



DOPRAVA NA BAŽOVĚ Z POHLEDU OBYVATEL

VÝZKUMNÁ ZPRÁVA

Objednatel výzkumu



Výzkum proběhl na zadání města Otrokovice v rámci projektu Zapojení veřejnosti do rozvoje obce, který je financovaný z Fondů Evropského hospodářského prostoru v rámci programu Řádná správa.

Zpracovatel výzkumu

Mgr. Michal Šindelář, sindelar.mich@gmail.com, www.bicyclemind.cz

Verze 1.2, srpen 2023.

Obsah

1	Manažerské shrnutí	4
2	Úvod	5
3	Metodologie.....	6
3.1	Kontrola a čištění dat	7
4	Výsledky	8
4.1	Vlastnosti respondentů.....	8
4.2	Celkové hodnocení dopravy v místní části.....	11
4.3	Hodnocení dopravy podle pohlaví, vzdělání a věku	13
4.4	Hodnocení dopravy podle dopravního chování.....	16
4.5	Hodnocení dopravy podle ulice respondentů.....	19
4.6	Hodnocení dopravy podle ekonomické aktivity	22
4.7	Bikesharing.....	25
4.8	Vlastní výpovědi respondentů	25
4.8.1	Parkování.....	26
4.8.2	Provoz	27
4.8.3	Chůze.....	27
4.8.4	Jízda na kole	28
4.8.5	Organizace dopravy – jednosměrky a zklidňování.....	28
4.8.6	Křižovatky.....	29
4.8.7	Děti a jejich ohrožení	29
4.8.8	Vady na vozovce a v ulicích.....	29
4.8.9	Výpovědi podle ulic.....	29
5	Diskuse a závěr	31
6	Seznam příloh	32
6.1	Dotazník (tisková verze).....	32

1 MANAŽERSKÉ SHRNUÍ

Téma dopravy v otrokovické místní části Bařov bylo předmětem dotazníkového řetřeni, které umožnilo lidem řijícím v této řásti se vyjádřit k tomuto tématu a případně vlastními slovy sdělit, jak dopravu sami vnímají. Ankety se zúčastnilo 202 osob, polovina mužů a polovina řen, větřina z nich v ekonomicky produktivním věku, nejčastěji zaměstnanci. Téměř všichni respondenti se pravidelně dopravují chůzí, velká větřina pak i automobilem a na kole.

Lidé se měli možnost vyjádřit k tématům chůze, jízdy na kole, parkování automobilů a motorového provozu. Z hodnocení výrazně vystupuje příznivý postoj k zavedení jednosměrek jako nástroje ke zlepření parkování a hodnocení, že řtvrtí projíždí příliš mnoho tranzitní automobilové dopravy. Dále lidé v průměru příznivě hodnotili dostatek chodníků, nicméně otázka kvality ři absence chodníků se výrazně liří v závislosti na ulici místní řásti.

V hodnocení dopravy jsou patrné rozdíly mezi muži a řenami, kdy muži jsou větřinou méně kritičtí vůči stávajícímu stavu, který naopak řeny vnímají jako méně vyhovující. Nejvýraznější rozdíly jsou v hodnocení dostatku chodníků a rychlosti vozidel, kde řeny hodnotí situaci oproti mužům více kriticky.

Dále v hodnocení hraje roli věk. Starří respondenti se spíše cítí méně bezpečně při přecházení vozovky ři při jízdě na kole. Dále vnímají organizaci parkování jako méně uspokojivou a spíše mají problém zaparkovat automobil. Naopak mezi starřími respondenty nalezneme výraznější podporu pro zavádění jednosměrek za účelem zlepření parkování.

Mezi ulicemi podle uvedeného bydliřte respondenta výrazně vystupuje ulice Zahradní. Nejvýrazněji zde vystupuje nízké hodnocení pocitu bezpečí při přecházení a jízdě na kole a nedostatečného počtu chodníků, které je doprovozeno výraznými výhradami k nepřiměřené rychlosti automobilů na vedlejších a hlavních ulicích. Dále následují výhrady k organizaci parkování a vyšřímu podílu tranzitní motorové dopravy. Suverěnně nejčastěji ze všech ulic se respondenti ze Zahradní přiklání k zavádění jednosměrek ke zlepření parkování.

Na palřivost tématu dopravy poukazuje intenzivní využití možnosti volně formulovaného vyjádřeni v dotazníku, které využily dvě řetřiny respondentů k někdy až obsáhlým výpovědím. Ve vlastních výpovědích zcela dominuje problematika automobilové dopravy. V otázce parkování lidé zmiňují zablokované výhledy do křiřovatek, ucpané ulice auty, nedostatek parkoviřtů a konflikty o místa k zaparkování. Lidé poměrně často vnímají bezohlednou a rychlou jízdu některých řidičů projíždějících přes Bařov a také příliš intenzivní provoz motorových vozidel. Ve vyjádřeni lidí najdeme také kritiku chodníků, které jsou buď ve řpatném stavu anebo zcela chybí. Výhrady mají lidé i k podmínkám pro jízdu na kole. Spontánně pak lidé ve svých výpovědích požadují zjednosměrnění ulic a také zklidnění formou rychlostního omezení na 30 km/h. Ve výpovědích lidí pak zcela vystupuje otázka ulice Zahradní, kde lidé popisují rychlou a bezohlednou jízdu automobilů, silný provoz, chybějící chodníky, ohrožení motorovým provozem při chůzi, obavami o bezpečnost dětí a požadavek na zjednosměrnění a zklidnění ulice.

Bikesharing větřina respondentů zná, ale nemá s ním praktickou zkušenost, zároveň o možné využití bikesharingu projevila zájem pouze menřina osob.

2 ÚVOD

Šetření „Doprava v místní části Bařov z pohledu obyvatel“ bylo uskutečněno na zadání Odboru dopravně-správního města Otrokovice v rámci projektu Zapojení veřejnosti do rozvoje obce s cílem získat zpětnou vazbu od obyvatel místní části k tématu dopravy. Místní část Bařov je specifická z řady ohledů. Je tvořena převážně zástavbou solitérních rodinných „domků“ v uliční síti, pro kterou je typický úzký profil. Místní část vznikala v době, kdy automobilismus představoval prostorově okrajovou záležitost, dnes je však charakter uliční sítě definovaný právě využitím automobilové dopravy. V místní části je řada cílů cest generujících dopravu, z jihu a východu je ohraničena průmyslovými areály, na severu se nachází vodní plocha.

Dotazníková anketa je jedním z nástrojů, které umožňují sběr podnětů při participaci obyvatel na řešení záležitostí, které se lidí týkají. Dotazník obsahoval řadu uzavřených otázek pro základní, kvantitativní uchopení řady aspektů týkající se chůze, jízdy na kole, parkování a provozu motorových vozidel a bikesharingu. Za účelem prohloubení sběru dat a poskytnutí možnosti pro lepší vyjádření obyvatel Bařova byla zařazena otevřená otázka, kterou k vyjádření vlastními slovy využily dvě třetiny respondentů.

Výzkumná zpráva nejdřív stručně představuje metodologii šetření a pak základní vlastnosti sebraných dat (vlastnosti respondentů). Následuje prezentace samotných výsledků, nejdřív obecné hodnocení aspektů dopravy a následně rozbor vlivu pohlaví, věku, vzdělání, ekonomické aktivity a rezidenční ulice respondentů na hodnocení dopravy. Zprávu uzavírá analýza vlastních výpovědí respondentů.

3 METODOLOGIE

Design tohoto šetření odpovídá kvantitativnímu dotazování prostřednictvím strukturovaného dotazníku, který byl administrován jako online anketa doplněná o sběr dat tištěnými dotazníky. Sběr dat proběhl od 13. 5. 2023 do 8. 7. 2023. Dotazník byl určen primárně pro obyvatele otrokovické místní části Baťov, na kterou se jeho otázky zaměřují. Celkem bylo vyplněno a odesláno 202 kompletních dotazníků, z nichž 178 bylo vyplněno online a 24 v tištěné podobě.

Dotazník byl zveřejněn v květnovém čísle měsíčníku Otrokovické noviny, který je distribuován do všech domácností na území města. Zároveň byl zveřejněn v on-line verzi, na níž se mohli dostat čtenáři Otrokovických novin prostřednictvím QR kódu nebo po zadání odkazu na webovou stránku. Tyto odkazy byly rovněž zveřejněny na webové stránce projektu zapojeniverejnosti.cz.

Cílem šetření bylo nabídnout obyvatelům Baťova možnost vyjádřit se k tématu dopravy v místní části, v níž žijí. Dotazník je v tomto případě nástroj pro participaci obyvatel, tedy způsobem sběru vstupních informací a podnětů od obyvatel, které dané téma zajímá anebo ovlivňuje.

Dotazník byl složen z řady uzavřených otázek a jedné otevřené otázky, ve které se lidé měli možnost volným způsobem vyjádřit k tématu dopravy. Tuto možnost využily dvě třetiny respondentů.

Uzavřené otázky pokrývaly následující dopravní témata.

- chůze
 - pocit bezpečí při přecházení vozovky
 - hodnocení dostatku chodníků
 - hodnocení stavu chodníků
- jízda na kole
 - pocit bezpečí při jízdě na kole
 - dostatek opatření pro jízdu na kole
- individuální automobilová doprava (IAD)
 - přehlednost a organizace parkování
 - možnost zaparkovat
 - zjednotnění ulic pro zvýšení počtu parkovacích míst
 - přiměřenost rychlosti jízdy na hlavních ulicích
 - přiměřenost rychlosti jízdy na vedlejších ulicích
 - přehlednost křižovatek
 - hodnocení, zda po místní části jezdí pouze rezidenti
- bikesharing
 - znalost bikesharingu
 - zájem o bikesharing

Každá otázka se skládala z dvojice výroků, u kterých respondent na pětistupňové škále zaznačil své stanovisko podle své zkušenosti.

