

Integrovaný plán mobility Ostrava

Průzkum veřejného mínění

DOPRAVA V OSTRAVĚ – JAKÉ JSOU VAŠE VIZE A PŘEDSTAVY?

Objednatel: Statutární město Ostrava
Prokešovo náměstí 8
729 30 Ostrava

Zastoupený: Ing. Ivo Hařovským, náměstkem primátora

Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
Zastoupený: Ing. Milanem Komínkem ve věcech smluvních
Autorský kolektiv: Ing. Ondřej Kyp
Inf. Ivan Ženíšek
Ing. Klára Sekyrová

Kontrola: Ing. Jiří Landa

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 025
Datum: Srpen 2015



Investice do vaší budoucnosti

Evropská unie

PODPOROVÁNO Z EVROPSKÉHO FONDU
PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ



OBSAH

1	ÚVOD	3
2	POČET A SKLADBA RESPONDENTŮ	4
3	VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU	6
3.1	INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA	6
1a)	Podpora automobilové dopravy na úkor veřejné hromadné dopravy?	6
1b)	Investice do nových komunikací (obchvaty, objízdné trasy)?	7
1c)	Místo nových komunikací preferována organizace dopravy (zjednosměrnění ulic, zóny 30, obytné zóny)?	7
1d)	Investice do zklidnění dopravy v centru města (snížení počtu jízdních pruhů, zúžení jízdních pruhů, omezení průjezdu)?	8
1e)	Omezení vjezdu nákladních automobilů do vybraných zón?	8
1f)	Výstavba světelně řízených křižovatek, inteligentní řízení dopravy (řídící ústředna dopravy)?	9
1g)	Podpora sdílení a půjčování vozidel (carsharing, eco-carsharing)?	9
1h)	Podpora elektromobilů a budování dobíjecích stanic?	10
3.2	DOPRAVA V KLIDU (PARKOVÁNÍ)	10
2a)	Regulace dopravy v klidu v centru města pomocí plošného zpoplatnění?	11
2b)	Regulace dopravy v klidu na sídlištích pomocí zpoplatnění?	11
2c)	Regulace dopravy v klidu na sídlištích pomocí organizace dopravy (zjednosměrnění, zpoplatněné zóny, vyhrazená stání)?	12
2d)	Výstavba nových parkovacích domů na sídlištích?	12
2e)	Výstavba nových podzemních garáží na sídlištích?	13
2f)	Výstavba parkovišť systému P+R (park and ride) na okrajích města s přestupem na MHD?	13
2g)	Výstavba parkovišť systému P+G (park and go) na okraji centra města v docházkových vzdálenostech od centra?	14
3.3	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA	14
3a)	Podpora veřejné hromadné dopravy na úkor automobilové dopravy?	15
3b)	Výstavba nových tratí pro tramvaj a trolejbus?	15
3c)	Preference a oddělení veřejné hromadné dopravy od automobilové (preference na křižovatkách, podélné prahy, vyhrazené jízdní pruhy)?	16
3d)	Výstavba a rekonstrukce přestupních terminálů a uzlů (zvýšení komfortu přestupu, zlepšení dostupnosti)?	16
3e)	Výstavba přestupních terminálů na okraji města s přestupem na MHD (pro příměstskou autobusovou dopravu, záchytná parkoviště P+R)?	17
3f)	Podpora vlakových příměstských S-linek (zkrácení intervalů, budování nových zastávek, nové linky)?	17

3g) Podpora meziměstské tramvajové dopravy?	18
3h) Nová vozidla veřejné hromadné dopravy?	18
3i) Co je pro Vás nejdůležitější u vozidel veřejné hromadné dopravy?	19
3.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA	19
4a) Výstavba nových cyklistických tras?	20
4b) Oddělení cyklistů od motorové dopravy?	20
4c) Budování cyklistických zařízení (úschovny, bezpečné stojany, přístřešky atd.)?	21
4d) Systém městských kol – síť půjčoven kol po městě?	21
4e) Systém městských kol – síť půjčoven elektrokol a budování dobíjecích stanic?	22
3.5 PĚŠÍ DOPRAVA	22
5a) Výstavba nových pěších tras?	23
5b) Bezbariérové pěší trasy?	23
5c) Zřízení pěších zón?	24
3.6 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A DOSTUPNOSTI	24
6a) Oddělení motorové a nemotorové dopravy?	25
6b) Bezbariérové zastávky a vozidla veřejné hromadné dopravy?	25
6c) Osvětlení přechodů?	26
6d) Osvětlení zastávek veřejné hromadné dopravy?	26
6e) Kamery ve vozidlech a na zastávkách veřejné hromadné dopravy?	27
6f) Rozvoj informačních a navigačních systémů (pro řidiče vozidel, návštěvníky města, pěší, osoby se sníženou schopností pohybu)?	27
6g) Dopravní výchova dětí (dopravní hřiště, přednášky)?	28
6h) Preventivní informační kampaně pro řidiče, cyklisty, chodce?	28
3.7 KTERÝ DRUH DOPRAVY SI PŘEJETE PODPOROVAT NEJVÍCE?	29
3.8 JSTE OCHODNÍ SE VZDÁT AUTOMOBILU V KAŽDODENNÍM CHOVÁNÍ VAŠÍ RODINY A VYUŽÍVAT VE MĚSTĚ VEŘEJNOU DOPRAVU (ZAMĚŠTNÁNÍ, NÁKUPY)?	29
3.9 DALŠÍ OPATŘENÍ, KTERÁ BY MĚLO MĚSTO PODPOROVAT	30
4 ZÁVĚR	31

1 ÚVOD

Průzkum veřejného mínění byl proveden metodou dotazníkového šetření. Dotazník s názvem „Doprava v Ostravě – Jaké jsou vaše vize a představy?“ měl poskytnout odpověď na otázku, jak si občané (příp. návštěvníci) Ostravy představují budoucnost dopravy ve městě. Otázky byly zaměřeny na jednotlivé druhy dopravy. Dotazník navrhoval určitá opatření, mezi kterými si tazatel vybíral, přičemž si mohl vybrat i více odpovědí. Jednotlivým odpovědím nebyla dána váhová kritéria. Hlavními tématy v dotazníku bylo:

- Individuální automobilová doprava
- Doprava v klidu (parkování)
- Veřejná hromadná doprava
- Cyklistická doprava
- Pěší doprava
- Zvýšení bezpečnosti a dostupnosti

Dotazník obsahoval 6 hlavních otázek, ve kterých bylo celkově 42 možností a jeho vyplnění trvalo cca 15 – 20 minut. Otázky byly koncipovány jako uzavřené (přeji si aplikovat/nepřeji si aplikovat).

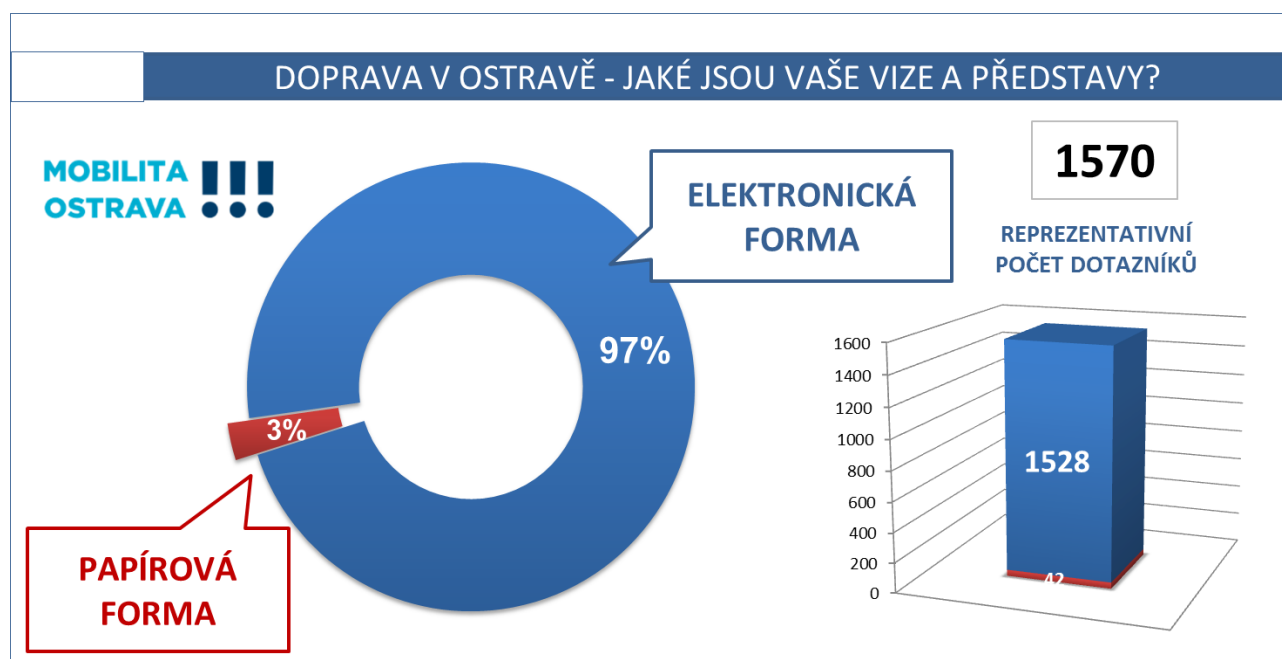
Dotazník bylo možné vyplnit jak v papírové formě (dotazníky a sběrné boxy byly k dispozici v budově magistrátu a v pobočce městské knihovny Ústřední), tak také on-line verzi umístěnou na webových stránkách projektu a Facebooku. S žádostí o spolupráci byli osloveni ředitelé a ředitelky středních škol a odborných učilišť (vyplnění dotazníku v rámci výuky) a také starostové a starostky jednotlivých městských obvodů.

Anketa probíhala od 12. 5. do 15. 6. 2015.

2 POČET A SKLADBA RESPONDENTŮ

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 1570 respondentů. Reprezentativní průzkumy pro ČR obvykle pracují s výběrovým souborem o cca 1000 – 1200 respondentech. Odborné texty uvádí jako dostatečný počet respondentů pro průzkumy krajských měst v rozmezí 500 – 600, tudíž dotazníkový průzkum „Doprava v Ostravě – Jaké jsou vaše vize a představy?“ lze považovat za úspěšný a vypovídající.

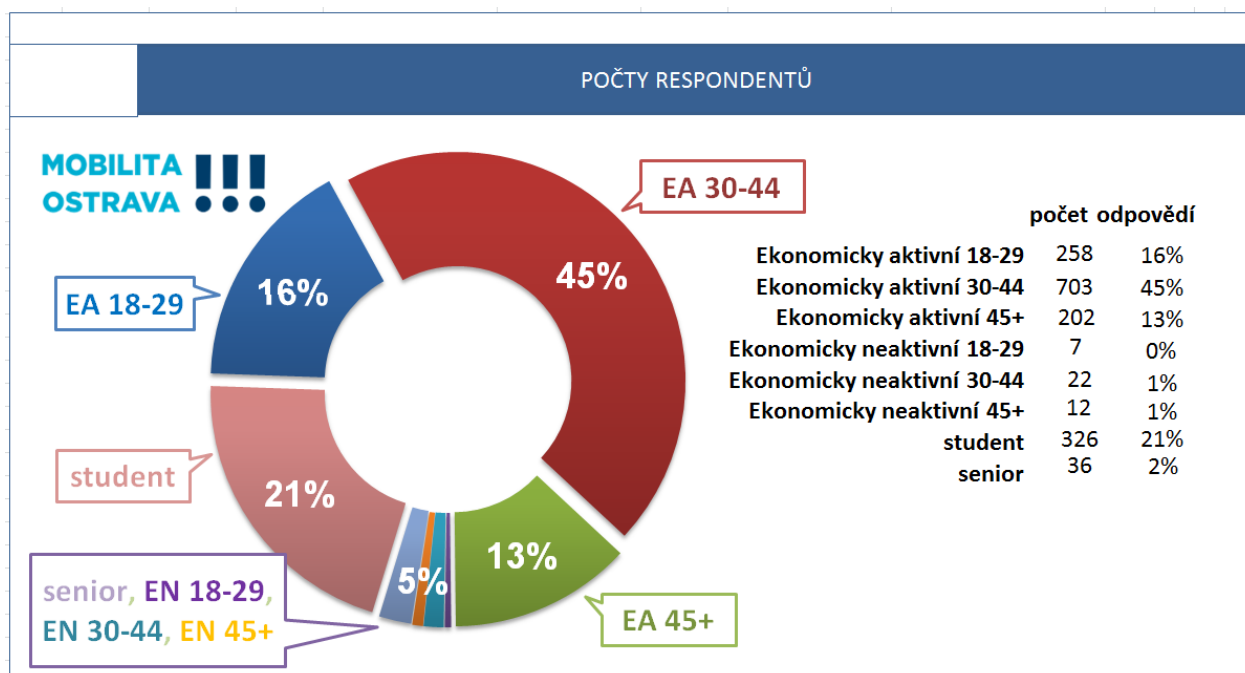
Z celkového počtu 1570 odevzdaných dotazníků bylo 1528 vyplněno elektronicky, což činí 97 %. Pouze 42 dotazníků bylo odevzdáno v papírové formě (3 %).



