

KONCEPCE WALKABILITY STATUTÁRNÍHO MĚSTA MOST

**PŘÍLOHA 3:
PRŮZKUM KVALITY MĚSTA MOST Z POHLEDU CHODCŮ**



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

**T A
Č R**

Technologická
agentura
České republiky

AUTOŘI KONCEPCE A KONTAKTY:

REALIZAČNÍ TÝM:

- Mgr. Alexandr Nováček, Ph.D.
E-mail: Alexandr.novacek@osu.cz
- Mgr. Lenka Paszová
E-mail: Lenka.paszova@osu.cz
- Mgr. Luděk Krtička, Ph.D.
E-mail: Ludek.krticka@osu.cz
- Mgr. Adam Červenka
E-mail: Adam.cervenka@osu.cz
- Mgr. Marek Krumnikl
E-mail: Marek.krumnikl@osu.cz
- Mgr. Lucia Hýllová
E-mail: Lucia.hyllova@osu.cz
- Mgr. Vojtěch Bosák, Ph.D.
E-mail: Vojtech.bosak@osu.cz
- Mgr. Ondřej Slach, Ph.D.
E-mail: Ondrej.slach@osu.cz
- Mgr. Jan Horák
E-mail: Jan.horak@osu.cz
- Doc. RNDr. Jaroslav Koutský, Ph.D.
E-mail: Jaroslav.koutsky@ujep.cz
- Ing. Tomáš Sýkora, Ph.D.
E-mail: Tomas.sykora@ujep.cz
- Ing. Jan Holub
E-mail: Jan.holub@ujep.cz
- Ing. Eliška Nacházelová
E-mail: Eliska.nachazelova@ujep.cz
- Bc. Radek Bureš
E-mail: Radek.bures@ujep.cz
- Ing. Martin Domín
E-mail: Martin.domin@ujep.cz
- Mgr. Lukáš Chwistek
E-mail: Lukas.chwistek@osu.cz
- Mgr. Daniel Janečko
E-mail: Daniel.janecko@osu.cz

Více o projektu a jeho autorech naleznete na webu walkability.osu.cz

**T A
Č R**

Tento projekt je spolufinancován se státní podporou
Technologické agentury ČR a Ministerstva dopravy
v rámci **Programu DOPRAVA 2020+**.

www.tacr.cz

www.mdcr.cz



Walkability

Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst

OBSAH

O příloze	4
Závěry z dotazníkového šetření	5
Charakteristika respondentů.....	5
Struktura dotazníkového šetření.....	6
Výsledky za celé město Most.....	7
Výsledky za oblasti a urbánní struktury	10
Zdroje a odkazy na literaturu	13



O PŘÍLOZE

Tato příloha prezentuje výsledky dotazníkového šetření “Průzkum kvality města Most z pohledu chodců”, které proběhlo v druhé polovině roku 2023. Dotazník se skládal z 33 uzavřených otázek, ve kterých respondenti vybírali z předvolených možností, a jedné otevřené. Město Most bylo pro potřeby průzkumu rozděleno do 24 oblastí, ke kterým se mohli respondenti vyjadřovat v případě, že v ní bydlí.

Respondenti odpovídali na otázky týkající se vybrané oblasti, u které vyjadřovali míru souhlasu s různými výroky. Tyto otázky byly doplněny o sadu otázek na sociodemografické charakteristiky respondentů.

Příloha má za cíl shrnout poznatky, které z průzkumu vzešly. V rámci zpracování dat byl vytvořen také interaktivní dashboard s vizualizací výsledků, a filtrováním respondentů dle různých parametrů. Tento dashboard je dostupný na webových stránkách projektu [1].

