



KATEDRA GEOINFORMATIKY  
Univerzita Palackého v Olomouci

## **Vyhodnocení dopravního průzkumu**

---

Plán udržitelné městské mobility Olomouc -  
průzkum určení monitorovacích indikátorů

Aktualizace 2022

---

Verze textu 1.0

**Olomouc 2022**

## **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](http://www.geoinformatics.upol.cz)  
[jaroslav.burian@upol.cz](mailto:jaroslav.burian@upol.cz)

## **ZPRACOVATELSKÝ TÝM**

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

## **Sběr dat**

Adam Jirčík  
Vendula Mráčková  
Daniel Thomas  
Martin Kukrál

# OBSAH

OBSAH.....	3
1. ÚVOD .....	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 veřejné dopravě, cyklistů i pěších [%] 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, lékař) v docházkové vzdálenosti, MHD, na kole [%] .....	15
4.4. Indikátor 4 – Podíl cestujících spokojených s MHD [%].....	17
5. DOPLŇUJÍCÍ OTÁZKY .....	19
5.1. Nejčastější způsob osobní přepravy v Olomouci.....	19
5.2. Motivace pro změnu dopravního chování.....	21
5.3. Dopravní stavby nebo opatření z posledních 5 let .....	24
5.4. Celkové komentáře.....	25
6. PŘÍLOHY .....	27
6.1. Dotazník – struktura .....	27
6.2. Odpovědi respondentů – elektronické přílohy.....	30

## 1. ÚVOD

V roce 2018 schválilo Zastupitelstvo města Olomouce na svém zasedání strategický dokument Plán udržitelné městské mobility Olomouc (dále jen „PUMMO“) podle maximalistického scénáře. 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).

Nedílnou součástí každého koncepčního dokumentu musí být nastavení implementačních pravidel (organizační nastavení, harmonogram, indikátory). Jedním z procesů správné implementace je monitorování strategie mj. zahrnující stanovení souboru monitorovacích indikátorů – ukazatelů sledujících stav plnění jednotlivých stanovených cílů nebo realizace aktivity. Proto bylo v rámci procesu nastavení evalvací PUMMO definováno 42 monitorovacích indikátorů (dále jen „MI“), jejichž definice vyplynuly zejména z analytické části PUMMO. U čtyř indikátorů nebyla definice proveditelná, jelikož tyto nebyly zatím součástí žádného průzkumu v rámci PUMMO. Z těchto důvodů byl v roce 2019 realizován Katedrou geoinformatiky Univerzity Palackého v Olomouci dopravní průzkum, který se zaměřil právě na definici a vyhodnocení těchto indikátorů:

### **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 [%]

**V rámci aktualizace PUMMO v roce 2022 bylo rozhodnuto o aktualizaci těchto indikátorů s cílem získat alespoň 500 respondentů.**

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

## 2. METODIKA PRŮZKUMU

Zakázka byla řešena na základě zadání zaslání zadavatele a dále na základě průběžných konzultací s Centrem dopravního výzkumu. Nejprve byla sestavena struktura a obsah dotazníkového šetření, pomocí kterého byl proveden průzkum monitorovacích indikátorů. Průzkum byl 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 a věku). Data byla následně analyzována a vyhodnocena do požadované podoby jednotlivých karet dílčích monitorovacích indikátorů. Všechny vytvořené výstupy byly 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: <http://tiny.cc/dopravaOL>. Znění jednotlivých otázek včetně možných variant odpovědí je uvedeno v příloze 6.1.

### 2.2. Metoda sběru dat

Dotazníkové šetření probíhalo v termínu od 27. 4. do 14. 5. 2022, 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 4 osoby, které byly předem vyškoleny, tak aby byl dotazník vyplňován jednotným způsobem. Elektronická verze dotazníku byla propagována v několika skupinách na sociální síti Facebook a dále tak v rámci aktualit rozesílaných studentům Univerzity Palackého v Olomouci. Dále byla vydána i tisková zpráva o probíhající průzkumu s odkazem k online vyplnění. Zpráva byla zveřejněna na stránkách města, a v regionálních denících.

### 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. Bylo dotazováno pouze obyvatelstvo starší 18 let.

Tab. 1 Stratifikace šetření dle věku a pohlaví

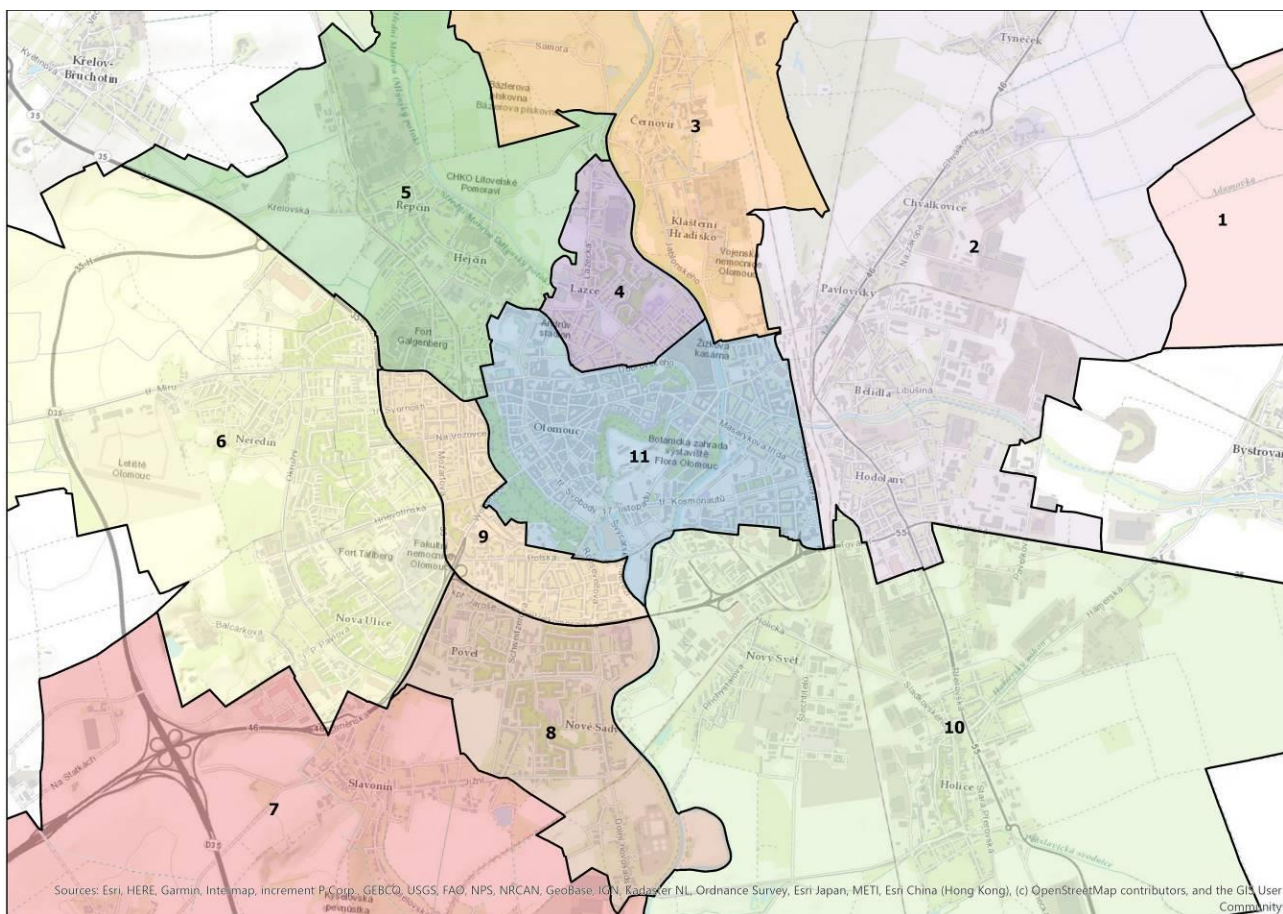
Olomouc k 31. 12. 2021		Obyvatel [%]	Dotazníků	Dotazníků [%]
Počet obyvatel			562	100
Muži	celkem	46,7	285	50,7
	18–24	4,9	31	5,5
	25–65	31,7	211	37,5
	65+	10,1	43	7,7
	celkem	53,3	277	49,3
Ženy	18–24	4,9	27	4,8
	25–65	33,2	209	37,2
	65+	15,2	41	7,3
	celkem			

### 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.







*Obr. 2 Prostorové vymezení sběru dotazníků - detail*

## 2.5. Metody vyhodnocení

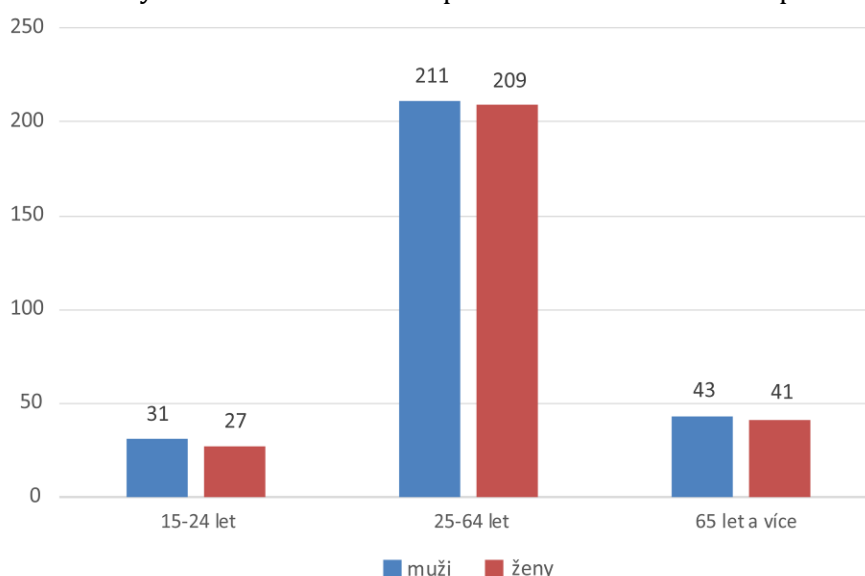
Pro vyhodnocení šetření bylo využito základních statistických metod za využití programu Excel. Prostorové vyhodnocení bylo zpracováno v prostředí ArcGIS Pro.

### 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

#### 3.1. Obecné vyhodnocení – popisná statistika respondentů

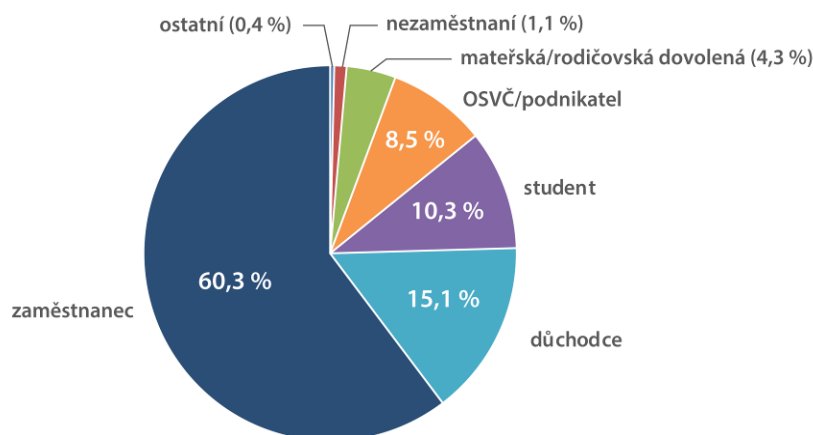
Průzkum probíhal na území Olomouce v období 27. 4. - 15. 5. 2022. V tomto časovém úseku se podařilo získat odpověď od 562 respondentů (521 obyvatel s bydlištěm na území města, 41 obyvatel s bydlištěm mimo Olomouc) pohybujících se na území Olomouce, čímž byl převyšén očekávaný rozsah odpovědí. K tomuto výsledku pomohla nejen aktivita pracovníků provádějících terénní šetření, ale také šíření dotazníku na sociálních sítích.

