



KATEDRA GEOINFORMATIKY
Univerzita Palackého v Olomouci

Vyhodnocení

Parkovací politika města Olomouc –
dotazníkové šetření

Olomouc 2020

ZADAVATEL

Statutární město Olomouc
Horní náměstí č.p. 583, radnice
779 11 Olomouc

ZPRACOVATEL

**Katedra geoinformatiky
Přírodovědecká fakulta
Univerzita Palackého v Olomouci**
17. listopadu 50
771 46 Olomouc
www.geoinformatics.upol.cz
jaroslav.burian@upol.cz

ZPRACOVATELSKÝ TÝM

doc. RNDr. Jaroslav Burian, Ph.D.
Mgr. Karel Macků, Ph.D.
Mgr. Daniel Pavlačka

OBSAH

OBSAH.....	3
1. ÚVOD	4
2. METODIKA PRŮZKUMU	5
2.1. Sestavení dotazníku	5
2.2. Metoda sběru dat	5
2.3. Metody vyhodnocení	5
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU	6
3.1. Obecné vyhodnocení – popisná statistika respondentů	6
3.2. Nejčastější způsob dopravy v Olomouci	8
3.3. Využívání osobních a služebních vozidel v domácnosti	9
3.4. Potíže s nalezením volného parkovacího místa	10
3.5. Zavádění placeného parkování mimo městské historické centrum	11
3.6. Zavádění parkovacích zón pro rezidenty a abonenty	13
3.7. Spolufinancování výstavby parkovací infrastruktury	15
3.8. Hodnocení výše ceny za parkování	16
3.9. Komentáře	18
4. PŘÍLOHY	19
4.1. Dotazník – struktura	19
4.2. Elektronické přílohy	23

1. ÚVOD

V rámci dlouhodobé strategie pro budoucí rozvoj parkování v Olomouci se Magistrát města Olomouce rozhodl pořídit strategický dokument „Parkovací politika města Olomouce“. Součástí jeho pořízení je kromě analytické části a čtyř veřejných projednání také zjištění názorů občanů města na tuto problematiku. Z tohoto důvodu byla zadavatelem oslovena Katedra geoinformatiky Přf UP s žádostí realizovat dopravní průzkum (anketu), který by zjistil, jak občané vnímají pravidla a podmínky, která by byla novou parkovací politikou vytvořena.

2. METODIKA PRŮZKUMU

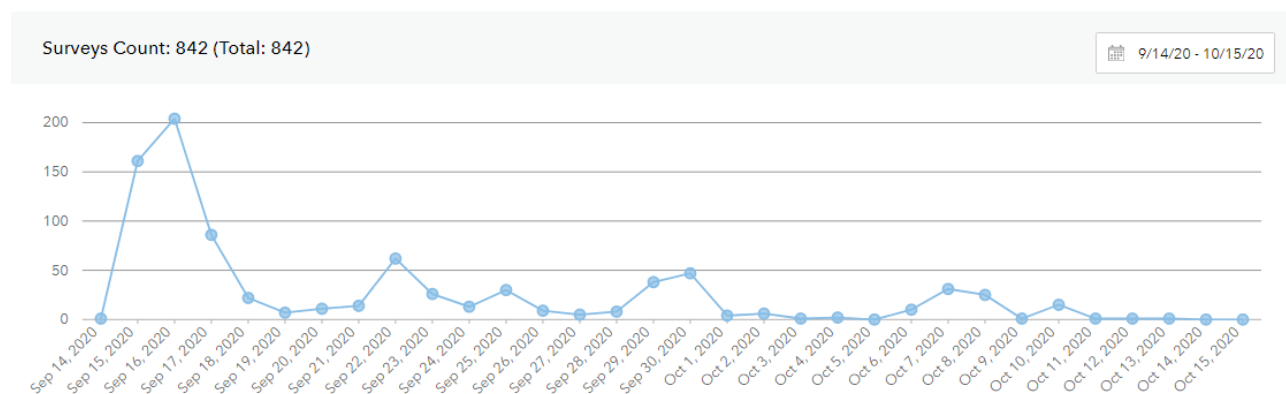
Zakázka byla řešena na základě zadání zadavatele a dále na základě průběžných konzultací. Hlavním požadavkem bylo zjištění názorů obyvatel Olomouce (okrajově také návštěvníků) na přípravu Parkovací politiky města Olomouce. Požadováno bylo zastoupení minimálně 500 respondentů.

2.1. Sestavení dotazníku

Dotazník byl sestaven v souladu s obsahem připravované Parkovací politiky města Olomouce za účelem zjištění názorů obyvatel. Na základě komunikace se zadavatelem byla zpracovatelem navržena forma a obsah dotazníku, podle navazujících připomínek byly provedeny požadované úpravy. Dotazník byl sestaven jak v tištěné podobě, tak také v elektronické verzi v prostředí aplikace Survey123, kde byl dostupný na této adrese: <https://arcg.is/0eaOnu>. Znění jednotlivých otázek je uvedeno v příloze 4.1.

2.2. Metoda sběru dat

Dotazníkové šetření probíhalo v termínu od 14. 9. do 11. 10. 2020, a to současně metodou CAWI (elektronický dotazník) a PAPI (sběr dat v terénu prostřednictvím tištěného formuláře, případně vyplnění elektronické verze za asistence školené osoby). Do terénního sběru dat byly zapojeny celkem 2 osoby, které byly předem vyškoleny tak, aby byl dotazník vyplňován jednotným způsobem. Část dat byla sesbírána pomocí tištěných dotazníků v rámci veřejných projednání ve dnech 15., 17., 22. a 23. 10. 2020. Elektronická verze dotazníku byla propagována na webových stránkách olomouc.eu, v několika skupinách na sociální síti Facebook a dále prostřednictvím několika novin (např. Olomoucký deník, Hanácký večerník). Sesbíraná data tedy nejsou plně reprezentativní a provedené šetření je tak přesnější označit za anketu než průzkum. Při interpretaci výsledků je tedy nutné tento fakt zohlednit.



Obr. 1 Časové rozložení sběru dat

2.3. Metody vyhodnocení

Pro vyhodnocení šetření bylo využito základních statistických metod za využití programu Excel. Prostorové vyhodnocení bylo zpracováno v prostředí ArcGIS Pro.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMU

3.1. Obecné vyhodnocení – popisná statistika respondentů

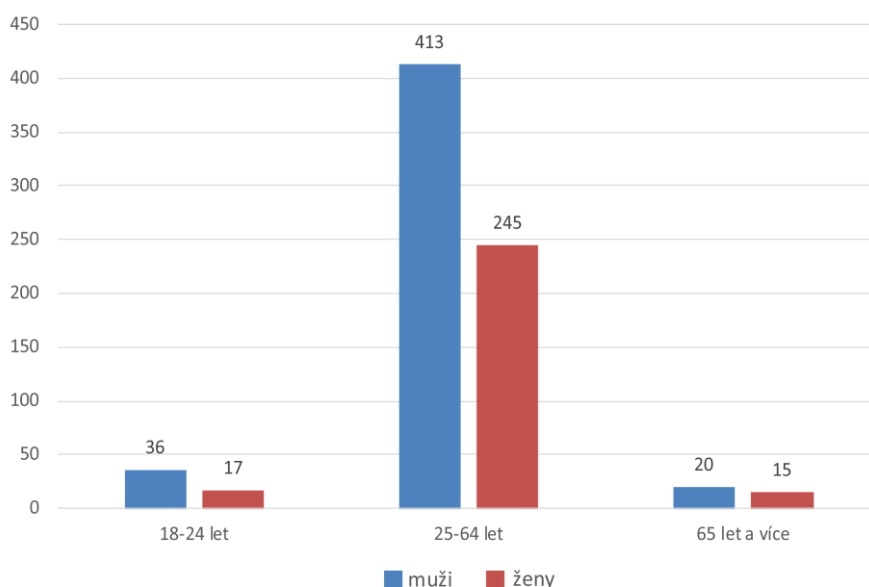
Olomouc k 31. 12. 2019		Obyvatel	Obyvatel [%]	Dotazníků celkem	Dotazníků trvalé a přechodné bydliště	Dotazníků trvalé a přechodné bydliště [%]
Počet obyvatel >18		81 712		841	746	100
muži	celkem	38 081	46,6	522	469	62,9
	18-24	2 866	3,5	40	36	4,8
	25-64	26 875	32,9	461	413	55,4
	65+	8 340	10,2	21	20	2,7
ženy	celkem	43 631	53,4	319	277	37,1
	18-24	2 944	3,6	20	17	2,3
	25-64	28 142	34,4	284	245	32,8
	65+	12 545	15,4	15	15	2,0

Komentář: Do průzkumu se zapojilo celkem 841 respondentů (z toho 646 s trvalým bydlištěm v Olomouci, 100 s přechodným bydlištěm v Olomouci a 95 s bydlištěm mimo Olomouc). U většiny hodnocení byly zohledňovány pouze odpovědi obyvatel Olomouce (celkem tedy 746 respondentů). V mapách a v individuálních komentářích jsou potom zohledněny odpovědi všech respondentů.