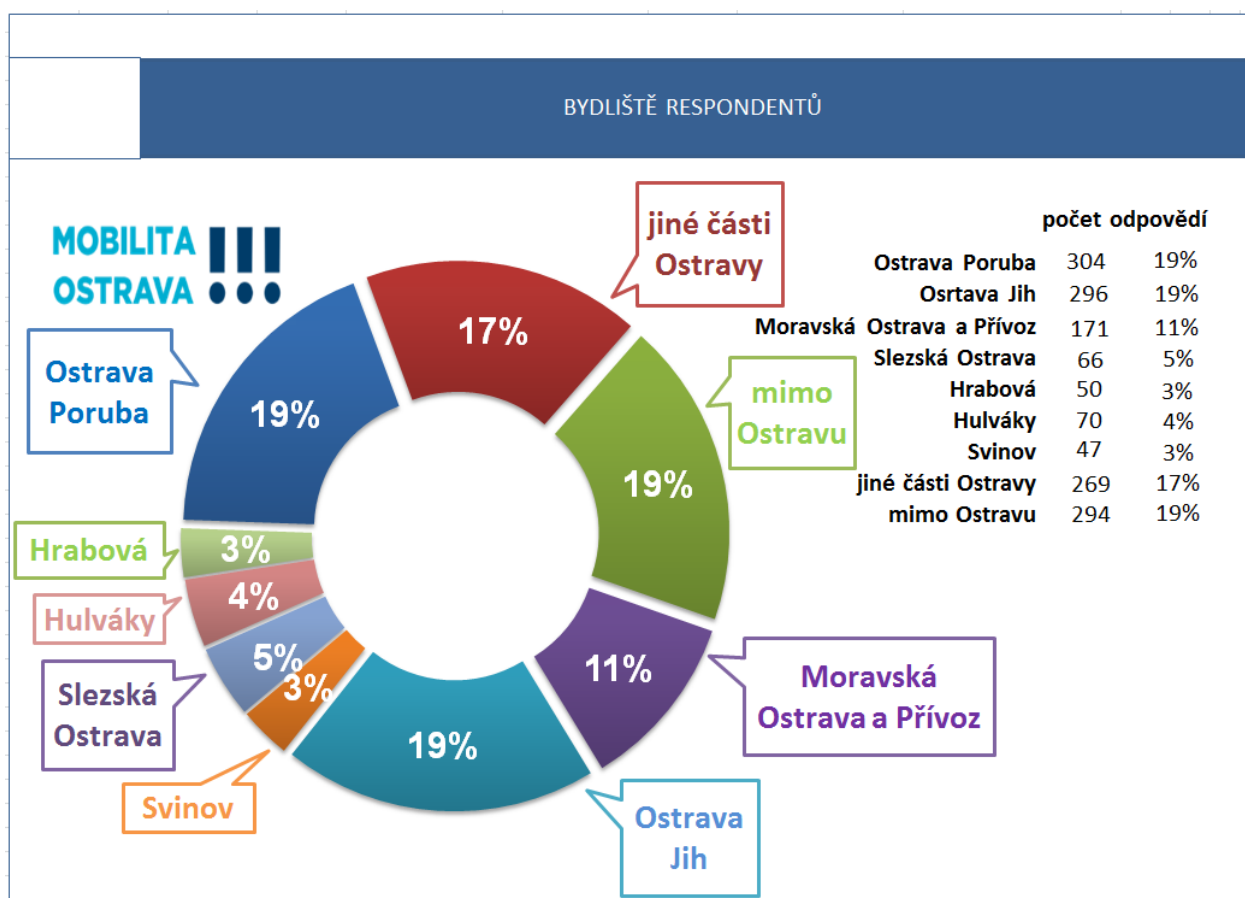
Genderové rozdělení je 73 % mužů a 27 % žen. Převažující zastoupení mužů ovšem neovlivňuje ve velké míře vypovídající hodnotu, protože kvalitu dopravy vnímají obě skupiny podobně. Pro ověření této hypotézy došlo k náhodnému promazání respondentů mužského pohlaví, tak aby došlo ke konvergenci jednotlivých skupin (44 % žen, 56 % mužů). Poté byly porovnány jednotlivé odpovědi. Bylo zjištěno, že odchylky v odpovědích se pohybují s rozptylem 4%¹. Tento rozptyl je brán jako přijatelný a proto nedošlo k vyvážení jednotlivých skupin a data nebyla nijak redukována.

Na dalším grafu je vidět jednotlivé skupiny respondentů z hlediska věku a ekonomické aktivity. Největší zastoupení (45 %) je ekonomicky aktivních lidí ve věku mezi 30-44 lety. Dále tvoří velkou skupinu studenti (21 %), kteří budou vytvářet samotnou budoucnost města. Třetí nejpočetnější skupinou jsou ekonomicky aktivní lidé ve věku mezi 18-29 lety. Poslední velká skupina (13 %) je zastoupena ekonomicky aktivními lidmi ve věku 45+. Zbylé skupiny jako jsou ekonomicky neaktivní 18-29 let, ekonomicky neaktivní 30-44, ekonomicky neaktivní 45+ a senioři tvoří celkově 5 % respondentů.

¹ Rozptyl je ovlivněn náhodnou redukcí dat



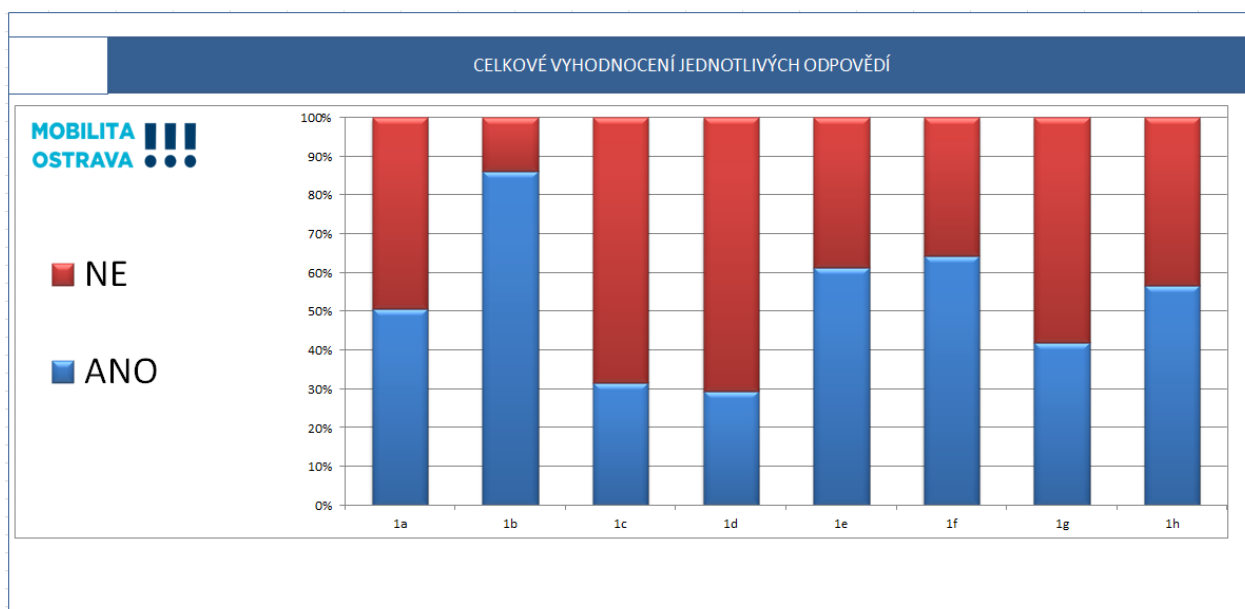
Bydliště respondentů bylo rozděleno do 7 velkých částí Ostravy (Poruba, Ostrava Jih, Moravská Ostrava a Přívoz, Slezská Ostrava, Hulváky, Hrabová a Svinov) dále na obyvatele v jiných částech Ostravy a mimo Ostravu.



3 VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU

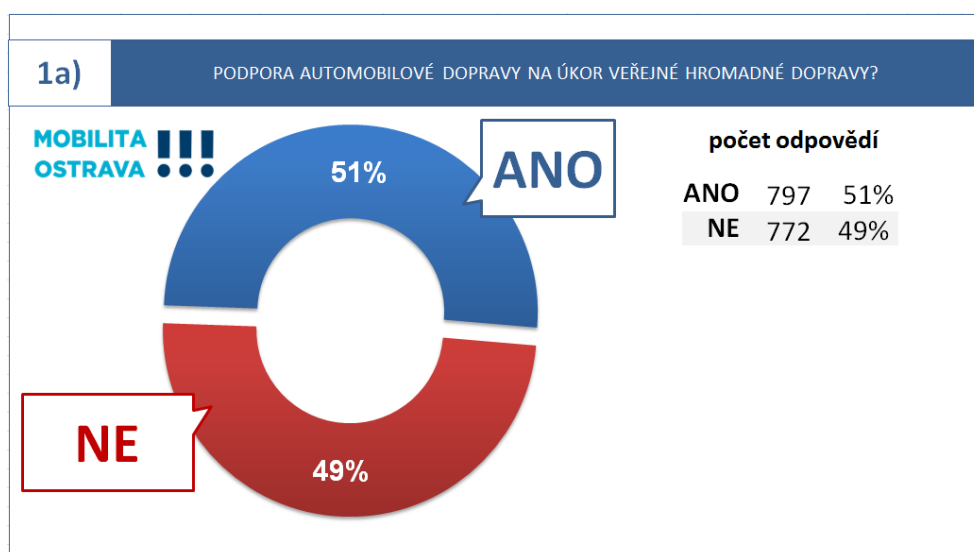
3.1 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Na grafu pod, je znázorněna podpora jednotlivých návrhů, týkající se individuální automobilové dopravy.



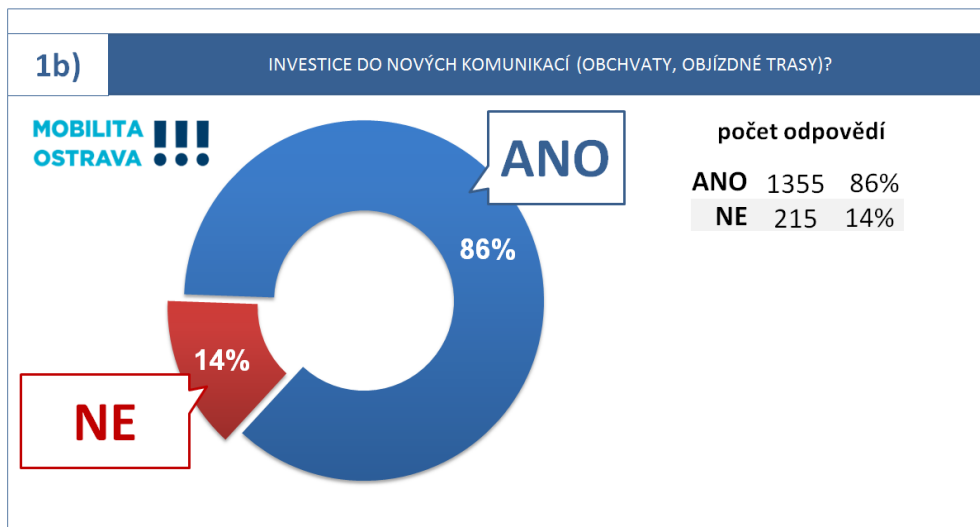
1a) Podpora automobilové dopravy na úkor veřejné hromadné dopravy?

Podporu automobilové dopravy na úkor veřejné si přeje 51 % respondentů, 49 % naopak podporovat IAD na úkor VHD nechce. Tento výsledek naznačuje, že polovina obyvatelů si přeje podporovat současnou veřejnou dopravu, ale raději přizpůsobit město automobilové dopravě. Tento závěr je vidět i na otázce v dotazníku „Další opatření, která by podle Vás mělo město podporovat“, kde se vyskytuje tento názor.



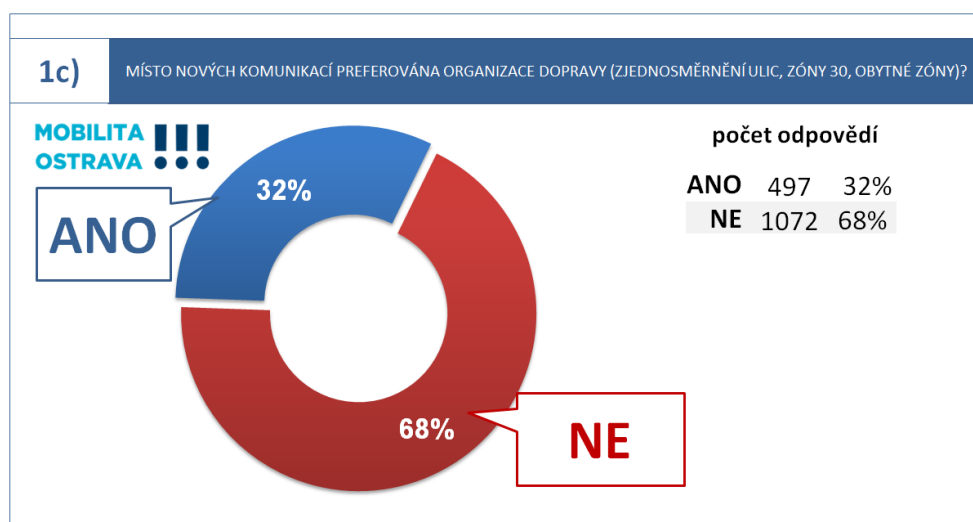
1b) Investice do nových komunikací (obchvaty, objížděné trasy)?

Drtivá většina dotázaných (86 %) si přeje, aby se více investovalo do nových komunikací, které by využívala individuální automobilové doprava. Toto opatření povede ke zkrácení cestovní doby, převedení tranzitní dopravy a odlehčení přetížených komunikací.



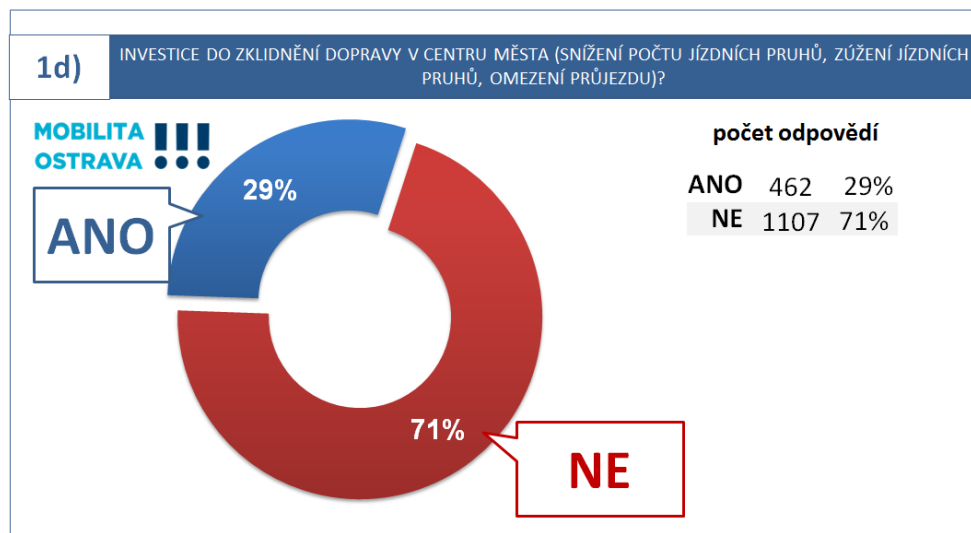
1c) Místo nových komunikací preferována organizace dopravy (zjednosměrnění ulic, zóny 30, obytné zóny)?

