



KATEDRA GEOINFORMATIKY
Univerzita Palackého v Olomouci

Vyhodnocení

Plán udržitelné městské mobility Olomouc -
průzkum určení monitorovacích indikátorů

Verze textu 1.0

Olomouc 2019

ZADAVATEL

Statutární město Olomouc
Horní náměstí č.p. 583, radnice
779 11 Olomouc

ZPRACOVATEL

Katedra geoinformatiky
Přírodovědecká fakulta
Univerzita Palackého v Olomouci
17. listopadu 50
771 46 Olomouc
www.geoinformatics.upol.cz
jaroslav.burian@upol.cz

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

doc. RNDr. Jaroslav Burian, Ph.D.
Mgr. Karel Macků

Sběr dat
Jan Chloupek
Alexandra Plachtová
Dominik Vít

OBSAH

OBSAH.....	3
1. ÚVOD.....	4
1.1. Důvod pro pořízení.....	4
1.2. Základní cíl.....	4
1.3. Podklady – požadavky.....	4
2. METODIKA PRŮZKUMU.....	5
2.1. Sestavení dotazníku.....	5
2.2. Metoda sběru dat.....	5
2.3. Stratifikace dle pohlaví a věku.....	5
2.4. Prostorová stratifikace.....	5
2.5. Metody vyhodnocení.....	7
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU.....	8
3.1. Obecné vyhodnocení – popisná statistika respondentů.....	8
3.2. Obecné vyhodnocení – prostorové vyhodnocení respondentů.....	9
4. HLAVNÍ INDIKÁTORY.....	10
4.1. Indikátor 1 – Podíl cestujících vyjadřujících pocit bezpečí ve veř. dopravě, cyklistů i pěších [%]... 10	10
4.2. Indikátor 2 – Podíl obyvatel města spokojených s kvalitou veřejných prostor [%].....	12
4.3. Indikátor 3 – Podíl obyvatel spokojených s dostupnými základními službami (úřady, kulturní a sportovní zařízení, potraviny, lékaři) v docházkové vzdálenosti, MHD, na kole [%].....	15
4.4. Indikátor 4 – Podíl cestujících spokojených s MHD [%].....	17
5. ROZŠIŘUJÍCÍ INDIKÁTORY.....	19
5.1. Indikátor 4 – Nejčastější způsob osobní přepravy v Olomouci.	19
5.2. Indikátor 5 – Motivace pro změnu dopravního chování.....	22
5.3. Indikátor 6 – Parkování v Olomouci.....	23
5.4. Indikátor 7 – Vize vývoje náměstí Republiky.....	25
5.5. Indikátor 8 – Vize vývoje dopravní situace v Olomouci.....	27
6. PŘÍLOHY.....	28
6.1. Dotazník – struktura.....	28
6.2. Celkové komentáře.....	33
6.3. Odpovědi respondentů – elektronické přílohy.....	34

1. ÚVOD

1.1. Důvod pro pořízení

V roce 2018 schválilo Zastupitelstvo města Olomouce na svém zasedání strategický dokument Plán udržitelné městské mobility Olomouc (dále jen „PUMMO“) podle maximalistického scénáře. Dokument byl poté předložen Komisi pro posuzování dokumentu městské mobility (Ministerstvo dopravy), která ho také přijala. Tento dokument je rozdělen na dvě části: Analytickou a Návrhovou, vč. akčního plánu.

Analytická část seznamuje veřejnost se současným stavem dopravy, obyvatelstva, dopadů na životní prostředí a potřeb, problémů, příležitostí a hrozeb. Analytická část byla zpracována v průběhu roku 2017. Zpracování této části dokumentu předcházelo mimo jiného vypracování Průzkumu dopravního chování na území města Olomouce (PDCHOL), který byl proveden na jaře 2016. Průzkum proběhl ve více než 1 000 olomouckých domácnostech a zjišťována byla úroveň mobility obyvatelstva (vybavenost domácností dopravními prostředky) a základní charakteristiky dopravního chování obyvatel města (volba dopravního prostředku, účely cest a délka a četnost cest).

V návrhové části dokumentu byly hodnoceny a posuzovány opatření, tj. aktivity měnící dopravní systém města v oblasti infrastruktury i řízení a organizace. Byly vytvořeny 3+1 scénáře, do kterých byla jednotlivá opatření zaříděna. Zastupitelstvo vybralo maximalistický scénář, pro který byl vytvořen akční plán (tzv. zásobník projektů).

Nedílnou součástí každého koncepčního dokumentu musí být nastavení implementačních pravidel (organizační nastavení, harmonogram, indikátory). Správné nastavení implementační části je základním předpokladem úspěšné realizace koncepčního dokumentu.

Jedním z procesů správné implementace je monitorování strategie mj. zahrnující stanovení souboru monitorovacích indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů nebo realizace aktivity.

1.2. Základní cíl

V rámci procesu nastavení evalvací PUMMO bylo již definováno 42 monitorovacích indikátorů (dále jen „MI“), jejichž definice vyplynuly zejména z analytické části PUMMO. Ovšem u čtyř indikátorů nebyla definice proveditelná, jelikož tyto nebyly zatím součástí žádného průzkumu v rámci PUMMO. Cílem průzkumu bude tedy stanovení chybějících hodnotících MI.

Monitorovací indikátory:

- podíl cestujících vyjadřujících pocit bezpečí ve veřejné dopravě, cyklistů i pěších [%]
- podíl obyvatel města spokojených s kvalitou veřejných prostor [%]
- podíl obyvatel spokojených s dostupnými základními službami (úřady, kulturní a sportovní zařízení, potraviny, lékař) v docházkové vzdálenosti, MHD, na kole [%]
- podíl cestujících spokojených s MHD [%]

1.3. Podklady – požadavky

Průzkum indikátorů bude zaměřen na zjištění informací, názorů a postojů občanů města Olomouce a jejich návštěvníků v oblasti pro určení výše uvedených MI plnění cílů Plánu udržitelné městské mobility Olomouc (PUMMO). Požadovaný minimální počet respondentů je 500.

Každý MI bude vypracován v podobě jednotlivých karet obsahujících následující informace:

- popis/definici MI,
- měrnou jednotku, podle které je indikátor měřen
- optimální směr vývoje hodnoty MI,
- popis metodiky a výpočtu indikátoru,
- hodnoty MI

Všechny MI musí být definovány kvalitativně tak, aby byly jasně vyhodnotitelné. PUMMO má definovaný systém monitorování, který slouží k průběžnému vyhodnocování postupu realizace strategie z hlediska naplňování jejích cílů. Všechny indikátory včetně výše uvedených budou vyhodnocovány každé 3 roky počínaje rokem 2021.

Podklad: dokument PUMMO: <https://spokojena.olomouc.eu/plan-udrzitelne-mobility-olomouc/>

2. METODIKA PRŮZKUMU

Zakázka bude řešena na základě zadání zasláné zadavatele a dále na základě průběžných konzultací. Nejprve bude sestavena struktura a obsah dotazníkového šetření, pomocí kterého bude proveden průzkum monitorovacích indikátorů. Průzkum bude realizován jak klasickou PAPI metodou (vyplnění papírového dotazníku), tak moderní CAWI metodou (vyplnění online webového formuláře), tak aby byla zajištěna reprezentativnost sesbíraného vzorku dat v počtu min. 500 respondentů (stratifikace dle pohlaví, věku a prostorového rozmístění). Data budou následně analyzována a vyhodnocena do požadované podoby jednotlivých karet dílčích monitorovacích indikátorů. Všechny vytvořené výstupy budou dostatečným způsobem zdokumentovány a předány v tištěné i elektronické podobě.

2.1. Sestavení dotazníku

Dotazník byl sestaven na základě zadání dopravního průzkumu. Na základě komunikace se zadavatelem byl rozšířen o několik doplňujících otázek. Struktura a obsah dotazníku byly následně zadavatelem schváleny. Dotazník byl sestaven jak v tištěné podobě, tak také v elektronické verzi v prostředí aplikace Survey123, kde byl dostupný na této adrese: <https://arcg.is/0iq59P0>. Znění jednotlivých otázek včetně možných variant odpovědí je uvedeno v příloze 6.1.

2.2. Metoda sběru dat

Dotazníkové šetření probíhalo v termínu od 17. 9. do 28. 10., a to současně metodou CAWI (elektronický dotazník) a PAPI (sběr dat v terénu prostřednictvím tištěného formuláře, případně vyplnění elektronické verze za asistence školené osoby). Do terénní sběru dat byly zapojeny celkem 3 osoby, které byly předem vyškoleny, tak aby byl dotazník vyplňován jednotným způsobem. Část dat byla sesbírána v rámci Evropského týdne mobility (17.-20.9.). Elektronická verze dotazníku byla propagována v několika skupinách na sociální síti Facebook a dále také několika politickými uskupeními nebo jednotlivci.

2.3. Stratifikace dle pohlaví a věku

Za účelem reprezentativnosti dotazníkového šetření byla analyzována věková struktura obyvatel města Olomouce, na jejíž základě byly následně vypočteny odpovídající podíly a počty sbíraných dotazníků. S ohledem na relativně nízký celkový počet respondentů bylo obyvatelstvo členěno pouze do sloučených věkových kategorií. Obyvatelstvo mladší 15 let nebylo dotazováno.

Olomouc k 31. 12. 2018		Obyvatel	Obyvatel [%]	Dotazníků
Počet obyvatel >14		84 091		500
muži	celkem	39 240	46,7	233
	15-24	4 066	4,8	24
	25-65	27 074	32,2	161
	65+	8 100	9,6	48
ženy	celkem	44 851	53,3	267
	15-24	4 106	4,9	24
	25-65	28 459	33,8	169
	65+	12 286	14,6	73

Tab. 1 Stratifikace šetření dle věku a pohlaví

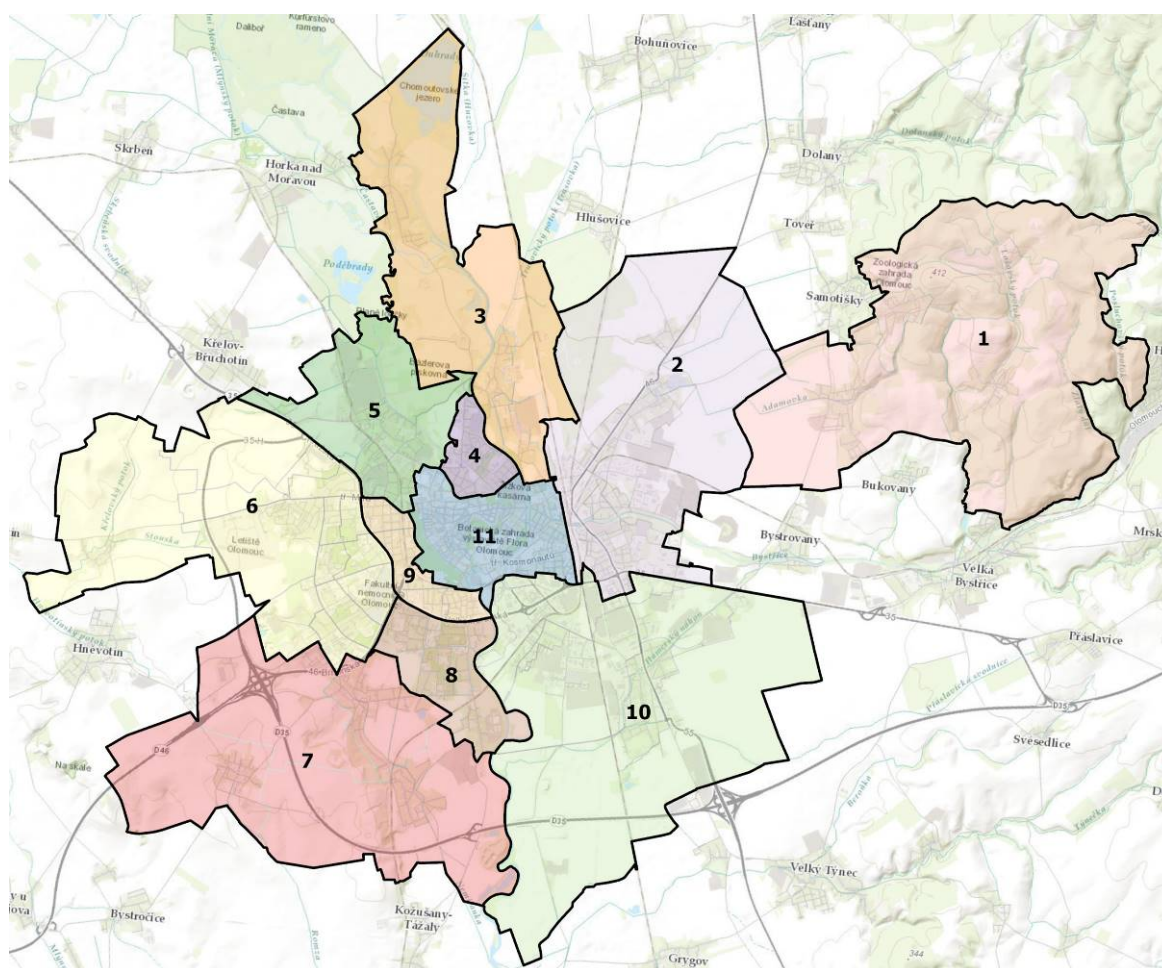
2.4. Prostorová stratifikace

Za účelem reprezentativnosti dotazníkového šetření byla analyzována prostorová struktura obyvatel města Olomouce (za jednotlivé základní sídelní jednotky - ZSJ), na základě které byly následně vypočteny odpovídající podíly a počty sbíraných dotazníků. S ohledem na nízký počet obyvatel v některých ZSJ došlo k jejich agregaci na základě vzájemné blízkosti a obdobného typu zástavby. Obyvatelé přihlášení trvalým