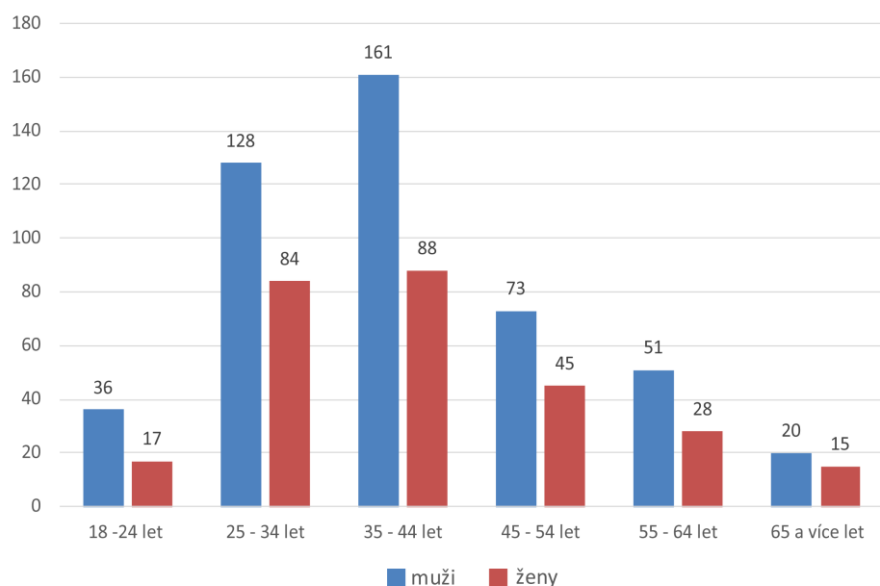
Struktura respondentů neodpovídá plně struktuře obyvatel. V odpovědích je zastoupeno více mužů než žen a výrazně více obyvatel ve věkové kategorii 25-64 let. Věková skupina mladistvých a také důchodců je proti běžné struktuře obyvatel zastoupena minimálně. Na základě detailního rozboru dle desetiletých intervalů je patrná převažující skupina respondentů ve věkové kategorii 35-44 let a dále potom 25-34. Z uvedeného lze usoudit, že na dotazník (anketu) reagovali nejvíce aktivní řidiči spíše mladších ročníků a jednalo se především o muže.

Z hlediska ekonomické aktivity respondentů odpovídali především zaměstnanci a podnikatelé, tedy dle očekávání ti, mezi kterými je nejvíce aktivních řidičů. Naopak skupina důchodců, studentů a žen na mateřské byla v průzkumu oproti běžné struktuře obyvatel zastoupena méně výrazně.

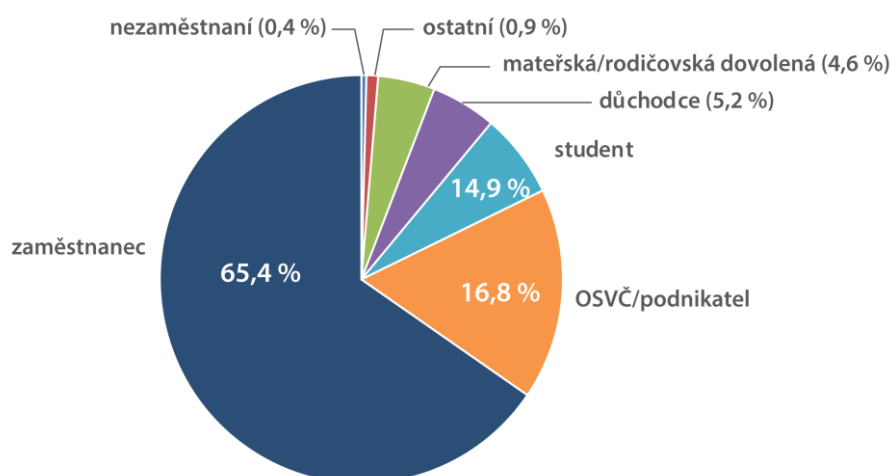
Z uvedených důvodů nelze považovat provedný průzkum o plně reprezentativní a je tedy nutné k němu přistupovat spíše jako k anketě, která sice poskytuje užitečnou zpětnou vazbu, avšak nereprezentuje názory všech obyvatel.



Obr. 2 Struktura respondentů dle věku a pohlaví



Obr. 3 Detailní struktura respondentů dle věku a pohlaví



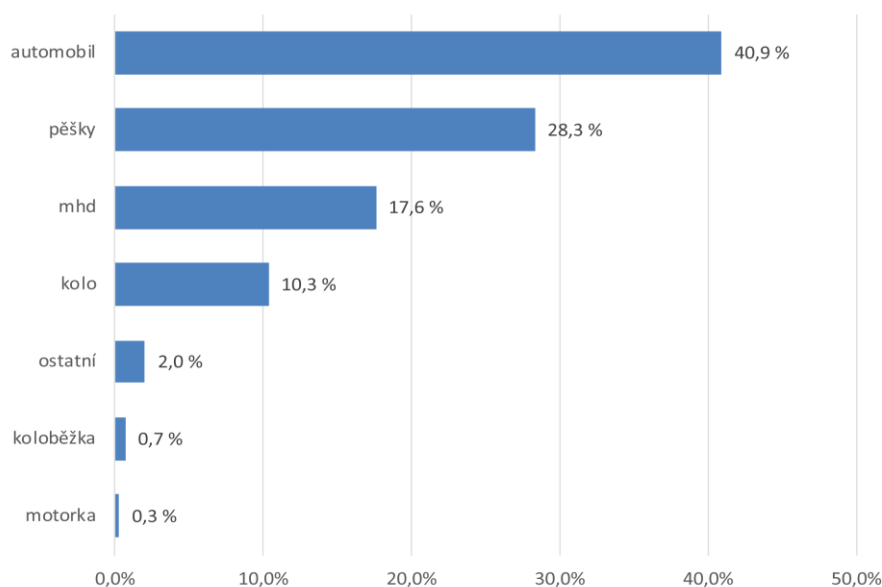
Obr. 4 Struktura respondentů dle ekonomické aktivity

3.2. Nejčastější způsob dopravy v Olomouci

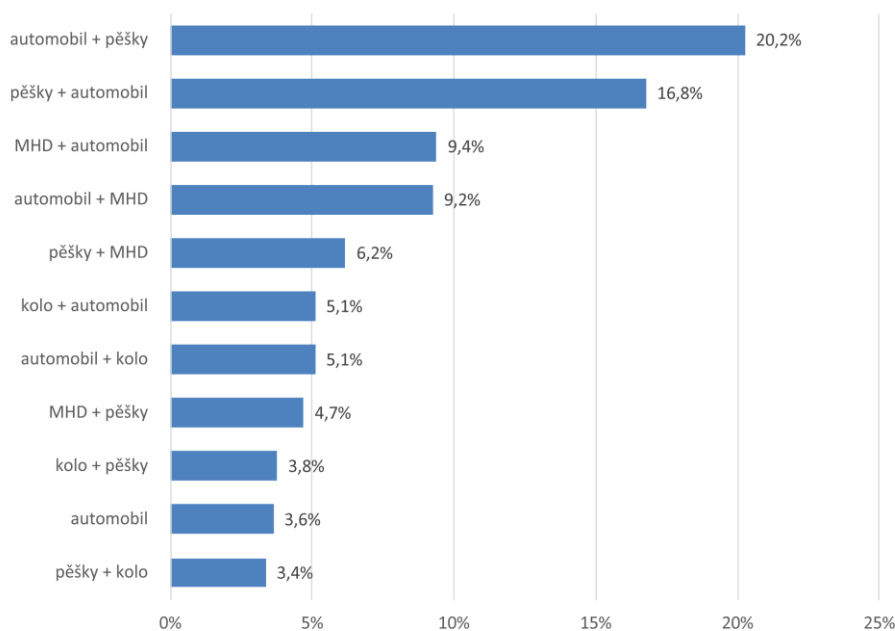
Formulace otázek:

- Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci (vyberte nejčastější způsob dopravy).
- Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci (vyberte druhý nejčastější způsob dopravy).

