne	Nemám k dispozici automobil	
0 - 8 600 Kč	počet	159	91	250
	% v kategorii příjmu	63,6 %	36,4 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	414	260	674
	% v kategorii příjmu	61,4 %	38,6 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	211	136	347
	% v kategorii příjmu	60,8 %	39,2 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	17	21	38
	% v kategorii příjmu	44,7 %	55,3 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	28	22	50
	% v kategorii příjmu	56,0 %	44,0 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	počet	3	1	4
	% v kategorii příjmu	75,0 %	25,0 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	počet	0	1	1
	% v kategorii příjmu	0,0 %	100,0 %	100,0 %
100 001+	počet	2	0	2
	% v kategorii příjmu	100,0 %	0,0 %	100,0 %

Důvod, že nemá respondent k dispozici automobil, není lineárně svázán s příjmem.

Dále jsme se zajímali o důvody nevlastnění řidičského průkazu, především o vztah uvedení finančního důvodu a příjmové kategorie respondenta. Výsledky zobrazuje tabulka 16.

Tabulka 16: Důvody, proč nevlastní respondent řidičské oprávnění – finanční důvody, podle příjmu respondentů

		Z finančního důvodu - Jaké jsou důvody, proč nevlastníte řidičské oprávnění?		Celkem
		Ne	Z finančního důvodu	
0 - 8 600 Kč	počet	308	132	440
	% v kategorii příjmu	70,0 %	30,0 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	počet	705	143	848
	% v kategorii příjmu	83,1 %	16,9 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	počet	332	44	376
	% v kategorii příjmu	88,3 %	11,7 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	počet	48	9	57
	% v kategorii příjmu	84,2 %	15,8 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	počet	36	9	45
	% v kategorii příjmu	80,0 %	20,0 %	100,0 %

Interpretaci problematizuje malé N (šedý podklad) – ale i tak můžeme říct, že zejména pro respondenty z nejnižší příjmové kategorie, je finanční stránka pořízení ŘP důležitá.

Užívání automobilu jako jednoho dominantního dopravního módu může znamenat závislost na tomto druhu dopravy. Existuje zároveň nebezpečí dopravní deprivace, pokud by respondent možnost jezdit automobilem, ztratil. Otázce vlivu ztráty řidičského oprávnění na aktuální životní styl, v závislosti na příjmové kategorii respondenta, se věnuje tabulka 17.

Tabulka 17: Když si představíte, že byste přišel/přišla dlouhodobě o řidičský průkaz, ovlivnilo by to Váš aktuální životní styl podle příjmu respondenta

		Když si představíte, že byste přišel/přišla dlouhodobě o řidičský průkaz, ovlivnilo by to Váš aktuální životní styl?				Celkem
		Rozhodně ano	Spíše ano	Spíše ne	Určitě ne	
0 - 8 600 Kč	Počet	586	167	77	15	845
	% v kategorii příjmu	69,3 %	19,8 %	9,1 %	1,8 %	100,0 %
8 061 - 15 000 Kč	Počet	1605	524	216	39	2384
	% v kategorii příjmu	67,3 %	22,0 %	9,1 %	1,6 %	100,0 %
15 001 - 22 000 Kč	Počet	1177	385	143	35	1740
	% v kategorii příjmu	67,6 %	22,1 %	8,2 %	2,0 %	100,0 %
22 001 - 30 000 Kč	Počet	177	42	15	5	239
	% v kategorii příjmu	74,1 %	17,6 %	6,3 %	2,1 %	100,0 %
30 001 - 50 000 Kč	Počet	323	73	38	11	445
	% v kategorii příjmu	72,6 %	16,4 %	8,5 %	2,5 %	100,0 %
50 001 - 75 000 Kč	Počet	23	3	2	1	29
	% v kategorii příjmu	79,3 %	10,3 %	6,9 %	3,4 %	100,0 %
75 001 - 100 000 Kč	Počet	7	3	0	1	11
	% v kategorii příjmu	63,6 %	27,3 %	0,0 %	9,1 %	100,0 %
100 001+	Počet	4	0	0	0	4
	% v kategorii příjmu	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	100,0 %

Ztráta ŘP by ovlivnila všechny příjmové skupiny stejně – přibližně 70 % respondentů napříč příjmovými skupinami uvedlo, že by dlouhodobá ztráta řidičského průkazu rozhodně ovlivnila jejich životní styl. Dalších 20 % respondentů potom uvedlo, že by dlouhodobá ztráta řidičského oprávnění spíše ovlivnila jejich životní styl. Pro asi 10 % respondentů by tato situace nepředstavovala větší problém.

#### P1.4 Shrnutí hlavních zjištění

Příloha se zaměřila na odhalení vlivu příjmu respondenta a jeho mobilitních možností. Při interpretaci zjištění je nutné mít na paměti, že příjem nepatří mezi definované kvótní kategorie výběru a zjištění tak nejsou zobecnitelná na populaci. Kategorie příjmu byla dotazována za celou domácnost, použitý výpočet hrubým způsobem zohledňuje počet členů domácnosti. Přesto dochází i tímto směrem ke zkreslení.