Tabulka č. 1 Přehled položek hodnotících dopravu

"U každé dvojice výroků prosím na stupnici označte odpověď, která blíže koresponduje s Vaší zkušeností."

chůze	při chůzi se při přecházení vozovky cítím bezpečně	při chůzi mám při přecházení vozovky obavy o vlastní bezpečnost
	při chůzi mám k dispozici dostatek chodníků	při chůzi nemám k dispozici dostatek chodníků
	chodníky jsou udržované v dobrém stavu	chodníky nejsou dostatečně udržované, jejich stav je špatný
kolo	při jízdě na kole se cítím bezpečně	při jízdě na kole mám obavy o svou bezpečnost
	pro jízdu na kole je ve čtvrti dostatek opatření	pro jízdu na kole je ve čtvrti nedostatek opatření
parkování	parkování je přehledné a dobře zorganizované	parkování je nepřehledné a chaotické
	ve čtvrti nemám problém zaparkovat auto	ve čtvrti mám problém zaparkovat auto
provoz	uvítal/a bych zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat	odmítám zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat
	ve vedlejších ulicích auta jezdí přiměřenou rychlostí	ve vedlejších ulicích auta jezdí nepřiměřeně rychle
	na hlavních ulicích jezdí auta přiměřenou rychlostí	na hlavních ulicích jezdí auta nepřiměřeně rychle
	křižovatky ve čtvrti jsou přehledné	křižovatky ve čtvrti jsou nepřehledné
	ve čtvrti jezdí autem pouze místní obyvatelé	čtvrtí projíždí příliš mnoho tranzitní automobilové dopravy

Dále byly zjišťovány vybrané vlastnosti respondentů.

- pohlaví, věk, vzdělání
- dopravní chování – frekvence využití chůze, kola, auta, veřejné dopravy
- přístup k dopravním prostředkům – kolo, auto, předplatní jízdenka na veřejnou dopravu
- ulice, kde respondent v Baťově žije
- vztah k Baťovu (bydlí, pracuje, navštěvuje)
- ekonomická aktivita

3.1 KONTROLA A ČIŠTĚNÍ DAT

Celý dataset byl zkontrolován na výskyt duplicit a případů vykazujících znaky tzv. Sibyl útoku¹. Dataset byl o tyto případy očištěn.

¹ Jedná se o cílené ovlivnění systému pomocí duplicitních identit s cílem získat v systému nelegitimní převahu či osobní užitek.

4 VÝSLEDKY

4.1 VLASTNOSTI RESPONDENTŮ

V datasetu jsou rovnoměrně zastoupeni ženy a muži zhruba půl na půl.

Tabulka č. 2 Pohlaví respondentů

pohlaví	četnost	podíl
muž	98	49%
žena	103	51%
celkem	201	100%
nevyplněno	1	

Podle vzdělání jsou výrazněji mezi respondenty zastoupeny osoby s vysokoškolským vzděláním. Pro další je vzhledem k nízkému zastoupení osob se základním vzděláním tato kategorie sloučena se středním vzděláním bez maturity.

Tabulka č. 3 Respondenti podle vzdělání

vzdělání	četnost	podíl
základní	8	4%
střední bez maturity	21	11%
střední s maturitou	81	41%
vysokoškolské	90	45%
celkem	200	100%
nevyplněno	2	

vzdělání (upravené)	četnost	podíl
střední bez maturity, základní	29	15%
střední s maturitou	81	41%
vysokoškolské	90	45%
celkem	200	100%
nevyplněno	2	

Mezi respondenty převažují osoby v ekonomicky produktivním věku, věk mezi 30 a 59 lety uvedlo celkem 69 % respondentů. Pro další analýzy jsou vzhledem k nízké početnosti sloučeny dvě krajní kategorie nejmladších a nejstarších osob k nim nejbližším kategoriím.

Tabulka č. 4 Respondenti podle věku

věk	četnost	podíl
19 let a méně	6	3%
20 až 29 let	30	15%
30 až 39 let	58	29%
40 až 49 let	46	23%
50 až 59 let	34	17%
60 až 69 let	15	7%
70 let a více	12	6%
celkem	201	100%
nevyplněno	1	

věk (upravený)	četnost	podíl
29 let a méně	36	18%
30 až 39 let	58	29%
40 až 49 let	46	23%
50 až 59 let	34	17%
60 let a více	27	13%
celkem	201	100%
nevyplněno	1	

Mezi respondenty převažují podle ekonomické aktivity zaměstnanci, tvoří celkem 65 % všech respondentů. Pro další analýzy byly vzhledem k nízkému zastoupení sloučeni lidé v domácnosti a na rodičovské do jedné kategorie.

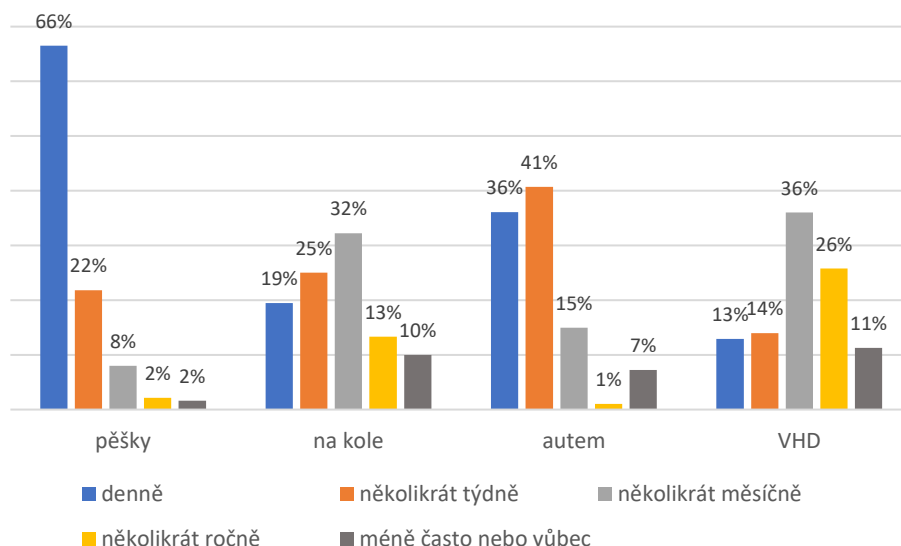
Tabulka č. 5 Respondenti podle ekonomické aktivity

ekonomická aktivita	četnost	podíl
student	14	7%
zaměstnanec	130	65%
OSVČ, jednatel/ka firmy	20	10%
v penzi	26	13%
v domácnosti	7	3%
rodičovská/mateřská	4	2%
celkem	201	100%
nevyplněno	1	

ekonomická aktivita (upravená)	četnost	podíl
student	14	7%
zaměstnanec	130	65%
OSVČ, jednatel/ka firmy	20	10%
v penzi	26	13%
v domácnosti, rodičovská, mateřská	11	5%
celkem	201	100%
nevyplněno	1	

Mezi respondenty převládá v dopravním chování aktivní mobilita a cesty automobilem. 88 % respondentů se dopravuje pěšky přinejmenším několikrát týdně, 96 % potom přinejmenším několikrát měsíčně. Na kole alespoň několikrát měsíčně jezdí 77 % respondentů, denně potom téměř každý pátý. Na kole zřídka či vůbec nejezdí pouze každý desátý respondent. Automobilem alespoň několikrát měsíčně jezdí 92 % respondentů, z toho denně 36 %. Vůbec automobilem nejezdí 7 % respondentů. Veřejná hromadná doprava je oproti ostatním druhům dopravy méně využívána, stále jí však cestuje 63 % respondentů alespoň několikrát měsíčně.

Graf č. 1 Dopravní chování respondentů



Drtivá většina respondentů má k dispozici kolo (92 %) nebo auto (85 %), každý čtvrtý respondent pak disponuje předplatní jízdenkou na veřejnou dopravu (26 %).

Tabulka č. 6 Dopravní prostředky k dispozici

k dispozici	četnost	podíl
kolo	185	92%
auto	171	85%
jízdenka na VHD	52	26%

Většina (79 %) respondentů v Baťově přímo bydlí.

Tabulka č. 7 Vztah k Baťovu

vztah k Baťovu	četnost	podíl
bydlí	159	79%
pracuje	36	18%
navštěvuje rodinu, přátele	57	28%
navštěvuje kvůli sportu, zábavě	27	13%
jiný	3	1%

Tabulka č. 8 Respondenti podle ulice

ulice	četnost	podíl
Erbenova	15	8%
Jungmannova	16	8%
Mánesova	13	7%
Štěrковиště	17	9%
tř. Spojenců	12	6%
tř. Tomáš Bati	17	9%
Tylova	16	8%
Zahradní	16	8%
bydlím v jiné části Otrokovic	21	11%
nepřeji si uvést	13	7%
jiná ulice v Bařově (výskyt 9 a méně)	39	20%
celkem	195	100%
nevyplněno	7	

4.2 CELKOVÉ HODNOCENÍ DOPRAVY V MÍSTNÍ ČÁSTI

Respondenti se k dopravě v místní části vyjadřovali prostřednictvím dvanácti otázek pokrývajících témata chůze, jízdy na kole, parkování automobilů a provozu motorových vozidel v místní části. Každá otázka byla složena z dvojice výroků, u které respondent na škále od jedné do pěti zaznačil své stanovisko v daném tématu. V následujícím grafu je zobrazeno rozložení podílů odpovědí v procentech od všech respondentů.

Graf č. 2 Celkové hodnocení – podíly odpovědí, %



Následující tabulka přepočítává udělené hodnocení na statistiku průměru, kdy je rozložení odpovědí reprezentováno průměrem, což umožňuje základní porovnání položek mezi sebou. Hodnoty průměrů jsou doplněny o barevné zvýraznění, které odráží rozdíly mezi položkami². Průměr může nabývat krajních hodnot od jedné do pěti, příklon k nižší hodnotě indikuje souhlas s výrokem, příklon k vyšší hodnotě pak nesouhlas s výrokem.