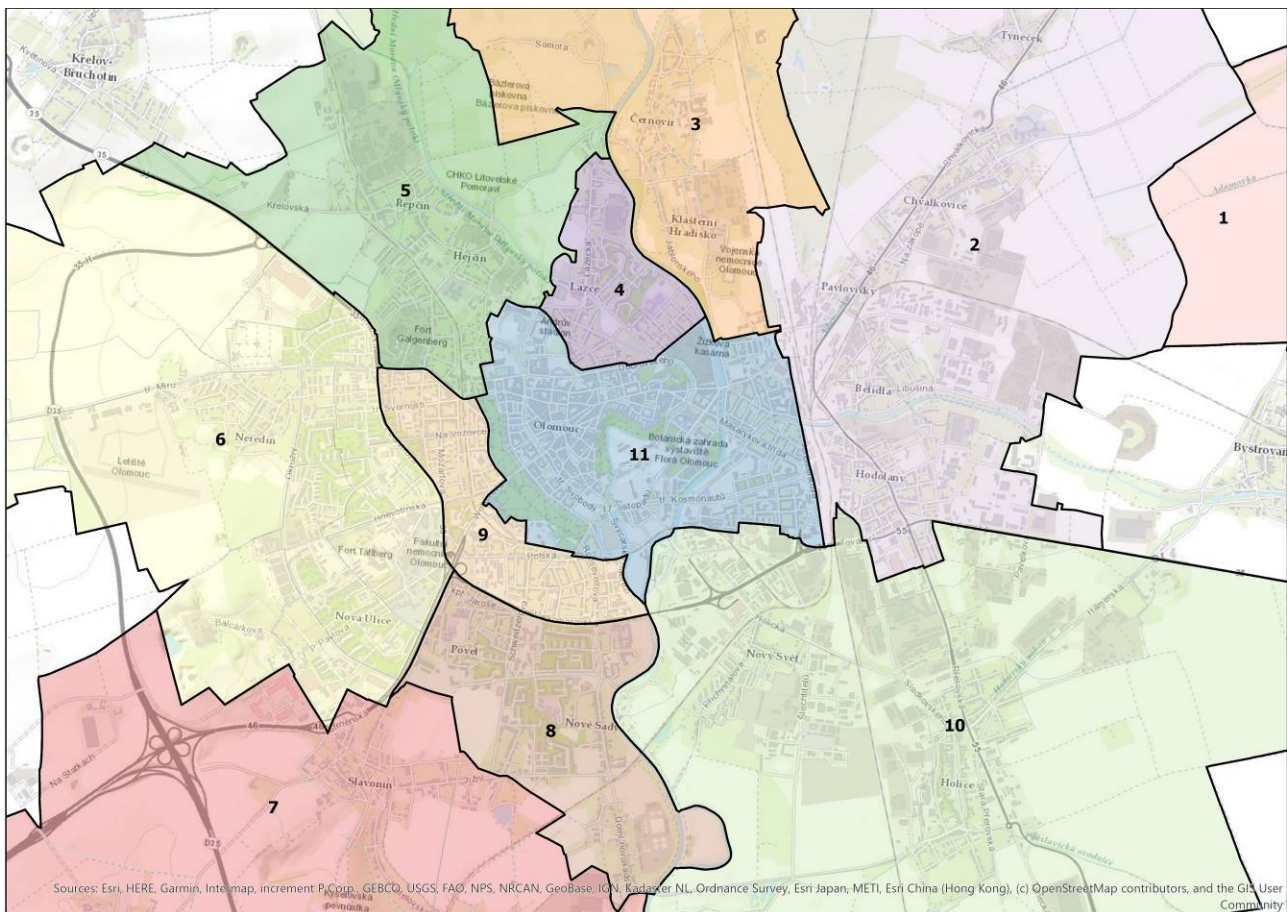
bydlištěm na radnici (kteří zde ale ve skutečnosti nebydlí) byly z příslušné ZSJ odečteny, aby nebyla uměle navyšována velikost centra.

Číslo	Oblast	Obyvatel	Obyvatel [%]	Dotazníků
1	rodinná zástavba – Kopeček	2 935	3,0	15
2	smíšená – východ od železnice	7 274	7,5	38
3	rodinná zástavba – východ od řeky + Chomoutov	2 373	2,4	12
4	sídlisko – Lazce	5 960	6,2	31
5	rodinná zástavba – Hejčín, Řepčín	4 290	4,4	22
6	sídlisko – Nová Ulice, Neředín + Topolany	22 333	23,1	115
7	rodinná zástavba – Slavonín, Nemilany, Nedvězí	3 661	3,8	19
8	sídlisko – Povel, Nové Sady	18 343	18,9	95
9	rodinná zástavba – pás kolem centra	9 779	10,1	50
10	průmysl – smíšená – Holice	6 424	6,6	33
11	centrum města (odečtení obyvatelé na radnici)	13 515	13,9	70
	CELKEM	96 887		500

Tab. 2 Stratifikace šetření dle vymezených částí města



Obr. 1 Prostorové vymezení sběru dotazníků



Obr. 2 Prostorové vymezení sběru dotazníků - detail

2.5. Metody vyhodnocení

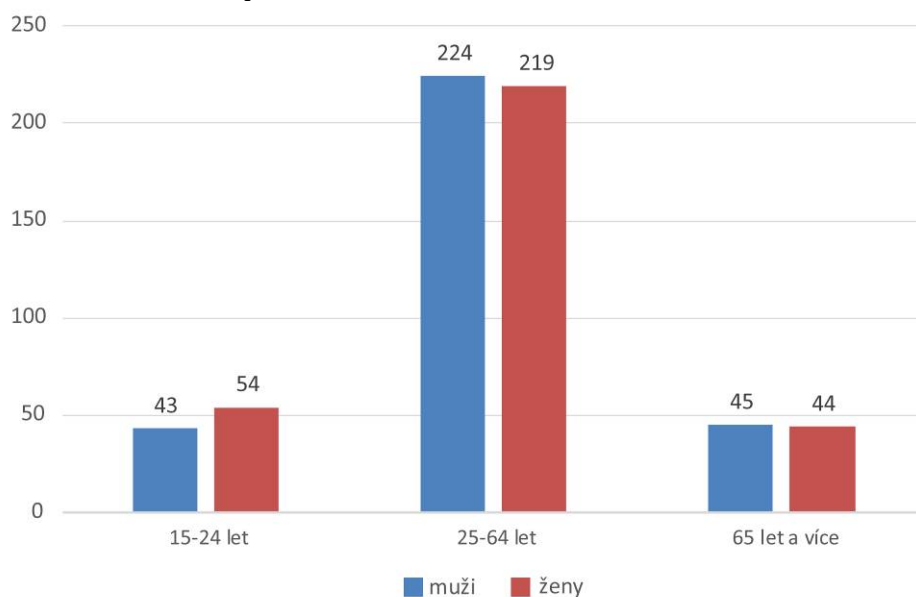
Pro vyhodnocení šetření bylo využito základních statistických metod za využití programu Excel. Prostorové vyhodnocení bylo zpracováno v prostředí ArcGIS Pro.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

3.1. Obecné vyhodnocení – popisná statistika respondentů

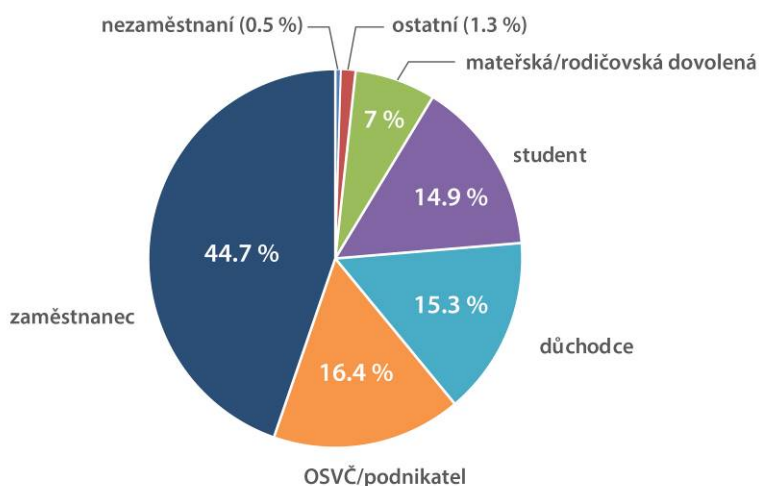
Průzkum probíhal na území Olomouce v období 17. 9. - 28. 10. 2019. V tomto časovém úseku se podařilo získat odpověď od 629 respondentů (532 obyvatel s bydlištěm na území města, 97 obyvatel s bydlištěm mimo Olomouc) pohybujících se na území Olomouce, čímž byl převyšěn očekávaný rozsah odpovědí. K tomuto výsledku pomohla nejen aktivita pracovníků provádějících terénní šetření, ale také šíření dotazníku na sociálních sítích.

Z hlediska pohlaví dotázaných byl vzorek vyrovnaný, 49,6 % tázaných byli muži, 50,4 % ženy. Zastoupení mužů a žen bylo rovnoměrné nejen v celkovém rozsahu, ale také v jednotlivých vymezených věkových kategoriích (viz Obr. 3). Oproti původnímu odhadu bylo získáno více odpovědí ve věkové skupině mladistvých (97 odpovědi oproti plánovaným 48) a ekonomicky aktivních (443 odpovědi oproti plánovaným 330), v případě věkové kategorie seniorů bylo sesbíráno méně dat (89 odpovědí oproti plánovaným 121). Tyto odchylky však výrazněji nevybočují od skutečné stratifikace obyvatelstva a data tak lze považovat za dostatečně reprezentativní.



Obr. 3 Struktura respondentů dle věku a pohlaví

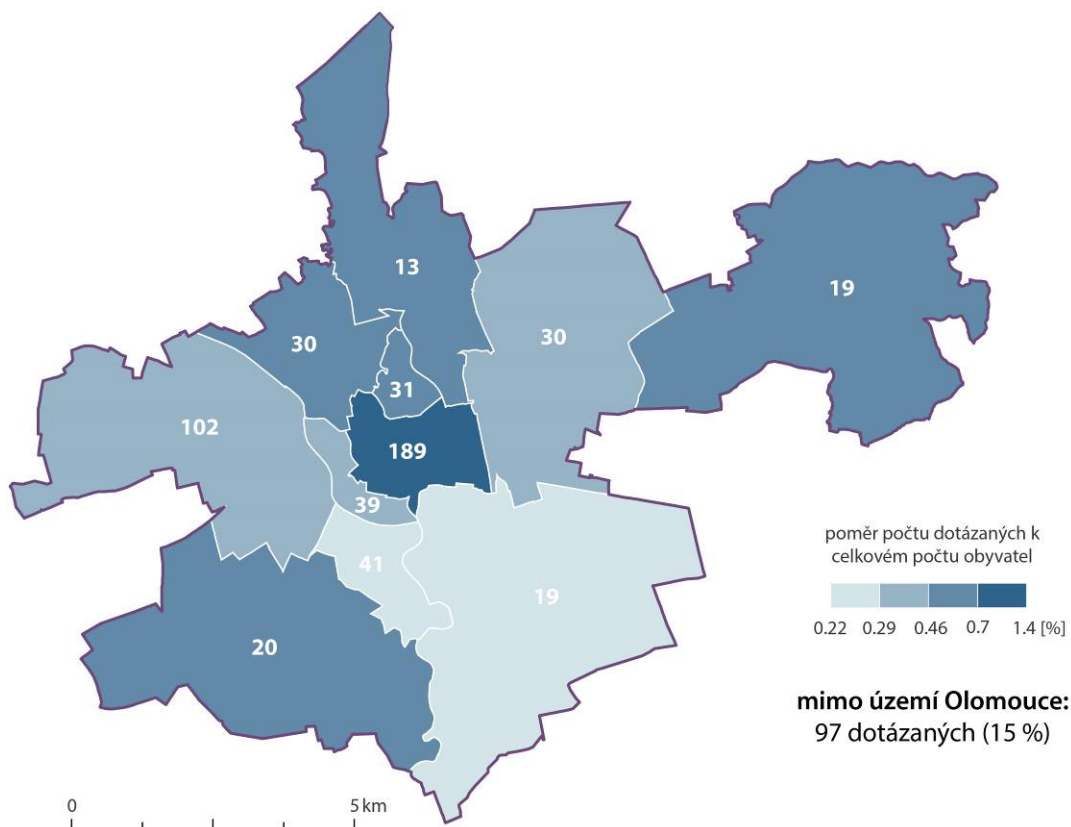
Z hlediska ekonomické aktivity respondentů bylo vymezeno 7 hlavních kategorií (zaměstnanec, OSVČ/podnikatel, důchodce, student, mateřská/rodičovská dovolená, nezaměstnaný a ostatní). Zastoupení jednotlivých kategorií napříč vzorkem dotázaných zobrazuje Obr. 4. Představený vzorek populace Olomouce je v nabízeném třídění pohlaví, věku a ekonomické aktivity dostatečně reprezentativní pro získání relevantní informace ohledně názorů obyvatel na městskou mobilitu.



Obr. 4 Struktura respondentů dle ekonomické aktivity

3.2. Obecné vyhodnocení – prostorové vyhodnocení respondentů

Z prostorového hlediska byla snaha poskytnout reprezentativní vzorek ze všech definovaných městských částí Olomouce. Je jasné, že zajistit toto během terénního průzkumu je náročné, jelikož bydliště respondenta není předem známé. Za účelem zvýšení šance na rovnoměrné prostorové rozložení počtu respondentů vyrazili pracovníci terénního sběru cíleně do vybraných lokalit. Prostorové zastoupení respondentů představuje Obr. 5, vyjadřující relativní poměr počtu získaných odpovědí k počtu obyvatel žijící v městské části, popiskem je zobrazen absolutní počet odpovědí.