Z hlediska pohlaví dotázaných byl vzorek vyrovnaný, 50,7 % tázaných byli muži, 49,3 % 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 ekonomicky aktivních (420 odpovědi oproti očekávaným 324) v případě věkové kategorie seniorů bylo sesbíráno méně dat (84 odpovědi oproti plánovaným 126), větší odchylka nastala v počtu dotázaných žen, které v této nejstarší věkové skupině oproti mužům výrazně dominují (ve věkové skupině 65+ je přibližně 40 % mužů ku 60 % žen). 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.

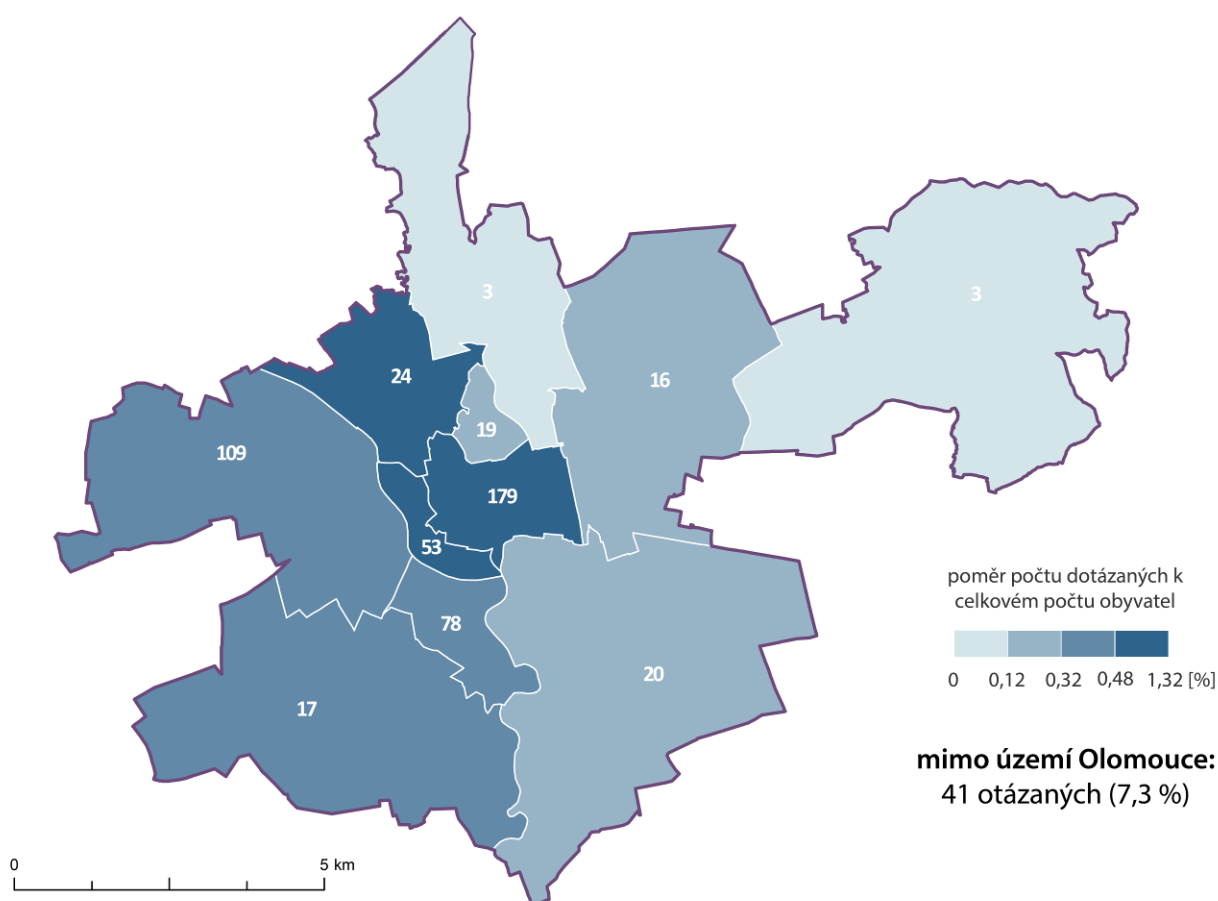


Obr. 4 Struktura respondentů dle ekonomické aktivity



### 3.2. Obecné vyhodnocení – prostorové vyhodnocení respondentů

Z prostorového hlediska byla snaha poskytnout reprezentativní vzorek ze všech definovaných městských částí Olomouce. Je zřejmé, 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. Nejméně úspěšné bylo terénní šetření v okrajových částech označených jako *rodinná zástavba – Kopeček* a *rodinná zástavba – východ od řeky + Chomoutov*. Naopak mírně nadhodnocené je centrum města.



Obr. 5 Prostorové vyhodnocení počtu respondentů

## 4. HLAVNÍ INDIKÁTOR

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

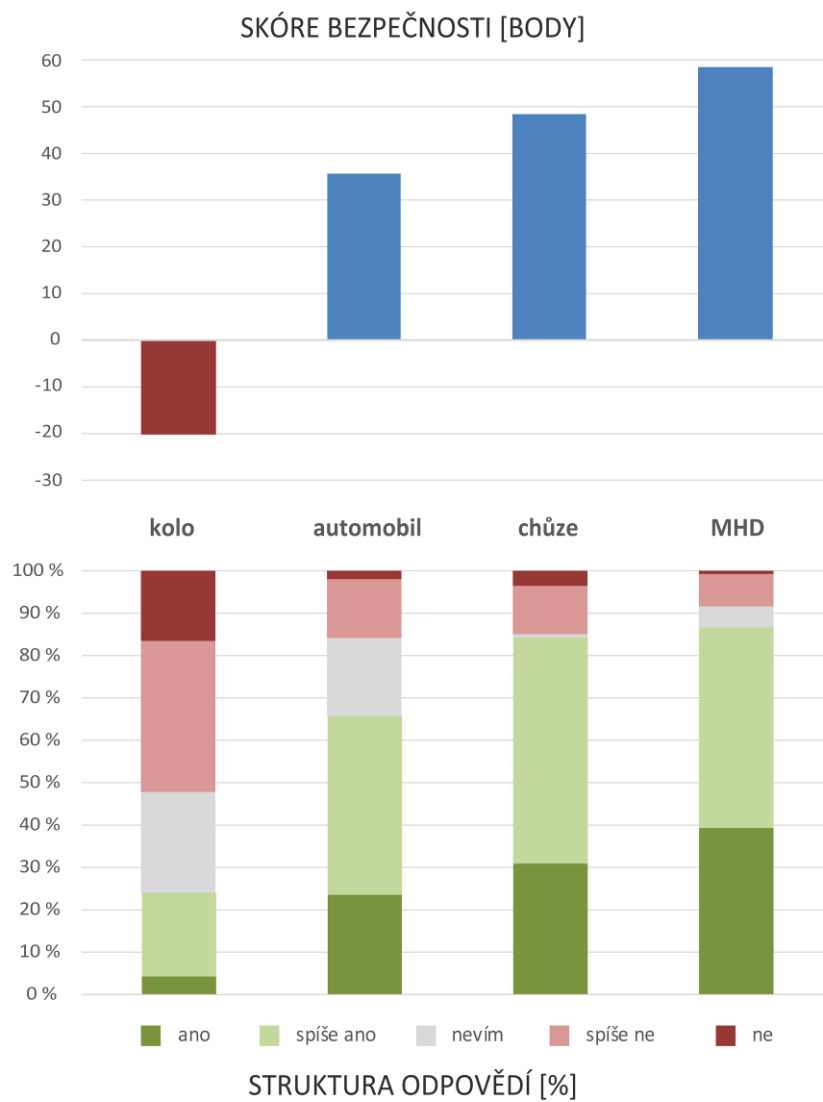
<b>NÁZEV INDIKÁTORU</b>	<b>PODÍL CESTUJÍCÍCH VYJADŘUJÍCÍCH POCIT BEZPEČÍ VE VEŘEJNÉ DOPRAVĚ, CYKLISTŮ I PĚŠÍCH [%]</b>
<b>DEFINICE INDIKÁTORU</b>	Formulace dotazu: „Jako účastník dopravního provozu se v Olomouci cítím bezpečně“. Vyjádření míry souhlasu na stupnici ano/spíše ano/nemohu posoudit-nevím/spíše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

#### Vyhodnocení

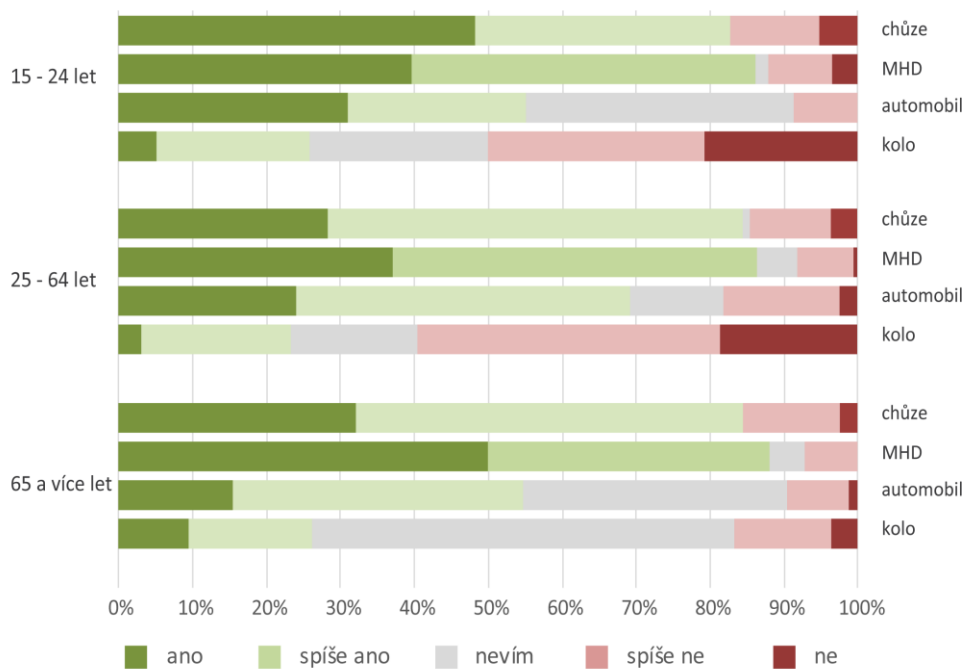
Ve vnímání jednotlivých respondentů je nejbezpečnější způsob přepravy v MHD, kterou označilo za bezpečnou nebo spíše bezpečnou 87 % dotázaných (Obr. 6). Druhým nejbezpečnějším způsobem dopravy po Olomouci je chůze, kterou hodnotí jako bezpečnou 84 % tázaných. Lze pozorovat, že veřejný názor se nijak výrazně nezměnil od posledního průzkumu v roce 2019, kdy byla MHD označena jako bezpečná nebo spíše bezpečná u 88 % respondentů, v případě chůze procentuální zastoupení narostlo z 83 % v roce 2019 na současných 84 %.