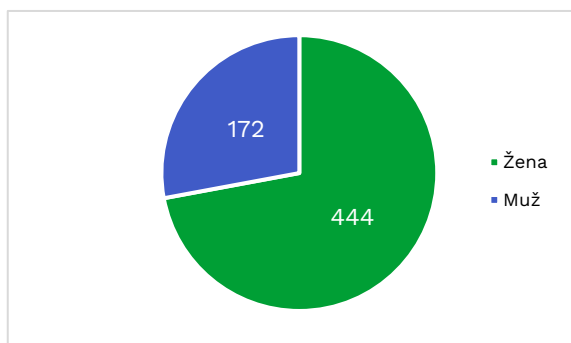


ZÁVĚRY Z DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

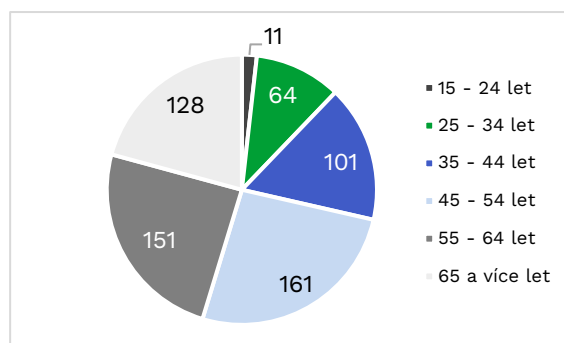
CHARAKTERISTIKA RESPONDENTŮ

Průzkumu se celkově zúčastnilo 650 respondentů. Po kontrole a očištění o duplicitní a chybné odpovědi (nedokončené odpovědi, respondent nepocházel z Mostu) byl počet respondentů snížen na 616.

Graf 1: Pohlaví

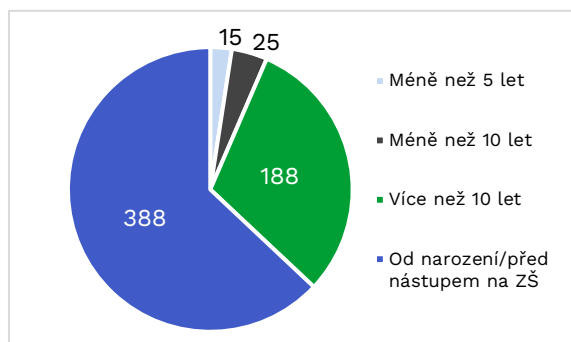


Graf 2: Věkové kategorie

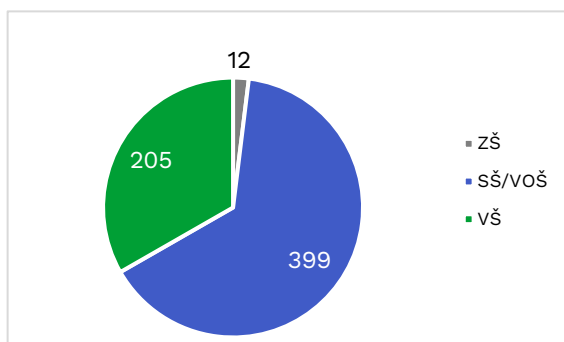


Průzkumu se dominantně zúčastnily ženy, které tvořily téměř tři čtvrtiny všech dotázaných. Převažujícími věkovými kategorie respondentů byly 45-54 a 55-64 let. Tyto dvě skupiny tvořily mírnou nadpoloviční většinu. Třetí nejpočetnější skupinu respondentů byli obyvatelé 65 a více let. Tato skupina tvořila jednu pětinu.

Graf 3: Délka pobytu v Mostě



Graf 4: Nejvyšší dosažené vzdělání



Délka, po jakou respondenti žijí v Mostě, byla ve většině případů od narození či případně již od období před nástupem na základní školu. Velmi početnou skupinou byly také obyvatelé, kteří žijí ve městě již déle než 10 let. Vzdělanostní strukturu respondentů tvoří z nadpoloviční většiny obyvatelé s dokončeným středoškolským (ve všech formách ukončení), či vyšším odborným vzděláním. Třetina dotázaných je vysokoškolsky vzdělaných a zanedbatelná skupina má základní vzdělání (viz Graf 1-4).