Obr. 5 Prostorové vyhodnocení počtu respondentů

4. HLAVNÍ INDIKÁTORY

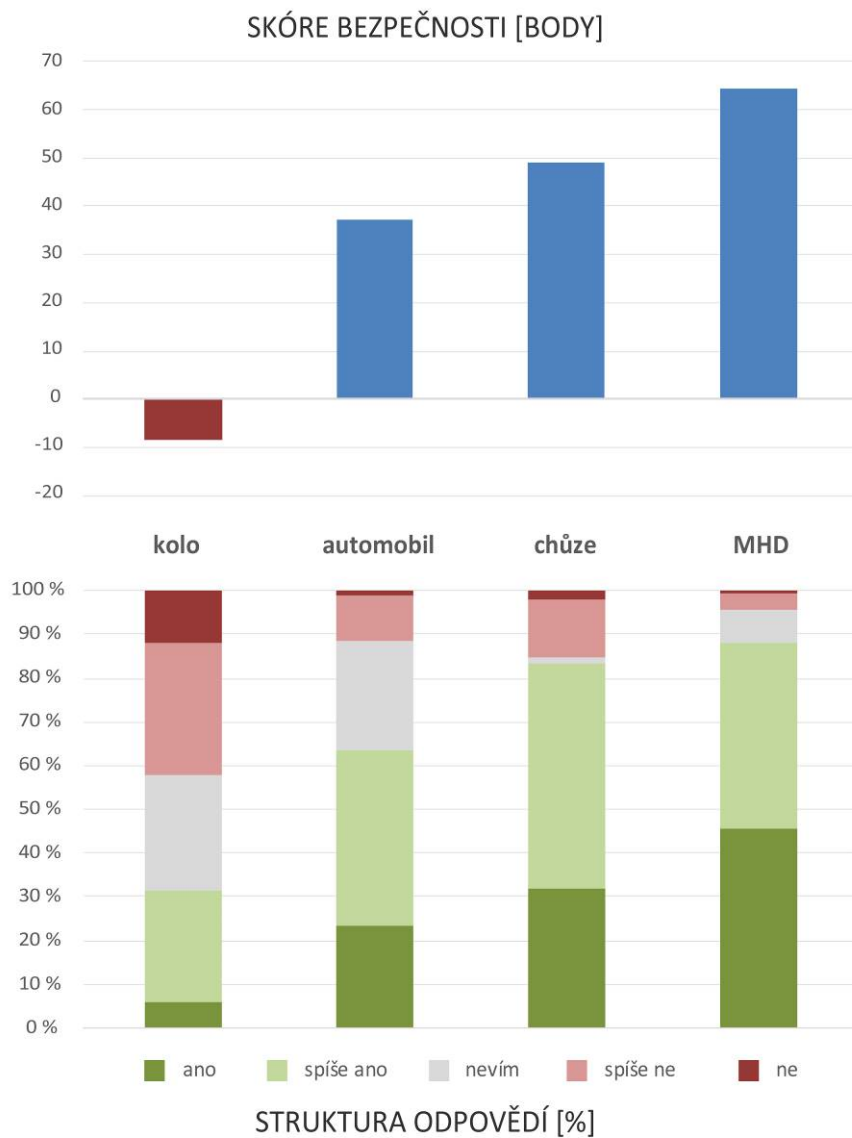
4.1. Indikátor 1 – Podíl cestujících vyjadřujících pocit bezpečí ve veřejné dopravě, cyklistů i pěších [%]

NÁZEV INDIKÁTORU	PODÍL CESTUJÍCÍCH VYJADŘUJÍCÍCH POCIT BEZPEČÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ, CYKLISTŮ I PĚŠÍCH [%]
DEFINICE INDIKÁTORU	Formulace dotazu: „Jako účastník dopravního provozu se v Olomouci cítím bezpečně“. Vyjádření míry souhlasu na stupnici ano/spíše ano/nemohu posoudit-nevím/spíše ne/ne.
MĚRNÁ JEDNOTKA	skóre bezpečnosti založené na míře souhlasu s odpovědí, procentuální vyjádření souhlasu s pocitem bezpečí ve veřejné dopravě
OPTIMÁLNÍ SMĚR VÝVOJE	vyšší hodnota je žádoucí
POPIS METODIKY A VÝPOČTU INDIKÁTORU	<p>Skóre bezpečnosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí:</p> <p><i>ano: 2 body</i> <i>spíše ano: 1 bod</i> <i>nemohu posoudit/nevím – 0 bodů</i> <i>spíše ne: -1 bod</i> <i>ne: -2 body</i></p> <p>Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (žádný z dotázaných není spokojený) až 100 (všichni dotázaní jsou spokojeni). Pokud respondent vybraný způsob dopravy nevyužívá, je jeho odpověď klasifikována jako nemohu posoudit/nevím.</p>

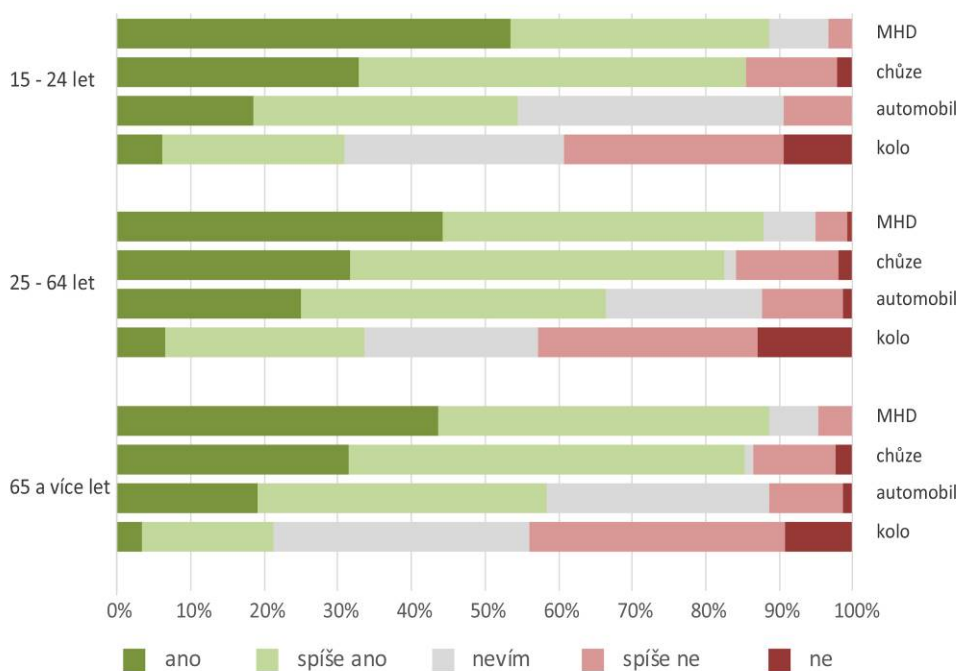
Vyhodnocení

Ve vnímání jednotlivých respondentů je nejbezpečnější způsob přepravy v MHD, kterou označilo za bezpečnou nebo spíše bezpečnou 87 % dotázaných (Obr. 6). Druhým nejbezpečnějším způsobem dopravy po Olomouci je chůze, kterou hodnotí jako bezpečnou 84 % tázaných. Naopak negativně je z hlediska bezpečnosti v očích občanů hodnocena cyklistická doprava, jako bezpečnou ji označilo pouze 31 % respondentů, 43 % ji označilo za nebezpečnou. Je nutné podotknout, že 26 % se k tomuto tématu nevyjádřilo z důvodu nevyužívání tohoto druhu dopravy. K problematice přepravy na kole a kvalitně příslušné infrastruktury se respondenti také hojně vyjadřovali v závěrečných připomínkách, kde padla řada výtek především ke kvalitě cyklistické infrastruktury a bezpečnosti přepravy na kole (viz. kapitola 6.2). Podobné množství dotazovaných (25 %) se nevyjádřilo také k automobilové dopravě (rovněž jde o osoby nevyužívající automobilovou dopravu), která je jinak hodnocena jako třetí nejbezpečnější.

Doplňující graf sledující odpovědi z hlediska věkové struktury (Obr. 7) neodhalil žádné výrazné rozdílnosti. Nejviditelnější rozdíl je v hodnocení bezpečnosti v MHD věkové skupiny 15-24 let, která se cítí nejvíce bezpečně. Překvapivé je stejné hodnocení bezpečnosti cyklistické dopravy napříč věkovou strukturou – v doplňujících komentářích na konci dotazníků byla několikrát zmíněna bezohlednost cyklistů mladšího věku, nicméně z odpovědí vyplývá, že i tito se cítí stejně ohroženi jako zbytek starších účastníků cyklistické dopravy.



Obr. 6 Hodnocení bezpečnosti dle typu dopravního prostředku



Obr. 7 Hodnocení bezpečnosti dle typu dopravního prostředku a věku

4.2. Indikátor 2 – Podíl obyvatel města spokojených s kvalitou veřejných prostor [%]

NÁZEV INDIKÁTORU	PODÍL OBYVATEL MĚSTA SPOKOJENÝCH S KVALITOU VEŘEJNÝCH PROSTOR [%]
DEFINICE INDIKÁTORU	Otázka na spokojenost byla rozdělena na dvě části – spokojenost s veřejnými prostorami (parky) a spokojenost s náměstími. Formulace dotazu: „ <i>Ohodnoťte kvalitu veřejných prostor (náměstí/parků) v Olomouci: čistota/hlučnost/množství/vybavenost/atraktivita/dostupnost/celková kvalita</i> “. U každé části možnost vyjádření míry souhlasu na stupnici velmi dobrá/spíše dobrá/spíše špatná/velmi špatná.
MĚRNÁ JEDNOTKA	skóre spokojenosti založené na míře souhlasu s odpovědí, procentuální vyjádření souhlasu s celkovou kvalitou veřejných prostor (parků a náměstí)
OPTIMÁLNÍ SMĚR VÝVOJE	vyšší hodnota je žádoucí
POPIS METODIKY A VÝPOČTU INDIKÁTORU	Skóre spokojenosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí: <i>velmi dobrá: 2 body</i> <i>spíše dobrá: 1 bod</i> <i>spíše špatná: -1 bod</i> <i>velmi špatná: -2 body</i> Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (žádný z dotázaných není spokojený) až 100 (všichni dotázaní jsou spokojeni).

Vyhodnocení

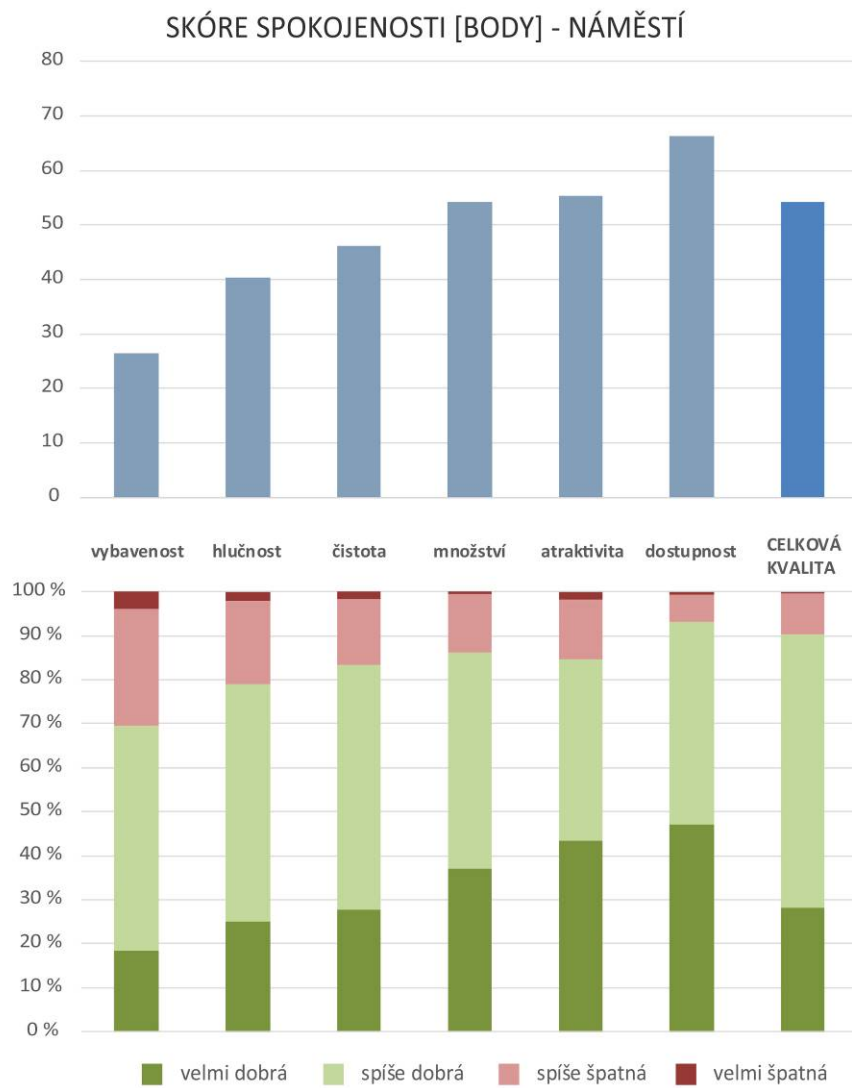
V celkové spokojenosti dotázaných s veřejnými prostorami převládají pozitivní odpovědi, spokojenost s parky (Obr. 10) je mírně vyšší než s náměstími (Obr. 8). V obou kategoriích podotázek jsou nejhůře hodnoceny vybavenost, hlučnost a čistota (jak je dále více diskutováno v konkrétních komentářích). Struktura odpovědí je v případě parků i náměstí velice podobná, v obou případech přes 90 % tázaných označilo stav věřených prostor jako velmi dobrý nebo spíše dobrý. Více odpovědí kategorie „velmi dobrý“ se vyskytuje v případě parků (34 %), stav náměstí jako „velmi dobrý“ označilo 28 % tázaných.

V komentářích navazujících na tuto otázku zmiňovali respondenti jako největší problém přítomnost bezdomovců a „nepřízřivých osob“ na vybraných veřejných prostranstvích. Přítomnost této skupiny lidí kazí dle respondentů celkový dojem a atmosféru míst, znečišťuje prostředí a místy navozuje pocity strachu.

Druhá velká skupina komentářů je zaměřena na téma městské zeleně. Celkově by ocenili více zelených ploch, ať už nových parků (nebo větších lesoparků na okraji města) anebo individuálních prvků zeleně (zejména na náměstích, kde by zpříjemnila situaci v horkých letních měsících). Ke stavu městských parků se vyskytla řada připomínek narážející na jejich udržovanost, zejména po víkendových nocích, kdy se zvyšuje množství odpadků a výtržností způsobených popíjející mládeží. Řada respondentů se také v parku necítí bezpečně (nebo necítí bezpečí pro své potomky) z důvodu pohybu cyklistů a bruslařů.

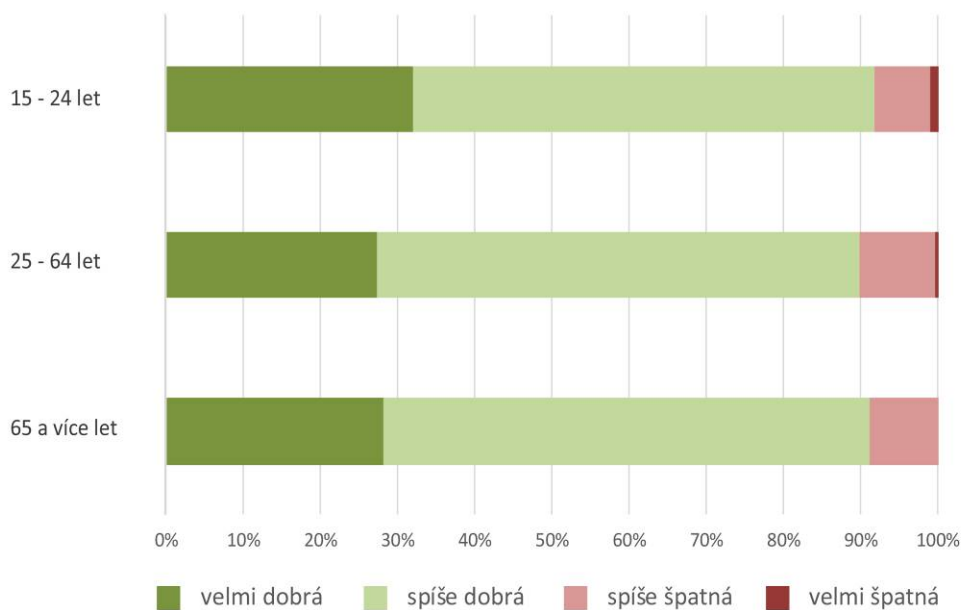
Poslední často zmiňovanou připomínkou byl stav mobiliáře a veřejných zařízení – lidé postrádají především veřejné toalety v parcích a centru. Ocenili by také více mobiliáře v dobrém stavu – lavičky, pítka, zmiňovaná WC nebo cyklistickou infrastrukturu (především stojany na kola). Cítí také nedostatek odpadkových košů a jejich nevhodné umístění, na což navazují komentáře o množství odpadků a stavu pravidelného úklidu veřejných prostor.