Naopak negativně je z hlediska bezpečnosti v očích občanů hodnocena cyklistická doprava, jako bezpečnou ji označilo pouze 24 % respondentů, 52 % ji označilo za nebezpečnou. Je nutné podotknout, že 24 % se k tomuto tématu nevyjádřilo z důvodu nevyužívání tohoto druhu dopravy. V tomto typu dopravy už pozoruje výraznější pokles spokojenosti proti předchozímu šetření, kdy byla cyklistická doprava označena jako bezpečná 31 % tázaných a pouze 43 % označilo cyklistickou dopravu jako nebezpečnou. K problematice přepravy na kole a kvalitě příslušné infrastruktury se respondenti také hojně vyjadřovali v závěrečných připomínkách, kde padla řada výtek především k nedostatečné infrastruktuře (chybějící cyklostezky a cyklopruhy) a bezpečnosti přepravy na kole (viz. kapitola 5.5). Podobné množství dotazovaných (25 %) jako v případě cyklodopravy, 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 se vyskytuje v hodnocení bezpečnosti MHD věkovou skupinou 65+, kde oproti ostatním věkovým skupinám výrazně převyšuje odpověď „ano“. Podobně dominuje v nejmladší věkové skupině pocit bezpečí při pěší dopravě. Ve věkové kategorii 65+ také dominuje počet odpovědí „nevím“ ve spojitosti s cyklodopravou. Toto chování lze jednoduše vysvětlit menším využíváním jízdního kola touto věkovou skupinou, pravděpodobně ze zdravotních a bezpečnostních důvodů.



*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 [%]

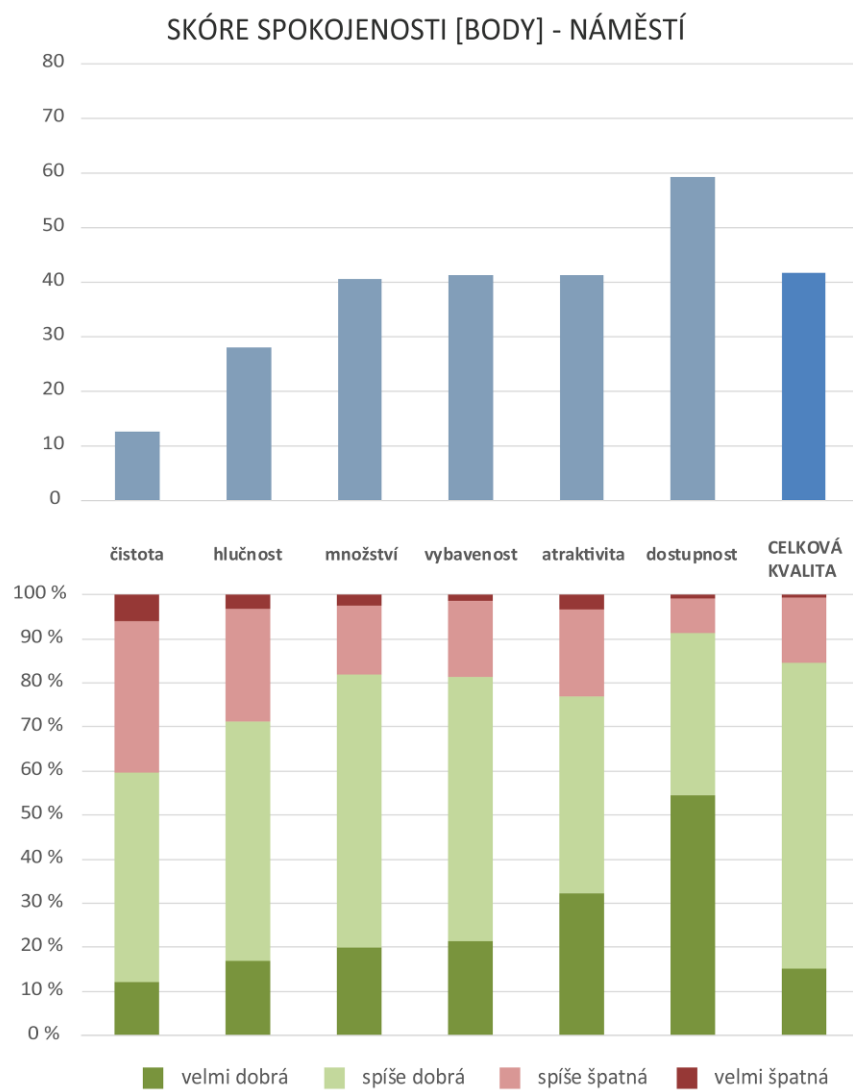
NÁZEV INDIKÁTORU	PODÍL OBYVATEL MĚSTA SPOKOJENÝCH S KVALITOU VEŘEJNÝCH PROSTOR [%]
DEFINICE INDIKÁTORU	Otázka na spokojenost byla rozdělena na dvě části – spokojenost s veřejnými prostory (parky) a spokojenost s náměstími. Formulace dotazu: „ <i>Ohodnoťte kvalitu veřejných prostor (náměstí/parků) v Olomouci: 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	<p>Skóre spokojenosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí:</p> <p><i>velmi dobrá: 2 body</i>  <i>spíše dobrá: 1 bod</i>  <i>spíše špatná: -1 bod</i>  <i>velmi špatná: -2 body</i></p> <p>Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (všichni dotázaní hodnotí kvalitu veřejných prostor jako <i>velmi špatnou</i>) až 100 (všichni dotázaní hodnotí kvalitu veřejných prostor jako <i>velmi dobrou</i>).</p>

### Vyhodnocení

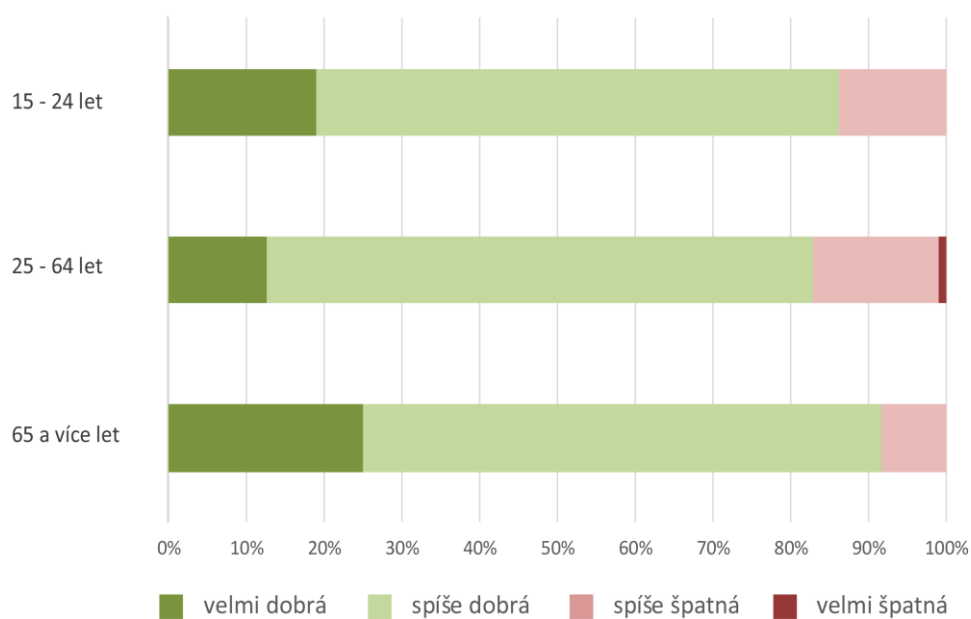
V celkové spokojenosti dotázaných s veřejnými prostory převládají pozitivní odpovědi, spokojenost s parky (Obr. 10) je mírně vyšší než s náměstími (Obr. 8). V obou kategoriích podotázek jsou nejhůře hodnoceny vybavenost (nejhorší v případě parků) a čistota (v případě náměstí). V případě náměstí lidem méně vyhovuje také jejich hlučnost, dalším společně níže hodnocenou vlastností je množství veřejných prostor. Struktura odpovědí je v případě parků i náměstí velice podobná, více odpovědí kategorie „velmi dobrý“ se vyskytuje v případě parků (25 %), stav náměstí jako „velmi dobrý“ označilo 15 % tázaných. Oproti předchozímu průzkumu však bohužel pozorujeme mírný pokles spokojenosti v obou typech veřejných prostor, i ve všech jejich kategoriích (s výjimkou dostupnosti náměstí, zlepšila se také hlučnost v parcích a vybavenost náměstí).

Komentářů zaměřených na problematiku spokojenosti s veřejnými prostory bylo v rámci celého průzkumu relativně málo. Respondenti několikrát uvedli jako problém přítomnost bezdomovců na vybraných veřejných prostranstvích (centrum města, nádraží, parky). Přítomnost této skupiny lidí kazí dle respondentů celkový dojem a atmosféru míst, znečišťuje prostředí a místy navozuje pocity strachu. Další komentáře byly zaměřené na chybějící mobiliář, především stojany na kola (např. u Šantovky) a lavičky na více místech v rámci celého města. Někteří respondenti uváděli jako problém rychlý pohyb cyklistů a bruslařů v parcích, na druhé straně se objevilo několik opačných komentářů, tedy chodci nerespektující značení cyklostezky v parku.

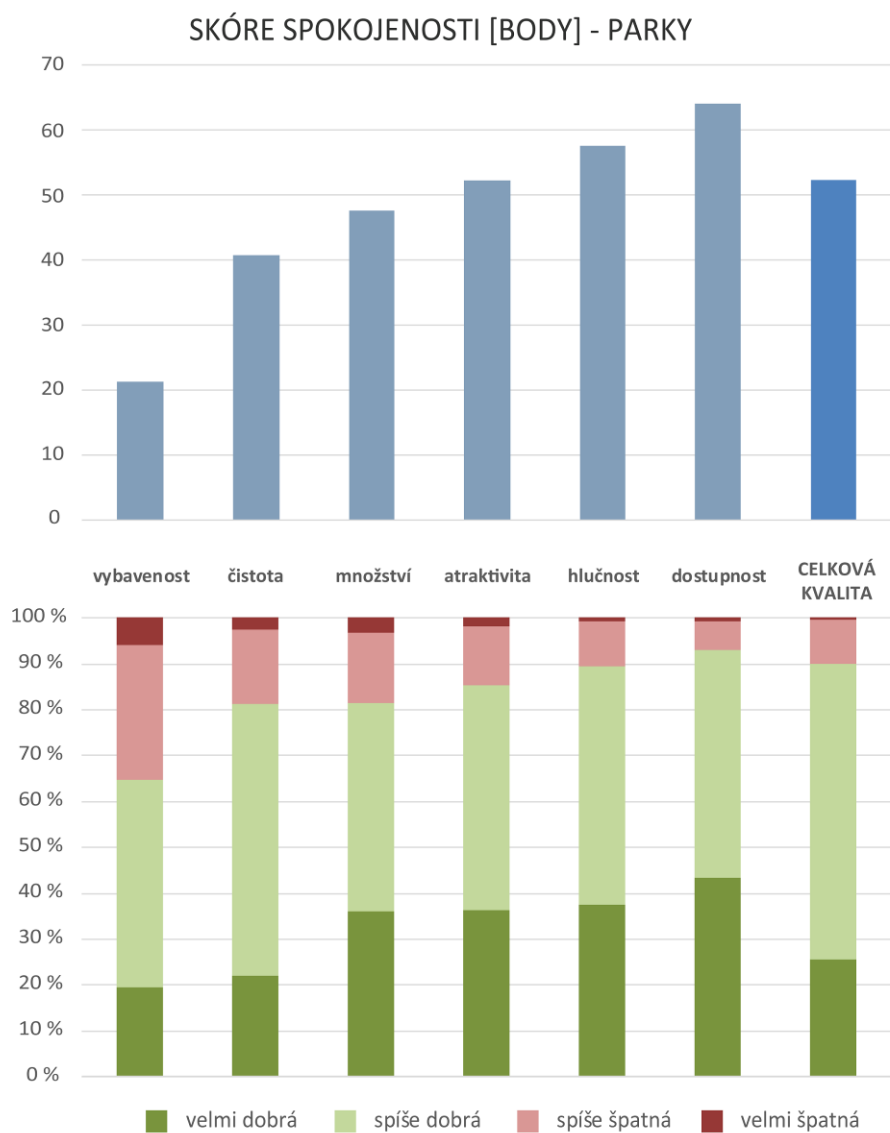
Z hlediska věkové struktury respondentů (Obr. 9, Obr. 11) lze pozorovat nejnižší spokojenost u ekonomicky aktivní skupiny, nejlépe hodnotí kvalitu veřejných prostor věková skupina 65+, kde se nevyskytla ani jedna odpověď typu „velmi špatná“.