Většina respondentů (68 %) odpověděla, že nechtějí upravovat organizaci dopravy stavěním obytných zón, zón 30, nebo zjednosměrněním ulic.



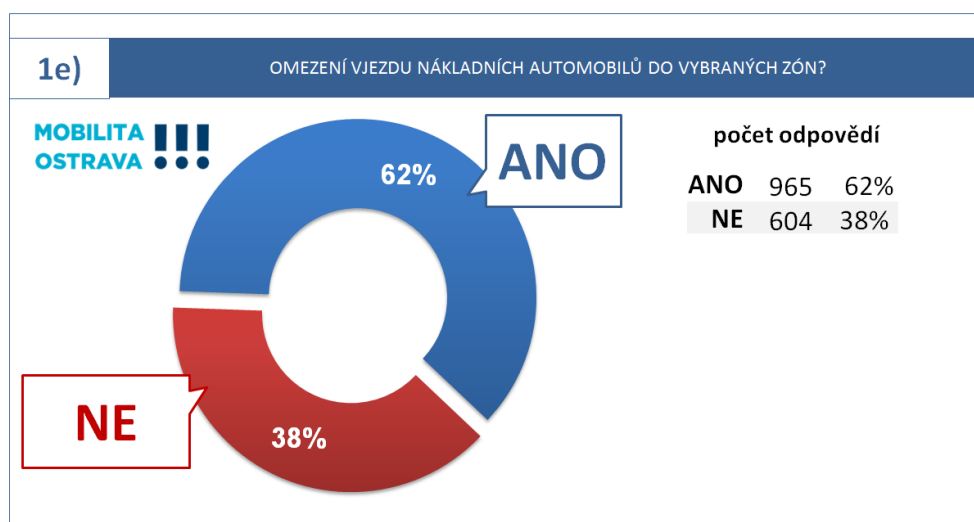
1d) Investice do zklidnění dopravy v centru města (snížení počtu jízdních pruhů, zúžení jízdních pruhů, omezení průjezdu)?

Na tuto otázku odpovědělo 71 % respondentů, že nechtějí investice do zklidnění dopravy. Tento fakt je naznačován již z předchozích odpovědí.



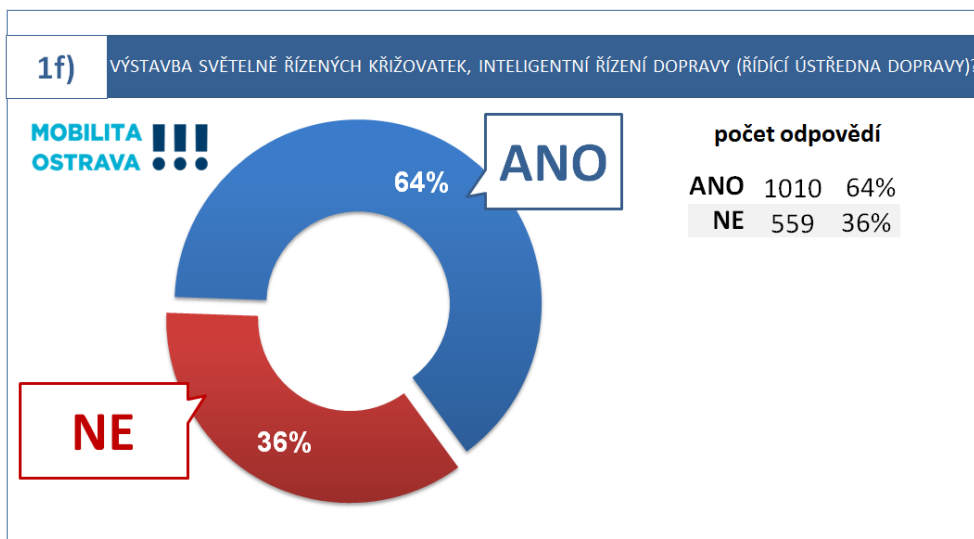
1e) Omezení vjezdu nákladních automobilů do vybraných zón?

Větší část dotazovaných (62 %) odpověděla, se vyjádřila pro omezení vjezdu nákladních vozidel do vybraných zón ve městě. Tento fakt by vedl ke snížení zbytné dopravy v některých částech města, ovšem za předpokladu, že budou vytvořeny komunikace, na které by byla nákladní doprava převedena.



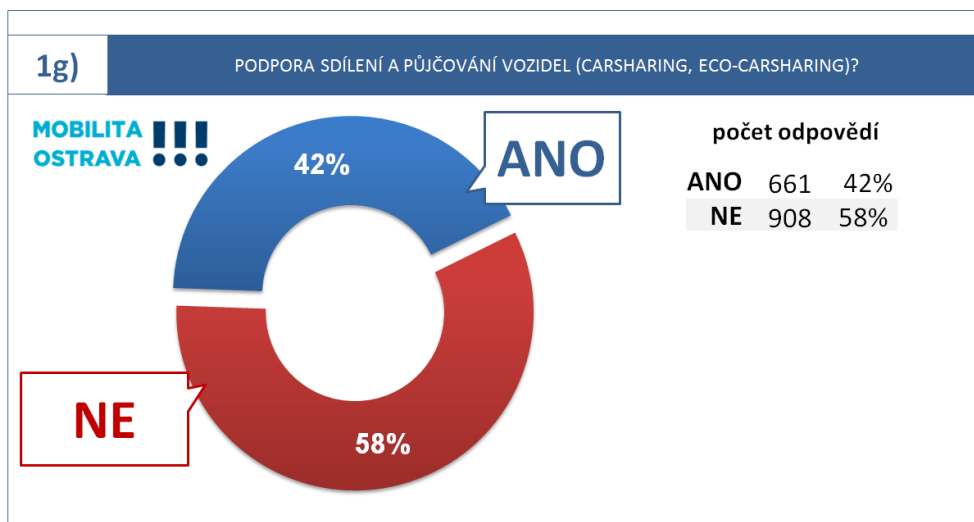
1f) Výstavba světelně řízených křižovatek, inteligentní řízení dopravy (řídící ústředna dopravy)?

Většina tazatelů (64 %) je pro novou výstavbu světelných křižovatek a pro podporu inteligentního řízení.



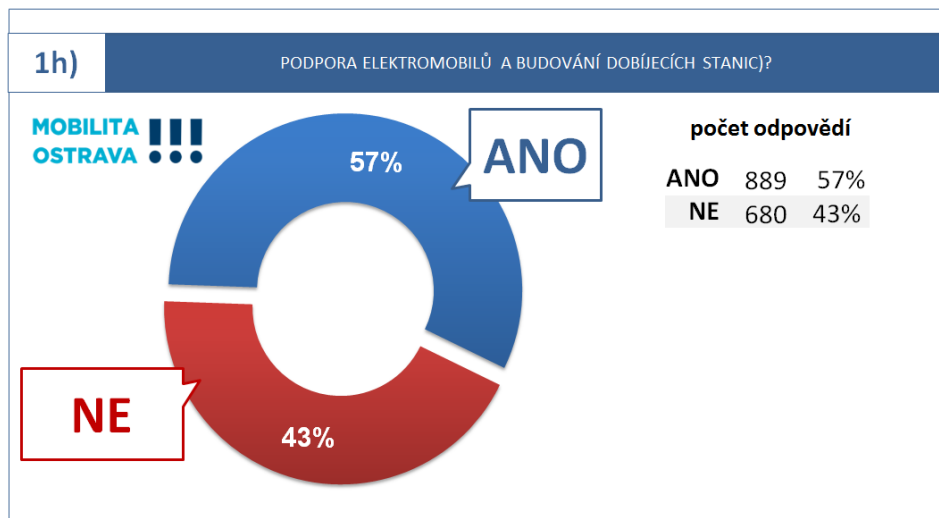
1g) Podpora sdílení a půjčování vozidel (carsharing, eco-carsharing)?

Větší část respondentů (58 %) není pro zavedení carsharingu. Jedná se o poměrně novou možnost, která není v ČR dosud nijak rozšířena a důvodem nepodpory může být i nedůvěra v tento projekt. Nicméně zavedení tohoto návrhu by mohlo dojít ke snížení emisí.



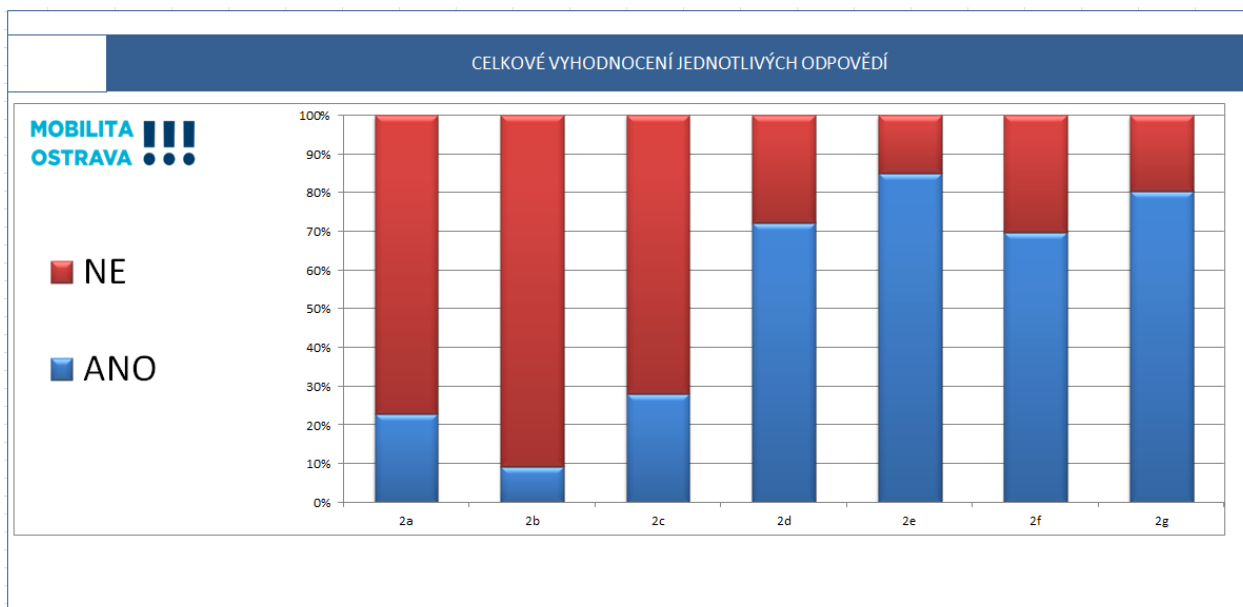
1h) Podpora elektromobilů a budování dobíjecích stanic?

Většina účastníků ankety (62 %) se vyslovila pro podporu elektromobilů a budování dobíjecích stanic. Podpora tohoto návrhu povede ke snížení výfukových a hlukových emisí s automobilů a zlepšení celkové kvality ovzduší ve městě a jeho okolí.



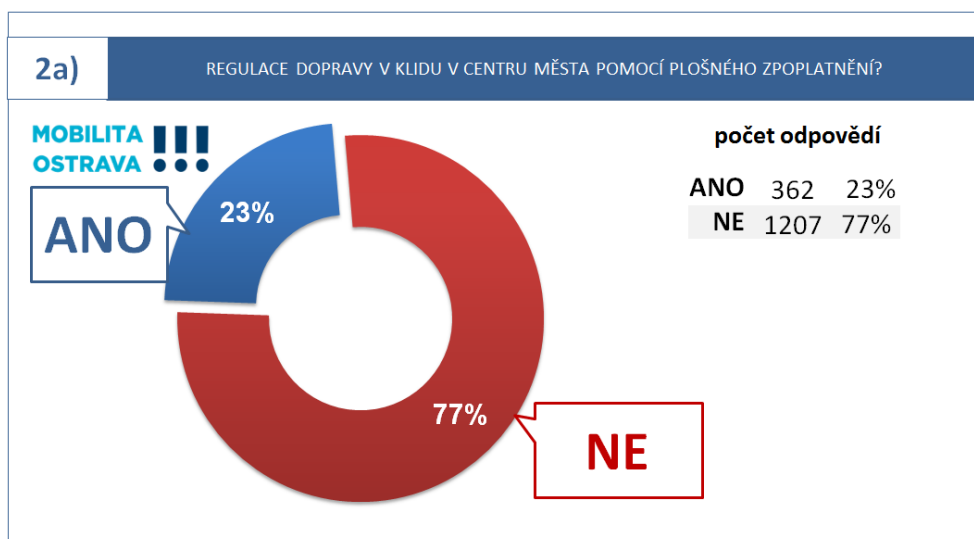
3.2 DOPRAVA V KLIDU (PARKOVÁNÍ)

Na grafu pod, je znázorněna podpora jednotlivých návrhů, týkající se dopravy v klidu (parkování).



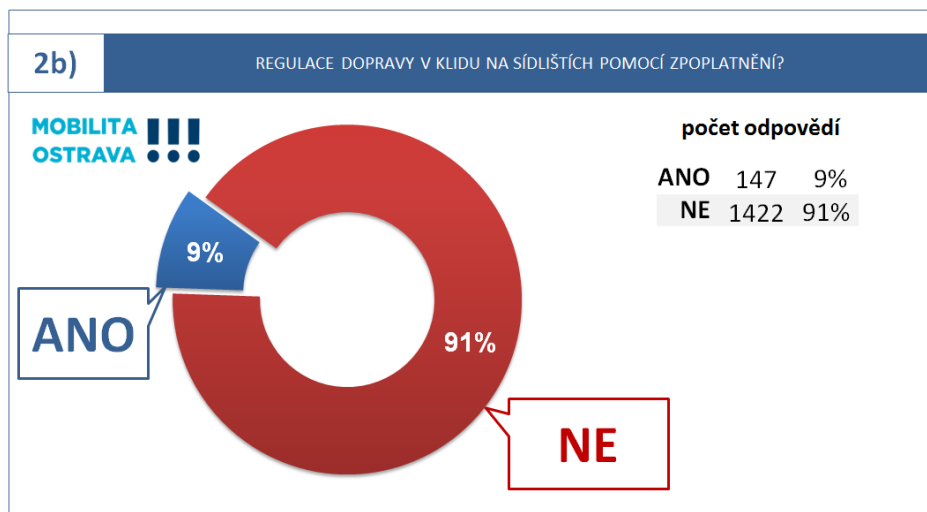
2a) Regulace dopravy v klidu v centru města pomocí plošného zpoplatnění?

