

Neprošlo jazykovou korekturou.

# Zpráva z dotazníkového šetření mezi uživateli dopravy města Plzně

Hodnocení scénářů rozvoje dopravy v Plzni

**Zpracovalo Centrum pro komunitní práci západní Čechy**

Americká 29, 301 38 Plzeň

Tel./fax: +420 / 377 329 558

E-mail: [zapadni.cechy@cpkp.cz](mailto:zapadni.cechy@cpkp.cz)

[www.cpkp-zc.cz](http://www.cpkp-zc.cz)



**Řešitelský tým:**

Pavla Dusíková-Jindrová. MSc.

Mgr. Marie Kubalíková

Mgr. Iva Gracová

## Obsah

1	Metodika šetření .....	3
1	Charakteristika respondentů .....	5
1.1	Pohlaví respondentů .....	5
1.2	Věk respondentů .....	6
1.3	Socio-ekonomické postavení respondentů .....	7
1.4	Respondenti podle bydliště .....	8
1.5	Nejčastější způsob dopravy po Plzni .....	9
2	Vyhodnocení jednotlivých otázek .....	10
2.1	Jaký směrem by se měla do budoucna ubírat automobilová doprava .....	10
2.2	Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města .....	11
2.3	Vyhodnocení doplňující otázky – Automobilová doprava .....	13
2.4	Má být parkování v širším centru města zpoplatněno různou sazbou .....	18
2.5	Mělo by město budovat záchytná parkoviště .....	19
2.6	Vyhodnocení doplňující otázky - Parkování .....	21
2.7	Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy .....	26
2.8	Jaké oblasti by měli být řešeny pro zlepšení kvality veřejné dopravy .....	28
2.9	Vyhodnocení doplňující otázky – Veřejná doprava .....	31
2.10	Preference ke zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni .....	36
2.11	Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě .....	38
2.12	Vyhodnocení doplňující otázky – Chůze, cyklistika a veřejný prostor .....	41
3	Shrnutí .....	47
4	Příloha 1 – Tabulkové vyhodnocení otázek .....	50
5	Příloha 2 – Vzor dotazníku .....	60

## 1 Metodika šetření

Cílem šetření bylo zjistit, jak hodnotí uživatelé a účastníci dopravy města Plzně scénáře rozvoje dopravy města navržené pro budoucí Plán udržitelné mobility města Plzně (dále jen PUMP) a jaká další doporučení mají pro automobilovou dopravu, parkování, veřejnou dopravu, chůzi, cyklistiku a veřejný prostor v Plzni.

Předmětem šetření bylo zjistit názory uživatelů a účastníků dopravy po Plzni na to:

- jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava,
- na omezení automobilové dopravy v centru města,
- má být parkování v širším centru města zpoplatněno různou sazbou podle lokality,
- mělo by město budovat záchytná parkoviště,
- má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy,
- jaké oblasti by měly být řešeny pro zlepšení kvality veřejné dopravy,
- mají být v Plzni zlepšeny podmínky pro pohyb ve veřejném prostoru i za cenu omezení individuální automobilové dopravy,
- co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě,

Dále měli respondenti možnost vyjádřit svými slovy doporučení k:

- co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě,
- co by bylo potřeba změnit v oblasti parkování,
- co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě,
- a v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni

### **Použitá metoda sběru dat a způsob výběru respondentů:**

Pro zjištění výše uvedených názorů bylo využito metody standardizovaného dotazování. Vzor dotazníku je uveden v příloze č. 2.

Sběr dat byl proveden v průběhu měsíce dubna 2015: a) prostřednictvím tazatelů, b) prostřednictvím elektronického dotazníku umístěného na stránkách [www.mobilita-plzen.cz](http://www.mobilita-plzen.cz).

Sběr odpovědí byl ukončen 26. 4. 2015. Celkem bylo získáno 1502 vyplněných dotazníků, tj. 305 respondentů dotázaných prostřednictvím tazatelů a 1197 respondentů, kteří odpověděli prostřednictvím elektronického formuláře. Jednalo se především o účastníky dopravy po Plzni bydlící v Plzni (77% z celkového počtu respondentů), ostatní byli dojíždějící.

Průzkum prostřednictvím tazatelů proběhl v první polovině dubna a oslovil 305 respondentů. Tito respondenti byli záměrně vybíráni tak, aby bylo zapojeno více respondentů z vyšších věkových kategorií. Průměrný věk respondentů byl 44,7 let, přičemž průměrný věk obyvatel Plzně je 42,5 let (k 31. 12. 2012).

### **Způsob zpracování dat:**

Získaná data, jak z elektronických tak z tištěných dotazníků, byla zpracována pomocí internetové softwaru IBM SPSS Statistics.

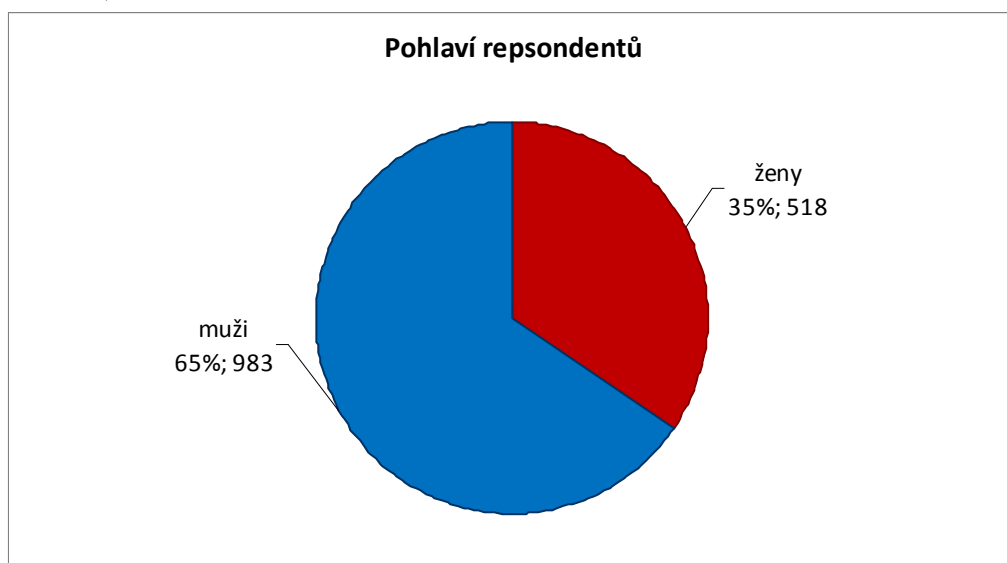
Dotazník obsahoval otázky charakterizující respondenty (věk, pohlaví, socio-ekonomický status a místo bydliště), uzavřené a otevřené otázky zaměřené na zjištění jejich názorů. Odpovědi respondentů byly vyhodnoceny i z hlediska zjišťovaných charakteristik. V případě výraznějších odchylek některých skupin respondentů od celkových výsledků vyhodnocení jednotlivých otázek byly tyto skutečnosti okomentovány. Podrobné vyhodnocení jednotlivých otázek dle zjišťovaných charakteristik respondentů je uvedeno v příloze č. 1.

# 1 Charakteristika respondentů

Sledovanými třídícími znaky respondentů byly věk, pohlaví, socio-ekonomický status a bydliště. Na základě těchto znaků byly vyhodnoceny jednotlivé otázky dotazníku.

## 1.1 Pohlaví respondentů

Ve výběrovém souboru jsou zastoupeni jak muži tak ženy, větší je ale podíl mužů (viz graf č. 1 a tabulka č. 1).



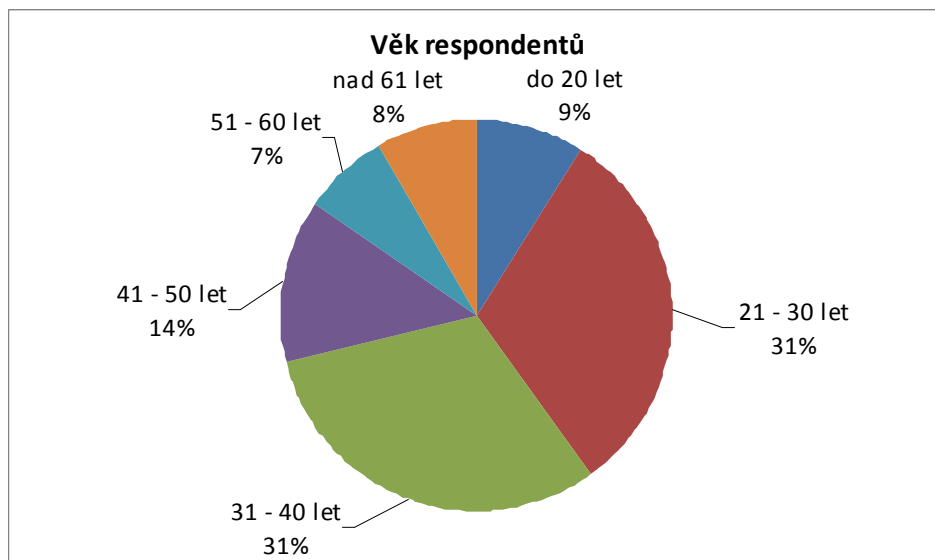
Graf 1 Pohlaví respondentů

Odpověď	Odpovědi	Podíl
Ženy	518	34,5%
Muži	983	65,5%
Celkem	1501	100,0%
Neodpověděli	1	

Tabulka 1 Odpovědi na otázku: „Jste: 1) muž 2) žena“

## 1.2 Věk respondentů

Průměrný věk respondentů je 37 let. Polovina respondentů je mladších 33 let (medián = 33). Rozložení všech věkových skupin viz graf č. 2 a tabulka č. 2



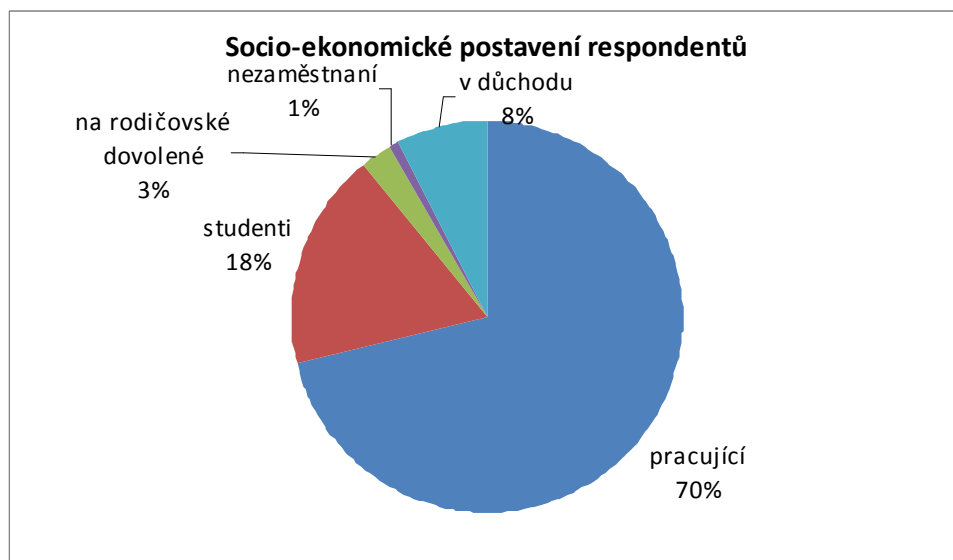
Graf 2 Věk respondentů

Věkové skupiny	Počet respondentů	Podíl
do 20 let	130	8,8%
21 - 30 let	461	31,3%
31 - 40 let	459	31,1%
41 - 50 let	200	13,6%
51 - 60 let	102	6,9%
nad 61 let	123	8,3%
<b>Celkem</b>	<b>1475</b>	<b>100,0%</b>
Neodpověděli	27	

Tabulka 2 Odpovědi na otázku: „Jaký je Váš věk?“

### 1.3 Socio-ekonomické postavení respondentů

Ve výběrovém souboru je 71% pracujících, 18% jsou studenti, další v důchodu, na rodičovské dovolené nebo nezaměstnaní viz graf č. 3 a tabulka č. 3.



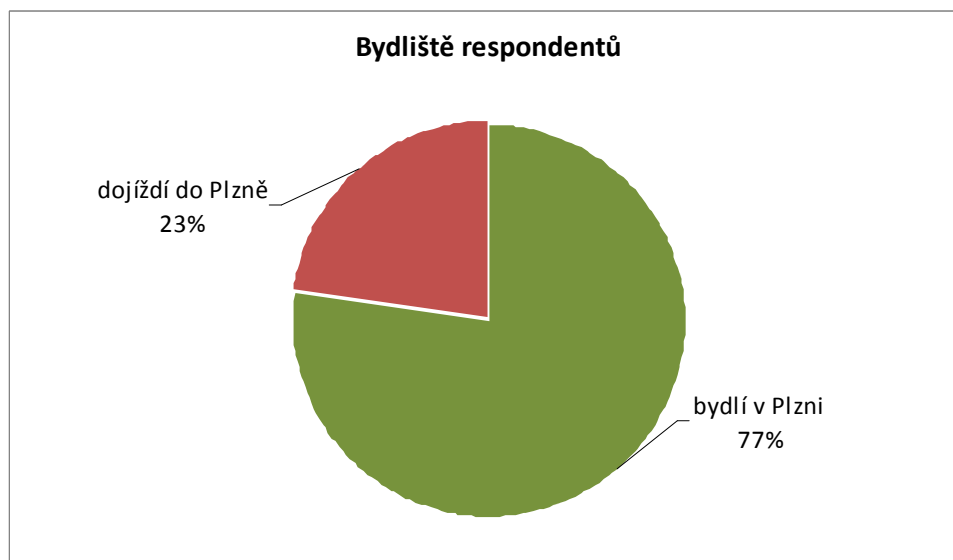
Graf 3 Vzdělání respondentů

Odpověď	Odpovědi	Podíl
Pracující	1065	71,1%
Studenti	268	17,9%
na rodičovské dovolené	39	2,6%
Nezaměstnaní	10	0,7%
v důchodu	114	7,6%
Celkem	1498	100,0%
Neodpověděli	6	

Tabulka 3 Odpovědi na otázku: „Jste: 1) pracující, 2) student, 3) na rodičovské dovolené, 4) nezaměstnaný, 5) důchodce?“

## 1.4 Respondenti podle bydliště

Většina respondentů má bydliště v Plzni (77% z celkového počtu respondentů). Ostatní jsou dojíždějící.



**Graf 4 Bydliště respondentů**

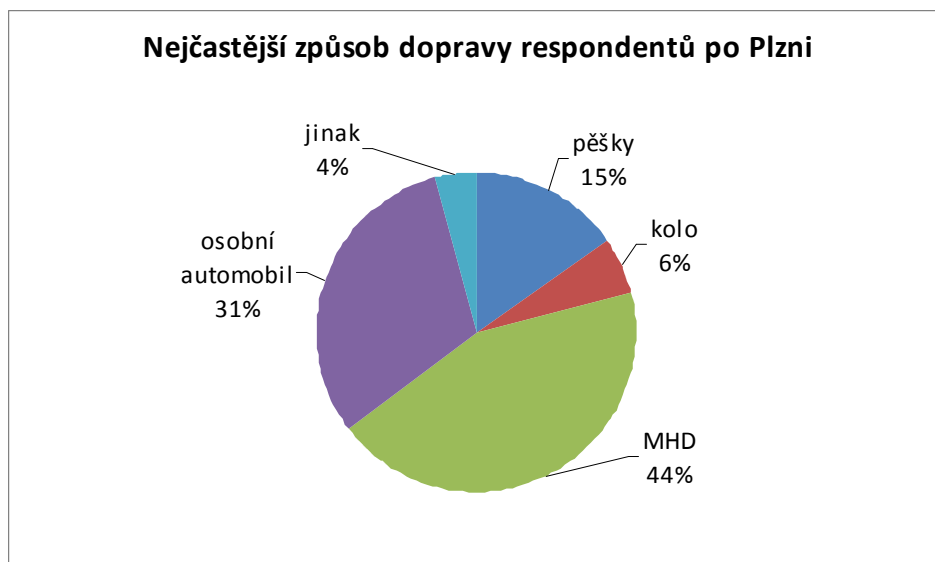
Odpověď	Odpovědi	Podíl
bydlí v Plzni	1158	77,2%
dojíždí do Plzně	342	22,8%
<b>Celkem</b>	<b>1500</b>	<b>100,0%</b>
Neodpověděli	2	

**Tabulka 4 Odpovědi na otázku: „Bydlíte v Plzni?“**



## 1.5 Nejčastější způsob dopravy po Plzni

V souboru jsou zastoupeni respondenti, kteří se dopravují po Plzni různými způsoby. Téměř polovina využívá MHD (44%), třetina osobní automobil (31%) a ostatní pak cestují pěšky (15%), na kole (6%) či jinak (viz graf č. 5)



Graf 5 Odpovědi na otázku: Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?

Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?	Počet	%	validní %
Pěšky	214	14,2	15,2
Kolo	84	5,6	5,9
MHD	613	40,8	43,4
Osobní automobil	437	29,1	30,9
Jinak	58	3,9	4,1
Celkem	1412	94,0	100,0
Neodpověděli	90	6,0	

Tabulka 5 Odpovědi na otázku: „Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?“

## 2 Vyhodnocení jednotlivých otázek

### 2.1 Jakým směrem by se měla do budoucna ubírat automobilová doprava

#### Otázka č. 1: Jakým směrem by se měla do budoucna ubírat automobilová doprava?

Většina respondentů uvedla, že automobilová doprava by měla být předvedena na okruh města a odlehčit od ní centrum města (odpověď uvedlo 66% z celkového počtu respondentů) viz tabulka č. 6.