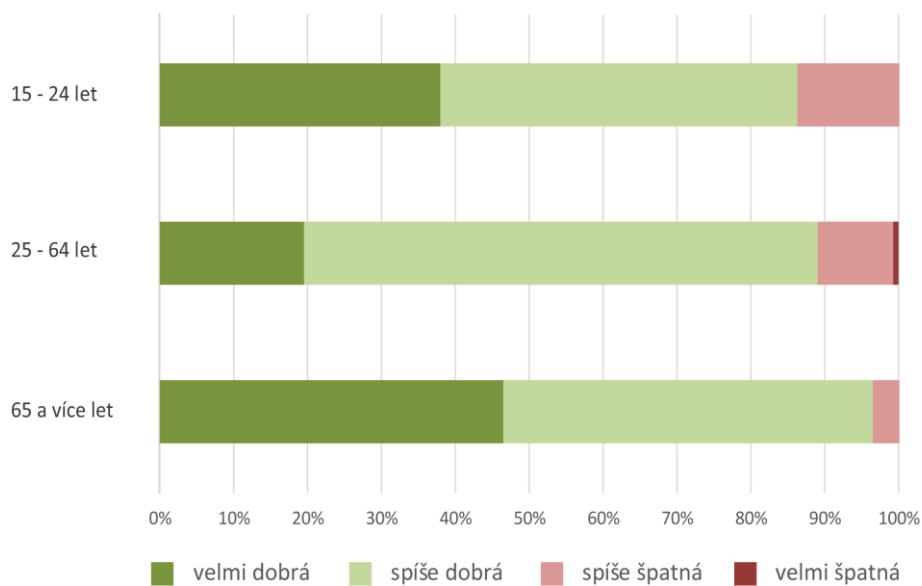
*Obr. 8 Hodnocení kvality veřejných prostor (náměstí)*



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



*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 [%]

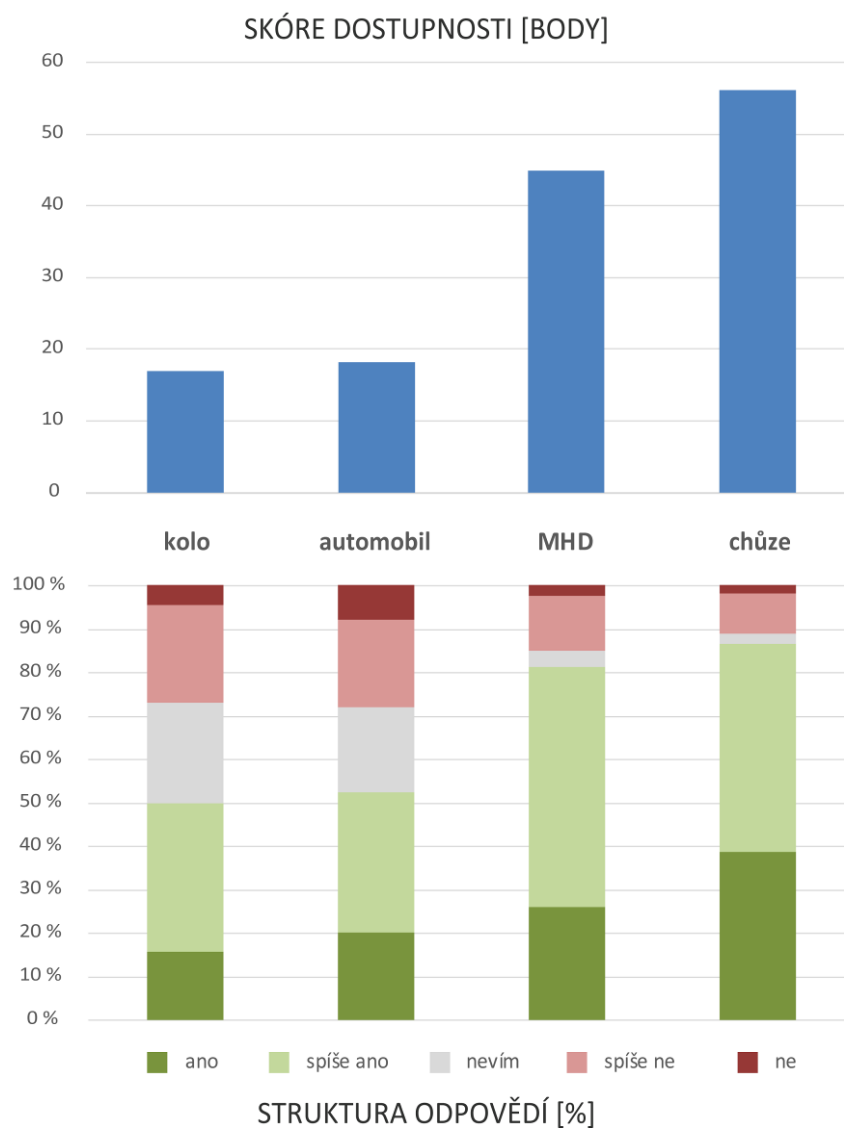
NÁZEV INDIKÁTORU	PODÍL OBYVATEL SPOKOJENÝCH S DOSTUPNÝMI ZÁKLADNÍMI SLUŽBAMI (ÚŘADY, KULTURNÍ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ, POTRAVINY, LÉKAŘ) V DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI, MHD, NA KOLE [%]
DEFINICE INDIKÁTORU	Formulace dotazu: „Ohodnoťte, jaká je dopravní dostupnost (nikoliv kvalita) základních služeb (úřad, kulturní zařízení, lékař, sportovní zařízení, obchod) v Olomouci.“ 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	<p>skóre dostupnosti je vypočteno ze vstupních kategorických dat na základě následující klasifikace odpovědí:</p> <p><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></p> <p>Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (všichni dotázaní hodnotí dostupnost jako <i>velmi špatnou</i>) až 100 (všichni dotázaní hodnotí dostupnost jako <i>velmi dobrou</i>).</p>

#### Vyhodnocení

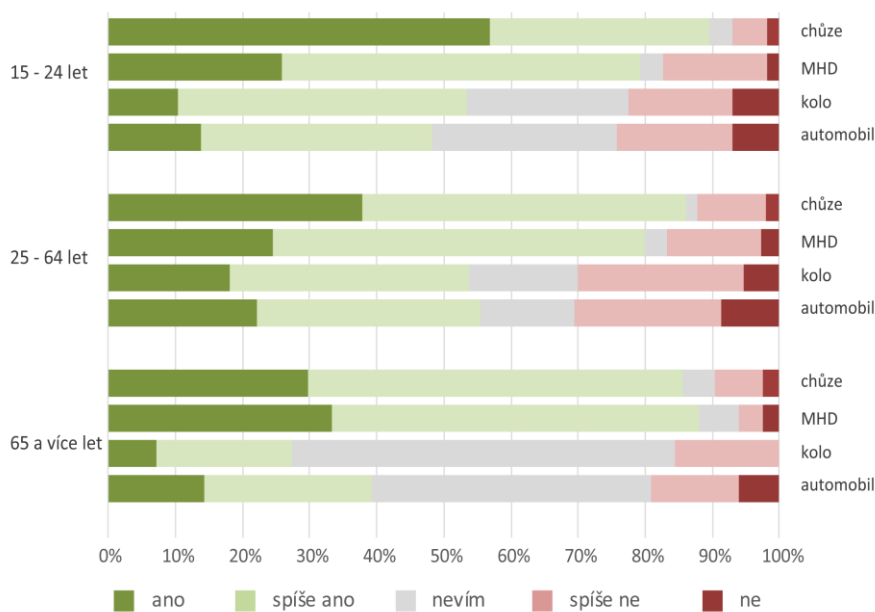
Při hodnocení dostupnosti základních služeb byly hodnoty indexu dostupnosti ve všech kategoriích pozitivní, ve vnímání občanů tedy obecně není s dopravní dostupností problém (Obr. 12). Vybrané možnosti se dají rozdělit do dvou kategorií: lépe hodnocená zahrnuje dostupnost pěšky a dostupnost MHD, které pozitivně odpovědělo 86 % a 81 % dotázaných. Zbývající dvě kategorie obsahují velký počet odpovědi typu „nevím“ (v obou případech 23 % pro kolo a 20 % pro automobil) z důvodu nevyužívání tohoto typu dopravního prostředku, pozitivně odpovědělo 50 % (kolo) a 52 % (automobil). S ohledem na komentáře 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.).

V porovnání s předchozím průzkumem se preference lépe hodnocené skupiny nemění (MHD, chůze), pozorujeme však výrazný pokles bodového hodnocení pro cyklistickou (nyní hodnocena jako nejobtížnější) i automobilovou dopravu.

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 a překvapivě také u MHD. Na druhou stranu tato věková skupina vykazuje větší souhlas s dostupností chůzí. Lze tedy usuzovat, že pro mladé obyvatele je chůze nejjednodušší prostředek, jak dosáhnout základních služeb po městě. Ve věkové skupině 65+ dominuje množství odpovědí „nevím“ pro automobil a kolo, což reflektuje skutečné dopravní chování této věkové skupiny.



*Obr. 12 Hodnocení dostupnosti základních služeb dle dopravního prostředku*



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

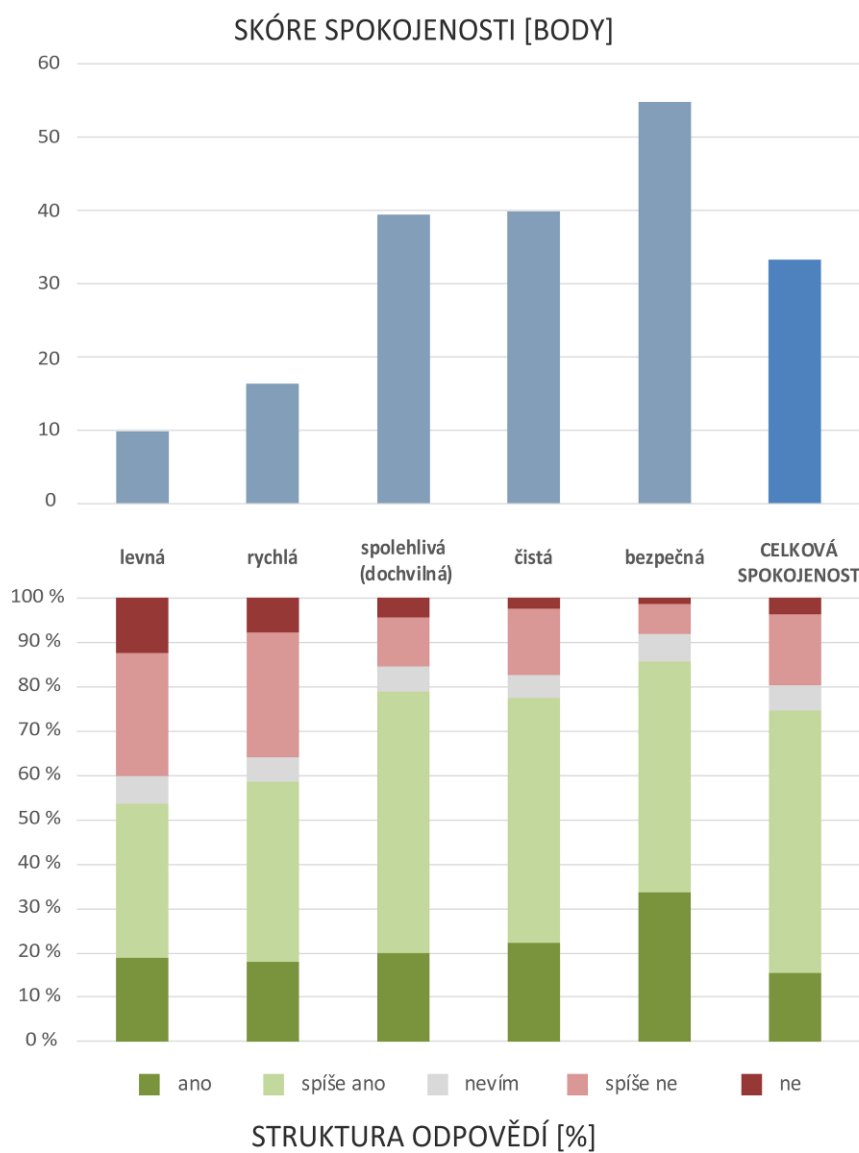
#### 4.4. Indikátor 4 – Podíl cestujících spokojených s MHD [%]