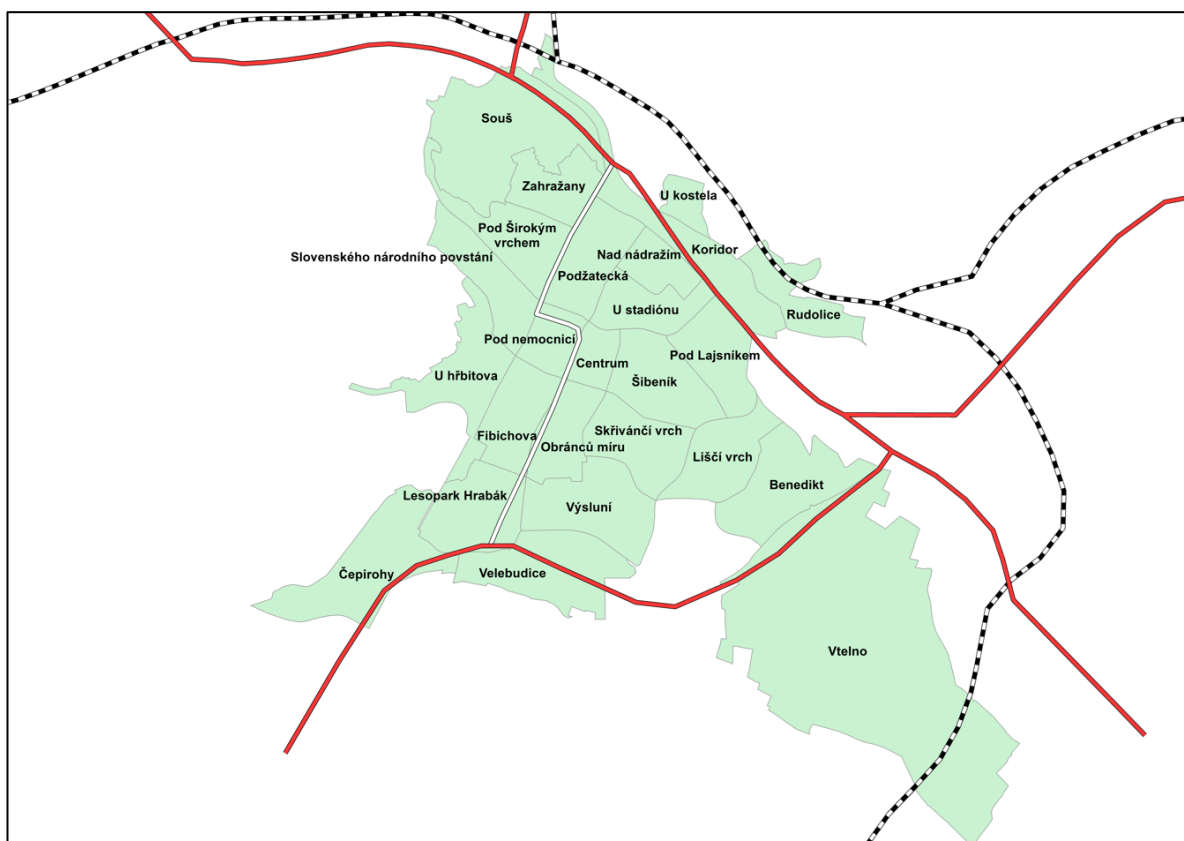
STRUKTURA DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Respondenti se vždy vyjadřovali ke konkrétní oblasti města Most (Mapa 1), kde měli své bydliště. Ve vybrané oblasti se posléze respondenti vyjadřovali k 16 tvrzením, která hodnotili odpovědí „souhlasím“, „spíše souhlasím“, „spíše nesouhlasím“, „nesouhlasím“ a „nevím/nedovedu odpovědět“.

Další 2 otázky byly mířeny na nejčastější formu přepravy, tedy jak se dopravují uvnitř vybrané oblasti a jak do oblastí jiných.

V první části této přílohy budou nejprve shrnuty odpovědi dotázaných za celé město Most, následně se pozornost přesune k vybraným oblastem či urbanistickým strukturám, tak jak jsou popsány v Příloze 2.