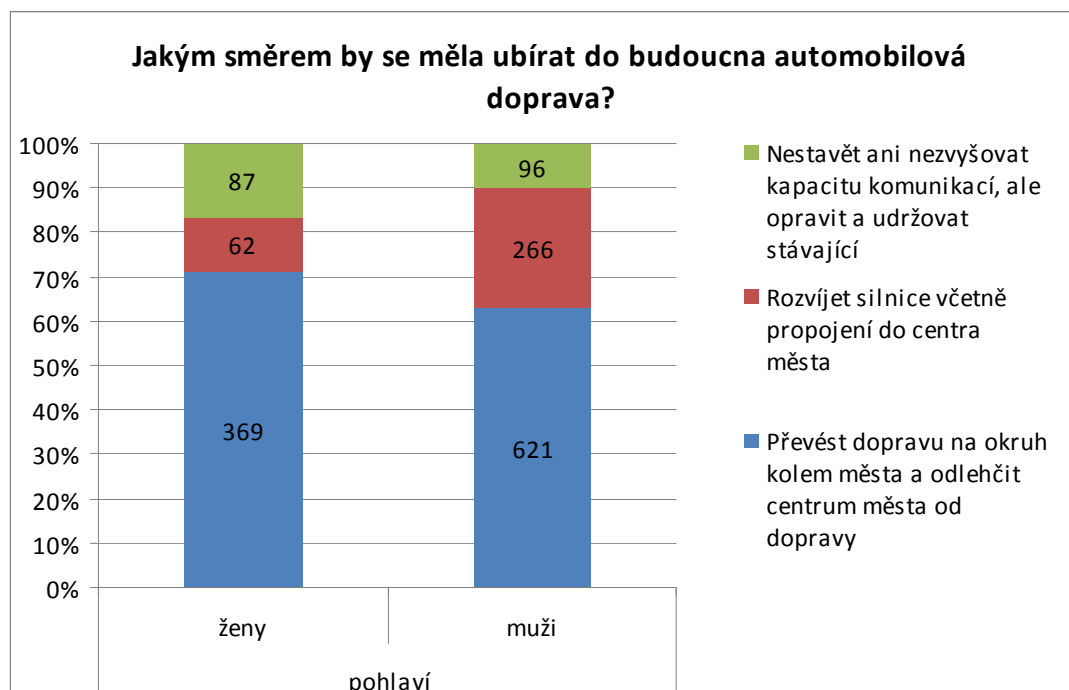
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města si přejí více muži než ženy. Ženy naopak preferovaly častěji nenavyšování kapacity komunikací či převést dopravu na okruh (viz srovnání v grafu č. 6).

V závislosti na bydlišti respondenta se odpovědi nelišily.

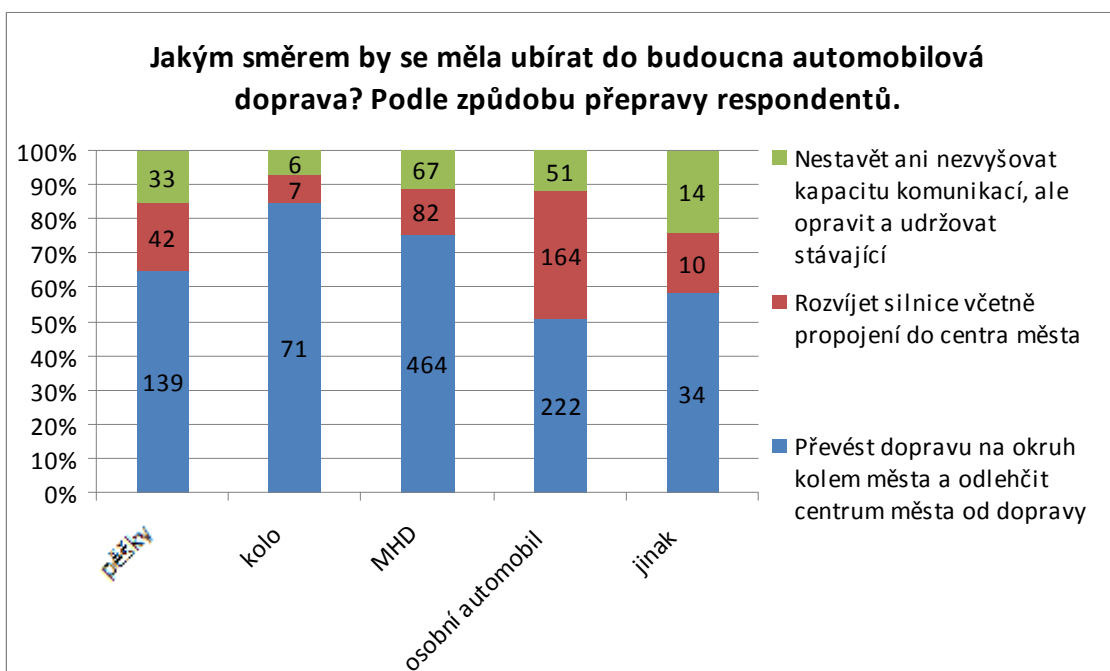
Rozvoj silnic včetně propojení do centra města nejčastěji volí respondenti, kteří se po Plzni pohybují osobním automobilem. Nejvíce zastánců odklonění dopravy z centra města je mezi cyklisty (resp. mezi respondenty, kteří se nejčastěji po městě pohybují na kole). Viz graf č. 7.

Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni?	počet	%
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	991	66,0
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	328	21,8
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	183	12,2
<b>Celkem</b>	<b>1502</b>	<b>100,0</b>

Tabulka 6 Odpovědi na otázku: „Jakým směrem by se měla ubírat do budoucna automobilová doprava?“



Graf 6 Odpovědi na otázku: „Jakým směrem by se měla ubírat do budoucna automobilová doprava?“  
Podle pohlaví



**Graf 7** Odpovědi na otázku: Jakým směrem by se měla ubírat do budoucna automobilová doprava? Podle způsobu přepravy respondentů.

## 2.2 Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města

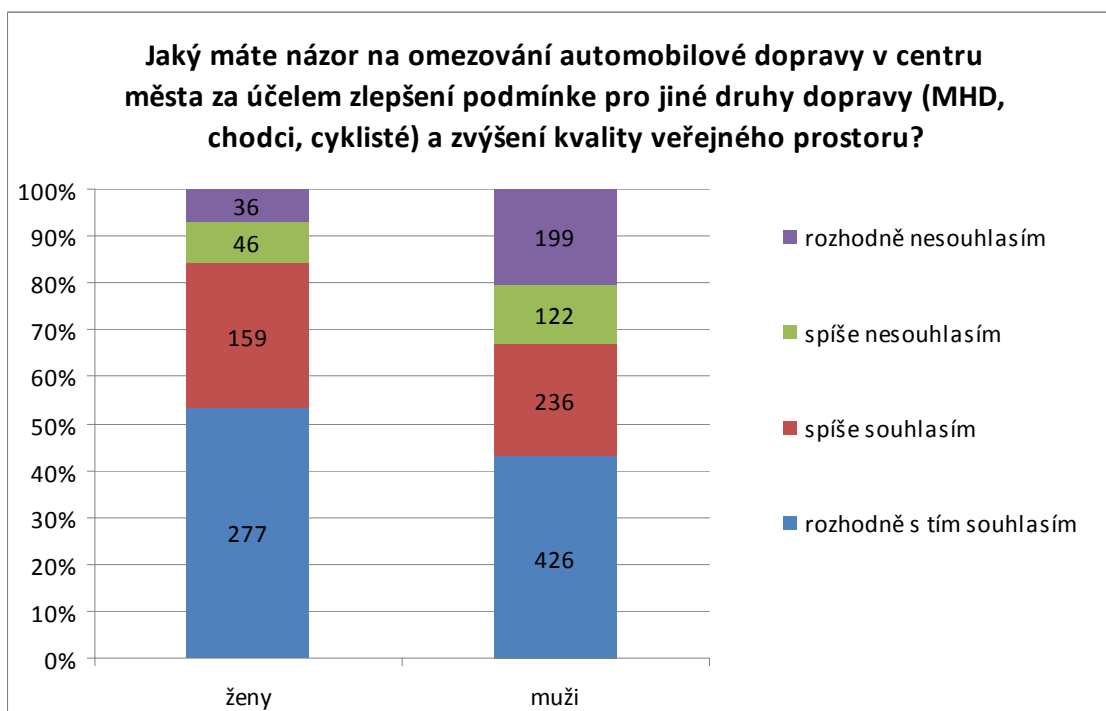
**Otázka č. 2:** Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?

Většina respondentů rozhodně (47% respondentů) či spíše (26% respondentů) souhlasí s tím, že by měla být automobilová doprava v centru omezována za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru. Proti je celkem 27%. Viz tabulka č. 6.

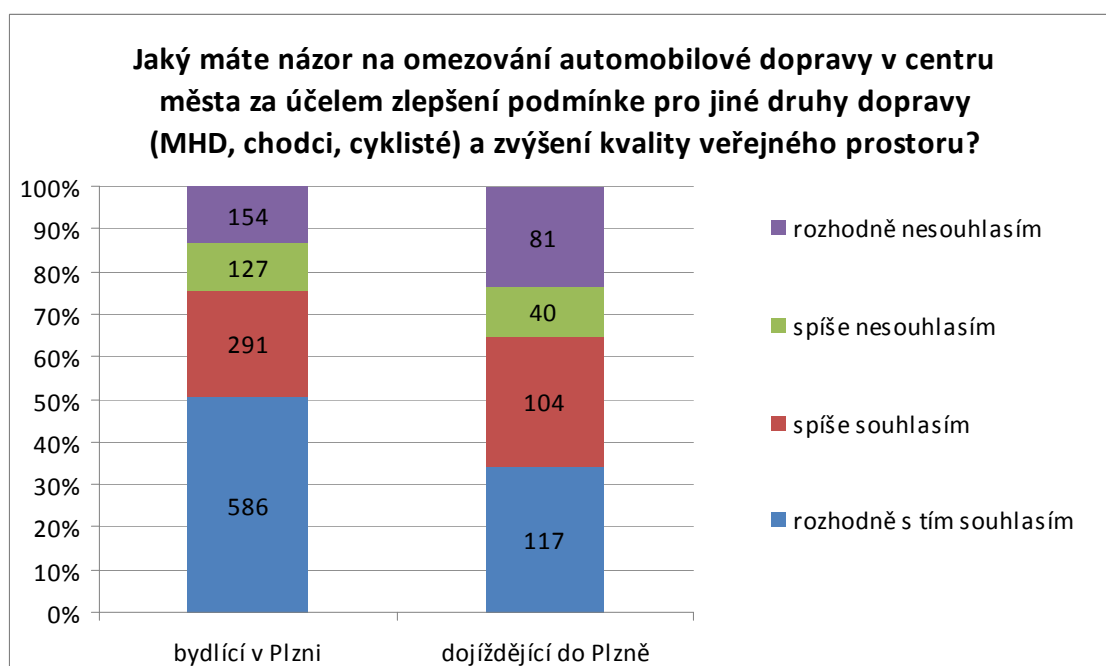
Muži oproti ženám výrazně častěji nesouhlasí s omezováním automobilové dopravy v centru města viz tabulka č.7 a graf č. 8. Dále ti co využívají k přepravě osobní automobil, ti co dojíždí do Plzně (viz graf č. 9 a 10).

Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?	počet	%
rozhodně s tím souhlasím	704	46,9
spíše souhlasím	395	26,3
spíše nesouhlasím	168	11,2
rozhodně nesouhlasím	235	15,6
<b>Celkem</b>	<b>1502</b>	<b>100,0</b>

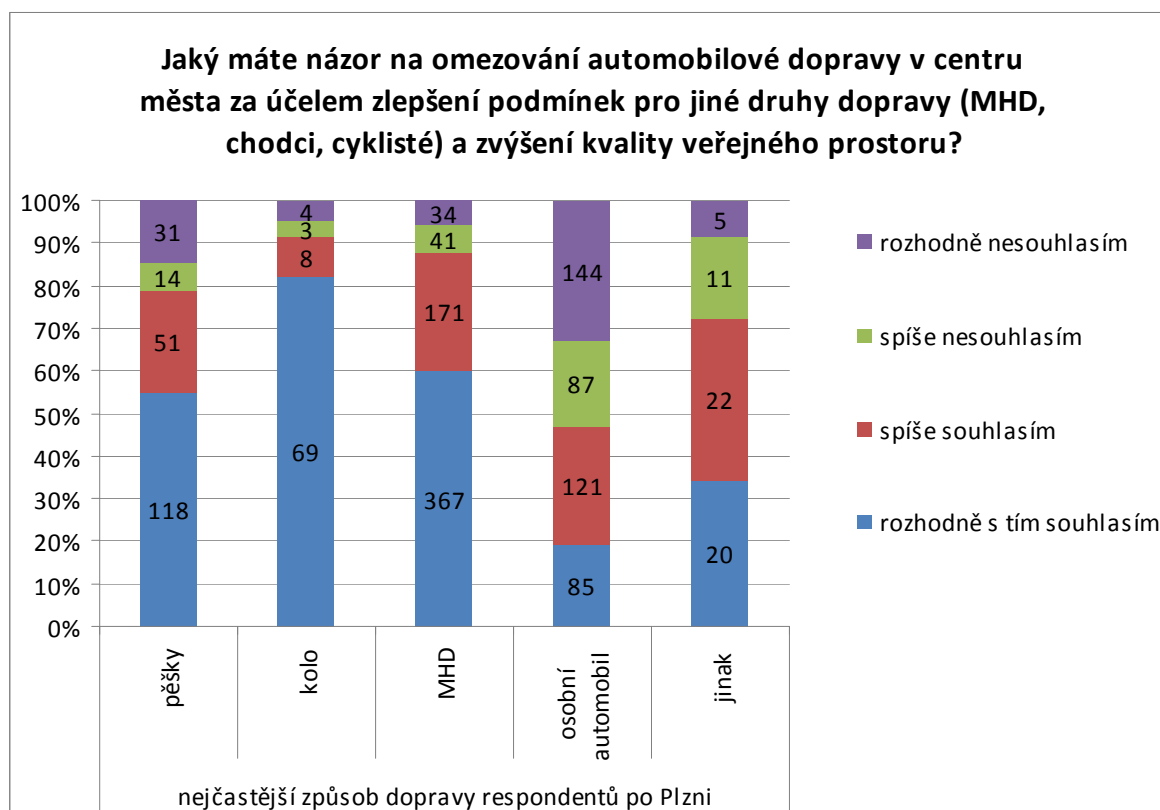
**Tabulka 7** Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“



**Graf 8** Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“ Podle pohlaví



**Graf 9** Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“ Podle bydliště.



**Graf 10** Odpovědi na otázku: „Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?“ Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů.

## 2.3 Vyhodnocení doplňující otázky – Automobilová doprava

**Otázka. 3** Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě v Plzni?

odpovědělo celkem respondentů:	521 (tj. 35% z celkového počtu)	100%
věkový průměr	36,7	
z toho muži	369	71%
z toho pracující	411	79%
z toho Plzeňští	423	81%

**Tabulka 8** Charakteristika respondentů

Respondenti měli možností vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti automobilové dopravy po Plzni. Identifikovali jsme několik společných témat. Nejčastěji zmiňovaná témata jsou uvedena na prvním místě. Ke každému tématu jsou pak uvedena konkrétní tvrzení obsahující konkrétní doporučení. V pravém sloupci je součet zmínění daných doporučení. Stručný výčet nejčastěji zmiňovaných témat je shrnutý v tabulce č.9. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto konečný součet zmínění neodpovídá

počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli. Jeden z respondentů své doporučení znázornil do mapy, obrázek mapy je přiložen na konci kapitoly.

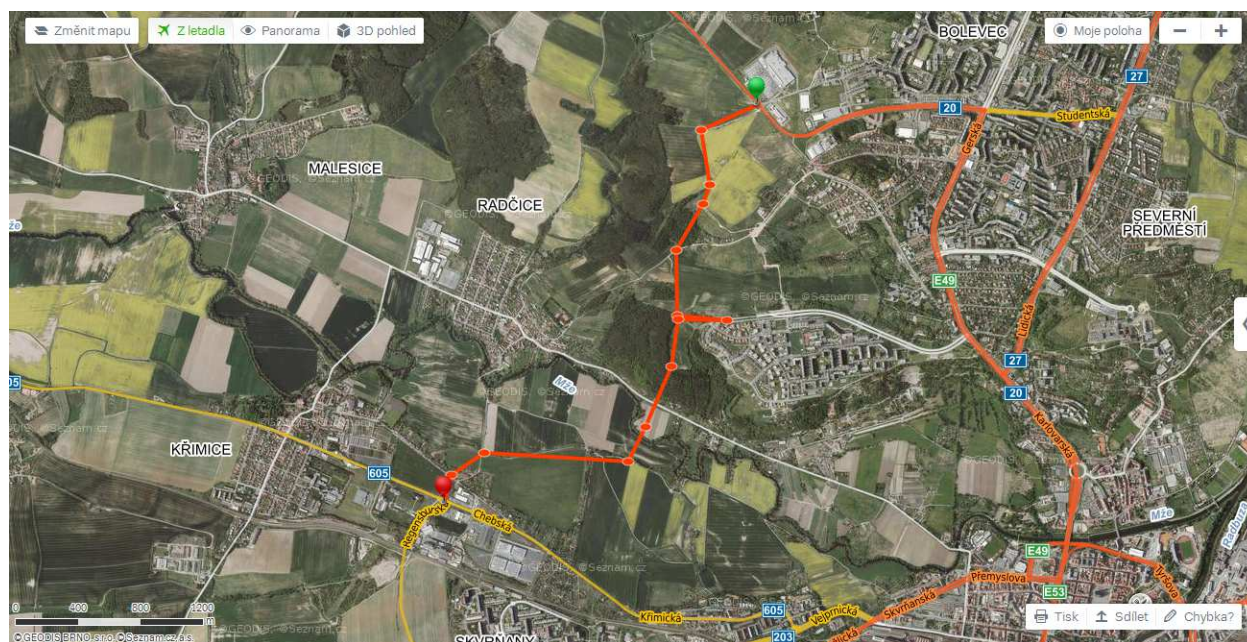
<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě po Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
<b>Výstavba nových komunikací</b>	
Dokončení západního okruhu:	47
Výstavba nových komunikací na okraji (obchvaty, okruhy)	37
Dobudovat silnici I/20 (Světovar-Letná-Na Roudné-Bolevec)	15
Nestavět průtahy městem	12
Propojit severu a jih	11
Severojižní průtah I/27	11
Výstavba průtahu/obchvatu přes Roudnou	10
Vybudovat jak průtahy tak obchvat	9
Výstavba mostů	3
Výstavba tunelů v centru	3
Další doporučení k výstavbě silnic viz příloha č.2	2
<b>Omezovat IAD a nákladní dopravu</b>	
Zakázat či omezit automobilovou dopravu na náměstí a v historickém centru, pouze MHD a zásobování	38
<u>Omezit vjezd automobilů do historického centra</u>	12
<u>Uzavření užšího centra (náměstí a sadový okruh) pro AD</u>	15
<u>Omezit, odlehčit dopravu a průjezd automobilů v širším centru</u>	22
<u>Omezit průjezd městem okruhem</u>	12
Uzavřít Americkou ulici (pouze pro MHD nebo pro pěší)	25
Omezit či úplně zakázat kamionovou dopravu skrze centrum, odvést ji na okruhy	17
Obecně omezit IA dopravu, méně aut po celé Plzni	12
Odlehčit Klatovskou a Karlovarskou	9
Motivovat lidi, aby nejedli autem	4
<b>Podpora (neomezování) automobilové dopravy (+podkategorie jak)</b>	
Synchronizace semaforů – většinou pro zvýhodnění automobilů (zelená vlna), zvýhodnění chodců bylo zmíněno 2krát, přidání odebrání semaforů	41
Rozšíření stávajících silnic; zvýšit kapacitu ve prospěch AD	20
Nechat centrum otevřené pro AD	10
Omezit IAD, ale až po dokončení okruhu	5