Komentář: V dotazníku byl sledován primární a sekundární preferovaný dopravní prostředek. Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem respondentů je automobil – jako primární dopravní prostředek jej uvedlo 41 % respondentů, jako sekundární byl zaznamenán u 36 % tázaných. Oproti tomu struktura nejčastějšího dopravního prostředku tzv. „modal split“ dle PUMMO (2016) je 35 % chůze, 6 % kolo, 27 % MHD a 30 % automobil. Z toho vyplývá, že v dotazníku odpovídali více řidiči, a naopak méně chodci a cestující MHD, pro které pravděpodobně problematika parkování není tolik zásadní. Většina respondentů uvedla, že automobil používá v kombinaci s jiným dopravním prostředkem (nejčastěji MHD či chůze). Pro potřeby vizualizace byly obě odpovědi každého respondenta spojeny do jedinečné kombinace.



Obr. 5 Nejčastější způsob dopravy v Olomouci



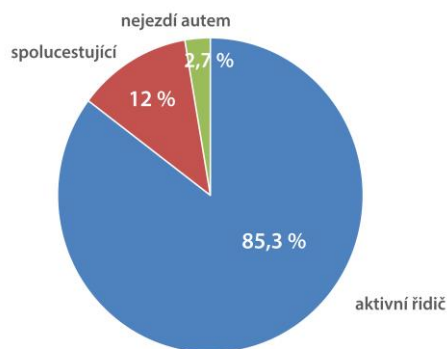
Obr. 6 Dva nejčastější způsoby dopravy v Olomouci

3.3. Využívání osobních a služebních vozidel v domácnosti

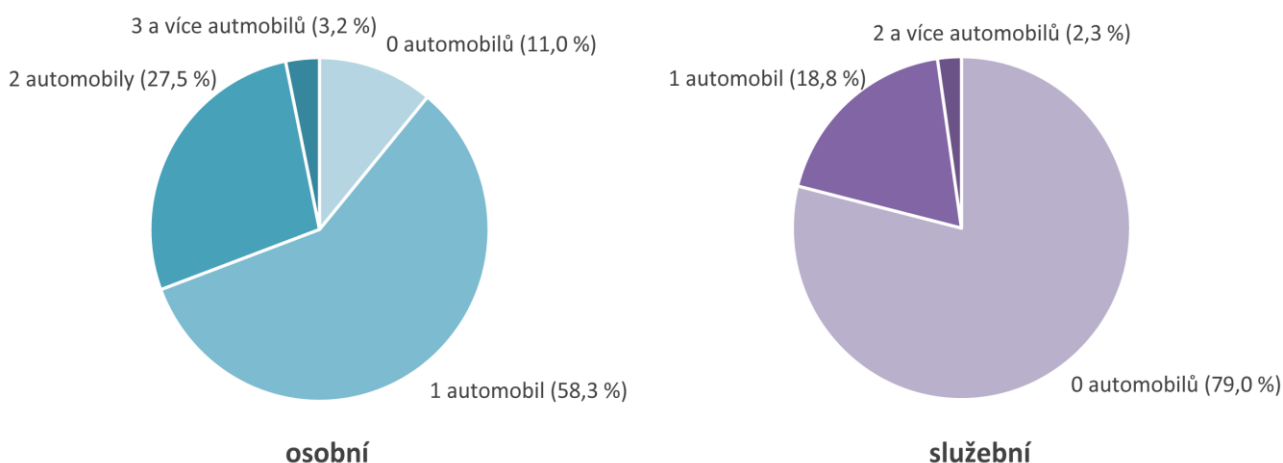
Formulace otázek:

- Zhodnotte, jakým způsobem převážně využíváte automobil v Olomouci (Jezdím jako aktivní řidič, Jezdím jako spolucestující, Vůbec nejedním autem).
- Počet osobních vozidel v domácnosti (vozidla v osobním vlastnictví využívaná domácností)
- Počet služebních vozidel v domácnosti (služební vozidla využívaná domácností k soukromým účelům)
- Prioritně využívané vozidlo v domácnosti (typ vozidla, které rodina využívá nejčastěji) - soukromé vozidlo, služební vozidlo, obě vozidla stejně, nepoužíváme automobil.

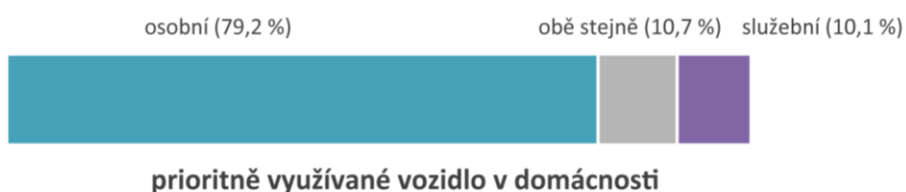
Komentář: Většina respondentů jsou aktivními řidiči (85 %), jako spolucestující automobilem cestuje 12 % a pouze 3 % respondentů uvedla, že nejední v Olomouci automobilem. Mezi respondenty z hlediska vlastnictví převažuje 1 osobní vozidlo (58 %) a 0 služebních vozidel (79 %). Dva a více automobilů potom vlastní 30 % respondentů a žádné osobní vozidlo nevlastní 11 % respondentů. Dle PUMMO (2016) pouze 10 % domácností vlastní dva a více automobilů, zatímco 45 % domácností je vybavenou pouze 1 vozidlem. Z toho opět vyplývá, že na dotazník odpovídali především majitelé vozidel, a to více ti, kteří vlastní 2 a více vozidel. Z hlediska využívání osobních a služebních vozidel mnohem více převažují vozidla v osobním vlastnictví (79 %).



Obr. 7 Aktivita řidičů



Obr. 8 Počty osobních a služebních vozidel v domácnostech



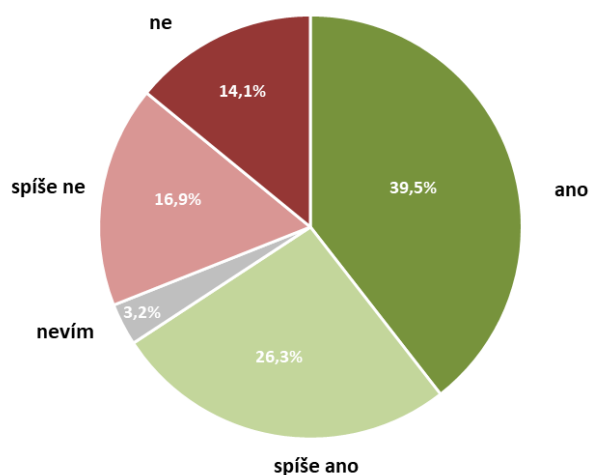
Obr. 9 Využívání osobních a služebních automobilů

3.4. Potíže s nalezením volného parkovacího místa

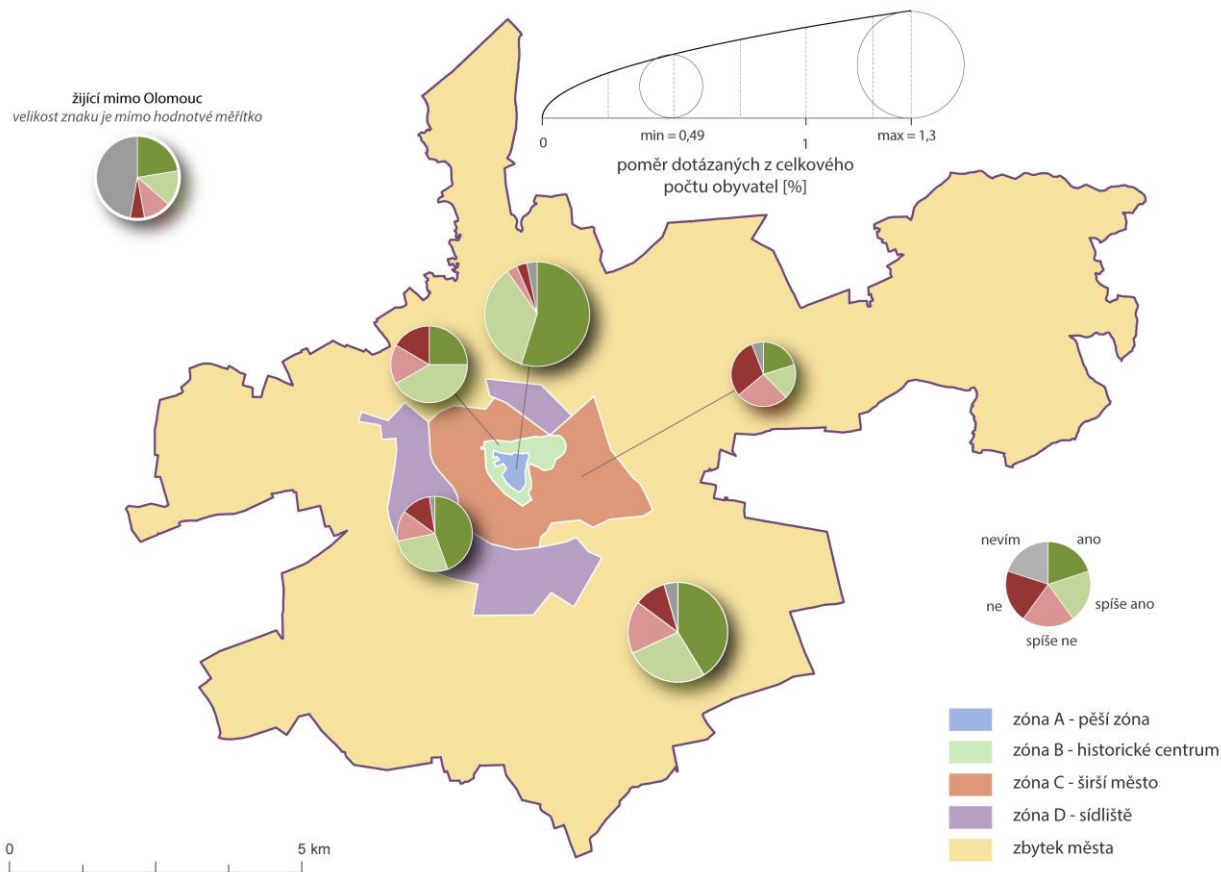
Formulace otázky:

