

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Průzkum dopravního chování obyvatel ve městě Horažďovice

Lukáš Valovič

Bakalářská práce
2022

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2021/2022

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Lukáš Valovič**
Osobní číslo: **D19628**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Průzkum dopravního chování obyvatel ve městě Horažďovice**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Teoretické vymezení problematiky dopravního chování a jeho průzkumu
2. Analýza současného stavu dopravního chování obyvatel ve městě Horažďovice
3. Návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti ve městě Horažďovice

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Dalibor Gottwald, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. října 2021**
Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2022**

LS.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. dubna 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Průzkum dopravního chování obyvatel ve městě Horažďovice jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 12. 5. 2022

Lukáš Valovič v. r.

Na tomto místě bych rád poděkoval mému vedoucímu práce Ing. Daliborovi Gottwaldovi, Ph.D., za odbornou pomoc, podnětné rady a vstřícný přístup při zpracování mé bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá problematikou dopravního chování obyvatel ve městě Horažďovice. V rámci analytické části bude proveden hloubkový rozhovor se zástupcem městského úřadu ve městě Horažďovice, který společně s provedenou literární rešerší bude podkladem pro následné dotazníkové šetření, jehož cílem bude zjistit aktuální stav dopravního chování obyvatel ve městě Horažďovice. Na základě výstupů analytické části budou navržena opatření ve snaze zlepšení vnímaných dopravních problémů z pohledu obyvatel města Horažďovice.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní chování, dopravní obslužnost, dotazníkové šetření, Horažďovice

TITLE

Survey of traffic behaviour in the Horažďovice city

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with the issue of traffic behaviour of the inhabitants in a city Horažďovice. Within the analytical part, an in-depth interview will be conducted with a representative of the municipal authority in Horažďovice, which together with the literature search will be the basis for a subsequent questionnaire survey, the aim of which will be to determine the current state of traffic behaviour of residents in Horažďovice. Based on the results of the analytical part, measures will be proposed to improve the perceived traffic problems from the perspective of the inhabitants of Horažďovice.

KEYWORDS

traffic behaviour, traffic service, survey questionnaire, Horažďovice city

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ A JEHO PRŮZKUMU	11
1.1 Základní pojmy	11
1.2 Faktory ovlivňující dopravní chování	12
1.2.1 Faktor ceny	12
1.2.2 Faktor času	13
1.2.3 Spolehlivost a plynulost dopravy	14
1.2.4 Komfort dopravy	14
1.2.5 Psychologické faktory	14
1.2.6 Faktor mobility	14
1.2.7 Faktor volby dopravního prostředku	15
1.3 Udržitelnost dopravy ve městech	15
1.4 Rešerše průzkumu dopravního chování	17
1.4.1 Metodologie průzkumu	18
1.4.2 Kvantitativní výzkum	19
1.4.3 Výběrové soubory	20
1.4.4 Dotazníkové šetření	22
1.4.5 Analýza kvantitativních dat	23
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ OBYVATEL VE MĚSTĚ HORAŽĎOVICE	25
2.1 Provedení hloubkového rozhovoru	25
2.2 Dotazníkové šetření	28
2.3 Shrnutí analýzy současného stavu	39
3 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE MĚSTĚ HORAŽĎOVICE	41
3.1 Úprava křižovatky (Ševčíkova, Příkopy, Strakonická)	41
3.2 Úprava Plzeňské ulice	43
3.3 Zvýšení komfortu cyklistů ve městě	45
3.4 Optimalizace parkování	47
ZÁVĚR	49
POUŽITÁ LITERATURA	50

SEZNAM TABULEK.....	53
SEZNAM OBRÁZKŮ.....	54
SEZNAM ZKRATEK.....	55
SEZNAM PŘÍLOH.....	56

ÚVOD

Téma bakalářské práce se zabývá problematikou dopravního chování ve městě Horažďovice. Toto téma pro práci je zvoleno z důvodu, stále se zvětšujícího náporu na dopravu města z důvodu urbanizace, přičemž pro obyvatele města je stále jednodušší vlastnit osobní automobil. Neméně podstatným důvodem je taktéž to, že čím dál více měst využívá nové trendy v městské dopravě jako je například využívání alternativních druhů dopravy po městě.

Města a obce se v dnešní době potýkají s problémy týkající se životního prostředí (smog), kongescí v dopravě, nedostatku parkovacích ploch, míst k bydlení apod. Pokud se město i nadále chce rozvíjet, mělo by určitým způsobem řešit nové trendy v udržitelné dopravě a zajistit kompletní potřeby obyvatel. Jedním z možných řešení je substituce osobní automobilové dopravy. Důležitým faktorem je také komunikace s obyvateli města, například skrze dotazníkové šetření, ve kterých se zkoumají přání a potřeby obyvatel. Za předpokladu splnění těchto podmínek se zvedne kvalita života obyvatel žijících ve městě.

Bakalářská práce je členěna do tří kapitol. První kapitola se zabývá teoretickým vymezením problematiky dopravního chování, tak, jak toto téma zpracovaly již dříve obdobné studie v různých regionech po celé ČR. Úvodní část první kapitoly se zabývá vymezením základních pojmů a faktorů ovlivňující dopravní chování obyvatel. V úvodní kapitole se také nachází údaje o udržitelné dopravě ve městech včetně nového trendu využívání cyklistiky jakožto substituce osobního automobilu ve městech. Závěrečná část úvodní kapitoly je věnována rešerši průzkumu dopravního chování, kde jsou popsány práce jiných autorů na obdobné téma a detailně popsány jednotlivé druhy a typy dotazníkových šetření.

Obsahem druhé kapitoly je analýza současného stavu dopravního chování obyvatel ve městě. Tato kapitola se v zásadě člení na dvě části. První se soustředí na analyzování současného stavu skrze parafrázování hloubkového rozhovoru s pracovnící odboru dopravy, a druhá část je věnována samotnému průzkumu dopravního chování, kde jsou detailněji prezentovány výsledky provedeného dotazníkového šetření.

Obsahem třetí kapitoly jsou čtyři návrhy na zlepšení současné dopravní obslužnosti města. První dva návrhy se soustředí na úpravy problematických ulic. Ve městě se jedná se o úpravu křižovatky Ševčíkova, Příkopy, Strakonická a úpravy Plzeňské ulice, kde se vyskytuje absence přechodů či vypouklého zrcadla v zúženém úseku silnice. Třetí návrh se soustředí na zlepšení současného stavu pro cyklisty v Horažďovicích a posledním návrhem je snaha o optimalizaci parkování ve městě.

Cílem bakalářské práce je na základě teoretického vymezení řešené problematiky, provést analýzu současného stavu dopravního chování obyvatel města Horažďovice. Na základě výstupů analytické části budou navržena opatření ve snaze zlepšení vnímaných dopravních problémů z pohledu obyvatel města Horažďovice.

1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ A JEHO PRŮZKUMU

Obsahem úvodní kapitoly je vymezení základních pojmů řešení problematiky a provedení literární rešerše, jež bude následně podkladem pro analytickou část. Konkrétně je obsahem úvodní kapitoly charakteristika dopravního chování, dále také faktory ovlivňující dopravní chování, regulaci dopravy ve městech a na závěr rešerše průzkumu dopravního chování.

Dopravní chování je velmi důležitý pojem v oblasti dopravy. Dopravní chování lze chápat jako určitý způsob přemístování osob za účelem soukromé aktivity, přičemž ho ovlivňují volby, které daná osoba realizuje před nebo během cesty. Mezi tyto volby patří volba dopravního prostředku, cíl cesty, frekvence a správné načasování. Díky správnému pochopení dopravního chování se zvyšuje atraktivita těch druhů dopravy, které jsou pro společnost ekonomicky udržitelnější či ekologicky snesitelnější (Braun-Kohlová 2012).

Výzkumů, které se zabývají tímto tématem, je mnoho, problémem ale je, že neexistují přesná a aktuální data týkající se jednotlivých měst a obcí. V nedávné minulosti vznikl nápad využití dat o poloze osob z mobilních zařízení od mobilních operátorů či automobilů. Jedná se o velmi nákladný proces, který je těžko realizovatelný na úrovni měst a obcí. Ještě větší problémem je však nařízení pravidel definovaných o ochraně osobních údajů (GDPR). Proto i nyní je většina výzkumů prováděna terénně (dotazníková šetření) (Burian, Zajičková, Ivan 2016).

1.1 Základní pojmy

Dopravní prostředek je technický prostředek, který je určen k přemístování osob, zvířat, věcí či jiných nákladů (Široký, 2010).

Dopravní obslužnost lze definovat jako *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“* (Česko, 2010).

Udržitelná doprava nemá žádnou obecnou definici, nejčastěji je udržitelnou dopravou považovaná taková, která umožňuje uspokojení potřeby mobility nynější generace bez omezení potřeb budoucí generace. Obecně vzato by měla udržitelná doprava přispívat k lepšímu

blahobytu člověka a zároveň neničit životní prostředí, emisními odpady, spotřebou fosilních paliv... (Brůhová-Foltýnová, 2009).

Mobilita je označována jako *technicky realizované přání změnit místo za účelem naplnění své potřeby, doprava poté představuje prostředek naplňování potřeb mobility* (Brůhová-Foltýnová, 2009).

Metodologii se rozumí teorie metod v určitém oboru. Zkoumá vhodnost či nevhodnost použití metod. *V metodologii jsou vědecké metody rozebírány především s ohledem na to, jak jsou používány k dosahování vědeckých a teoretických cílů* (Ivana Olecká a Kateřina Ivanová, 2010).

1.2 Faktory ovlivňující dopravní chování

Subjekt dopravního chování ať už v osobní nebo nákladní dopravě posuzuje určité faktory, které ovlivňují jeho volbu. Může se jednat o faktory ovlivňující jeho náklady na přepravu či náklady ovlivňující jeho užitek. Mezi nejvýznamnější faktory se řadí faktor ceny a faktor času (doba přepravy). Další faktory jsou poté více subjektivní a záleží na samotném uživateli dopravní služby. Mezi tyto faktory patří plynulost a spolehlivost dopravy, komfort a postoje samotného uživatele dopravy (Kunhart 2008).

Parametry a podmínky, které mají za následek dopravní akt, vycházejí z hledisek ekonomických (čas, cena), psychologických a jejich kombinace povede uživatele dopravy k finálnímu rozhodnutí o výběru dopravního prostředku a dopravní cesty (Brůhová-Foltýnová et. al. 2007).

1.2.1 Faktor ceny

Obyvatelé volí druhy dopravy primárně podle svých platebních možností nebo podle své finanční situace, právě proto je hlavním faktorem cena. V některých případech ovšem není vhodné, aby se primárním faktorem při rozhodování stala cena. Jedná se například o přepravu nadrozměrných či nebezpečných nákladů. Nutno brát v potaz i to, že cena dopravy není pro každý druh dopravy stejná, proto by měly ceny za jednotlivé cesty odrážet skutečnou výši nákladů.

Cenové zvýhodnění se odráží především u nákladní dopravy, které je oproti jiným druhům dopravy značně cenově zvýhodněné a v hojně míře využívané. To vede ke kongescím a rychlejší opotřebovanosti (amortizaci) silnic a dálnic, a proto je zpoplatnění silnic a dálnic vhodnou kompenzací. Cenu dále také ovlivňuje výše poptávky a je v určité míře spojena s kvalitou služby. Na základě ceny lze velice jednoduše porovnávat konkurenční služby.

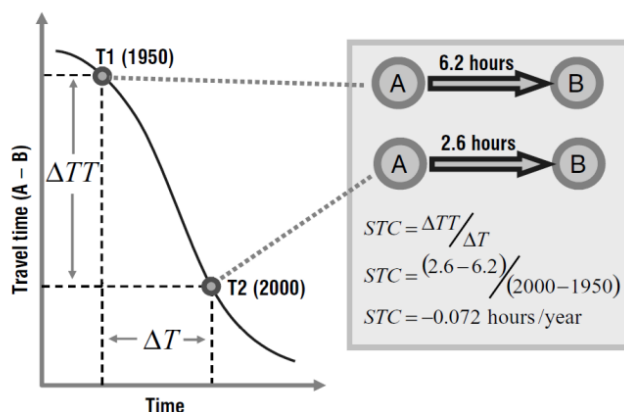
V osobní dopravě kromě samotné výše ceny může hrát velkou roli i způsob platby. Jízdné placené hotově je často vyšší než při použití předplatných jízdenek (časové jízdné v MHD, in karta ČD, jízdenky v internetovém předprodeji...). V nákladní dopravě je obvyklé placení formou faktury, nicméně se lze setkat i s placením v hotovosti, například u mýtných bran či trajektů. Snaha snižování nákladů dopravců může vést k využívání nezaplatněných úseků silnic a tím již zmíněnému rychlejšímu poškození silnic. Z pohledu dopravní politiky je nejrozumnějším řešením zpoplatnění silnic 1. tříd a častější kontroly hmotnosti vozidel (vážení náprav). Pro provozovatele nákladní dopravy je to jasný ukazatel toho, že pravidla nelze obcházet a není možné získávat výhody na úkor jiných subjektů. (Kunhart 2008).

1.2.2 Faktor času

Vedle faktoru ceny je neméně podstatným faktorem také faktor času (doba jízdy, doba přepravy). Tento faktor lze chápat spíše z pohledu užítku či případných výhod než jako časové náklady samotné. Úspora času může hrát někdy tak velkou roli, že dokáže zastínit i finanční úsporu z využití levnějšího druhu dopravy.

Je nutné zvažovat také různé druhy prodloužení přepravy, ať už se jedná o zpoždění v železniční dopravě z důvodu výluk, stavebních prací na trati či mimořádných událostí, nebo v silniční dopravě z důvodu uzavírek, objížděk, dopravních nehod či závadách na vozidle. (Kunhart 2008).

Po roce 1989 se v ČR značným způsobem navýšila intenzita dopravy, a tím začalo docházet k tzv. „smršťování“ neboli časové kongesci. Tato problematika zkoumá vztah mezi prostorem a časem a snaží se zlepšit dopravu jako celek. Z obrázku č. 1 je zřejmé, že každým rokem se zmenšuje přepravní doba na stejně vzdálených místech a tím lze ušetřit čas (Rodrigue et al. 2006).



Obrázek 1 Změna časoprostorové kongesce (Rodrigue et al., 2006)

1.2.3 Spolehlivost a plynulost dopravy

Spolehlivost dopravy vyjadřuje, s jak nízkou pravděpodobností bude doprava narušena. Plynulostí se rozumí, že přeprava probíhá bez přerušování či zbytečných průtahů. Oba tyto faktory souvisí s faktorem času. Je však třeba mít na paměti, že i déle trávající přeprava může být plynulá či spolehlivá. Spolehlivost dopravy ovlivňují různé mimořádné situace (nehody, závady), plynulost poté různé čekací doby na hranicích či v místě nakládky a vykládky, nebo počet přestupů a návaznost spojů v osobní dopravě (Kunhart 2008).

1.2.4 Komfort dopravy

Tento faktor lze vysvětlit jako určité vyjádření pohodlí a kvality poskytované služby. Lze tvrdit, že vyšší komfort odráží také větší cenu, nicméně pro některé uživatele může být komfort hlavní hybatel v rozhodování o tom, jakou službu si vybere. V osobní dopravě se může tento faktor projevat formou vyšších vozových tříd a možností využívání doplňkových služeb, a to zejména v železniční či letecké dopravě (jídelní vozy, lůžkové či lehátkové vozy, přeprava jízdních kol či jejich zapůjčení, klimatizace, Wi-Fi, vestavěné tablety v sedadlech).

V nákladní kamionové dopravě se považuje za komfort to, že nakládku a vykládku lze provádět přímo v prostorách firem. V železniční dopravě se využívají ke zvýšení komfortu zejména vlečky u firem, které mají vhodnou polohu k železniční síti (Kunhart 2008).

1.2.5 Psychologické faktory

Psychologické faktory ovlivňují dopravní chování především jednotlivých uživatelů dopravy, tj. jejich výběr dopravního prostředku či dopravní cesty (Kunhart 2008).

Výše uvedené faktory jsou základními hybateli určující dopravní chování napříč celou společností. Psychologické faktory jsou takové, které ovlivňují uživatele dopravy jako jednotlivce. Výběr dopravního prostředku či dopravní cesty je ovlivněn jeho postoji či vzorci chování při výběru dopravy. Samotný výběr může poté záležet na mnoha aspektech jako jsou například názory, tradice nebo mentální rozpoložení člověka (Brůhová-Foltýnová et. al. 2007).

1.2.6 Faktor mobility

Mobilita ovlivňuje samotného uživatele dopravy, a to pozitivně i negativně. S překážkami v dopravě se setkávají senioři (nástup a výstup z dopravního prostředku, přeprava), které jim brání v plnohodnotném zapojení v přepravním procesu. Dalšími subjekty, které jsou méně mobilní, jsou invalidé a osoby se sníženou pohyblivostí, ale také děti, které využívají osobní automobilovou dopravu pouze jako spolujezdci. Anebo také lidé přepravující rozměrná zavazadla či kočárky. Tyto skupiny osob vyžadují specifickou péči a s tím související

úpravu dopravních prostředků nebo jejich vybavení (nízkopodlažní vozidla, eskalátory, informace v Braillově písmu...). V dnešní společnosti je na vzestupu i takzvaná inaktivita, tj. nedostatečná fyzická aktivita. Jedná se o stav, kdy člověk nevykonává žádnou nebo jen velmi malou fyzickou aktivitu například tehdy, pokud využije automobil i na cesty, které se snadno dají ujít pěšky (Brůhová-Foltýnová, 2009).