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě po Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Rychlejší, snazší průjezd městem, urychlit průjezd městem	4
<b>Ve vztahu k parkování po městě</b>	
Záchytná parkoviště s návazností na MHD a výhodami (v některých případech uváděno, jako doporučení, jak omezit dopravu v Plzni)	27
Více parkovacích míst v centru	11
Více parkovacích míst ve veřejném prostoru	3
Více parkovacích míst v hustě obydlených čtvrtích	2
Méně parkovacích míst a omezení parkování	
Omezit parkování aut v centru a dobu parkování	2
Zrušit parkoviště na Náměstí republiky	3
Změna cen a systému parkování	
parkoviště u úřadů vyhradit pouze pro návštěvníky, ne pro zaměstnance	3
<b>Změnit, upravit systému stávajících komunikací, komunikační sítě či systému automobilové dopravy:</b>	
Změna rychlosti, úprava (snížení/zvýšení) rychlosti dle potřeby a s ohledem na konkrétní lokalitu	8
Systémové a systematické řešení;(kvalitní dopravní koncepce a její dodržování, koordinace činností)	5
Vyřešit dopravní spojení mezi Severním předměstím a centrem města	4
Změna charakteru velkokapacitních silnic a jejich vedení městem	3
Vyřešit zácpy v dopravě (dopravní špička)	3
Nezpoplatňovat okruh kolem města	3
Odvést cyklisty ze silnic	2
Zákaz stání uprostřed silnice	2
Omezit retardéry - Nebudovat zpomalovací prahy na hlavních silnicích	2
Upravit značení na komunikacích	2
Zkorigovat využití kruhových objezdů společně s dopravními omezeními pro plynulost silničního provozu (např.zákaz odbočování z Jateční ulice na Roudnou- využití kruhového objezdu)	2
Podpořit plynulost dopravy <b>budováním</b> odbočovacích/připojovacích pruhů	2
Podpora MHD a taxi - Speciální pruhy pro autobusy a taxi	
Zvážit potřebnost preferencí MHD –zejména předností v jízdě	
Odlehčit přetíženým úsekům (rondel)	
Tramvajové spojení na "zelený trojúhelník"	
Zkontrolovat funkčnost kruhových objezdů -zpřehlednění a zjednodušení, nutnost/nepotřebnost	
Řešení zastávek MHD(zrušit zastávky, které znemožňují průjezd vozidel za autobusem)	
Přechody pro chodce- zjednodušit, zajistit bezpečnost	
<b>Doporučení ve vztahu k veřejné dopravě:</b>	

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě po Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Podporovat více MHD místo AD	21
Zlevnění MHD, jízdného	19
Zavedení speciálních jízdních pruhů pro MHD	3
Přednost MHD na křižovatkách	3
MHD zdarma	3
Více spojů MHD; častější spoje	2
Zlepšit kvalitu dopravních prostředků (frekvence, cena, rychlost, čistota bezpečnost..apod.)	
<b>Doporučení ve vztahu k chodcům, cyklistům a veřejnému prostoru</b>	
Rozšíření pěších zón	9
Podporovat více cyklisty a pěší než AD	7
Zvýšit preferenci chodců/cyklistů/MHD pomocí semaforů (např. zvětšením intervalu na semaforu, zajištění plynulého přechodu)	3
upřednostňovat prostor pro chodce a bydlení	
<b>Doporučení ve vztahu k cyklistům</b>	
Cyklostezky; budování sítě cyklostezek a cyklistických pruhů;jejich propojenost	8
více cyklostezek v centru města; Centrum přátelštější cyklistům.;	2
vznik "parkovacích" prostorů pro kola (v blízkostí úřadů, obchodů , nádraží, apod.)	
<b>Jiné:</b>	
<b>Zefektivnit a zvýšit kontrolu řidičů, cyklistů a chodců</b>	17
Opravovat a udržovat silnice a komunikace	15
Zavést emisní známky/zóny	6
Podpora eko-dopravy	4
Nestavět cyklostezky (na úkor IAD a chodců)	3
Výchova řidičů	3
Podporovat všechny druhy dopravy - stavět širší ulice, aby se na ně všichni účastníci dopravy	2
Neomezovat rezidenty v centru města	
Nestavět nesmyslné stavby (např. soubor kruhových objezdů Olympia, či ostrůvek Mostní - Malostranská)	

**Tabulka 9 Doporučení respondentů, co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě v Plzni**





**Obrázek 1** Návrh trasy „západního“ okruhu od respondenta (číslo dotazníku 618)

Url: <http://www.mapy.cz/zakladni?mereni-vzdalenosti&x=13.3361149&y=49.7497744&z=14&base=ophoto&rm=93ym1xW47mfENf-DUNetAGnf3KfdNfB0NnegZgq0H9fKNNzHNf0CfdIemufknfNs351WgfYIfahG1fU9>

## 2.4 Má být parkování v širším centru města zpoplatněno různou sazbou podle lokality

**Otázka č. 4: Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?**

S tím, aby bylo parkování na ulicích v širším centru města zpoplatněno různou sazbou podle lokality spíše či rozhodně souhlasí celkově 59% respondentů, 41% respondentů s tím nesouhlasí (18% rozhodně) viz tabulka č. 10.

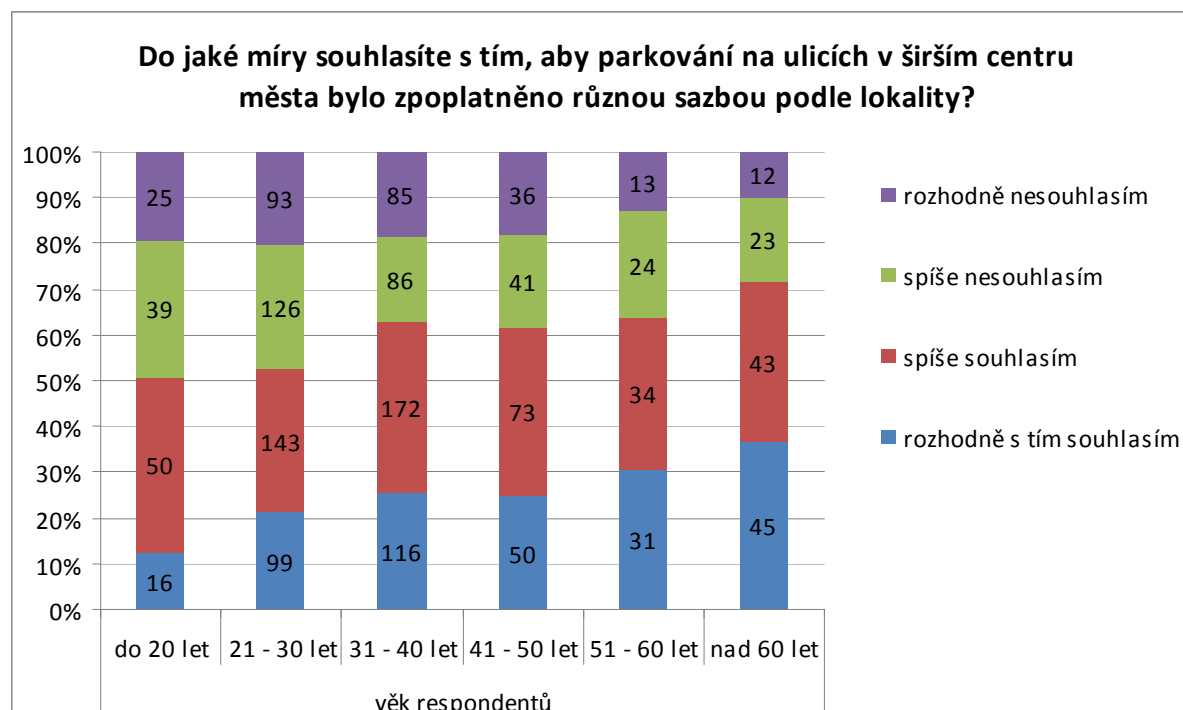
V závislosti na bydlišti se názory významným způsobem neliší.

V závislosti na pohlaví se názory významným způsobem neliší.

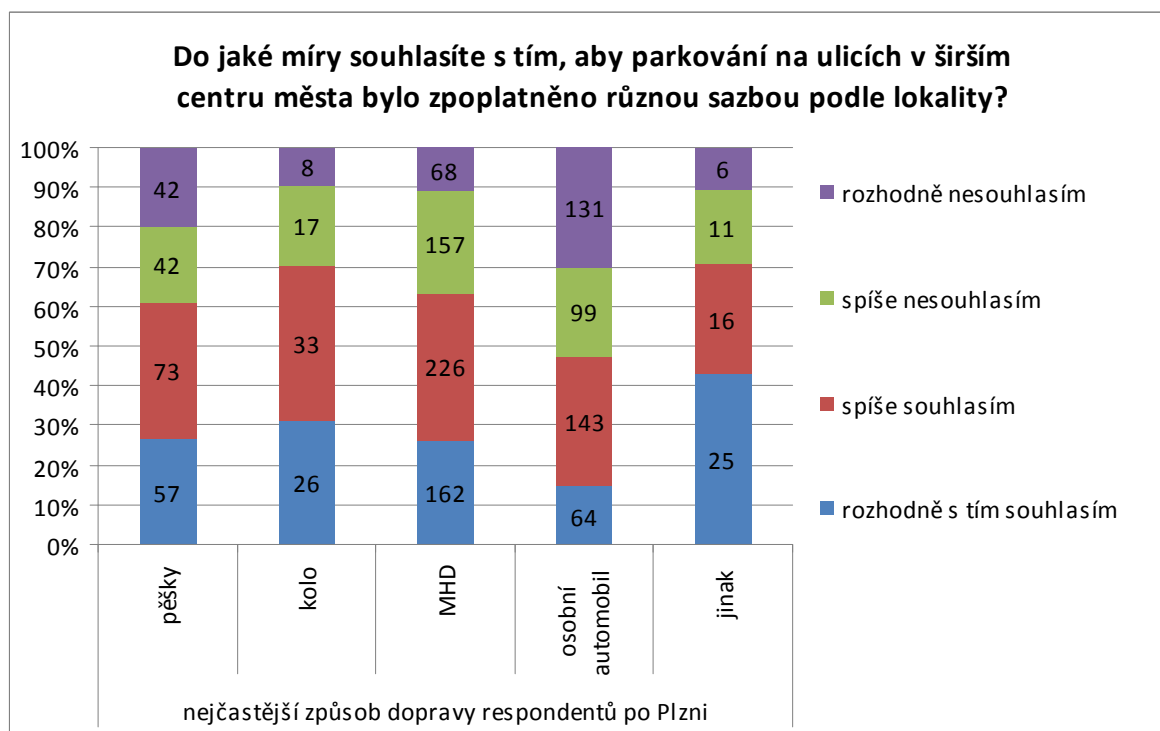
Častěji s danou sazbou za parkování nesouhlasí respondenti ve věku mladší 30ti let – přibližně 49% z této skupiny (viz graf 11) a respondenti cestující po Plzni osobním automobilem (viz graf č. 12). Naopak je zpoplatnění více podporováno u respondentů starších 31 let a s narůstajícím věkem podpora narůstá.

Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?	počet	%	kumulativní %
rozhodně souhlasím	361	24,0	24,0
spíše souhlasím	528	35,2	59,2
spíše nesouhlasím	343	22,8	82,0
rozhodně nesouhlasím	270	18,0	100,0
<b>Celkem</b>	<b>1502</b>	<b>100,0</b>	

**Tabulka 10** Odpovědi na otázku: „Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?“



**Graf 11** Odpovědi podle věku respondentů



Graf 12 Odpovědi podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů Plzni

## 2.5 Mělo by město budovat záchytná parkoviště

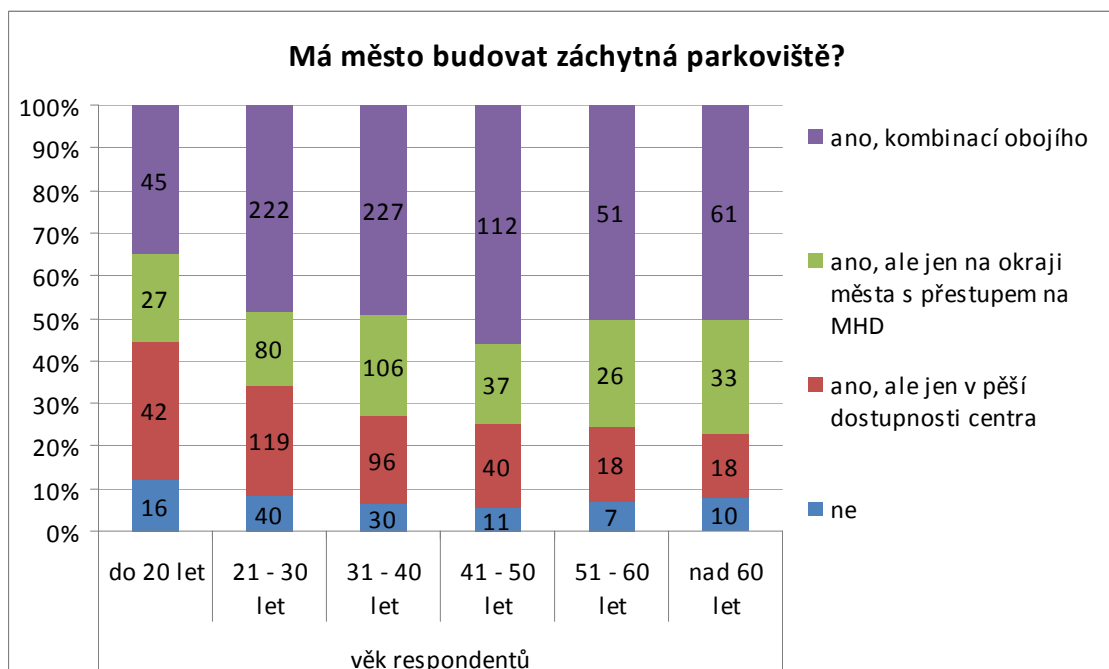
### Otázka č. 5: Má město budovat záchytná parkoviště?

Polovina respondentů (přesně 48,7% z celkového počtu) preferuje, aby město budovalo záchytná parkoviště jak v pěší dostupnosti centra, tak na okraji města s přestupem na MHD. Druhá polovina preferuje budování záchytných parkovišť buď v jedné, nebo druhé variantě. Jen 7,6% si nemyslí, že je třeba záchytná parkoviště budovat. Výsledky viz tabulka č. 11. V závislosti na pohlaví, bydlišti respondentů, socio-ekonomickém statusu respondentů se významným způsobem názory neliší.

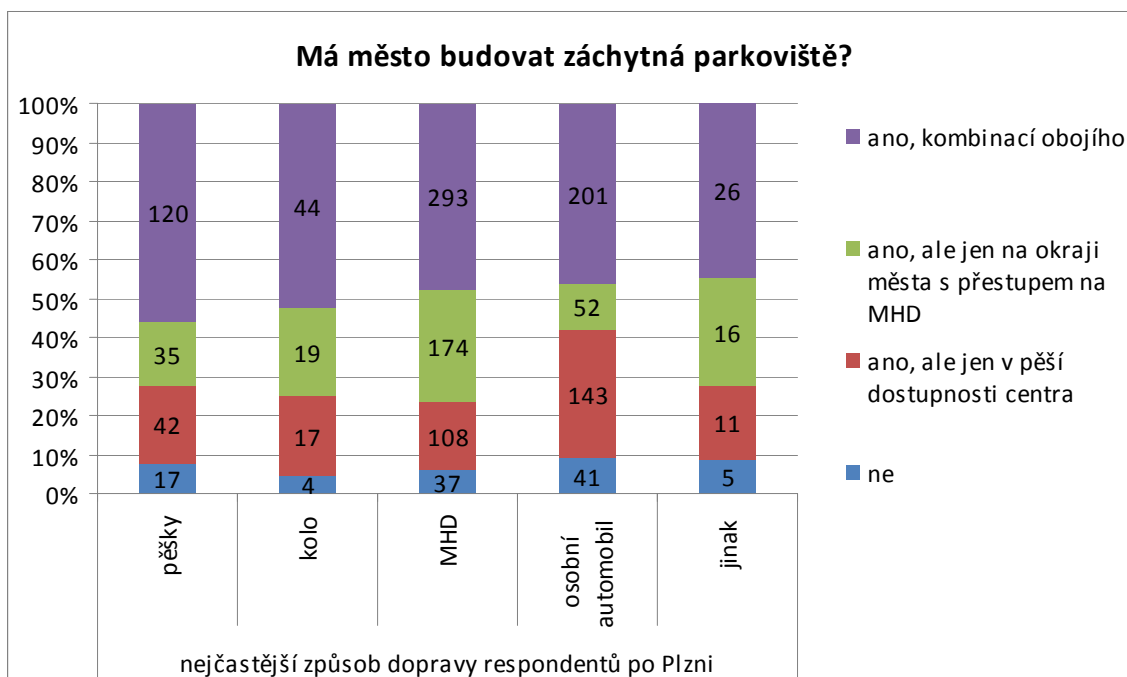
Respondenti ve věku do 20ti let a ve věkové skupině 21 až 30 let preferují více záchytná parkoviště jen v pěší dostupnosti centra než ostatní věkové skupiny. Viz graf č. 13. Nejvíce preferují záchytná parkoviště v pěší dostupnosti centra ti respondenti, kteří nejčastěji cestují po Plzni automobilem (přibližně 33% uvedlo tuto odpověď). Výrazně méně preferují záchytná parkoviště pouze na okraji, než respondenti, kteří využívají jiné druhy dopravy. Viz graf č. 14.

Má město budovat záchytná parkoviště?	počet	%	validní %
ne	114	7,6	7,6
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	341	22,7	22,7
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	315	21,0	21,0
ano, kombinací obojího	731	48,7	48,7
Celkem odpovědělo	1501	99,9	100,0
Neodpověděli	1	0,1	

Tabulka 11 Odpovědi na otázku : „Má město budovat záchytná parkoviště?“



Graf 13 Odpovědi na otázku: Má město budovat záchytná parkoviště? Podle věku respondentů.



Graf 14 Odpovědi na otázku: Má město budovat záchytná parkoviště? Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni.

## 2.6 Vyhodnocení doplňující otázky - Parkování

Otázka č. 6: Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni.

Odpovědělo celkem respondentů:	376 (tj. 25% z celk. počtu)	100%
věkový průměr	38,1	
z toho muži	253	67%
z toho pracující	287	76%
z toho Plzeňští	309	82%

Tabulka 12 Charakteristika respondentů

Respondenti měli možnost vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti parkování po Plzni. V odpovědích jsme identifikovali několik společných témat: parkování na okraji města, parkování v historickém centru a širším centru, poplatky za parkování, parkovací automaty, zavedení záchytných parkovišť P+R a omezení parkování. Odpovědi na otázku byly shrnuty do následující tabulky č. 13. Nejčastěji zmiňovaná doporučení jsou u daného tématu uvedena v tabulce na prvním místě. V pravém sloupci je součet zmínění konkrétních doporučení. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto konečný součet zmínění neodpovídá počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli.