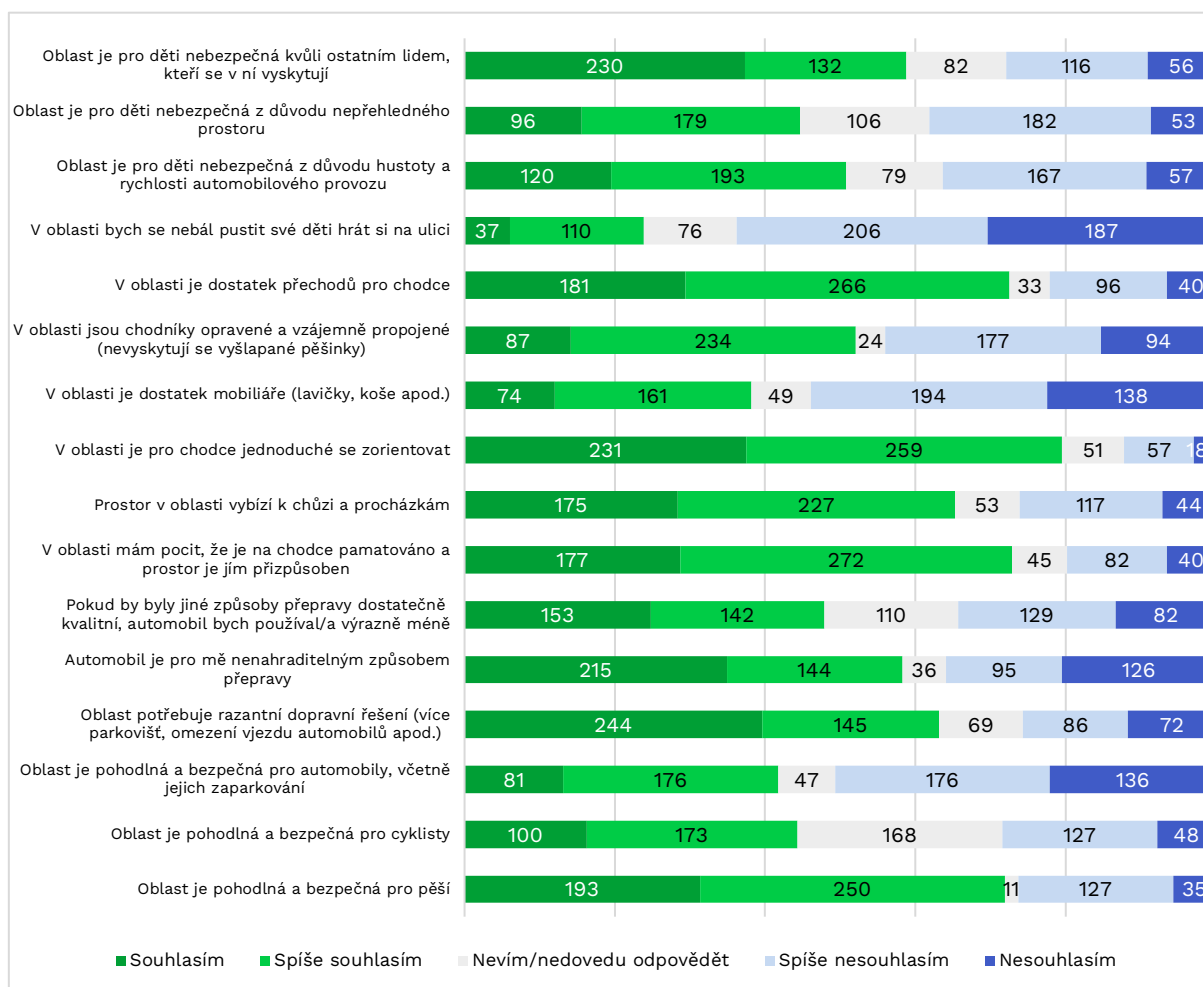
Mapa 1: Studované oblasti města Most



Zdroj: Autoři, 2024

VÝSLEDKY ZA CELÉ MĚST MOST

Graf 5: Hodnocení výroků



Mostečtí nejvíce souhlasí (odpovědi „souhlasím“ a „spíše souhlasím“) s následujícími tvrzeními:

- „v oblasti je pro chodce jednoduché se zorientovat“
- „v oblasti mám pocit, že je na chodce pamatováno a prostor je jím přizpůsoben“
- „v oblasti je dostatek přechodů pro chodce“
- „oblast je pohodlná a bezpečná pro pěší“
- „prostor v oblasti vybízí k chůzi a procházkám“