1.2.7 Faktor volby dopravního prostředku

Volba dopravního prostředku je subjektivní faktor, který vychází ze sociálního statusu člověka (věk, pohlaví, příjem ...) (Marada a kol., 2010).

Jestliže osoba zvolí určitý druh dopravy, tak si bude volit na základě již zmíněných faktorů primárně a poté na základě ceny a času. Studie z Velké Británie se snažila najít souvislost mezi změnou klimatu a dopravním chováním mladé generace (do 18 let). Studie zjistila, že od sedmnáctého roku života je primární touhou vlastnit automobil a řidičský průkaz. Nicméně v tomto věku řídí automobil relativně malý počet lidí, většina osob je stále v roli spolujezdce. Majoritní část lidí mladé generace si navíc neuvědomuje souvislosti mezi používáním osobní automobilové dopravy a životního prostředí, naopak se k tomuto problému staví lhostejně. Automobil jim dává pocit luxusu, svobody a uznání, naopak hromadná doprava je brána jako nudná, zdlouhavá a nepohodlná (Line, Chatterjee, Lyons 2010).

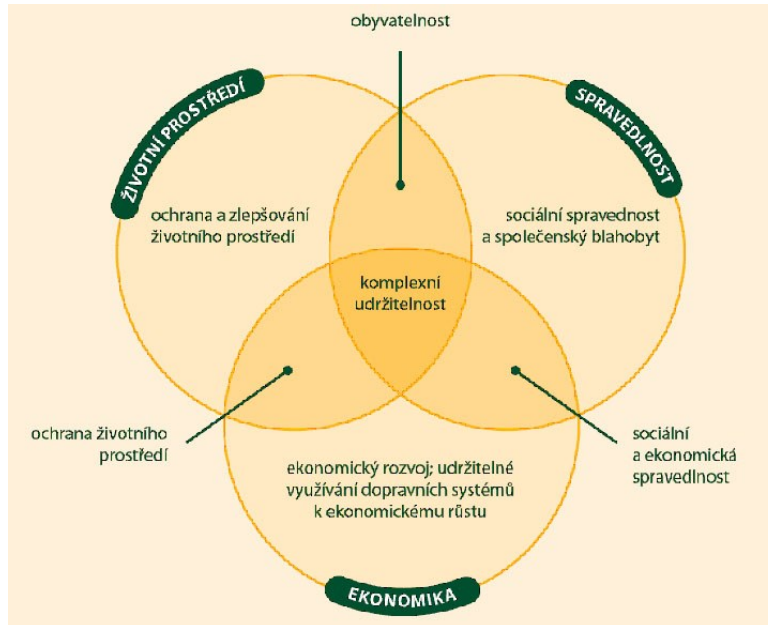
Díky zvyšující se životní úrovně obyvatelstva se zvětšuje význam volného času. Mění se životní styl, návyky lidí a jejich potřeby ve společnosti. Stále častěji dochází ke krátkodobým výletům a návštěvám známých, a to vše v co nejkratším možném čase. Pro tyto účely se volí takový druh dopravy, který je pohodlný, rychlý a spolehlivý bez ohledu na životní prostředí (Eisler, Kunst 2007). Z toho vyplývá větší míra používání osobních automobilů, a to primárně v menších městech s menší hustotou osídlení nebo v okrajových sídlištích, která mají větší vzdálenost od centra (Braun-Kohlová, 2012).

Další možností je využití železniční a autobusové dopravy. Tato doprava se volí za předpokladu, že se jedná o kratší dopravní vzdálenosti a je možné využít jeden spoj z místa odjezdu až do místa příjezdu. Jestliže se jedná o delší trasu s přestupem, objevují se problémy. Hlavní problém je návaznost spojů, ale také zpoždění spojů. Následně při cestování těmito druhy dopravy vznikne časová prodleva a prodlouží se cestovní doba (Eisler, Kunst 2007).

1.3 Udržitelnost dopravy ve městech

Konference evropských ministrů dopravy (ECMT 2004) uvádí, že udržitelná doprava se liší nejen země od země, ale i město od města. Každé město se snaží zajistit určitou kvalitu

života, do které spadá čisté ovzduší, tiché rezidenční čtvrti a snaží se uspokojit potřeby obyvatel města. Mezi hlavní parametr kvality života se řadí doprava a její rozmanitost v daném regionu. Podrobnější a jasnější schéma, komplexní udržitelnosti dopravy uvádí obrázek 2. (Brůhová Foltýnová, 2009).



Obrázek 2 Názorná definice udržitelnosti dopravy (Brůhová-Foltýnová, 2009)

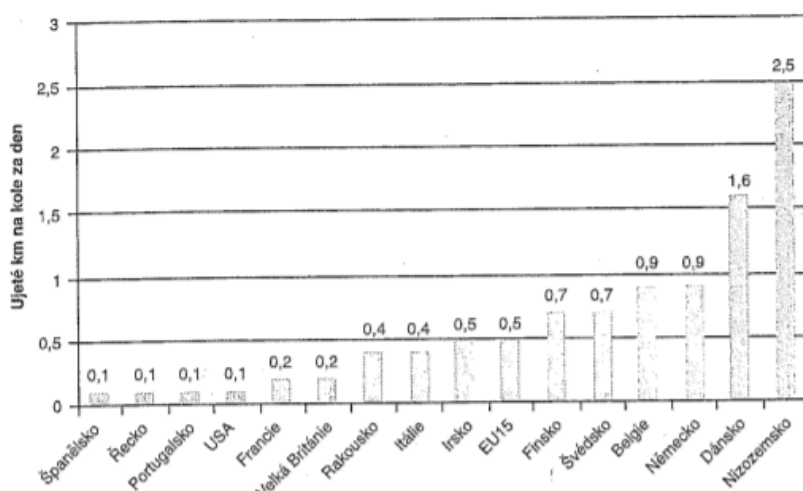
Jak uvádí zpráva o stavu životního prostředí v ČR z roku 2020, kvůli obsahu škodlivých látek v ovzduší (oxid dusičitý, uhlovodíky, suspendované částice) se zvýšila celková úmrtnost v ČR o 2,1 %. Zvýšil se také růst alergologických onemocnění, které jsou diagnostikovány u 30 % dětí. Studie uvádí, že 1,7 % osob žijících v ČR je vystavována nadměrnému hluku. Je nutné dodat, že všechny hodnoty meziročně klesají a vynakládá se velké množství financí na jejich regulaci (CENIA 2020).

V důsledku stále se zvyšujícího počtu obyvatel žijících ve městech (80 % občanů EU) objem dopravy stále vzrůstá. Díky vzniku nových předměstí, novému životnímu stylu a přechodu na ekonomiku služeb. Projevuje se čím dál víc negativních aspektů v dopravě. Jedná se například o stále se zhoršující ekologickou situaci ve městech, zvyšující se kongesce, větší míru dopravních nehod, vyšší spotřebu energií a hluk. To vše přispívá k zhoršující se kvalitě života ve městech (Brůhová-Foltýnová, 2009).

V 80. letech 20. století byl poměr veřejné osobní dopravy ku osobní automobilové dopravě v ČR 80:20, dnes je tento poměr již 55:45. Jedná se tedy o relativně velkou změnu v používání veřejné osobní dopravy (OP doprava, 2004).

Při pohledu na přepravní práci je zřejmé, že největší podíl tvoří osobní automobilová doprava. Naopak nejméně používaným dopravním prostředkem je kolo (s výjimkou Dánska a Nizozemska). Rozvoj nemotorové dopravy v Dánsku a Nizozemsku se přitom začal uskutečňovat až v 70. letech 20. století a dopomohl k tomu stát a územní samosprávy tím, že podněcovaly lidi jezdit do práce či školy na kole nebo chodit pěšky. Docílit tohoto stavu se jim podařilo díky zavedení nemotorových zón, rozšíření cyklostezek, či jejich úplné oddělení a vymezení celého pruhu na dopravní cestě.

Z grafu na obrázku 3 lze vyčíst, že průměrná ujetá vzdálenost na kole na osobu i den v Nizozemsku je 2,5 kilometru a v Dánsku 1,6 kilometru, poté se nám průměrně ujetá vzdálenost prudce snižuje. A že mezi jednotlivými státy jsou významné rozdíly. Tyto rozdíly jsou výsledkem dopravní politiky, politiky územního plánování a politiky rozvoje měst. Nejedná se pouze o rozdíl daný geografickými a klimatickými podmínkami (Brůhová-Foltýnová, 2009).



Obrázek 3 Srovnání ujetých kilometrů na kole na osobu za den (Brůhová-Foltýnová, 2009)

1.4 Rešerše průzkumu dopravního chování

Průzkumy dopravního chování se nejčastěji realizují skrze dotazníkové šetření s reprezentativním vzorkem respondentů. Jako první zmíním průzkum základního zjištění o dopravním chování realizovaného od podzimu 2017 do jara 2019 centrem dopravního výzkumu. Tento průzkum zjišťoval základní faktory dopravního chování po celém území české republiky. Hlavními okruhy byli primárně vykonané cesty ať už jakým typem dopravního prostředku či jejich počet, druhým faktorem byla poté volba dopravního prostředku (Centrum dopravního výzkumu, 2020).

Průzkum Chytře na cestu, který se zabývá dopravním chováním v Liberci a Jablonci nad Nisou. Tento průzkum slouží spíše jako pilotní šetření, kde se výzkumníci snaží zhodnotit

aktuální situaci ve městech a názory lidí na jednotlivé okruhy dopravního chování (viz. faktory ovlivňující dopravní chování), dále MHD a její funkčnost a využitelnost v neposlední řadě se také snaží o získání dat od rodin (Kolik vlastní vaše rodina automobilů? ...). Tyto data mají napomoci k lepšímu chápání a rozhodování v dopravní politice města jako je například rozvoj hromadné dopravy, rozvoj cyklo dopravy, zlepšení kvality ovzduší, zvýšení atraktivity alternativních způsobů dopravy a další (Chytře na cestu, 2020).

Dopravní chování v Brně zjišťovala společnost FOCUS, zjišťovala velice obdobné faktory jako průzkum chytře na cestu nicméně byla realizována již v roce 2017 a obsahuje více faktorů, které průzkum zkoumá. Zprvu zkoumá volbu dopravního prostředku, četnost (frekvenci) a cíle cest případně jejich délky. Dále tyto data porovnává na základě příjmů, věku, pohlaví... Dalším okruhem jsou poté jednotlivé způsoby dopravy, které výzkum zkoumá jednotlivě. Konkrétně se jedná o individuální automobilovou dopravu, MHD, pěší dopravu a cyklo dopravu (FOCUS, 2017).

V neposlední řadě bych rád zmínil průzkum Mobilita Děčín, který má za cíl zkoumat vybrané křižovatky a úseky ve městě a tranzit dopravy přes město, přičemž se nezaměřují pouze na automobily ale také na cyklisty a pěší. Déle se průzkum zaměřil na již zmíněné faktory volby dopravního prostředku, četnosti a cíle cest... (Mobilita Děčín, 2018).

Naproti tomu sborník konference s názvem Dopravní chování v datech obsahuje 13 abstraktů zaměřených jak na využití dopravních průzkumů, tak na získávání dat. Prvních 6 se zaměřuje na měření intenzity dopravy pomocí kamerových systémů, pravidelné sčítání cyklistů v Ostravě či problematiku kapacity komunikací v Praze. Zbývajících 7 abstraktů se již soustředí na výsledky průzkumů dopravního chování v menších slovenských městech, využívání dat z mobilních telefonů a sítí, vyhledávání optimálních zastávek a parkovišť dle regionálního významu nebo obsazenost automobilů při dojíždění do zaměstnání (Dopravní chování v datech, 2018).

Dopravní chování zažívá v posledních letech velký růst v současné době probíhají další průzkumy dopravního chování v různých městech po celé ČR (Olomouc, Praha). Tyto průzkumy mají za cíl zjištění současného stavu dopravního chování v jednotlivých městech a snahu o snížení používání individuální osobní dopravy.

1.4.1 Metodologie průzkumu

Každému průzkumu a následné analýze předchází získávání a sběr dat, a to ať už jde o kvalitativní či kvantitativní metody. Před samotným sběrem dat je také nutné uvést výpočet výběrového vzorku a stanovit určitý způsob sběru dat. V našem případě se jednalo

o dotazníkové šetření provedené na obyvatelích města Horažďovice. Správně provedená rešerše s vhodně zvolenou metodou je základem pro zpracování analytické části práce a vhodnou interpretaci výsledků.

1.4.2 Kvantitativní výzkum

Pojem kvantitativní výzkum je často spojován s velkým počtem respondentů či typem pokládané otázky, naproti tomu kvalitativnímu výzkumu často stačí menší vzorek respondentů a primárně se zabývá porozuměním respondentů nikoli měřením a získáváním velkého množství dat, jak tomu je u kvantitativního výzkumu. Obecně neexistuje žádné pravidlo o počtu respondentů určující, v jakém případě se jedná o kvalitativní a kdy už o kvalitativní výzkum. Většina odborníků se shoduje, že 30 a méně respondentů zajišťuje kvalitativní práci a 200 a méně respondentů je stále na hranici mezi těmito dvěma výzkumy z důvodu toho, že při tak malém počtu vzniká větší výběrová chyba (viz. obrázek 4).

Podle Goodyeara se kvalitativní a kvantitativní výzkum liší dle čtyř důležitých aspektů:

- Typ problému k řešení
- Metoda výběru
- Styl sběru dat
- Přístup k analýze a technika analýzy

Kvantitativní výzkum je založený na výběrových metodách, které jsou více či méně spolehlivé a dokážou odrážet a zastupovat danou populaci či oblast, která je vybrána k výzkumu. To, jakým způsobem lze zajistit reprezentativnost celého souboru, je rozepsáno v samostatné kapitole výběrové soubory.

Existují primárně dvě metody sběru dat, a to přímé měření a dotazování. Dotazování je typickým představitelem kvantitativního výzkumu, ale je nutné si uvědomit, že data mohou být zkreslená. Respondent odpovídá dle sebe a je možné, že odpovědi budou zkreslené. Proto je lepší v některých případech zajistit data osobně, nikoli pomocí dotazníku. Například odpověď na otázku „Kolikrát jste si v posledním týdnu koupil mléko?“ se přesněji získá prostřednictvím čárových kódů přímo v obchodě než se dotazováním jednotlivců, kteří mohou odpovídat nepřesně. V případě přímého měření vystává otázka ohledně finanční náročnosti, která je v určitých případech nepřiměřeně velká. Proto se volí takový typ sběru dat, který je pro danou situaci nejvíce vhodný. Obecně lze říci, že pokud lze přesná data sesbírat bez velké náročnosti, měla by takovým datům být dána přednost před daty sesbíranými z dotazování (Paul Hauge, 2003).

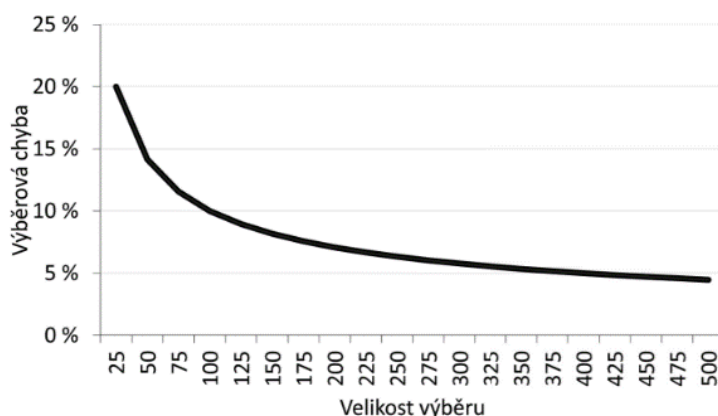
V dotazování se využívá k získání dat a údajů stupnice. Respondent je požádán, aby ohodnotil svůj postoj vůči danému problému na stupnici. Rozlišují se dva druhy stupnic, a to numerická vyjádřená čísla, která reprezentují určitý názor (od 1 – velmi nespokojený po 5 – velmi spokojený), nebo výrazová vyjádřená slovně. To kolika bodovou stupnici a jaký typ bude zvolen, záleží čistě na výzkumníkovi a účelu výzkumu samotného. Za předpokladu, že účelem výzkumu je srovnávat určité aspekty kvality či spokojenosti, je vhodné volit stejné stupnice, aby se data lépe porovnávala a odrážela určité názory v čase. Důležitým aspektem v kvantitativním výzkumu je standardizace. Jedná se nejen o stejné pokládání otázek všemu respondentům zahrnutým do výzkumu ale i třeba stejný způsob vyplňování dotazníku či výběr respondentů (Paul Hauge, 2003).

1.4.3 Výběrové soubory

Před volbou způsobu sběru dat je nutné stanovit velikost vzorku a následně také velikost výběrového souboru k prokázání reprezentativnosti.

Výpočet velikosti vzorku

Pro výpočet velikosti vzorku je nejprve nutné zvolit takzvanou míru přesnosti. Nejčastěji je v praxi uváděna míra přesnosti s 95 % pravděpodobností, nicméně lze se také setkat s 90 % či 99 % pravděpodobností. Na základě zvolené míry přesnosti se upravuje ve vzorci další proměnná – důvěrnost. Pro výpočet velikost vzorku je důležité znát očekávanou úroveň. V případě, že není známa, volí se nejhorší možná ($p = 50\%$). Výběrová chyba vzorku je číslo, které upravuje očekávanou úroveň o chybu. Velikost této chyby závisí na velikosti daného souboru, jak je vidět na obrázku č. 4. Za předpokladu, že je zvolena 50 % očekávaná úroveň a schválená chyba vzorku je 5 %, můžeme tvrdit, že s 95 % pravděpodobností bude skutečná úroveň mezi 55 až 45 % (Paul Hauge, 2003).