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
<b>Parkování na okraji města</b>	
Málo parkovacích míst na sídlištích/zvýšit počet, na Slovanech, Vinicích, Borech, Malá kapacita parkoviště u Atomu	13
Parkovací domy na sídlištích (okrajích města) Lochotín, Košutka, Manětínská, podzemní parkování	9
Automatické zpoplatnění parkování pro firemní vozy i v okrajových částech města (Lochotín)	2
Parkovací místa na sídlišti – jedna povolenka na jeden byt, zpoplatnění dalších vozů	2
Využít vnitrobloky na sídlištích pro parkoviště, parkovací domy (parkovací domy by mohly obsahovat i zezeň, hřiště apod. a	2
Vyhrazené Rezidenční parkování i v některých okrajových částech (část Slovan, Bor)	2
Označit čárami parkovací místa v obytných zónách a na sídlištích, na Lochotíně v Sokolovské ulici	2
Zrušit zezeň, vybudovat parkoviště	
Povinné podzemní parkování pro nové bytové domy, nedovolovat jim nadzemní parkoviště	
Zefektivnit parkování na sídlištích	
lépe revitalizovat městský prostor na sídlištích s ohledem právě na parkování. Ne jako např. v Šimerově ulici (u Luny)	
Vybudovat spíše než malá parkovací místa centrální parkoviště s vyšší kapacitou	
nezhoršovat podmínky pro parkování na velkých sídlištích zastavováním volných pozemků objekty, které generují zvýšené nároky na počet parkovacích míst, a už vůbec ne zastavováním stávajících parkovacích ploch,	
Rozšířit počet míst zavedením kolmého/šikmého parkování místo podélného	
<b>Rychtářka</b>	

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Levnější parkování na Rychtářce, parkování zdarma, alespoň první 3 hodiny, SO-Ne zdarma	7
Ponechat levné parkování na Rychtářce 5kč za hod	7
Špatné technické provedení, kluzká podlaha, obrubníky, úzký průjezd,	4
<b>Historické centrum</b>	
<b>Parkování v historickém centru</b>	
Zrušit <u>parkování na náměstí</u> , (zrušit parkoviště před radnicí – to že jsou tam vůbec auta bez ohledu na to či (3)	14
Omezit <u>parkování v centru</u> (od Dominikánské po sady resp. Americkou 1x)	11
Zrušit (výrazně zdražit) <u>parkování v centru</u> , postupně rušit - ubrat každý rok 10% parkovacích míst v ulicích centra	9
Zrušit vyhrazené <u>parkování pro politiky před radnicí</u> ,	4
Podzemní <u>parkovací dům</u> v centru města	3
Nezahušřovat zástavbu a <u>nevytvářet potřebu nových parkovacích míst</u> ,	
Zrušit <u>dlouhodobé stání</u> v centru kromě rezidentů	
Parkování v historickém centru umožnit pouze rezidentům (2x), zásobování a případně i zákazníkům, ale pouze v omezeném čase	
<u>Ne</u> nový parkovací dům v centru	
<b>Rezidenční zóny</b>	
v centru zavést <u>víc zón parkování pro rezidenty</u>	9
Parkování pro rezidenty <u>zdarma, levnější</u>	2
Omezit možnost rezidenčního parkování <u>pouze pro jedno vozidlo na byt</u>	
<u>Odstranit</u> rezidenční zóny	
<u>Přenositelnou parkovací kartu</u> pro rezidenty (nevázanou na SPZ)	
<u>Jednotná sazba</u> za parkování pro rezidenty	
<b>Širší centrum (včetně historického centra)</b>	
Přidat parkovací místa s <u>časově omezeným stáním</u> do 30 /15 min (v parkovacích domech 60 min), umožnit stání pro max. 2 hod	9
<u>Více parkování</u> v širším centru/na okraji širšího centra	5
<u>Nebudovat nová</u> záchytná parkoviště, kapacita stačí, Rychtářka prázdná, parkovišť v širším centru je dostatek	4
<u>Nová podzemní parkoviště</u> v centru (4x), parkovací dům	5
Omezit parkování, umožnit pouze po jedné straně vozovky	
<b>Konkrétní lokality</b>	
<b>Parkovací domy</b> na lepších místech (FN 6x, Bazén, Pallova, Sady Pětatřicátníků (3x), Angl. Nábř. Před KB, Fugnerova, nádraží, u Práce ve vnitrobloku, parkování u nemocnice na Borech, od Klatovské ke Škodovce), parkovací domy ze staré zástavby se zachováním obvodových stěn, podzemní parkování v sadech 35	10

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Podzemní Parkování u vlakového a autobusového nádraží	6
<b>Parkoviště</b> na místě Inwestu, U Zvonu	2
<b>Parkování pod mostem Milénia</b> (obnovit původní rozsah a vybudovat průchod na Americkou, Řešit parkování nám. E.Škody, Mánesova/Družstevní;/ U Svěpomoci/Hruškova	3
Zrušit parkoviště Palackého	
zpoplatnit parkování v oblasti vymezené nádražím Jižní předměstí, Klatovskou, Korandovou/Kotkovou a Kollárovou.	
<b>Poplatky za parkování</b>	
Zvýhodnit parkování v parkovacích domech (Rychtářka, U divadla) oproti parkování na ulici,	23
Zdražit parkování na ulicích v centru, v úzkém historickém jádru (1x), Nízké nebo žádné parkovné v parkovacích domech	11
Snížit poplatky za parkování, zrušit poplatky za parkování (2x), Občané s trvalým pobytem by neměli platit parkovné (2x)	10
Parkování v širším centru zdarma, Parkování mimo centrum zdarma	5
Parkování ve středu města zpoplatnit progresivně (levnější na krátkou dobu a dražší na delší), první hodina parkování zdarma	4
Nerozšiřovat placené parkování dále od centra	3
Progresivně zpoplatnit parkovací místa pro druhý a další vozy rezidentů (v celé Plzni).	
Ponechat parkování zdarma v SO-NE svátky	
Zrušit placené parkování na Roudné	
Zrušení parkovného pro pracující v dané lokalitě,	
Zpoplatnit parkování mezi Klatovskou a Korandovou	
Slevy na parkovném pro zaměstnance v nedostatečně obsazených park.domech v pěší vzdálenosti do práce..jedná se především o ulice na západ od Klatovské	
Širší centrum (např. Mikulášské nám). neplacené, rezidenční zóny – rezervované parkování	
Různé sazby za parkování dle lokality	
Sjednotit sazby parkování všude	
Parkoviště P+Go zdarma	
Parkovací zóny pro zaměstnance/studenty v dané lokalitě	
<b>P+R:</b>	
Chybí záchytná parkoviště na okraji města s přestupem na MHD, u všech konečných tramvajových a některých trolejbusových zastávek (2x), u každé příjezdové komunikace	19
Propojit jízdenku na MHD s parkovacím lístkem na záchytné parkoviště na okraji města, zatraktivnit, finančně zvýhodnit oproti parkování na ulici, umožnit i spolucestujícím slevu na MHD, Ideálně formou měsíční platby (pro ty co dojíždějí pravidelně) ve výši jen o málo vyšší než měsíční jízdenka mhd, cenově propojená s plzeňskou kartou, slevu na MHD spojenou s parkovacím lístkem -	17

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
MHD je dost drahá a prodražuje cestu do centra	
P+R jsou u nákupních center , doplnit spojení MHD, posílit MHD a vlakové spojení od parkovišť do centra (na Borská pole 1x)	9
Záchytná parkoviště bezplatná	3
Zvýhodnit parkování na odstavných parkovištích	3
Záchytná parkoviště by mohla nabízet pronájem kol, bikesharing, úschovnu kol	3
Na okrajích v návaznosti na MHD je dostatek parkovacích míst, P+R nemá v Plzni smysl, Plzeň je moc malá,	2
Zvýšit kapacitu záchytných parkovišť	1
Parkoviště u obchodních center i v noci a první 2 hod bezplatná	
Parkoviště u nádraží v okolí Plzně a doprava lidí do města vlakem	
Stavět K+R	
<b>Městská policie</b>	
Důsledně vymáhat <b>do držování pravidel</b> ve vztahu k parkování (stání na místech pro zásobování apod.) Pokutovat parkování na místech pro invalidy a na cyklostezkách, přechodech, taxikáři na místech pro zásobování déle než 15 min v protisměru apod. ...a to i na sídlištích	18
<b>Více parkovacích míst</b>	
Více parkovacích domů a garáží, na okraji i v centru	14
Navyšovat parkovací místa dle potřeb občanů	6
Zúžit některé silnice za účelem rozšíření parkovišť podzemí a nadzemní parkoviště	
<b>Méně parkovacích míst</b>	
<b>Parkování pod zemí</b> , hledat řešení aby parkování neubíralo zeleň, místo, kvalitnější parkovací systémy, pod zemí nikoliv parkovací domy nad zemí	18
Motivovat lidi, aby nejezdili autem	4
Preferovat stromy místo parkovacích míst, nebourat domy a parky.	4
Předplacené parkovací karty do centra (pro opakované krátkodobé stání) průkazky na parkování pro pracující v oblasti služeb, vícedenní parkovací lístek	3
Stávající situace je vyhovující	2
Podmínka pro nově stavěné budovy zajistit parkování mimo pozemky města/parkování pod zemí	2
Nezavádět nové parkovací a rezidenční zóny větších rozsahů	
Nestavět předražené parkovací domy	
Rezidenční parkování dostupné i pro obyvatele s přechodným bydlištěm	
Zákaz parkování v daném místě pro všechny kdo zde nebydlí nebo nepracují	
<b>Parkovací automaty</b>	
Parkovací automaty rozšířit na bezhotovostní placení	2



<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Viditelné dopravní značky a hlášení nebo oznámení o změnách v parkování v centru,	2
Není dobré, že případné pokuty řeší soukromá společnost a parkovací automaty nejsou dostatečně dostupné a vždy funkční	
lépe označit parkovací automaty – třeba šipky na chodniku směrem k nejbližšímu automatu	
více platebních automatů s výběrem místa (displej jako v počítači)	
<b>Jiné</b>	
Označit rezidenční zóny pruhem na zemi, zvýraznit značení, zvýraznit značení zákazu stání i čarou na vozovce	5
Nedostatečná kapacita či absence parkovišť u zdravotnických zařízení, FN, polikliniky v jednotlivých městských, parkování u škol a školek, úřadů	3
Mít koncepci parkování, neřešit problémy ad hoc, v každém obvodu jinak	2
Vyznačit parkovací místa na vozovce	
Využít zanedbaných ploch pro parkování	
Při rekonstrukcích a opravách nerušit parkovací místa a budovat nová	
Zakázat parkování kamionu na území Plzně, parkování nákladních aut v obytných zónách	
Méně parkování vyhrazeného pro invalidy	
Výstavbu nákupních center a podobných objektů podmínit výstavbou veřejně přístupného parkoviště na náklady investora	
Výdělek z poplatků za parkování investovat do prostředků na omezení automobilové dopravy do centra	
Vyhradit ve městě místa pro zvýhodněné stání vozidel s nulovými emisemi.	
kontaktovat majitele vraků (velmi dlouhodobě nepojízdných aut) zabírající parkovací místa v jednotlivých částech města, aby je nějakým způsobem odstranili a umožnili tak parkovat	

**Tabulka 13 Doporučení respondentů, co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni**

## 2.7 Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy

### Otázka č. 7: Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?

V odpovědích na to zda má město podporovat rozvoj veřejné dopravy na úkor jiných druhů dopravy nebyli respondenti jednotní. Přibližně 37% respondentů souhlasí s rozvojem veřejné dopravy i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech, 39% souhlasí podporovat veřejnou dopravu jen v oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy. 24% respondentů pak vůbec nesouhlasí s podporou veřejné dopravy v následujících 10ti letech. Viz tabulka č. 14.

Ti respondenti, kteří dojíždí do Plzně preferují spíše podporu veřejné dopravy pouze v takových oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy (43,7% z nich uvedlo tuto odpověď).

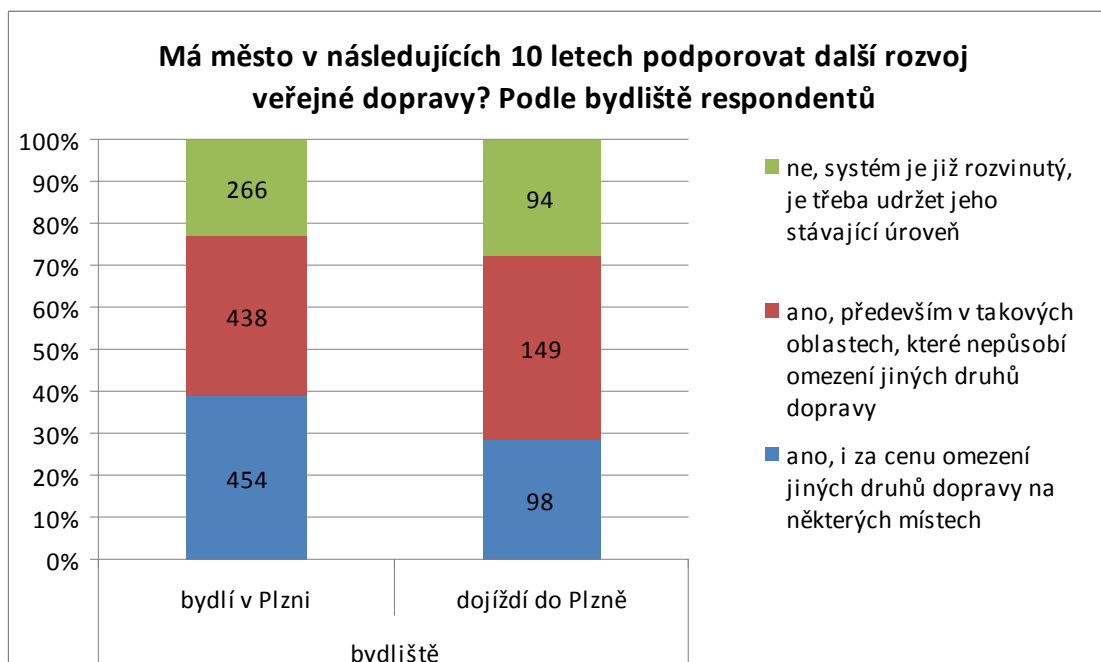
V závislosti na pohlaví respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

V závislosti na věku respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

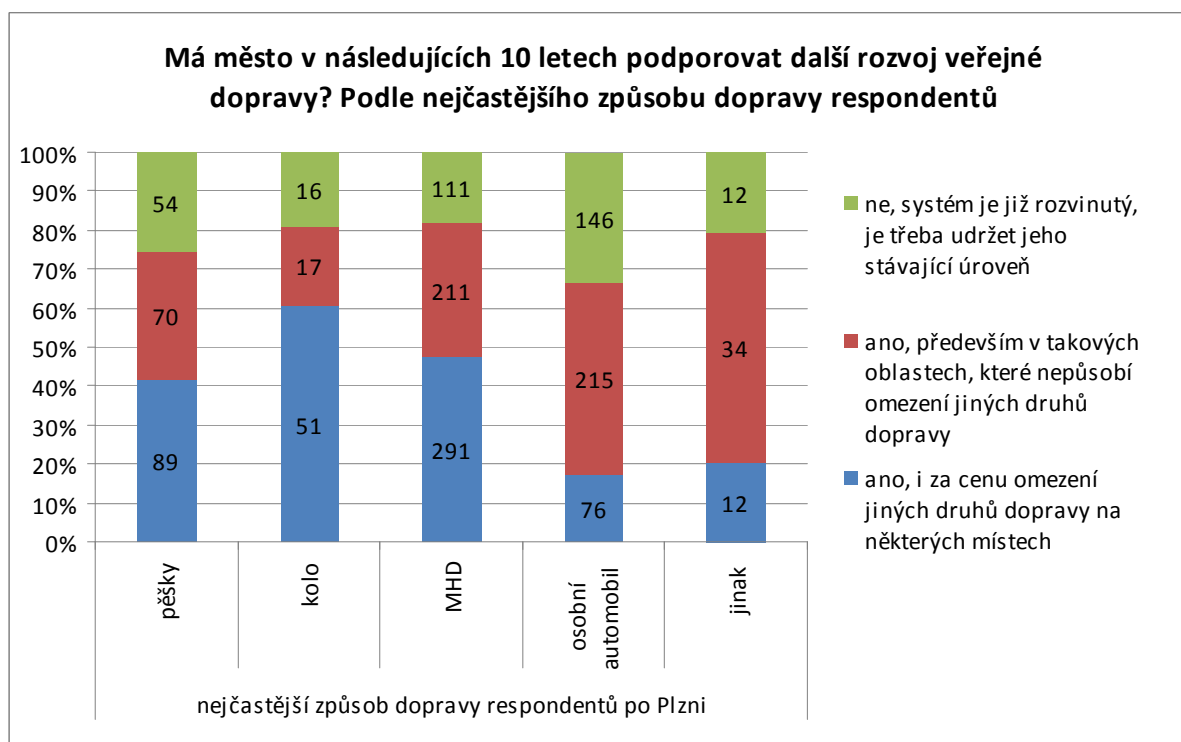
V závislosti na socio-ekonomickém postavení respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?	počet	%	validní %
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	553	36,8	36,8
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	588	39,1	39,2
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	360	24,0	24,0
Celkem odpovědělo	1501	99,9	100,0
Neodpověděli	1	0,1	

Tabulka 14 Odpovědi na otázku: „Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?“



**Graf 15** Odpovědi na otázku Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? Podle bydliště respondentů.



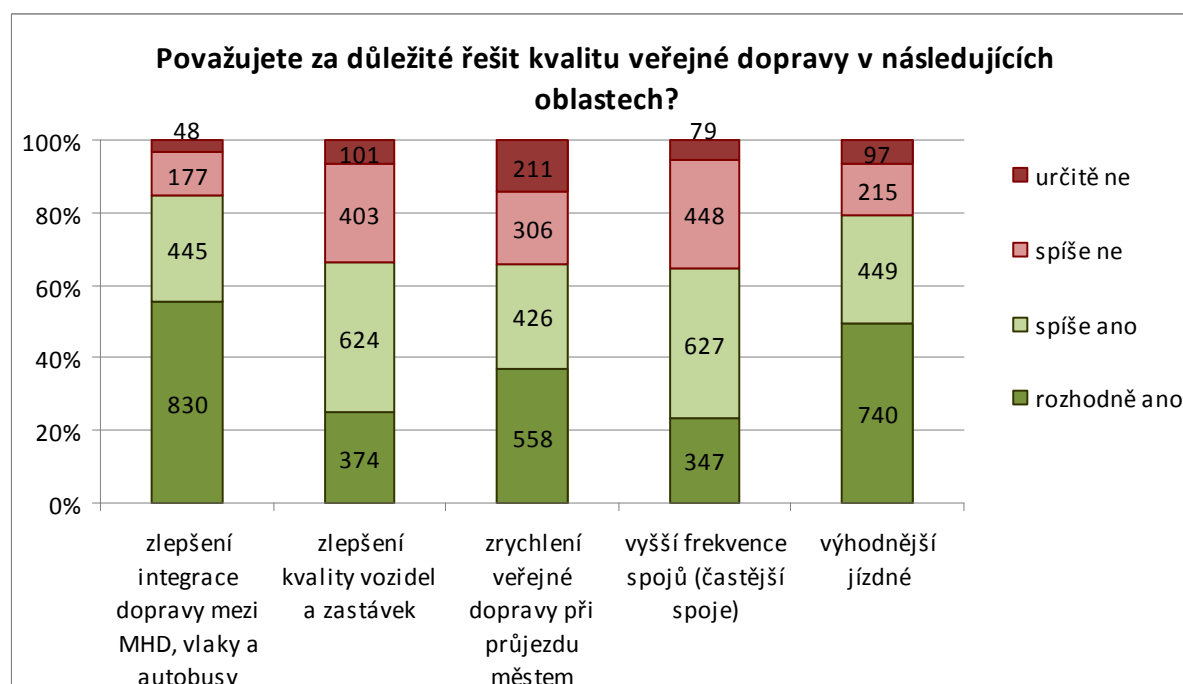
**Graf 16** Odpovědi na otázku Má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? Podle způsobu dopravy respondentů.