Na opačném spektru odpovědí se objevují nesouhlasná hodnocení (odpovědi „spíše nesouhlasím“ a „nesouhlasím“) zejména s výroky:

- „v oblasti bych se nebál pustit své děti hrát si na ulici“
- „v oblasti je dostatek mobiliáře (lavičky, koše apod.)“
- „oblast je pohodlná a bezpečná pro automobily, včetně jejich zaparkování“



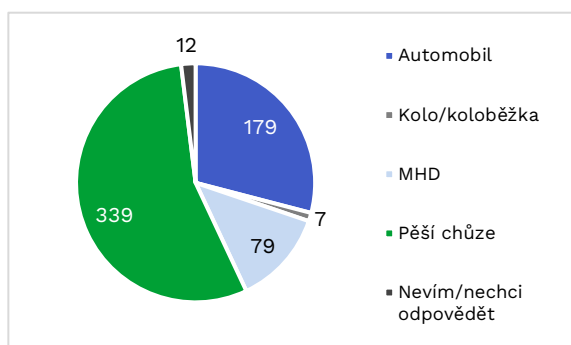
- „v oblasti jsou chodníky opravené a vzájemně propojené (nevyskytují se vyšlapané pěšinky)“

OBYVATELÉ A JEJICH PŘEPRAVA

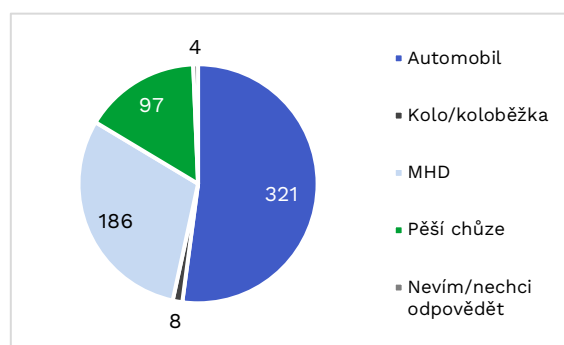
Co se týká nejčastějšího způsobu přepravy obyvatel Mostu uvnitř jejich vybrané oblasti, tak více než polovina odpověděla, že se jedná o pěší chůzi. Jako dominantní způsob přepravy téměř třetina uvedla automobil, naopak zhruba osmina uvedla MHD (Graf 6).

Mezi jednotlivými oblastmi města se respondenti v mírně nadpolovičním počtu dopravují nejčastěji automobilem. Třetina obyvatel volí jako nejčastější dopravní prostředek MHD a zhruba šestina z dotázaných odpověděla, že pěší chůzi (Graf 7).

Graf 6: Způsob přepravy uvnitř oblasti



Graf 7: Způsob přepravy mezi oblastmi

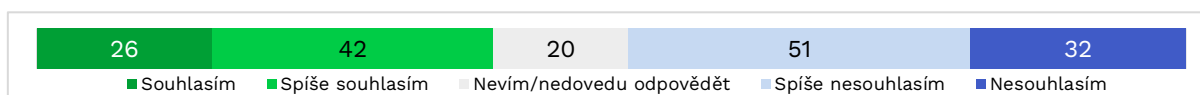


AUTOMOBILISTÉ

Respondenti, kteří volili jako nejčastější způsob přepravy automobil, ať v rámci či mimo svou oblast budou pro potřeby tohoto dokumentu zjednodušeně nazváni pojmem „automobilisté“. Tato skupina je tvořena celkem 171 respondenty.

Velmi silné zastoupení, konkrétně 93 % z automobilistů (159 respondentů) uvedlo „souhlasím“ nebo „spíše souhlasím“ u výroku „auto je pro mě nenahraditelným způsobem přepravy“. Na druhou stranu automobilisté z 40 % (68) uváděli „souhlasím“ a „spíše souhlasím“ u výroku „pokud by byly jiné způsoby přepravy dostatečně kvalitní, automobil bych používal/a výrazně méně“. U tohoto výroku byla jinými způsoby dopravy myšlena např. chůze, cyklodoprava nebo MHD. Odpovědi těchto respondentů jasně naznačují, že o změně primárního způsobu dopravy ve městě směrem k udržitelnějším formám může uvažovat řada z nich (viz Graf 8).