- Máte potíže s nalezením parkovacího místa v místě vašeho bydliště v Olomouci?

Komentář: Většina respondentů má potíže s nalezením parkovacího místa v blízkosti svého bydliště (66 %). Proti tomu 31 % respondentů tyto potíže nemá. Velký vliv na toto hodnocení má však konkrétní lokalita, kde respondent bydlí. Jako nejvíce problematické z hlediska hledání parkovacího místa je A - pěší zóna (cca 90 % respondentů) a D - sídliště (cca 70 %). V oblasti B - historické centrum a částech města mimo vymezené zóny má potíže cca 65 % respondentů. Z tohoto obecného trendu nejvíce vybočuje oblast C – širší město, kde potíže s parkováním uvedlo pouze cca 30 % respondentů.



Obr. 10 Potíže s nalezením volného parkovacího místa



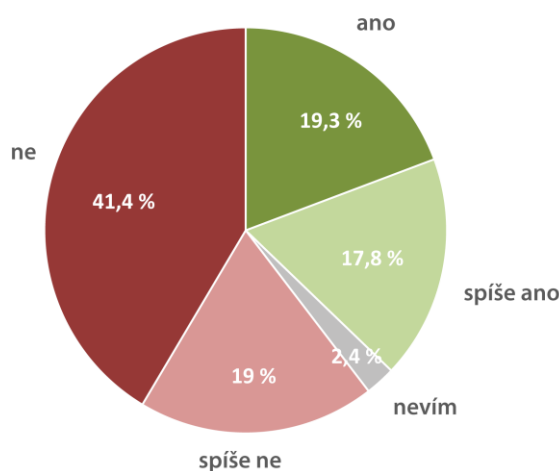
Obr. 11 Potíže s nalezením volného parkovacího místa dle bydliště respondentů

3.5. Zavádění placeného parkování mimo městské historické centrum

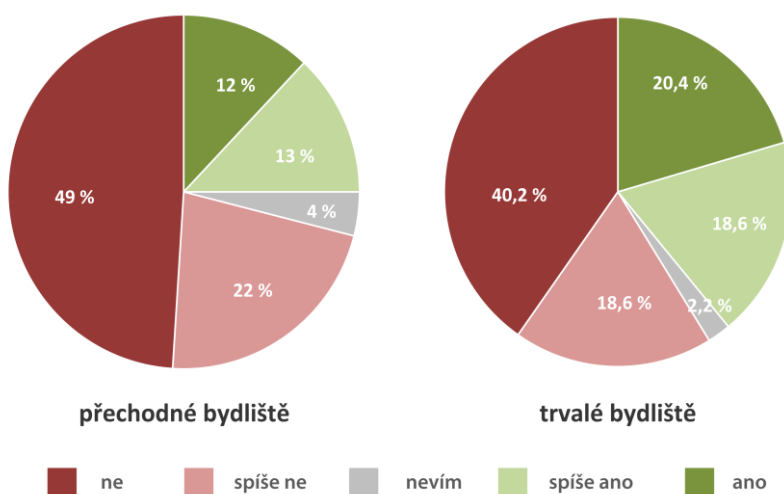
Formulace otázky:

- Souhlasíte se zavedením placeného parkování i mimo historické centrum? (zavedení placeného "hodinového" parkování pro návštěvníky i mimo centrum)

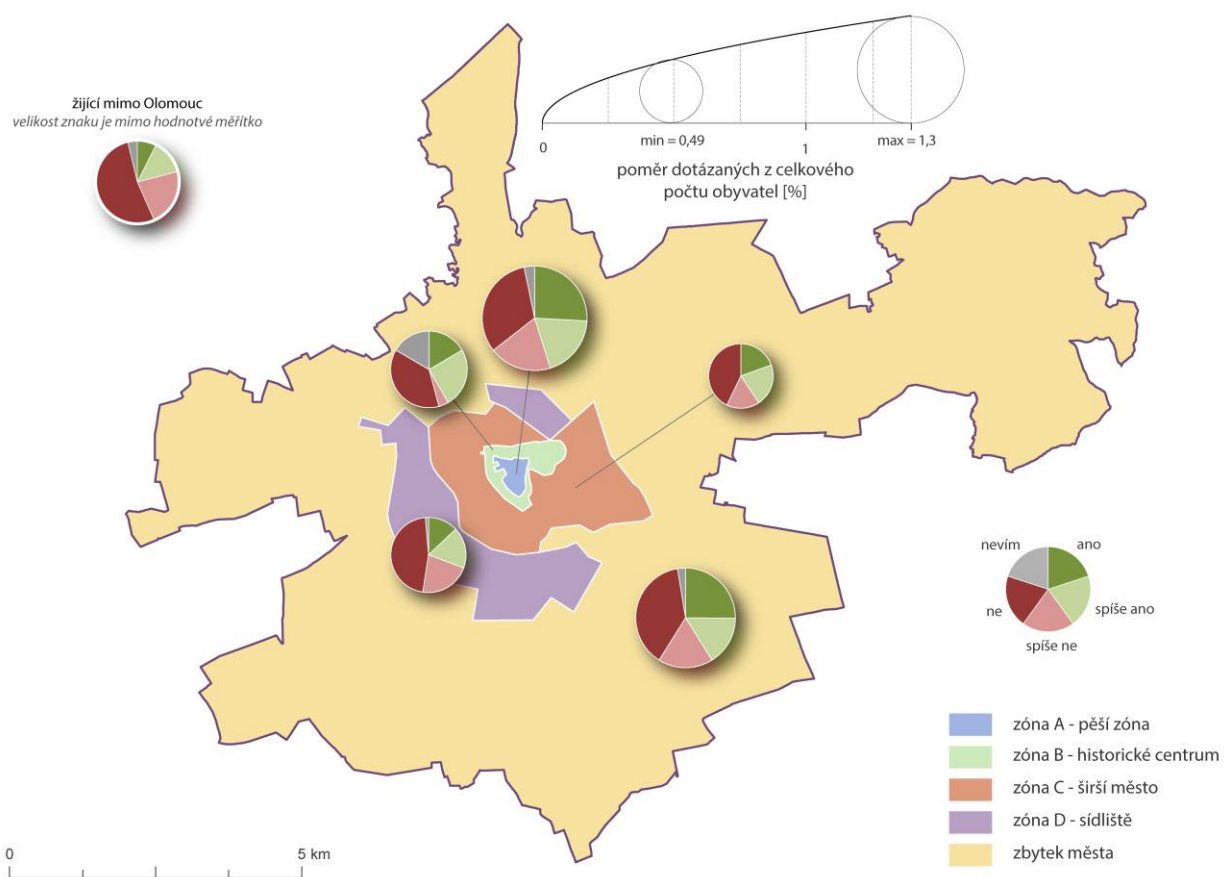
Komentář: Většina respondentů je spíše proti rozšiřování placeného parkování do dalších oblastí (60 % respondentů). Vyšší je tento podíl u obyvatel, kteří mají v Olomouci pouze přechodné bydliště, naopak mírně nižší je podíl u obyvatel s trvalým bydlištěm. Míra souhlasu má z prostorového hlediska klesající trend ve směru z centra na okraje. Nejvíce se zavedením placeného parkování souhlasí ti respondenti, kteří mají bydliště v zóně A – pěší zóna (cca 45 %), nejméně naopak obyvatelé zóny D – sídliště (pouze cca 30 % respondentů). Takto vysoká míra nesouhlasu (až 70 % v zóně D) – sídliště je logická, neboť jde o oblast, kde bylo doposud parkování zdarma. Za touto zónou, tedy v částech města, které nespádají do žádné z vymezených zón naopak podpora placeného parkování mírně roste (cca 40 %).