## 2.8 Jaké oblasti by měly být řešeny pro zlepšení kvality veřejné dopravy

Otázka č. 8: Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v následujících oblastech: 1) zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy; 2) zlepšení kvality vozidel a zastávek; 3) zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem; 4) vyšší frekvence spojů (častější spoje); 5) výhodnější jízdné

Za nejdůležitější pro zlepšení kvality veřejné dopravy považuje více jak 80% respondentů zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy. Více jak 50% z nich uvádí, že by měla být tato oblast rozhodně řešena pro zlepšení kvality veřejné dopravy. Stejně tak považují za důležité v tomto ohledu zavést výhodnější jízdné (uvedlo přibližně 80% respondentů). Výsledky odpovědí u jednotlivých aspektů jsou uvedeny v grafu 17 a tabulce č. 15.

V závislosti na pohlaví se názory neliší. V závislosti na bydlišti, věku a socio-ekonomickém postavení se liší názory jen nepatrně. Výhodnější jízdné preferovali na prvním místě respondenti ve věku 51 až 60 let a respondenti na rodičovské dovolené. Výrazněji se odlišovali názory v závislosti na způsobu cestování po Plzni (viz tabulka 20). Ti co jezdí automobilem spíše nesouhlasí se zrychlením veřejné dopravy.



Graf 17 Odpovědi na otázku: „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ...“

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v následujících oblastech:	průměr <sup>1</sup>
1. zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,63
2. výhodnější jízdné	1,78
3. zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,11
4. zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,15
5. vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,17

**Tabulka 15** Odpovědi na otázku: „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle pohlaví respondentů	pohlaví		Celkový průměr <sup>2</sup>
	ženy	muži	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,49	1,70	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,07	2,20	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	1,96	2,19	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	1,99	2,27	2,17
výhodnější jízdné	1,56	1,89	1,78

**Tabulka 16** Odpovědi na otázku: „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle pohlaví.

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle bydliště respondentů	bydliště		Celkový průměr <sup>3</sup>
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,65	1,55	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,15	2,17	2,15
Zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,06	2,30	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,18	2,16	2,17
výhodnější jízdné	1,75	1,87	1,78

**Tabulka 17** Odpovědi na otázku „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle bydliště respondentů.

<sup>1</sup> Průměrná hodnota je vypočtena z hodnocení na škále 1 - 4, kde 1=rozhodně ano, 2=spíše ano, 3=spíše ne, 4=určitě ne (čím je hodnota průměru nižší, tím více je daná položka podle respondentů důležitá, tím více je potřeba ji řešit) V této tabulce jsou položky seřazeny od nejdůležitější.

<sup>2</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle pohlaví respondentů. Barevně zvýrazněny vždy první 3.

<sup>3</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle bydliště respondentů. Barevně zvýrazněny vždy první 3.

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle věku respondentů	věk respondentů						Celkový průměr <sup>4</sup>
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,52	1,71	1,62	1,64	1,61	1,48	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	1,98	2,23	2,21	2,20	2,08	1,87	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	1,80	2,18	2,17	2,15	1,91	2,08	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	1,92	2,19	2,25	2,23	2,25	1,97	2,17
výhodnější jízdné	1,54	1,81	1,91	1,84	1,59	1,52	1,78

**Tabulka 18** Odpovědi na otázku „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle věku respondentů.

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle socio-ekonomického postavení respondentů	socioekonomické postavení				Celkový průměr <sup>5</sup>
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	v důchodu	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,65	1,58	1,79	1,49	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,22	2,05	2,21	1,80	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,19	1,92	2,03	1,98	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,25	1,99	2,26	1,88	2,17
výhodnější jízdné	1,85	1,66	1,54	1,55	1,78

**Tabulka 19** Odpovědi na otázku „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle socio-ekonomického postavení

Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy? podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkový průměr <sup>6</sup>
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy	1,65	1,54	1,55	1,73	1,67	1,63
zlepšení kvality vozidel a zastávek	2,18	2,30	2,01	2,23	2,66	2,15
zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem	2,20	1,68	1,78	2,58	2,43	2,11
vyšší frekvence spojů (častější spoje)	2,26	2,25	2,01	2,35	2,19	2,17
výhodnější jízdné	1,76	1,71	1,71	1,92	1,74	1,78

**Tabulka 20** Odpovědi na otázku „Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v ..“ Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni

<sup>4</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle věku respondentů  
Barevně zvýrazněny vždy první 3 u každé věkové skupiny respondentů.

<sup>5</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle socio-ekonomického postavení respondentů. Barevně zvýrazněny vždy první 3 u každé skupiny respondentů.

<sup>6</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů kvality veřejné dopravy podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni  
Barevně zvýrazněny vždy první 3 u každé skupiny respondentů.

## 2.9 Vyhodnocení doplňující otázky – Veřejná doprava

**Otázka č. 9: Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)?**

<b>odpovědělo celkem respondentů:</b>	<b>370 (tj. 25% z celk. počtu)</b>	<b>120%</b>
věkový průměr	37,5	
z toho muži	245	80%
z toho pracující	267	87%
z toho Plzeňští	298	97%

**Tabulka 212 Charakteristika respondentů**

Respondenti měli možností vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti veřejné dopravy v Plzni. Odpovědi jsou rozděleny v tabulce č. 22 do třech oblastí: MHD v Plzni, Integrovaná doprava a Vlaková a autobusová doprava. Ke každé oblasti jsou pak uvedena konkrétní nejčastěji se opakující témata a doporučení respondentů. V pravém sloupci je součet zmínění konkrétních doporučení. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto celkový součet zmínění neodpovídá počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli.

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy))</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
<b>MHD v Plzni</b>	
<b>Jízdné a ceny jízdného pro MHD</b>	
Zlevnit cenu jízdného	41
MHD zdarma	17
Možnost zakoupení levnější jízdenky na krátké vzdálenosti dle počtu zastávek (např. na 3 zastávky za 5 Kč)	9
Levnější předplatné, předplacené kupóny, paušál pro MHD	5
Zavést výhodnější "rodinné" jízdné	4
Zavedení dalších druhů jízdného a předplatného: např. cenově zvýhodněná 2 nebo 3-hodinová jízdenka MHD pro jednorázovou cestu (hodinová jízdenka je málo); Také bych navrhnul tzv. víkendovou jízdenku pro rodiny – 2+2 (např.) za 200 třeba apod.; rodinné předplatné v MHD;	4
Některé dny vyhlásit MHD zdarma	3
Jednotné ceny při nákupu jízdenky jakýmkoliv způsobem	2
Dlouhodobě stanovit cenu jízdného a neměnit ji	
Výrazné zdražení jednotlivého jízdného a naopak výrazně zlevnění jízdného dlouhodobého	
Prodloužit třicetiminutovou jízdenku na čtyřicet minut	
<b>Způsob nákupu jízdného MHD:</b>	
Automaty na jízdenky na zastávkách; info i cizojazyčně (1x)	4
Všechny jízdenky by měly být přestupní	4
Možnost nákupu jízdenky v dopravním prostředku pomocí bezkontaktní kreditní karty	2

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Přestupní jízdné i pro cestující bez Plzeňské karty,;	
Koupě SMS jízdenky i ze zahraničního čísla.;	
Jednodušší nákup jízdenek(=otevření konkurence pro plzeňskou kartu - urychleně)	
dát více času, než se vypne systém po nástupu revizorů; (při nakupování lístků v MHD s dětmi)	
papírové jízdenky i "poloviční", ne jen za plnou cenu;	
Časové jízdenky, které by bylo možno koupit i jinde než ve voze (zvýhodněné).;	
<b>Plzeňská karta:</b>	
Zrušit poplatek za výměnu plzeňské karty	4
Platnost ročního předplatného by měla začínat od data nákupu a nikoliv fixně od 1.ledna !!; možnost dobytí ročního předplatného kdykoli na 365 dní (ne pouze v lednu);	2
plzeňská karta zdarma;	
Možnost zjistit stav nabití plzeňské karty jinde než jen ve vozidle	
Plzeňská karta ,proč je nutno ji každých 5 let měnit?	
Plzeňská karta - bylo by určitě cestujícími uvítáno, pokud by si mohli vybrat pouze některé dny, které by chtěli mít předplaceny. Např. pouze pracovní dny na půl roku dopředu apod.;	
možnost dobíjení plzeňské karty přes web bez aktivace v bankomatu	
Uvítali bychom rozšíření platnosti Plzeňské karty na vlaky a autobusy do širšího okolí Plzně.	
<b>Jednotlivé linky MHD a doporučení k rozvoji spojů</b>	
Posílit a rozšířit tramvajové linky (rozšíření zejména sítě tramvají místo aut).	43
Posílit spojení/ zavést nové linky trolejbusů a autobusů	21
Posílit spoje / dostupnost okrajových částí Plzně MHD	15
Rozšiřovat a posílit noční provoz trolejbusových a tramvajových linek;	11
Posílení (frekvence) všech spojů MHD, kratší intervaly MHD – všechny spoje.	5
Posílení některých spojů	2
Posílení ranních spojů, posílit spoje mezi 7:30 a 8:00	2
Na méně frekventovaných linkách kapacitně menší dopravní prostředek, ale častěji; Zavést častější spoje menšími autobusy do některých menších lokalit.	2
Zavést linky od parkovišť a parkovacích domů	
Zavést pravidelné linky (všech trakcí), obsluhované výhradně historickými vozidly	
Rozvoj MHD nyní soustředit i do centra,	
Zlepšit návaznost spojů	29
Garantování přestupů v rámci MHD o víkendech a ve večerních hodinách;	
Zlepšit informovanost o spojích MHD, rozšíření obrazovek s odjezdy na zastávkách či ve vozech MHD	13



<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy))</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
větší přehlednost informací o linkách MHD, vlaků i autobusů pro cizince (i např. během jízdy v MHD); Mělo by být VŠE (informace, výstrahy atp) dvojjazyčné;	2
Zrychlení spojů MHD – časově kratší dojezdy spojů, rychlejší než automobilová doprava , zrychlení průjezdů ve špičce	13
Přednost MHD před IAD	7
Dodržování jízdních řádů – časů odjezdů i příjezdů	5
Úprava dosavadních linek - zastavování na zastávkách, konečné, nové zastávky	
Vrátit k původní trase přesměrování autobusu 41 (Vinice - Borská pole)	3
Vybudování nových zastávek MHD, častější četnost zastávek u některých spojů	
<b>Vozy MHD, jejich vybavení a interiér</b>	
Zlepšit by se měla čistota tramvajových vozů, čištění a hygiena	18
Na delších linkách (30, 41..) nasadit vozy s klimatizací (zejména v létě);	6
Ekologičtější vozidla, preferovat tramvaje, trolejbusy, autobusy s elektro-motory či hybridní	5
Modernizace, vyšší kvalita a komfort vozů, snížit hluchost tramvaj	7
Více nízkopodlažních dopravních prostředků, MHD řešit pouze jako nízkopodlažní;	4
Změnit signál pro zavírání a otvírání dveří (trhá to uši), prostory pro velké psy	
Na každém vozidle odpočítávač, za jak dlouho odjíždí ze zastávky;	
Nedávat na autobusy tak výraznou a křiklavou reklamu	
Při koupi nových vozidel preferovat omyvatelné sedačky (plast, dřevo).	
Kupovat vhodnější vozy, více míst k sezení, sedadla bezpečněji nastavená - některá jsou příliš vysoká, málo záchytných bodů - jsou umístěny vysoko, nebo plně chybí, nebo jsou pohyblivá	
Zbytečně nevyřazovat starší vozy	
<b>Prostor kolem zastávek MHD</b>	
Zlepšení kvality zastávek, jejich komfortu (zastínění) a čistoty a počtu laviček na zastávkách	9
častější kontroly zastávek MHD	5
Přiblížení zastávek „Hlavní nádraží“ blíže k vlakovému	3
Zlepšit větší bezpečnost zastávek (bezpečný přístup, ne zasklené zastávky, dobře umístěné)	3
<b>Jiná doporučení související s MHD</b>	
(Častěji) kontrolovat a vykazovat z MHD osoby pod vlivem alkoholu, omamných látek a obtěžující ostatní cestující s pomocí policie či jiné služby	21
zvýšit bezpečnost ; ve večerních a nočních spojkách	3
Častější revize jízdenek a kontrola černých pasažérů	12
Nepreferovat MHD na úkor individuální automobilové či jiné dopravy	9
Omezit investice do MHD	3

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy))</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Omezit MHD	3
Hromadná doprava funguje v současné době velmi dobře, nevidím důvod k jejímu rozšiřování.	
Zatraktivnit MHD, propagovat MHD jako ekologičtější variantu individuální automobilové dopravy - Jednotná informace/ kampaň o tom, jak se dá ve městě jezdit a spojovat dopravu v rámci Integrované dopravy - tedy propojení PMDP, ČSAD a ČD.	7
Větší ohleduplnost řidičů - Řidiči by měli brát ohled na nastupující a nezavírat dveře, když lidé nastupují.	4
Rozšířit možnost přepravy jízdních kol ve veřejné dopravě.	3
Vybudovat metro	2
vstřícnější přístup PMDP - Změna přepravních podmínek (pokuty)	2
Vybudovat Muzeum MHD	
Americkou jen pro MHD, centrum (uvnitř "sadového okruhu" jen pro MHD.	
Vybudování nové tramvajové vozovny.	
koordinovat omezování hromadné dopravy s opravami silnic,	
Vstřícnější chování úředníků MHD	
Zlepšit kulturu cestování.	
Investovat do dopravy nikoli hledat úsporná řešení, která se z krátkodobého hlediska zdají být výhodná	
<b>Integrovaná doprava</b>	
Zlepšit integraci, časovou provázanost MHD a regionální dopravy (vlaků a autobusů) v jakoukoliv denní dobu integrace	18
Budovat přestupních uzlů a terminály, odstavná parkoviště na okraji a návazností na MHD	7
Integrace vlaků do MHD po Plzni (více zastávek, častější průjezd)	6
Více spojů (MHD nebo regionální) do přilehlých obcí Plzně / v první vnější zóně,	4
Změna systému pásem / zón	2
<b>Doporučení k jízdnému – IDP</b>	
Zlevnit IDP	5
Integrované přestupní jízdenky pro vnější i vnitřní zónu bez nutnosti užití plzeňské karty	2
Možnost cestování na jeden doklad u různých dopravců. vzájemné uznávání jízdenek při přestupech VLD x MHD.	2
Upravit jízdné MHD v souladu s regionálními spoji (linka ČSAD do některých bližších příměstských obcí levnější než MHD)	2
Předplatné IDP na veškerou hromadnou dopravu v zónách	
zavést integrované jednotlivé jízdné, následně ukončit spoje regionální dopravy na okraji města.	
<b>Vlaková a autobusová doprava</b>	
Přesunout k či přiblížit autobusové (CAN) a vlakové nádraží, spojit v jednotný terminál	13
Zlepšit prostory CAN (WC zdarma).; Zlepšit CAN	4

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy))</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
lepší kvalita vlaků – zrychlení, topení	3
Upravit prostory kolem vlakového nádraží ; lavičky na hlavním vlakovém nádraží, vybudování ukazatelů a informačních tabulí pro lepší orientaci ve městě.	2
rozšíření regionálních vlaků - Regionální vlaky, v rozsahu jako již funguje spojení Blovice – Kozolupy; přidat noční spoje (vlaky), které by jely třeba až po půlnoci;	2
vlaky a autobusy by mohly jezdit častěji; Posílit regionální spoje přes víkend	2
Lepší koordinace dopravy	
Zlepšení dopravy z vlakového i autobusového nádraží směrem do centra,	
Lepší koordinace vlakových a autobusových spojů v celém kraji;	
Odjezd regionálních autobusů z předměstí místo z CAN (s možností návaznosti na MHD, společné jízdenky...)	
V rámci možnosti protáhnout regionální vlakové linky skrz cele město bez přestupu	
Propojení jižního a hlavního nádraží – dokončení nebo začátek spoje.	
Nerozprodávat malé tratě a naopak je obnovovat.	
Sjednocení přístup ke kontrolám průkazek a Plzeňské karty ve vlakových spojích	
Umožnit vstup konkurence ČD na vlakovou dráhu	

**Tabulka 22 Doporučení respondentů, co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni**

## 2.10 Preference ke zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni

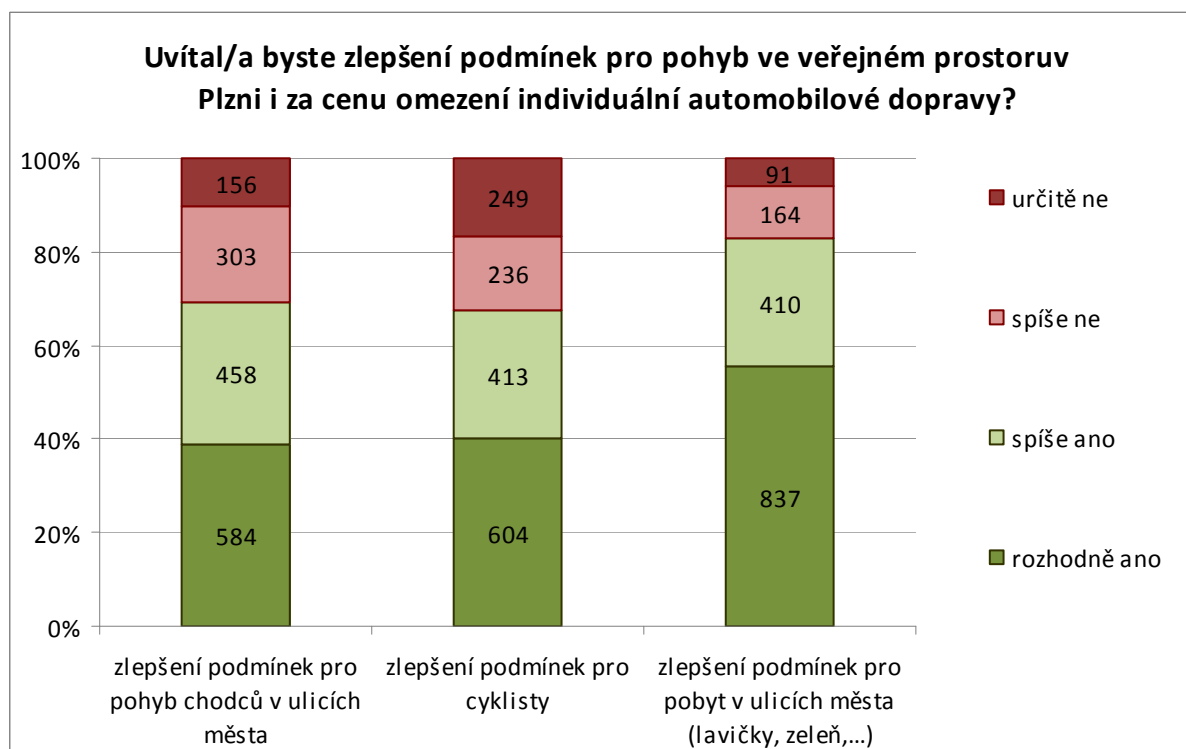
### Otázka č. 10: Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?