Z hlediska věkové struktury respondentů nedochází k významným rozdílům (Obr. 9, Obr. 11), mírně pozitivněji hodnotí stav náměstí i parků nejmladší skupina věku 15-24 let.

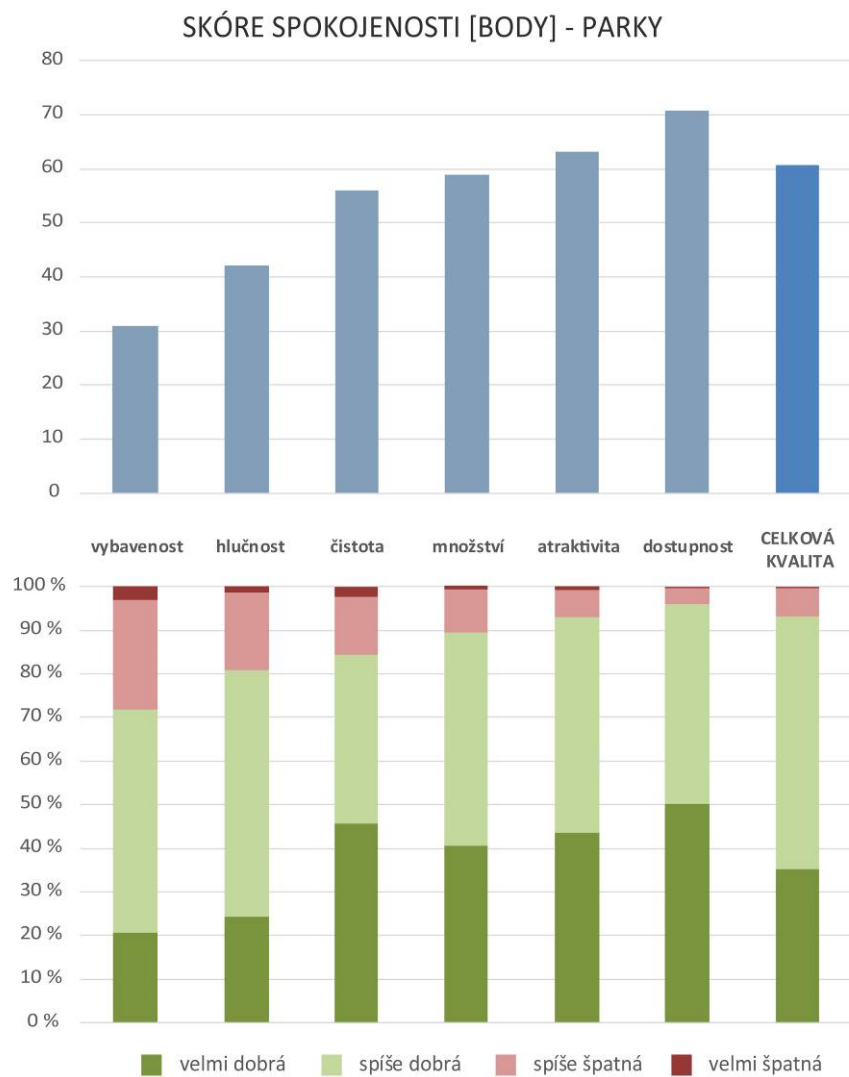


STRUKTURA ODPOVĚDÍ [%]

Obr. 8 Hodnocení kvality veřejných prostor (náměstí)

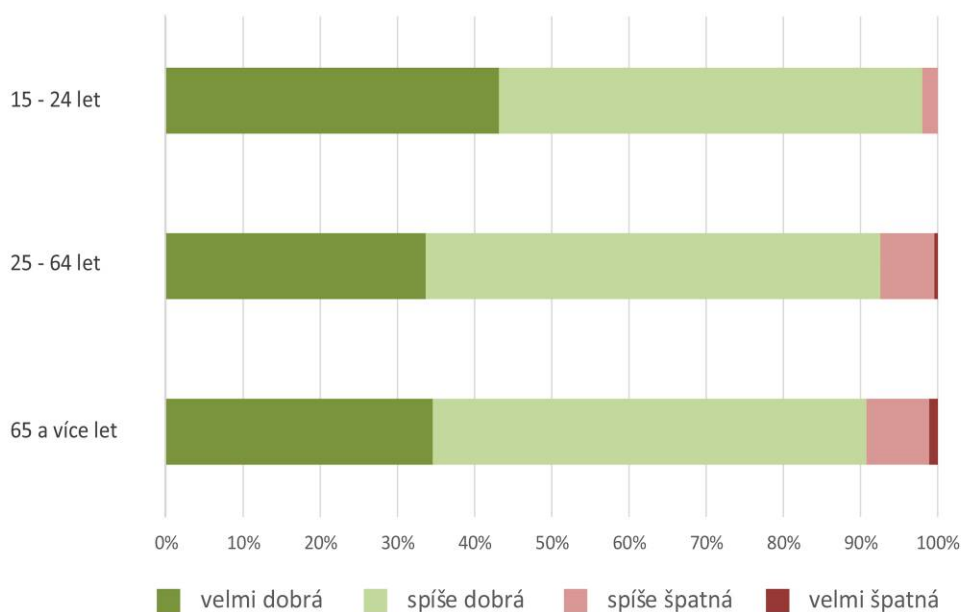


Obr. 9 Hodnocení kvality veřejných prostor (náměstí) dle věku



STRUKTURA ODPOVĚDÍ [%]

Obr. 10 Hodnocení kvality veřejných prostor (parků)



Obr. 11 Hodnocení kvality veřejných prostor (parků) dle věku

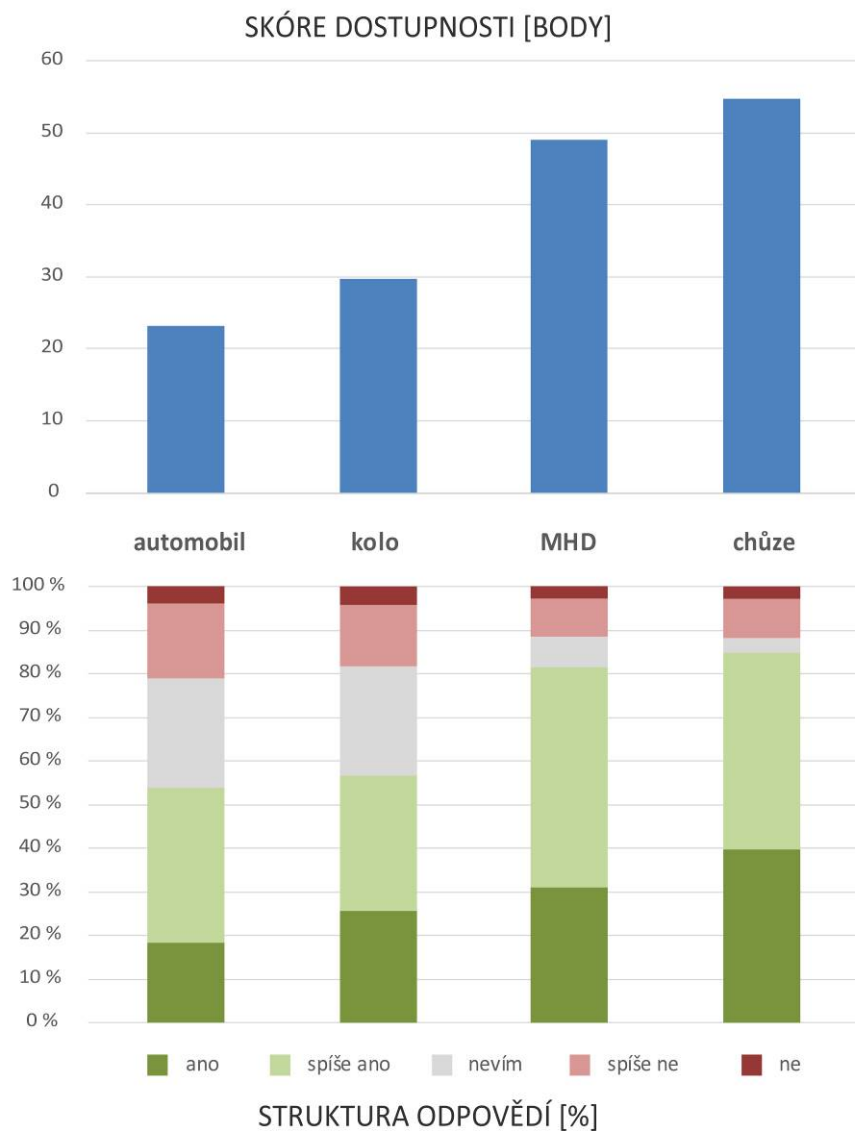
4.3. Indikátor 3 – Podíl obyvatel spokojených s dostupnými základními službami (úřady, kulturní a sportovní zařízení, potraviny, lékař) v docházkové vzdálenosti, MHD, na kole [%]

NÁZEV INDIKÁTORU	PODÍL OBYVATEL SPOKOJENÝCH S DOSTUPNÝMI ZÁKLADNÍMI SLUŽBAMI (ÚŘADY, KULTURNÍ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ, POTRAVINY, LÉKAŘ) V DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI, MHD, NA KOLE [%]
DEFINICE INDIKÁTORU	Formulace dotazu: „ <i>Ohodnoťte, jaká je dopravní dostupnost (nikoliv kvalita) základních služeb (úřad, kulturní zařízení, lékař, sportovní zařízení, obchod) v Olomouci.</i> “ U každé části možnost vyjádření míry souhlasu na stupnici velmi dobrá/spíše dobrá/nevím/spíše špatná/velmi špatná.
MĚRNÁ JEDNOTKA	skóre dostupnosti založené na míře souhlasu s odpovědí, procentuální vyjádření souhlasu s pocitem spokojenosti s dostupností vybraných služeb
OPTIMÁLNÍ SMĚR VÝVOJE	vyšší hodnota je žádoucí
POPIS METODIKY A VÝPOČTU INDIKÁTORU	skóre dostupnosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí: <i>velmi dobrá: 2 body</i> <i>spíše dobrá: 1 bod</i> <i>nemohu posoudit/nevím – 0 bodů</i> <i>spíše špatná: -1 bod</i> <i>velmi špatná: -2 body</i> Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (žádný z dotázaných není spokojený) až 100 (všichni dotázaní jsou spokojeni). Pokud respondent vybraný způsob dopravy nevyužívá, je jeho odpověď klasifikována jako nemohu posoudit/nevím.

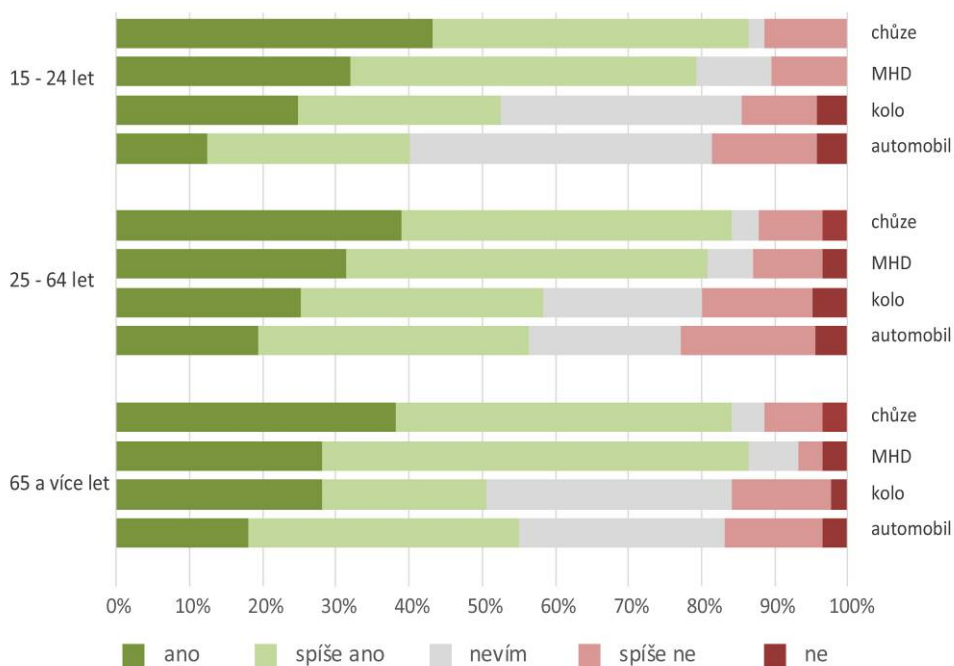
Vyhodnocení

Při hodnocení dostupnosti základních služeb byly hodnoty indexu dostupnosti ve všech kategoriích pozitivní, ve vnímání občanů tedy obecně není s dopravní dostupností problém (Obr. 12). Vybrané možnosti se dají rozdělit do dvou kategorií: pozitivněji hodnocená zahrnuje dostupnost pěšky a dostupnost MHD, které pozitivně odpovědělo 85 % a 81 % dotázaných. Zbývající dvě kategorie obsahují velký počet odpovědi typu „nevím“ (v obou případech 25 %), pozitivně odpovědělo 56 % (kolo) a 54 % (automobil). Při nahlédnutí do doplňujících komentářů na konci dotazníku je pravděpodobné, že slabší ohodnocení dostupnosti automobilem vychází z problematického parkování v centru města, nízké hodnocení dostupnosti na kole zase vyplývá z nedostatku vhodně navazujících cyklostezek a příslušného cyklistického mobiliáře (stojany na kola atd.).

Graf dostupnosti základních služeb dle dopravního prostředku a věku (Obr. 13) ukazuje podobnou strukturu odpovědí věkových skupin 25-64 let a 65 a více let, oproti nejmladší skupině 15-24 let. V této bylo výrazně větší množství odpovědí „nevím“ u využití automobilu, lze tedy tvrdit, že tato věková skupina se automobilem pohybuje dle očekávání v menší míře.