Obrázek 4 Očekávaná velikost výběrové chyby (Soukup, Kočvarová, 2016)

$$\text{velikost vzorku} = \frac{d^2 * [p*(1-p)]}{se^2}$$

Kde:

d – důvěrnost, p – očekávaná úroveň, se – schválená chyba vzorku

Výpočet velikosti výběrového souboru

Velikost výběrového souboru závisí na již zmíněné velikosti vzorku a velikosti základního souboru (Paul Hauge, 2003).

$$\text{velikost výběrového souboru} = \frac{\text{velikost vzorku} * \text{základní soubor}}{\text{velikost vzorku} + \text{základní soubor} - 1}$$

Náhodný výběr vzorku

Do této kapitoly se výpočty vždy řídily předpokladem náhodnosti (každý má stejnou šanci stát se součástí výběru, pokud je zastoupen v základním souboru). Častěji se používá termín „pravděpodobnostní výběr“. Jestliže nemají všichni stejnou šanci stát se součástí výběru hovoříme o „záměrných výběrech“ (Paul Hauge, 2003).

Pravděpodobnostní výběry se dělí na:

Prostý náhodný výběr – ze základního souboru jsou náhodně vybrány osoby, na základě určitého náhodného algoritmu (losování)

Systematický výběr – ze základního souboru je náhodně vybrána první osoba, poté vybíráme každou n-tou osobu.

Vícetupňový náhodný výběr – typickým představitelem této metody je „výběr dle volebních okrsků“. Nejdříve se prostým náhodným výběrem vyberou určité okrsky a poté se v určitých okrscích provede prostý náhodný výběr. Tento postup lze opakovat ve vícero stupních, ale je nutné brát na vědomí, že čím více se stupňuje výběr, tím více bude náročnější na provedení.

V praxi se náhodné výběry využívají stále méně, ať už je to z důvodu financí (vysoké náklady na provedení náhodného výběru) či nevhodnosti k určitému výzkumu. Z těchto důvodů se nejčastěji v dnešní době volí takzvaný kvótovaný výběr. Na rozdíl od pravděpodobnostních výběrů si respondenty volí výzkumníci sami, podmínkou však je, že je potřeba naplnit určité kvóty (je nutné zajistit stejné procentuální zastoupení skupin jako v základním souboru). Běžně zvolené kvóty jsou například věk, pohlaví, sociální vrstva nebo trvalý pobyt. Výhodou tohoto výběru jsou primárně nízké náklady spojené s realizací, další výhodou je nenutnost vyžadování odpovědi od určitého respondenta, protože ho lze nahradit jiným. Největším úskalím této metody je, že se nejedná o pravděpodobnostní výběr. Z tohoto důvodu také nelze převzít výběrovou chybu. Právě proto by se chyba měla brát dvojnásobně oproti pravděpodobnostním výběrům (Paul Hauge, 2003).

1.4.4 Dotazníkové šetření

Dotazníky jako takové musí splňovat čtyři základní podmínky. Prvním z nich je získání přesných a jasných informací od respondentů ve formě dat, která jsou uložena a zaznamenávána. V šetřeních pro velké množství respondentů je nutné si stanovit strukturu šetření. Je nutné pokládat stejné otázky (strukturovaný typ), aby byly získány sjednocené odpovědi pro správnější vyhodnocování. Dále je nutné zajistit standartní formulář pro zajišťování odpovědí. Bez dotazníku by vzniklo mnoho neohrazených odpovědí, které by bylo obtížné analyzovat a zpracovat (Paul Hauge, 2003).

Existují tři typy dotazníků:

Strukturovaný – pro velké množství respondentů, očekávají se přesné a jednoznačné odpovědi. Používají se uzavřené otázky.

Polostrukturovaný – využíváný v business-to-business výzkumech, ale také tam kde nelze předem odhadnout odpovědi respondentů.

Nestrukturovaný – využíváný tam, kde tazatel neví předem danou odpověď (např. v hloubkových rozhovorech či interview). Je složený převážně z otevřených otázek.

Stejně jako se dělí typy dotazníků, je možné rozlišovat i účel otázek a jejich použití v dotaznících. Jednotlivé otázky lze používat v různých typech výzkumů a také jsou podle toho formulovány. Rozlišují se tři druhy otázek:

Týkající se chování – tento typ se zabývá účelem zjistit velikost trhu, podíly na trhu či míru podvědomí. Zjišťují frekvenci toho, co lidé ve společnosti dělají nebo co podle svých činů udělali (navštívit, vidět, koupit...)

Týkající se subjektivních pocitů – zkoumá míru spokojenosti respondenta nebo jeho představy o daném problému. Každý člověk má vlastní názor, který nemusí být nezbytně správný, nicméně názory jednotlivců jsou podkladem pro jednání celé společnosti jako celku. Rozdělují se dvě základní hodnotící stupnice, a to numerická (vyjádřena čísly, zpravidla počtem bodů od nejhorší po nejlepší nebo naopak) a slovní. Obě stupnice mají své výhody a nevýhody. Numerickou stupnici lze lépe porovnávat s jinými dotazníky, ale nemá žádný specifický význam. Slovní stupnice je lépe srozumitelná pro respondenta, ale není možné ji tak dobře členit. Dále je nutné zvážit, kolik možných odpovědí bude respondentovi předloženo. Jestliže bude zvolený lichý počet odpovědí vznikne střed, kam se soustředí velká míra nerozhodných respondentů. Při sudém počtu možných odpovědí dojde k polarizaci (nemožnost volit středovou odpověď).

Týkající se roztrídění – jedná se o takové otázky, které slouží k roztržení respondentů do jednotlivých skupin (pohlaví, věk, status v domácnosti, rodinný stav...). Jsou nazývané také jako kvalifikační (Paul Hauge, 2003).

1.4.5 Analýza kvantitativních dat

Výsledkem práce je v případě kvantitativních výzkumů vyplněný dotazník v podobě „syrových dat“, které je nutné zpracovat formou analýzy. Typy analýzy dat se dělí na analýzu uzavřených otázek, ohlasy na otevřené otázky a komplikovanější nástroje multivariační analýzy. Na analýzu dat je třeba myslet již v průběhu přípravy dotazníku.

V případě uzavřených otázek se volí prezentace výsledků formou tabulek či grafů. V ní se prezentuje buď všechny odpovědi, či filtruje odpovědi podle záměru výzkumníka. Vhodné je také vyhodnocovat výsledky v procentech, a zaznamenávat odpovědi číslem, jelikož velikost vzorku hraje v kvantitativním výzkumu velkou roli a je nutné prokázat spolehlivost a reprezentativnost projektu.

Důležité je také srovnání více skupin na základě různých aspektů (věk, pohlaví, příjmová skupina...), čehož lze docílit pomocí takzvané křížové analýzy. V této analýze je vhodné vytvořit sloupec pro data, která jsou součtem jednotlivých podskupin (celkem), a tyto data nám poté zobrazí průměr jednotlivých skupin. Vyhodnocení probíhá na základě „střední hodnoty“ (vážený průměr). Každá otázka má přiřazenou hodnotu. V případě rozdělení na stupnici o 4 bodech jsou body přiřazeny následovně: pravděpodobně ano 2, spíše ano 1, spíše ne -1, pravděpodobně ne -2. Tyto body se vynásobí počtem respondentů a sečtou. Výsledkem je střední hodnota pro jednotlivé kategorie, které lze porovnat, nebo je vyhodnotit zvlášť.

Křížová analýza má i své úskalí, a to zejména v případě zvolení bodovací stupnice o málo bodech. Střední hodnota jako taková je stále pouze jen určitým typem průměru. Z toho důvodu by se měla používat zřídka, a to jen na shrnutí údajů (Paul Hauge, 2003).

Pro lepší objasnění dat je vhodné používat rozptyl kolem průměru. Lze použít standartní odchylku či standartní chybu pro lepší porovnání dvou skupin či podskupin výsledků. Pro výpočet lze využít specializované programy jako je například excel a tím si značně ušetřit práci při výpočtech a výzkumník se může soustředit na vyhodnocení výsledků.

Pokud jsou použity odpovědi s otevřeným koncem, je výsledkem mnoho různých odpovědí. Proto je nutné si na začátku stanovit určité skupiny, do kterých se budou odpovědi zahrnovat. Důležité je si uvědomit, že některé odpovědi mohou spadat do více skupin, proto je žádoucí každou odpověď správně roztrždit a zařadit ji do určitých kategorií. Oproti uzavřeným otázkám může z určitého počtu odpovědí vzniknout více odpovědí, než byl jejich původní

počet, a to právě z důvodu přiřazení jedné odpovědi k více skupinám. Pokud jsou odpovědi správně rozřazené do skupin, je možné s daty pracovat stejně, jako v případě uzavřených otázek (Paul Hauge, 2003).

Poslední typem jsou číselné odpovědi, jedná se o odpovědi, které respondent zadává v číslech (cena, čas, hodnota ...). Tyto odpovědi je vhodné uspořádat (vzestupně, sestupně) a vytvořit klasifikované intervaly hodnot. Intervaly není vhodné volit před sesbíráním dat, jelikož se může stát, že v určitém intervalu by byla drtivá většina odpovědí. Z tohoto důvodu nejsou intervaly stejně velké a je vhodné intervaly tvořit až ve chvíli ukončení sběru dat. Dále můžeme k analýze těchto dat využít střední hodnotu, medián nebo rozptyl (Paul Hauge, 2003).

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ OBYVATEL VE MĚSTĚ HORAŽĎOVICE

Tato kapitola se zabývá současným stavem dopravního chování ve městě. Po hloubkovém rozhovoru s pracovnící odboru dopravy byl vytvořen dotazník, který byl poskytnut obyvatelům Horažďovic přes městský úřad, sociální síť a místní podniky. Dotazník byl vyhodnocen a v závěru analytické části jsou analyzovány problémy a stížnosti obyvatel, které jsou následně zpracovány v další kapitole. Tyto aktivity dopomůžou k lepšímu vyhodnocení výzkumné otázky: „**Jak vypadá dopravní chování v průběhu pracovního dne v Horažďovicích?**“

2.1 Provedení hloubkového rozhovoru

Oslovenou osobou byla paní Milada Kotišová, pracující na odboru dopravy v Horažďovicích. Bylo položeno celkem 11 otázek, odvíjející se z hlavní výzkumné otázky pro tento hloubkový rozhovor: „**Jak vypadá současná dopravní situace v Horažďovicích z pohledu kompetentní osoby?**“. Tento rozhovor má snahu o porovnání názorů lidí zaujatých v oboru oproti respondentům v dotazníku. Rozhovor byl proveden dne 7.4.2022 na dopravním oddělení městského úřadu v Horažďovicích a následně byl parafrázován. Na základě tohoto hloubkového rozhovoru, který posloužil k lepšímu nahlédnutí do současné dopravní situace města a zvýšení důvěryhodnosti, byl vypracován dotazník.

rozhovor:

- **Otázka č. 1:** Na jakých projektech v oblasti dopravy město pracuje nebo se chystá pracovat?
 - a) **Studie, které se výhledově plánují**
 - Analýzy dopravy na průtahu městem
 - Cyklostezky v Horažďovicích
 - Obchvat Horažďovic
 - b) **připravované projektové dokumentace**
 - Revitalizace sídliště Jiráskova
 - Spolkový dům Horažďovice
 - c) **Připraveno k realizaci (čeká se na stavební povolení)**
 - Horažďovice Předměstí – zřízení chodníků
 - Polní cesta Babín – Opěš
 - Rekonstrukce Nábřežní a Prácheňské ulice

Rekonstrukce ulice V Lukách

Revitalizace Blatenského sídliště

Mobilita pro všechny – úprava přechodu Komenského ulice a parkoviště „U Hlaváčků“

d) V realizaci

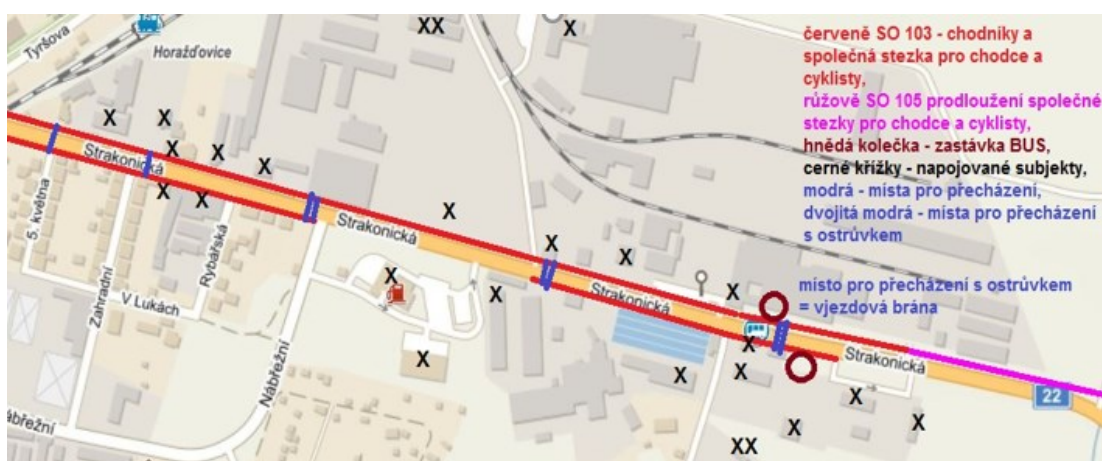
Rekonstrukce Peškovy ulice

Obytná zóna Loreta

Revitalizace sídliště Šumavská – Pod Vodojemem

Rekonstrukce Strakonické ulice

Vzhledem k absenci chodníků na obou stranách komunikace, absenci přechodů či míst pro přecházení přes frekventovanou silnici první třídy a vzhledem k umístění provozoven či výrobních podniků v tomto území, dochází v dané lokalitě k častému ohrožování chodců. Ohroženi jsou také cyklisté, kteří cestují přímo po komunikaci, jenž je již tak vysoce frekventovaná. I proto cyklisté i proto často volí jízdu po levostranném chodníku, což je v rozporu se Zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Díky rekonstrukci v úseku od železničního přejezdu až na konec města dojde k vybudování 5 míst pro přecházení (z toho 3 s ostrůvkem) přes komunikaci I/22, 2 autobusových zastávek a na levé straně komunikace vznikne stezka pro pěší a cyklisty. Průměrná intenzita dopravy na Strakonické ulici byla v roce 2012 6930 vozů / den zároveň od roku 2012 zde bylo evidováno 9 dopravních nehod. Na obrázku 5 je konkrétně znázorněn rekonstruovaný úsek. (město Horažďovice, 2020)



Obrázek 5 Situační mapa s rozsahem stavby (město Horažďovice, 2020)

- **Otázka č. 2:** Řešilo město v minulosti problematiku dopravního chování?

Ano, ale pouze v rámci staveb. Například v projektu Mobilita pro všechny – úprava přechodů pro chodce s omezenou schopností pohybu a orientace, kdy jsou rekonstruována stávající

přechodová místa na místa pro přecházení s ochrannými ostrůvky, a to v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb., o bezbariérovém užívání staveb. Dále při revitalizacích sídlišť, kdy se v rámci revitalizací snažíme o optimalizaci zřízení počtu parkovacích stání a zřízení chodníkových ploch s bezbariérovými místy pro přecházení.

- **Otázka č. 3:** Do jaké míry se podle vás využívají udržitelné druhy dopravy v Horažďovicích (pěší, cyklo dopravy)?

Pro běžný provoz je občané využívají pouze částečně, převládá využití rekreační. Stále převládá automobilová doprava. Pro pěší a cyklisty jsou postupně budovány na území města společné stezky, např. v rámci stavby „Rekonstrukce Strakonické ulice“.

- **Otázka č. 4:** Do jaké míry je podle vás zabezpečená doprava do Horažďovicích za pomoci veřejné hromadné dopravy (vlak, autobus)?

Ze směrů České Budějovice i Plzeň se jedná primárně o železniční dopravu a doprava je zde plně zabezpečena. Ze směrů Klatovy a Strakonice se jedná primárně o autobusovou dopravu a také je zde plně zabezpečena. Z obcí v rámci obecně-rozšířené působnosti (ORP) do Horažďovic a opačně doprava již není zcela zabezpečena a respondentka uvádí, že doprava je zde zabezpečena na 70 %.

- **Otázka č. 5:** V jakých oblastech dopravy v Horažďovicích vidíte největší slabiny?

V rámci ORP se často vyskytuje problém s navazováním spojů z autobusové dopravy na železniční dopravu. Spoje dost často nenavazují nebo dokonce se míjejí a pro cestující je obtížné se přizpůsobit jízdním řádům. Toto dále vede k menšímu využívání těchto spojů. Zlepšit by se situace měla pod správou POVED (koordinátor veřejné linkové dopravy v Plzeňském kraji).

Otázky týkající se spokojenosti

- **Otázka č. 6:** Do jaké míry jste spokojena se stavem a údržbou komunikací?

Respondentka je spokojena se stavem komunikací z 50 %. Uvedla, že běžnou údržbu zajišťuje správce komunikací neboli technické služby města Horažďovice. Dále se o dané problematice nechtěla bavit.

- **Otázka č. 7:** Do jaké míry jste spokojena s informacemi o dopravních omezeních ve městě?

Informování obyvatel o dopravních omezeních zajišťuje časopis „Obzor“, který každý měsíc dostane každý občan, dále se informace objevují na úřední desce a v rámci městského rozhlasu. Respondentka je obecně spokojena ale sama poznamenala, že vždy se dá něco zlepšit.