Obr. 12 Míra souhlasu se zaváděním placeného parkování i mimo historické centrum



Obr. 13 Míra souhlasu se zaváděním placeného parkování i mimo historické centrum dle typu bydliště



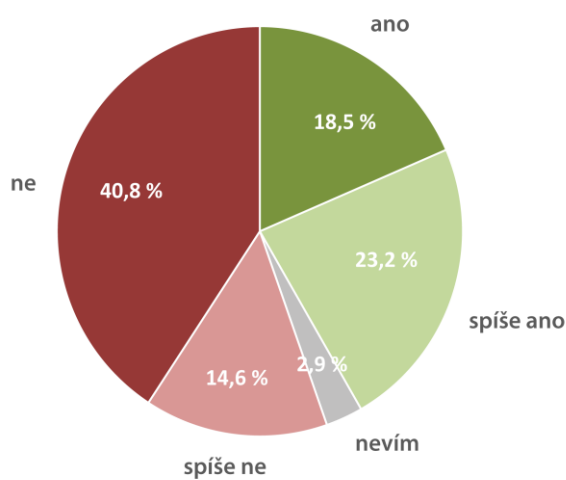
Obr. 14 Míra souhlasu se zaváděním placeného parkování i mimo historické centrum dle bydliště respondentů

3.6. Zavádění parkovacích zón pro rezidenty a abonenty

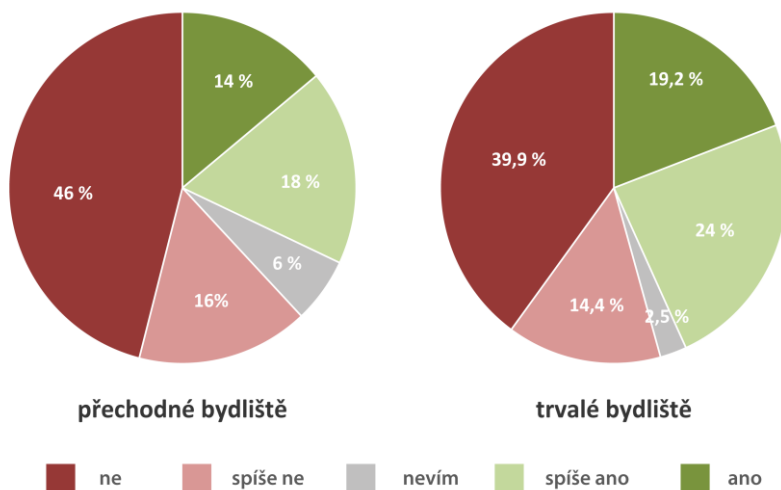
Formulace otázky:

- Souhlasíte se zavedením placených parkovacích zón i mimo historické centrum? (zavedené předplacených parkovacích stání pro rezidenty a abonenty)

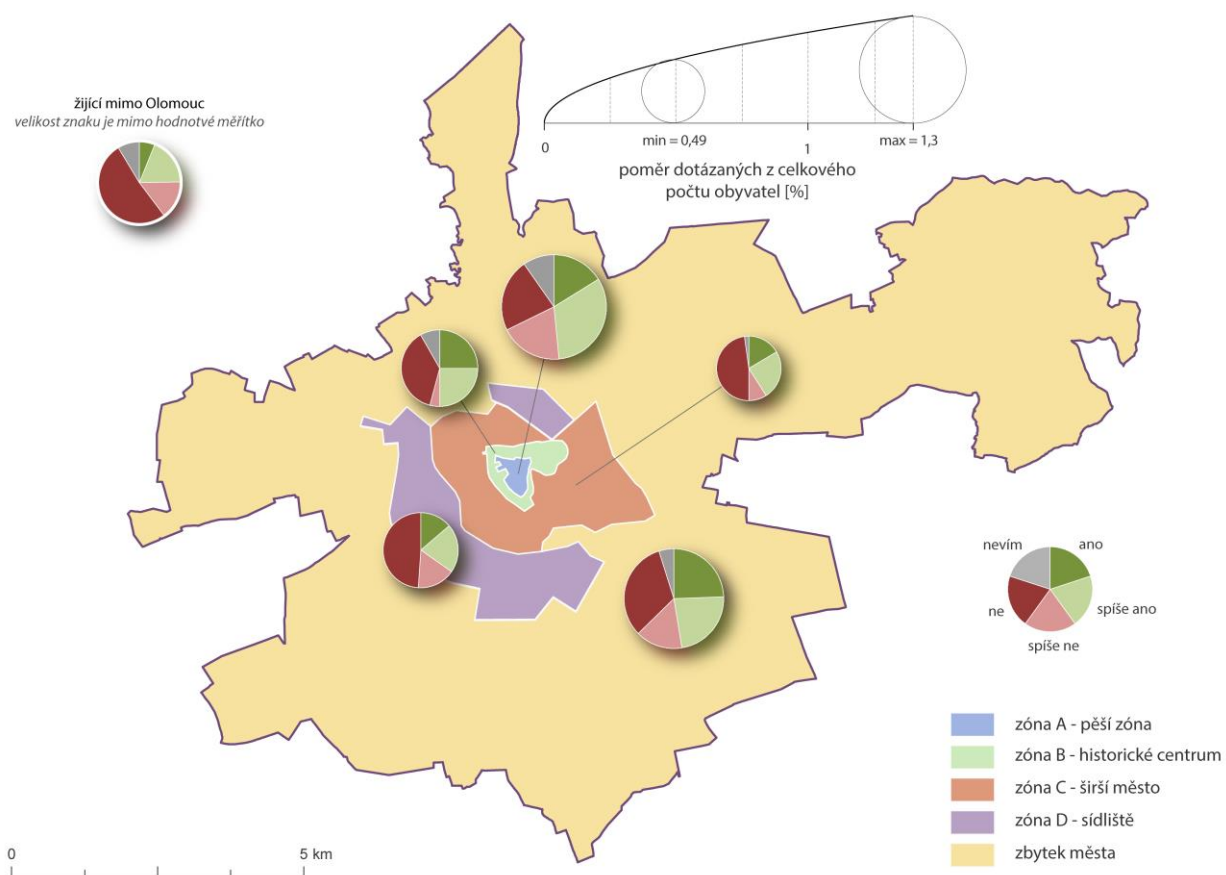
Komentář: Se zavedením nových parkovacích zón souhlasí přibližně 42 % respondentů, proti je mírná většina (55 %). Míra souhlasu je vyšší u respondentů s trvalým bydlištěm v Olomouci (43,2 %), u respondentů s přechodným bydlištěm je naopak nižší (pouze 32 % souhlasných odpovědí). Z prostorového hlediska je míra souhlasu nejvyšší u respondentů s bydlištěm v centru (A – pěší zóna, B – historické centrum) a v oblastech bez vymezených zón, kde dosahuje téměř 50 %. Nižší je míra souhlasu u obyvatel ze zóny C – širší město (cca 40 %) a nejnižší u obyvatel ze zóny D – sídliště (35 % souhlasných odpovědí).