² Barevné zvýraznění je na škále od zelené po červenou; čím větší odchylka od průměru, tím výraznější barevné zvýraznění. Odstíny zelené indikují různou intenzitu příklonu k prvnímu z dvojice hodnocených výroků, odstíny oranžové až červené pak příklon k druhé z dvojice hodnocených výroků; žlutá barva pak indikuje polohu nacházející se okolo „středu.“

Tabulka č. 9 Celkové hodnocení - průměry

oblast	výroková dvojice - škála 1 až 5	průměr
chůze	při chůzi se při přecházení vozovky cítím bezpečně - při chůzi mám při přecházení vozovky obavy o vlastní bezpečnost	2.71
	při chůzi mám k dispozici dostatek chodníků - při chůzi nemám k dispozici dostatek chodníků	2.52
	chodníky jsou udržované v dobrém stavu - chodníky nejsou dostatečně udržované, jejich stav je špatný	3.00
kolo	při jízdě na kole se cítím bezpečně - při jízdě na kole mám obavy o svou bezpečnost	2.91
	pro jízdu na kole je ve čtvrti dostatek opatření - pro jízdu na kole je ve čtvrti nedostatek opatření	2.80
parkování	parkování je přehledné a dobře zorganizované - parkování je nepřehledné a chaotické	3.24
	ve čtvrti nemám problém zaparkovat auto - ve čtvrti mám problém zaparkovat auto	3.17
	uvítal/a bych zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat - odmítám zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat	2.52
provoz	ve vedlejších ulicích auta jezdí přiměřenou rychlostí - ve vedlejších ulicích auta jezdí nepřiměřeně rychle	2.91
	na hlavních ulicích jezdí auta přiměřenou rychlostí - na hlavních ulicích jezdí auta nepřiměřeně rychle	2.81
	křižovatky ve čtvrti jsou přehledné - křižovatky ve čtvrti jsou nepřehledné	3.08
	ve čtvrti jezdí autem pouze místní obyvatelé - čtvrtí projíždí příliš mnoho tranzitní automobilové dopravy	3.47

Téma chůze se jeví podle hodnocení respondentů ve srovnání s ostatními položkami poměrně příznivě, lidé se spíše cítí bezpečně při přecházení vozovky a mají k dispozici dostatek chodníků. Hůře hodnocen je pak stav, ve kterém se chodníky nacházejí. Podobně je na tom jízda na kole.

V případě hodnocení parkování nastává posun do méně spokojené polohy. Méně příznivě je hodnocena přehlednost a organizovanost parkování a možnost zaparkovat své auto. Respondenti se však výrazně přiklání k myšlence zavádění jednosměrek jako nástroje pro zlepšení parkování, a to v nadpoloviční většině (53 %, viz graf výše). Otázka zavádění jednosměrek pro zlepšení parkování pak ze všech položek dosahuje nejnižšího průměru indikujícího nejvýraznější příklon k výroku „uvítal/a bych zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat.“

V případě hodnocení provozu jsou lidé nejvíce kritičtí k otázce tranzitivní automobilové dopravy, u které se téměř polovina respondentů (48 %) přiklání k tomu, že jí skrze Baťov projíždí příliš mnoho. Mírně negativnější jsou také v otázce přehlednosti křižovatek. V hodnocení přiměřenosti rychlosti vozidel respondenti mírně vnímají více nepřiměřenou rychlost vozidel ve vedlejších ulicích oproti těm hlavním.

4.3 HODNOCENÍ DOPRAVY PODLE POHLAVÍ, VZDĚLÁNÍ A VĚKU

V této a dalších kapitolách bude prozkoumán vztah mezi vlastnostmi respondentů a hodnocením dopravy. Jako ukazatel je zde zvoleno průměrně hodnocení a procentuální odchylka kategorií respondentů od celkového průměru pro danou položku. U každé proměnné (např. pohlaví) jsou představeny dvě tabulky. První tabulka ukazuje statistiku průměru, vždy pro každou kategorii (muž, žena) a pak celkový průměr pro danou položku. Následuje tabulka prezentující procentuální odchylky

kategorie od průměru položek. Například hodnota 93 % u mužů a 107 % u žen znamená, že mužský průměr dosahuje 93 % a ženský průměr 107 % celkového průměru položky. Pro snadnější vizuální interpretaci jsou hodnoty procentuálních odchylek barevně odstupňovány.

Tabulka č. 10 Hodnocení podle pohlaví

	průměr		
	muž	žena	celkem
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.51	2.88	2.70
chůze - dostatek chodníků	2.13	2.87	2.52
chůze - chodníky v dobrém stavu	2.81	3.17	3.00
kolo - pocit bezpečí	2.66	3.17	2.91
kolo - dostatek opatření	2.59	3.01	2.79
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.21	3.26	3.24
IAD - nemám problém zaparkovat	2.96	3.38	3.18
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.57	2.46	2.51
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.59	3.24	2.92
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.48	3.13	2.81
IAD - křižovatky přehledné	2.99	3.18	3.09
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.24	3.69	3.47

	odchylka od průměru, podíl	
	muž	žena
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	93%	107%
chůze - dostatek chodníků	85%	114%
chůze - chodníky v dobrém stavu	94%	106%
kolo - pocit bezpečí	91%	109%
kolo - dostatek opatření	93%	108%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	99%	101%
IAD - nemám problém zaparkovat	93%	107%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	102%	98%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	89%	111%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	88%	112%
IAD - křižovatky přehledné	97%	103%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	93%	106%

V případě pohlaví jsou patrné rozdíly mezi muži a ženami, kdy muži jsou většinou méně kritičtí vůči stávajícímu stavu všech hodnocených položek s výjimkou otázky zjednosměrnění, který naopak ženy vnímají jako méně vyhovující. Nejvýraznější rozdíly jsou hodnocení dostatku chodníků a rychlosti vozidel, kde ženy hodnotí situaci oproti mužům více kriticky.

U vlivu vzdělání není možné identifikovat jednoznačný trend napříč hodnotícími položkami. S rostoucím vzděláním respondenti méně příznivě vnímali dostatek chodníků ve čtvrti a dostatek opatření pro jízdu na kole. U ostatních položek není vztah se vzděláním lineární povahy.

Tabulka č. 11 Hodnocení podle vzdělání

	průměr			
	ZŠ, SŠ bez maturity	SŠ s maturitou	VŠ	celkem
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.86	2.86	2.50	2.70
chůze - dostatek chodníků	2.14	2.49	2.62	2.50
chůze - chodníky v dobrém stavu	3.17	2.96	2.97	2.99
kolo - pocit bezpečí	2.65	2.96	2.96	2.91
kolo - dostatek opatření	2.44	2.75	2.96	2.80
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.15	3.30	3.20	3.23
IAD - nemám problém zaparkovat	3.22	3.24	3.11	3.18
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.41	2.67	2.43	2.53
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.57	3.08	2.87	2.91
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.82	2.94	2.69	2.81
IAD - křižovatky přehledné	3.14	3.01	3.12	3.08
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.32	3.59	3.42	3.47

	odchylka od průměru, podíl		
	ZŠ, SŠ bez maturity	SŠ s maturitou	VŠ
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	106%	106%	93%
chůze - dostatek chodníků	86%	100%	105%
chůze - chodníky v dobrém stavu	106%	99%	99%
kolo - pocit bezpečí	91%	101%	102%
kolo - dostatek opatření	87%	98%	106%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	98%	102%	99%
IAD - nemám problém zaparkovat	101%	102%	98%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	95%	106%	96%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	88%	106%	99%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	101%	105%	96%
IAD - křižovatky přehledné	102%	98%	101%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	96%	103%	98%

Výraznější trend nacházíme v hodnocení dopravy podle věku respondentů s tím, že s rostoucím věkem rostou výhrady respondentů. Nejvýraznější odchylky směrem ke kritickému hodnocení nalezneme ve věkových kategoriích 50 až 59 let a 60 let a více. Starší respondenti se spíše cítí méně bezpečně při přecházení vozovky či při jízdě na kole. Dále vnímají organizaci parkování jako méně uspokojivou a spíše mají problém zaparkovat automobil. Naopak mezi staršími respondenty nalezneme výraznější podporu pro zavádění jednosměrek za účelem zlepšení parkování. U nejmladší věkové kategorie do 29 let naopak nalezneme spíše kladnější hodnocení dopravní situace, kdy se respondenti cítí bezpečněji při přecházení vozovky a při jízdě na kole. Tato kategorie také nejpříznivěji hodnotí rychlost jízdy automobilů ve vedlejších a na hlavních ulicích čtvrtě.

Tabulka č. 12 Hodnocení podle věku

	průměr					celkem
	29 let a méně	30 až 39 let	40 až 49 let	50 až 59 let	60 let a více	
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.39	2.54	2.74	2.94	3.11	2.71
chůze - dostatek chodníků	2.14	2.33	2.87	2.82	2.33	2.51
chůze - chodníky v dobrém stavu	2.94	2.91	3.09	3.03	3.00	2.99
kolo - pocit bezpečí	2.64	2.82	2.88	3.10	3.26	2.91
kolo - dostatek opatření	2.73	2.74	2.66	3.07	2.91	2.80
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.13	2.98	3.16	3.64	3.52	3.23
IAD - nemám problém zaparkovat	3.07	2.80	3.20	3.69	3.67	3.18
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.60	2.80	2.50	2.13	2.31	2.53
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.45	2.91	3.00	3.09	3.12	2.91
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.45	2.91	2.85	2.82	2.96	2.81
IAD - křižovatky přehledné	3.17	3.00	3.00	3.24	3.08	3.08
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.16	3.37	3.58	3.62	3.65	3.46

	odchylka od průměru, podíl				
	29 let a méně	30 až 39 let	40 až 49 let	50 až 59 let	60 let a více
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	88%	94%	101%	109%	115%
chůze - dostatek chodníků	85%	93%	115%	113%	93%
chůze - chodníky v dobrém stavu	98%	97%	103%	101%	100%
kolo - pocit bezpečí	91%	97%	99%	106%	112%
kolo - dostatek opatření	98%	98%	95%	110%	104%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	97%	92%	98%	113%	109%
IAD - nemám problém zaparkovat	97%	88%	101%	116%	115%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	103%	111%	99%	84%	92%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	84%	100%	103%	106%	107%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	87%	104%	101%	100%	105%
IAD - křižovatky přehledné	103%	97%	97%	105%	100%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	91%	97%	103%	104%	105%

4.4 HODNOCENÍ DOPRAVY PODLE DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ

Pro vyhodnocení vlivu dopravního chování bylo nutné proměnné indikující četnost využití chůze, kola, auta a VHD rekódovat do proměnných s nižším počtem kategorií. To je nutné především z důvodu velmi zešikmeného rozložení odpovědí u chůze, kola a IAD. Proměnné byly převedeny na dichotomické proměnné³, jejichž výsledná rozložení jsou následující:

³ Jedná se o proměnné, které nabývají pouze dvou hodnot.