Průměrná hodnocení spokojenosti s možnostmi dopravy pro jednotlivé příjmové skupiny respondentů se pohybují mezi 7 a 8 body na desetibodové stupnici, tedy v horní třetině hodnotící škály. Se zvyšujícím se příjmem klesají podíly lidí, kteří deklarují, že omezují cestování, protože se nedokážou do cílové destinace dostat. Zatímco v nejnižší příjmové skupině se nucené omezování mobility minimálně několikrát měsíčně týká čtvrtiny respondentů, v kategorii 30 001-50 000 Kč čistého měsíčního příjmu je to 12 %. Se zvyšujícím se příjmem také klesají podíly lidí, kteří kvůli nedostatku financí musí volit jiné módy dopravy, než by ideálně chtěli. Zatímco v nejnižší příjmové kategorii se tento problém alespoň několikrát měsíčně týká téměř čtvrtiny lidí, v kategorii 30 001-50 000 Kč čistého měsíčního příjmu je to necelých 7 %.

Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou dopravu roste se zvyšujícím se příjmem. V nejnižší příjmové kategorii ji vlastní 32 % lidí, v kategorii 30 001-50 000 Kč se podíl vlastníků zvyšuje až na 43 %. Pro nejnižší příjmovou kategorii je cena důvodem neužívání MHD častěji než pro jiné příjmové kategorie. Zároveň ale využívání MHD není výší příjmu ovlivněno, stabilně ji asi 30 % respondentů využívá denně nebo několikrát do týdne. Zřejmě tedy s rostoucím příjmem roste podíl lidí, kteří předplacenou jízdenku vlastní, přestože necestují pravidelně.

S rostoucím příjmem také narůstá každodenní nebo několikrát do týdne užívání automobilu až na 70 % respondentů v příjmové kategorii 30 001-50 000 Kč. V nejnižší příjmové kategorii do 8 600 Kč aktivně auto užívá denně až několikrát týdně 50 % respondentů. S rostoucím příjmem se zvyšuje podíl respondentů vlastních řidičský průkaz. Zároveň se s rostoucím příjmem snižuje podíl respondentů, kteří řidičský průkaz sice vlastní, ale aktivně neřídí. Zejména pro respondenty z nejnižší příjmové kategorie, je finanční stránka pořízení ŘP důležitá. Ztráta ŘP by ovlivnila všechny příjmové skupiny stejně – přibližně 70 % respondentů napříč příjmovými skupinami uvedlo, že by dlouhodobá ztráta řidičského průkazu rozhodně ovlivnila jejich životní styl.

U frekvence využívání kola se vzorec vlivu příjmu neukazuje, kolo denně či několikrát týdně využívá 13-15 % respondentů napříč příjmovými kategoriemi. U chůze také nebyl nalezen vzorec vlivu příjmu, 75-80 % respondentů ze všech příjmových kategorií využije chůze jako dopravního módu denně či několikrát do týdne.

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Čistý měsíční příjem domácnosti .....	2
Tabulka 2: Čistý měsíční příjem jednotlivce .....	4
Tabulka 3: Průměrná spokojenost respondentů s možnostmi dopravy .....	5
Tabulka 4: Vliv výše příjmu na nucené omezení mobility .....	6
Tabulka 5: Vliv výše příjmu na nucené omezení mobility z důvodu nedostatku financí .....	7
Tabulka 6: Vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou dopravu v závislosti na výši příjmu .....	8
Tabulka 7: Důvody častějšího neužívání veřejné dopravy – Cena jízdného je příliš vysoká, podle výše příjmu respondentů.....	9
Tabulka 8: Frekvence využívání osobního automobilu aktivními řidiči v závislosti na příjmové kategorii respondenta	10
Tabulka 9: Vliv příjmu na frekvenci využívání MHD.....	11
Tabulka 10: Vliv příjmu na frekvenci využívání MHD.....	12
Tabulka 11: Frekvence využívání chůze jako dopravního módu podle příjmu respondentů .....	14
Tabulka 12: Důležitost kritéria financí pro cestování dle příjmu jednotlivce .....	15
Tabulka 13: Vlastnictví řidičského oprávnění podle příjmových kategorií .....	16
Tabulka 14: Důvody neřízení – Je to pro mě moc drahé, podle příjmu respondentů.....	17
Tabulka 15: Důvody neřízení – Nemám k dispozici automobil, podle příjmu respondentů .....	18
Tabulka 16: Důvody, proč nevlastní respondent řidičské oprávnění – finanční důvody, podle příjmu respondentů .....	19
Tabulka 17: Když si představíte, že byste přišel/přišla dlouhodobě o řidičský průkaz, ovlivnilo by to Váš aktuální životní styl podle příjmu respondenta.....	20



---

## Seznam grafů

Graf 1: Rozložení proměnné čistý měsíční příjem domácnosti .....	3
Graf 2: Rozložení proměnné čistý měsíční příjem jednotlivce .....	4