Graf 8: Úvahy o snížení využívání automobilu jakožto hlavního způsobu přepravy



Data ukazují, že přes dvě třetiny automobilistů žijí v oblasti modernistického sídliště, která je pro Most převládající. Tyto oblasti se ve městě nachází převážně v jádrových částech města. U sídlištní zástavby je rovněž předpoklad dobré dopravní dostupnosti, zejména pak MHD, narozdíl od oblastí s nižší hustotou zástavby či oblastí na periferii města

PĚŠÍ CHŮZE

Jak již bylo uvedeno výše, pěší chůze je pro nadpoloviční většinu z dotázaných nejčastěji volený prostředek k přemísťování se uvnitř oblastí (Graf 6). Tento výsledek odpovídá relativně malé rozloze oblastí. Pro šestinu respondentů se jedná o hlavní prostředek dopravy i mimo svou oblast (Graf 7).

Vedle pozitivního hodnocení („souhlasím“ a „spíše souhlasím“) výroků týkajících se kvalit městského prostředí pro pěší se respondenti volící primárně pěší chůzi vyjadřovali souhlasně také k výroku, který se týkal razantní změny dopravního řešení v rámci oblastí. Razantním řešením bylo myšleno více parkovacích míst a omezení vjezdu aut do vybraných ulic. Vzhledem k tomu, že pouze pro třetinu z nich je automobil nenahraditelným způsobem dopravy (2. nejméně souhlasný výrok ze všech) můžeme usuzovat, že dotázaní mohli inklinovat spíše k omezení vjezdu aut.

Je zajímavé, že s výroky týkajícími se kvalit města pro pěší souhlasili jak obyvatelé, kteří volí jako primární dopravní mód automobil, tak i ti volící pěší chůzi nebo MHD.



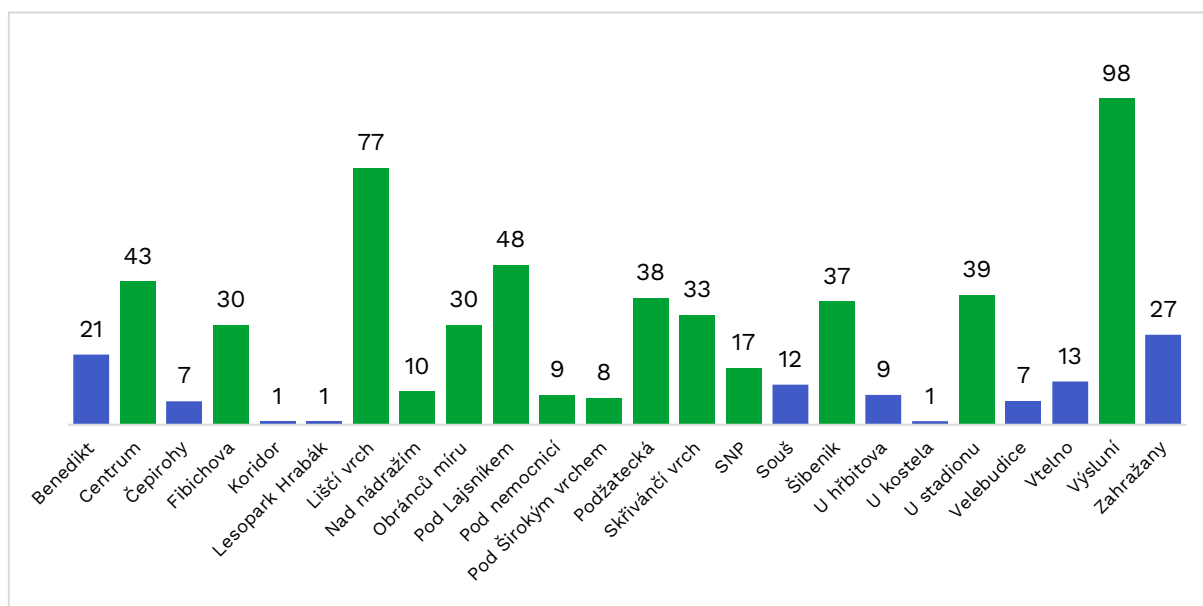
VÝSLEDKY ZA OBLASTI A URBÁNNÍ STRUKTURY

Téměř polovina ze všech oblastí (10 z 24) města Most odpovídá svým charakterem zástavby urbanistické struktury modernistického sídliště. V dalších oblastech (4) se tento typ zástavby prolíná s dalšími typy. V těchto oblastech byla zastoupena největší část respondentů (517 z 616) a celkově se v nich koncentruje největší část obyvatelstva celého města Most.