Tabulka č. 13 Dopravní chování rekódované na dichotomické proměnné

chůze dichotomická	četnost	podíl
několikrát týdně a častěji	166	88%
několikrát měsíčně a méně často	22	12%
celkem	188	100%
nevyplněno	14	

kolo dichotomická	četnost	podíl
několikrát měsíčně a častěji	138	77%
několikrát ročně a méně často	42	23%
celkem	180	100%
nevyplněno	22	

auto dichotomická	četnost	podíl
několikrát týdně a častěji	149	77%
několikrát měsíčně a méně často	45	23%
celkem	194	100%
nevyplněno	8	

VHD dichotomická	četnost	podíl
několikrát měsíčně a častěji	117	63%
několikrát ročně a méně často	69	37%
celkem	186	100%
nevyplněno	16	

U vlivu chůze na hodnocení dopravy je složitější menší část respondentů, kteří uvedli, že chodí spíše méně často. Skupina respondentů, která chodí méně často, tak čítá 22 respondentů. Mohla by panovat obava, že odpovědi v této skupině budou silněji ovlivněny výběrovou chybou. Nicméně při srovnání směrodatné odchylky průměrů se ukazuje, že odpovědi této skupiny respondentů jsou konzistentnější oproti zbytku souboru. U devíti položek ze dvanácti je směrodatná odchylka nižší než u celkových průměrů, napříč všemi položkami je pak směrodatná odchylka o 0,1 nižší než u celého výběrového souboru⁴.

V případě vlivu chůze nacházíme výrazné odchylky, a to především mezi osobami, které chodí méně často. Čím méně člověk chodí, tím spíše bude hodnotit přecházení vozovky jako bezpečné. Dále bude příznivěji hodnotit dostatek a stav chodníků. U této skupiny nalezneme kritičtější hodnocení přehlednosti a organizace parkování a zároveň spíše odmítání zjednosměrnění ulic za účelem zlepšení parkování. Méně často chodící skupina pak výrazně příznivěji hodnotí přiměřenost rychlosti jízdy automobilů ve vedlejších ulicích a příznivěji na hlavních ulicích.

⁴ Směrodatná odchylka 1,208 u skupiny osob, co chodí několikrát měsíčně a méně často, vs. odchylka 1,311 u všech respondentů.

Tabulka č. 14 Efekt chůze na hodnocení dopravy

	chůze dichotomická				
	několikrát týdně a častěji	několikrát měsíčně a méně často	celkem	několikrát týdně a častěji	několikrát měsíčně a méně často
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.77	2.09	2.69	103%	78%
chůze - dostatek chodníků	2.53	2.32	2.51	101%	92%
chůze - chodníky v dobrém stavu	3.03	2.82	3.01	101%	94%
kolo - pocit bezpečí	2.97	2.79	2.95	101%	95%
kolo - dostatek opatření	2.83	2.74	2.81	100%	97%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.18	3.48	3.22	99%	108%
IAD - nemám problém zaparkovat	3.13	3.15	3.13	100%	101%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.47	2.85	2.52	98%	113%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	3.02	2.32	2.94	103%	79%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.87	2.50	2.82	102%	89%
IAD - křižovatky přehledné	3.08	2.86	3.06	101%	94%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.50	3.65	3.51	100%	104%

U jízdy na kole je situace částečně podobná jako u chůze. Osoby, co jezdí na kole zřídka nebo vůbec, příznivěji hodnotí pocit bezpečí při přecházení vozovky a při jízdě na kole a dostatek opatření pro jízdu na kole. Dále u nich nalezneme i příznivější hodnocení přiměřenosti rychlosti vozidel na vedlejších a hlavních ulicích.

Tabulka č. 15 Efekt jízdy na kole na hodnocení dopravy

	kolo dichotomická				
	několikrát měsíčně a častěji	několikrát ročně a méně často	celkem	několikrát měsíčně a častěji	několikrát ročně a méně často
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.70	2.48	2.64	102%	94%
chůze - dostatek chodníků	2.49	2.50	2.49	100%	100%
chůze - chodníky v dobrém stavu	2.91	3.31	3.00	97%	110%
kolo - pocit bezpečí	2.92	2.71	2.89	101%	94%
kolo - dostatek opatření	2.82	2.54	2.78	102%	91%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.12	3.17	3.13	100%	101%
IAD - nemám problém zaparkovat	3.12	3.05	3.10	101%	98%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.59	2.47	2.56	101%	97%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.89	2.63	2.83	102%	93%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.78	2.51	2.72	102%	92%
IAD - křižovatky přehledné	3.04	2.86	2.99	101%	95%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.40	3.51	3.43	99%	102%

Efekt využívání automobilové dopravy, respektive spíše jejího nevyužívání, se zdá být spíše slabý. Lidé, co jezdí autem málo, tak spíše hodnotí parkování jako neproblematické, křižovatky jako přehlednější a rychlost vozidel na vedlejších ulicích jako přiměřenou.

Tabulka č. 16 Efekt IAD na hodnocení dopravy

IAD dichotomická				
------------------	--	--	--	--

	několikrát týdně a častěji	několikrát měsíčně a méně často	celkem	několikrát týdně a častěji	několikrát měsíčně a méně často
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.69	2.76	2.70	99%	102%
chůze - dostatek chodníků	2.55	2.53	2.55	100%	99%
chůze - chodníky v dobrém stavu	3.03	3.02	3.03	100%	100%
kolo - pocit bezpečí	2.92	2.93	2.92	100%	100%
kolo - dostatek opatření	2.79	2.87	2.81	99%	102%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.24	3.24	3.24	100%	100%
IAD - nemám problém zaparkovat	3.29	2.86	3.21	102%	89%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.48	2.62	2.51	99%	105%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.99	2.63	2.91	103%	90%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.84	2.70	2.81	101%	96%
IAD - křižovatky přehledné	3.15	2.91	3.09	102%	94%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.46	3.61	3.49	99%	103%

Podobně je to s veřejnou hromadnou dopravou, kde se efekt na hodnocení dopravy jeví jako slabý. Odchylna průměrů nepřesahuje u žádné položky 5% hranici.

Tabulka č. 17 Efekt VHD na hodnocení dopravy

	VHD dichotomická				
	několikrát měsíčně a častěji	několikrát ročně a méně často	celkem	několikrát měsíčně a častěji	několikrát ročně a méně často
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.68	2.57	2.64	102%	97%
chůze - dostatek chodníků	2.41	2.56	2.46	98%	104%
chůze - chodníky v dobrém stavu	3.03	2.93	2.99	101%	98%
kolo - pocit bezpečí	2.84	3.02	2.91	98%	104%
kolo - dostatek opatření	2.78	2.86	2.81	99%	102%
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.23	3.18	3.21	101%	99%
IAD - nemám problém zaparkovat	3.03	3.23	3.11	97%	104%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	2.68	2.48	2.60	103%	95%
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.79	3.00	2.87	97%	105%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.75	2.78	2.76	100%	101%
IAD - křižovatky přehledné	3.03	3.03	3.03	100%	100%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.38	3.48	3.42	99%	102%

4.5 HODNOCENÍ DOPRAVY PODLE ULICE RESPONDENTŮ

Hodnocení dopravy se liší v závislosti na ulici v místní části Baťov, ve které respondenti uvedli, že žijí. Jsou brány v potaz pouze ulice, které jako své bydliště uvedlo nejméně deset respondentů, celkově počet variuje mezi dvanácti a sedmnácti respondenty na ulici. Vzhledem k nižšímu počtu případů v kategoriích je uvedena také tabulka prezentující směrodatné odchylny, které přibližují rozptyl odpovědí v dané kategorii. Čím vyšší směrodatná odchylna, tím větší rozmanitost hodnocení, a naopak, čím nižší směrodatná odchylna, tím více si jsou odpovědi respondentů podobné.

Mezi ulicemi výrazně vystupuje ulice Zahradní, kde s výjimkou jedné položky převládá oproti jiným ulicím výrazně kritické hodnocení dopravy. Nejvýrazněji vystupuje nízké hodnocení pocitu bezpečí při přecházení a jízdě na kole a nedostatečného počtu chodníků, které je doprovázeno výraznými

výhradami k nepřiměřené rychlosti automobilů na vedlejších a hlavních ulicích. Dále následují výhrady k organizaci parkování a vyššímu podílu tranzitní motorové dopravy. Suverénně ze všech ulic se respondenti ze Zahradní přiklánějí k zavádění jednosměrek ke zlepšení parkování. Ulice Zahradní dále vystupuje z řady nízkým rozptylem v datech, směrodatné odchylky jsou oproti celému výběrovému souboru výrazně nižší, což znamená, že odpovědi respondentů si jsou oproti jiným ulicím výrazněji podobné.

Dále z řady vystupuje tř. Tomáše Bati, na které nalezneme u položek spíše průměrné hodnocení, které je však doplněno výraznější variací směrodatných odchylek. To znamená, že se hodnocení respondentů spíše rozchází a ve výsledku se zprůměruje na všedních hodnotách. Rozcházející se hodnocení respondentů může souviset s konkrétním místem, kde respondent na poměrně dlouhé ulici žije.