Obr. 12 Hodnocení dostupnosti základních služeb dle dopravního prostředku



Obr. 13 Hodnocení dostupnosti základních služeb dle dopravního prostředku a věku

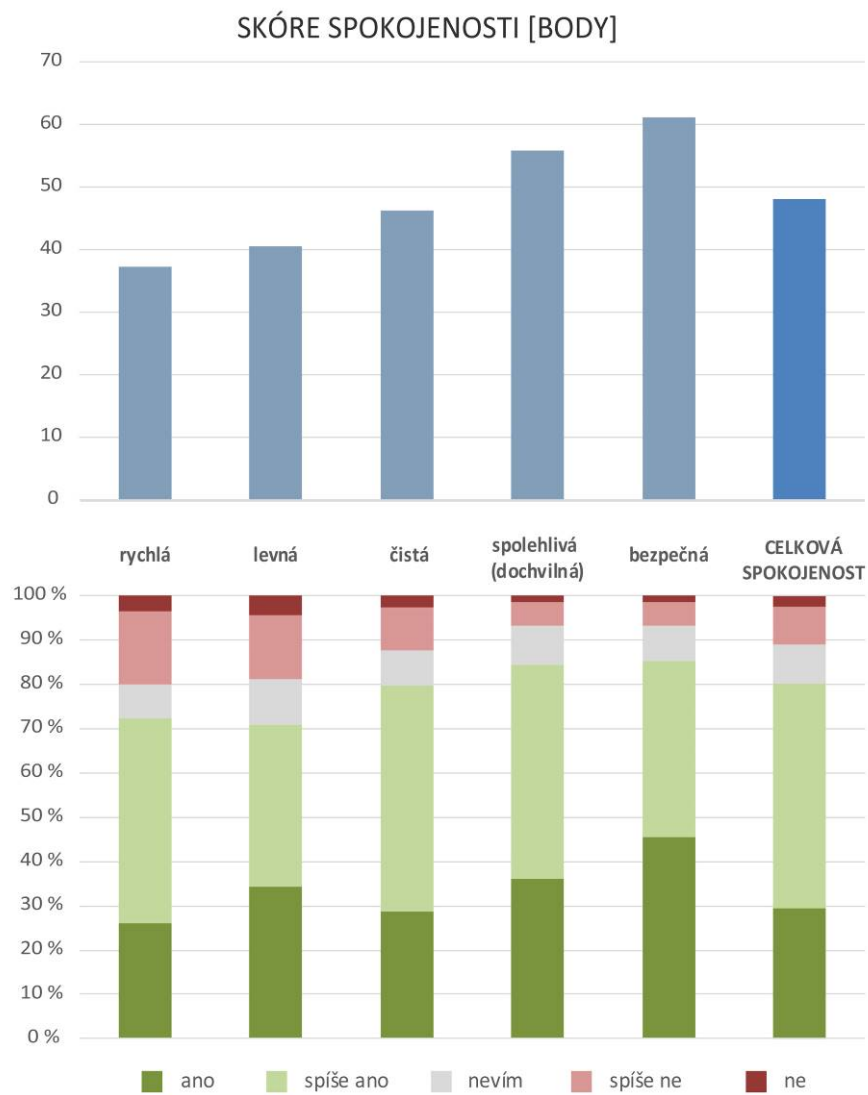
4.4. Indikátor 4 – Podíl cestujících spokojených s MHD [%]

NÁZEV INDIKÁTORU	PODÍL CESTUJÍCÍCH SPOKOJENÝCH S MHD [%]
DEFINICE INDIKÁTORU	formulace dotazu: „Hromadná doprava v Olomouci je: spolehlivá/čistá/bezpečná/rychlá/levná/celková spokojenost“. U každé části možnost vyjádření míry souhlasu na stupnici ano/spíše ano/nevím/spíše ne/ne.
MĚRNÁ JEDNOTKA	skóre spokojenosti založené na míře souhlasu s odpovědí, procentuální vyjádření souhlasu s pocitem spokojenosti s vybranými aspekty veřejné dopravy
OPTIMÁLNÍ SMĚR VÝVOJE	vyšší hodnota je žádoucí
POPIS METODIKY A VÝPOČTU INDIKÁTORU	<p>skóre spokojenosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí:</p> <p><i>ano: 2 body</i> <i>spíše ano: 1 bod</i> <i>nemohu posoudit/nevím – 0 bodů</i> <i>spíše ne: -1 bod</i> <i>ne: -2 body</i></p> <p>Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (žádný z dotázaných není spokojený) až 100 (všichni dotázaní jsou spokojeni). Pokud respondent vybraný způsob dopravy nevyužívá, je jeho odpověď klasifikována jako nemohu posoudit/nevím.</p>

Vyhodnocení

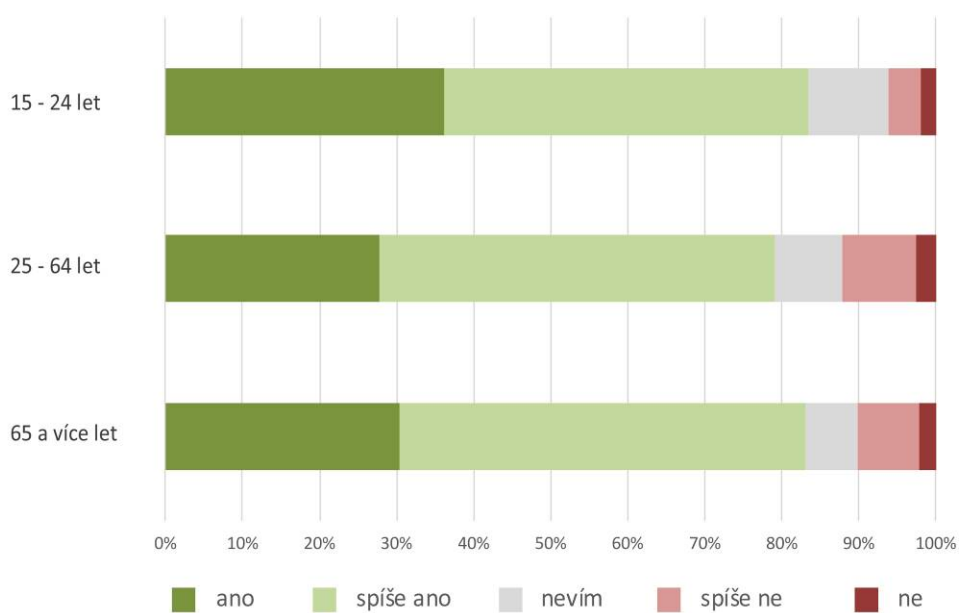
V hodnocení spokojenosti obyvatel s MHD převažují pozitivní odpovědi (kladné hodnoty skóre spokojenosti), ať už v případě dílčích aspektů nebo celkovou spokojeností (Obr. 14). Poměr odpovědi „nevím“ se ve všech případech pohyboval mezi 8–10 %, výpovědní hodnota je tedy dobře srovnatelná. Míra spíše spokojených/spokojených se pohybuje od 71 % (MDH je levná) po 85 % (MHD je bezpečná). Pozitivní odpovědi v dotazu na „Celkovou spokojenost“ tvoří celkem 80 %.

Bylo prozkoumáno také spokojenost v jednotlivých kategoriích dle věkové struktury (Obr. 15), kde se stejně jako v předchozích indikátorech ukázalo, že napříč věkovými skupinami není výrazný rozdíl. Podobnou míru spokojenosti (odpovědi „ano“ nebo „spíše ano“) vykazují skupiny 15-24 let a 65 a více let, kdy mladší z těchto dvou má větší zastoupení odpovědi „ano“ (36 % proti 30 %). Nejméně spokojená je pak skupina věku 25-64 let, nicméně zastoupení odpovědí „ne“ nebo „spíše ne“ je 12 %, proti 6 % (skupina 15-24 let) a 10 % (skupina 65 a více let).



STRUKTURA ODPOVĚDÍ [%]

Obr. 14 Hodnocení spokojenosti s MHD



Obr. 15 Hodnocení spokojenosti s MHD dle věku

5. ROZŠIŘUJÍCÍ INDIKÁTORY

S ohledem na často zaznívající dotazy, připomínky a komentáře ze strany občanů ve veřejném prostoru bylo do šetření zahrnuto několik konkrétních doplňujících otázek, díky kterým je možné hodnotit a posuzovat názory obyvatel Olomouce na vybraná dopravní témata. Vyhodnocení těchto doplňujících otázek je rozděleno do 5 oblastí: nejčastější způsob přepravy, motivace pro změnu dopravního chování, parkování, vývoj náměstí Republiky a vývoj celkové dopravní situace.

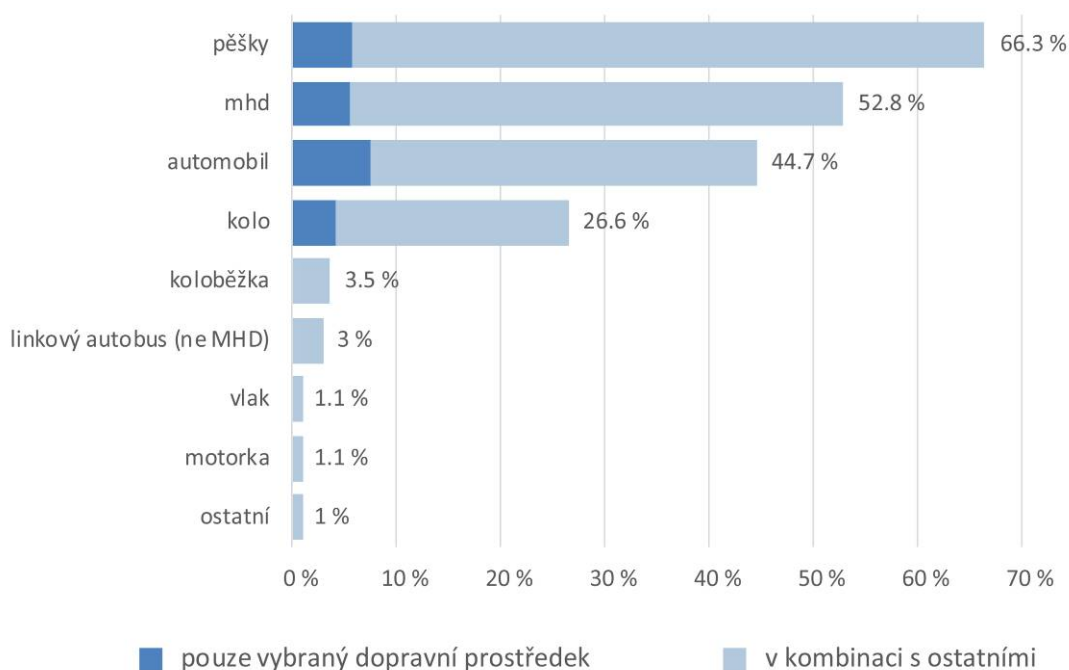
5.1. Indikátor 4 – Nejčastější způsob osobní přepravy v Olomouci.

Formulace otázky: „Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci?“ - Na dotaz bylo možné odpovědět volbou více variant z nabídky: automobil, MHD, linkový autobus (ne MHD), vlak, pěšky, kolo, koloběžka, motorka, jiné. Tento dotaz považují autoři průzkumu za velmi důležitý pro pochopení struktury chování občanů v kontextu pohybu po městě. Oproti klasické podobě otázky zjišťující pouze jeden převažující způsob přepravy (tzv. „modal split“) bylo v tomto šetření zjišťováno více druhů dopravy, což umožňuje podrobnější a přesnější vyhodnocení, které lépe reprezentuje skutečný stav dopravního chování.

Výpočet indikátoru: Pomocí doplňující otázky „Pokud používáte jako hlavní dopravní prostředek automobil, který z následujících bodů by vás přiměl používat ekologičtější variantu (např. pěší chůze, kolo, MHD)?“ byly filtrovány odpovědi tak, aby bylo možné identifikovat poměr obyvatel, kteří sice cestují buď pouze autem, nebo autem v kombinaci s dalšími prostředky, nicméně pro ně automobil zůstává prioritním způsobem přepravy. Výsledné kombinace pak mohly být klasifikovány na: „ekologickou/udržitelnou“ využívající především vlastní síly a MHD, „neekologickou“ reprezentovanou cestujícími využívajícími prioritně automobil, a „kombinovanou“ skupinou, skládající se z kombinací dvou předchozích.

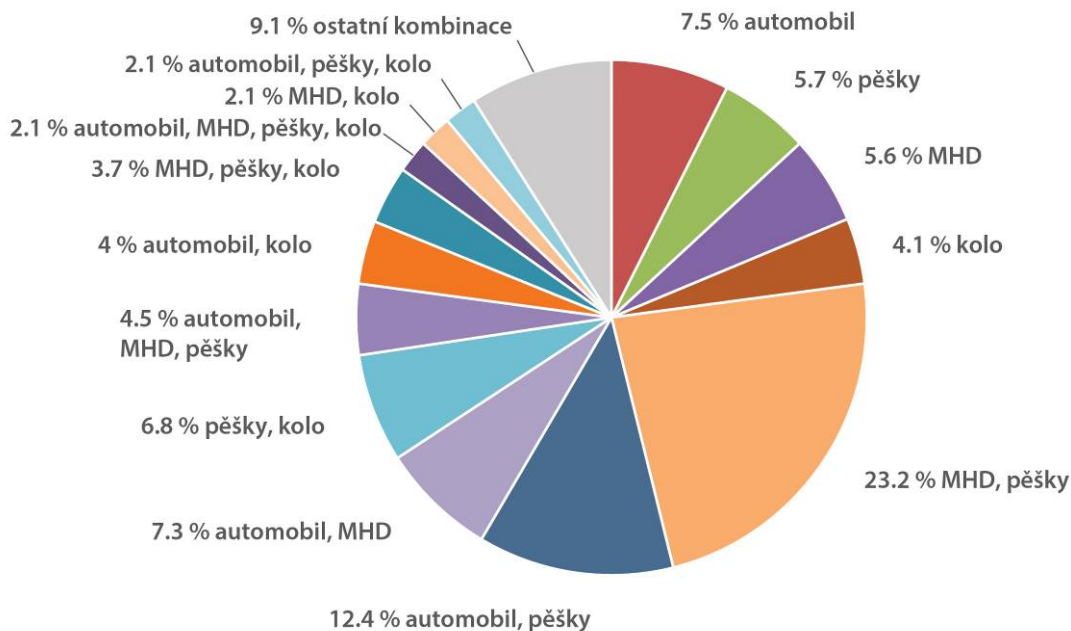
Vyhodnocení

V prvním kroku byl vyhodnocen výskyt jednotlivých odpovědí v poměru k celkovému počtu odpovědí. Z výsledku prezentovaného na Obr. 16 je patrné, že i přes možnost kombinování způsobů dopravy využívají respondenti nejčastěji pěší chůzi, MHD a osobní automobil. Pro porovnání byly v grafu vyneseny také hodnoty pokrývající část respondentů, kteří používají pouze vybraná dopravní prostředek, bez kombinace s ostatními. Tato zastoupení se pohybují v nízkých hodnotách (4,1 % pro kolo; 7,5 % pro automobil). Tyto informace jsou velice cenné, neboť oproti klasickému zjišťovanému hlavnímu dopravnímu prostředku lépe reprezentují skutečný stav. Tyto hodnoty je potom možné porovnat s hodnotami tzv. „modal split“, které jsou dle PUMMO (2016) 35 % chůze, 6 % kolo, 27 % MHD 27 a 30 % automobil.