Obr. 15 Míra souhlasu se zavedením parkovacích zón i mimo historické centrum



Obr. 16 Míra souhlasu se zavedením parkovacích zón i mimo historické centrum dle typu bydliště



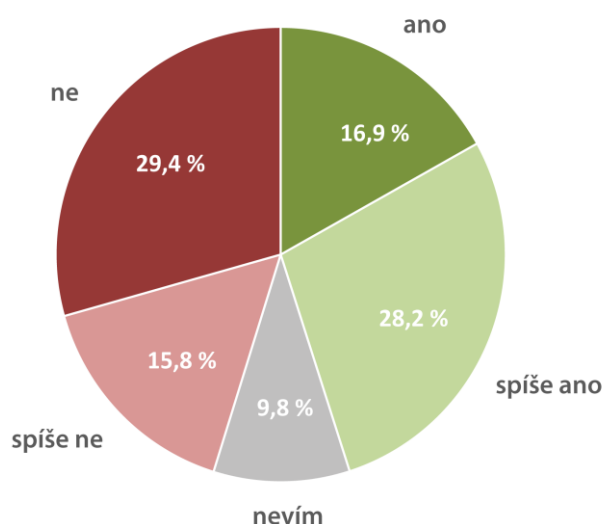
Obr. 17 Míra souhlasu se zavedením parkovacích zón i mimo historické centrum dle bydliště respondentů

3.7. Spolufinancování výstavby parkovací infrastruktury

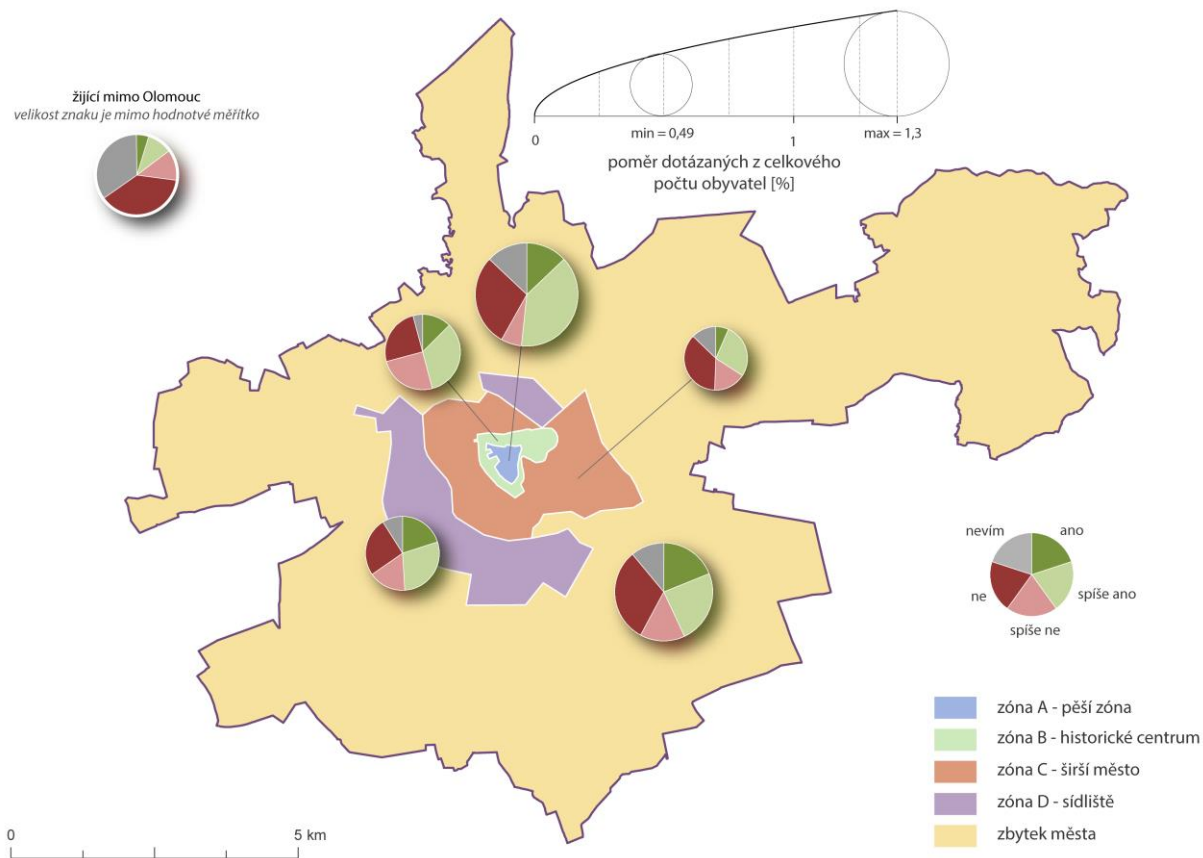
Formulace otázky:

- Zapojili byste se do částečného financování výstavby parkovacích stání a parkovacích domů pro rezidenty (obyvatele) v místě vašeho bydliště, zaručující vám parkovací místo?

Komentář: Poměrně vysoký podíl respondentů (45 %) by se zapojil do částečného financování výstavby parkovacích objektů. Nejvyšší je zájem respondentů s bydlištěm v pěší zóně (A) a na sídlištích (D) – cca 50 %. Poměrně značná část respondentů je tedy ochotná nespolehat se pouze na financování parkovacích objektů městem, ale je ochotna se za určitých okolností na financování podílet.



Obr. 18 Míra souhlasu se zapojením do financování výstavby parkovací infrastruktury



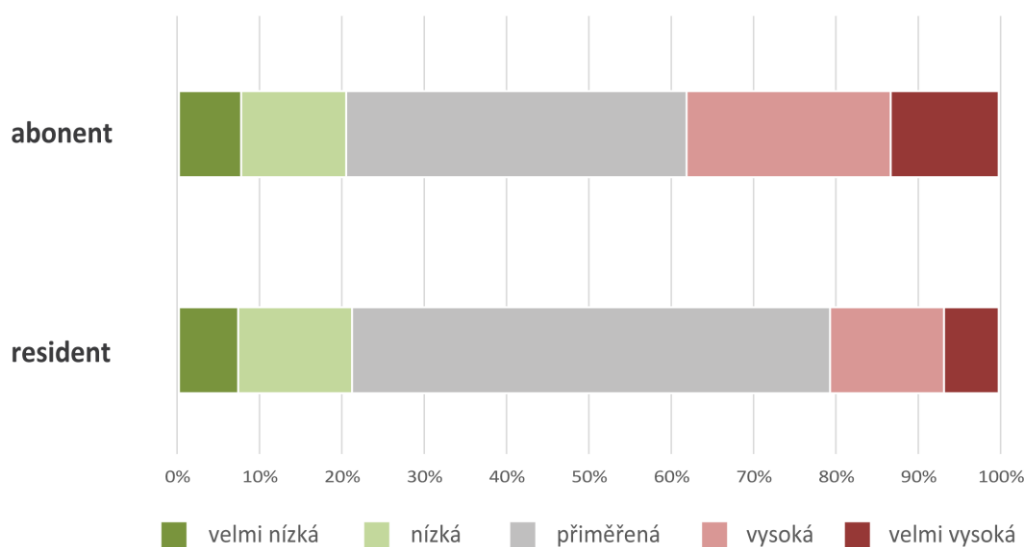
Obr. 19 Míra souhlasu se zapojením do financování výstavby parkovací infrastruktury dle bydliště respondentů

3.8. Hodnocení výše ceny za parkování

Formulace otázek:

- Navrženou cenu za roční platbu za parkování pro rezidenty (obyvatele), tedy předplacené parkovací stání (1 000 Kč ročně za 1. automobil) považují za: (velmi nízká, nízká, průměrná, vysoká, velmi vysoká).
- Navrženou cenu roční platbu za parkování pro abonenty (firmy), tedy předplacené parkovací stání (10 500 Kč ročně za 1. automobil) považují za: (velmi nízká, nízká, průměrná, vysoká, velmi vysoká).

Komentář: Navrženou cenu za roční parkování pro rezidenty považuje většina respondentů za nízkou, velmi nízkou nebo průměrnou. Celkem je podíl těchto odpovědí téměř 80 %. Zastoupení hodnocení „vysoká“ nebo „velmi vysoká“ je stejné jako v případě „nízká“ a velmi „nízká“. Cena za abonentské parkování je opět většinou hodnocena spíše kladně, součet kategorií nízká, velmi nízká a průměrná činí více než 60 %. Podíl spíše negativního hodnocení (vysoká a velmi vysoká cena) je však vyšší než kladných hodnocení.