Většina respondentů (77 %) se vyslovila proti regulaci dopravy v klidu v centru města pomocí plošného zpoplatnění.



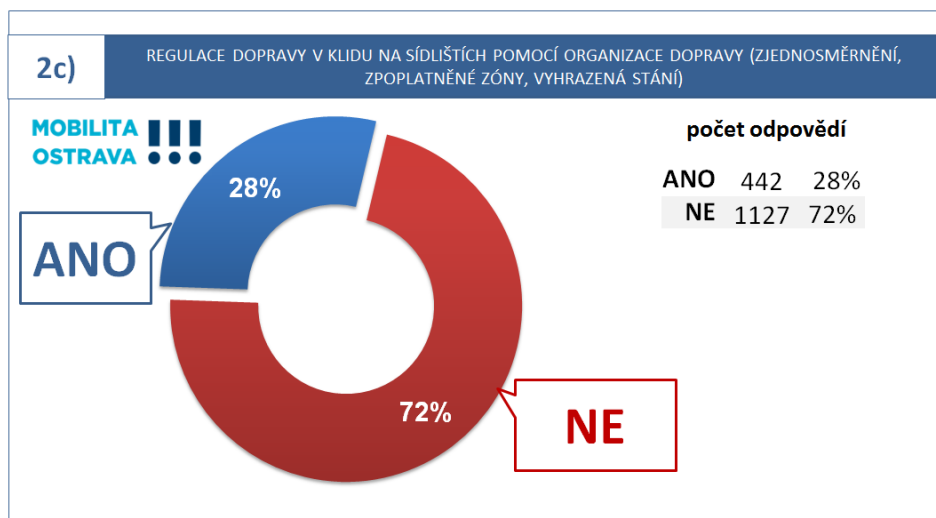
2b) Regulace dopravy v klidu na sídlištích pomocí zpoplatnění?

Drtivá většina dotázaných (91 %) je proti tomuto návrhu. Počet míst na sídlištích je již nyní nedostatečný a je zapotřebí navýšit jejich počet.



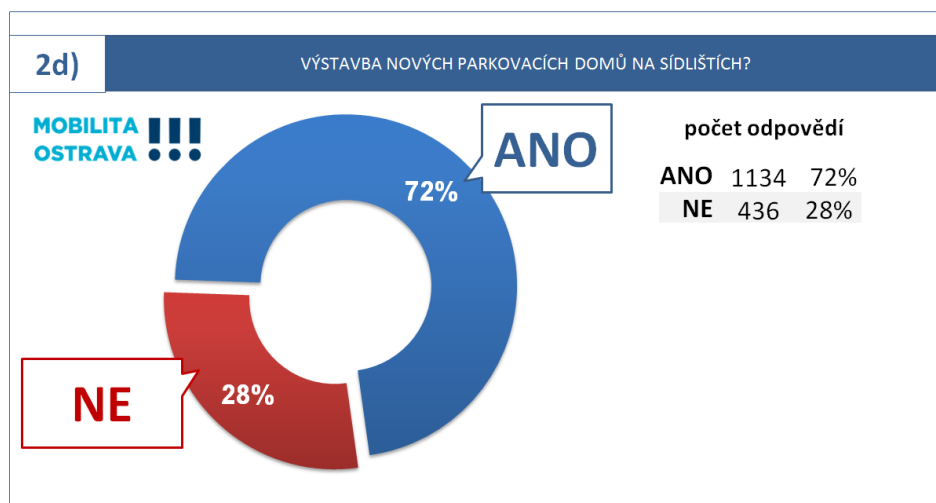
2c) Regulace dopravy v klidu na sídlištích pomocí organizace dopravy (zjednosměrnění, zpoplatněné zóny, vyhrazená stání)?

Většina účastníků ankety je proti (72 %) organizaci dopravy na sídlištích.



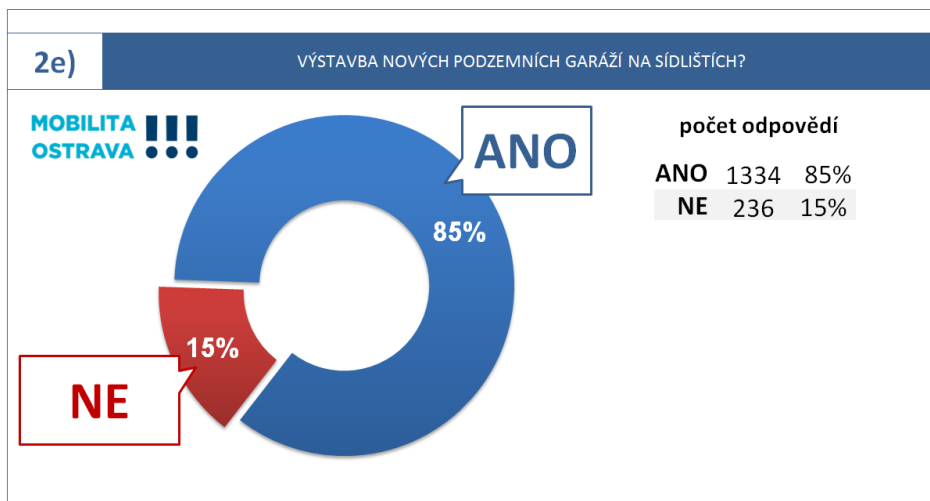
2d) Výstavba nových parkovacích domů na sídlištích?

Na sídlištích je v současné době nedostatečný počet parkovacích míst. Výstavbou parkovacích domů dojde alespoň k částečnému odstranění tohoto problému. Pro tento návrh se vyslovilo celkově 72 % respondentů.



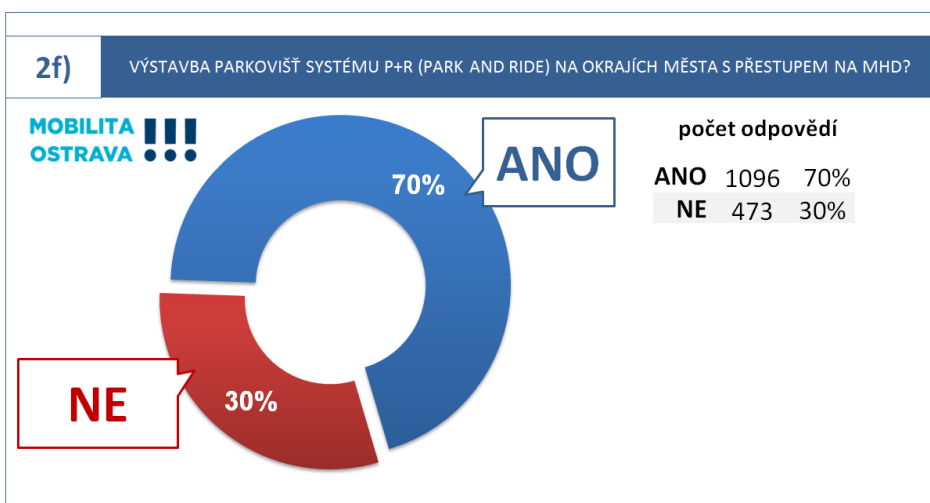
2e) Výstavba nových podzemních garáží na sídlištích?

Výstavba nových podzemních garáží je alternativní varianta k variantě 2d) vybudování nových parkovacích domů. Pro tento návrh se vyslovilo celkově 85 % dotázaných.



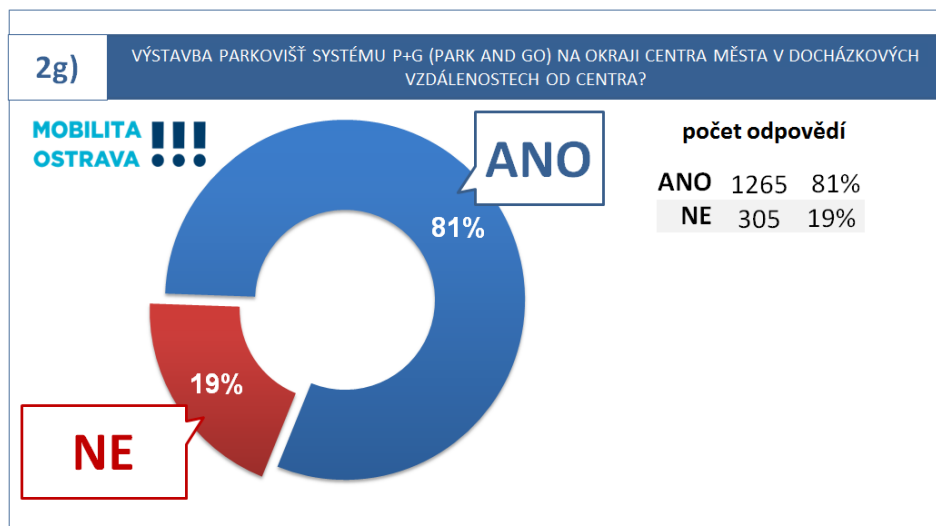
2f) Výstavba parkovišť systému P+R (park and ride) na okrajích města s přestupem na MHD?

Vybudováním kvalitního systému návaznosti na veřejnou dopravu za pomoci parkovišť P+R na okrajích města dojde ke snížení celkového objemu vozidel ve města a zvýšení parkovacího prostoru v centru města. S tímto projektem musí být ovšem spjat návrh jak řidiče motivovat parkovat právě na záchytných parkovištích.



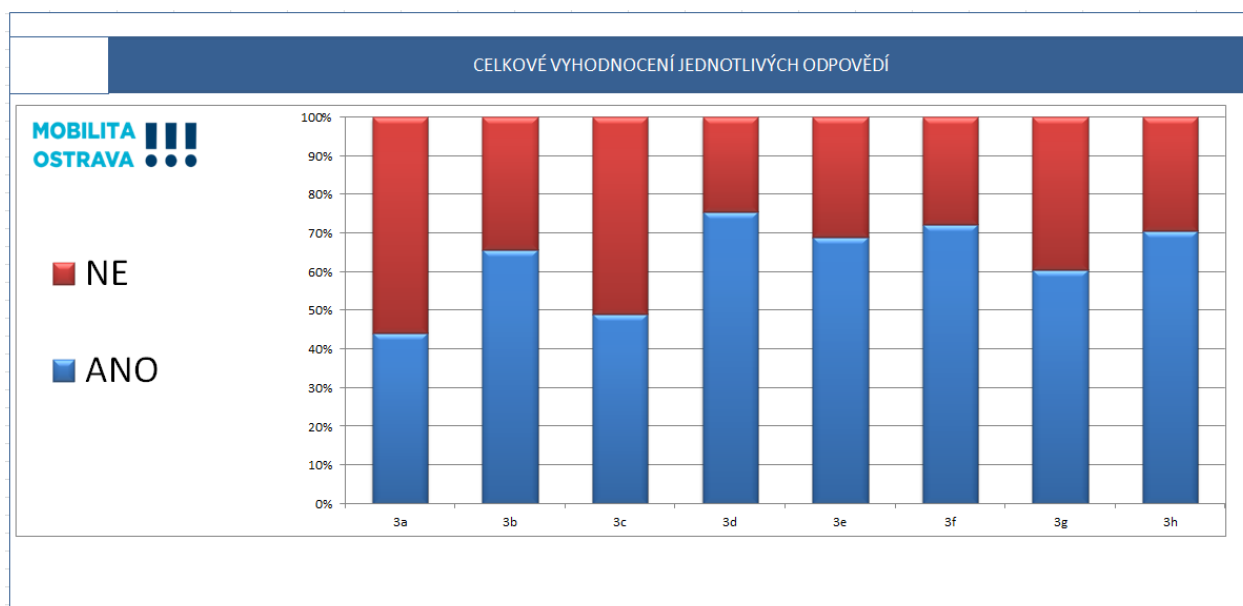
2g) Výstavba parkovišť systému P+G (park and go) na okraji centra města v docházkových vzdálenostech od centra?

Pro vybudování systému parkovišť P+G se vyslovilo celkově 81 % dotázaných. Systém P+G zajišťuje pohodlnou obsluhu hlavních center města, kdy je v docházkových vzdálenostech od centra vybudováno kapacitní parkoviště. Problémem může být kapacitní napojení těchto parkovišť a velká intenzita dopravy v těsné blízkosti centra.



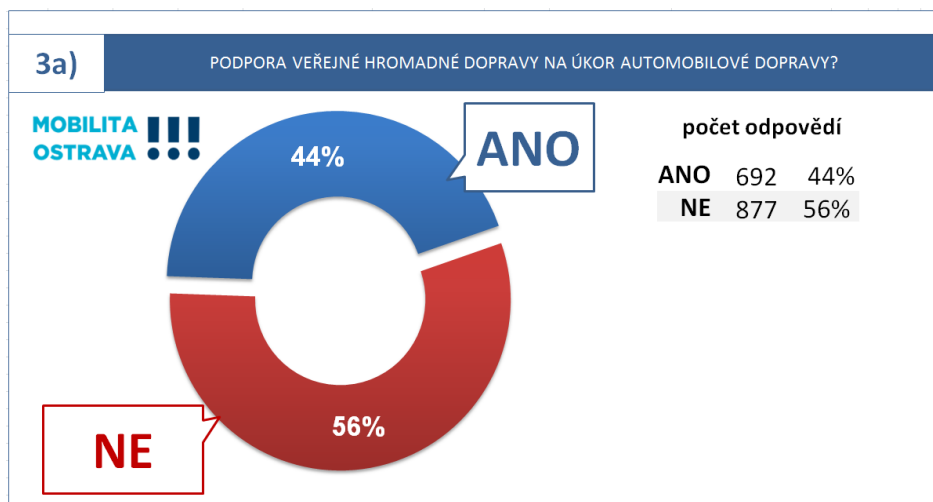
3.3 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Na grafu pod, je znázorněna podpora jednotlivých návrhů, veřejné hromadné dopravy.