- **Otázka č. 8:** Do jaké míry jste spokojena s množstvím parkovacích míst?

Vzhledem k stále narůstajícímu počtu automobilů není možné zajistit optimální počet parkovacích ploch v rámci zpevněných ploch na území města. I proto respondentka uvádí situaci s parkováním jako uspokojivou.

- **Otázka č. 9:** Do jaké míry jste spokojena s dopravním zatížením silnic (kolony, hustota silnic)?

Co se týče objízdnych tras v době rekonstrukce silnic, je situace dobrá nicméně ne dokonalá. Horší je to se situací přímo ve městě (náměstí, dopravní špičky). Zde situace není optimální a je nutné ji řešit. Respondentka uvedla, že se stále se zvyšující automobilizací se rovněž zvyšuje zátěž na stávající silniční síť města. Východiskem z této situace je vybudování obchvatu města, které je již zmíněno ve studiích, jenž se výhledově plánují.

- **Otázka č. 10:** Do jaké míry jste spokojena se současnými podmínkami, které pro cyklisty nabízí město Horažďovice?

Respondentka není spokojena se současnými podmínkami pro cyklisty. Uvedla, že se v současné době realizují dvě cyklostezky, které jsou spojeny zároveň se stezkou pro pěší, a to konkrétně v úsecích Zářečí (podél rybníku Mokrá) a v úseku ul. Strakonická (směr žel. přejezd – konec obce). Cyklostezek je dle respondentky příliš málo k uspokojení potřeb cyklistů.

- **Otázka č. 11:** Do jaké míry je dle vás zapotřebí zavedení MHD v Horažďovicích?

Město Horažďovice je podle respondentky svou rozlohou a počtem obyvatel příliš malé na vybudování MHD.

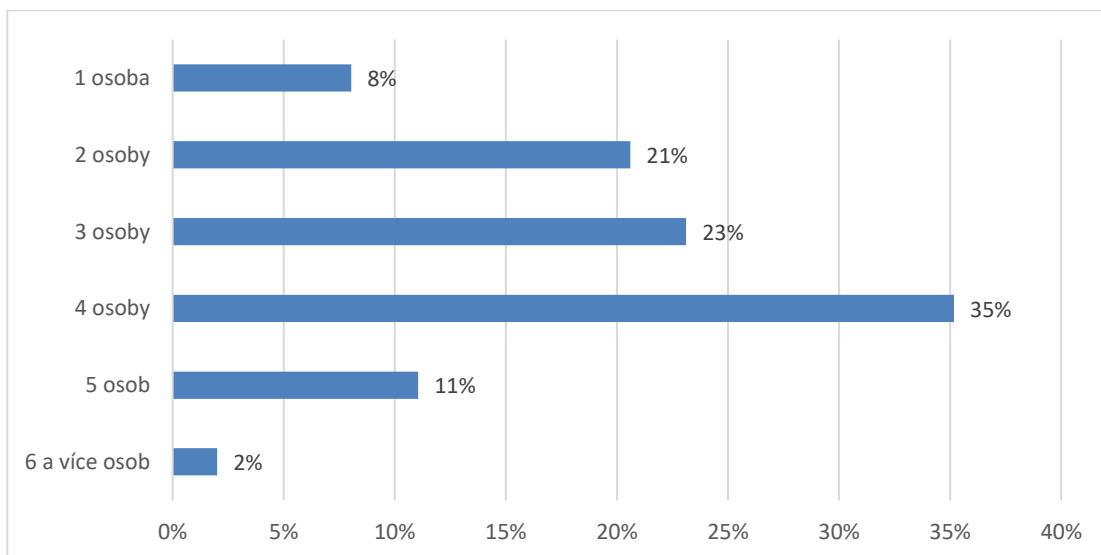
2.2 Dotazníkové šetření

Na základě proveden literární rešerše a výsledků hloubkového rozhovoru byl následně sestaven dotazník s hlavní výzkumnou otázkou: „Jak vypadá dopravní chování v průběhu pracovního dne v Horažďovicích?“. V tomto dotazníku byly použity otázky vyskytující se v pracích jiných autorů monitorujících dopravní chování v daných regionech (viz. rešerše průzkumu dopravního chování – studie Chytré na cestu, dopravní chování v Brně) a byl realizován skrze Microsoft Teams v období 7.4.2022 do 21.4.2022. Odpovědělo 205 respondentů v různých věkových, kvalifikačních a ekonomických skupinách. Výběrovým

souborem byli obyvatelé Horažďovic a lidé podílející se na dopravním chování města. Velikost výběrového souboru by podle vzorců (viz. kapitola 1.4.3 výběrové soubory) mělo být 359 respondentů, nicméně z důvodu časové a finanční (odměny za vyplnění dotazníku) náročnosti dotazník nespĺňuje náležitosti reprezentativnosti. Z důvodu nesplnění reprezentativnosti nebylo dále používáno pojem „obyvatel“ ale pouze „respondent“. Dotazník se skládal z úvodní otázky a 4 sekcí. Úvodní otázka sloužila k ověření, zda respondent splňuje požadavky na vyplnění dotazníku (podílí se na dopravním chování v Horažďovicích). Ukázalo se, že 6 z 205 respondentů se ve skutečnosti na dopravním chování nepodíleli. První sekce se věnovala klasifikačním otázkám, druhá poté frekvenci dopravy a předposlední průzkumu spokojenosti obyvatel s dopravou města. Součástí dotazníku byla i anketní část, která se věnovala průzkumu nejhůře hodnocených lokalit ve městě.

Po selekci vhodných respondentů se nakonec průzkumu zúčastnilo 199 respondentů z toho 76,9 % žen a 23,1 % mužů. Nejvíce respondentů (52,3 %) má ukončené středoškolské vzdělání ukončené maturitní zkouškou, 27,1 % osob má ukončené vysokoškolské vzdělání, zbylých 20,6 % náleží osobám s odborným vzděláním s výučním listem nebo ukončeným základním vzděláním.

Průměrný počet lidí žijících v domácnosti respondenta v Horažďovicích je 3,3 osob / domácnost (medián 3), průměrný věk respondenta je 42,1 let (medián 35 až 44 let). Je nutné podotknout, že průzkumu se podíleli pouze lidé starší věku 6 let.



Obrázek 6 Celkový počet všech osob žijících v domácnostech (autor, 2022)

Co se týče dopravních prostředků, minimálně jedno vozidlo vlastní 95 % domácností a alespoň jedno jízdní kolo vlastní 91% domácností. Oproti tomu u motocyklů je situace

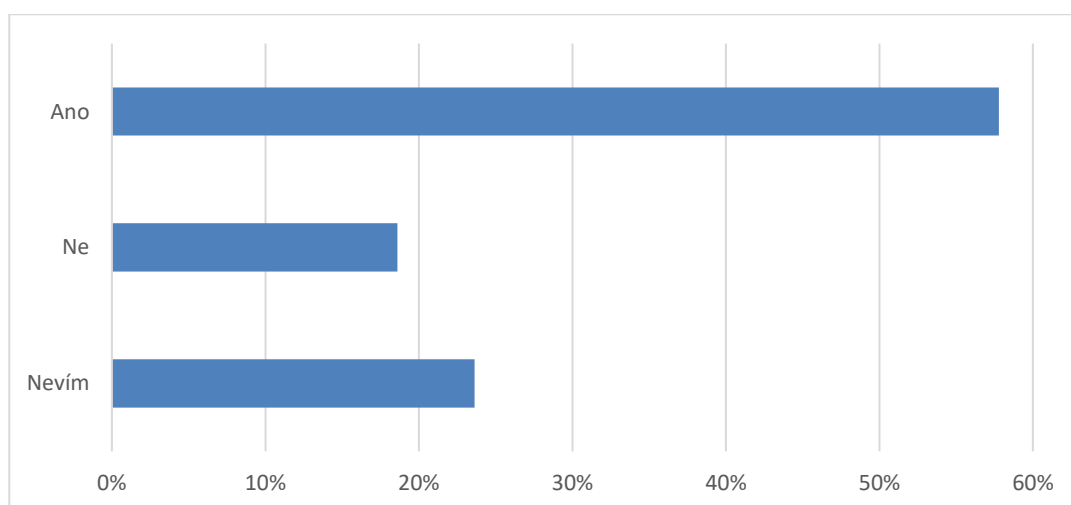
jiná - vlastní ho pouze 33% domácností. Z tabulky 1 lze vyčíst také to, že 5 a více kol vlastní celkem 11% domácností (tj. 22 domácností z celkového počtu), přestože se v Horažďovicích nachází pouze dvě cyklostezky, které nejsou dostatečně zintegrovány a tudíž dopravit se na tyto tyto cyklostezky z domova je méně komfortní a bezpečné. Respondenti jsou tudíž nuceni využívat pozemní komunikace. Neméně podstatným ukazatelem je také to, že průměrný počet automobilů na domácnost jsou téměř dva automobily. Řidičské oprávnění na automobil vlastní 92 % respondentů, oprávnění na skupinu A i B vlastní 18 % respondentů. Schopností řídit poté nedisponuje zbylých 8 % což je 15 respondentů. Žádný z respondentů nevlastní pouze řidičské oprávnění skupiny A. Pokud bychom porovnávali, zda vlastní řidičské oprávnění více muži nebo ženy dojdeme k výsledku, že jsou na tom obě pohlaví téměř stejně (muži 93 % / ženy 92 %).

Tabulka 1 Počty dopravních prostředků v domácnostech

dopravní prostředky	osobní automobil	jízdní kolo	motocykl
žádný	5 %	9 %	67 %
1	39 %	14 %	23 %
2	37 %	26 %	6 %
3	16 %	22 %	3 %
4	3 %	19 %	1 %
5 a více	1 %	11 %	1 %
celkem	100 %	100 %	100 %
průměr	1,8	2,6	0,5

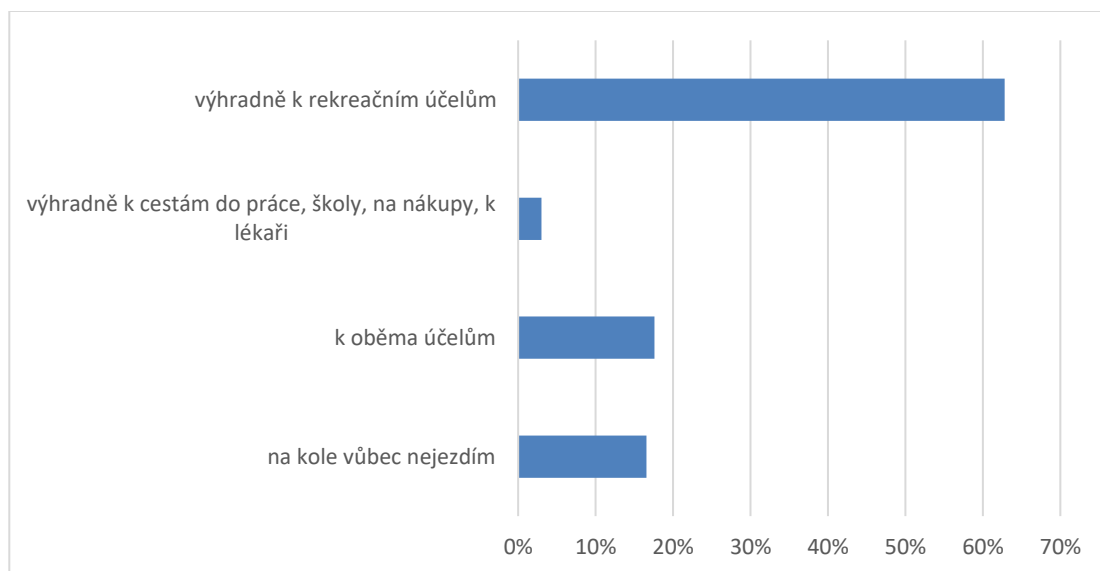
Zdroj: Autor (2022)

Co se týče jízdních kol, 58 % respondentů má možnost bezpečně zajistit své kolo v místě pracoviště, jak je vidět na obrázku 7. Skoro pětina respondentů uvedla, že možnost bezpečného zabezpečení kola nemá. Zbylých 24 % si u této skutečnosti nebyla jistá.



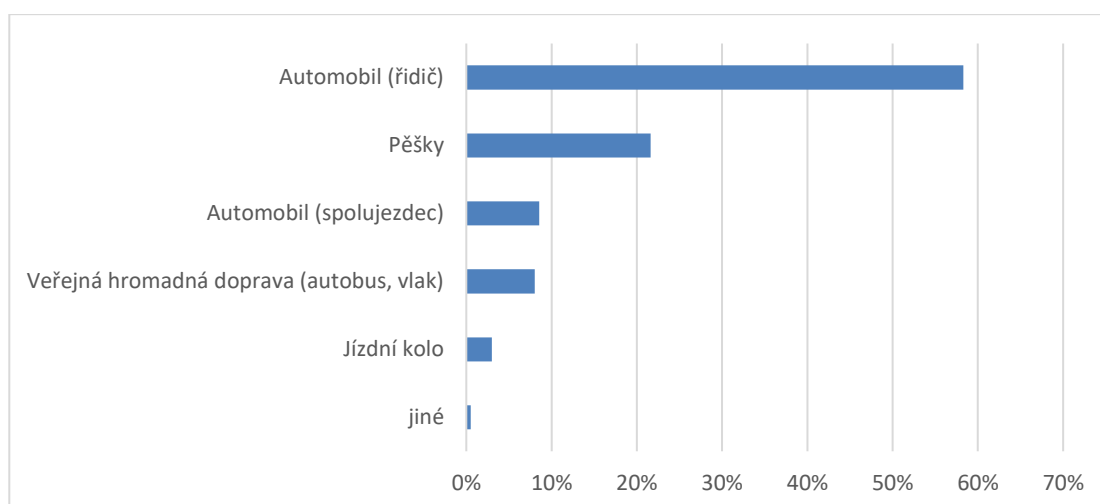
Obrázek 7 Možnost bezpečného parkování kola v místě pracoviště (autor, 2022)

Z obrázku 7 je možné vidět, že většina lidí má možnost zabezpečit jízdní kolo na místě pracoviště. Z obrázku 8 je ale možné vyčíst, že k cestám do práce ho využívá pouze 21 % obyvatel s průměrným věkem 42,7 let. Naopak převládá rekreační využívání jízdních kol i přes nízký počet cyklostezek.



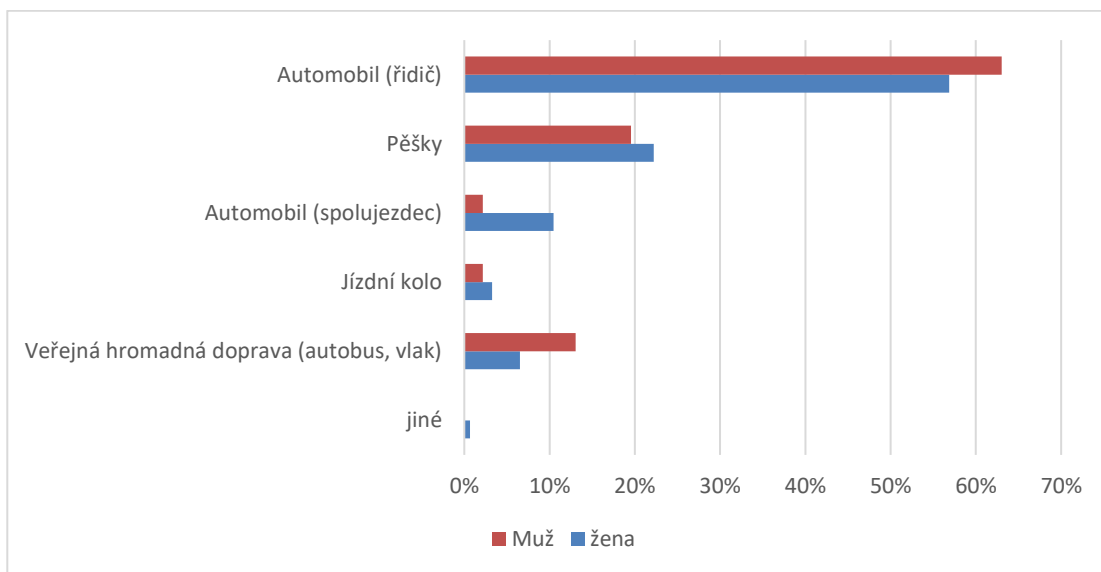
Obrázek 8 Způsob využívání jízdního kola (autor, 2022)

Jako nejčastější způsob cestování lidé v Horažďovicích volí jízdu osobním automobilem jako řidič, konkrétně se jedná o 58 % dotazovaných respondentů. Druhou největší skupinou jsou lidé, kteří volí chůzi. Tyto dva způsoby jsou úzce spojeny s aktivitami, za kterými obyvatelé vycestují (drtivá většina z nich cestuje první cestu z domu do práce či školy). Jak vidíme z obrázku 9, ostatní způsoby cestování nejsou příliš využívány, a pokud bychom všechny ostatní způsoby cestování sečetli (21 %), nevyrovnají se ani chůzi pěšky. Pod kategorií „jiné“ se skrývá jízda na elektrokole či elektrokoloběžce.