Pro sídlištní typ urbanistické struktury je typické volné umístění spíše soliterních staveb, které jsou obklopeny rozlehlými prostory s parkovou úpravou. Často jsou oddělovány dopravní cesty pro pěší a automobily. Veřejný prostor v tomto typu zástavby bývá zejména ve vlastnictví samospráv a mohou se zde jednodušeji realizovat úpravy týkající se mj. zlepšení prostředí pro pěší a jiné udržitelné způsoby dopravy.

Výše uvedené skutečnosti jsou důvodem, proč je v tomto dokumentu na tento typ urbanistické struktury kladen vyšší důraz.

Graf 9: Rozmístění respondentů podle zkoumaných oblastí



Pozn.: Zeleně jsou označeny oblasti tvořené či s významným zastoupením budov typických pro modernistická sídliště, modře jsou označeny zbývající urbanistické struktury.

Obyvatelé modernistických sídlišť souhlasili („souhlasím“ a „spíše souhlasím“) s výroky ohledně dostatku přechodů v oblastech, jednoduché orientaci v prostoru, pohodlí pro pěší a že je na chodce pamatováno a prostor jim je přizpůsoben.

Naopak respondenti nesouhlasili („spíše nesouhlasím“ a „nesouhlasím“) s výroky, že se nebojí pustit dítě hrát ven na ulici, že je v oblastech dostatek mobiliáře (laviček, košů atd.), že oblasti jsou pohodlné pro automobily (vč. zaparkování) nebo výrokem o propojenosti a dobrém stavu chodníků.

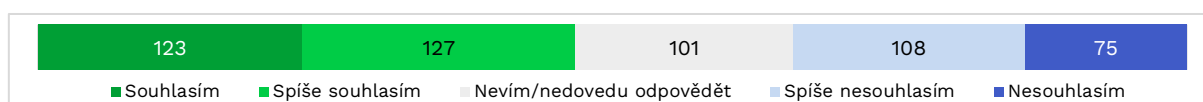


Relativně silně respondenti souhlasili s výrokem, že oblasti potřebují razantní dopravní změny, ať více parkovacích míst či naopak omezení vjezdu, nebo že hlavním důvodem nebezpečí pro děti v oblastech jsou ostatní lidé, kteří se v nich nachází.

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA A MODERNISTICKÉ SÍDLIŠTĚ

Automobily mají pro obyvatelé modernistického sídliště vysoké postavení v hierarchii dopravních prostředků, nadpoloviční většina (57 %, 306 z 534) uvedla, že je pro ně automobil nenahraditelným způsobem přepravy. Výrok týkající se změny preference dopravního způsobu, pokud by alternativy byly lepší, ale ukazuje, že téměř polovina (46 %, 250 z 543) z dotázaných žijících v modernistických sídlištích by následně výrazně méně využívala automobil jako primární dopravní prostředek (viz Graf 10).

Graf 10: Úvahy o změně preference automobilu, pokud by byly jiné způsoby dostatečně kvalitní

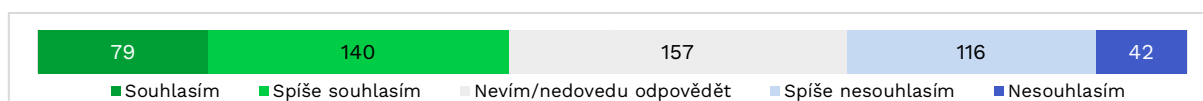


CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Cyklistická doprava zaujímá v kontextu města Most slabou pozici. Jedná se o výrazně nejméně zastoupenou formu přepravy ve městě, ať v rámci jedné oblasti, tak mezi nimi. U obou dotazů se neobjevilo ani 10 odpovědí, které preferují cyklodopravu či koloběžku, přičemž odpovědi na otázku pohodlí a bezpečí pro cyklisty nebyly jednoznačné (viz Graf 6 a 7)

Co se týká odpovědí obyvatel sídlišť, nízký zájem o cyklistickou dopravu odpovídá zjištění na úrovni celého města. Lze však pozorovat nesoulad mezi převládající spokojeností s prostředím pro cyklisty a nízkým využitím tohoto dopravního způsobu.