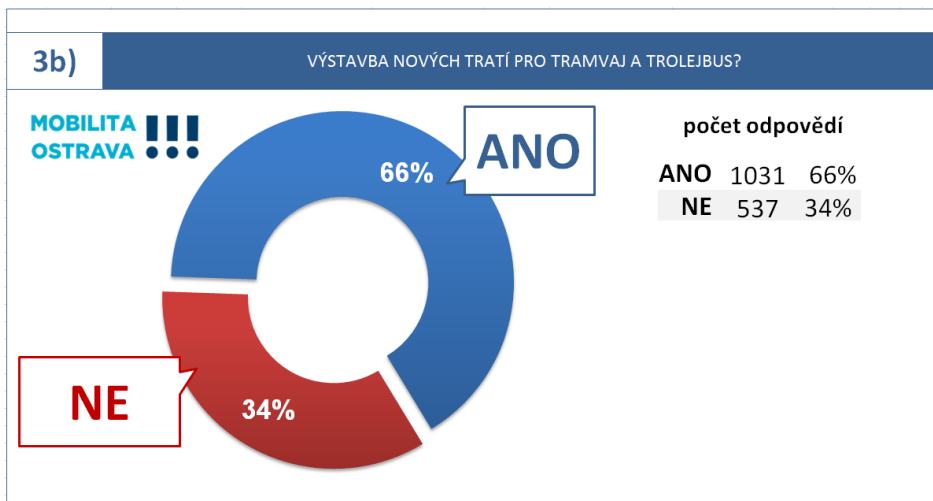
3a) Podpora veřejné hromadné dopravy na úkor automobilové dopravy?

Tato otázka je obráceně položená oproti otázce 1a) kde se bylo dotazováno, zda se má IAD upřednostnit na úkor VHD. Výsledek otázky 1a) (51% ano, 49 % ne) odpovídá této otázce, kde pro se vyslovilo 44 % dotázaných.



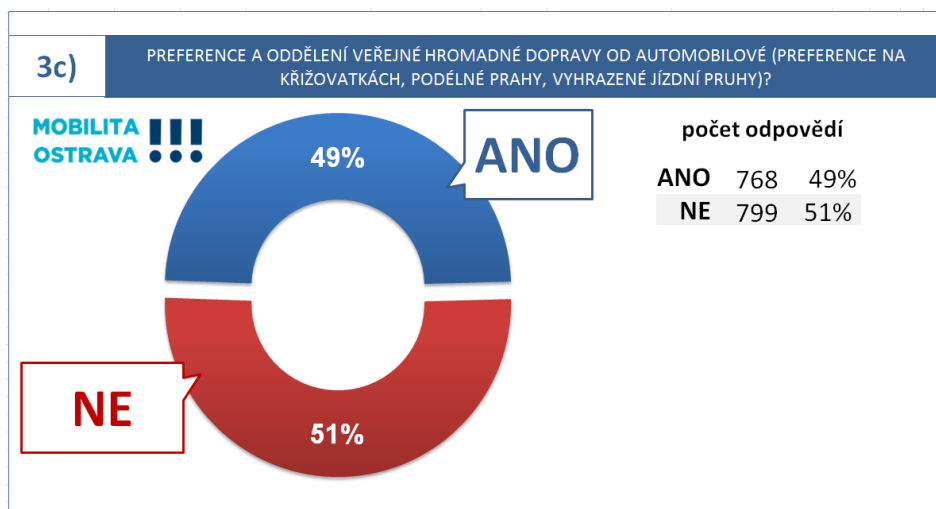
3b) Výstavba nových tratí pro tramvaj a trolejbus?

Na tuto otázku kladně odpovědělo 66 % respondentů. Podpora tohoto druhu hromadné dopravy přispěje k snížení výfukových emisí.



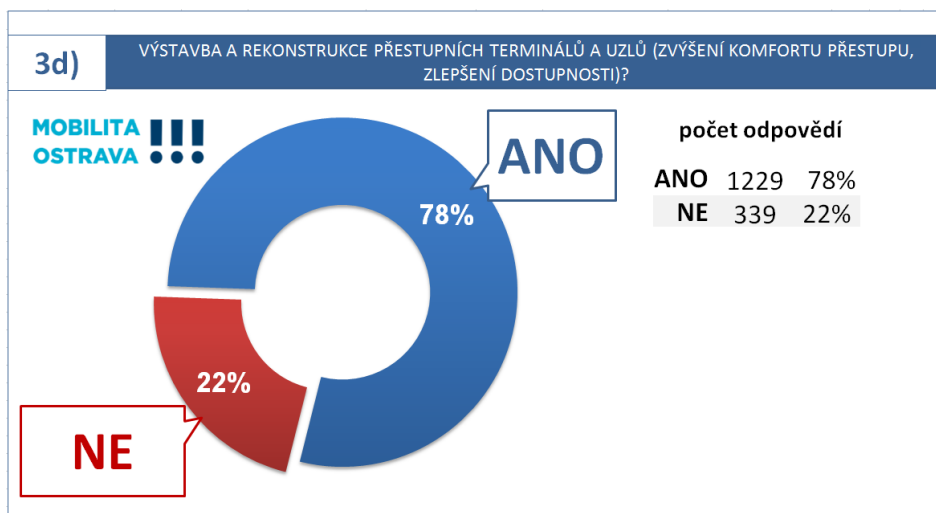
3c) Preference a oddělení veřejné hromadné dopravy od automobilové (preference na křižovatkách, podélné prahy, vyhrazené jízdní pruhy)?

Pro podporu tohoto opatření je 49 % dotázaných. Zavedení této preference by došlo k omezení IAD.



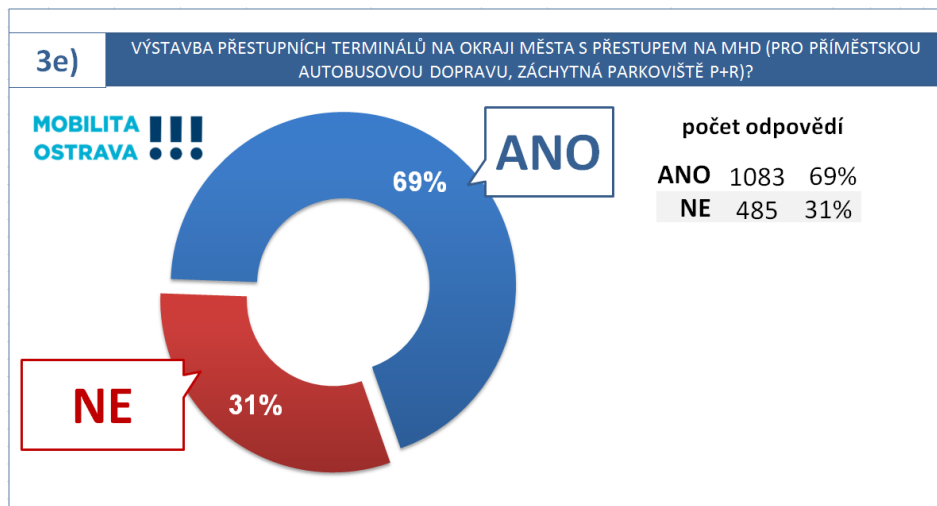
3d) Výstavba a rekonstrukce přestupních terminálů a uzlů (zvýšení komfortu přestupu, zlepšení dostupnosti)?

Pro výstavbu nových terminálů a uzlů je celkově 78 % respondentů. Dobré napojení jednotlivých druhů dopravy a zajištění přestupních vazeb dojde k zvýšení celkové atraktivity VHD.



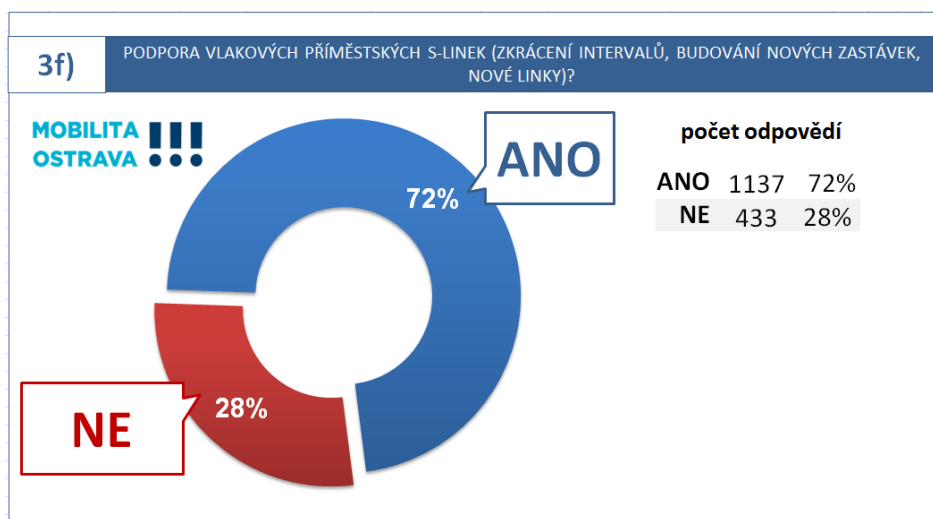
3e) Výstavba přestupních terminálů na okraji města s přestupem na MHD (pro příměstskou autobusovou dopravu, záchytná parkoviště P+R)?

Pro výstavbu nových terminálů na okraji města, kam budou vedeny příměstské autobusy nebo vybudování záchytných parkovišť se vyslovilo celkově 69 % účastníků ankety.



3f) Podpora vlakových příměstských S-linek (zkrácení intervalů, budování nových zastávek, nové linky)?

Pro podporu S-linek je 72 % dotázaných. Linky S tvoří rychlou a kapacitní dopravu na středně dlouhé vzdálenosti v rámci města. Vybudováním nových zastávek na frekventovaných místech dojde k jejímu zatraktivnění.



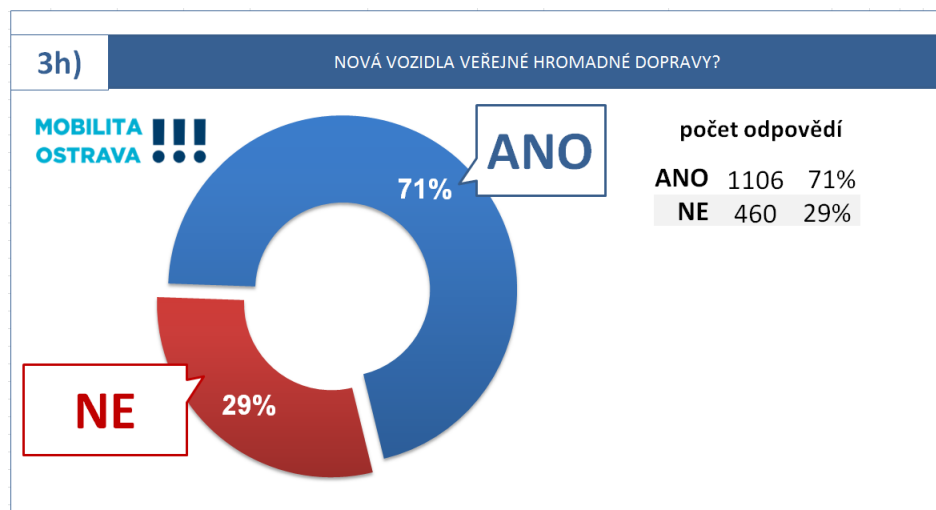
3g) Podpora meziměstské tramvajové dopravy?

Celkově 61 % dotázaných je pro vybudování meziměstské tramvajové dopravy. Tato doprava zajistí rychlé spojení centra Ostravy s příměstskými částmi.



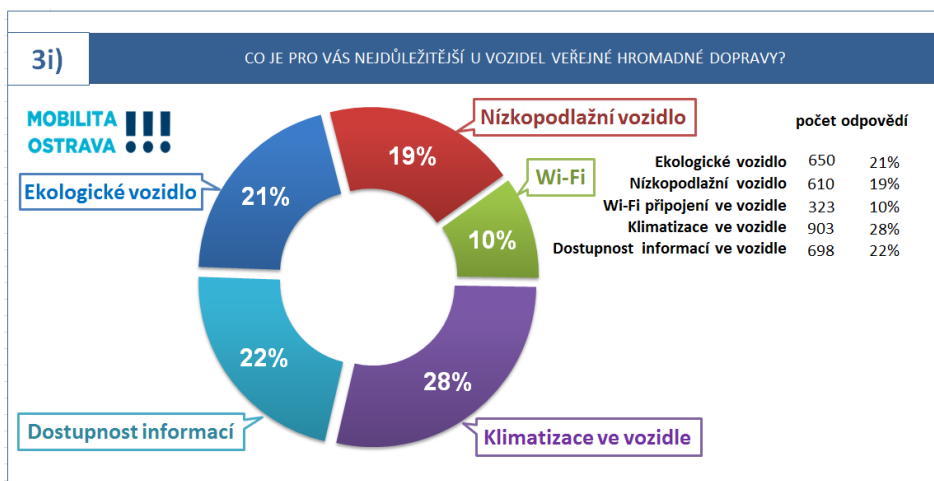
3h) Nová vozidla veřejné hromadné dopravy?

Pro nákup nových vozidel veřejné hromadné dopravy je pro 71 %.



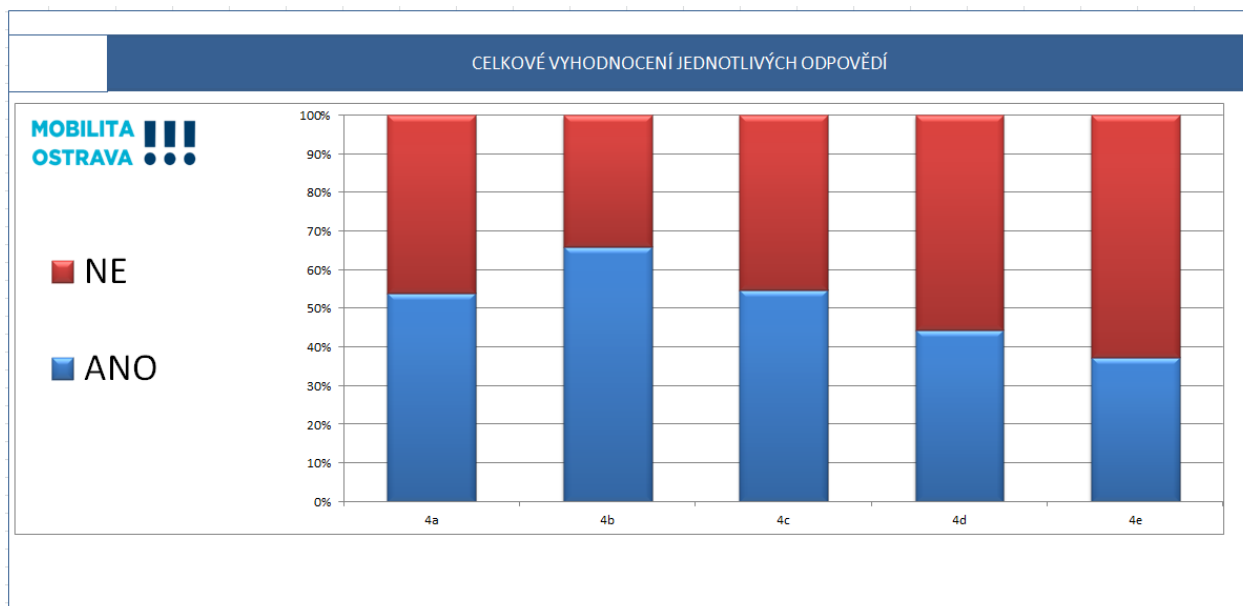
3i) Co je pro Vás nejdůležitější u vozidel veřejné hromadné dopravy?