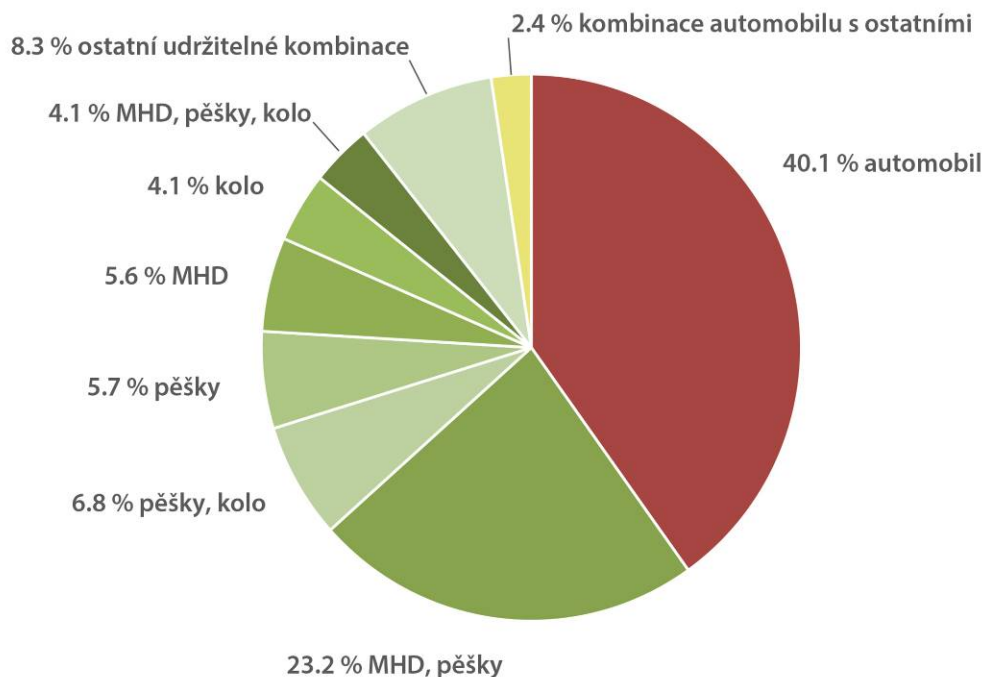
Obr. 16 Nejčastější způsob dopravy

Jelikož byla otázka formulována pro odpovědi v podobě více variant, bylo nutné prozkoumat také zastoupení vyskytujících se kombinací dopravy. V tomto případě je výsledek složitější (Obr. 17), jelikož mohlo dojít k vybrání celé řady způsobů přepravy. Nicméně lze identifikovat několik zajímavých skupin: **a)** podíl respondentů využívající pouze jeden způsob dopravy, **b)** podíl respondentů využívající kombinaci dvou dopravních prostředků, **c)** ostatní méně výrazné kombinace. Zejména ve skupině **b)** dominuje kombinace MHD a pěší přepravy, která je pozitivně hodnocena z hlediska udržitelnosti a ekologičnosti.



Obr. 17 Nejčastější způsob dopravy - kombinace

Ani jeden z představených grafů bohužel nenese informaci o tom, který ze způsobů dopravy je pro respondenta primární nebo nejčastěji využívaný, tyto grafy mohou být tedy mírně zavádějící. Informaci o primárním dopravním prostředku bylo možné částečně získat z doplňující otázky, cílené právě na ty respondenty, kteří využívají především automobil s dotazem, co by je přimělo změnit jejich dopravní chování. Takto bylo možné extrahovat poměr cestujících využívající především automobil. Výsledky tohoto upraveného zjištění prezentuje Obr. 18.



Obr. 18 Nejčastější způsob přepravy – dominantní způsob přepravy

Graf ukazuje rozložení míry přepravy neudržitelnou cestou (kde je automobil primární dopravní prostředek) a udržitelných variací. V kategorii „ostatní udržitelné kombinace“ se nachází ty nejméně často zastoupené, jako např. *automobil, MHD; automobil, MHD, pěšky; MHD, linkový autobus (ne MHD), pěšky; pěšky, koloběžka; MHD, vlak, pěšky; MHD, pěšky, koloběžka; MHD, koloběžka* atd. Kategorie „kombinace automobilu s ostatními“ vystihuje procento respondentů, které sice používá také automobil, ale není to pro ně primární způsob přepravy. Tato skupina je tvořena kombinacemi jako např. *automobil, MHD, pěšky, kolo; automobil, pěšky; automobil, MHD, kolo; automobil, pěšky, kolo* apod. Z tohoto vyjádření tedy vyplývá, že poměr udržitelné a osobní automobilové dopravy je přibližně rovnoměrně zastoupen. Zajímavá je také informace, že kombinace automobilové dopravy s ostatními udržitelnými typy je zastoupena pouze minimálně. Myšlenka, že by cestující přijíždějící za zaměstnáním z oblastí mimo Olomouc např. parkovali auto mimo centrum a na pracoviště dále dojeli MHD není v reálu téměř vůbec aplikovaná.

5.2. Indikátor 5 – Motivace pro změnu dopravního chování

Formulace otázky: „Pokud používáte jako hlavní dopravní prostředek automobil, který z následujících bodů by vás přiměl používat ekologičtější variantu (např. pěší chůze, kolo, MHD)?“

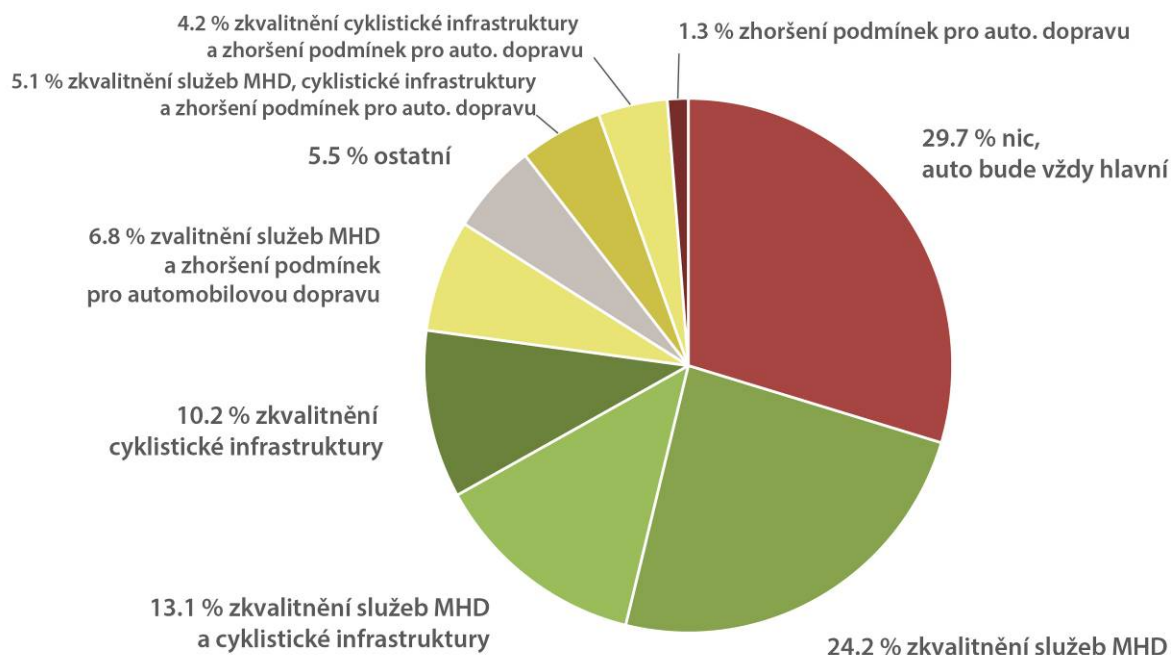
Výpočet indikátoru: Jelikož bylo možné odpovídat více možnostmi, byly všechny odpovědi klasifikovány do několika skupin, představené v Tab. 3.

častější frekvence spojů MHD	zkvalitnění služeb MHD
kratší docházková vzdálenost na zastávku MHD (zvýšení počtu zastávek, lepší trasování)	
zvýšení komfortu MHD (např. wifi, klimatizace)	
rychlejší MHD (lepší trasování, nové spoje, preference MHD na křižovatkách)	
nižší obsazenost MHD	
MHD zdarma	
kvalitnější cyklistická infrastruktura (např. stojany, údržba, návaznost, cyklopruhy, nové stezky)	zkvalitnění cyklistické infrastruktury
omezení parkování v centru (méně parkovacích míst)	zhoršení podmínek pro automobilovou dopravu
zpoplatnění parkování nebo zvýšení ceny za parkovné	
prodloužení doby přepravy (např. omezení rychlosti, delší čekací doby na semaforech)	

Tab. 3 Klasifikace odpovědí do agregovaných skupin

Vyhodnocení

V případě, že respondent vybral odpovědi z více kategorií, vznikaly vzájemné kombinace, které jsou zobrazené v grafu na Obr. 19. Barevné označení zároveň symbolizuje, jestli se jedná o pozitivní (zelená), negativní (červená) nebo kombinující (žlutá) motivaci. Nejvýraznější (29,7 %) je podíl obyvatel, kteří uvádí automobil jako hlavní prostředek a nevidí žádný faktor, který by je přiměl ke změně. Výrazný je však také podíl obyvatel, které by ke změně přimělo zkvalitnění MHD (24,2 %), zkvalitnění cyklistické infrastruktury (10,2 %) nebo kombinace obojího (10,2 %).



Obr. 19 Motivace pro změnu dopravního chování

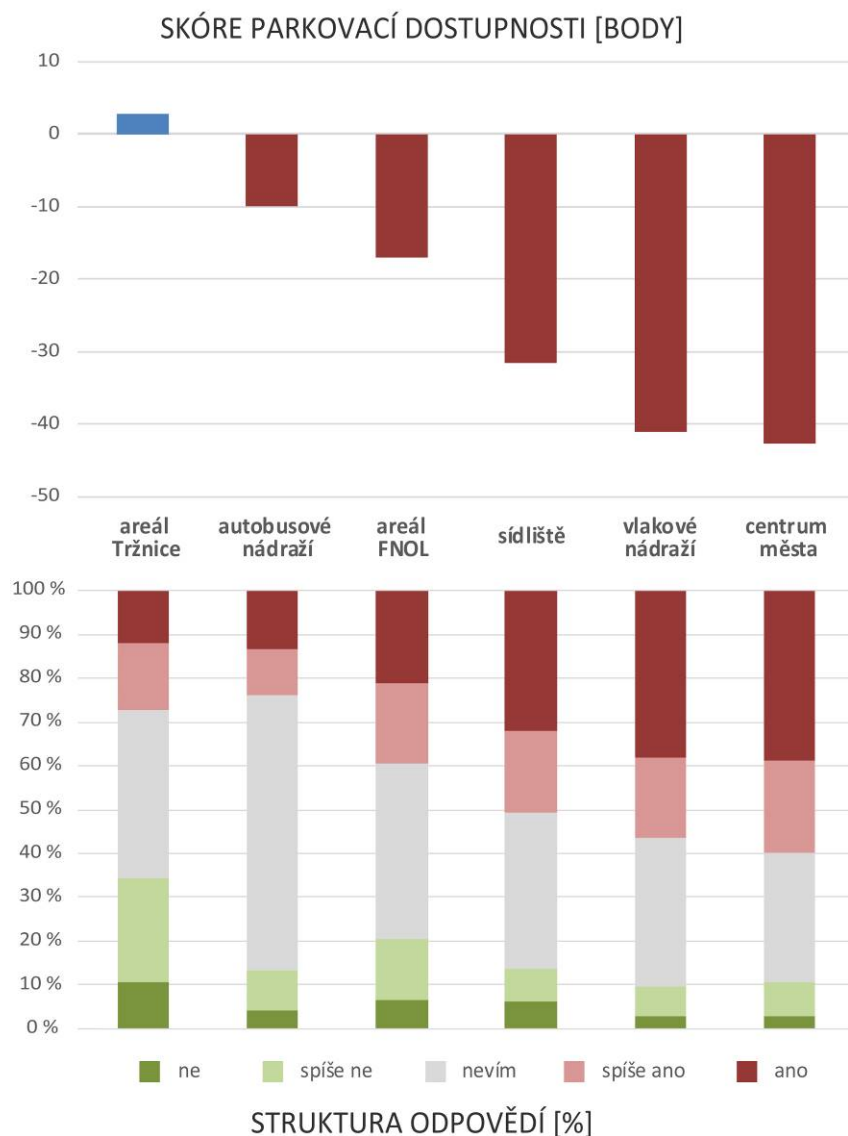
5.3. Indikátor 6 – Parkování v Olomouci

Formulace otázek: 1) „Máte v Olomouci potíže s parkováním (nalezení volných parkovacích míst) v těchto lokalitách?“; 2) „Považujete cenu za parkování v centru města za adekvátní?“

Výpočet indikátoru: Skóre parkovací dostupnosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí: ano: -2 body, spíše ano: -1 bod, nemohu posoudit/nevím – 0 bodů, spíše ne: 1 bod, ne: 2 body. Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (všichni dotázaní mají problém s parkováním) až 100 (žádný z dotázaných nemá problém s parkováním). V případě dotazu na cenu parkování bylo zkoumáno pouze zastoupení jednotlivých odpovědí.