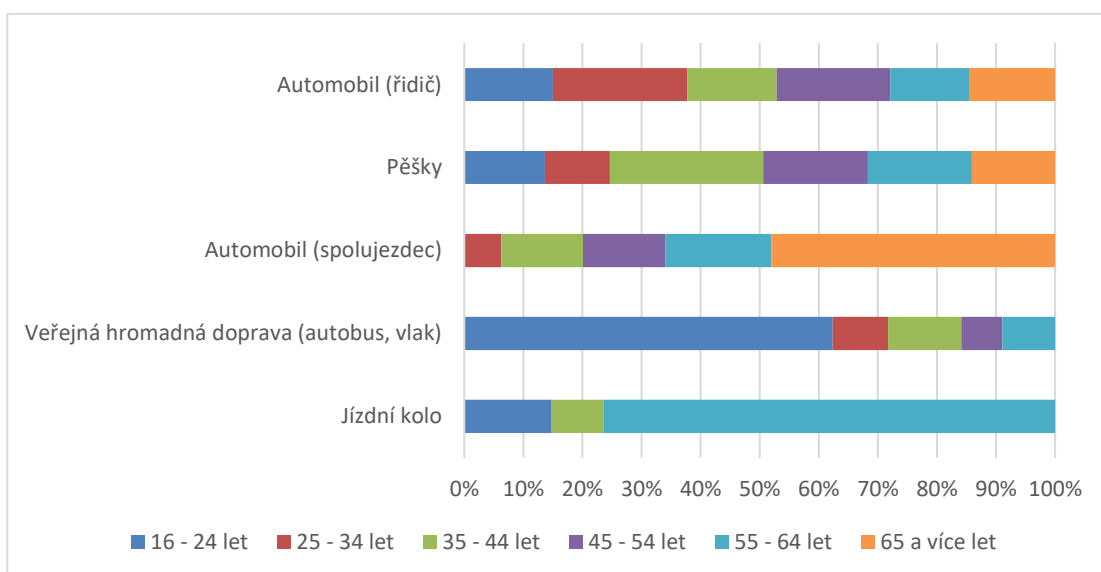
Obrázek 9 Využívané dopravní prostředky (autor, 2022)

Při porovnání preferencí mužů a žen zjistíme, že muži častěji než ženy řídí osobní automobil a využívají veřejnou hromadnou dopravu. Ženy oproti tomu více volí chůzi nebo spolujízdu.



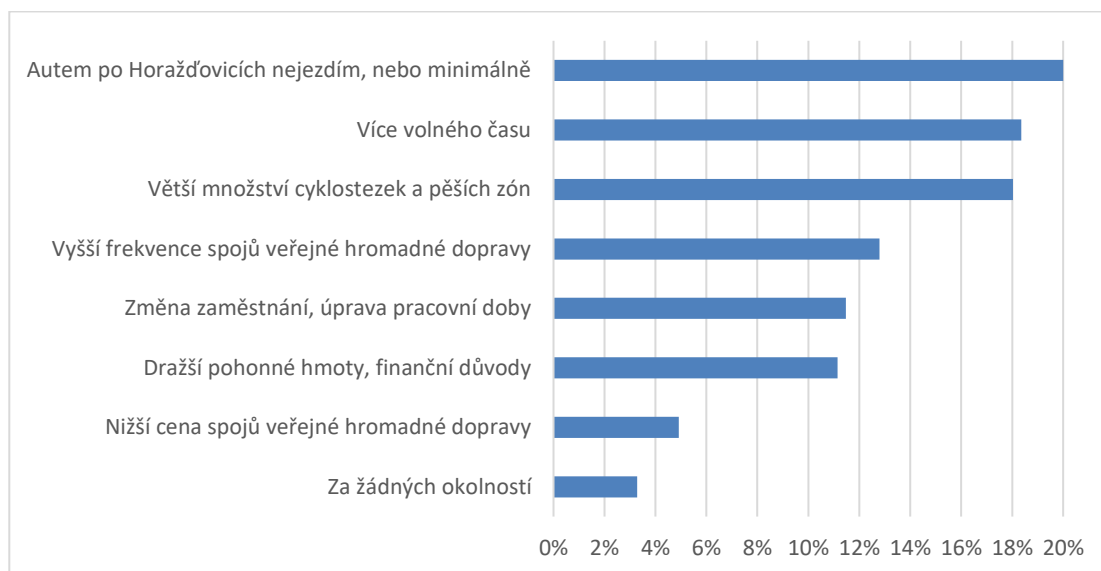
Obrázek 10 Preference dopravních prostředků u mužů a žen (autor, 2022)

Věk je faktor, který u vyhodnocení otázky preferencí hraje důležitou roli. Obrázek 11 zobrazuje poměr využívání jednotlivých druhů dopravy podle věku. Nejstarší věková skupina volí nejčastěji jízdu automobilem na místě spolujezdce. Veřejnou hromadnou dopravu naopak nejvíce využívá mladší věková skupina. Starší věkové skupiny méně jezdí osobním automobilem jako řidiči a využívají alternativní způsoby dopravy (chůze, jízda na kole). Kategorie „jiné“ byla z tohoto porovnání vyřazena z důvodu nedostatečného množství dat.



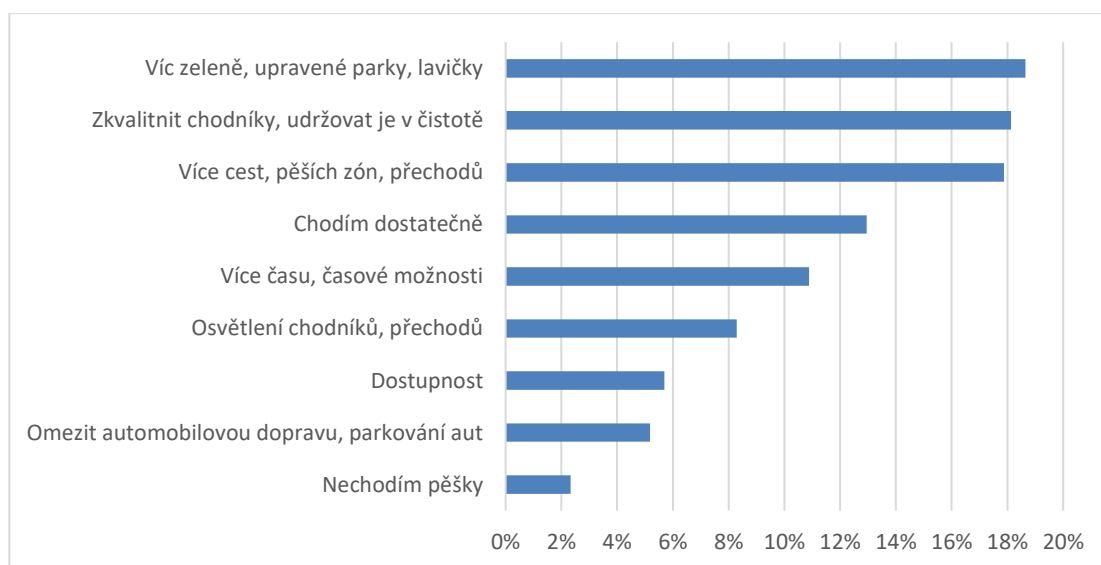
Obrázek 11 Preference dopravních prostředků dle věku (autor, 2022)

Vzhledem k velkému počtu respondentů, kteří nejčastěji volí jako dopravní prostředek automobil, byla v dotazníku vyhodnocována také otázka týkající se možného omezení používání osobního automobilu ve městě. Jako nejčastější odpověď respondenti uváděli, že již autem po městě nejezdí (viz. obrázek 12). Dalšími faktory k omezení používání osobního automobilu je čas a více pěších zón a cyklostezek. 3 % respondentů by za žádných okolností neomezovala své jízdy osobním automobilem po městě.



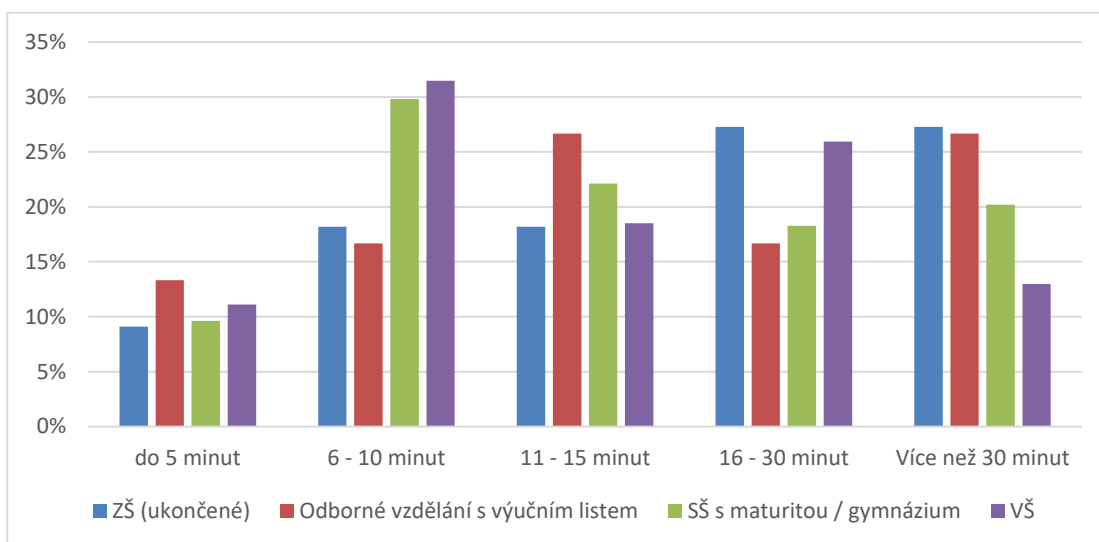
Obrázek 12 Okolnosti vedoucí k omezení jízdy osobním automobilem (autor, 2022)

Jako druhý nejčastější způsob cestování lidé uváděli chůzi (viz. obrázek 13). Z dotazníku vyplynulo, že by lidé chodili více pěšky za předpokladu výstavby, případně rekonstrukce, parků výstavby nových laviček na odpočinek a zkvalitnění infrastruktury (chodníky, přechody pro chodce, pěší zóny...).



Obrázek 13 Okolnosti vedoucí k zvýšení atraktivity chůze (autor, 2022)

Důležitým ukazatelem v dopravních chováních je samozřejmě také čas. Průměrně trvá jedna cesta každému respondentovi 15,5 minut. Tato doba je ovlivněna tím, že lidé dojíždějí za prací delší vzdálenosti, a také tím, že cestují pěšky skrze město. Cesty kratší než 5 minut jsou ve výrazné menšině. Muži cestují téměř o 2 minuty déle než ženy. Vyhodnocení ukázalo zajímavý vztah mezi délkou cest a vzděláním respondentů. Můžeme říct, že čím vyšší vzdělání člověk má, tím kratší vykonává cesty. Z obrázku 14 je viditelný pokles delších cest u osob s vystudovanou VŠ případně SŠ.



Obrázek 14 Průměrné délky cest dle dosaženého vzdělání (autor, 2022)

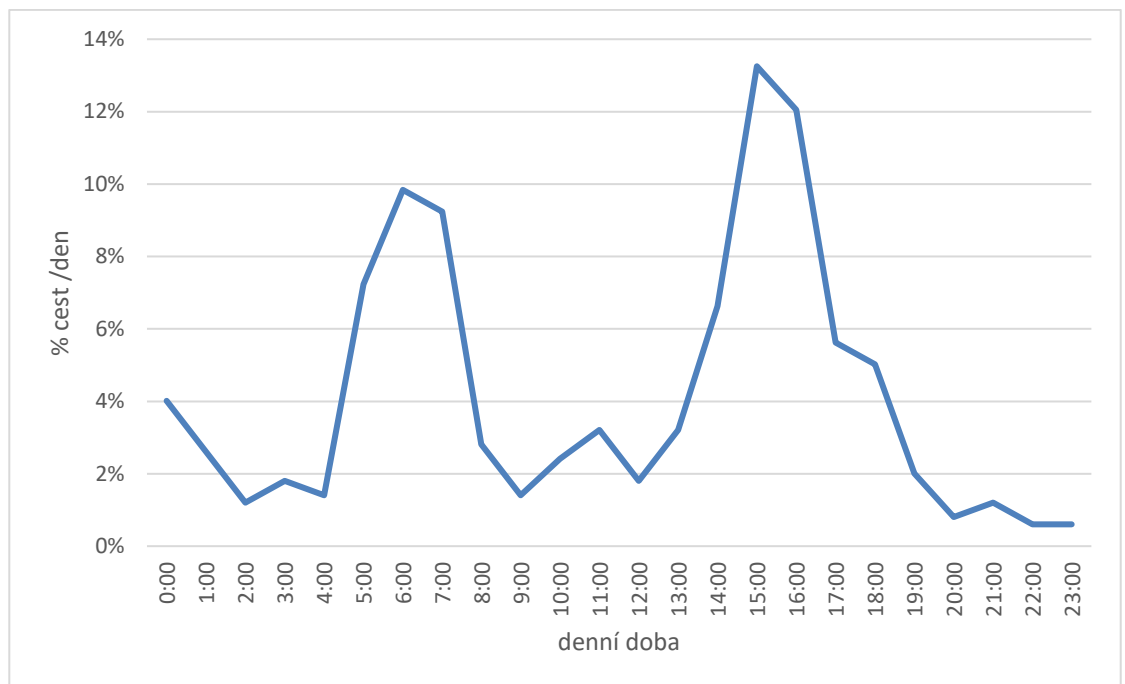
Během běžného dne respondenti vykonají průměrně 2,7 cest. První cestu většina respondentů cestuje do práce, téměř totožně vychází druhá cesta pro návrat domů. Třetí a čtvrté cesty jsou různorodé a jednotlivé hodnoty jsou shrnuty v tabulce 2. Podbarvené hodnoty znázorňují nejvyšší četnosti.

Tabulka 2 Účel jednotlivých cest obyvatel

účel cesty	1. cesta	2. cesta	3. cesta	4. cesta
Cesta do práce	72 %	7 %	14 %	7 %
Cesta do školy, vzdělání	9 %	3 %	3 %	2 %
Návrat domů	2 %	73 %	16 %	29 %
Internát / jiné ubytování	1 %	2 %	9 %	7 %
Nákupy	6 %	8 %	33 %	4 %
Doprovod vyzvednutí osob (např. dítěte)	5 %	5 %	6 %	13 %
Stravování	1 %	1 %	3 %	4 %
Soukromá návštěva	2 %	2 %	6 %	9 %
sport	2 %	0 %	5 %	13 %
Cesta k lékaři	1 %	0 %	1 %	0 %
jiné	1 %	0 %	3 %	13 %

Zdroj: Autor (2022)

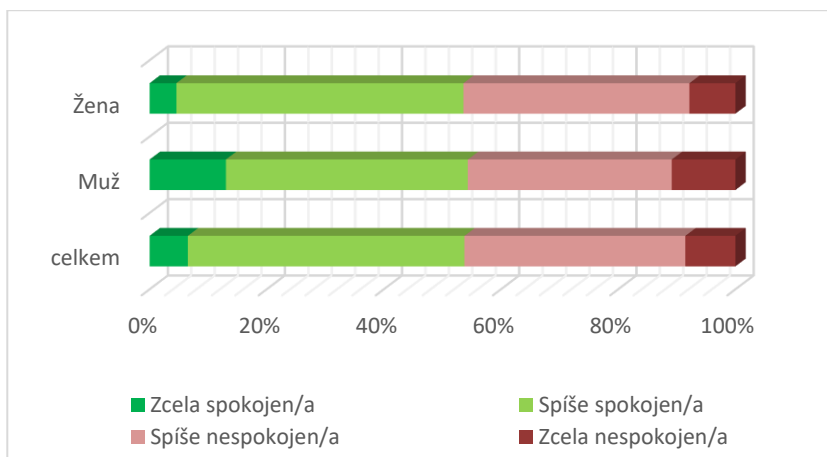
Pokud budeme zkoumat vykonané cesty respondentů podle doby vycestování, zjistíme, že dopravní špička probíhá v mezi 15:00 – 16:00 hod a také v ranních hodinách, kdy lidé cestují do práce 6:00 – 7:00 hod. V ostatních hodinách se doprava pohybuje v sedle, jak je patrné z obrázku 15. V porovnání dopravních prostředků automobil (řidič), pěší chůze a jízdní kolo vykazují shodné špičky a sedla. Spolujízda se vyskytuje častěji odpoledne, a využívání veřejné hromadné dopravy je častější ráno. Tento fakt může být zapříčiněn vyzvedáváním dětí po škole s následnou cestou do přílehlých obcí Horažďovic nebo tím, že v odpoledních hodinách není dostatečně zajištěná obslužnost (veřejná hromadná doprava) přílehlých obcí.



Obrázek 15 Cesty v průběhu dne dle času (autor, 2022)

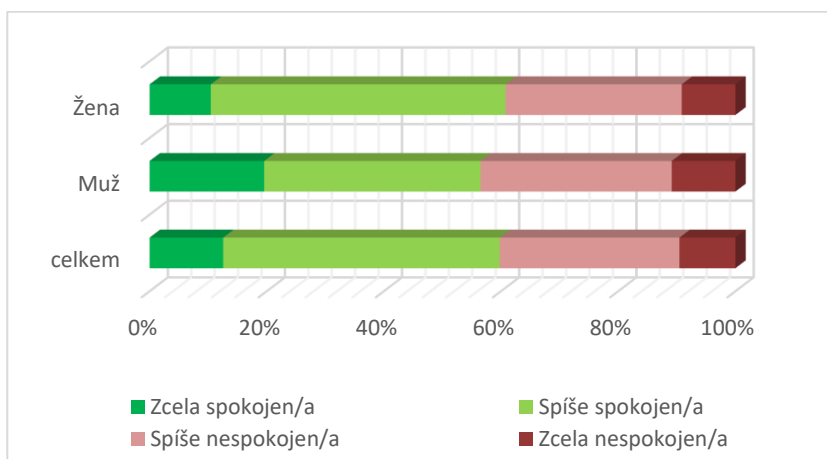
Poslední část dopravního průzkumu se soustředila na průzkum spokojenosti obyvatel v několika zásadních oblastech dopravního chování. Numerická hodnotící stupnice slouží pro lepší vyhodnocení a porovnání získaných dat. Respondenti hodnotili 6 otázek se stupnicí od 1 do 4 (1 – zcela spokojen/a, 4 – zcela nespokojen/a). Poslední otázka se týkala potřeby zavedení MHD. Zde byla stupnice mírně odlišena (1 – zcela potřebné, 4 – zcela nepotřebné). Stupnice byla účelně volena s hodnotící stupnicí se 4 body, aby respondent byl nucen k polarizaci.