Z výsledků průzkumů je patrné, že nejvíce chtějí klimatizace ve vozidlech, pro tuto odpověď se vyslovilo celkově 28 % dotázaných. Dále respondenti vyžadují dostupnost informací (22 %), ekologická vozidla (21 %) a nízkopodlažní vozidla (19 %). Nejméně důležité je dle účastníků ankety Wi-Fi připojení ve vozidlech.



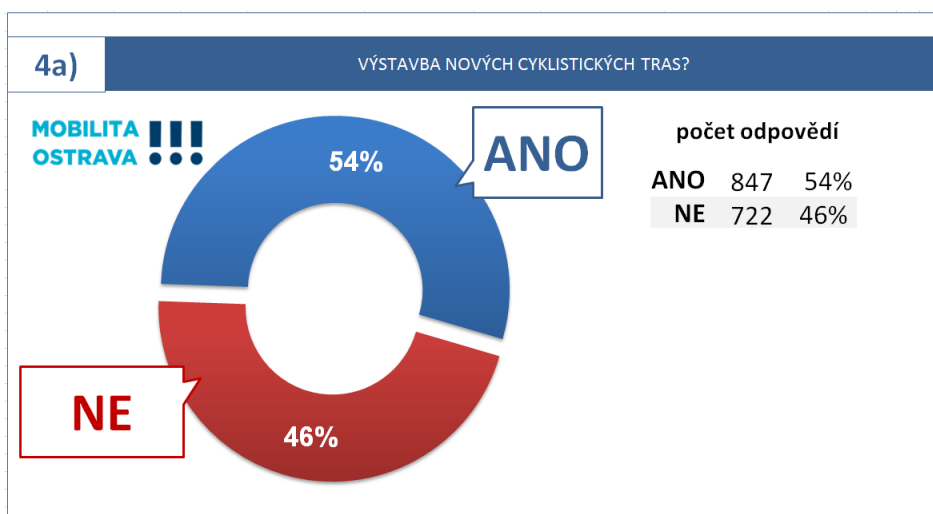
3.4 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Na grafu pod, je znázorněna podpora jednotlivých návrhů, cyklistické dopravy.



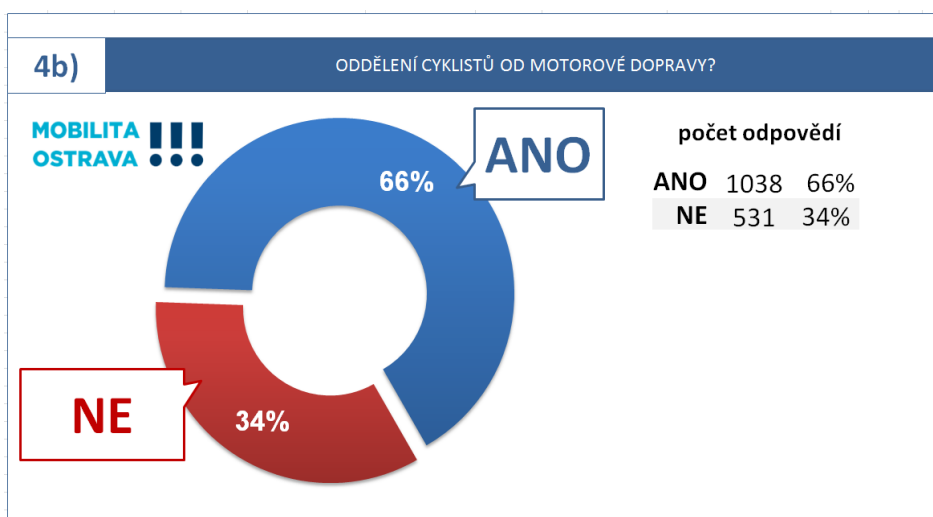
4a) Výstavba nových cyklistických tras?

Větší část dotázaných 54 % se vyslovila pro vybudování nových cyklistických tras. Důvodem takto malé podpory může být vysoké znečištění ovzduší nebo velké vzdálenosti od jednotlivých center.



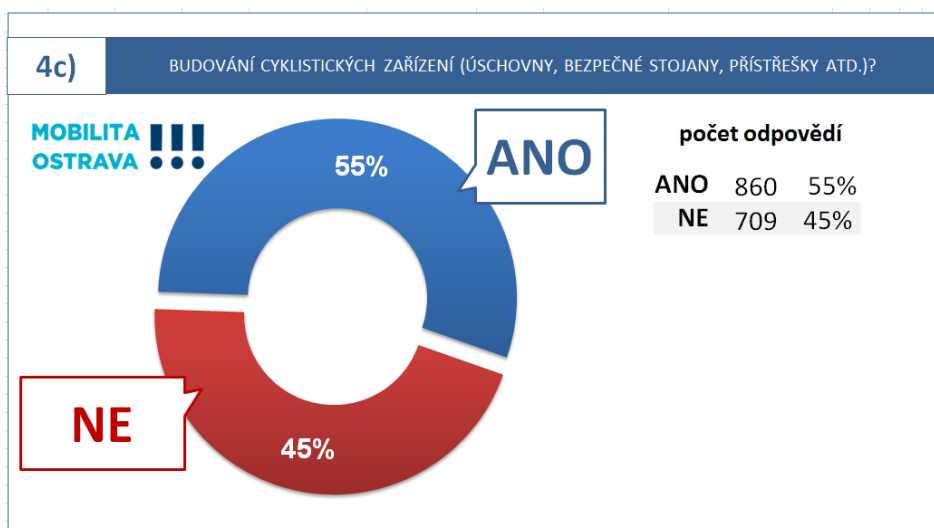
4b) Oddělení cyklistů od motorové dopravy?

Oddělení cyklistů od motorové dopravy dojde ke zvýšení bezpečnosti především cyklistů, kteří jsou mnohem zranitelnější. Pro tento návrh se vyslovilo celkově 66 % dotázaných.



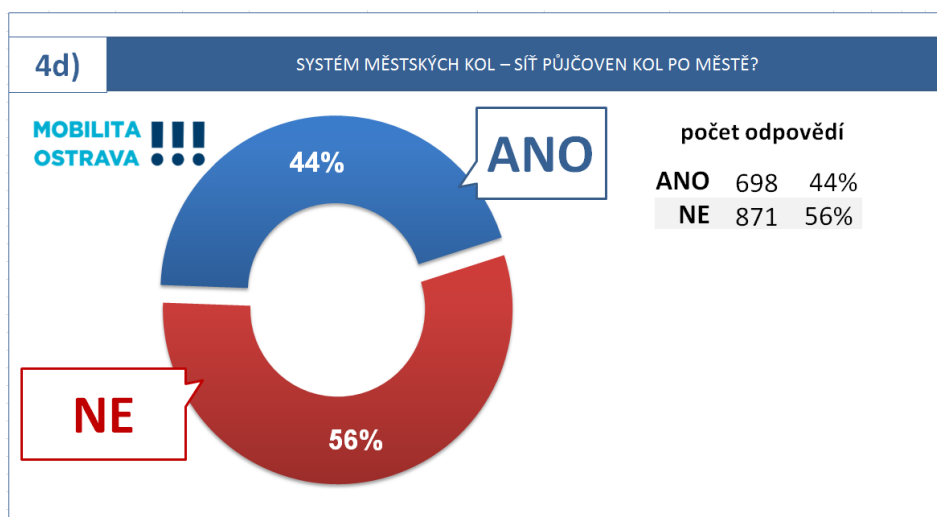
4c) Budování cyklistických zařízení (úschovny, bezpečné stojany, přístřešky atd.)?

Vybudování této infrastruktury by mohlo vést ke zvýšení atraktivity cyklistické dopravy. Pro vybudování se však vyjádřilo 55 %.



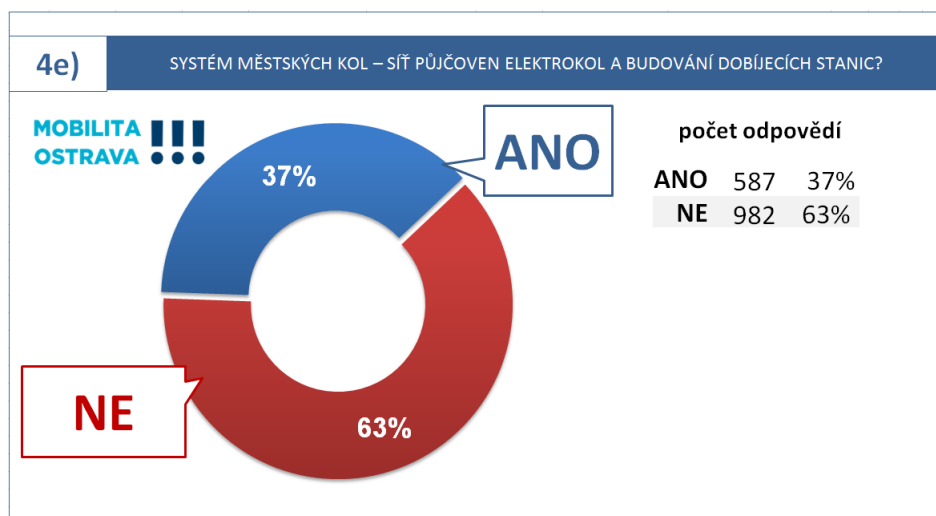
4d) Systém městských kol – síť půjčoven kol po městě?

Pro vybudování systému městských je pro menší část respondentů (44 %). Důsledkem může být nedostatečné vybudování cyklotras a jejich vzájemné propojení.



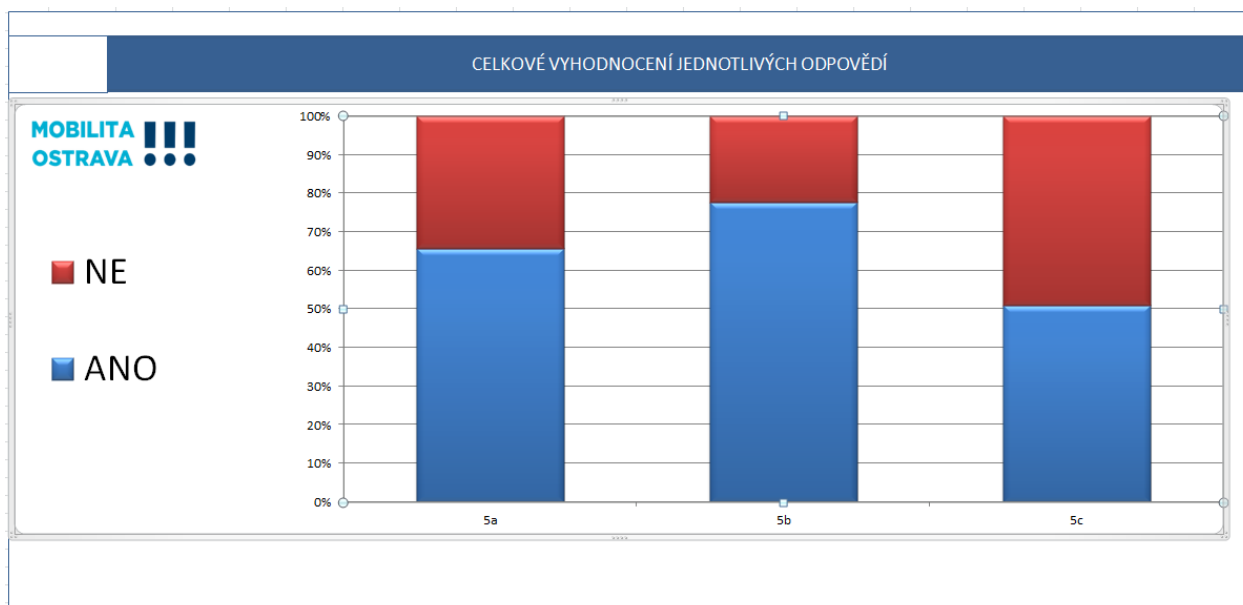
4e) Systém městských kol – síť půjčoven elektrokol a budování dobíjecích stanic?

Pro tento typ půjčoven je pouze 37 % dotázaných. Stejně jako u předchozí otázky to může být způsobeno nedostatečnou infrastrukturou pro cyklisty.



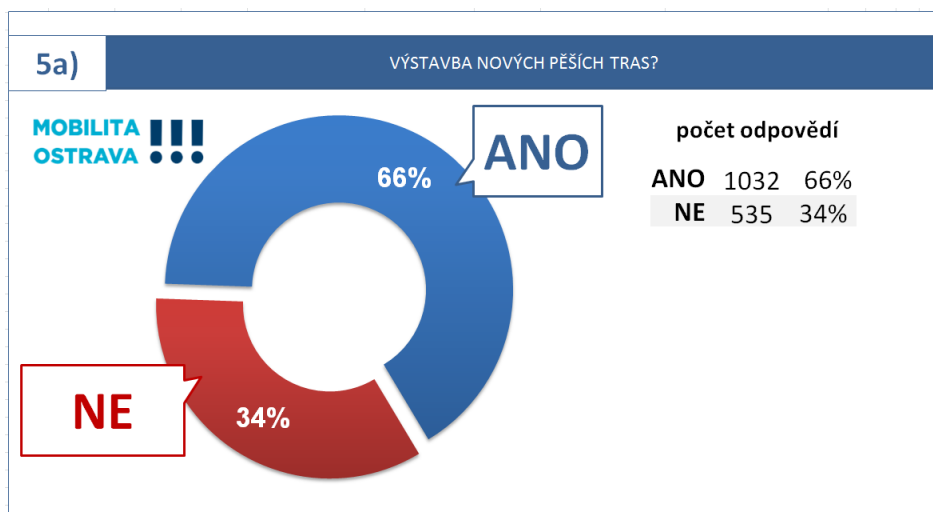
3.5 PĚŠÍ DOPRAVA

Na grafu pod, je znázorněna podpora jednotlivých návrhů, pěší dopravy.