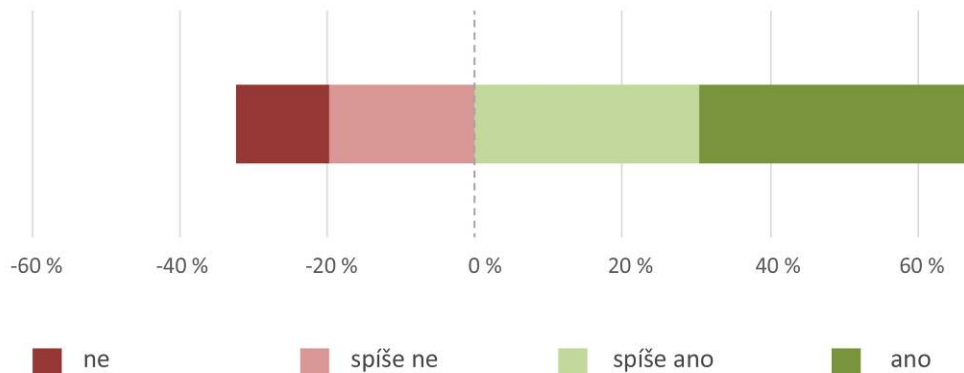
Vyhodnocení

Parkování je problém prakticky v celém městě – jediné místo, kde respondenti tento problém spíše necítí, je parkoviště Tržnice (Obr. 20). Naopak nejkritičtěji je hodnoceno městské centrum a vlakové nádraží. Zajímavé je vysoké zastoupení odpovědí „nevím“. To odpovídá množství lidí, kteří automobilovou dopravu příliš nevyužívají (případně neparkují na vybraných lokalitách). Vybočující se je především zastoupení odpovědi „nevím“ v případě autobusového nádraží: tento jev se dá vysvětlit nízkou návštěvností autobusového nádraží - velké množství linkových spojů odjíždí z parkovací plochy Tržnice, případně nástupních ploch u vlakového nádraží, na autobusovém nádraží dominují především dálkové spoje a vzhledem k poloze Olomouce je pravděpodobné, že pro dálkové cesty cestující preferují spíše vlakovou dopravu. Autobusové nádraží je také dobře dostupné MHD.



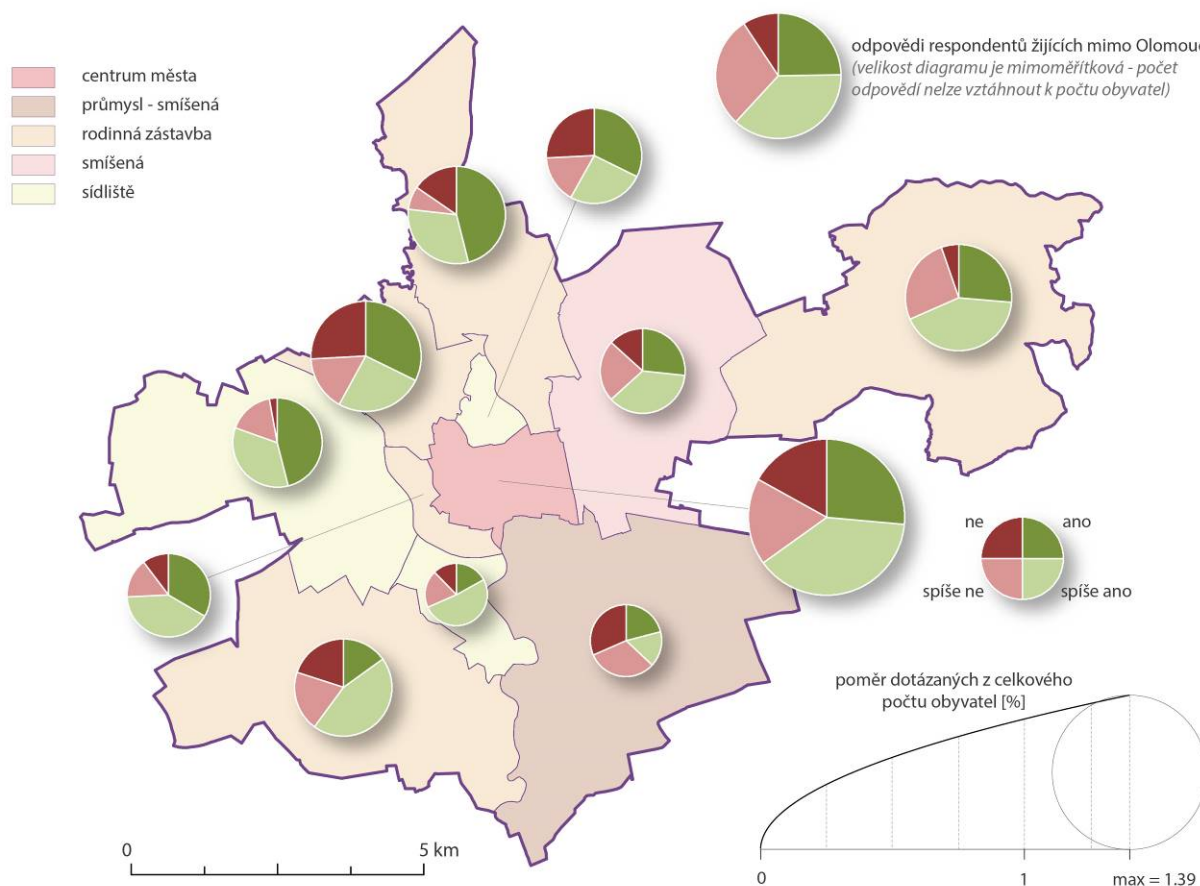
Obr. 20 Parkovací obtíže

V otázce na míru souhlasu se současnými cenami parkování v centru (Obr. 21) převažují pozitivní odpovědi: 67,7 % vyjádřilo spokojenost odpovědí „ano“ nebo „spíše ano“, na negativní straně škály se pohybuje zbývajících 32,3 %, přičemž jednoznačnou nespokojenost vyjádřilo pouze 12,6 % respondentů. V doplňujících komentářích zazněly také návrhy na „zónování“ města za účelem ceny parkovného anebo větší variabilita poplatků – např. výhodnější celodenní parkování mimo vytížené lokality nebo možnost krátkodobých stání (v rádech desítek minut) za nižší cenu.



Obr. 21 Míra souhlasu s cenou za parkování

Při pohledu na prostorovou vizualizaci stejné otázky (Obr. 22) není patrný žádný dominantní trend, nicméně lze pozorovat menší míru souhlasu právě u lidí žijících v centru a přilehlých oblastech Hejčín a Lazce. Největší zastoupení negativních odpovědí bylo zaznamenáno v oblasti Holice, z důvodu nižšího počtu respondentů může být tato odpověď považována jako méně relevantní. Naopak nejméně ceny parkovné trápí obyvatele Kopečka a sídliště Nová Ulice, Neředí a Topolan.



Obr. 22 Míra souhlasu s cenou za parkování dle vymezených oblastí

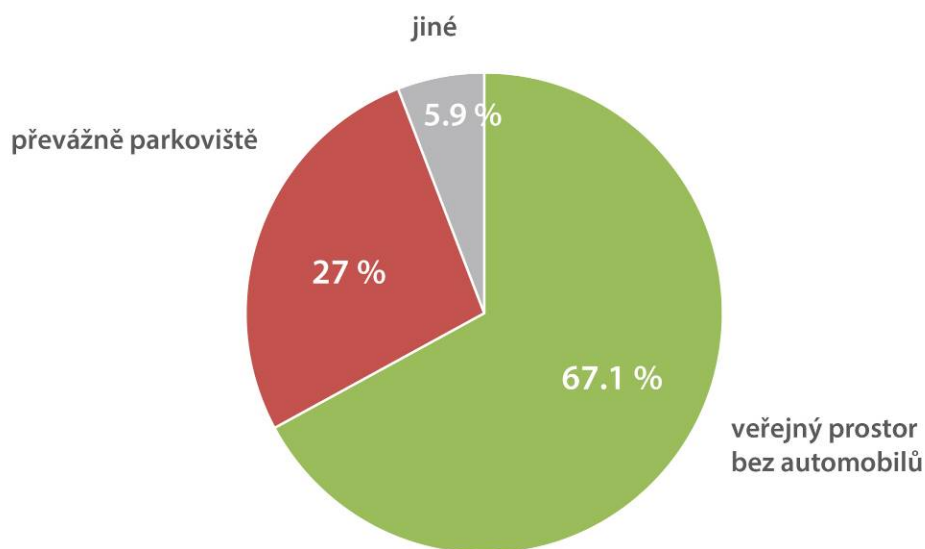
5.4. Indikátor 7 – Vize vývoje náměstí Republiky

Formulace otázky: „Jakou variantu využití náměstí Republiky preferujete?“

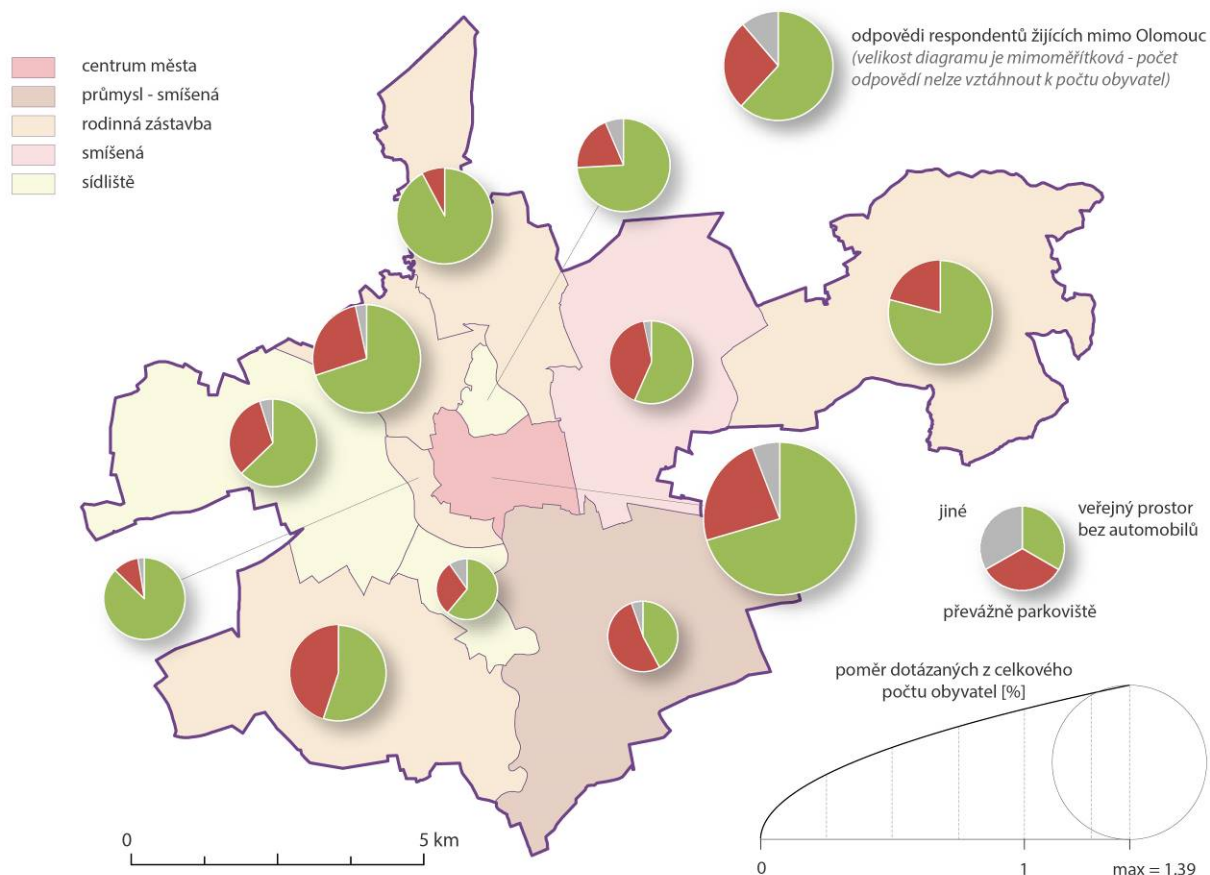
Výpočet indikátoru: základní vyhodnocení kategorických odpovědí

Vyhodnocení

V odpovědích dominuje s 67,1 % varianta využití jako veřejného prostoru bez automobilu (Obr. 23). 27 % respondentů by preferovalo veřejné parkoviště, zbylých 5,9 % nemá názor. Jak je vidět z prostorové vizualizace na Obr. 24, odpovědi respondentů bydlících přímo v městském centru, kterých se tento problém nejvíce dotýká, se od tohoto celkového rozložení neliší.



Obr. 23 Preferované využití náměstí Republiky



Obr. 24 Preferované využití náměstí Republiky

Prostorová vizualizace rovněž potvrzuje většinový souhlas s variantou Náměstí Republiky bez automobilů, k tomuto návrhu se nejvíc přiklonili respondenti z Kopečku, rodinné zástavby na východ od řeky, pásu kolem města a sídliště Lazce. Největší zastoupení odpovědí pro vybudování veřejného parkoviště se vyskytuje v pásu táhnoucím se ze severovýchodu na jihozápad, konkrétně oblasti označené jako východ od železnice, centrum, zástavba Hejčín a Řepčín, Holice, sídliště Povel, Nové Sady a sídliště na západě města. Podobně jako v předchozí otázce, v odpovědích se nenachází žádný významný trend, který by např. popisoval změnu názorů ve vzdálenosti od centra.