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>ano: 2 body spíše ano: 1 bod nemohu posoudit/nevím – 0 bodů spíše ne: -1 bod ne: -2 body</p> <p>Výsledná hodnota je získána jako součet všech záznamů a standardizována na rozsah hodnot skóre na intervalu - 100 (všichni dotázaní zcela nesouhlasí) až 100 (všichni dotázaní zcela souhlasí). Pokud respondent vybraný způsob dopravy nevyužívá, je jeho odpověď klasifikována jako nemohu posoudit/nevím.</p>

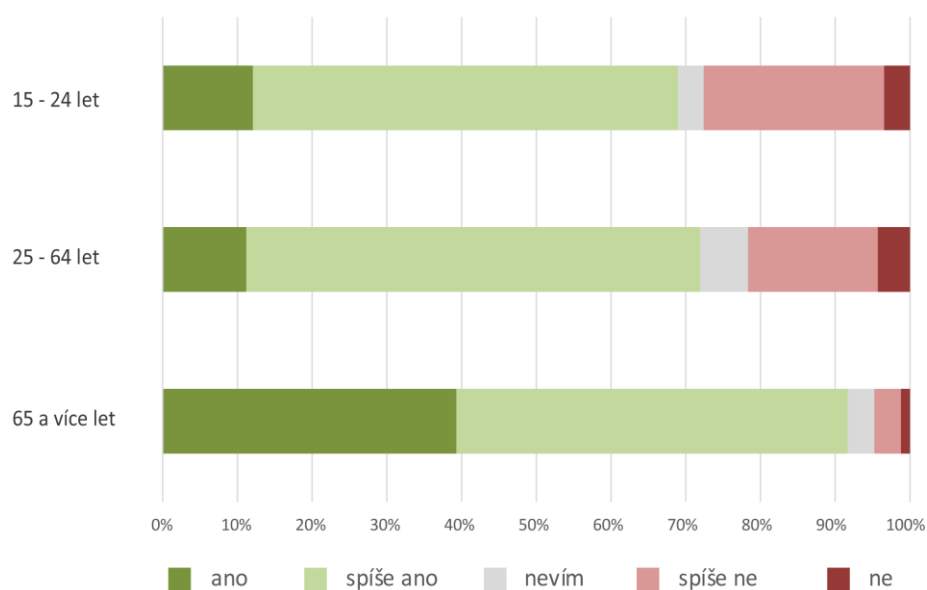
##### Vyhodnocení

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 5-6 %, výpovědní hodnota je tedy dobře srovnatelná. Míra spíše spokojených/spokojených se pohybuje od 54 % (MDH je levná) po 86 % (MHD je bezpečná). Pozitivní odpovědi v dotazu na „Celkovou spokojenost“ tvoří celkem 75 %. Nejhuře hodnocená je právě cena MHD, kde se zastoupení pozitivních odpovědí (54 %) nejvíce blíží k poměru negativních názorů (40 %). V časovém porovnání pozorujeme celkový pokles spokojenosti ze 48 na 33 bodů, nejvýraznější pokles zaznamenala kategorie „MHD je levná“, a to ze 40 na 10 bodů. Výrazný pokles spokojenosti je také s rychlostí MHD, což úzce souvisí se zpožděním MHD, případně s delší dobou přepravy na některých linkách vlivem dopravních staveb a nárůstu intenzity automobilové dopravy. V žádné hodnocené kategorii nebyl zaznamenán nárůst spokojenosti. Nejmenší pokles vykazují kategorie „MHD je čistá“ (o 7 bodů) a „MHD je bezpečná“ (o 6 bodů).

Bylo prozkoumáno také spokojenost v jednotlivých kategoriích dle věkové struktury (Obr. 15), kde nejvíce v pozitivním směru vybočuje skupina 65+. Tuto dominanci můžeme přisuzovat většímu využívání MHD touto věkovou skupinou, a podle prezentovaných odpovědí lze tvrdit, že doprava pomocí MHD této skupině vyhovuje. Podobnou míru spokojenosti (odpovědi „ano“ nebo „spíše ano“) vykazují skupiny 15-24 let a 25-64 let, kdy mladší z těchto dvou má nepatrně větší zastoupení odpovědi „ano“ (12 % proti 11 %), zároveň má však i větší míru nespokojenosti (27 % proti 21 % skupiny 25-64 let).



*Obr. 14 Hodnocení spokojenosti s MHD*



*Obr. 15 Hodnocení spokojenosti s MHD dle věku*

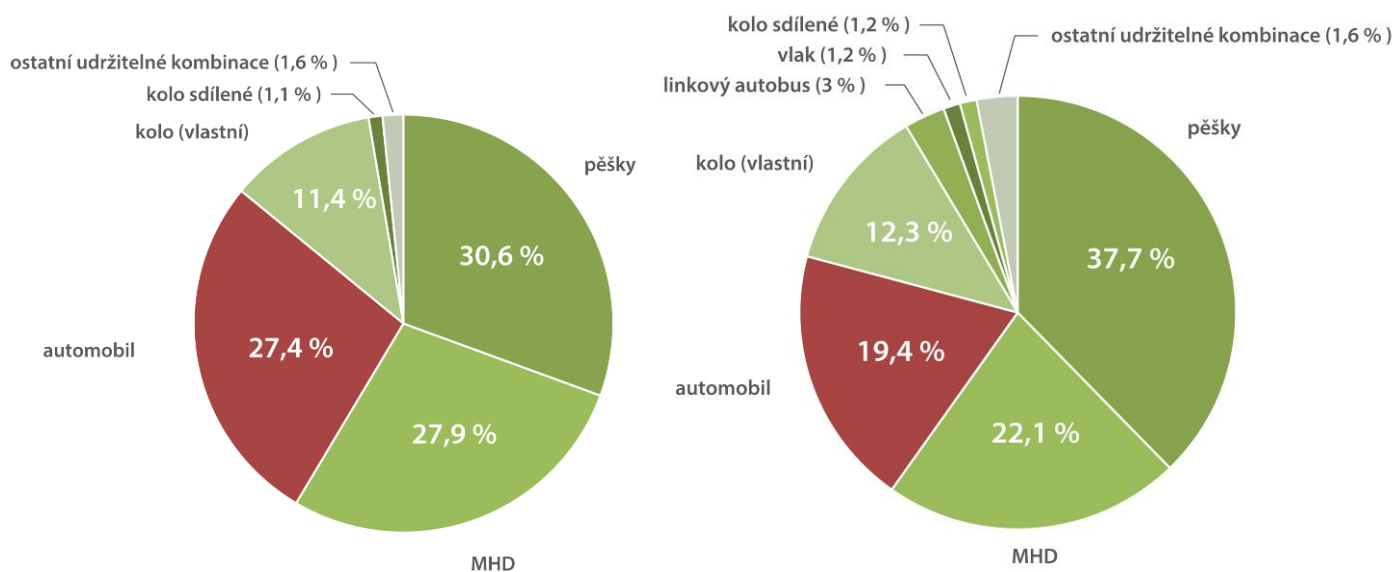
## 5. DOPLŇUJÍCÍ OTÁZKY

### 5.1. Nejčastější způsob osobní přepravy v Olomouci.

**Formulace otázky:** „Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci?“ - Na dotaz bylo možné odpovědět volbou jedné z variant z nabídky: automobil, MHD, linkový autobus (ne MHD), vlak, pěšky, kolo (vlastní), kolo (sdílené), koloběžka, elektor dopravní prostředek nebo motorka/skútr. Tento dotaz považují autoři průzkumu za velmi důležitý pro pochopení struktury chování občanů v kontextu pohybu po městě. Otázka na primární dopravní prostředek byla dále doplněna o sekundární, kde měli respondenti vybrat druhý nejčastější způsob přepravy po městě.

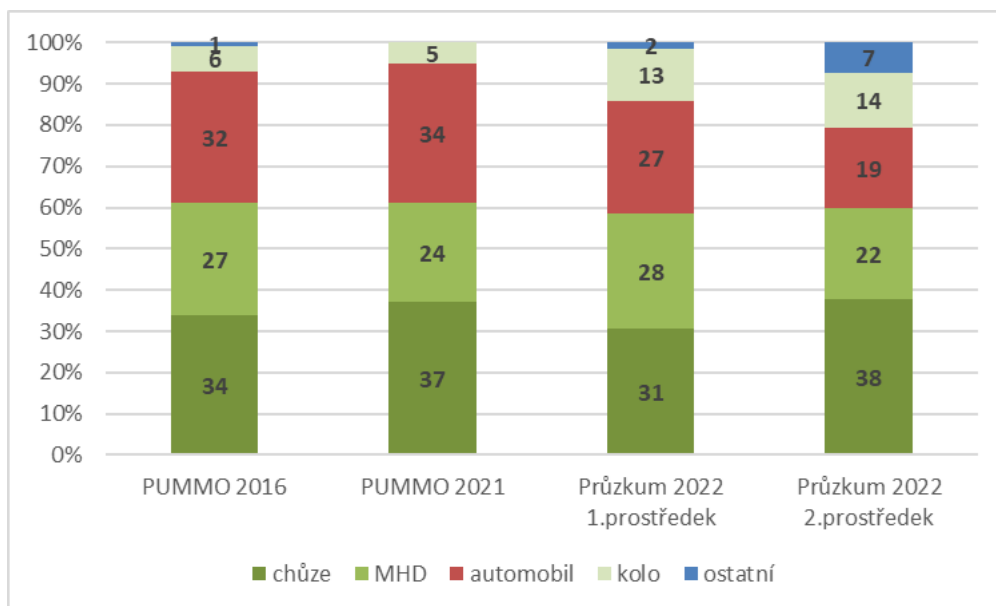
#### Vyhodnocení

V prvním kroku byl vyhodnocen výskyt jednotlivých odpovědí v poměru k celkovému počtu odpovědí. Z výsledku prezentovaného na Obr. 16 je patrné, že respondenti využívají nejčastěji udržitelné způsoby dopravy jako pěší chůze (30,6 %), MHD (27,9 %) a až na třetím místě osobní automobil (27,4 %), kolo je na místě čtvrtém (12,5 %). V případě hodnocení druhotného dopravního prostředku je potom pořadí stejné (chůze – 37,7 %, MHD – 22,1 %, automobil – 19,4 % a kolo – 13,5). Tyto hodnoty je potom možné porovnat s hodnotami tzv. „modal split“, které jsou dle PUMMO (2016) 34 % chůze, 32 % automobil, 27 % MHD a 6 % kolo. Podle aktualizace v roce 2022 jsou tyto hodnoty následující: 37 % chůze, 34 % automobil, 24 % MHD, 5 % kolo. Hodnoty se od sebe mírně liší, což může být způsobeno více faktory např. odlišnou metodikou sběru dat (v rámci aktualizace PUMMO hodnoty vychází z cestovních deníků, kde jsou zaznamenávány všechny vykonané cesty během dne. Lze ji tedy v porovnání s dotazníkovým šetřením považovat za přesnější), dobou sběru dat a samozřejmě také změnami v čase, které značně souvisí nejen s dopravní situací v Olomouci, ale také s pandemií covid-19. Vliv jednotlivých faktorů tak lze od sebe odlišit jen velmi obtížně. Hodnoty podle jednotlivých průzkumů je možné porovnat na Obr. 17.