Na ulici Erbenova převládá u některých položek spíše negativní hodnocení, vystupuje nejvíce otázka přiměřenosti rychlosti vozidel na vedlejších a hlavních ulicích. U těchto dvou položek také najdeme nižší směrodatné odchylky, respondenti se na tom tedy spíše shodnou.

Co se týče zjednosměřňování ulice za účelem řešení parkování, pak toto nejsilněji odmítají respondenti z ulice Štěrkovského a dále je následují respondenti z tř. Tomáše Bati. U respondentů z ulice Štěrkovského najdeme velký rozptyl v odpovědích na otázku problematičnosti parkování, což indikuje, že některým respondentům se parkuje lépe a jiným výrazněji hůře, než v jiných ulicích.

Nejvýrazněji by zjednosměřňování ulice uvítali již zmínění respondenti z ulice Zahradní, následování respondenty z Tylovy.

Tabulka č. 18 Hodnocení dopravy v závislosti na ulici respondenta

	průměrné hodnocení podle ulic								
	Erbenova	Jungmannova	Mánesova	Štěrkoviště	tř. Spojenců	tř. Tomáše Bati	Tylova	Zahradní	celkem
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.93	2.00	2.69	2.29	1.92	3.00	2.31	4.20	2.70
chůze - dostatek chodníků	2.40	2.19	2.62	2.53	2.17	3.06	1.81	3.93	2.51
chůze - chodníky v dobrém stavu	3.40	2.81	2.92	3.35	2.75	3.18	3.06	3.13	2.98
kolo - pocit bezpečí	3.50	2.25	3.18	2.85	2.00	3.12	2.67	4.08	2.90
kolo - dostatek opatření	2.93	2.63	3.18	2.62	1.91	2.88	2.67	3.15	2.80
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.40	3.79	3.23	2.81	3.08	3.18	3.00	4.27	3.22
IAD - nemám problém zaparkovat	3.53	2.92	3.10	3.29	3.42	3.44	3.25	3.36	3.16
IAD - chci zjednotřit ulice pro lepší parkování	2.43	3.00	2.55	3.71	2.67	3.19	1.94	1.43	2.54
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	3.93	2.44	2.38	2.47	2.50	2.69	2.44	4.69	2.92
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	3.73	2.38	2.31	2.82	2.00	3.00	2.31	4.00	2.83
IAD - křižovatky přehledné	3.33	3.19	3.15	2.82	2.58	2.75	2.94	3.81	3.07
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.60	3.19	3.92	3.59	3.00	3.63	3.40	4.60	3.48

	odchytky hodnocení od průměru								
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	109%	74%	100%	85%	71%	111%	86%	155%	
chůze - dostatek chodníků	96%	87%	104%	101%	86%	122%	72%	157%	
chůze - chodníky v dobrém stavu	114%	94%	98%	112%	92%	106%	103%	105%	
kolo - pocit bezpečí	121%	78%	110%	98%	69%	108%	92%	141%	
kolo - dostatek opatření	105%	94%	114%	94%	68%	103%	95%	113%	
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	106%	118%	100%	87%	96%	99%	93%	133%	
IAD - nemám problém zaparkovat	112%	93%	98%	104%	108%	109%	103%	106%	
IAD - chci zjednotřit ulice pro lepší parkování	96%	118%	100%	146%	105%	126%	76%	56%	
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	135%	83%	82%	85%	86%	92%	83%	160%	
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	132%	84%	82%	100%	71%	106%	82%	141%	
IAD - křižovatky přehledné	109%	104%	103%	92%	84%	90%	96%	124%	
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	103%	92%	113%	103%	86%	104%	98%	132%	

Tabulka č. 19 Hodnocení dopravy v závislosti na ulici respondenta – směrodatné odchytky a jejich variace

	směrodatné odchytky průměrného hodnocení podle ulic								
	Erbenova	Jungmannova	Mánesova	Štěrkoviště	tř. Spojenců	tř. Tomáše Bati	Tylova	Zahradní	celkem
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	1.22	1.10	1.25	0.85	1.08	1.62	0.95	1.26	1.32
chůze - dostatek chodníků	1.24	1.22	1.50	1.23	1.59	1.71	0.98	1.10	1.41
chůze - chodníky v dobrém stavu	1.35	0.98	1.04	1.41	1.22	1.38	1.00	0.92	1.17
kolo - pocit bezpečí	1.22	1.13	1.25	1.07	1.00	1.45	1.07	0.86	1.28
kolo - dostatek opatření	1.33	1.09	1.17	0.87	0.94	1.36	1.37	0.99	1.20
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	1.06	1.12	1.01	1.17	1.08	1.29	1.37	1.16	1.28
IAD - nemám problém zaparkovat	1.41	1.44	1.37	1.82	1.38	1.50	1.34	1.55	1.46
IAD - chci zjednotřit ulice pro lepší parkování	1.79	1.95	1.63	1.33	1.72	1.33	1.29	1.16	1.59
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	1.33	1.09	1.39	0.80	1.51	1.45	1.03	0.48	1.38
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	1.16	1.02	0.95	1.01	0.85	1.79	1.08	1.21	1.27
IAD - křižovatky přehledné	1.23	1.17	1.07	1.07	1.16	1.29	1.06	1.05	1.21
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	1.18	0.98	1.12	1.12	1.04	1.41	0.91	0.63	1.17

	variace směrodatných odchylek od průměrné odchytky								
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	92%	83%	94%	64%	82%	122%	71%	95%	
chůze - dostatek chodníků	88%	87%	107%	87%	113%	122%	70%	78%	
chůze - chodníky v dobrém stavu	115%	84%	89%	120%	104%	118%	85%	78%	
kolo - pocit bezpečí	96%	88%	98%	83%	78%	113%	84%	67%	
kolo - dostatek opatření	111%	91%	98%	73%	79%	114%	115%	83%	
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	83%	88%	79%	92%	85%	101%	107%	91%	
IAD - nemám problém zaparkovat	97%	99%	94%	125%	95%	103%	92%	106%	
IAD - chci zjednotřit ulice pro lepší parkování	112%	123%	103%	83%	108%	83%	81%	73%	
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	97%	79%	100%	58%	109%	105%	75%	35%	
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	92%	81%	75%	80%	67%	141%	85%	96%	
IAD - křižovatky přehledné	102%	97%	88%	89%	96%	107%	88%	87%	
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	101%	84%	96%	96%	89%	121%	78%	54%	

4.6 HODNOCENÍ DOPRAVY PODLE EKONOMICKÉ AKTIVITY

Vliv ekonomické aktivity není jednoznačný. Osoby z kategorie OSVČ/ jednatel/ka firmy hodnotily podmínky pro chůzi a jízdu na kole spíše příznivěji, nicméně pouze u stavu chodníků a jejich stavu směrodatné odchylky indikují podobné odpovědi, u zbývajících položek (pocit bezpečí při chůzi a jízdě na kole, dostatek cykloopatření) je větší rozptyl v odpovědích, což znamená méně podobné odpovědi. Podobně je to u hodnocení organizace parkování, které je průměrně hodnoceno příznivěji, ale opět s výrazným rozptylem odpovědí indikujících, že část respondentů z této kategorie organizaci parkování hodnotí méně příznivě.

U osob v domácnosti, na rodičovské či mateřské vystupuje negativní hodnocení organizace parkování a přiměřenosti rychlosti vozidel na vedlejších a hlavních ulicích. U těchto položek je směrodatná odchylka nízká, indikující shodu respondentů. U studentů je pak hodnocení přiměřenosti rychlosti vozidel příznivější, ale s vyšší směrodatnou odchylkou indikující větší rozptyl v odpovědích.

Tabulka č. 20 Hodnocení dopravy podle ekonomické aktivity, průměry

průměrné hodnocení podle ekonomické aktivity

	student	zaměstnanec	OSVČ, jednatel/ka firmy	v penzi	v domácnosti, rodičovská, mateřská	celkem
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	2.57	2.68	2.53	2.92	2.91	2.71
chůze - dostatek chodníků	1.93	2.62	2.32	2.31	2.73	2.51
chůze - chodníky v dobrém stavu	2.71	3.04	2.58	3.08	3.45	3.00
kolo - pocit bezpečí	2.73	2.92	2.74	3.05	*	2.91
kolo - dostatek opatření	2.80	2.83	2.58	2.77	*	2.80
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	3.25	3.20	2.65	3.50	4.20	3.23
IAD - nemám problém zaparkovat	*	3.19	2.89	3.36	3.60	3.18
IAD - chci zjednotřit ulice pro lepší parkování	*	2.53	2.78	2.67	*	2.53
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.62	2.89	3.00	2.88	3.45	2.91
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	2.38	2.75	2.95	2.80	3.82	2.81
IAD - křižovatky přehledné	3.43	3.03	3.20	2.92	3.36	3.08
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	3.17	3.50	3.35	3.56	3.60	3.47

* nízká četnost (9 a méně); výsledky nejsou prezentovány

odchylky hodnocení od průměru

	student	zaměstnanec	OSVČ, jednatel/ka firmy	v penzi	v domácnosti, rodičovská, mateřská
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	95%	99%	93%	108%	108%
chůze - dostatek chodníků	77%	105%	92%	92%	109%
chůze - chodníky v dobrém stavu	90%	101%	86%	103%	115%
kolo - pocit bezpečí	94%	100%	94%	105%	*
kolo - dostatek opatření	100%	101%	92%	99%	*
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	101%	99%	82%	108%	130%
IAD - nemám problém zaparkovat	*	101%	91%	106%	113%
IAD - chci zjednotřit ulice pro lepší parkování	*	100%	110%	106%	*
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	90%	99%	103%	99%	119%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	85%	98%	105%	100%	136%
IAD - křižovatky přehledné	111%	98%	104%	95%	109%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	91%	101%	96%	102%	104%