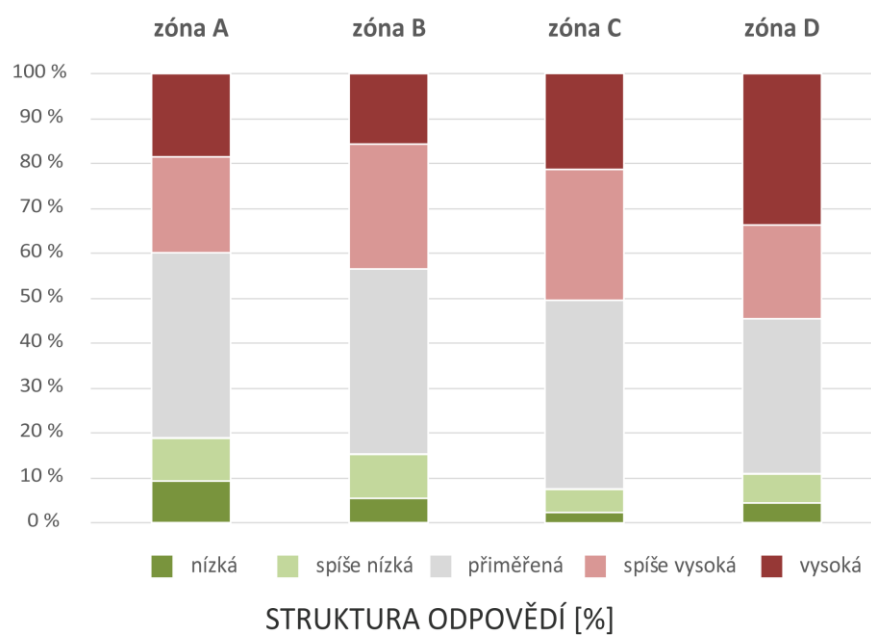


Obr. 20 Hodnocení výše ceny za roční poplatek za parkování

Formulace otázky:

- Navrženou cenu za parkování ve vymezených zónách (viz obrázek níže) považují za: (velmi nízká, nízká, průměrná, vysoká, velmi vysoká).

Komentář: Většina respondentů (60 %) vnímá navrženou cenu za hodinové parkování v pěší zóně (100 Kč/hod) jako průměrnou či nízkou. U všech zón převažuje hodnocení ceny jako průměrné (mezi cca 35 a 40 %) a současně je vyšší podíl respondentů, kteří hodnotí cenu jako spíše vysokou nebo vysokou. Podíl respondentů, kteří považují cenu za vysokou nebo spíše v jednotlivých zónách roste od zóny A po zónu D. Nejvyšší míra nespokojenosti (hodnocení ceny jako vysoká nebo spíše vysoká) je potom pro zónu D (sídliště), kde představuje více než poloviční podíl.



Obr. 21 Hodnocení výše ceny za placené parkování dle vymezených parkovacích zón

3.9. Komentáře

V závěrečné sekci dotazníku měli respondenti možnost vyjádřit libovolné připomínky k tématu. O zájem občanů zapojit se do veřejné diskuze svědčí 420 komentářů z celkového počtu 841 respondentů (z toho 646 s trvalým bydlištěm v Olomouci, 100 s přechodným bydlištěm v Olomouci a 95 s bydlištěm mimo Olomouc). Komentáře byly zpracovány podle toho, v jaké části města (případně mimo město) respondent bydlí, a to: A – pěší zóna, B – historické centrum, C – širší město, D – sídliště a X – mimo Olomouce.

V komentářích je obtížné vypožorovat nějaký obecný trend. Patrný je výrazný vliv toho, kde daný respondent bydlí a jaké dopravní prostředky nejčastěji využívá. Část komentářů je velmi detailních a popisuje konkrétní problémy s parkováním v jednotlivých částí města nebo dokonce v rámci jednotlivých ulic.

Jako nejčastěji uváděné lze zmínit tyto typy komentářů:

- Problematické parkování služebních automobilů (dodávek) zejména na sídlištích.
- Problematické nalezení volného parkovacího místa na sídlištích – výzvy k intenzivnímu řešení parkování v těchto lokalitách – budování parkovacích domů a parkovacích stání.
- Obavy ze zavádění parkovacích zón s ohledem na negativní hodnocení podobných kroků v Brně nebo Praze.
- Výzvy k vyšším cenám u druhých a třetích vozidel v domácnosti.
- Negativní komentáře k zavedení hodinového parkování v zónách C a především D (sídliště).
- Výzvy k řešení odtahu vozidel nezpůsobilých k provozu, které zabírají část parkovacích míst.
- Výzvy k budování kvalitní infrastruktury pro cyklisty.
- Výzvy ke zohlednění sdílených vozidel nebo elektromobilů (např. snížení ceny, motivace).
- Obavy z přesunu zaparkovaných vozidel z nově vymezených zón mimo tyto zóny (na jejich okraj).
- Výzva k přísnější regulaci parkování v centru města (snižování parkovacích míst pro nerezidenty) z důvodu problematického parkování pro rezidenty v této lokalitě.
- Výzva k budování P+R parkovišť pro obyvatele mimo Olomouc, kteří do města dojíždí za prací.
- Nesouhlasná stanoviska s parkovacími zónami u obyvatel bez trvalého bydliště v Olomouci (může souviset s obavou nebo neznalostí podmínek pro změnu trvalého bydliště).

Všechny komentáře jsou k dispozici v příloze (komentare.xlsx)

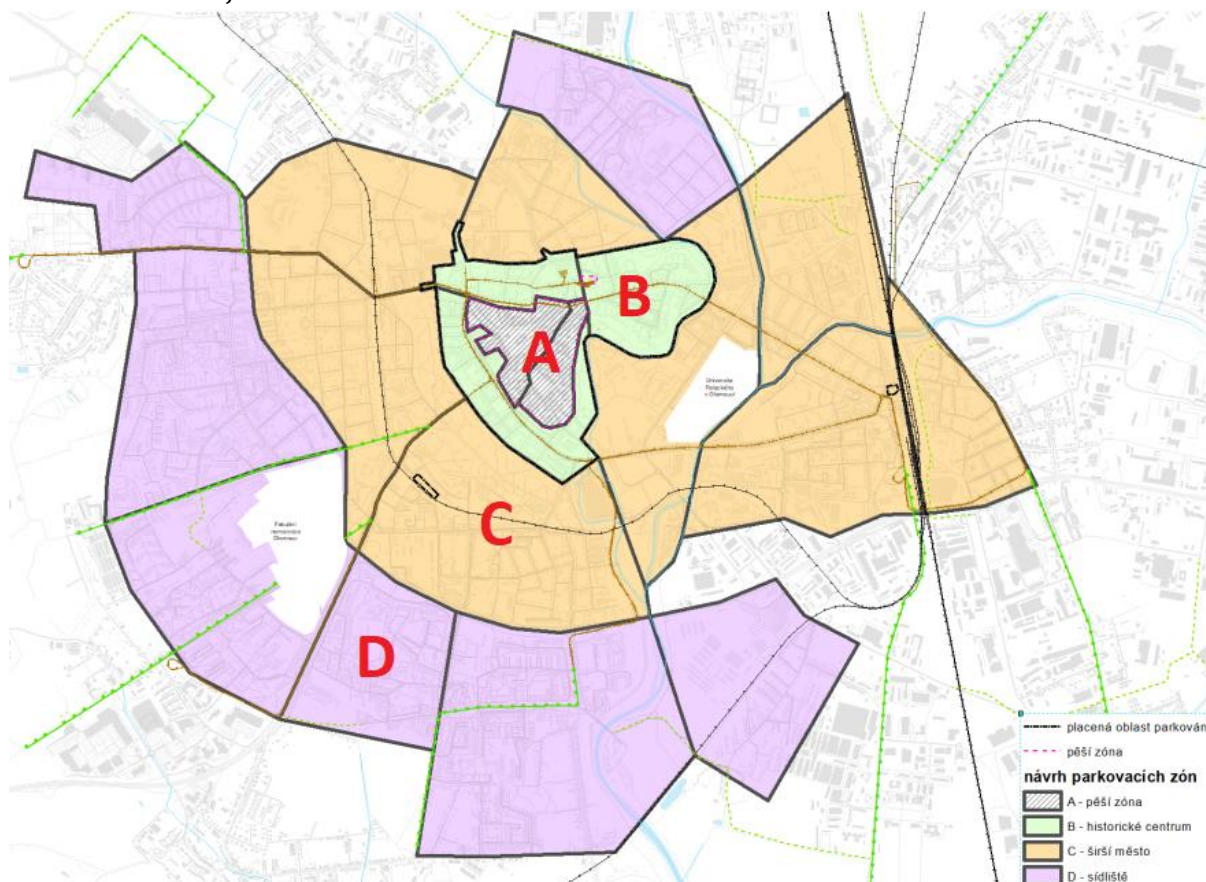
4. PŘÍLOHY

4.1. Dotazník – struktura

Dotazníkové šetření Parkovací politika města Olomouce

Vážený občane,

město Olomouc připravuje tzv. "Parkovací politiku města Olomouce", jejímž cílem je vytvořit dlouhodobou strategii pro budoucí rozvoj managementu parkování v Olomouci. Na základě toho budou následně realizována konkrétní opatření, které zvýší kvalitu statické dopravy (parkování) ve městě. Mezi nejzásadnější opatření bude patřit budování nových parkovacích kapacit, rozšíření placených zón a rozšíření zón s rezidenčním a abonentským parkováním. Návrh tohoto vymezení je zobrazen na následujícím obrázku.