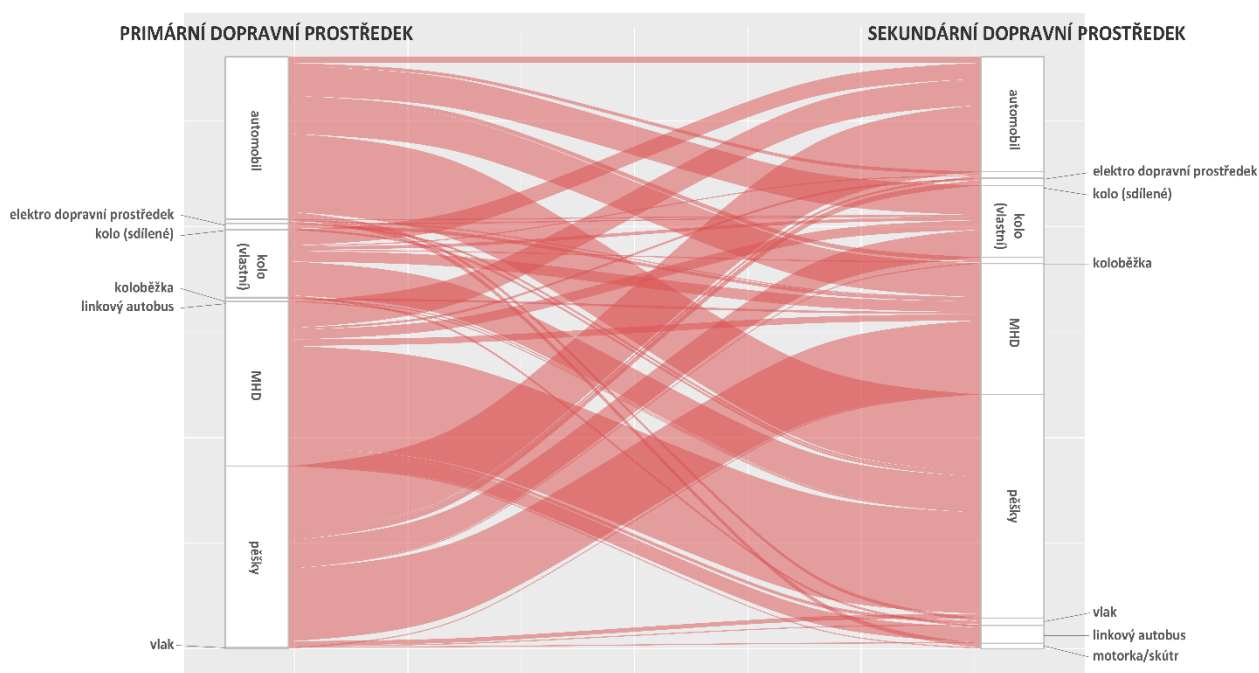


Obr. 16 Nejčastější způsob přepravy – primární (vlevo) a sekundární (vpravo) způsob přepravy

Zajímavým zjištěním je také pozorování vazeb mezi primárním a sekundárním způsobem dopravy, který je prezentován na Obr. 18. Pozitivním zjištěním je, že nejsilnější kombinace primárního a sekundárního dopravního prostředku využívá udržitelné způsoby dopravy, a to kombinaci MHD a pěší dopravy, kterou volí celkem 18,3 % respondentů. Další z udržitelných kombinací využívá stejné prostředky, avšak pouze s opačným pořadím – pěší doprava + MHD, zastoupená 13,1 % respondentů. Ostatní významné kombinace vždy zahrnují alespoň jednu z udržitelných variant, konkrétně automobil + chůze (14,1 %), chůze + automobil (12 %), automobil + MHD (6,1 %) a kolo (vlastní) + chůze (také 6,1 %). Ostatní kombinace už nevytvářejí tak silné typy, jejich zastoupení je pod 5 %.



Obr. 17 Porovnání hodnot modal split podle jednotlivých průzkumů (při porovnávání je nutné mít na paměti odlišnou metodiku jednotlivých průzkumů, díky čemuž nejsou hodnoty plně srovnatelné)



Obr. 18 Vazby mezi primárním a sekundárním dopravním prostředkem



## 5.2. Motivace pro změnu dopravního chování

Respondenti byli dále tázáni, co by je přimělo do budoucna více využívat některou z udržitelných variant městské mobility, konkrétně se zaměřením na chůzi, jízdní kolo anebo MHD. Každému z prostředků byla věnována samostatná otázka s možností výběru více variant odpovědí.

**Formulace otázky:** „Které z následujících faktorů by vás motivovaly k většímu využívání chůze při cestách po Olomouci?“

**Možnosti odpovědi:**

- méně schodů, vysokých obrubníků a jiných bariér
- menší pocit ohrožení či omezení automobilovou dopravou
- menší množství překážek (frekventované komunikace, parkující auta, neudržovaná zeleň apod.)
- zlepšení stavu chodníků a pěších cest (rozšíření, kvalitnější povrch, lepší údržba)
- příjemnější prostředí pro chůzi (omezení hluku a výfukových plynů, více stromů, laviček apod.)
- ostatní

**Formulace otázky:** „Které z následujících faktorů by Vás motivovaly k tomu, abyste začal/a využívat nebo více využíval/a jízdní kolo při cestách po Olomouci.“

**Možnosti odpovědi:**

- více možností pro parkování kol (více stojanů, lepší tvar a umístění stojanů).
- lepší stav cest pro cyklisty (kvalitnější povrch, větší šířka, lepší údržba).
- lepší značení cyklostezek a cyklotras.
- jízdní kolo nevlastním.
- propojená síť cyklistických cest po celém území města.
- menší pocit ohrožení či omezení automobilovou dopravou.

**Formulace otázky:** „Které z následujících faktorů by Vás motivovaly k tomu, abyste začal/a využívat nebo více využíval/a městskou hromadnou dopravu v Olomouci?“

**Možnosti odpovědi:**

- zastávka MHD poblíž místa kam / odkud obvykle cestuji
- nižší ceny jízdného
- větší rychlost cest MHD
- větší komfort cestování (funkční topení, klimatizace, wifi apod.)
- lepší návaznost spojů, možnosti přestupů
- pohodlnější cestování bez návalů ve vozidlech
- možnost kombinovat cestování MHD s jinými druhy dopravy (např. vlak – mhd, auto – mhd apod.)
- kratší intervaly mezi jednotlivými spoji

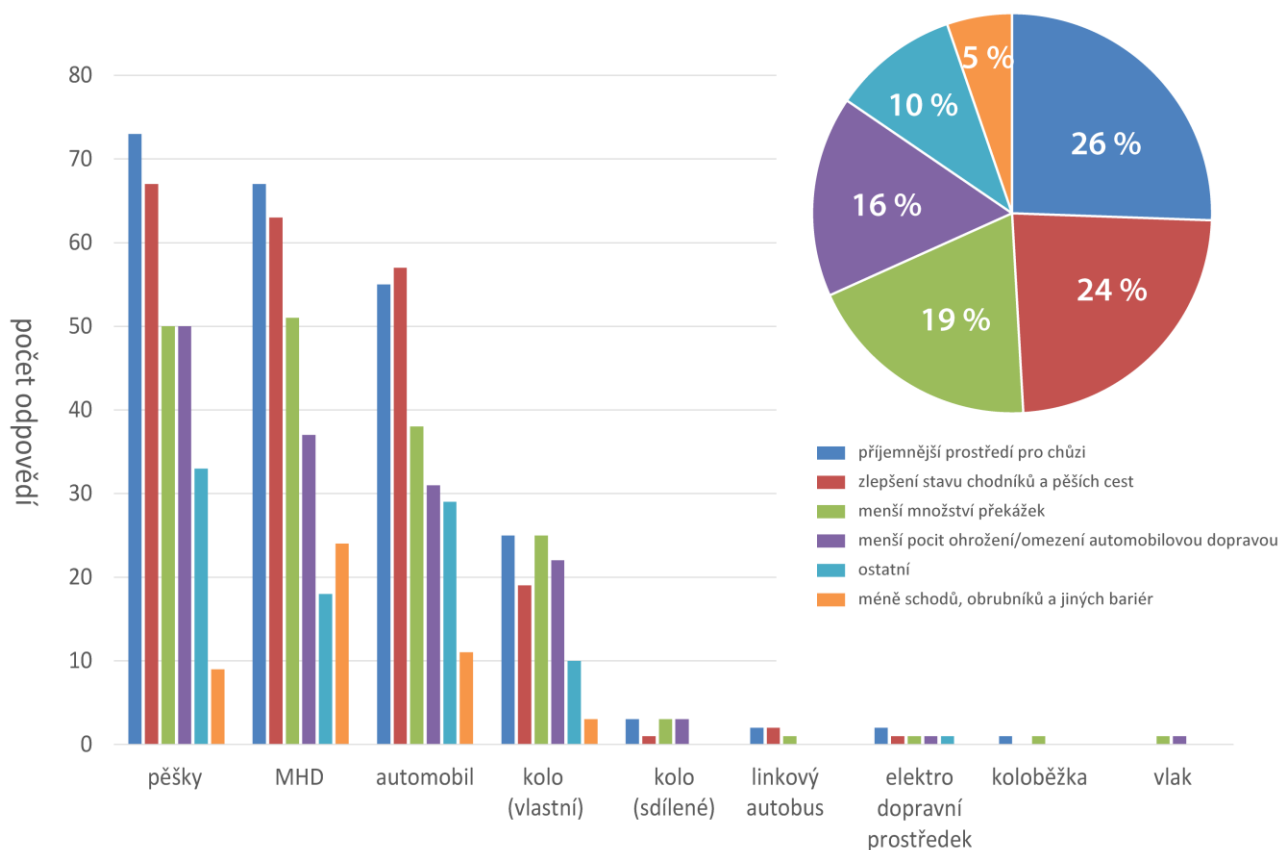
**Výpočet indikátoru:** Metoda výpočtu indikátorů byla pro všechny otázky spojené s motivací ke změně dopravního chování stejná. Jelikož bylo možné odpovídat více možnostmi, byl pro každou z možností vytvořen součet, kolikrát možnost zazněla v odpovědi respondenta a vyjádřena procentuálně jako podíl z počtu všech odpovědí celkem. Zároveň byla zkoumána motivace pro jednotlivé kategorie primárních dopravních prostředků, zde byl pozorován už pouze absolutní počet výskytů jednotlivých druhů motivace.