Většina respondentů (70%-80%) by uvítala (rozhodně nebo spíše) zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města, pro pohyb chodců v ulicích i zlepšení podmínek pro cyklisty a to i za cenu omezení individuální automobilové dopravy. Nejvíce by respondenti uvítali zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...). Výraznější nesouhlas se projevil jen u názoru na zlepšení podmínek pro cyklisty, přibližně 20% respondentů s podporou cyklistické dopravy na úkor automobilové dopravy rozhodně nesouhlasí. Výsledky preferencí všech respondentů u jednotlivých úprav jsou vyjádřeny v grafu č. 18 a v tabulce č. 23.

Z hlediska věku a socio-ekonomického postavení rozhodně preferují zlepšením podmínek pro pobyt v ulicích a pro pohyb chodců spíše studující, respondenti na rodičovské dovolené a důchodci (průměr jejich odpovědí byl kolem 1,50, 1= rozhodně ano) než ti, co pracují či jsou v produktivním věku (průměr kolem 1,7). Viz tabulky číslo 26 až 27.

Preference se také liší dle nejčastějšího způsobu přepravy respondentů. Ti co používají automobil nejsou tak příkloněni ke zlepšování podmínek především pro cyklisty a chodce. Jejich odpovědi se pohybovaly mezi spíše ano (=2) a spíše ne (= 3), průměr jejich odpovědí byl kolem hodnoty 2,5 (viz tabulka č. 28).

V návaznosti na pohlaví a bydliště respondentů se názory neliší.



Graf 18 Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	průměr <sup>7</sup>
1. zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...)	1,67
2. zlepšení podmínek pro cyklisty	2,02
3. zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	2,09

**Tabulka 23** Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy? Podle pohlaví respondentů	pohlaví		Celkový průměr <sup>8</sup>
	ženy	muži	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1,77	2,15	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	1,89	2,19	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...)	1,49	1,77	1,67

**Tabulka 24** Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Dle pohlaví.

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy? Podle bydliště respondentů	bydliště		Celkový průměr <sup>9</sup>
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1,99	2,13	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	2,02	2,31	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...)	1,64	1,78	1,67

**Tabulka 25** Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podle bydliště

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	věk respondentů						Celkový průměr <sup>10</sup>
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	2,04	2,14	2,01	2,06	1,95	1,58	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	2,18	2,10	2,04	2,03	2,05	2,22	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...)	1,50	1,70	1,68	1,78	1,74	1,50	1,67

**Tabulka 26** Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podle věku.

<sup>7</sup> Průměrná hodnota je vypočtena z odpovědí na škále 1 - 4, kde 1=rozhodně ano, 2=spíše ano, 3=spíše ne, 4=určitě ne (čím je hodnota průměru nižší, tím více by respondenti uvítali zlepšení). V této tabulce jsou položky seřazeny podle průměrných hodnot od nejdůležitější.

<sup>8</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle pohlaví respondentů Barevně znázorněno pořadí.

<sup>9</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle bydliště respondentů. Barevně znázorněno pořadí.

<sup>10</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle věku respondentů Barevně znázorněno pořadí.

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	socioekonomické postavení				Celkový průměr <sup>11</sup>
	pracující	Studenti	na rodičovské dovolené	v důchodu	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	2,09	2,02	1,59	1,52	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	2,11	2,04	1,46	2,19	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...)	1,74	1,51	1,49	1,49	1,67

**Tabulka 27** Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podél socio-ekonomického postavení

Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkový průměr <sup>12</sup>
	pěšky	Kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města	1,82	1,73	1,78	2,51	2,12	2,02
zlepšení podmínek pro cyklisty	1,92	1,19	1,96	2,53	1,93	2,08
zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň,...)	1,68	1,54	1,50	1,94	1,60	1,67

**Tabulka 28** Odpovědi na otázku „, Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy?“ Podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů.

## 2.11 Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě

### Otázka č. 11: Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?

Respondenti měli u této otázky možnost označit více aspektů. První tři nejčastěji označované byly: 1) budování cyklostezek (58,3% respondentů označilo tuto odpověď), 2) cyklopruhů (44,6% respondentů označilo tuto odpověď) a 3) stojanů na kola (32,5% respondentů označilo tuto odpověď). Preference u jednotlivých aspektů jsou uvedeny v tabulce č. 29.

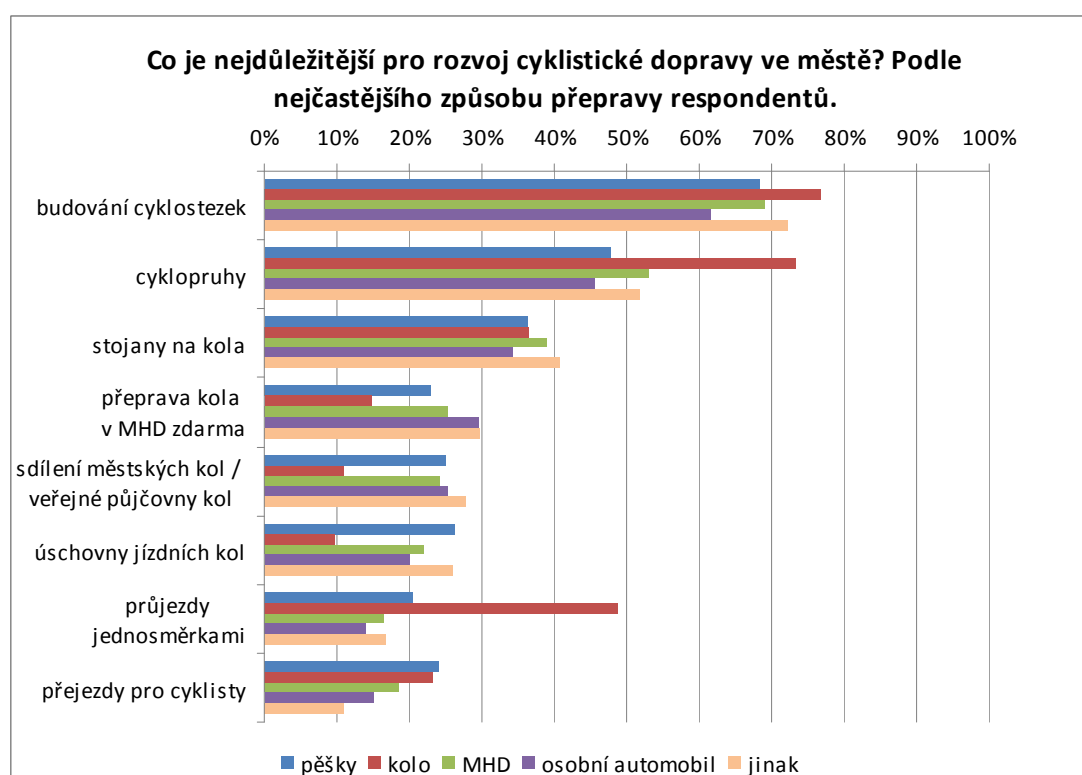
Cyklopruhy si přejí převážně ti, kteří cestují po Plzni na kole. Cyklisté považují budování cyklopruhů a cyklostezek za nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě (tuto možnost označilo přes 70% z nich). Výrazně častěji si, na rozdíl od těch, co cestují po Plzni jiným způsobem, přejí průjezdy jednosměrkami. Viz graf č. 19. V závislosti na pohlaví a bydlišti respondentů se odpovědi významným způsobem neliší.

<sup>11</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle socio-ekonomického postavení respondentů. Barevně znázorněno pořadí.

<sup>12</sup> Porovnání průměrných hodnot u sledovaných aspektů pohybu ve veřejném prostoru podle nejčastější způsobu dopravy respondentů po Plzni. Barevně znázorněno pořadí.

Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě? <sup>13</sup>	počet	%
1. budování cyklostezek	875	58,3
2. cyklopruhy	670	44,6
3. stojany na kola	488	32,5
4. přeprava kola v MHD zdarma	328	21,8
5. systém sdílených městských kol / veřejné půjčovny kol	310	20,6
6. úschovny jízdních kol	277	18,4
7. průjezdy jednosměrkami	246	16,4
8. přejezdy pro cyklisty	235	15,6
9. jiné	100	6,6

Tabulka 29 Odpovědi na otázku „, Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“



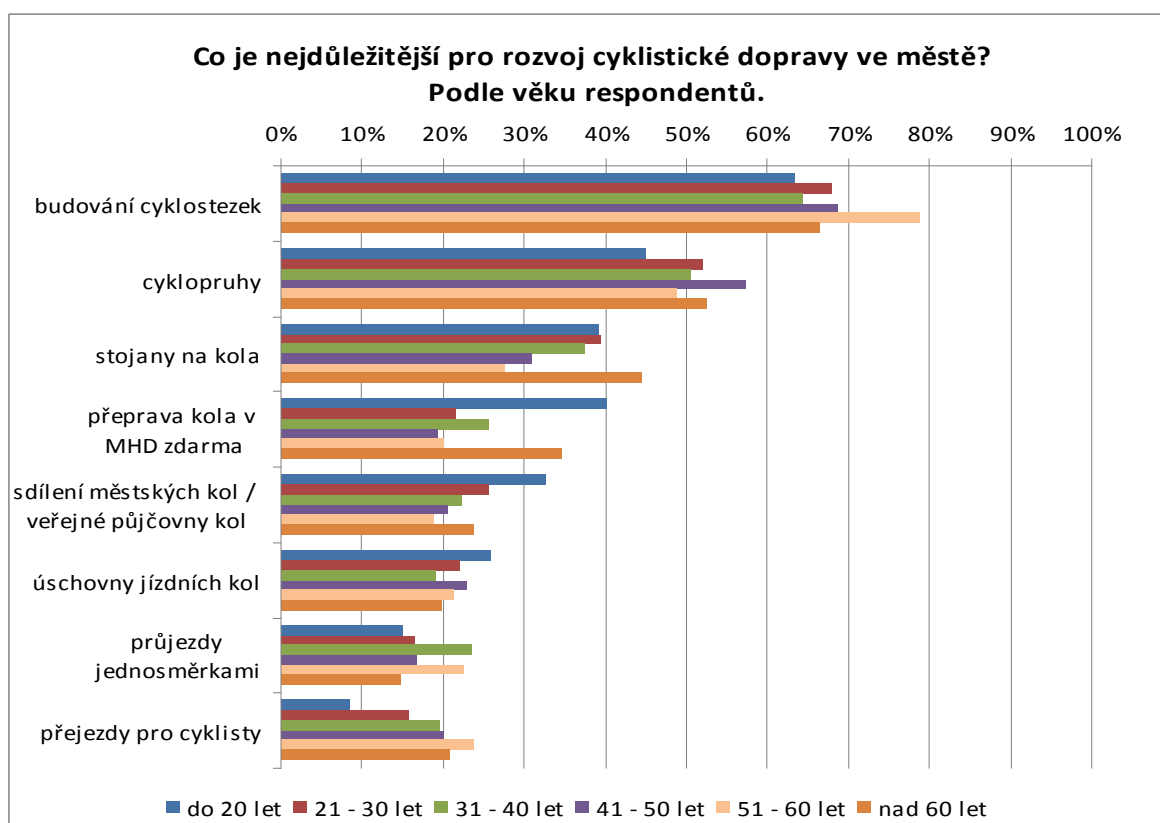
Graf 19 Odpovědi na otázku „, Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“ Podle nejčastějšího způsobu přepravy

Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě? Podle nejčastějšího způsobu přepravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni				
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
budování cyklostezek	137	63	377	210	39
Cyklopruhy	96	60	290	155	28
stojany na kola	73	30	213	117	22
přeprava kola v MHD zdarma	46	12	138	101	16
systém sdílených městských kol / veřejné půjčovny kol	50	9	133	86	15
úschovny jízdních kol	53	8	121	68	14
průjezdy jednosměrkami	41	40	90	48	9

<sup>13</sup> Položky v tabulce jsou seřazeny od nejdůležitější.

	48	19	101	51	6
	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni				
%	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
přejezdy pro cyklisty					
budování cyklostezek	68,2%	76,8%	68,9%	61,6%	72,2%
Cyklopruhy	47,8%	73,2%	53,0%	45,5%	51,9%
stojany na kola	36,3%	36,6%	38,9%	34,3%	40,7%
přeprava kola v MHD zdarma	22,9%	14,6%	25,2%	29,6%	29,6%
sdílení městských kol / veřejné půjčovny kol	24,9%	11,0%	24,3%	25,2%	27,8%
úschovny jízdních kol	26,4%	9,8%	22,1%	19,9%	25,9%
průjezdy jednosměrkami	20,4%	48,8%	16,5%	14,1%	16,7%
přejezdy pro cyklisty	23,9%	23,2%	18,5%	15,0%	11,1%

**Tabulka 30** Odpovědi na otázku „, Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle nejčastějšího způsobu přepravy



**Graf 20** Odpovědi na otázku „, Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle věku.



Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě? Podle věku respondentů	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
budování cyklostezek	76	278	255	120	63	67	859
Cyklopruhy	54	212	200	100	39	53	658
stojany na kola	47	161	149	54	22	45	478
přeprava kola v MHD zdarma	48	88	102	34	16	35	323
systém sdílených městských kol / veřejné půjčovny kol	39	105	88	36	15	24	307
úschovny jízdních kol	31	90	76	40	17	20	274
průjezdy jednosměrkami	18	67	93	29	18	15	240
průjezdy pro cyklisty	10	64	78	35	19	21	227
%	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
budování cyklostezek	63,3%	68,0%	64,2%	68,6%	78,8%	66,3%	
Cyklopruhy	45,0%	51,8%	50,4%	57,1%	48,8%	52,5%	
stojany na kola	39,2%	39,4%	37,5%	30,9%	27,5%	44,6%	
přeprava kola v MHD zdarma	40,0%	21,5%	25,7%	19,4%	20,0%	34,7%	
sdílení městských kol / veřejné půjčovny kol	32,5%	25,7%	22,2%	20,6%	18,8%	23,8%	
úschovny jízdních kol	25,8%	22,0%	19,1%	22,9%	21,3%	19,8%	
průjezdy jednosměrkami	15,0%	16,4%	23,4%	16,6%	22,5%	14,9%	
průjezdy pro cyklisty	8,3%	15,6%	19,6%	20,0%	23,8%	20,8%	

Tabulka 31 Odpovědi na otázku „, Co je nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?“. Podle věku respondentů.

## 2.12 Vyhodnocení doplňující otázky – Chůze, cyklistika a veřejný prostor

Otázka č. 12: Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v této oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni?

<b>odpovědělo celkem respondentů:</b>	<b>308 (tj. 21% z celk. počtu)</b>	<b>100%</b>
věkový průměr	41,3	
z toho muži	210	68%
z toho pracující	233	76%
z toho Plzeňští	245	80%

Tabulka 313 Charakteristika respondentů

Respondenti měli možnost vlastními slovy navrhnout doporučení pro změny v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni. Odpovědi jsou rozděleny v tabulce č. 33 dle oblastí: A. Kvalita veřejného prostoru, B. Opatření pro pěší, C. Opatření pro cyklistiku, D. Doporučení pro úpravu v konkrétních místech. Ke každé oblasti jsou pak uvedena konkrétní témata a doporučení. V pravém sloupci je součet zmínění daných témat. Někteří respondenti navrhovali více doporučení, proto celkový součet zmínění neodpovídá počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli.

TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)	POČET ZMÍNĚNÍ
<b>A. Kvalita veřejného prostoru</b>	
Více <u>zeleně</u> v centru (čistota, údržba zeleně)	9
Více <u>pěších zón</u> v širším centru, nejen v sadovém okruhu, <i>(historické centrum by mělo mít podobný charakter jako Kopeckého a Smetanovy sady, bez aut, s předzahrádkami)</i>	6
Více <u>laviček</u> , lepší kvalita (čistota, údržba), možnost posadit se podél řek	6
Zlepšovat kvalitu veřejného prostoru <u>v širším území okolo centra</u> – např. až k autobusovému nádraží	2
Vyřešit přítomnost nepříznivých osob, alkoholiků, narkomanů atd. ve veřejném prostoru	2
Zkvalitnění veřejného prostoru pro pobyt by mělo být prioritou před ostatním	
Více zeleně v místech přehnaně velkých dopravních staveb z minulosti (např. Tyršova),	
Nepřehánět zřizování předzahrádek, které v některých ulicích brání chůzi po chodníku.	
Střed města je již dostatečně přizpůsoben chodcům, není zde potřeba dalších úprav	
<b>B. Pěší doprava</b>	
<b>Chodníky</b>	
Budovat bezbariérové sjezdy z chodníků, doplnit tam kde nejsou	4
Pokutovat parkování aut u bezbariérových sjezdů z chodníků	
Vybudování chodníků podél frekventovaných silnic	
Chodníky oddělit pruhy zeleně	
Opravit rozbité chodníky	
<b>Přechody</b>	
Definovat maximální čekání po stisku tlačítka pro chodce (ve vteřinách). <i>Některé přechody (zvláště při preferenci MHD) budí dojem nepřekonatelné překážky – nikdo nevydrží čekat 2-3 minuty na zelenou. Někdy i déle.</i>	3
Delší zelená na dlouhých přechodech	3
Osvětlení rizikových přechodů	
Víc přechodů	
<b>Kola v pěších zónách</b>	
Zakázat kola v pěších zónách, případně jiných místech městské zeleně omezit provoz segway	3
Povolit kola v pěších zónách	
<b>C. Opatření pro cyklistiku</b>	
<b>Nové cyklostezky/trasy/pruhy</b>	
Zajistit navazování cyklostezek, mít strategii/koncepci a podle ní budovat cyklostezky, přestat přerušovat cyklostezky (Nové divadlo), zaměřit se na návaznost cyklopruhů a cyklostezek, návaznost cyklostezek/tras přes centrum	39

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Dostavět <u>páteřní cyklostezky</u> mezi centrem města s jednotlivými předměstími, využít tras kolem řek, dostatečně kapacitní	13
Vybudovat <u>více cyklostezek</u> (v centru a širším centru 2x)	11
Cyklostezky <u>do okolních vesnic</u> , ( <i>samostatné bezpečné cyklostezky podél krajských silnic do vzdálenosti alespoň 10 km (nebo první obce) od hranic města viz cyklostezka do Třemošné</i> )	5
<b>Parkování a úschova kol</b>	
<u>Chybí stojany</u> : v centru (na náměstí 1x), u nádraží, u Boleveckého rybníka, u veřejných budov, banky, úřady, povolovat cyklostožany před obchody – třeba s reklamou, <u>kvalitní stojany</u> ( <i>více různých zábradlí apod., kde jde kolo opřít a zamknout přes rám</i> ). město by mělo motivovat k budování stojanů (1x),	18
Zajistit <u>bezpečí zaparkovaných kol</u> - MPolicie – hlídat kola před krádeží, kamery u cyklostožanů, zřízení databáze kradených kol a náhodné kontroly výrobních čísel MP, uzamykatelné cykloúschovny, hlídaná cykloparkoviště	7
<b>Kvalita a provedení cyklostezek</b>	
Cyklostezky/trasy/pruhy vést <u>mimo chodníky</u> , obtěžuje to chodce, omezuje cyklisty	17
Cyklostezky by mely byt vhodne zaroven i pro inline brusleni případně pro longboardy, tzn.mely by byt dostatecne siroke s hladkym povrchem. cyklopruhy by nemely byt dlážděné; zámková dlažba není vhodná, cyklostezky využívají i cyklisté s dětským vozíkem (nároky na šířku, překonávání schodů, obrubníků) a koloběžky (potřebují nižší obrubník), Mimo centrum není nutné stezky asfaltovat, stačí písková drť	11
Zrušit vjezd kol do jednosměrek - nebezpečné	5
Udržovat cyklostezky v čistotě, včasný prořez křovin zasahujících do cyklostezky, zametat sklo, štěrk, zajistit aby nebyly na cyklostezkách popelnice a jiné bariéry	4
Cyklopruh oddělený pásem zeleně nebo parkujícími auty	2
Umožnit jízdu po nefrekventovaných chodnicích	2
Přednost cyklistů na přechodech/křižovatkách před auty	2
Preferovat cyklopruhy oproti cyklostezkám jako levnější řešení	2
Viditelnější značení pro cyklistiku v běžném provozu (vodorovné značení)	2
Předělat semaforey spínané váhou – cyklista je nesepe	
Obousměrné cyklostezky nikoliv na každé straně silnice cyklostezka pro jeden směr	
Odstranit značky „cyklisto sesedni z kola“	
Veřejné wc na cyklostezkách	
<b>Opatření v MHD</b>	
Možnost vzít kolo/koloběžku do MHD i ve všední den, možnost kol v MHD v úsecích do kopce, omezit počet kol v soupravě ve špičce, (motivace - roční jízdné=kolo v MHD do kopce zdarma) přeprava kol v MHD zdarma	3
Okružní cyklobus spojující okrajové části města	
<b>Systémová opatření</b>	

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
U nových veřejných a dopravních staveb se vždy zavádí opatření pro cyklistiku (pruhy, stezky, cyklostojany, bezpečné přejezdy) systémově vyčleňovat cyklopruh v rámci komunikací	5
Spolupracovat se spolky, zejm ve fázi plánování výstavby a úpravy silnic	2
zavést opakovaná "testovací období", kdy by bylo nutné v městském provozu prokazovat nezbytnost použití veškerých motorových vozidel. /Ochromení veškeré dopravy ve městě v důsledku povodní v roce 2002 přece Plzeň přežila i přes velmi zásadní výpadky důležitých spojovacích komunikací	
dořešení práva přednosti cyklistů při souvislé jízdě po cyklostezce křižující vedlejší komunikace, tak jako např. v Německu a nikoli obrácený systém praktikovaný v Plzni,	
<b>Výchova, osvěta,</b>	
Motivace, výchova a kontrola <u>ohleduplného chování cyklistů vůči chodcům a respektování pravidel</u> (ježdění po chodníku), používání zvonku, zapojení městské policie	23
Cyklo – aby cyklisté nejezdili po silnici, pokud je vedle vyznačen cyklopruh na chodníku, případně cyklostezka, zakázat cyklistům jízdu značením	9
Ohleduplnost <u>vůči cyklistům</u> (od řidičů aut, MHD, chodců)	7
Informační kampaň a osvěta na podporu cyklistiky, o cyklistice jako plnohodnotné alternativě automobilové dopravy, kampaň města, ve školách,	9
<b>Ostatní opatření na podporu cyklistiky</b>	
Podpořit <u>bikesharing</u> nebo podobný systém městských sdílených kol, půjčovny kol	8
Zavést opatření na <u>zvýšení pocitu bezpečnosti</u> pro pohyb cyklistů	8
Inspirovat se v zahraničí	5
<u>Cyklomapy města</u> , mapy cykloopatření, mapu doporučených cyklotras pro spojení nejčastějších destinací, tj Borská pole, sídliště - centrum, nákupní centra, nemocnice, nádraží bus/vlak	4
Ustanovit cyklokoordinátora, zapojit se do Asociace cykloměst, dát jasný signál, že město podporuje městskou cyklistiku (např. organizací akcí či podporou místních iniciativ),	3
Zvýhodnit zaměstnance, kteří dojíždějí na kole	2
Kampaň na využívání reflexních prvků a denního svícení cyklistů	2
Zaměřit se na volnočasové stezky pro cyklisty	
Neoddělovat auta, cyklisty a chodce, naopak integrovat (podle vzoru Kadaně a Karlína)	
Efektivní vynakládání peněz na cyklo dopravu	
<b>Dále nepodporovat, omezovat cyklistiku</b>	
Cyklisté mohou využívat silnic, neomezovat kvůli cyklistům automobilovou dopravu, kolo jako dopravní prostředek do města nepatří, co již je to stačí, cyklistů je málo, nestojí za to do toho investovat, cyklistika ne na úkor automobilové dopravy	22
Vytlačit cyklisty mimo město, zakázat cyklistiku	2
<b>D. Doporučení pro úpravy v konkrétních místech</b>	
<b>Chodci</b>	

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Dobudování <u>chodníků</u> podél Domažlické, z Doubravky do Červeného Hrádku, podél Nepomucké k Olympii, v ulici Do Zámostí, Kotíkovské do Globusu,	10
Dodělat <u>bezbarierové sjezdy</u> v Korandově ul. ve směru ke Kalikovskému mlýnu, na křižovatce U práce na Klatovské tř. blíže do centra	2
Dobudovat <u>přechod</u> mezi OD Tesco na Americké a zastávkou MHD Prazdroj.	
Umístění semaforu v místě cestou z Dominikánské k červené lávce přes řeku	
Upravit svah Sylvanskeho kopce smerem na Vinice - dobudovat pevnou cestu.	
<b>Kvalita veřejného prostoru</b>	
Odstranit kroviny podél trasy linky 41 na ulici Na Chmelnicich	
Doplnit lavičky na vlakové nádraží	
Přidat zeleň a vodu před budovu nového divadla a do prostoru za sovkou za skulpturou oblázku	
Vyčistit cestu kolem hřbitova na Mikulášském náměstí.	
<b>Cyklistika</b>	
<p>Vytvořit bezpečné přejezdy pro cyklisty přes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) Klatovskou ul. (např. křižovatka Belánka, - přejezd existuje pouze u Hl. pošty), (3x)</li> <li>ii) Přemyslovu ul.,</li> <li>iii) v ose cyklostezek z Mikulášského na Borská Pole,</li> <li>iv) kruhového objezdu pod Bílou Horou (z Luční ulice končí cyklostezka na silnici, z Doubravky také nebo u schodů)</li> <li>v) viadukt Bílá Hora..Jateční,</li> <li>vi) křižovatka Jateční/Na Roudné</li> <li>vii) Sady pětaticátníků (<i>Cestou od FN. Po cyklostezce se dostanu až na konec sadů, kde ale cyklostezka končí. Abych mohl pokračovat svým směrem, musím buď přejít po přechodu pro chodce a pak se se svým kolem si stoupnout do silnice, či z přechodu pro chodce rovnou vjet do rušné vozovky</i>)</li> <li>viii) na Chodské náměstí</li> </ul>	9
<p><b>Dobudovat cyklostezky/trasy/pruhy na:</b></p> <p>Klatovské ul (cyklopruhy)        Benešové ul (cyklopruhy)        Zadní Roudná - Nádraží Bílá Hora (cyklostezka)        Napojení Severního předměstí a soustavy Boleveckých rybníků cyklostezkou na centrum města přes pole na Roudné k vodárně pod Mikulkou: (<i>úsek po silnici Na Roudné od vodárny ke kruhovému objezdu u Boleváku je pro cyklisty a automobilisty extrémně kolizní</i>)        Ke Globusu po pravé straně po chodníku ve směru K.V. až na konec chodníku před hasičskou základnou</p>	4
Rozšířit cyklostezku podél Radbůzy	4
Propojit cyklostezky z Němejcovy ulice do ulice U Trati	
Propojit stávající cyklostezky na území ÚMO3,	
Vybudování <u>souvislé/nepřerušované</u> cyklostezky okolo pivovaru	
Cyklostezky na Borských polích jsou ze zámkové dlažby, v cyklostezce jsou kanály, odpadkové koše, lavičky a autobusové zastávky	
Prořezat křoviny, uklidit povrch cyklostezky v úseku Korandův sbor – loděnice	

<b>TÉMA (Doporučení co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v Plzni)</b>	<b>POČET ZMÍNĚNÍ</b>
Dobudovat výjezdy pro kola na perony nádraží ČD	
Při plánované rekonstrukci Lobežské ulice doplnit cyklostezku	
Vybudovat cyklostezku splňující požadavky na inline bruslení v trase rozumné délky - např. kolem Boleváku nebo podél Mže	

**Tabulka 33 Doporučení respondentů co by bylo potřeba změnit v oblasti chůze, cyklistiky a veřejného prostoru**

### 3 Shrnutí

Dotazníkového šetření se zúčastnilo 1501 respondentů. **Převážně se jedná o respondenty bydlící v Plzni** (77% má zde bydliště), **kteří pracují** (70% z celkového počtu) **a jsou v mladšího či středního věku** (průměrný věk respondentů j 37 let). 18% respondentů jsou studenti. **Větší podíl tvořili muži 65%** (žen odpovídělo 34%). Jedná se o respondenty, kteří se po Plzni dopravují různými způsoby: MHD (44%), osobním automobilem (31%), pěšky (15%), na kole (6%) nebo jinak.

#### Zjištění týkající se komunikační sítě a automobilové dopravy

Větší část respondentů uvedla, že v budoucnu by měla být automobilová doprava převedena na okruh města a mělo by dojít k odlehčení centra (odpověď uvedlo 66% z celkového počtu respondentů). 22% respondentů je pro to, aby se rozvíjely silnice včetně propojení do centra města (automobilisté tuto variantu preferují více) a 12% respondentů nepovažuje za nutné navyšovat kapacitu komunikací, ale opravovat a udržovat stávající stav.

Celkově respondenti (73% z celkového počtu) rozhodně či spíše souhlasí s tím, že by měla být automobilová doprava v centru omezována za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru. 53% z těch co se nejčastěji dopravují autem s tímto nesouhlasí (33% rozhodně).

35% respondentů navrhlo další doporučení na změnu v automobilové dopravě po Plzni. Týkala se následujících témat (řazeno sestupně, dle četnosti zmínění):

- *výstavby nových komunikací (dokončení západního obchvatu a dalších konkrétních silnic: 1/20, 1/27 nebo obchvat Roudné),*
- *snížení a omezování individuální automobilové či kamionové dopravy v centru,*
- *podporovat IAD, například synchronizací semaforů či rozšířením komunikací*
- *vybudovat záchytná parkoviště s návazností na MHD*
- *dalšími méně zmiňovanými tématy byly návrhy konkrétních změn ve stávajícím systému komunikací (změna rychlosti, atd.), častěji kontrolovat řidiče, opravovat a udržovat silnice, vybudovat více cyklostezek či omezit IAD na vrub MHD.*

#### Zjištění týkající se parkování

Zpoplatnění parkování v širším centru města různou sazbou podle lokality podporuje 59% respondentů, 41% se zpoplatněním nesouhlasí (nesouhlas projeví výrazněji ti, co se dopravují po Plzni autem, nicméně i část z těch, kteří využívají nejčastěji k cestování kolo, MHD či chodí pěšky vyjadřovalo nesouhlas se zpoplatněním). Starším 31 let by zpoplatnění vadilo méně než mladším ročníkům.

Podporu vzniku záchytných parkovišť jen na okraji města s přestupem na MHD vyjádřilo 21% respondentů, 23% by uvítalo záchytná parkoviště jen v pěší dostupnosti centra a 48% respondentů se domnívá, že by mělo město budovat oba typy parkovišť. Výlučně záchytná parkoviště na okraji uvedlo jen 12% z těch, co jezdí automobilem, většina z nich by podpořila spíše kombinaci obou variant (46%) nebo parkoviště v pěší dostupnosti centra (33%).

25% respondentů uvedlo doporučení pro změny v parkování po Plzni, společná identifikovaná témata jsou:

- *zlepšit parkování na okraji města; zavedení domů P+R s úzkým propojením na MHD*
- *zrušit či omezit parkování v historickém centru města / snížení parkovacích míst,*
- *zvýhodnit parkování v širším centru města / zvýšení počtu parkovacích míst*
- *zefektivnit činnost Městské policie*

### **Zjištění týkající se veřejné dopravy**

V tom zda má město v následujících 10ti letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy nejsou respondenti jednotní: 39% souhlasí s podporou veřejné dopravy jen v oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy, 37% respondentů souhlasí s rozvojem veřejné dopravy i za cenu omezení, 24% respondentů pak vůbec nesouhlasí s podporou veřejné dopravy v následujících 10ti letech.

Za nejdůležitější pro zlepšení kvality veřejné dopravy považuje přibližně 80% respondentů zlepšení integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy a zvýhodnění jízdného. Ti, co jezdí nejčastěji MHD, by stejně jako výhodné jízdné uvítali i zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem.

25% respondentů uvedlo doporučení pro změnu v hromadné dopravě v Plzni, společná identifikovaná témata jsou:

- *zvýhodnit jízdné – zlevnit či MHD zdarma*
- *posílit a rozšířit tramvajové, trolejbusové a autobusové linky – vícekrát zmiňované lokality: Borská pole, Vinice, okrajové části Plzně; několikrát zmíněno i posílení regionálních linek*
- *zlepšit návaznost spojů, zlepšit informovanost o MHD, zrychlit spoje, klimatizovat a zvýšit bezpečnost v MHD*
- *zlepšit integraci, časovou provázanost MHD a regionální dopravy, vlaků i autobusů mezi sebou*

### **Zjištění týkající se chůze, cyklistiky a veřejného prostoru**

Většina respondentů (70-80%) by spíše či rozhodně uvítala zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města, pro pohyb chodců v ulicích i pro cyklisty i za cenu omezení individuální automobilové dopravy. Rozhodně s tímto souhlasí především v ohledu se zlepšením podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň...). Při úpravách pro chodce či cyklisty není podpora tak silná (průměr odpovědi je <2,00, hodnota 2=spíše ano)

Cyklisté považují budování cyklostezek a cyklopruhů za nejdůležitější aspekt pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě. Tuto možnost označilo 70% z nich. Celkově jsou výsledky stejné - pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě je podle 58% respondentů nejdůležitější budovat cyklostezky, dále cyklopruhy (zmíněno 45% respondentů) a stojany na kola (zmíněno 33% respondentů).