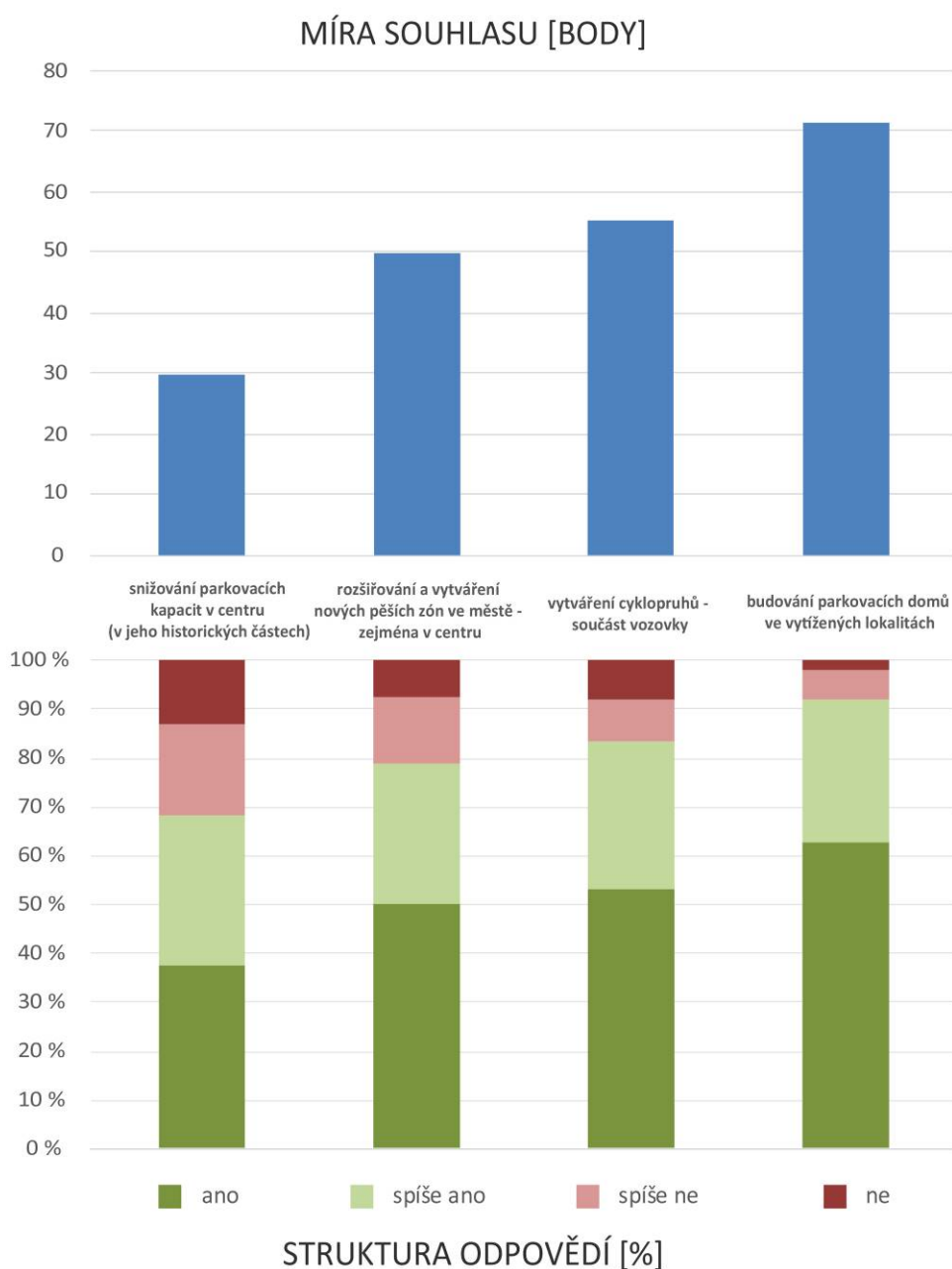
5.5. Indikátor 8 – Vize vývoje dopravní situace v Olomouci

Formulace otázky: „Souhlasili byste s těmito aktivitami v Olomouci?“

Výpočet indikátoru: Míra souhlasu je vypočtena ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí: ano: 2 body, spíše ano: 1 bod, spíše ne: -1 bod, ne: -2 body. Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (žádný z dotázaných nesouhlasí) až 100 (všichni dotázaní souhlasí).

Vyhodnocení

Závěrečné otázky zabývající se možnými situacemi vývoje v Olomouci se setkaly vesměs s pozitivním ohodnocením (Obr. 25). Nejméně pozitivních odpovědí bylo spojeno s variantou „snižování parkovacích kapacit v centru“, na což přímo navazuje nejvíce pozitivně hodnocena varianta „budování parkovacích domů ve vytížených lokalitách“. Respondenti tedy především cítí potřebu řešit problémy s parkováním v centru, většina z nich by také ráda automobily přesunula přímo z centra do okolních lokalit. Pozitivně (79 a 83 %) jsou hodnoceny také aktivity zaměřené čistě na pohyb občanů, a to v podobě rozšiřování pěších zón a vytváření cyklopruhů jako součást vozovky.



Obr. 25 Míra souhlasu s vybranými aktivitami

6. PŘÍLOHY

6.1. Dotazník – struktura

INFORMACE O RESPONDENTOVI

1. Pohlaví*

Muž

Žena

2. Věk*

15 - 17 let

18 - 24 let

25 - 34 let

35 - 44 let

45 - 54 let

55 - 64 let

65 - více let

3. Ekonomická aktivita*

uveďte prosím pouze převažující aktivitu dle svého uvážení; jste-li například studentem VŠ a zároveň OSVČ, zakroužkujte odpověď student

student

zaměstnanec

OSVČ nebo podnikatel

důchodce

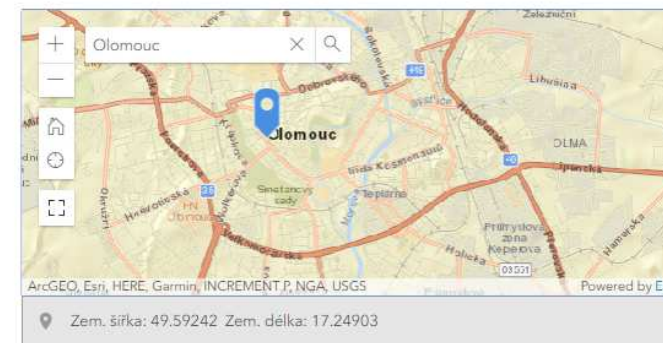
mateřská dovolená/rodičovská dovolená

nezaměstnaný

jiné

4. Aktuální místo bydliště*

Aktuální místo bydliště (tzn. nikoli nutně trvalý pobyt!) - postačí přibližná lokalizace na úrovni části města-ulice.



Hodnocení dopravy

5. Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci:*

vyberte dva nejčastější

automobil

MHD

linkový autobus (ne MHD)

vlak

pěšky

kolo

koloběžka

motorka

jiné

6. Jaké jsou hlavní důvody pro využívání zvoleného způsobu dopravy?*

rychlost (celková doba přepravy)

nevázanost (možnost libovolného zahájení přepravy)

ekonomičnost (nízká cena)

pohodlí/komfort

přeprava více osob nebo nákladu

více cest v průběhu dne

zdravotní stav

zlepšení zdraví, zvýšení kondice

přesvědčení

jiné

7. Pokud používáte jako hlavní dopravní prostředek automobil, který z následujících bodů by vás přiměl používat ekologičtější variantu (např. pěší chůze, kolo, MHD)?

<input type="checkbox"/> častější frekvence spojů MHD
<input type="checkbox"/> rychlejší MHD (lepší trasování, nové spoje, preference MHD na křižovatkách)
<input type="checkbox"/> kratší docházková vzdálenost na zastávku MHD (zvýšení počtu zastávek, lepší trasování)
<input type="checkbox"/> nižší obsazenost MHD
<input type="checkbox"/> MHD zdarma
<input type="checkbox"/> zvýšení komfortu MHD (např. wifi, klimatizace)
<input type="checkbox"/> omezení parkování v centru (méně parkovacích míst)
<input type="checkbox"/> zpoplatnění parkování nebo zvýšení ceny za parkovné
<input type="checkbox"/> kvalitnější cyklistická infrastruktura (např. stojany, údržba, návaznost, cyklopruhy, nové stezky)
<input type="checkbox"/> prodloužení doby přepravy (např. omezení rychlosti, delší čekací doby na semaforech)
<input type="checkbox"/> nic, automobil pro mě vždy bude hlavní dopravní prostředek
<input type="checkbox"/> jiné

8. Ohodnoťte jaká je dopravní dostupnost (nikoliv kvalita) základních služeb (úřad, kulturní zařízení, lékař, sportovní zařízení, obchod) v Olomouci.

Pokud uvedený způsob přepravy nevyžíváte, zvolte variantu **nemohu posoudit/nevím**.

	velmi dobrá	spíše dobrá	spíše špatná	velmi špatná	nemohu posoudit/nevím
chůze*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kolo*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MHD*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
automobil*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Hromadná doprava v Olomouci je:

Pokud MHD v Olomouci vůbec nevyžíváte, zvolte variantu **nemohu posoudit/nevím**.

	ano	spíše ano	spíše ne	ne	nemohu posoudit/nevím
spolehlivá (dochvilná)*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
čistá*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
bezpečná*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rychlá*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
levná*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
CELKOVÁ SPOKOJENOST*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Jako účastník dopravního provozu se v Olomouci cítím bezpečně:

Pokud uvedený způsob přepravy nevyužíváte, zvolte variantu **nemohu posoudit/nevím**.

	ano	spíše ano	spíše ne	ne	nemohu posoudit/nevím
chůze*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
kolo*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MHD*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
automobil*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11a. Ohodnoťte kvalitu veřejných prostor (náměstí) v Olomouci:

	velmi dobrá	spíše dobrá	spíše špatná	velmi špatná
čistota*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hlučnost*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
množství*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vybavenost*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
atraktivita*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostupnost*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
CELKOVÁ KVALITA*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11b. Ohodnoťte kvalitu veřejných prostor (parků) v Olomouci:

	velmi dobrá	spíše dobrá	spíše špatná	velmi špatná
čistota*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
hlučnost*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
množství*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vybavenost*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
atraktivita*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dostupnost*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
CELKOVÁ KVALITA*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Ve vztahu k předchozím dvěma otázkám případně uveďte konkrétní připomínku nebo komentář.

13. Máte v Olomouci potíže s parkováním (nalezení volných parkovacích míst) v těchto lokalitách?

Pokud v uvedené lokalitě neparkujete a situaci zde neznáte, zvolte variantu **nemohu posoudit/nevím**.

	ano	spíše ano	spíše ne	ne	nemohu posoudit/nevím
centrum města*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sídlíště*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
autobusové nádraží*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
vlakové nádraží*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
areál FNOL*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
areál Tržnice*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Ve vztahu k předchozí otázce uveďte případně další lokality, kde máte potíže s parkováním.

15. Považujete cenu za parkování v centru města za adekvátní (30 Kč/hod)?*

ano
 spíše ano
 spíše ne
 ne

16. Jakou variantu využití náměstí Republiky preferujete?*

veřejný prostor bez automobilů (omezení parkovacích stání, doplnění laviček a zeleně)

převážně parkoviště - současný stav (parkovací kapacity v centru)

jiné

17. Souhlasili byste s těmito aktivitami v Olomouci?

	ano	spíše ano	spíše ne	ne
Snižování parkovacích kapacit v centru (v jeho historických částech)*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rozšiřování a vytváření nových pěších zón ve městě - zejména v centru*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vytváření cyklopruhů - součást vozovky*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Budování parkovacích domů ve vytížených lokalitách*	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Komentář nebo připomínka, kterou byste rádi městu v souvislosti s dopravou sdělili:

6.2. Celkové komentáře

V závěrečné sekci dotazníku měli respondenti možnost vyjádřit libovolné připomínky k tématu (dopravě a stavu veřejných prostor). O zájem občanů zapojit se do veřejné diskuze svědčí celkově téměř 200 komentářů.

Menší část připomínek byla směřována na stav veřejných prostor - lidé mají nejčastěji výhrady k čistotě a vybavení veřejných prostor (jak již bylo komentováno v části studie zabývající se stavem parků a náměstí), občany také často obtěžují bezdomovci, ať už na veřejných prostranstvích a nebo také přepravující se MHD. Většinová část komentářů zaměřovala své připomínky k dopravě. Lze zde najít několik hlavních témat, které respondenti komentovali:

- 1) **Cyklistická infrastruktura:** řada respondentů uvedla, že buď se již aktivně pohybuje po Olomouci na kole, případně by ráda tento způsob dopravy využívala víc, nicméně nejsou spokojeni s kvalitou cyklistické infrastruktury. Nejedná se natolik o budování nových cyklostezek, ale spíše o logické propojení existujících tras tak, aby se cyklista co nejvíce vyhnul silničnímu provozu. V řadě míst se cyklisté necítí bezpečně právě v oblastech, kde dílčí část cyklostezky končí a je nutné pokračovat v běžném provozu. Často cyklistům chybí alespoň cyklopruhu, kde by se cítili trochu bezpečněji. Řada místa v městě, nebo jeho okrajových částech je podle respondentů nedostatečně propojená.
- 2) **Osobní automobilová doprava ve městě:** respondenti souhlasí s omezením automobilové dopravy ve městě. Jako hlavní problém je často uváděná nedostatečná kapacita parkování, jak už v centru, tak na hustě osídlených sídlištích. Lidé by uvítali parkovací plochy, ne však na úkor veřejných prostranství a především zeleně, ale například v podobě podzemních parkovacích domů. Dopravní situace by zároveň neměla omezit rezidenty (zavádět rezidentní parkování - nejen v okolí centra, ale i na sídlištích). Velmi často zmiňovaným návrhem je budování záchytných parkovišť na hlavních tazích příjezdu do Olomouce s dobrou návazností na MHD. Kombinaci rozumné ceny za parkování a např. jízdenkou na MHD v ceně by mohla pomoci motivovat lidi k omezení vjezdu do města.
- 3) **Městská hromadná doprava:** v souvislosti s využíváním MHD zazněly výtky většinou k politice nastavení jízdného (např. současný plán na zdražení jednorázové jízdenky na 18 Kč). Pro řadu lidí je takto stále finančně výhodnější využívat osobní automobil než MHD. Protiargument zlevnění roční časové jízdenky je také komentován jako nevhodný, neboť si toto jízdné kupuje jen menší část přepravovaných. Dále by respondenti uvítali posílení vytižených spojů (areál Šlechtitelů v ranních hodinách, směr Nová Ulice - centrum, a především spoje odjíždějící z Hlavního nádraží v neděli večer, kdy se do města vrací studenti). Opakovaně byla také negativně hodnocena dostupnost MHD v části Lazce.

Závěrem uvádíme konkrétní lokality, které respondenti uvedli jako problematické:

- „dolní novosadská - nelze přejít, není přechod“
- „Lazce - špatná dostupnost MHD“
- „křižovatka U Ambulatoria a Hodolanská - nepřehledná pro cyklisty“
- „křižovatka na ulici Velkomoravská x Schweitzerova u Zenitu. Divím se, že tam ještě nikdo nikoho nepřešel. Nikdy nestihnete všechny úseky přejít v pohodě na zelenou, musíte utíkat, abyste to přešel. Auta odbočující od Povel škola mají zelenou ve stejnou dobu jako chodci, někteří to asi neví, protože jsou vás schopni přímo uprostřed přechodu přejet.“
- „zrušené přechody pro chodce u OBI - Nová Ulice“
- „Chybí cyklostezka spojující Dolní Novosadskou, Šlechtitelů a Holici podél frekventované silnice nebo podél Slavonínské a Jižní až do Slavonína.“
- „Špatná situace ohledně cyklostezek mimo město. Směr Olšany, Hněvotín, Kožušany, Grygov, Velký Týnec, Dolany.“
- „Udělat něco s křižovatkou Erenburgova-Šibeník-Svatoplukova: alespoň zapnout semaforey na všechny směry, dát příkázaný směr odbočení doprava při nájezdu z Erenburgovy na Pražskou.“

Všechny komentáře jsou k dispozici v příloze (data.xlsx).

6.3. Odpovědi respondentů – elektronické přílohy

- **Tabelární data**
 - Soubor xlsx
- **Geodata (individuální odpovědi dle přibližného bydliště respondenta - anonymizováno)**
 - Shapefile (*.shp)