Součástí přípravy parkovací politiky města je také monitoring názorů, přání a dopravního chování obyvatel města. Proto se na vás obracíme s prosbou o vyplnění tohoto dotazníku, který vám nezabere více než 10 minut vašeho času.

Mnohokrát děkujeme

Katedra geoinformatiky, Univerzita Palackého v Olomouci (realizátor dopravního průzkumu)

I. ZÁKLADNÍ INFORMACE O RESPONDENTOVÍ

a. Pohlaví

- a) Muž
- b) Žena

2. Věk

- a) 18 – 24
- b) 25 – 34
- c) 35 – 44
- d) 45 – 54
- e) 55 – 64
- f) 65 – a více

3. Nejvyšší dosažené vzdělání

- a) Základní, včetně neukončeného
- b) Střední, včetně vyučení bez maturity
- c) Úplné střední s maturitou
- d) Vyšší odborné a nástavbové
- e) Vysokoškolské

4. Ekonomická aktivita (uved'te prosím převažující aktivitu dle svého uvážení)

- a) Zaměstnanec
- b) OSVČ nebo podnikatel
- c) Nezaměstnaný
- d) Důchodce
- e) Mateřská dovolená/Rodičovská dovolená
- f) Student
- g) Jiná:.....

5. Bydliště (uved'te, jaká je forma vašeho bydlení)

- a) Trvalé bydliště v Olomouci
- b) Přejížděné bydliště v Olomouci
- c) Bydliště mimo Olomouc

6. Aktuální místo bydliště (uved'te místo vašeho skutečného bydliště, tzn. nikoli nutně trvalý pobyt) – pozn.: Tato otázka byla v online verzi dotazníku nahrazena webovou mapou s možností přímého zadání adresy kliknutím do mapy

- a) obec:
- b) ulice:

II. CHARAKTERISTIKA DOPRAVNÍHO CHOVÁNÍ

7. Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci (vyberte nejčastější způsob dopravy):

- a) automobil
- b) MHD
- c) linkový autobus (ne MHD)
- d) vlak

- e) pěšky
- f) kolo
- g) koloběžka
- h) motorka
- i) kombinace / jiné

8. Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete po Olomouci (vyberte druhý nejčastější způsob dopravy):

- a) automobil
- b) MHD
- c) linkový autobus (ne MHD)
- d) vlak
- e) pěšky
- f) kolo
- g) koloběžka
- h) motorka
- i) kombinace / jiné

9. Zhodnoťte, jakým způsobem převážně využíváte automobil v Olomouci

- a) Jezdím jako aktivní řidič
- b) Jezdím jako spolucestující
- c) Vůbec nejedním autem

10. Počet osobních vozidel v domácnosti (vozidla v osobním vlastnictví využívaná domácností)

- a) 0
- b) 1
- c) 2
- d) 3 a více

11. Počet služebních vozidel v domácnosti (služební vozidla využívaná domácností k soukromým účelům)

- a) 0
- b) 1
- c) 2 a více

12. Prioritně využívané vozidlo v domácnosti (typ vozidla, které rodina využívá nejčastěji)

- d) soukromé vozidlo
- e) služební vozidlo
- f) obě vozidla stejně
- g) nepoužíváme automobil

III. PARKOVÁNÍ V OLOMOUCI

13. Máte potíže s nalezením parkovacího místa v místě vašeho bydliště v Olomouci? (vyplňují pouze lidé bydlící v Olomouci)

ano spíše ano spíše ne ne nemohu posoudit/nevím

14. Souhlasíte se zavedením placeného parkování i mimo historické centrum? (zavedení placeného "hodinového" parkování pro návštěvníky i mimo centrum)

ano spíše ano spíše ne ne nemohu posoudit/nevím

15. Souhlasíte se zavedením placených parkovacích zón i mimo historické centrum? (zavedené předplacených parkovacích stání pro rezidenty a abonenty)

ano spíše ano spíše ne ne nemohu posoudit/nevím

16. Zapojili byste se do částečného financování výstavby parkovacích stání a parkovacích domů pro rezidenty v místě vašeho bydliště, zaručující vám parkovací místo? (např. formou zřízení družstva, spolu financování např. poloviny z ceny parkovacího místa)

ano spíše ano spíše ne ne nemohu posoudit/nevím

17. Navrženou cenu za roční platbu za parkování pro rezidenty (obyvatele), tedy předplacené parkovací stání (1 000 Kč ročně za 1. automobil) považují za:

velmi nízkou nízkou průměrnou vysokou velmi vysokou

18. Navrženou cenu roční platbu za parkování pro abonenty (firmy), tedy předplacené parkovací stání (10 500 Kč ročně za 1. automobil) považují za:

velmi nízkou nízkou průměrnou vysokou velmi vysokou

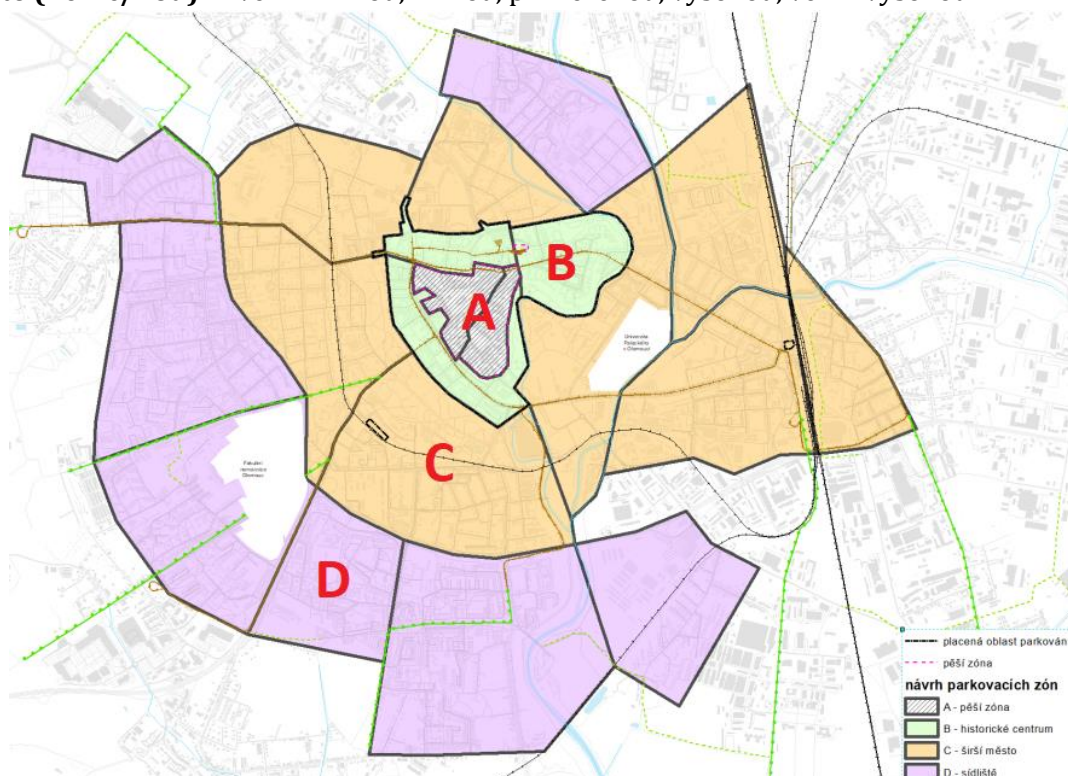
19. Navrženou cenu za parkování ve vymezených zónách (viz obrázek níže) považují za:

A-pěší zóna (100 Kč/hod) velmi nízkou, nízkou, průměrnou, vysokou, velmi vysokou

B-historické centrum (50 Kč/hod) velmi nízkou, nízkou, průměrnou, vysokou, velmi vysokou

C-širší město (30 Kč/hod) velmi nízkou, nízkou, průměrnou, vysokou, velmi vysokou

D-sídliště (10 Kč/hod) velmi nízkou, nízkou, průměrnou, vysokou, velmi vysokou



20. Jakýkoliv komentář, který byste rádi městu v souvislosti s parkováním v Olomouci sdělili:

4.2. Elektronické přílohy

- **Tabelární data se všemi zodpovězenými dotazníky**
 - Soubor data.xlsx
- **Tabelární data se všemi komentáři – členěno dle vymezených parkovacích zón**
 - Soubor komentare.xlsx
- **Geodata (individuální odpovědi dle přibližného bydliště respondenta – anonymizováno)**
 - FileGDB (data.gdb)