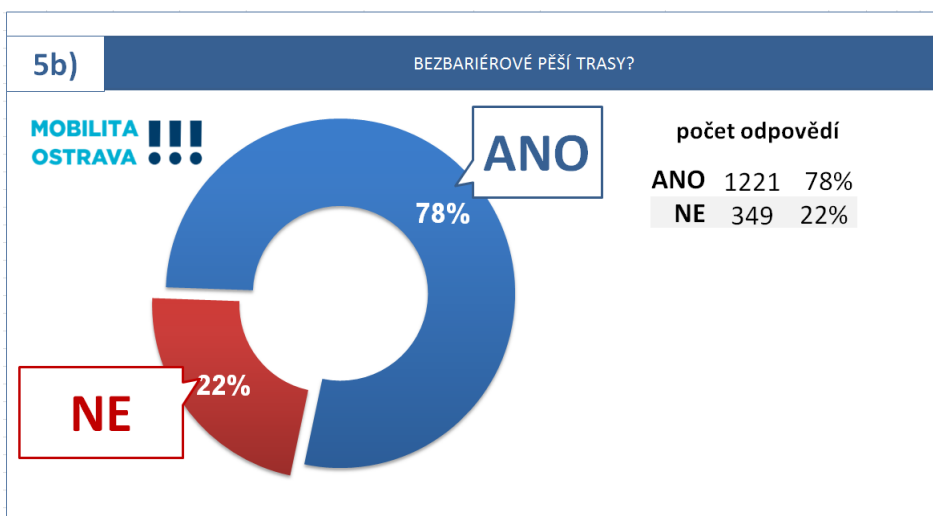
5a) Výstavba nových pěších tras?

Pro výstavbu nových pěších tras je pro celkově 66 % respondentů.



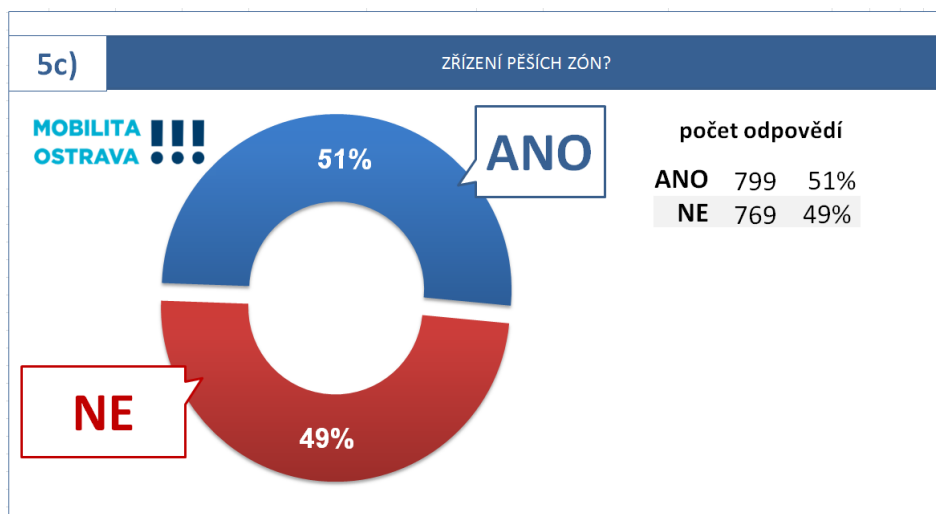
5b) Bezbariérové pěší trasy?

Zaručení bezbariérovosti na pěších trasách si přeje celkově 78 % respondentů.



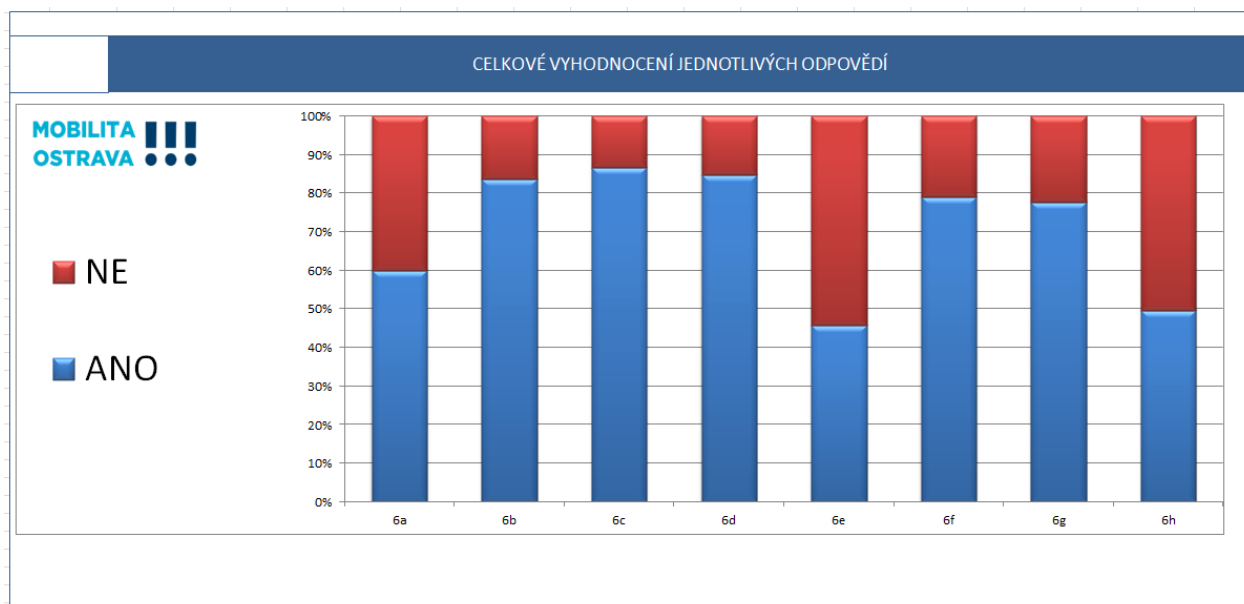
5c) Zřízení pěších zón?

Pro zřízení pěších zón je jen malá většina (51%) dotázaných.



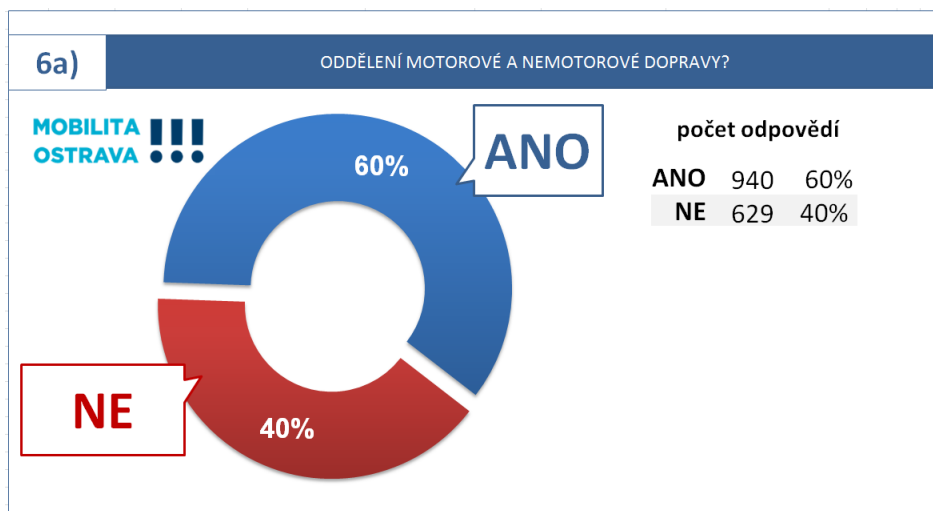
3.6 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI A DOSTUPNOSTI

Na grafu pod, je znázorněna podpora jednotlivých návrhů, zvýšení bezpečnosti a dostupnosti.



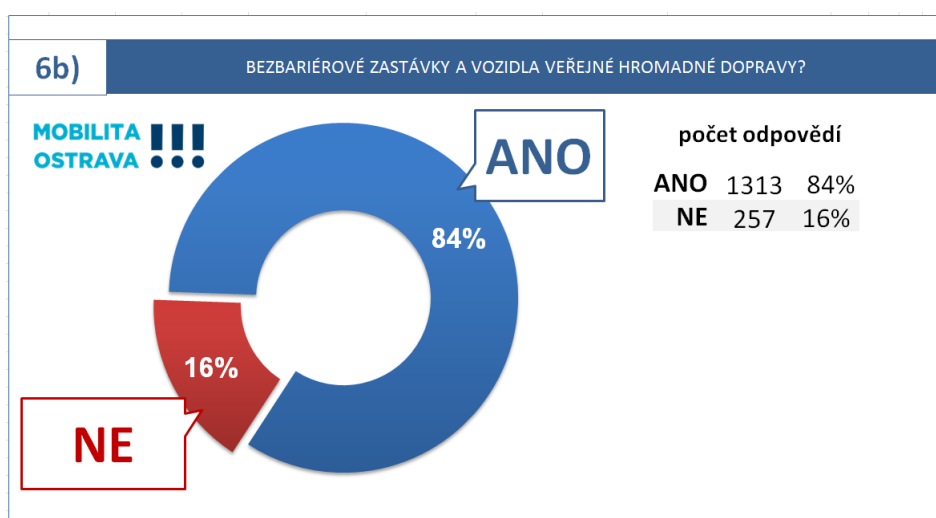
6a) Oddělení motorové a nemotorové dopravy?

Pro oddělení motorové a nemotorové dopravy je 60 % dotázaných. Oddělením těchto druhů dopravy se zvýší bezpečnost rizikových skupin, jakož jsou chodci a cyklisté. Dojde k snížení výfukových a hlukových emisí na komunikacích pro nemotorovou dopravu.



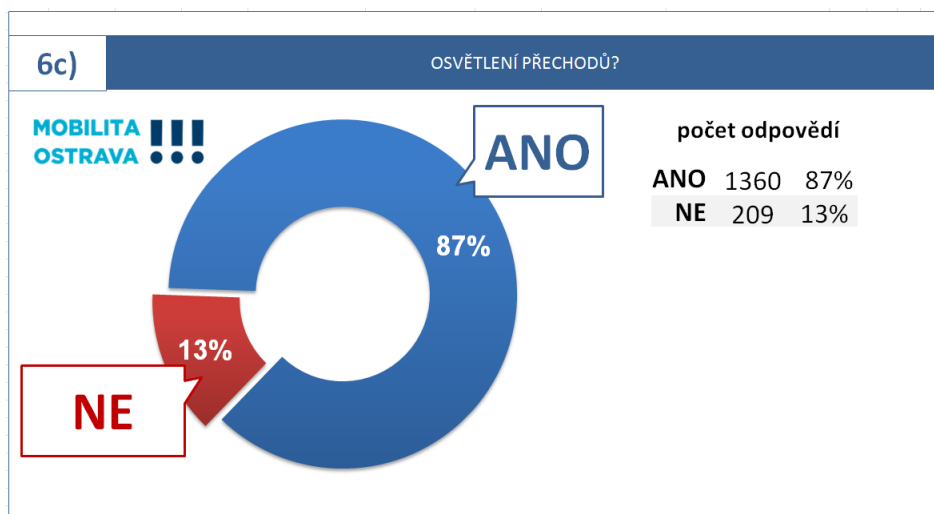
6b) Bezbariérové zastávky a vozidla veřejné hromadné dopravy?

Pro bezbariérové zastávky se vyslovila drtivá většina respondentů (84 %).



6c) Osvětlení přechodů?

Dobré osvětlení přechodu zajistí zvýšení jeho bezpečnosti při zhoršené viditelnosti. Celkově se pro tento návrh vyslovila drtivá většina dotázaných (87 %)



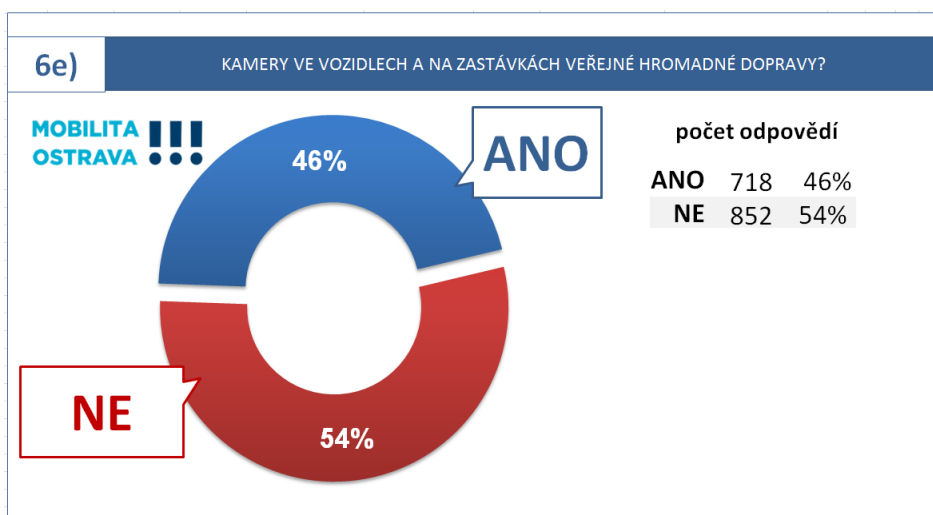
6d) Osvětlení zastávek veřejné hromadné dopravy?

Osvětlení zastávek veřejné hromadné dopravy zvyšuje pocitovou úroveň vnímání této zastávky a to především v nočních hodinách. Dále přispívá k viditelnosti cestujících na této zastávce a upozorňuje přijíždějící vozidla na případné zvýšení pohybu chodců.