* nízká četnost (9 a méně); výsledky nejsou prezentovány

Tabulka č. 21 Hodnocení dopravy podle ekonomické aktivity, směrodatné odchylky

směrodatné odchylky průměrného hodnocení podle ekonomické aktivity

	student	zaměstnanec	OSVČ, jednatel/ka firmy	v penzi	v domácnosti, rodičovská, mateřská	celkem
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	1.09	1.31	1.50	1.29	1.64	1.33
chůze - dostatek chodníků	1.27	1.45	1.25	1.35	1.56	1.42
chůze - chodníky v dobrém stavu	0.91	1.27	0.96	1.02	1.04	1.19
kolo - pocit bezpečí	1.01	1.31	1.37	1.33	*	1.29
kolo - dostatek opatření	0.63	1.19	1.26	1.45	*	1.20
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	1.14	1.25	1.46	1.34	0.92	1.28
IAD - nemám problém zaparkovat	*	1.43	1.49	1.60	1.51	1.45
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	*	1.61	1.66	1.68	*	1.58
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	1.50	1.37	1.56	1.33	1.29	1.38
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	1.39	1.26	1.23	1.12	1.25	1.27
IAD - křižovatky přehledné	1.55	1.13	1.40	1.08	1.36	1.19
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	1.34	1.15	1.46	1.08	0.97	1.17

* nízká četnost (9 a méně); výsledky nejsou prezentovány

variace směrodatných odchylek od průměrné odchylky

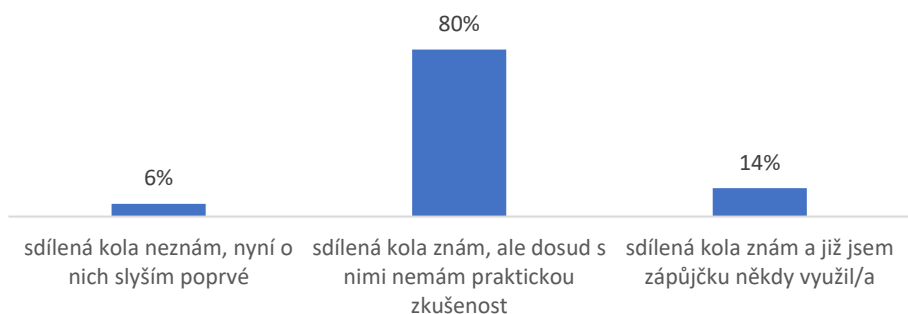
	student	zaměstnanec	OSVČ, jednatel/ka firmy	v penzi	v domácnosti, rodičovská, mateřská
chůze - pocit bezpečí při přecházení vozovky	82%	99%	114%	98%	124%
chůze - dostatek chodníků	89%	103%	88%	95%	110%
chůze - chodníky v dobrém stavu	77%	107%	81%	86%	87%
kolo - pocit bezpečí	78%	102%	106%	103%	*
kolo - dostatek opatření	53%	100%	105%	121%	*
IAD - parkování přehledné, dobře organizované	89%	97%	114%	104%	72%
IAD - nemám problém zaparkovat	*	99%	103%	110%	104%
IAD - chci zjednosměrnit ulice pro lepší parkování	*	102%	105%	106%	*
IAD - na vedlejších ulicích jezdí přiměřeně rychle	109%	99%	112%	96%	93%
IAD - na hlavních ulicích jezdí přiměřeně rychle	110%	100%	98%	88%	99%
IAD - křižovatky přehledné	130%	95%	117%	90%	114%
IAD - ve čtvrti jezdí pouze místní	114%	98%	125%	93%	83%

* nízká četnost (9 a méně); výsledky nejsou prezentovány

4.7 BIKESHARING

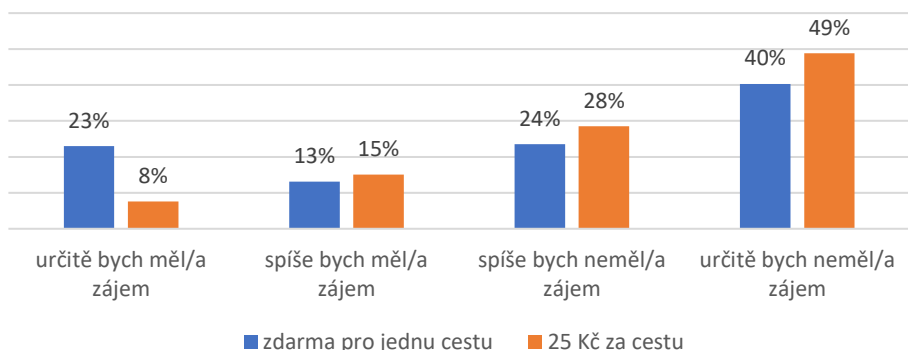
Čtyři pětiny respondentů uvedly, že bikesharing zná, ale dosud s ním nemají praktickou zkušenost. 14 % respondentů pak má i přímou zkušenost se zápujčkou kola někdy v minulosti. Zbývajících 6 % respondentů se o bikesharingu dozvědělo poprvé při vyplňování dotazníku.

Graf č. 3 Znalost bikesharingu



Pokud by byl bikesharing pro jednu cestu zdarma⁵, pak by o něj mělo určitě zájem 23 % respondentů, a dalších 13 % by mělo spíše zájem, celkem by mělo zájem 36 %. V případě platby 25 Kč za jednu cestu podíl respondentů se silným zájmem poklesl z 23 na 8 %, celkově by stále mělo zájem 23 % respondentů. O bikesharingu by určitě nemělo zájem 40 % respondentů v případě jedné cesty zdarma a 49 % respondentů v případě jedné cesty za 25 Kč. Obecně by o bikesharing nemělo zájem 64, respektive 77 % respondentů.

Graf č. 4 Zájem o bikesharing podle ceny

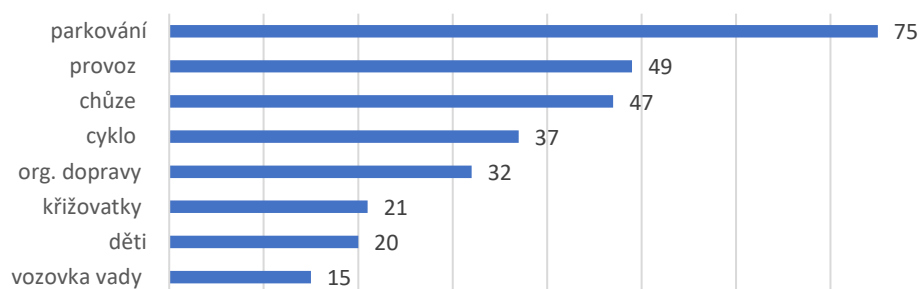


4.8 VLASTNÍ VÝPOVĚDI RESPONDENTŮ

Do ankety byla zařazena otevřená otázka umožňující respondentům se vlastními slovy vyjádřit k tématu dopravy na Baťově. Tuto možnost využilo 139 respondentů z celkových 202, kteří poskytli vlastní výpovědi v celkovém rozsahu 6 100 slov. Jedná se o více než dvě třetiny respondentů. Míra využití této nepovinné otázky a rozsáhlost mnoha odpovědí indikuje silný zájem o téma dopravy v místní části Baťov.

⁵ Nebylo specifikováno, zda pro jednu cestu denně.

Graf č. 5 Přehled témat v odpovědích respondentů, četnost výskytu



Všechny odpovědi respondentů byly okódovány a posléze rozčleněny do specifických kategorií. Přehled základních kategorií⁶, které bylo možné identifikovat, zobrazuje graf výše. Některé kategorie se přirozeně překrývají, například křižovatky a jejich přehlednost s parkováním v křižovatkách.

4.8.1 PARKOVÁNÍ

Zdaleka nejčastěji respondenti zmiňovali problém s automobily parkujícími v rozhledovém prostoru křižovatek, které tak blokují výhled při vjíždění do křižovatek. Kombinace úzkého uličního profilu a parkujících automobilů, ať už na jedné straně, střídavě či kontinuálně po obou stranách, pak podle respondentů ucpává ulice a znemožňuje průjezd, ale také bezpečný pohyb pěšky. Dále respondenti zmiňovali nedostatek parkovišť a konflikty o parkovací místa, ať už mezi obyvateli domků a přilehlých bytových domů (sídlíště), nebo mezi místními a návštěvníky koupání či sportovních akcí.

Respondenti vnímají problém s ohrožením bezpečnosti parkujícími automobily, parkování je podle nich neorganizované, živelné, kriticky je vnímáno parkování větších vozidel, typicky dodávek. Někteří respondenti (typicky na ul. Zahradní) mají problém s tím si vůbec zajistit obsluhu vlastního bydlení, kde je pro ně složité vzhledem k provozu a parkujícím automobilům vjet na vlastní pozemek či dočasně zastavit u vlastního domu.

Graf č. 6 Problémy s parkováním, četnost výskytu



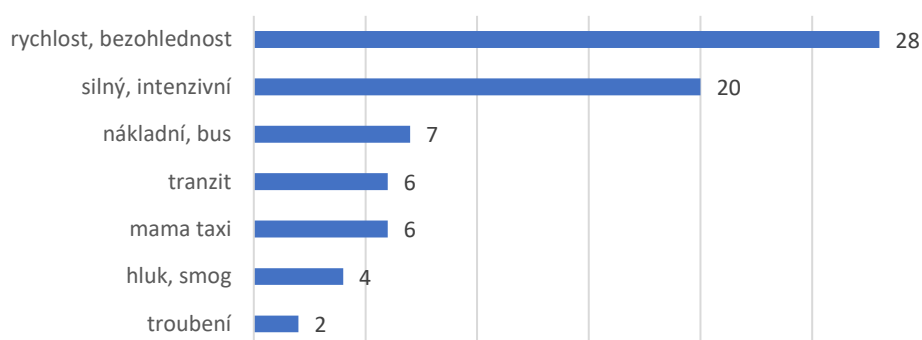
⁶ Byla vynechána okrajová témata s pouze jedním výskytem, např. přeplněnost jedné autobusové linky sportovci.