21% respondentů uvedlo doporučení pro změnu týkající se chůze, cyklistiky a veřejného prostoru v a po městě, společná témata jsou:

- *více zeleně, pěších zón, laviček*
- *budovat bezbariérové přechody, zkvalitnit přechody, dobudovat konkrétní chodníky*
- *zajistit navazování cyklostezek, dostavět páteřní cyklostezky, více a kvalitněji provedené cyklostezky,*
- *více stojanů a parkování pro kola*
- *výchova k ohleduplnému chování cyklistů vůči chodcům*
- *podporovat bikesharing, bezpečnostní opatření pro cyklisty*
- *dále nepodporovat, omezovat cyklistiku*

## 4 Příloha 1 – Tabulkové vyhodnocení otázek

**Otázka č. 1: Jakým směrem by se podle Vašeho názoru měla do budoucna ubírat osobní automobilová doprava?**

Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni?	počet	%
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	991	66,0
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	328	21,8
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	183	12,2
Total	1502	100,0

**Tabulka 34** Odpověď na otázku č.1

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * pohlaví respondentů					
	pohlaví		Celkem	pohlaví	
	ženy	muži		ženy	muži
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	369	621	990	71%	63%
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	62	266	328	12%	27%
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	87	96	183	17%	10%
Total	518	983	1501	100%	100%

**Tabulka 35** Odpověď na otázku č.1 podle pohlaví respondentů.

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * socio-ekonomické postavení						
	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	698	171	31	7	81	989
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	265	50	2	2	9	328
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	102	47	6	1	24	181
Celkem	1065	268	39	10	114	1498
%	socioekonomické postavení					
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	65,5%	63,8%	79,5%	70,0%	71,1%	
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	24,9%	18,7%	5,1%	20,0%	7,9%	
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	9,6%	17,5%	15,4%	10,0%	21,1%	
Celkem	100%	100%	100%	100%	100%	

**Tabulka 146** Odpověď na otázku č. 1 podle socioekonomického postavení

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * věk respondentů							
	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	80	296	308	132	74	86	976
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	21	113	105	48	17	13	317
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	29	52	46	20	11	24	182
<b>Celkem</b>	<b>130</b>	<b>461</b>	<b>459</b>	<b>200</b>	<b>102</b>	<b>123</b>	<b>1475</b>
%	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	61,5%	64,2%	67,1%	66,0%	72,5%	69,9%	
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	16,2%	24,5%	22,9%	24,0%	16,7%	10,6%	
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	22,3%	11,3%	10,0%	10,0%	10,8%	19,5%	
<b>Celkem</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

Tabulka 37 Odpověď na otázku č.1 podle věku.

ot.1_Jakým směrem by se měla ubírat automobilová doprava v Plzni? * ot.13_Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?						
	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	139	71	464	222	34	930
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	42	7	82	164	10	305
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	33	6	67	51	14	171
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>84</b>	<b>613</b>	<b>437</b>	<b>58</b>	
%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy	65,0%	84,5%	75,7%	50,8%	58,6%	
Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města	19,6%	8,3%	13,4%	37,5%	17,2%	
Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající	15,4%	7,1%	10,9%	11,7%	24,1%	
<b>Celkem</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

Tabulka 38 Odpověď na otázku č.1 podle nejčastějšího způsobu přepravy po Plzni

**Otázka č. 2 Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?**

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle pohlaví	pohlaví		Celkem
	ženy	muži	
Rozhodně s tím souhlasím	277	426	703,0
spíše souhlasím	159	236	395
spíše nesouhlasím	46	122	168
Rozhodně nesouhlasím	36	199	235
Celkem	518	983	1501
%	pohlaví		
	ženy	muži	
Rozhodně s tím souhlasím	53,5%	43,3%	
spíše souhlasím	30,7%	24,0%	
spíše nesouhlasím	8,9%	12,4%	
Rozhodně nesouhlasím	6,9%	20,2%	
Celkem	100,0%	100,0%	

**Tabulka 39 Odpověď na otázku č.2 podle pohlaví**

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle bydliště	bydliště		Celkem
	bydlící v Plzni	dojíždějící do Plzně	
Rozhodně s tím souhlasím	586	117	703
spíše souhlasím	291	104	395
spíše nesouhlasím	127	40	167
Rozhodně nesouhlasím	154	81	235
Celkem	1158	342	1500
%	pohlaví		
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
Rozhodně s tím souhlasím	50,6%	34,2%	
spíše souhlasím	25,1%	30,4%	
spíše nesouhlasím	11,0%	11,7%	
Rozhodně nesouhlasím	13,3%	23,7%	
Celkem	100,0%	100,0%	

**Tabulka 40 Odpověď na otázku č.2 podle bydliště**

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle socioekonomického postavení	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
Rozhodně s tím souhlasím	476	136	25	7	58	702
spíše souhlasím	254	85	12	2	40	393
spíše nesouhlasím	126	26	1	0	13	166
rozhodně nesouhlasím	209	21	1	1	3	235
Celkem	1065	268	39	10	114	1496
%	socioekonomické postavení					
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	

rozhodně s tím souhlasím	44,7%	50,7%	64,1%	70,0%	50,9%
spíše souhlasím	23,8%	31,7%	30,8%	20,0%	35,1%
spíše nesouhlasím	11,8%	9,7%	2,6%	0,0%	11,4%
rozhodně nesouhlasím	19,6%	7,8%	2,6%	10,0%	2,6%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

**Tabulka 41 Odpověď na otázku č.2 podle socioekonomického postavení**

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle věku	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	64	210	220	87	51	57	689
spíše souhlasím	45	117	100	57	26	45	390
spíše nesouhlasím	17	54	43	24	13	15	166
rozhodně nesouhlasím	4	80	96	32	12	6	230
Celkem	130	461	459	200	102	123	1475
%	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	49,2%	45,6%	47,9%	43,5%	50,0%	46,3%	
spíše souhlasím	34,6%	25,4%	21,8%	28,5%	25,5%	36,6%	
spíše nesouhlasím	13,1%	11,7%	9,4%	12,0%	12,7%	12,2%	
rozhodně nesouhlasím	3,1%	17,4%	20,9%	16,0%	11,8%	4,9%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Tabulka 42 Odpověď na otázku č.2 podle věku**

Ot.2_Omezování automobilové dopravy v centru za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy podle způsobu dopravy po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
rozhodně s tím souhlasím	118	69	367	85	20	659
spíše souhlasím	51	8	171	121	22	373
spíše nesouhlasím	14	3	41	87	11	156
rozhodně nesouhlasím	31	4	34	144	5	218
Celkem	214	84	613	437	58	1406
%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
rozhodně s tím souhlasím	55,1%	82,1%	59,9%	19,5%	34,5%	
spíše souhlasím	23,8%	9,5%	27,9%	27,7%	37,9%	
spíše nesouhlasím	6,6%	3,6%	6,7%	19,9%	19,0%	
rozhodně nesouhlasím	14,5%	4,8%	5,5%	33,0%	8,6%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Tabulka 43 Odpověď na otázku č.2 podle způsobu dopravy respondentů po Plzni**

### Otázka č. 4 Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?

Ot.4_Zpoplatnění parkování různou sazbou podle socioekonomického postavení	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
rozhodně souhlasím	259	45	12	2	42	360
spíše souhlasím	368	100	15	4	41	528
spíše nesouhlasím	232	83	7	2	18	342
rozhodně nesouhlasím	206	40	5	2	13	266
<b>Celkem</b>	<b>1065</b>	<b>268</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>114</b>	<b>1496</b>
%	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
rozhodně souhlasím	24,3%	16,8%	30,8%	20,0%	36,8%	
spíše souhlasím	34,6%	37,3%	38,5%	40,0%	36,0%	
spíše nesouhlasím	21,8%	31,0%	17,9%	20,0%	15,8%	
rozhodně nesouhlasím	19,3%	14,9%	12,8%	20,0%	11,4%	
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	

**Tabulka 44 Odpověď na otázku č.4 podle socioekonomického postavení**

Ot.4_Zpoplatnění parkování různou sazbou podle věku respondentů	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	16	99	116	50	31	45	357
spíše souhlasím	50	143	172	73	34	43	515
spíše nesouhlasím	39	126	86	41	24	23	339
rozhodně nesouhlasím	25	93	85	36	13	12	264
<b>Celkem</b>	<b>130</b>	<b>461</b>	<b>459</b>	<b>200</b>	<b>102</b>	<b>123</b>	<b>1475</b>
%	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
rozhodně s tím souhlasím	12,3%	21,5%	25,3%	25,0%	30,4%	36,6%	
spíše souhlasím	38,5%	31,0%	37,5%	36,5%	33,3%	35,0%	
spíše nesouhlasím	30,0%	27,3%	18,7%	20,5%	23,5%	18,7%	
rozhodně nesouhlasím	19,2%	20,2%	18,5%	18,0%	12,7%	9,8%	
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	

**Tabulka 45 Odpověď na otázku č.4 podle věku**

Ot.4_Zpoplatnění parkování různou sazbou podle způsobu dopravy po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
rozhodně s tím souhlasím	57	26	162	64	25	334
spíše souhlasím	73	33	226	143	16	491
spíše nesouhlasím	42	17	157	99	11	326
rozhodně nesouhlasím	42	8	68	131	6	255
<b>Celkem</b>	<b>214</b>	<b>84</b>	<b>613</b>	<b>437</b>	<b>58</b>	<b>1406</b>
nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni						

%	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak
rozhodně s tím souhlasím	26,6%	31,0%	26,4%	14,6%	43,1%
spíše souhlasím	34,1%	39,3%	36,9%	32,7%	27,6%
spíše nesouhlasím	19,6%	20,2%	25,6%	22,7%	19,0%
rozhodně nesouhlasím	19,6%	9,5%	11,1%	30,0%	10,3%
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

**Tabulka 46 Odpověď na otázku č.4 podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni**

### Otázka č. 7 Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy?

ot.7 Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? podle bydliště respondentů	bydliště		Celkem
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	454	98	552
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	438	149	587
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	266	94	360
Celkem	1158	341	1499
%	pohlaví		Celkem
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	39,2%	28,7%	
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	37,8%	43,7%	
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	23,0%	27,6%	
Celkem	100,0%	100,0%	

**Tabulka 47 Odpověď na otázku č.7 podle bydliště**

ot.7 Má město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	89	51	291	76	12	523
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	70	17	211	215	34	547
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	54	16	111	146	12	341
Celkem	213	84	613	437	58	1411
%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech	41,8%	60,7%	47,5%	17,4%	20,7%	
ano, především v takových oblastech, které nepůsobí omezení jiných druhů dopravy	32,9%	20,2%	34,4%	49,2%	58,6%	
ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň	25,4%	19,0%	18,1%	33,4%	20,7%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Tabulka 48 Odpověď na otázku č.7 podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni**

**Otázka č. 5 Má město budovat záchytná parkoviště?**

ot.5_Má město budovat záchytná parkoviště? * věk respondentů	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
ne	16	40	30	11	7	10	114
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	42	119	96	40	18	18	333
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	27	80	106	37	26	33	309
ano, kombinací obojího	45	222	227	112	51	61	718
Celkem	130	461	459	200	102	122	1474
%	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
ne	12,3%	8,7%	6,5%	5,5%	6,9%	8,2%	
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	32,3%	25,8%	20,9%	20,0%	17,6%	14,8%	
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	20,8%	17,4%	23,1%	18,5%	25,5%	27,0%	
ano, kombinací obojího	34,6%	48,2%	49,5%	56,0%	50,0%	50,0%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Tabulka 49 Odpověď na otázku č.5 podle věku**

ot.5_Má město budovat záchytná parkoviště? * nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					Celkem
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
ne	17	4	37	41	5	104
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	42	17	108	143	11	321
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	35	19	174	52	16	296
ano, kombinací obojího	120	44	293	201	26	684
Celkem	214	84	612	437	58	1405
%	nejčastější způsob dopravy respondentů po Plzni					
	pěšky	kolo	MHD	osobní automobil	jinak	
ne	7,9%	4,8%	6,0%	9,4%	8,6%	
ano, ale jen v pěší dostupnosti centra	19,6%	20,2%	17,6%	32,7%	19,0%	
ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD	16,4%	22,6%	28,4%	11,9%	27,6%	
ano, kombinací obojího	56,1%	52,4%	47,9%	46,0%	44,8%	
Celkem	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Tabulka 50 Odpověď na otázku č.5 podle nejčastějšího způsobu dopravy respondentů po Plzni**
**Otázka č. 13: Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni**



Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle pohlaví			
	pohlaví		Celkem
	ženy	muži	
pěšky	80	134	214
kolo	19	65	84
MHD	253	359	612
osobní automobil	95	342	437
jinak	34	24	58
<b>Celkem</b>	<b>481</b>	<b>924</b>	<b>1405</b>

%	pohlaví	
	ženy	muži
pěšky	16,5%	14,5%
kolo	3,9%	7,0%
MHD	52,1%	38,8%
osobní automobil	19,5%	37,0%
jinak	7,0%	2,6%
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Tabulka 51**

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle socio-ekonomického postavení						
	socioekonomické postavení					Celkem
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu	
pěšky	156	28	11	2	13	210
kolo	71	10	0	1	2	84
MHD	351	177	13	5	67	613
osobní automobil	382	35	9	1	9	436
jinak	35	8	3	0	12	58
<b>Celkem</b>	<b>995</b>	<b>258</b>	<b>36</b>	<b>9</b>	<b>103</b>	<b>1401</b>

%	socioekonomické postavení				
	pracující	studenti	na rodičovské dovolené	nezaměstnaní	v důchodu
pěšky	15,6%	10,8%	30,6%	22,2%	12,5%
kolo	7,1%	3,9%	0,0%	11,1%	1,9%
MHD	35,1%	68,3%	36,1%	55,6%	64,4%
osobní automobil	38,2%	13,5%	25,0%	11,1%	8,7%
jinak	3,5%	3,1%	8,3%	0,0%	11,5%
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

**Tabulka 52**

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle bydliště respondentů			
	bydliště		Celkem
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
pěšky	162	51	213
kolo	80	4	84
MHD	519	94	613
osobní automobil	279	158	437
jinak	42	16	58
<b>Celkem</b>	<b>1082</b>	<b>323</b>	<b>1405</b>

%	bydliště		
	bydlí v Plzni	dojíždí do Plzně	
pěšky	14,9%	15,7%	
kolo	7,4%	1,2%	
MHD	47,7%	29,0%	
osobní automobil	25,7%	48,8%	
jinak	3,9%	4,9%	
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	

**Tabulka 53**

Ot.13_Nejčastější způsob dopravy po Plzni podle věku respondentů							
	věk respondentů						Celkem
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
pěšky	8	76	65	27	18	16	210
kolo	4	21	41	13	3	2	84
MHD	97	195	145	50	44	68	599
osobní automobil	12	127	161	86	32	13	431
jinak	3	16	10	11	5	13	58
<b>Celkem</b>	<b>124</b>	<b>435</b>	<b>422</b>	<b>187</b>	<b>102</b>	<b>112</b>	<b>1382</b>

%	věk respondentů						
	do 20 let	21 - 30 let	31 - 40 let	41 - 50 let	51 - 60 let	nad 60 let	
pěšky	6,4%	17,4%	15,4%	14,4%	17,6%	14,2%	
kolo	3,2%	4,8%	9,7%	6,9%	2,9%	1,8%	
MHD	77,6%	44,7%	34,3%	26,6%	43,1%	60,2%	
osobní automobil	9,6%	29,1%	38,1%	45,7%	31,4%	11,5%	
jinak	2,4%	3,7%	2,4%	5,9%	4,9%	11,5%	
<b>Celkem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	

**Tabulka 54**



## 5 Příloha 2 – Vzor dotazníku

## Plán udržitelné mobility města Plzně

### DOTAZNÍK

#### Komunikační síť

1. Jakým směrem by se podle Vašeho názoru měla do budoucna ubírat osobní automobilová doprava v Plzni?

*Vyberete prosím pouze jednu odpověď, která nejlépe vystihuje Váš názor.*

- 1) Převést dopravu na okruh kolem města a odlehčit centrum města od dopravy,
- 2) Rozvíjet silnice včetně propojení do centra města,
- 3) Nestavět ani nezvyšovat kapacitu komunikací, ale opravit a udržovat stávající.

2. Jaký máte názor na omezování automobilové dopravy v centru města za účelem zlepšení podmínek pro jiné druhy dopravy (MHD, chodci, cyklisté) a zvýšení kvality veřejného prostoru?

- 1) rozhodně s tím souhlasím,
- 2) spíše souhlasím,
- 3) spíše nesouhlasím,
- 4) rozhodně nesouhlasím.

3. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v automobilové dopravě v Plzni?

.....  
.....  
.....

#### Parkování

4. Do jaké míry souhlasíte s tím, aby parkování na ulicích v širším centru města bylo zpoplatněno různou sazbou podle lokality?

- 1) rozhodně souhlasím,
- 2) spíše souhlasím,
- 3) spíše nesouhlasím,
- 4) rozhodně nesouhlasím.

5. Má město budovat záchytná parkoviště?

- 1) ne,
- 2) ano, ale jen v pěší dostupnosti centra,
- 3) ano, ale jen na okraji města s přestupem na MHD,
- 4) ano, kombinací obojího.

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci EHP fondů.

[www.fondnno.cz](http://www.fondnno.cz) a [www.eeagrants.cz](http://www.eeagrants.cz)

1

6. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v parkování v Plzni?

.....  
.....  
.....  
.....

### Veřejná doprava

7. Má dle Vašeho názoru město v následujících 10 letech podporovat další rozvoj veřejné dopravy? *Vyberte prosím pouze jednu odpověď, která nejlépe vystihuje Váš názor.*

- 1) ano, i za cenu omezení jiných druhů dopravy na některých místech,
- 2) ano, především v takových oblastech, které nezpůsobí omezení jiných druhů dopravy,
- 3) ne, systém je již rozvinutý, je třeba udržet jeho stávající úroveň.

8. Považujete za důležité řešit kvalitu veřejné dopravy v následujících oblastech?

*U každé položky vyberte vždy jedno číslo vyjadřující Váš názor (1 = rozhodně ano, 2 = spíše ano; 3 = spíše ne; 4 = určitě ne).*

- |  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| a) lepší integrace dopravy mezi MHD, vlaky a autobusy<br>(ná vaznost spojů)                  | 1 | 2 | 3 | 4 |
| b) lepší kvalita vozidel a zastávek  | 1 | 2 | 3 | 4 |
| c) zrychlení veřejné dopravy při průjezdu městem (vyhrazené pruhy, priorita na křižovatkách) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| d) vyšší frekvence spojů (častější spoje)  | 1 | 2 | 3 | 4 |
| e) výhodnější jízdné   | 1 | 2 | 3 | 4 |

9. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v hromadné dopravě v Plzni (MHD, regionální vlaky a autobusy)?

.....  
.....  
.....  
.....

### Chůze, cyklistika a veřejný prostor

10. Uvítal/a byste zlepšení podmínek pro pohyb ve veřejném prostoru v Plzni i za cenu omezení individuální automobilové dopravy? Který z následujících výroků nejlépe vyjadřuje Váš názor:

*U každé položky zvolte vždy jedno číslo vyjadřující Váš názor (1 = rozhodně ano, 2 = spíše ano; 3 = spíše ne; 4 = určitě ne).*

- |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|
| a) Uvítal bych zlepšení podmínek pro pohyb chodců v ulicích města                             | 1 | 2 | 3 | 4 |
| b) Uvítal bych zlepšení podmínek pro cyklisty   | 1 | 2 | 3 | 4 |
| c) Uvítal bych zlepšení podmínek pro pobyt v ulicích města (lavičky, zeleň, předzahrádky,...) | 1 | 2 | 3 | 4 |

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci EHP fondů.

[www.fondnno.cz](http://www.fondnno.cz) a [www.eeagrants.cz](http://www.eeagrants.cz)

2

11. Co je podle Vašeho názoru nejdůležitější pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě?

Vyberte 3 nejdůležitější

- a) budování cyklostezek,
- b) průjezdy jednosměrkami,
- c) cyklopruhy,
- d) přejezdy pro cyklisty,
- e) stojany na kola (kolostav),
- f) systém sdílených městských kol/veřejné půjčovny kol,
- g) úschovny jízdních kol,
- h) přeprava kola v MHD zdarma,
- i) nevím, neumím posoudit
- a) jiné co ..... ?

12. Máte nějaká doporučení, co by bylo potřeba změnit v této oblasti v Plzni?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

13. Jaký je Váš nejčastější způsob dopravy po Plzni?

- 1) pěšky
- 2) kolo
- 3) MHD
- 4) osobní automobil
- 5) jinak .....

Charakteristika respondenta

A. Pohlaví: 1) žena  
2) muž

B. Věk:.....

C. Bydlíte v Plzni?  
1) ano  
2) ne, dojíždím

D. Jste:  
1) pracující  
2) student  
3) na rodičovské dovolené  
4) nezaměstnaný  
5) důchodce

Pokud máte zájem uveďte e-mailovou adresu, na kterou Vám zašleme výsledky průzkumu: .....

Jméno tazatele: .....

Číslo dotazníku: .....

Datum a přibl. čas vyplnění: .....

Doplňující informace: .....

Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejnska a Norska v rámci EHP fondů.

[www.fondno.cz](http://www.fondno.cz) a [www.eegrants.cz](http://www.eegrants.cz)

4