První oblastí průzkumu byla spokojenost se stavem a údržbou komunikací. V této otázce u respondentů převažovala spíše spokojenost (viz. obrázek 16). Co se rozdílů mezi dotazovanými muži a ženami týče, muži volili častěji extrémnější možnosti, v pozitivním i negativním slova smyslu. Ženy vybíraly spíše ze středních možností. Tento fakt je viditelný u vícero oblastí průzkumu spokojenosti.



Obrázek 16 Spokojenost se stavem a údržbou komunikací (autor, 2022)

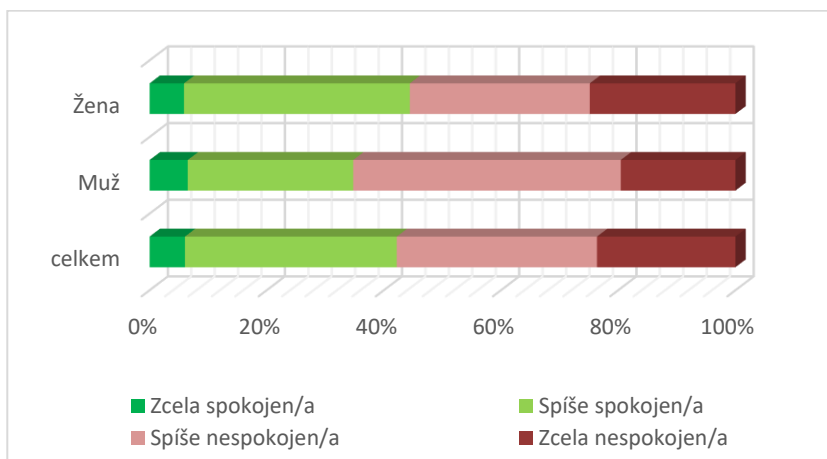
Informovanost lidí ve městě o dopravních omezeních je dlouhodobě bezproblémovou oblastí, jak již bylo zmíněno v rozhovoru. I přesto, že se jedná o respondenty nejlépe vyhodnocenou oblast pohybujeme se stále na míře spokojenosti okolo 60 %, jak je vidět z obrázku 17.



Obrázek 17 Spokojenost s informovaností o dopravní situaci (autor, 2022)

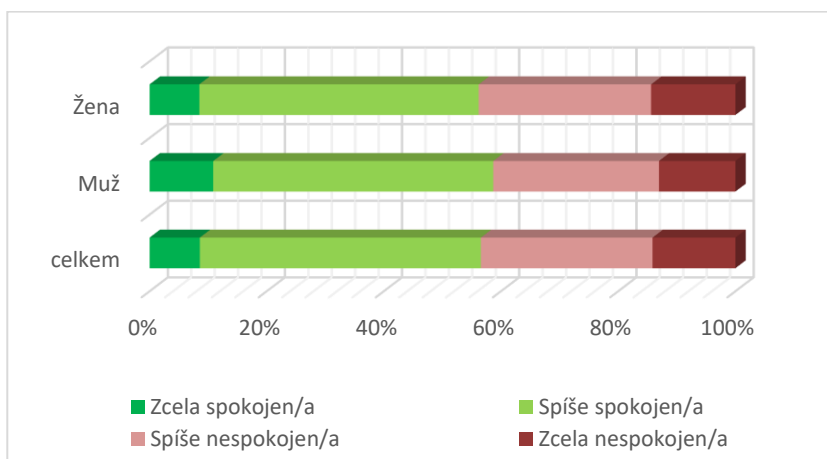
Jestliže informovanost obyvatel o dopravních omezeních ve městě je dlouhodobě bezproblémová, parkování je přesným opakem. Jak je již avizováno v kapitole u využívaných dopravních prostředků (obrázek 9), je nejvíce využívaným dopravním prostředkem v dopravě po městě automobil. Navíc jak je zmíněno v dotazníku (viz. strana 27, počty dopravních

prostředků v domácnostech) počet automobilů na domácnost roste (nyní 1,8 automobilu / domácnost). Tyto faktory negativně ovlivňují situaci s parkováním v Horažďovicích a pokud se podíváme na obrázek 18 je zřejmé, že situace v současné době není optimální. V otázce týkající se parkování je pouze 40 % respondentů spokojeno. Muži v této oblasti byli více kritičtí a pouze 35 % je spokojeno se současnou situací. U žen je míra spokojenosti na 44 %. Jedná se tedy o oblast, která by zasluhovala větší pozornost. Pomoci by mohla snaha o zvýšení atraktivity jiného druhu dopravy.



Obrázek 18 Spokojenost s parkováním (autor, 2022)

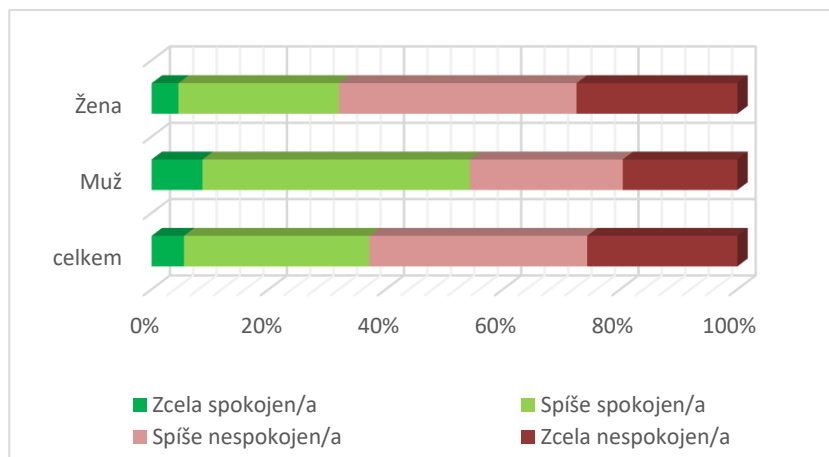
Dopravní zatížení silnic je problémové pouze v dopravní špičce a primárně na hlavních tazích města (Strakonická, Plzeňská ulice). Tento problém vzniká z důvodu tranzitující dopravy městem a z důvodu absence obchvatu města. Jak je vidět z obrázku 19, celkově jsou respondenti spíše spokojeni se současnou situací (míra spokojenosti 57 %).



Obrázek 19 Spokojenost y dopravním zatížením (autor, 2022)

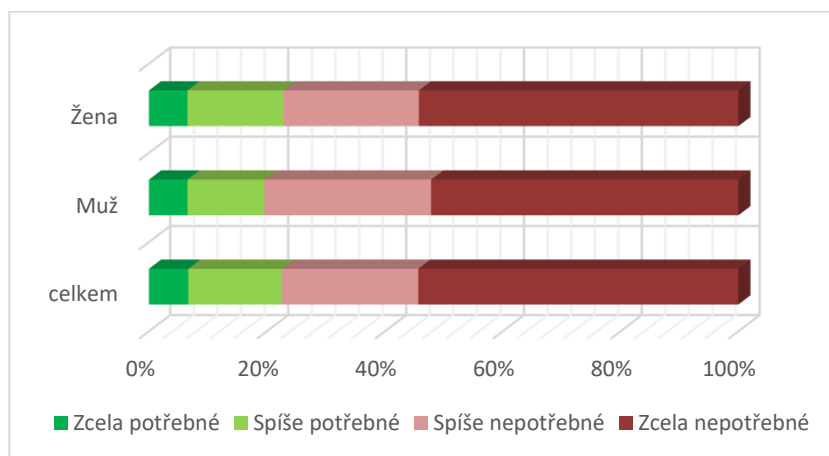
Předposlední zkoumanou oblastí jsou podmínky pro cyklisty a chodce (množství cyklostezek, pěších zón, parkování kol...). S mírou spokojenosti 38 % se jedná o oblast

průzkumu spokojenosti nejhůře hodnocenou respondenty. Jak je již zmíněno u obrázku 10, ženy více cestují pěšky a na kole, oproti tomu muži více jezdí osobním automobilem jako řidiči. Tento faktor je viditelný i zde. Zatímco muži mají v této otázce míru spokojenosti na 54 % (méně pocít'ují problémy týkající se tohoto tématu), ženy jsou spokojeny pouze ze 32 %. V neposlední řadě více než čtvrtina respondentů uvedla, že se současnou situací je zcela nespokojena (viz. obrázek 20). Tento faktor považují za nejvíce opomíjený a budu se k němu dále vyjadřovat ve třetí části práce (návrhy na zlepšení dopravní obslužnosti ve městě Horažďovice).



Obrázek 20 Spokojenost s podmínkami pro chodce a cyklisty (autor, 2022)

Na závěr této kapitoly je vyhodnocena otázka potřebnosti zavedení MHD v Horažďovicích. Jak je patrné z obrázku 21, respondenti jednoznačně uvedli, že zavedení MHD v Horažďovicích je zbytečné.



Obrázek 21 Nutnost zavedení MHD v Horažďovicích (autor, 2022)

Lze říct, že ze všech sledovaných oblastí jsou respondenti nejvíce nespokojeni se situací ohledně parkování a infrastrukturou pro pěší a cyklisty. V rámci ostatních oblastí průzkumu jsou obyvatelé spokojeni (převyšují míru spokojenosti 50 %).

V závěru dotazníkového šetření je vyhodnocena anketní otázka: „Kde je dle vás dopravní situace v Horažďovicích nejhorší?“. Výsledky této ankety jsou shrnuty v tabulce 3. Anketa byla vyhodnocována přiřazováním jednotlivých odpovědí respondentů do příslušných skupin z této ankety. 42 % respondentů si myslí, že nejhorší dopravní situace je na křižovatce, která je jedinou výjezdovou křižovatkou z Horažďovického náměstí (Ševčíkova ulice) a zároveň je vyústěna na hlavní tah Strakonice – Klatovy (Strakonická ulice). 23 % vidí největší problém v samotné Strakonické ulici a 19 % respondentů uvedlo jako nejvíce problematickou část města Plzeňskou ulici, kde je nedostatek přechodu pro chodce (1 přechod na celé délce ulice) a vyskytuje se zde zúžení vozovky se zvýšeným počtem dopravních nehod. Problém s přechody pro chodce v této ulici město již řeší v rámci projektu „Mobilita pro všechny“.

Tabulka 3 Nejhorší dopravní situace v Horažďovicích

Nejhorší dopravní situace v Horažďovicích	
Křižovatka (Ševčíkova, Příkopy, Strakonická)	42 %
Strakonická ulice	23 %
Plzeňská ulice (přechody, napojení na Strakonickou ulici, zúžení)	19 %
Jiráskova ulice (absence parkoviště ZŠ – ranní špička, kolony)	8 %
Ostatní (Blatenská, Loretská, Sportovní, Tyršova ulice)	5 %
Parkování	2 %
Palackého ulice (v současné době v rekonstrukci)	1 %

Zdroj: Autor (2022)

2.3 Shrnutí analýzy současného stavu

Ještě před samotnou realizací dotazníkového šetření a následné analýzy dotazníku byl proveden hloubkový rozhovor s pracovníci na dopravním oddělení města Horažďovice. Z rozhovoru vyplynulo, že město plánuje několik dopravních projektů na opravy a zkvalitnění silnic, včetně úpravy parkovacích ploch a zvýšení počtu míst na přecházení. Nicméně nejproblémovější lokality, vyplývající z dotazníku, zůstávají bez povšimnutí. Z rozhovoru také vyplynulo, že ostatní druhy dopravy obyvatelé v současnosti využívají v menšině. Pracovnice dopravy vidí jako největší problém zabezpečení dopravní obslužnosti přilehlých obcí primárně autobusovou dopravou.

Na podkladě hloubkového rozhovoru vzešla výzkumná otázka: „Jak vypadá dopravní chování v průběhu pracovního dne v Horažďovicích?“ a následně byl vytvořen dotazník. Průzkum dopravního chování v Horažďovicích odhalil několik důležitých poznatků. První z nich je velká převaha osobní automobilové dopravy ve městě, která je způsobena, primárně absencí jiných možností dopravy po městě (vyjma chůze), a vytváří problém s parkováním, primárně na sídlištích a v hustě zastavěných oblastech. Jednou z možných alternativ jsou jízdní kola. Na domácnost připadá 2,6 jízdního kola, a i přesto je obyvatelé ke svým cestám využívají minimálně (převažuje rekreace). Chybí také větší množství cyklostezek, zvýhodnění cyklistů v dopravě či možnost bezpečně zabezpečit jízdní kola u městského úřadu, na náměstí... Další alternativou pro snížení náročnosti v době špičky může být veřejná hromadná doprava. Avšak, jak uvádí respondenti i pracovníci odboru dopravy, není dostatečně zabezpečena do přilehlých obcí města (velký interval mezi spoji). Chůze je po automobilové dopravě druhý nejčastější druh dopravy, který obyvatelé využívají. Uvedli, že více by chodili za předpokladu, že by se zvedl počet přechodů, laviček, zeleně a obecně byla větší péče o chodce. Velká míra používání osobní automobilové dopravy a absence jiných druhů dopravy vede k větší kongesci na silnicích napojených na tranzitní silnice města (Strakonická, Plzeňská ulice). Z pohledu času obyvatelům průměrná cesta zabere 15,5 minuty a cestují primárně do zaměstnání a zpět domů. Dopravní špička ve městě se vyskytuje právě v časech cest do práce a zpět domů. V současné době byla v Horažďovicích dokončena rekonstrukce Strakonické ulice v úseku od železničního přejezdu až na konec města, nicméně úsek Strakonické ulice, který je nejvíce zatížený, včetně navazující křižovatky (Ševčíkova, Příkopy, Strakonická), zůstává bez plánů na rekonstrukci. To samé platí pro část ulice Plzeňské, kde se vyskytuje zúžená vozovka s větší pravděpodobností nehody.

3 NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VE MĚSTĚ HORAŽĎOVICE

Na základě zanalyzování dat byly vyhodnoceny návrhy na zlepšení současné dopravní situace ve městě. Jako nejvíce problematický úsek pocítují respondenti v úsecích Strakonické ulice (silnice I/22), a to primárně v křižovatce (Ševčíkova, Příkopy, Strakonická). Plzeňská ulice je neméně problematická, a to z důvodu absence přechodů pro chodce a absence vypouklých zrcadel v zúženém úseku této silnice. Jak je patrné již z analýzy, v současné době v Horažďovicích dominuje osobní automobilová doprava, a proto se třetí návrh soustředí na snahu o zvýšení atraktivity cyklistické dopravy ve městě. Poslední návrh této práce se soustředí na snahu o optimalizaci parkovacích míst ve městě.

3.1 Úprava křižovatky (Ševčíkova, Příkopy, Strakonická)

Jako neproblematičtější část v Horažďovicích respondenti uváděli křižovatku vyúsťující na ulici Strakonická. V této křižovatce jsou chodci ohrožováni kvůli problematickému přechodu pro chodce. Dále dochází ke kongesci v době dopravní špičky (jedná se o jediný výjezd z náměstí). V neposlední řadě se zde spojují dvě křižovatky v jednu viz. obrázek 22. Úsek ulice Strakonická včetně této problematické křižovatky město doposud nemá ani v plánech na realizaci, a proto je uveden v návrzích na zlepšení.



Obrázek 22 Křižovatka Ševčíkova, Příkopy, Strakonická (Google Maps, 2019)

Jako nejrozumnější krok se zde jeví výstavba kruhového objezdu, nicméně výstavba takového rozsahu v dané lokalitě by vedla k narušení dopravy ve městě, a to včetně hlavní tranzitní ulice Strakonická (silnice I/22), současně by došlo k odstranění přilehlého ostrůvku viditelného na obrázku 22 vpravo.