4.8.2 PROVOZ

V kategorii problémů spojených s provozem motorových vozidel ve čtvrti lidé nejčastěji zmiňovali rychlou a bezohlednou jízdu některých řidičů. Obecně si lidé stěžují na příliš silný automobilový provoz. V případě ulice Zahradní se podle sdělení respondentů má jednat o návštěvnícký provoz generovaný koupalištěm, lanovým centrem a mateřskými školami.

Dále lidé vnímají kriticky provoz velkých vozidel, a to nákladních vozidel a autobusů, které svým pohybem v úzkých ulicích Baťova ohrožují provoz a při parkování (autobusy) stojí nevhodným způsobem (na trávníku, na přechodu apod.). S vnímáním provozu na Baťově souvisí tranzitní doprava, zavážení dětí do mateřských škol rodiči a generovaný hluk a smog.

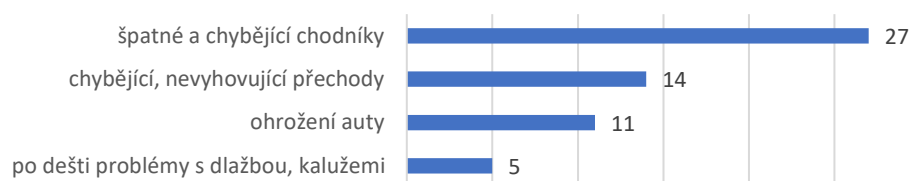
Graf č. 7 Problémy s provozem motorových vozidel ve čtvrti, četnost výskytu



4.8.3 CHŮZE

Nejčastěji si lidé stěžují na chodníky, které v některých ulicích zcela chybí, případně jsou v nevyhovujícím stavu. Stejně problémy lidé zmiňovali i u přechodů. V případě deště potom jeden přechod zcela mizí (do zdravotního střediska u areálu Tomy) v kaluži vody, na mnohých dalších místech pak uvolněná dlažba po dešti vystřikuje vodu při našlápnutí. Ohrožení automobily při chůzi pak souvisí s absencí chodníků a rychlou a bezohlednou jízdou (viz výše).

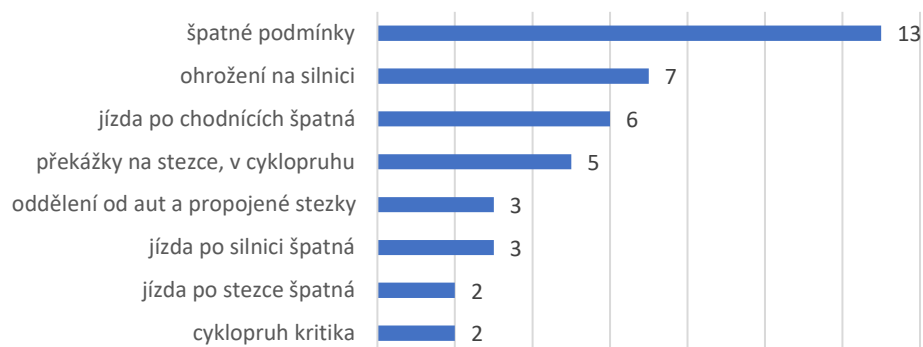
Graf č. 8 Problémy při pěší dopravě, četnost výskytu



4.8.4 JÍZDA NA KOLE

Při jízdě na kole nejčastěji lidé zmiňovali obecně špatné podmínky pro jízdu na kole. To obnáší chybějící návaznosti, kvalitu povrchů, nájezdy a sjezdy mezi stezkami a vozovkou, křižování stezky přes hlavní komunikaci. Dále lidé zmiňovali pocit ohrožení při jízdě na hlavní komunikaci, a jiní lidé potom kritizovali, když dochází k jízdě na kole po chodníku. Podle odpovědí respondentů se zdá, že člověk na kole se nezavděčí na žádném místě. Vadí na silnici, vadí na chodníku, některým lidem dokonce cyklisté vadí na cyklostezkách. Nicméně výskyt těchto výhrad je početně spíše nízký, zároveň na Baťově jezdí na kole alespoň několikrát ročně 90 % respondentů.

Graf č. 9 Problémy při jízdě na kole, četnost výskytu



4.8.5 ORGANIZACE DOPRAVY – JEDNOSMĚRKY A ZKLIDŇOVÁNÍ

Lidé spontánně v relativně vyšší míře zmiňovali požadavek na zavedení jednosměrek ve čtvrti Baťov, a to často v kontextu nepřiměřeného provozu, úzkých ulic nevhodných pro obousměrný provoz a zlepšení situace s parkováním. Dále lidé zmiňovali požadavek přímo na plošné zklidňování dopravy, a to formou omezení maximální rychlosti na 30 km/h. Mezi respondenty zazněl i nesouhlas se zklidňováním a jednosměřováním, ale ve výrazně menším rozsahu.

Graf č. 10 Jednosměrky a zklidňování, četnost výskytu



4.8.6 KŘÍŽOVATKY

Téma křižovatek se do značné míry prolíná s problematikou parkování. Respondenti hodnotili křižovatky jako nepřehledné s tím, že část z nich zmiňovala zeleň (typicky se jedná o zeleň na soukromém pozemku náležejícím k rohovému domu) negativně ovlivňující výhled do křižovatky. Dále část respondentů zmiňovala problematiku dodržování přednosti.

Graf č. 11 Křižovatky, četnost výskytu



4.8.7 DĚTI A JEJICH OHROŽENÍ

Mezi respondenty byla relativně často vyjádřena obava o zdraví dětí a jejich ohrožení motorovou dopravou v místní části. Typicky se jedná o děti pohybující se pěšky v ulicích Baťova a sníženou viditelnost parkujícími automobily, zvláště potom v křižovatkách. Dále se jedná o otázku pohybu dětí na kolech a kvality cyklistické infrastruktury.

4.8.8 VADY NA VOZOVCE A V ULICÍCH

V případě tématu vozovky byl zmiňován horší stav povrchu vozovky a na některých místech nevyhovující, slabší veřejné osvětlení.

4.8.9 VÝPOVĚDI PODLE ULIC

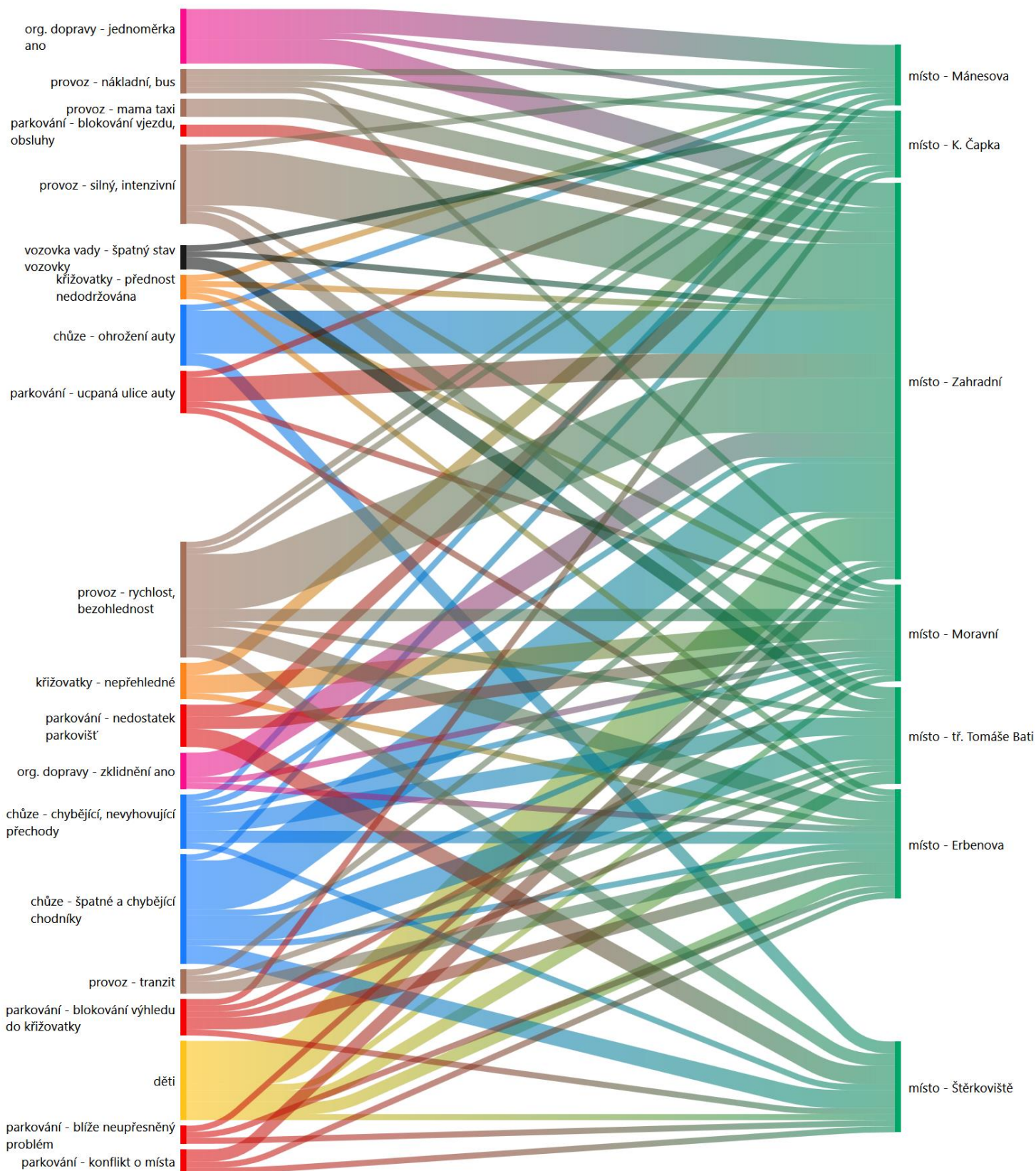
Sankeyův diagram⁷ níže prezentuje nejčastěji zmiňované ulice a jaké problémy u těchto ulic respondenti zmiňovali.