### Vyhodnocení – Motivace k většímu využívání chůze

Přibližně čtvrtina respondentů uvedla, že by je k většímu využívání motivovalo příjemnější prostředí pro chůzi (26 %) a zlepšení stavu chodníků a pěších cest (24 %). Významný podíl respondentů dále uvedl jako motivaci menší množství překážek (19 %) a menší pocit ohrožení/omezení automobilovou dopravou (16 %). Ostatní důvody byly uváděny minimálně (10 %). V doplňujících komentářích k této

volbě často respondenti vysvětlovali, že buď už pěšky chodí, nebo necítí žádnou motivaci se k tomuto způsobu dopravy uchýlit, např. z časových důvodů nebo z nutnosti převážet různé věci. Často také zaznívala stížnost na seřízení semaforů na přechodech pro chodce.

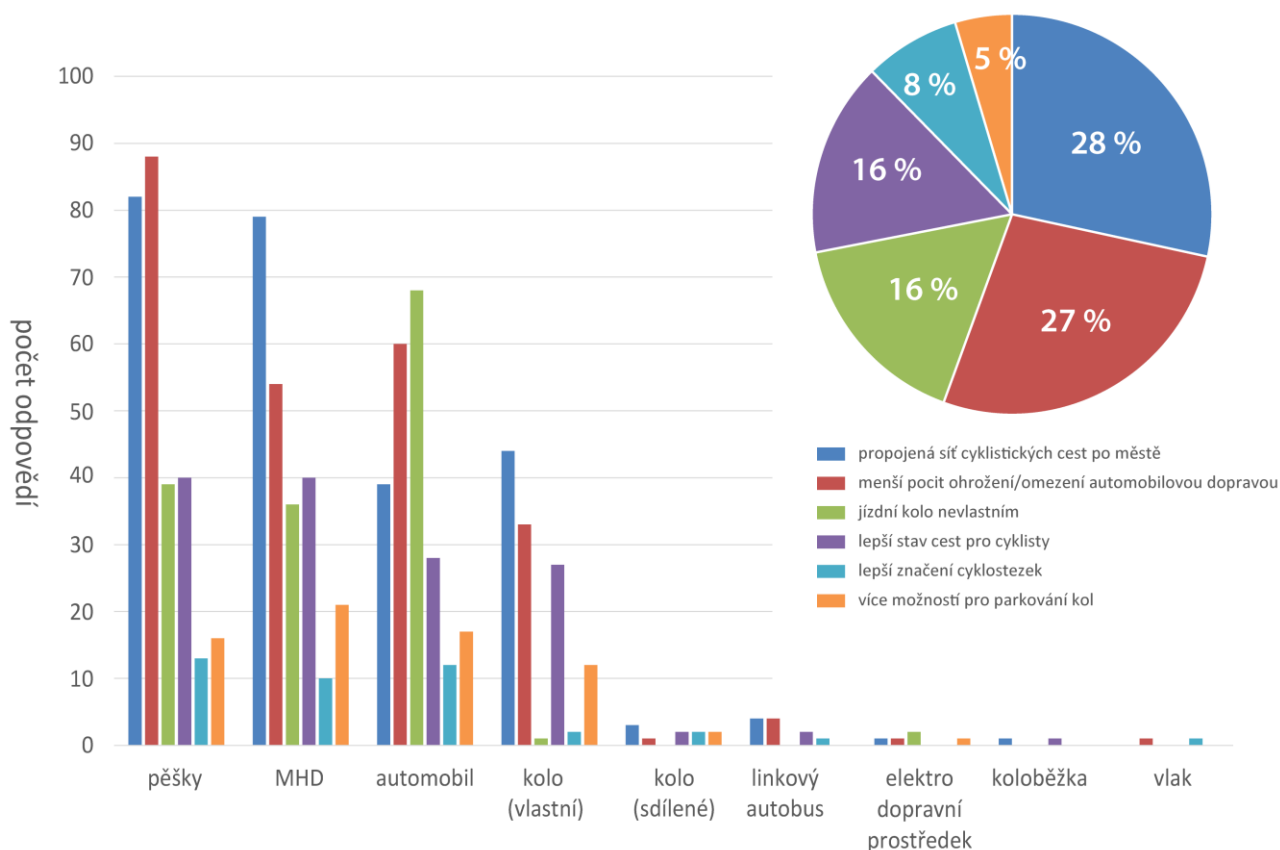
Hodnocení podle prioritního dopravního prostředku nevykazuje příliš velké rozdíly v jednotlivých kategoriích. V případě respondentů používajících zejména MHD, automobil nebo pochybující se pěšky jsou hlavní motivační faktory na prvních třech místech stejné. Mírné odlišnosti jsou u cyklistů, kteří (patrně ovlivněni pocitem nebezpečí při jízdě na kole) uvádí snížení pocitu nebezpečí na téměř stejné úrovni jako první dva nejčastěji uváděné faktory u jiných kritérií.



Obr. 19 Motivace pro změnu dopravního chování – větší využívání chůze

#### Vyhodnocení – Motivace k většímu využívání kola

Jako nejvýraznější motivační faktory pro častější používání kola byla uvedena propojená síť cyklistických cest (28 % respondentů), menší pocit ohrožení (27 %) a lepší stav cest (16 %). Stejný podíl respondentů (16 %) uvedl, že jízdní kolo nevlastní. Relativně nejméně často bylo uváděno lepší značení (8 %) a více možností pro parkování (5 %). Zajímavé rozdíly poskytuje hodnocení odpovědí z pohledu primárních dopravních prostředků. Zatímco pro cestující MHD, chodce a cyklisty zůstávají první dva motivační faktory stejné, tak v případě řidičů automobilu velké množství z nich jízdní kolo vůbec nevlastní. Vnímají sice jako důležitý motivační faktor menší pocit ohrožení, ale faktor propojenosti sítě nevnímají zdaleka tak důležitě. To je způsobeno především tím, že sami (bez vlastnictví kola) nemají zkušenost s pohybem ve městě na kole a nedokážou tak pravděpodobně přesně zhodnotit, zda je síť stezek propojená či nikoliv.



Obr. 20 Motivace pro změnu dopravního chování - větší využívání jízdního kola

Pokud respondenti u této otázky uvedli, že by je motivovala propojená síť cyklistických cest, byli dále dotazováni na konkrétní lokalitu, kde v současnosti cesty pro cyklisty postrádají.

Na tuto nepovinnou otázku odpovědělo celkem 228 respondentů z celkového počtu 562. Celkem 56 odpovědí bylo od respondentů, kteří převážně využívají kolo, jako hlavní dopravní prostředek, 69 odpovědí bylo od osob přepravujících se automobilem, 29 od cestujících MHD a 70 od chodců. Respondenti uváděli ve většině případů poměrně konkrétní situace (konkrétní ulice, případně i podrobnější popis), kde postrádají cyklostezku nebo cyklopruh. Návrhy jsou částečně ovlivněny místem bydliště respondentů, resp. tím, jaké trasy nejčastěji využívají pro dopravu ve městě. Z tohoto důvodu mohou být některé návrhy „nadhodnoceny“, nebo naopak „podhodnoceny“ a nemusí tak přesně vypovídat o významu uvedené lokality.

#### Mezi nejčastěji uváděné lokality patří:

- Propojení Neředín - centrum
- Propojení Fakultní nemocnice - centrum
- Propojení Nové Sady - centrum
- Propojení Nové Sady – Holice
- Propojení Holice – centrum
- Propojení Slavonín – Nedvězí
- Propojení Chválkovice - centrum
- Ulice Dobrovského, Masarykova, 17. listopadu
- Chybějící cyklostezka z Chomoutova
- Chybějící cyklostezka do OC Haná
- Oblast Slavonína, Hodolan, Bělidel, Hejčína
- Centrum města

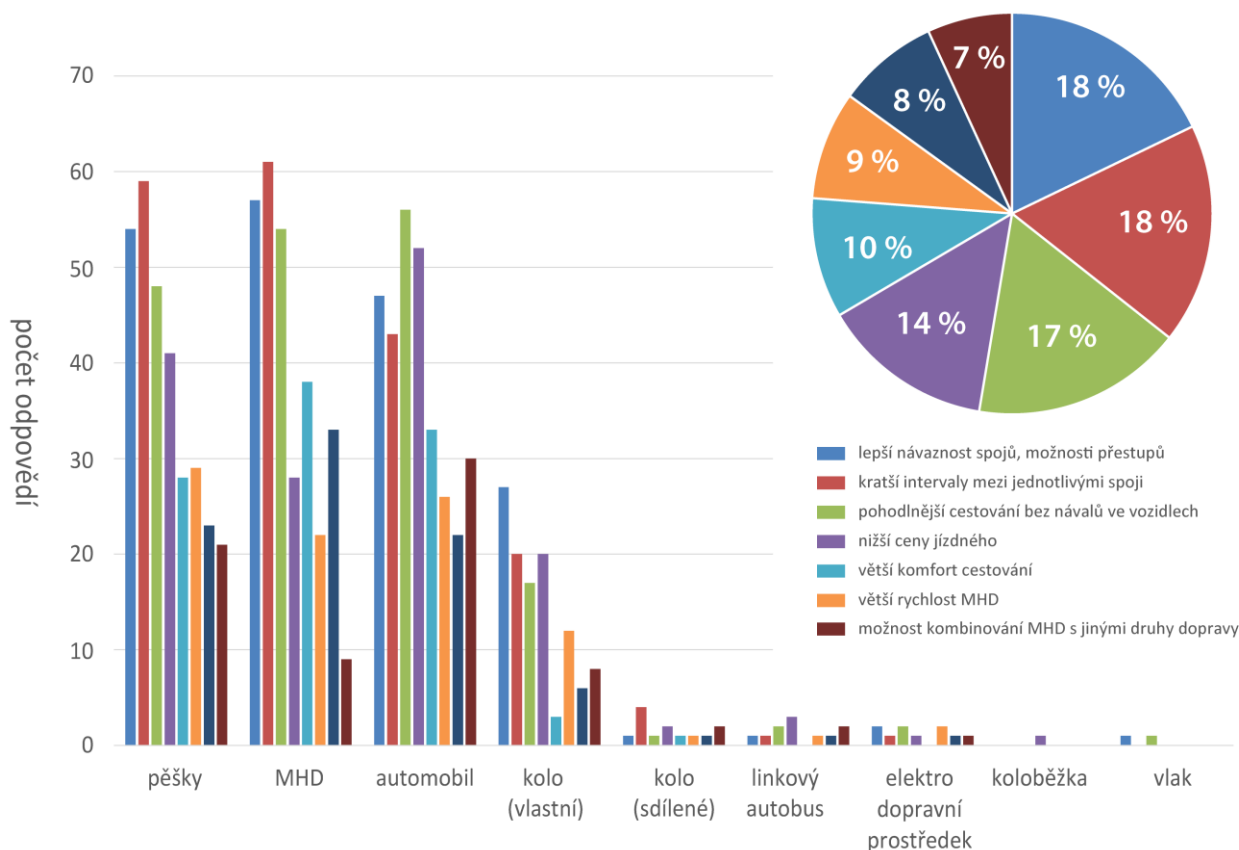
Všechny komentáře jsou k dispozici v příloze (data.xlsx). Je vhodné věnovat pozornost velmi

konkrétním návrhům od některých respondentů.

#### Vyhodnocení – Motivace k většímu využívání MHD

Pro častější využívání MHD by respondenty motivovaly prakticky všechny uvedené možnosti. Nejvíce respondentů by motivovala lepší návaznost spojů (18 %), kratší intervaly (18 %), pohodlnější cestování bez návalů ve vozidlech (17 %) a nižší ceny jízdného (14 %). Trochů méně zastoupené motivační faktory byly v této otázce větší komfort cestování (10 %), větší rychlost MHD (9 %), zastávka poblíž místa cestování (9 %) a možnost kombinování MHD s jinými druhy dopravy (7 %).