Druhou alternativou je výstavba chodníku pro pěší podél „Hotelu Prácheň“. Tímto krokem by se zvýšila bezpečnost chodců a zkrátila doba na přecházení. Pokud by se dále

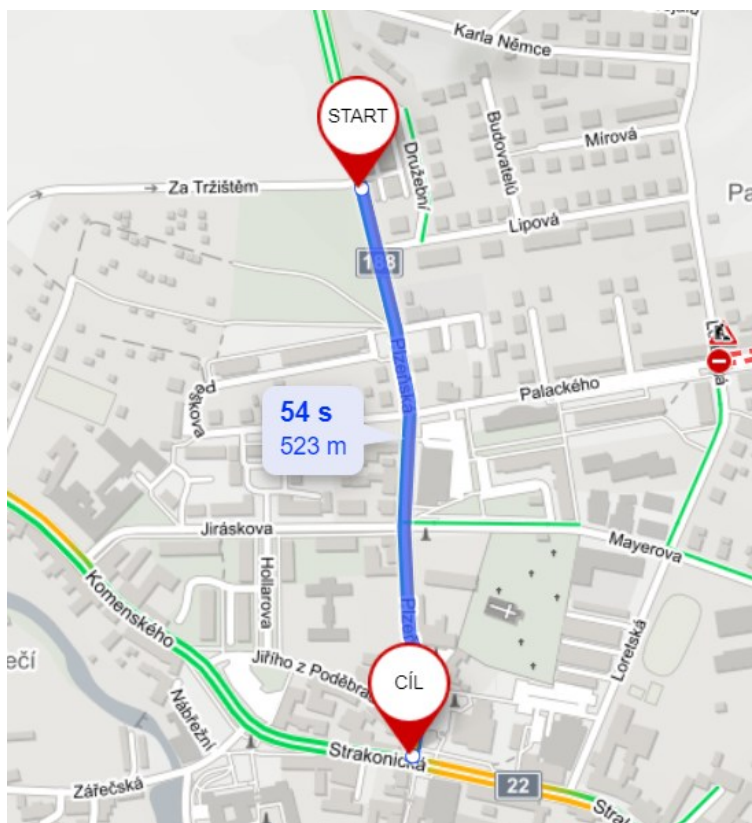
zavedla vodorovná dopravní značka V12b „Žluté zkřížené čáry“ zlepšila by se orientace v křižovatce, a především by se předešlo problému s neprůjezdností křižovatky ze směru „Strakonická – Příkopy“. Umístila by se také značka IP4b „Jednosměrná pozemní komunikace“ pro silnici vedoucí ulicí Příkopy, která již jednosměrnou ulicí je, nicméně vozidla, která stojí na parkovišti (viz. obrázek 22), stále mohou jet na problematickou křižovatku a dále zvětšovat nápor na daný úsek. Z těchto důvodů by se dopravní značení posunulo a zamezilo tak vjezd osobních automobilů z parkoviště na danou křižovatku. Vozidla podléhající jednosměrné ulici by musela být s touto skutečností obeznámena dalšími příslušnými značkami upravující příkázaný směr jízdy. Následně by se na Strakonickou ulici dostávaly automobily z jiného místa, konkrétně z křižovatky „Husovo náměstí – Strakonická“. Schéma úprav na problematické křižovatce si lze prohlédnout na obrázku 23. Tyto kroky jsou míněny spíše jako dočasné řešení problému a do budoucna je stále nejlepší možnou variantou výstavba kruhového objezdu.



Obrázek 23 Schéma úpravy křižovatky Ševčíkova, Příkopy, Strakonická
(Google Maps, 2019)

3.2 Úprava Plzeňské ulice

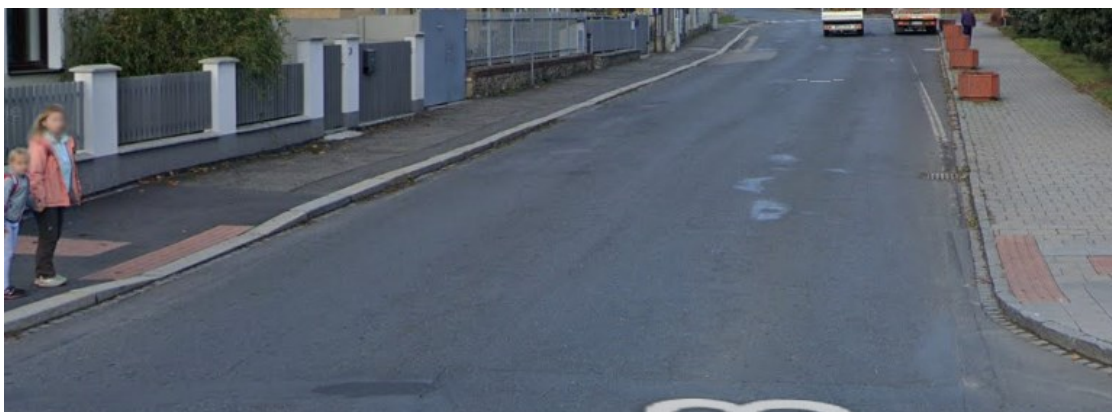
Jedná se o jednu z nejvytíženějších ulic v Horažďovicích, prochází jí silnice II/188, na níž tranzituje velké množství osobní i nákladní dopravy. Ze směru Plzeň – napojení na Strakonickou ulici je tato silnice z kopce což svádí řidiče k rychlé jízdě. Díky tomu zde dochází k ohrožení chodců z důvodu absence možnosti bezpečně přejít pozemní komunikaci. Tuto komunikaci musí překročit v ranních a odpoledních hodinách také velké množství dětí, učících se v nedaleké škole Komenského.



Obrázek 24 Grafické znázornění polohy Plzeňské ulice (Mapy.cz, 2022)

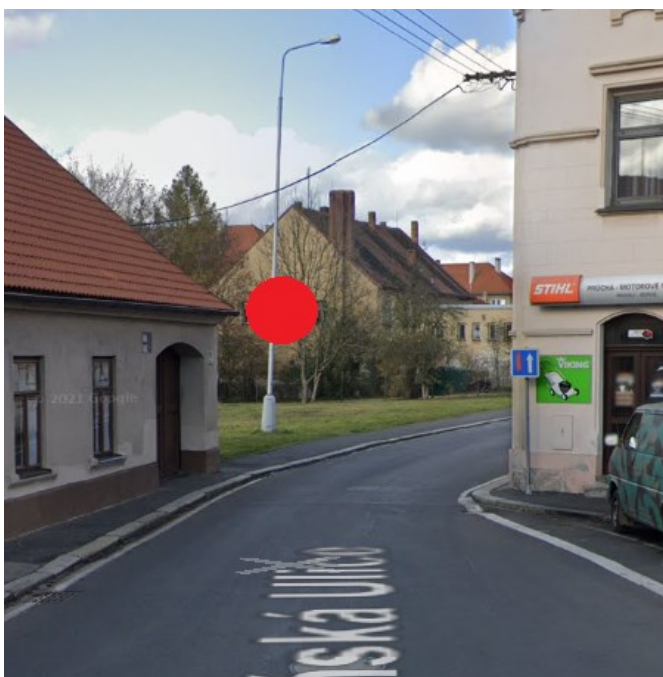
Na Plzeňskou ulici připadá pouze jeden přechod pro chodce. V některých částech Plzeňské ulice jsou sice snižené obrubníky pro snazší přecházení chodců, nicméně chybí vodorovná dopravní značka V7b „Místo pro přecházení“ či V7a „Přechod pro chodce“. V návrhu je tedy vytvoření dalších přechodů pro chodce, a to právě v lokalitách, kde se vyskytuje snížený obrubník. Dále je doporučeno zavedení značky A12b „Pozor děti“ pro zvýšení obezřetnosti řidičů v daném úseku silnice. Město tuto situaci vyřešilo dohlážením na daný úsek strážníkem městské policie, nicméně tento krok je spíše dočasným řešením. Je nutné zdůraznit, že problémů s absencí přechodů je ve městě více. Obdobná situace jako na obrázku 25 je také na ulici Mayerova nebo na ulici Šumavská, kde se opět jedná o úsek nedaleko

základní školy. Přejech rovněž chybí na ulici Blatenská podél nemocnice. Zde se nenachází ani jeden přechod či místo pro přecházení na celou ulici dlouhou 600 m.



Obrázek 25 Místo s absencí dopravního značení (Google Maps, 2019)

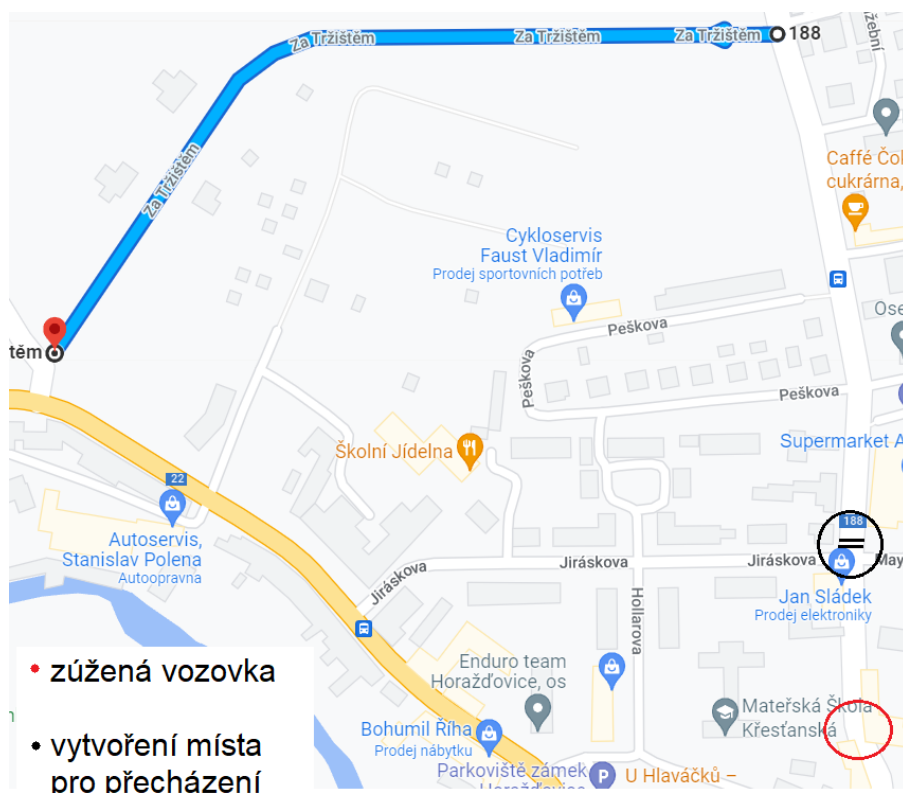
V ulici Plzeňská se také vyskytuje zúžený úsek vedle prodejny „Průcha – motorové nářadí“. Tento úsek je velmi nepřehledný a v kombinaci s procházejícími chodci je zde riziko dopravní nehody. Problém by byl jednoduše vyřešitelný instalováním vypouklého zrcadla na přilehlou lampu. Na obrázku 26 je značené červeným kruhem.



Obrázek 26 Zúžený úsek Plzeňské ulice (Google Maps – vlastní úpravy, 2019)

Poslední navrhovanou úpravou Plzeňské ulice je zavedení odklonu tranzitní dopravy přes ulici Za Tržištěm. Tato ulice je v současné době jednosměrná ze směru Klatovy (Sušice) – Plzeň. Při realizaci tohoto návrhu by muselo dojít k její rekonstrukci, aby mohl být provoz na této pozemní komunikaci oboustranný. Silnice byla již v dřívějších dobách

plánována jako část obchvatu města, ale od realizace se upustilo. Díky tomuto kroku by došlo ke snížení tranzitující dopravy ulicí Plzeňskou na území města a k zvýšení bezpečnosti přecházejících chodců. Podrobné schéma všech úprav je znázorněno na obrázku 27.



Obrázek 27 Schéma návrhu změn (Google Maps – vlastní úpravy, 2022)

3.3 Zvýšení komfortu cyklistů ve městě

Vzhledem k vysoké převaze osobní automobilové dopravy ve městě je na místě snaha o zvýšení možnosti substituce osobního automobilu jiným dopravním prostředkem. Jednou z možností je jízdní kolo. Jako zásadní krok pro zvýšení používání jízdního kola jakožto primárního dopravního prostředku pro dopravu po městě je bezpečné zajištění jízdního kola v místě cíle cesty. Tato možnost absentuje na vícero místech v Horažďovicích. Druhotným podpůrným řešením je zvýhodnění cyklistů, například umožněním vjezdu na náměstí z těch míst, kde v současné době mohou procházet pouze pěší. Zavedením těchto opatření dojde ke zvýhodnění cyklistů v dopravě a zvýšení péče formou vybudování nových stojanů na jízdní kola.

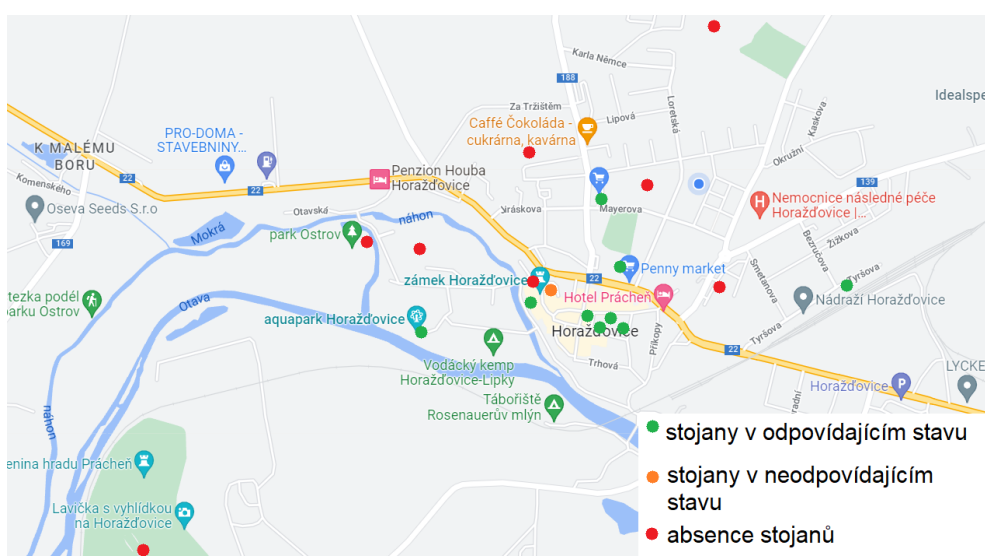
Jak již bylo zmíněno v analytické části práce, v Horažďovicích se vyskytují v současné době dvě cyklostezky (v parku „Ostrov“ a na nově zrekonstruované části Strakonické ulice). Tyto cyklostezky nejsou dostatečně propojené navzájem a cyklisté volí jízdu po pozemních komunikacích či místy, kde hrozí srážka chodců s cyklisty (viz. obrázek 28). Z těchto důvodů

by se mělo město pokusit o zrekonstruování problematických úseků (např. park „Panská zahrada“) či lepšího propojení existujících cyklostezek.



Obrázek 28 Riziková místa pro cyklisty a chodce (autor, 2022)

V současné době v Horažďovicích chybí možnost bezpečně zajistit jízdní kolo v cíli cesty. Na obrázku 29 je vidět současný stav na místech s nejvyšším výskytem kol (jak pro rekreaci, tak pro cesty do práce, nákup apod.). Absence stojanů na jízdní kola je u dětských hřišť (jedná se konkrétně o dětské hřiště na „Tržišti“ a dětské hřiště vedle mateřské školky „Na Paloučku“). Stojany pro jízdní kola taktéž chybí v parcích po celém městě, jmenovitě v parku „Ostrov“, zámeckém parku „Parkán“, v „Panské zahradě“, na vyhlídkovém místě „Loreta“ či na zřícenině hradu Prácheň. Stojany se nenachází ani u Základní umělecké školy v Horažďovicích.



Obrázek 29 Schéma stojanů na kola v problémových lokalitách Horažďovic (Google Maps – vlastní úpravy, 2022)

Vzhledem k velké vytíženosti náměstí osobní automobilovou dopravou je na místě snaha o zvýšení možnosti substituce tohoto dopravního prostředku. V současné době mají chodci možnost dostat se na náměstí ze 4 hlavních cest, přičemž 3 z nich využívají i cyklisté. Dvě z těchto cest se nachází v pěších zónách, do kterých cyklisté vjíždějí a porušují tím Zákon o provozu na pozemních komunikacích. Jedná se o vjezd na náměstí Plzeňskou ulicí, procházející Červenou bránou, a vjezd ze zadní strany náměstí procházející nádvořím Horažďovického zámku. Tento problém lze vyřešit přidáním dodatkové tabulky E13 k dopravní značce C7a (viz. obrázek 30). Tímto krokem dojde k rozšíření možnosti vjezdu jízdních kol na náměstí a v kombinaci s vyšším počtem stojanů, se zmenší problém s parkovacími místy v oblasti. Zároveň se sníží vytíženost výjezdu z náměstí na křižovatce Ševčíkova, Příkopy, Strakonická.



Obrázek 30 „Stezka pro chodce“ a dodatková tabulka „VJEZD POVOLEN“
(Ministerstvo dopravy, 2017)

3.4 Optimalizace parkování

Jak je již zmíněno v analytické části práce, osobní automobilová doprava převažuje v Horažďovicích u respondentů jakožto primární dopravní prostředek. S tím souvisí velký tlak na parkovací místa v hustěji zastavěných oblastech města. To ukazuje i nespokojenost obyvatel s parkováním. Na základě těchto zjištění by se mělo město snažit omezit parkování nerezidentů v dotčených oblastech města, případně zrealizovat výstavbu nových parkovacích ploch. V současné době probíhá rekonstrukce ulice Palackého, včetně úpravy parkovacích ploch. Tento krok města ovšem nepřinese nová parkovací místa, nýbrž dojde pouze k rekonstrukci stávajících parkovacích míst.

Jednou z možností snížení náporu parkování nerezidentů je zavedení zpoplatnění parkovacích míst ve městě formou vlastního parkovacího místa pro svoji SPZ (viz. obrázek 31).

Za předpokladu realizace tohoto návrhu by město muselo upravit městskou vyhlášku a v ní jasně stanovit podmínky pro udělení parkovacího místa. Zároveň nesmí porušit platné znění Zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kde je ukotveno, že držitelé průkazu ZTP mají na toto parkovací místo nárok přednostně a zdarma. Samotná realizace návrhu by ve výsledku mohla vést k navýšení městského rozpočtu. Avšak i po zavedení zpoplatnění parkovacích míst by se město mělo stále zabývat řešením parkování pro nerezidenty, kteří parkovací místa využívají primárně pro dojíždění za prací a k lékaři. K snížení potřebné parkovací kapacity by rovněž vedla substituce osobních automobilů jinými dopravními prostředky, což je již zmíněno v návrhu na zvýšení komfortu cyklistů ve městě.