Ze všech ulic zřetelně vystupuje nejčastěji zmiňovaná Zahradní a množství problémů, které zde respondenti popisují. Jedná se především o intenzivní provoz automobilů spojený s rychlou a bezohlednou jízdou. To je doplněno špatnými či chybějícími chodníky a ohrožením pěších motorovým provozem. K motorovému provozu se pak přidává ucpání ulice parkujícími automobily. To v kontextu obav o zdraví dětí pohybujících se po ulici. Pro Zahradní ulici pak lidé výrazně požadují zklidnění a zjednosměrnění provozu.

Další ulice jsou již zmiňovány méně často. U Mánesovy ulice lidé častěji zmiňovali požadavek na zjednosměrnění, na Moravní vystupuje nepřehlednost křižovatek, na tř. Tomáše Bati nevyhovující chodníky a přechody.

⁷ Barvy v diagramu reprezentují různé kategorie témat. Na levé straně růžová představuje témata týkající se organizace dopravy, hnědá týkající se motorového provozu, černá týkající stavu vozovky, oranžová týkající se křižovatek, červená týkající se parkování, modrá týkající se chůze a žlutá týkající se dětí. Na pravé straně diagramu jsou umístěny ulice, všechny v zelené barvě.

Graf č. 12 Vztah mezi ulicemi a popsanými problémy



5 DISKUSE A ZÁVĚR

Toto šetření pomáhá popsat, jak obyvatelé Baťova vnímají dopravu v této místní části. Zřetelně a dominujícím způsobem vystupuje problematika automobilové dopravy, která je způsobena vysokým množstvím automobilů pro které nebyla uliční síť Baťova nikdy stavěna. Ať už se jedná o parkování místních (žijících v domcích anebo v bytových domech), parkování návštěvníků, obsluhu mateřských škol, sportovišť, koupaliště a vodní plochy, silný obousměrný motorový provoz, všechny tyto motoristické požadavky podle hodnocení respondentů zjevně a za hranicemi únosnosti překračují kapacitu komunikační sítě Baťova.

Automobilová doprava pak souvisí s dalšími oblastmi hodnocení, a to primárně tématem chůze, kdy je v kontextu smíšeného provozu pěších s automobily ve vozovce právě motorový provoz, jež je hodnocený jako příliš intenzivní, rychlý a bezohledný, zdrojem ohrožení bezpečnosti pěších. Na neúnosnost této situace poukazují respondenti ve svých výpovědích, ve kterých také zaznívá požadavek na zjednosměrnování ulic a zklidňování motorové dopravy.

Na respondentech tohoto šetření je pozoruhodné jejich smíšené dopravní chování. V tomto výzkumu neexistují tábory automobilistů, chodců a cyklistů. Respondenti z Baťova ve značné míře využívají zároveň chůzi, kolo a auto, a do velké míry i hromadnou dopravu. Zkušenost respondentů tak reflektuje smíšenou perspektivu obsahující jak stříkající dlaždice po dešti při chůzi, kličkování na kole po tř. Tomáše Bati z jedné strany na druhou, i nemožnost zaparkovat či dobře vidět do křižovatky přes zaparkovaná auta.

6 SEZNAM PŘÍLOH

6.1 DOTAZNÍK (TISKOVÁ VERZE)

Doprava ve čtvrti Baťov - anketa

Vážený občane,
prosíme Vás o spolupráci na řešení dopravy ve čtvrti Baťov. Naším cílem je zjistit, jak místní obyvatelé vnímají dopravní situaci, jaké jsou jejich potřeby a preference. Proto bychom Vás rádi požádali o 5 až 10 minut Vašeho času při vyplnění dotazníku určeného pro obyvatele čtvrti Baťov. Vaše odpovědi jsou anonymní a budou následně statisticky zpracovány.

Výzkum provádí město Otrokovice. Kontaktní osobou je Mgr. Renáta Krystyníková, vedoucí odboru dopravně-správního, MěÚ Otrokovice (krystynikova@muotrokovice.cz).

Výzkum probíhá v rámci projektu Zapojení veřejnosti do rozvoje obce, který je financovaný z Fondů Evropského hospodářského prostoru v rámci programu Rádná správa.

Vyplnit online:

bit.ly/batov



Nejdřív nám prosím odpovězte na několik otázek týkajících se chůze, jízdy na kole, parkování a provozu ve čtvrti Baťov. Následně budete mít možnost nám napsat vlastními slovy, co je podle Vás problematické. Na závěr se zeptáme na několik otázek o Vás.

Chůze a jízda na kole

Prosím popište, jak vnímáte podmínky pro chůzi a jízdu na kole ve čtvrti Baťov. U každé dvojice výroků prosím na stupnici označte odpověď, která blíže koresponduje s Vaší zkušeností.

	1	2	3	4	5	
při chůzi se při přecházení vozovky cítím bezpečně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	při chůzi mám při přecházení vozovky obavy o vlastní bezpečnost
	1	2	3	4	5	
při chůzi mám k dispozici dostatek chodníků	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	při chůzi nemám k dispozici dostatek chodníků
	1	2	3	4	5	
chodníky jsou udržované v dobrém stavu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	chodníky nejsou dostatečně udržované, jejich stav je špatný

Vyplňte, pokud na Baťově jezdíte na kole:

	1	2	3	4	5	
při jízdě na kole se cítím bezpečně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	při jízdě na kole mám obavy o svou bezpečnost
	1	2	3	4	5	
pro jízdu na kole je ve čtvrti dostatek opatření	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	pro jízdu na kole je ve čtvrti nedostatek opatření

Parkování

Prosím popište, jak vnímáte podmínky pro parkování auta ve čtvrti Baťov. U každé dvojice výroků prosím na stupnici označte odpověď, která blíže koresponduje s Vaší zkušeností.

	1	2	3	4	5	
parkování je přehledné a dobře zorganizované	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	parkování je nepřehledné a chaotické

Vyplňte, pokud parkujete na Baťově auto:

	1	2	3	4	5	
ve čtvrti nemám problém zaparkovat auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	ve čtvrti mám problém zaparkovat auto
	1	2	3	4	5	
uvítal/a bych zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	odmítám zjednosměrnění některých ulic, abych mohl/a snadněji zaparkovat

Provoz ve čtvrti

Prosím popište, jak vnímáte automobilový provoz ve čtvrti Baťov.

U každé dvojice výroků prosím na stupnici označte odpověď, která blíže koresponduje s Vaší zkušeností.

	1	2	3	4	5	
ve vedlejších ulicích auta jezdí průměrnou rychlostí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	ve vedlejších ulicích auta jezdí nepřiměřeně rychle
	1	2	3	4	5	
na hlavních ulicích jezdí auta průměrnou rychlostí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	na hlavních ulicích jezdí auta nepřiměřeně rychle
	1	2	3	4	5	
křižovatky ve čtvrti jsou přehledné	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	křižovatky ve čtvrti jsou nepřehledné
	1	2	3	4	5	
ve čtvrti jezdí autem pouze místní obyvatelé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	čtvrtí projíždí příliš mnoho tranzitní automobilové dopravy

Prosím popište vlastními slovy, jaké problémy na Baťově v souvislosti s dopravou vnímáte jako nejpalčivější. Pokud se jedná o konkrétní místo, prosím uveďte, kde se nachází.

--

O sdílených kolech

Sdílená kola (bikesharing) se postupně rozšiřují i do okolních měst, najdeme je například ve Zlíně, Uherském Hradišti nebo Prostějově. Jedná se o systém půjčování jízdních kol, která si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit. Nejčastěji se počítá s půjčováním kol ve městě pro dopravu na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas. Rádi bychom se dozvěděli, jak sdílená kola vnímáte.

Jaká je Vaše zkušenost se sdílenými koly?

- sdílená kola neznám, nyní o nich slyším poprvé
- sdílená kola znám, ale dosud s nimi nemám praktickou zkušenost
- sdílená kola znám a již jsem zápujčku někdy využil/a

Pokud by v Otrokovicích byl systém sdílených kol, měl/a byste zájem o jeho využití? Jedná se o půjčování kola z veřejného stojanu přes aplikaci provozovatele v chytrém telefonu a po vykonání cesty o vrácení kola zase zpět k jednomu z veřejných stojanů na kola. Prosím uveďte v závislosti na možném poplatku za půjčení.

	určitě bych měl/a zájem	spíše bych měl/a zájem	spíše bych neměl/a zájem	určitě bych neměl/a zájem
zdarma pro jednu cestu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
25 Kč za jednu cestu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

O Vás:

Jste

- muž
- žena

Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- základní
- střední bez maturity
- střední s maturitou
- vysokoškolské

Jaký je Váš věk?

- 19 let a méně
- 20 až 29 let
- 30 až 39 let
- 40 až 49 let
- 50 až 59 let
- 60 až 69 let
- 70 let a více

Jak často se dopravujete různými dopravními prostředky?

	denně	několikrát týdně	několikrát měsíčně	několikrát ročně	méně často nebo vůbec
pěšky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
na kole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
autem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
veřejná doprava (trolejbus, vlak, autobus...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Na jaké ulici ve čtvrti Bařov bydlíte?

-
- bydlím v jiné části Otrokovic
 - nepřeji si uvést

Jaký je Váš vztah k Bařovu? (můžete uvést více možností)

- bydlím zde
- pracuji zde
- navštěvuji zde rodinu či přátele
- dojíždím (docházím) do Bařova za sportem nebo zábavou
- jiné:

Co se týče ekonomické aktivity, jste?

- student, studentka
- zaměstnanec
- OSVČ, jednatel/ka firmy
- v penzi
- v domácnosti
- jiné:

Máte k dispozici něco z následujícího?

	ano	ne
jízdní kolo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
automobil (vlastní či služební pro soukromé využití)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
předplatní jízdenka na veřejnou dopravu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vyplněný dotazník prosím odevzdejte do 10. července 2023 do sběrného boxu, který je umístěn v budově na Školní 1299.