V rámci detailního hodnocení se nejvíce odlišují řidiči automobilu, pro které je nejzásadnější pohodlnější cestování, zatímco ostatní respondenti by především ocenili lepší návaznost spojů a kratší intervaly.



Obr. 21 Motivace pro změnu dopravního chování – větší využívání MHD

### 5.3. Dopravní stavby nebo opatření z posledních 5 let

**Formulace otázky:** „Vzpomenete si na nějakou stavbu nebo opatření z posledních 5 let, které významně pomohly olomoucké dopravě? Uveďte konkrétní příklad, prosím.“

#### Vyhodnocení

Na tuto otázku z celkového počtu 562 respondentů odpovědělo 274 osob. Z tohoto počtu se cca 90 respondentů vyjádřilo, že žádná taková stavba (nebo opatření) realizována nebyla, případně, že si na žádnou takovou nepamatují. Část respondentů uvedla, že za posledních několik let došlo spíše ke zhoršení dopravy v Olomouci a žádná ze staveb tak žádné viditelné zlepšení nepřinesla.

Z počtu 562 respondentů tedy konkrétní příklad stavby nebo opatření uvedlo 185 osob. Nejčastěji se jednalo o některou z cyklostezek (případně jiných staveb spojených s cyklistickou infrastrukturou), přestavby frekventovaných křižovatek do podoby kruhových objezdů a prodloužení tramvajové trati.

**Z konkrétních staveb nebo opatření se potom nejčastěji jednalo o tyto:**

- Prodloužení tramvajové trati na Nové Sady

- Kruhový objezd na Tabulovém vrchu
- Cyklostezka ve směru na Velkou Bystřici
- Rekonstrukce mostu přes Moravu u Bristolu (toto však současně vnímáno cyklisty a chodci dosti negativně)
- Rekonstrukce povrchu na Velkomoravské (tichý asfalt) + lepší koordinace světelné signalizace
- Zóny s omezením rychlosti 30 km/h v obytných částech města
- Osvětlení cyklostezky podél Mlýnského potoka
- Nové vozy MHD

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

#### 5.4. 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 více než 300 komentářů, z nichž některé jsou velmi detailní a velmi konkrétní.

Z některých komentářů je patrné nepochopení některých konkrétních opatření (např. důvody pro nespouštěnou světelnou signalizaci, důvody pro určitou náhradní trasu MHD, atd.). Na základě toho by bylo velmi vhodné snažit se ze strany města o lepší a častější komunikaci dopravní problematiky směrem k občanům, případně zřízení webové stránky s vysvětlením nejčastějších otázek.

Většina komentářů se dotýká témat, která jsou v Olomouci v rámci dopravy řešena dlouhodobě, připomínky k nim se objevují ve většině realizovaných průzkumů.

Ze všech obdržených připomínek dále uvádíme ty, které se objevovaly nejčastěji, případně ty, které jsou značně specifické a doposud nebyly v žádném z dřívějších průzkumů akcentovány. Tematicky jsou připomínky rozděleny do pěti hlavních oblastí. Připomínky jsou z důvodu lepší srozumitelnosti zestručněny do podoby krátkých hesel.

##### 1) Pěší doprava:

- *Chybějící přechody*
- *Nevhodný povrch pro pohyb na vozíku nebo s chodítkem v centru města*
- *Neřešení bezpečnosti chodců – chybějící přechody, špatný výhled přes špatně zaparkovaná vozidla, řidiči velmi často nepouští chodce na přechodech, neochota zpomalit*
- *Malá podpora města cyklo a pěší dopravě*
- *Cyklisté a elektrokoloběžky na chodnících ohrožují chodce*

##### 2) Cyklistická doprava:

- *Vybudovat parkovací dům pro kola na nádraží*
- *Nedostatek parkovacích stojanů na hl. nádraží a u Šantovky*
- *Chodci vstupující do cyklostezek bez rozhlédnutí*
- *Nebezpečné cestování na kole – nenavazující/chybějící stezky, chybějící přejezdy pro kola*
- *Nutnost jezdit s dětmi po chodníku – vysoký pocit nebezpečí*
- *Problematický přejezd u Pelikána/Mlýnský potok (inline stezka)*
- *Požadavek na více cyklopruhů (jakožto levnějších a rychlejších řešení)*
- *Na mnoha místech vysoké hrany nájezdů na cyklostezky*

##### 3) Automobilová doprava:

- *Nutnost dobudovat východní obchvat města*
- *Problematický kruhový objezd u Globusu*
- *Požadavek na zákaz vjezdu automobilům do centra*
- *Upřednostňování automobilové dopravy na úkor udržitelných forem dopravy*
- *Parkování – chybějící parkovací domy a odstavná parkoviště*
- *Špatné možnosti parkování v centru*
- *Překračování rychlosti (např. Velkomoravská, Foerstrova)*

#### **4) Městská hromadná doprava:**

- *Pomalá MHD*
- *Nízká frekvence spojů*
- *Zpoždování MHD vlivem automobilů*
- *Požadavek na další nízkopodlažní tramvaje*

#### **5) Ostatní**

- *Špatně koordinované dopravní stavby, extrémně dlouhé doby výstavby*
- *U nových staveb není myšleno na chodce a cyklo*
- *Požadavek na více laviček v celém městě*
- *Problém bezdomovců – zejména centrum*

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



## 6. PŘÍLOHY

### 6.1. Dotazník – struktura

#### Názory obyvatel Olomouce na dopravu ve městě

Vážení občané,

město Olomouc schválilo v roce 2018 Plán udržitelné městské mobility Olomouce (PUMMO), jehož cílem je zlepšit dopravu a život ve městě. Město proto pravidelně sleduje názory a přání občanů v oblasti dopravy a my se na vás obracíme s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, který vám nezabere více než 10 minut vašeho času.

Mnohokrát děkujeme

Katedra geoinformatiky, Univerzita Palackého v Olomouci (realizátor dopravního průzkumu)

#### I. ZÁKLADNÍ INFORMACE O RESPONDENTOVÍ

##### 1. Pohlaví

- a) muž
- b) žena

##### 2. Věk

- a) 18 – 24
- b) 25 – 34
- c) 35 – 44
- d) 45 – 54
- e) 55 – 64
- f) 65 – a více

##### 3. Ekonomická aktivita (uveďte prosím převažující aktivitu dle svého uvážení)

- a) zaměstnanec
- b) OSVČ nebo podnikatel
- c) nezaměstnaný
- d) důchodce
- e) mateřská dovolená/rodičovská dovolená
- f) student
- g) jiná:.....

##### 4. Nejvyšší dosažené vzdělání

- a) Základní, včetně neukončeného
- b) Střední, včetně vyučení bez maturity
- c) Úplné střední s maturitou
- d) Vyšší odborné a nástavbové
- e) Vysokoškolské

##### 5. Aktuální místo bydliště (uveďte místo vašeho skutečného bydliště, tzn. nikoli nutně trvalý pobyt)

- a) obec: .....
- b) ulice: .....

#### II. HODNOCENÍ DOPRAVY V OLOMOUCI

##### 6. Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci (vyberte nejčastější způsob dopravy - zvolte pouze jeden):

- a) automobil
- b) MHD
- c) linkový autobus (ne MHD)
- d) vlak
- e) pěšky
- f) kolo (vlastní)
- g) kolo (sdílené)
- h) koloběžka
- i) elektro dopravní prostředek (e-koloběžka, e-kolo, atd.)
- j) motorka/skútr

**7. Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci** (vyberte **druhý** nejčastější způsob dopravy - zvolte pouze jeden):

- a) automobil
- b) MHD
- c) linkový autobus (ne MHD)
- d) vlak
- e) pěšky
- f) kolo (vlastní)
- g) kolo (sdílené)
- h) koloběžka
- i) elektrokoloběžka
- j) motorka/skútr

**8. Které z následujících faktorů by vás motivovaly k většímu využívání chůze při cestách po Olomouci?** (vyberte max. 2 možnosti)

- a) Menší pocit ohrožení či omezení automobilovou dopravou.
- b) Zlepšení stavu chodníků a pěších cest (rozšíření, kvalitnější povrch, lepší údržba).
- c) Menší množství překážek (frekventované komunikace, parkující auta, neudržovaná zeleň apod.).
- d) Příjemnější prostředí pro chůzi (omezení hluku a výfukových plynů, více stromů, laviček apod.).
- e) Méně schodů, vysokých obrubníků a jiných bariér.
- f) Něco jiného, uveďte prosím: .....

**9. Které z následujících faktorů by Vás motivovaly k tomu, abyste začal/a využívat nebo více využíval/a jízdní kolo při cestách po Olomouci.** (vyberte max. 2 možnosti)

- a) Menší pocit ohrožení či omezení automobilovou dopravou.
- b) Více možností pro parkování kol (více stojanů, lepší tvar a umístění stojanů).
- c) Lepší stav cest pro cyklisty (kvalitnější povrch, větší šířka, lepší údržba).
- d) Propojená síť cyklistických cest po celém území města.
- e) Lepší značení cyklostezek a cyklotras.
- f) Jízdní kolo nevlastním.

**10. Pokud jste v předchozí otázce uvedl/a že, by vás motivovala propojená síť cyklistických cest, uveďte prosím konkrétní lokalitu, kde v současnosti cesty pro cyklisty postrádáte.**

**11. Které z následujících faktorů by Vás motivovaly k tomu, abyste začal/a využívat nebo více využíval/a městskou hromadnou dopravu v Olomouci?** (vyberte max. 3 možnosti)

- a) Zastávka MHD poblíž místa kam / odkud obvykle cestuji.
- b) Větší rychlost cest MHD.
- c) Kratší intervaly mezi jednotlivými spoji.
- d) Pohodlnější cestování bez návalů ve vozidlech.
- e) Větší komfort cestování (funkční topení, klimatizace, wifi apod.)
- f) Nižší ceny jízdného.
- g) Možnost kombinovat cestování MHD s jinými druhy dopravy (např. vlak – MHD, auto – MHD apod.).
- h) Lepší návaznost spojů, možnosti přestupů.

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

	velmi dobrá	spíše dobrá	spíše špatná	velmi špatná	nemohu posoudit/nevím
chůze					
kolo					
MHD					
automobil					

13. Hromadná doprava v Olomouci je:

	ano	spíše ano	spíše ne	ne	nemohu posoudit/nevím
spolehlivá (dochvilná)					
čistá					
bezpečná					
rychlá					
levná					
CELKOVÁ SPOKOJENOST					

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

	ano	spíše ano	spíše ne	ne	nemohu posoudit/nevím
chůze					
kolo					
MHD					
automobil					

15. Ohodnoťte kvalitu veřejných prostor (náměstí) v Olomouci:

	velmi dobrá	spíše dobrá	spíše špatná	velmi špatná
čistota				
hlučnost				
množství				
vybavenost				
atraktivita				
dostupnost				
CELKOVÁ KVALITA				

**16. Ohodnoťte kvalitu veřejných prostor (parků) v Olomouci:**

	velmi dobrá	spíše dobrá	spíše špatná	velmi špatná
čistota				
hlučnost				
množství				
vybavenost				
atraktivita				
dostupnost				
CELKOVÁ KVALITA				

**17. Vzpomenete si na nějakou stavbu nebo opatření z posledních 5 let, které významně pomohly olomoucké dopravě? Uveďte konkrétní příklad, prosím.“**

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

## **6.2. Odpovědi respondentů – elektronické přílohy**

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