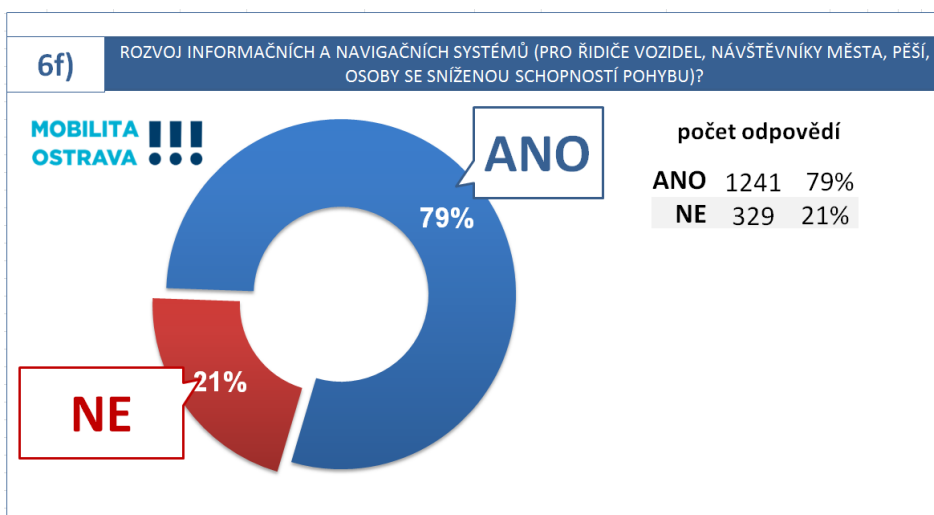
6e) Kamery ve vozidlech a na zastávkách veřejné hromadné dopravy?

Kamery ve vozidle mohou přispět k vyšší bezpečnosti ve vozidle v případě nevhodného chování způsobené cestujícími a záznam může být použit jako důkazní materiál. Na druhou stranu je to jisté omezení soukromí cestujících, kterým může být nepříjemné, že jsou natáčeny kamerou. Pro zavedení bezpečnostních kamer se vyslovila pouze menší část dotázaných (s46 %).



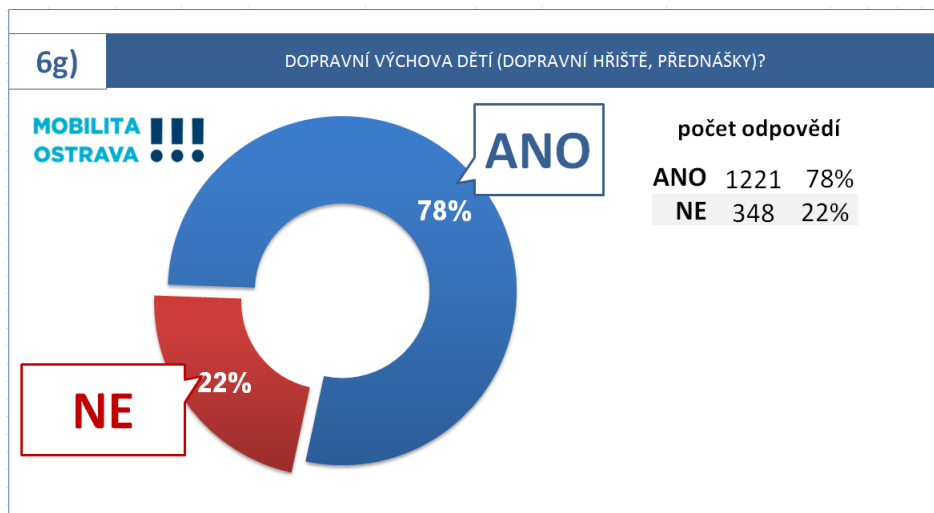
6f) Rozvoj informačních a navigačních systémů (pro řidiče vozidel, návštěvníky města, pěší, osoby se sníženou schopností pohybu)?

Pro celkový rozvoj informačních a navigačních systému je drtivá většina dotázaných (79 %). Rozvoj těchto systému zajistí lepší informovanost a zajistí snazší rozhodování jak pro turisty tak pro obyvatele města.



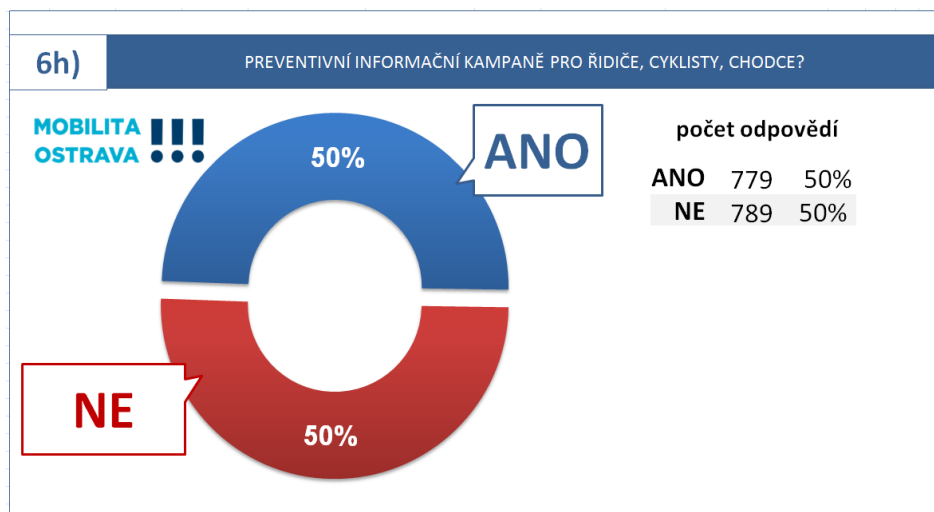
6g) Dopravní výchova dětí (dopravní hřiště, přednášky)?

Dopravní výchova dětí by měla být důležitá součást výuky na školách. Při zajištění kvalitní dopravní výuky budou děti vědět, jak se mají chovat jako účastníci dopravního provozu, což může zabránit nebezpečným situacím.



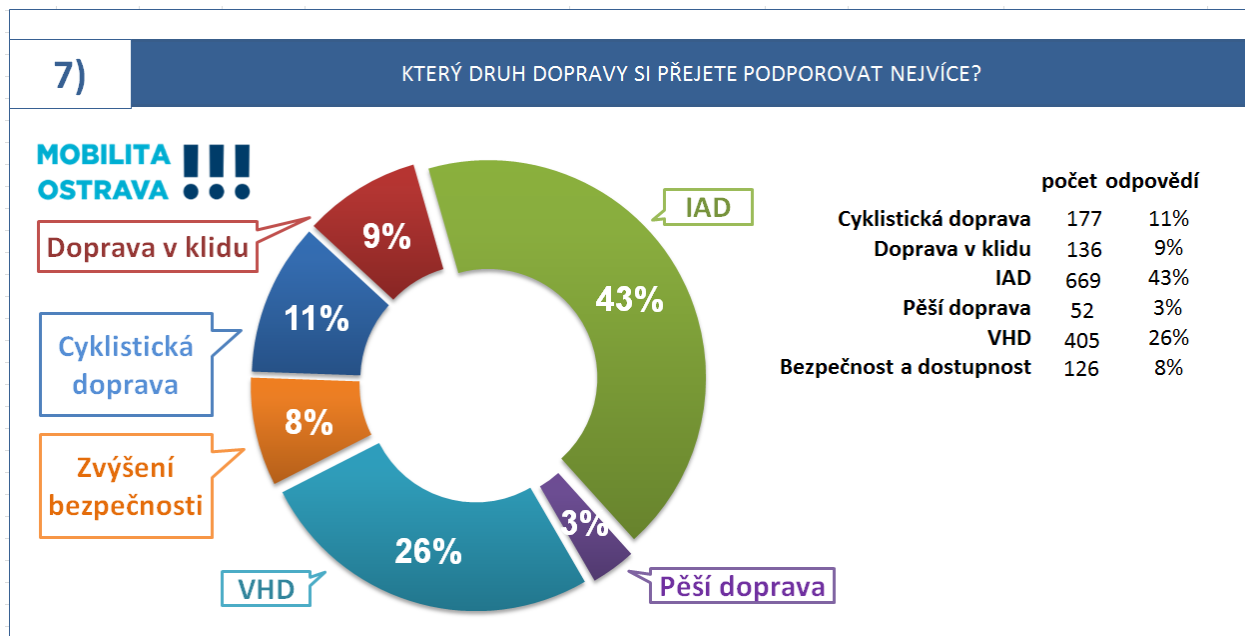
6h) Preventivní informační kampaně pro řidiče, cyklisty, chodce?

Pro preventivní kampaně pro řidiče je dle dotazníku polovina dotázaných. Při dobrém zvolení tématu a vhodné propagaci může kampaň ovlivnit velkou skupinu lidí.



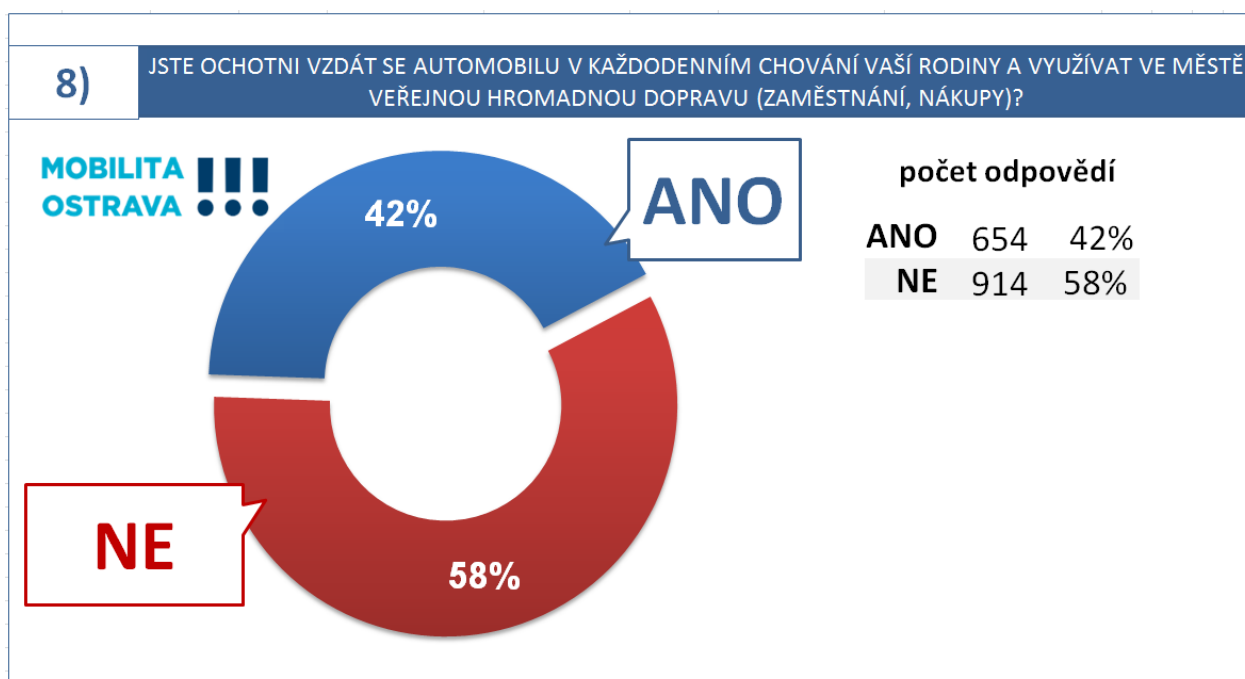
3.7 KTERÝ DRUH DOPRAVY SI PŘEJETE PODPOROVAT NEJVÍCE?

Největší skupina respondentů si přeje podporovat individuální automobilovou dopravu (43 %). Zhruba čtvrtina (26 %) by chtěly podporovat veřejnou dopravu. Následuje cyklistická doprava s 11 % dále doprava v klidu 9 % a zvýšení bezpečnosti s 8 % respondentů. Poslední s nejméně hlasy (3 %) je pěší doprava.



3.8 JSTE OCHOTNI SE VZDÁT AUTOMOBILU V KAŽDODENNÍM CHOVÁNÍ VAŠÍ RODINY A VYUŽÍVAT VE MĚSTĚ VEŘEJNOU DOPRAVU (ZAMĚŠTNÁNÍ, NÁKUPY)?

Větší část respondentů (58 %) uvedla, že není ochotna vzdát se automobilu při každodenním dojížděním do zaměstnání nebo za nákupy.



3.9 DALŠÍ OPATŘENÍ, KTERÁ BY MĚLO MĚSTO PODPOROVAT

Opatření, které respondenti uvedli, v této části dotazníku, se často podobají návrhům, které byly v předchozí části uvedeny. Skupina respondentů se dělí na dvě skupiny. Jedna skupina chce podporu individuální automobilové dopravy, druhá skupina chce podporu veřejné dopravy.

Skupina zastávající podporu IAD chce, aby nebyli nijak omezováni regulacemi dopravy, ale naopak aby bylo zrušeno placené parkování ve městě, postaveny nové komunikace a kapacitní parkoviště a naopak přestat dotovat MHD

U MHD byly častá opatření na zvýšení bezpečnosti ve vozidlech, úprava cen, čistota ve vozidlech.

4 ZÁVĚR

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že velký důraz je kladen na podporování individuální automobilové dopravy a to zejména v budování nových komunikací. Velký nesouhlas je naopak s jakoukoli formou zklidňování dopravy, jak pomocí organizace dopravy - zjednosměrnění ulic, zón 30, nebo obytných zón, tak pomocí zpoplatnění vjezdu nebo parkování v centru města.

Dalším problémem vyplývajícím z dotazníku je parkování a to jak v centru, tak na sídlištích. Odstranění tohoto nedostatku podporuje výstavbou nových parkovacích domů na sídlištích 75 % obyvatel a výstavbu podzemních garáží na sídlištích podporuje okolo 81 % dotázaných.

U veřejné dopravy je podpora ve výstavbě nových tramvajových nebo trolejbusových tratí, postavení terminálu na okraji města se záchytným parkováním typu P+R nebo podpora linek S.

U cyklistické dopravy je podporován návrh v oddělení cyklistické dopravy od nemotorové. Naopak vybudováním půjčovny normálních nebo elektrických kol po městě nemá velkou podporu.

V pěší dopravě má být dle účastníků ankety kladen důraz na vytvoření bezbariérových komunikací.

Z hlediska zvýšení bezpečnosti a dostupnosti je podporována většina návrhů až na vybavení vozidel kamerami, které většina respondentů (54 %) odmítá.