Graf 11: Výrok „oblast je pohodlná a bezpečná pro cyklisty“ v rámci sídlištní struktury



V konkrétní rovině ze všech odpovědí vnímá 41 % respondentů (219) oblasti jako vhodné a pohodlné pro cyklisty (odpovědi „souhlasím“ a „spíše souhlasím“), jako nevhodné (odpovědi „spíše nesouhlasím“ a „nesouhlasím“) je vidí „pouze“ 30 % (158). Zajímavostí je, že 29 % (157) není schopno jednoznačně uvést, jak oblasti vnímá (odpovědi „nevím/nedovedu odpovědět“), což je největší procento ze všech výroků (viz Graf 11). Postoje vůči cyklistické dopravě tak byly nejednoznačné.

SPECIFIKA KONKRÉTNÍCH OBLASTÍ

Vedle výše zmíněných zjištění na úrovni celého města (viz první odstavce v kapitole „Výsledky za celé město Most“) nebo pouze na sídlištích, se v rámci jednotlivých oblastí objevovala také některá specifika.

V oblasti „Centrum“ se vedle strachu o hrající se děti na ulici z důvodu ostatních lidí objevily obavy kvůli hustotě a rychlosti automobilového provozu. Zároveň dotázaní vnímají pozitiva týkající se pěší chůze.

Pro „Liščí vrch“ jsou typické silné hlasy týkající se automobilové dopravy. Dle respondentů se jedná o nepohodlnou a nebezpečnou oblast pro automobily a také je dle nich potřeba výrazné změny v dopravním řešení.

Oblastí „Pod Lajsníkem“ rezonují jako u „Liščího vrchu“ hlasy ohledně automobilové dopravy, vedle toho se však objevují velmi pozitivní mínění týkající se vhodnosti oblasti pro procházky. Negativně vnímají respondenti v této části stav a propojenost chodníků.

V části města „Podžatecká“ se respondenti vyjádřili, že se v oblasti bojí nechat hrát si děti na ulici, kdy hlavním a silným důvodem jsou ostatní lidé v lokalitě. Obyvatelé rovněž trápí nedostatek mobiliáře.

Oblast „U stadionu“ má podobně jako další oblasti problémy se strachem o děti na ulici, primárně kvůli ostatním lidem, avšak objevily se také jiná specifika. Podle respondentů není pohodlí a bezpečí pro automobily tak silný problém jako tomu je u jiných částí města. Celkově jasně převažují pozitiva týkající se chůze ve městě. V oblasti „U stadionu“ byla narozdíl od ostatních oblastí (viz kapitola „Cyklistická doprava“ výše) pozitivně a jasněji hodnocena cyklistická doprava.

„Výsluní“ je částí, kde respondenti vyjadřovali zejména negativní postoje (podobně jako u oblasti „Liščí vrch“). Podle dotázaných se jedná o nepohodlnou a nebezpečnou oblast pro automobily a také je dle nich potřeba výrazné změny v dopravním řešení. Naproti tomu je opět vyzdvižována kvalita prostoru pro chůzi a dále je pro „Výsluní“ specifický strach o děti hrající si na ulici kvůli nepřehlednosti prostoru, hustotě a rychlosti automobilového provozu.



ZDROJE A ODKAZY NA LITERATURU

- [1] Walkability – Implementace walkability jako nástroje podpory udržitelné mobility českých měst (2024): Dashboard průzkumu kvality města Most z pohledu chodců [online].

Dostupné na:

<https://walkability.osu.cz/aktivity-a-vystupy/koncepce-walkability-mostu>