Obrázek 31 Vyhrazené parkovací místo (Charousková, 2018)

ZÁVĚR

Dopravní chování obyvatel je důležitou součástí každého města z toho důvodu, aby mělo město podvědomí o aktivitách, které vykonávají jeho obyvatelé a mohlo na aktivity pružně reagovat. Ve vztahu k dosažení cíle práce a zachování logické struktury byla práce rozdělena do tří hlavních kapitol.

V rámci první kapitoly byla teoreticky vymezena problematika dopravního chování včetně definování základních pojmů a faktorů ovlivňující dopravní chování. U úvodní části práce byly rovněž zpracovány informace o dopravní obslužnosti a trend využívání cyklistiky jakožto náhrada osobního automobilu. Závěr první části práce byl věnován dotazníkovým šetřením jejich druhům a typům.

V rámci druhé analytické části práce byla stanovena hlavní výzkumná otázka pro dotazníkové šetření: „Jak vypadá dopravní chování v průběhu pracovního dne v Horažďovicích?“. V první části této kapitoly byl proveden a následně parafrázován hloubkový rozhovor s pracovnící odboru dopravy k zjištění názoru kompetentní osoby na problematiku dopravního chování. Druhá část se věnovala samotnému analyzování průzkumu dopravního chování, kde byly nalezeny možné návrhy na zlepšení současné dopravní obslužnosti ve městě.

První návrh třetí části práce byl věnován úpravě problematické křižovatky Ševčíkova, Příkopy, Strakonická, kde byli navrženy dvě možnosti změny. První z nich se věnovala výstavbě kruhového objezdu na křižovatce, druhá poté dočasnému řešení, které není příliš nákladné ani náročné. Úpravy na Plzeňské ulici byly druhým návrhem a jednalo se o zlepšení současné situace. V tomto případě byla navržena výstavba nových míst pro přecházení a vybudování nových dopravních značek na této silnici. Třetí návrh se věnoval substituci osobního automobilu jízdním kolem za pomoci výstavby nových stojanů na jízdní kola a větší možnosti vjezdu jízdních kol na náměstí. Poslední návrh se soustředil na problematiku parkování ve městě. Tento návrh cílil primárně na hustě zastavěné oblasti, kde by podle návrhu mohlo dojít k zavedení vyhrazených parkovacích míst a přispět tím do rozpočtu města.

Cílem bakalářské práce bylo na základě teoretického vymezení řešené problematiky, provést analýzu současného stavu dopravního chování obyvatel města Horažďovice. Na základě výstupů analytické části byla navržena opatření ve snaze zlepšit vnímané dopravní problémy města z pohledu obyvatel.

POUŽITÁ LITERATURA

- BRAUN KOHLOVÁ Markéta, 2012. *Faktory volby dopravního prostředku – podstatný aspekt proměny současných měst* [online]. [cit. 2021-11-10]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/322440928_Faktory_volby_dopravního_prostředku_-_podstatný_aspekt_proměny_současných_měst
- BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ Hana, 2009. *Doprava a společnost: ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze. ISBN 9788024616100.
- BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ Hana et. al., 2008. *Závěrečná zpráva z projektu MD* [online]. [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.yumpu.com/xx/document/read/43836717/pdf-3-mb-centrum-pro-otazky-a-3-4-ivotna-ho-prostaeda-uk-univerzita->
- BURIAN Jaroslav, ZAJÍČKOVÁ Lenka, IVAN Igor, 2016. *Analýza dopravního chování obyvatel Olomouce a Ostravy* [online]. [cit. 2021-11-02]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/309770507_Analyza_dopravního_chování_obyvatel_Olomouce_a_Ostravy
- CENIA, 2020. *Zpráva o životním prostředí České republiky* [online]. [cit. 2021-12-05]. Dostupné z: <https://www.cenia.cz/publikace/zpravy-o-zp/>
- CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2020. *Zveřejněné výsledky prvního celostátního průzkumu dopravního chování u nás* [online]. [cit. 2021-12-15]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/zverejneny-vysledky-prvního-celostatního-průzkumu-dopravního-chování-u-nas/>
- ČESKO, 2010. *Zákon č. 194 o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů* [online]. [cit. 2021-10-15]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/es/2010-194>
- ČESKO, 2022. *Google Maps* [online]. [cit. 2022-05-02] Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@49.3230087,13.7008466,15z>
- DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ V DATECH, 2018. *Sborník konference* [online]. [cit. 2021-12-15]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/konference-dopravní-chování-v-datech-2018>
- EISLER Jan, KUNST Jaromír, 2007. *Doprava a trh v nové ekonomice* [online]. [cit. 2021-11-03]. Dostupné z: <https://www.vse.cz/eam/5?lang=en>
- EISLER Jan, KUNST Jaromír, 2010. *Doprava a trh v nové ekonomice* [online]. [cit. 2022-01-03]. Dostupné z: <https://www.vse.cz/eam/105>
- FOCUS, 2017. *Sociologický výzkum – dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti* [online]. [cit. 2022-01-18]. Dostupné z: https://metropolitni.brno.cz/wp-content/uploads/2017/10/Dopravní_chování_MMB_zaverecna_zprava.pdf
- GOOGLE, 2019. *Google Maps* [online]. [cit. 2022-05-02] Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@49.3230087,13.7008466,3a,75y,340.35h,86.2t/data=!3m6!1e1!3m4!1sQvEVLGmwPf3wVEstHce5Xw!2e0!7i16384!8i8192>

- HAGUE Paul, 2003. *Průzkum trhu*. Praha: nakladatelství CPress. ISBN 80-7226-917-8
- CHAROUSKOVÁ ŠÁRKA, 2018. *Změna podmínek pro majitele vyhrazených parkovacích míst* [online]. [cit. 2022-04-28]. Dostupné z: <https://www.mb-net.cz/doslo-ke-zmene-podminek-pro-majitele-vyhrazenych-parkovacich-mist/d-62078>
- CHYTŘE NA CESTU, 2020. *Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou* [online]. [cit. 2022-01-12]. Dostupné z: <http://www.chytrenacestu.cz/index.php/ke-stazeni/>
- KUNHART Jan, 2008. *Faktory ovlivňující volbu dopravního systému uživatelem dopravní služby* [online]. [cit. 2021-11-10]. Dostupné z: <https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1372>
- LINE Tilly, CHATTERJEE Kiron, LYONS Glenn, 2010 *The travel behaviour Intentions of young people in the context of climate change* [online]. [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://uwe-repository.worktribe.com/output/980839/the-travel-behaviour-intentions-of-young-people-in-the-context-of-climate-change>
- MARADA Miroslav et. al., 2010. *Doprava a geografická organizace společnosti* [online]. [cit. 2021-11-13]. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/266391270_Doprava_a_geograficka_organizace_spolecnosti
- MĚSTO HORAŽĎOVICE, 2020. *I/22 Horažďovice – průtah (úsek trať ČD – konec obce)* [online]. [cit. 2022-04-26]. Dostupné z: <https://www.mesto-horazdovice.cz/muhd/vyznamnedokumenty.asp>
- MINISTERSTVO DOPRAVY, 2017. *Navrhování komunikací pro cyklisty* [online]. [cit. 2022-04-28]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf
- MOBILITA DĚČÍN, 2018. *Strategický dokument – Doprava a mobilita města Děčín* [online]. [cit. 2021-12-15]. Dostupné z: <https://zakazky.mmdecin.cz/>
- OLECKÁ Ivana, IVANOVÁ Kateřina, 2010. *Metodologie vědecko-výzkumné činnosti* [online]. [cit. 2021-10-15]. Dostupné z: https://is.muni.cz/el/phil/podzim2015/MVK_23/um/54991882/Metodologie_vedecko-vyzkumne_cinnosti.pdf
- OPERAČNÍ PROGRAM doprava, 2004. *Operační program pro infrastrukturu* [online]. [cit. 2022-01-12]. Dostupné z: <http://web.opd.cz/programove-dokumenty-operacni-program-infrastruktura-2004-2006/>
- RODRIGUE et al., 2006. *The Geography of Transport System*. Hofstra: Hofstra University, Department of Economic & Geography. [online]. [cit. 2021-11-12]. Dostupné z: <https://transportgeography.org/>
- SOUKUP Petr, KONČVAROVÁ Ilona, 2016. *Velikost a reprezentativita výběrového souboru v kvantitativně orientovaném pedagogickém výzkumu* [online]. [cit. 2021-12-15]. Dostupné z: <https://journals.muni.cz/pedor/article/view/6137>

ŠIROKÝ, Jaromír. *Technologie dopravy. Vyd. 3., rozšířené.* Pardubice: Institut Jana Pernera.
ISBN 978-80-86530-67-3.

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Počty dopravních prostředků v domácnostech	30
Tabulka 2	Účel jednotlivých cest obyvatel.....	34
Tabulka 3	Nejhorší dopravní situace v Horažďovicích	39

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1	Změna časoprostorové kongesce.....	13
Obrázek 2	Názorná definice udržitelnosti dopravy	16
Obrázek 3	Srovnání ujetých kilometrů na kole na osobu za den.....	17
Obrázek 4	Očekávaná velikost výběrové chyby.....	20
Obrázek 5	Situační mapa s rozsahem stavby.....	26
Obrázek 6	Celkový počet všech osob žijících v domácnostech	29
Obrázek 7	Možnost bezpečného parkování kola v místě pracoviště.....	30
Obrázek 8	Způsob využívání jízdního kola	31
Obrázek 9	Využívané dopravní prostředky	31
Obrázek 10	Preference dopravních prostředků u mužů a žen	32
Obrázek 11	Preference dopravních prostředků dle věku	32
Obrázek 12	Okolnosti vedoucí k omezení jízdy osobním automobilem	33
Obrázek 13	Okolnosti vedoucí k zvýšení atraktivity chůze	33
Obrázek 14	Průměrné délky cest dle dosaženého vzdělání	34
Obrázek 15	Cesty v průběhu dne dle času.....	35
Obrázek 16	Spokojenost se stavem a údržbou komunikací.....	36
Obrázek 17	Spokojenost s informovaností o dopravní situaci	36
Obrázek 18	Spokojenost s parkováním	37
Obrázek 19	Spokojenost y dopravním zatížením	37
Obrázek 20	Spokojenost s podmínkami pro chodce a cyklisty	38
Obrázek 21	Nutnost zavedení MHD v Horažďovicích	38
Obrázek 22	Křižovatka Ševčíkova, Příkopy, Strakonická.....	41
Obrázek 23	Schéma úpravy křižovatky Ševčíkova, Příkopy, Strakonická	42
Obrázek 24	Grafické znázornění polohy Plzeňské ulice	43
Obrázek 25	Místo s absencí dopravního značení	44
Obrázek 26	Zúžený úsek Plzeňské ulice	44
Obrázek 27	Schéma návrhu změn	45
Obrázek 28	Riziková místa pro cyklisty a chodce.....	46
Obrázek 29	Schéma stojanů na kola v problémových lokalitách Horažďovic.....	46
Obrázek 30	„Stezka pro chodce“ a dodatková tabulka „VJEZD POVOLEN“	47
Obrázek 31	Vyhrazené parkovací místo (město Mladá Boleslav, 2019)	48

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
GDPR	general data protection regulation Obecné nařízení o ochraně osobních údajů
MHD	Městská hromadná doprava
ORP	Obce s rozšířenou působností
POVED	Plzeňský organizátor veřejné dopravy
SŠ	střední škola
VŠ	vysoká škola
ZTP	zvlášť těžké postižení

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Seznam otázek dotazníkového šetření

Příloha A Seznam otázek dotazníkového šetření

Otázka 1: Bydlíte či pracujete v Horažďovicích a jeho přilehlých obcích?

Odpověď: ANO / NE

Otázka 2: Jaké je vaše pohlaví?

Odpověď: Muž / Žena

Otázka 3: Jaký je váš věk?

Odpověď: 6-15 let / 16–24 let / 25–34 let / 35–44 let / 45–54 let / 55–64 let / 65 a více let

Otázka 4: Jaké je vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

Odpověď: ZŠ (probíhající) / ZŠ (ukončená) / Odborné vzdělání s výučním listem / SŠ s maturitou, gymnázium / VŠ

Otázka 5: Jaký je počet členů vaší domácnosti?

Odpověď: 1 člen / 2 členové / 3 členové / 4 členové / 5 členů / 6 a více členů

Otázka 6: Jaká je vaše ekonomická aktivita?

Odpověď: OSVČ / Zaměstnaný/á / Nezaměstnaný/á / Důchodce / Student /
Mateřská, rodičovská dovolená

Otázka 7: Jaké řidičské oprávnění jste úspěšně absolvoval/a?

Odpověď: Skupina A (motocykly) / Skupina B (automobil) / Žádné z výše uvedených

Otázka 8: Jakým způsobem nejčastěji vykonáváte své cesty?

Odpověď: Pěšky / Automobil (řidič) / Automobil (spolujezdec) / Jízdní kolo / Veřejná hromadná doprava (autobus, vlak) / Jiné

Otázka 9: Jaký je váš průměrný počet cest během jednoho dne?

Odpověď: 1 cesta / 2 cesty / 3 cesty / 4 cesty / 5 cest / 6 cest / 7 a více cest

Otázka 10: Za jakými aktivitami jste se v průběhu běžného dne vypravoval/a v jednotlivých cestách?

Odpověď: 1. cesta: Cesta do práce / Cesta do školy, vzdělání / Návrat domů / Internát, jiné ubytování / Nákupy / Doprovod vyzvednutí osob (např. dítěte) / Stravování / Soukromá návštěva / Sport / Cesta k lékaři / Jiné

Pozn: respondent uvede pouze tolik cest, kolik vycestuje během běžného pracovního dne

Otázka 11: V jakých časových intervalech průměrně tyto cesty vykonáte?

Odpověď: 1. cesta: 0:00 - 0:59 / 1:00 - 1:59 / 2:00 - 2:59 / 3:00 - 3:59 / 4:00 - 4:59 / 5:00 - 5:59 / 6:00 - 6:59 / 7:00 - 7:59 / 8:00 - 8:59 / 9:00 - 9:59 / 10:00 - 10:59 / 11:00 - 11:59 / 12:00 - 12:59 / 13:00 - 13:59 / 14:00 - 14:59 / 15:00 - 15:59 / 16:00 - 16:59 / 17:00 - 17:59 / 18:00 - 18:59 / 19:00 - 19:59 / 20:00 - 20:59 / 21:00 - 21:59 / 22:00 - 22:59 / 23:00 - 23:59

Pozn: respondent uvede pouze tolik cest, kolik vycestuje během běžného pracovního dne

Otázka 12: Kolik minut vám zabere průměrně jedna cesta?

Odpověď: do 5 minut / 6–10 minut / 11–15 minut / 16–30 minut / Více než 30 minut

Otázka 13: Kolik dopravních prostředků vlastní vaše domácnost?

Odpověď:	osobní automobil	0	1	2	3	4	5 a více
	jízdní kolo	0	1	2	3	4	5 a více
	motocykl / moped	0	1	2	3	4	5 a více

Otázka 14: Pokud jezdíte na kole, tak jej používáte ...?

Odpověď: výhradně k rekreačním účelům / výhradně k cestám do práce, školy, na nákupy, k lékaři / k oběma účelům / na kole vůbec nejezdím

Otázka 15: Máte v místě pracoviště / školy možnost bezpečně zaparkovat jízdní kolo?

Odpověď: Ano / Ne / Nevím

Otázka 16: Co by se podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy chodili v Horažďovicích pěšky, více nebo raději než dosud?

- Odpověď: Zkvalitnit chodníky, udržovat je v čistotě
- Osvětlení chodníků, přechodů
- Více cest, pěších zón, přechodů
- Více času, časové možnosti
- Víc zeleně, upravené parky, lavičky
- Omezit automobilovou dopravu, parkování aut
- Dostupnost
- Nechodím pěšky
- Chodím dostatečně

Otázka 17: Za jakých okolností byste výrazně omezil/a cestování autem po Horažďovicích a upřednostnil/a jiný typ dopravy?

- Odpověď: Změna zaměstnání, úprava pracovní doby
- Dražší pohonné hmoty, finanční důvody
- Vyšší frekvence spojů veřejné hromadné dopravy
- Nižší cena spojů veřejné hromadné dopravy
- Větší množství cyklostezek a pěších zón
- Více volného času
- Za žádných okolností
- Autem po Horažďovicích nejezdím, nebo minimálně

Otázka 18: Do jaké míry jste spokojeni se stavem a údržbou komunikací?

- Odpověď: Zcela spokojen/a 1 2 3 4 Zcela nespokojen/a

Otázka 19: Do jaké míry jste spokojeni s informovaností o dopravních omezeních ve městě?

- Odpověď: Zcela spokojen/a 1 2 3 4 Zcela nespokojen/a

Otázka 20: Do jaké míry jste spokojeni s množstvím parkovacích míst?

Odpověď: Zcela spokojen/a 1 2 3 4 Zcela nespokojen/a

Otázka 21: Do jaké míry jste spokojeni s dopravním zatížením silnic (kolony, hustota silnic)?

Odpověď: Zcela spokojen/a 1 2 3 4 Zcela nespokojen/a

Otázka 22: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek, možnostmi bezpečně parkovat kolo atp.), které pro cyklisty nabízí Horažďovice?

Odpověď: Zcela spokojen/a 1 2 3 4 Zcela nespokojen/a

Otázka 23: Do jaké míry je dle vás zapotřebí zavedení MHD v Horažďovicích?

Odpověď: Zcela potřebné 1 2 3 4 Zcela zbytečné

Anketní otázka: Kde je dle vás dopravní situace v Horažďovicích nejhorší?

Zdroj: Autor (2022)