

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA TŘEBÍČE 2022-2027

Příloha 6: Pocitová mapa

31. 8. 2022

Financování:

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Operačního programu Zaměstnanost.

Název projektu: Třebíč na cestě k Smart City II.

Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/18_092/0014616



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

1 Pocitová mapa města

Dalším způsobem, jak bylo umožněno občanům sdílet své názory na město a dopravní infrastrukturu bylo skrze tzv. pocitovou mapu, kterou bylo možné vyplnit on-line na webových stránkách projektu, konkrétně na adrese "modernidoprava.trebic.cz/pocitova-mapa-trebic/". Sběr podnětů byl ukončen po přibližně dvou měsících sběru, a to 30. 6. 2021. Informace o možnosti účastnit se sběru dat do pocitové mapy byla občanům města doručena několika komunikačními kanály. Přednostně byla vydána tisková zpráva a dále se objevily informace na facebookových stránkách města a dalších přidružených kanálech vč. například Třebíčského zpravodaje aj.

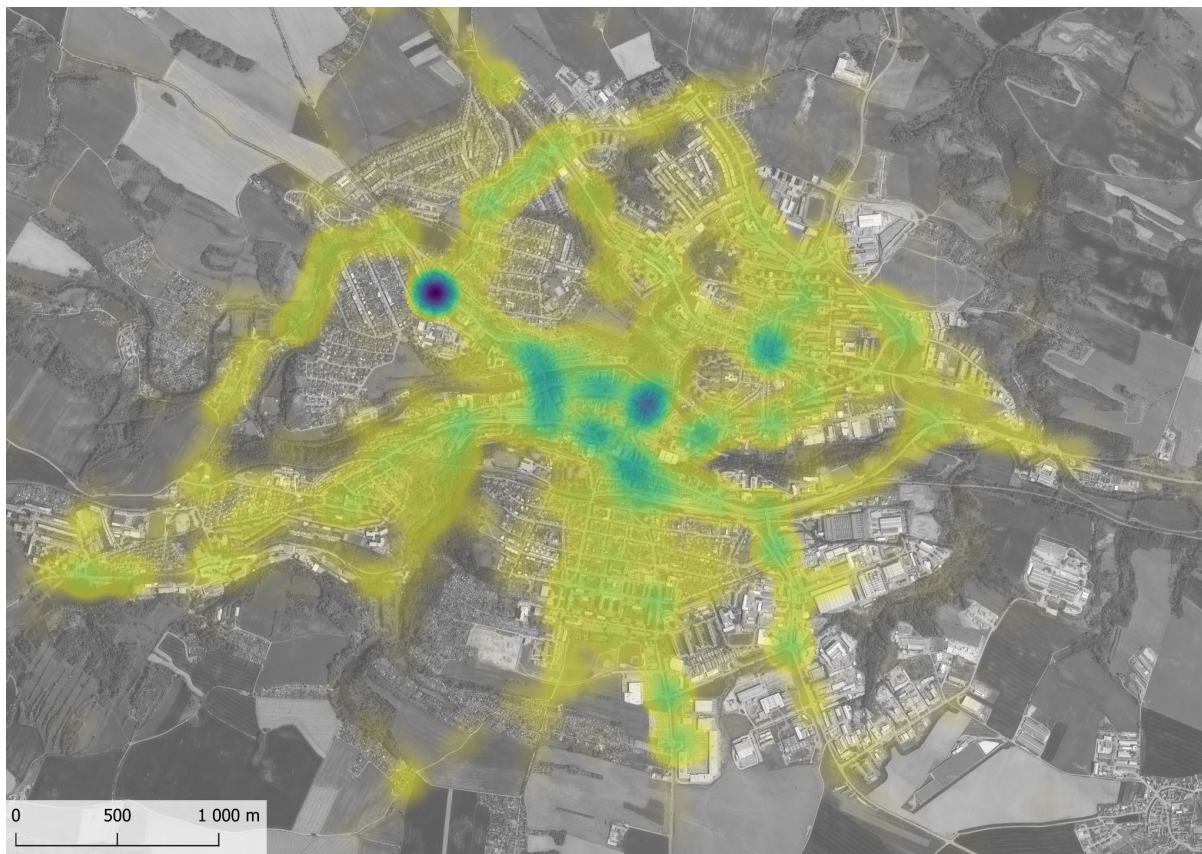
Pocitovou mapu vyplnilo celkem 730 respondentů a bylo tak sesbíráno celkem 7 584 vkladů. Průměrný věk respondenta byl 38,72 let. Celkem odpovědělo 336 žen, 389 mužů a 5 respondentů nevyplnilo pohlaví. Zastoupení obou pohlaví tak bylo poměrně vyvážené.

Respondenti mohli postupně vyplňovat v celkem šesti kategoriích:

- Jako **chodec** se necítím bezpečně. - 1 566 odpovědí
- Jako **cyklista** se necítím bezpečně. - 878 odpovědí
- Jako **řidič** se necítím bezpečně. - 1 570 odpovědí
- Zde je špatná **dopravní dostupnost**. - 344 odpovědí
- Zde je špatný stav **infrastruktury**. - 1 596 odpovědí
- Cítím se dobře / město dobře řeší / vyřešilo. - 953 odpovědí
- Cítím **jiné problémy**. 677 odpovědí

Jeden respondent mohl na každou otázku odpovědět vícekrát. Největší zastoupení má trojice "Nebezpečí chodec" - 83 % respondentů, "Nebezpečí řidič" - 76 % respondentů a "Infrastruktura" - 70 % respondentů. Nejméně řešenou záležitostí byla naopak dopravní dostupnost. Otázka dopravní dostupnosti byla na rozdíl od ostatních formou určení oblasti a zakreslení do mapy, narozdíl od určení bodu. Byla tedy náročnější a vyžadovala od respondenta více času. Je proto logické, že byla otázka dopravní dostupnosti nejméně řešena - otázce se věnovalo jen 30 % respondentů. Všechny kategorie však poskytly dostatek podkladů pro následnou analytickou práci a vytipování problémových lokalit, či lokalit pro rozvoj. Překvapivé bylo naopak to, kolik lidí se věnovalo otázce pozitivního rázu "Město dobře řeší". V dopravních záležitostech celosvětově dlouhodobě převládají negativní emoce a 953 odpovědí na pozitivní oblasti jsou dobrým ukazatelem spokojenosti občanů. Ve všech odpovědích tvoří pozitivní část 13 % reakcí a věnovalo se jí celkem 56 % respondentů. Vzhledem k tomu, že cyklistika obecně nemá v dělbě přepravní práce příliš vysoké zastoupení, bylo překvapivé i to, že se otázce cyklistické dopravy věnovalo 45 % respondentů.

Z níže uvedené mapy (obrázek 1.1) lze vidět, jakým částem města se lidé nejčastěji věnovali (zde jsou všechny otázky pohromadě). Největší pozornost tak respondenti kladli především křižovatce 9. května Račerovická x U Kuchyňky x U obůrky. Následovala křižovatka u hotelu Atom, a nakonec převážně centrum města a průtah silnice první třídy I/23. Zbytek města se co do počtu reakcí jeví srovnatelný.

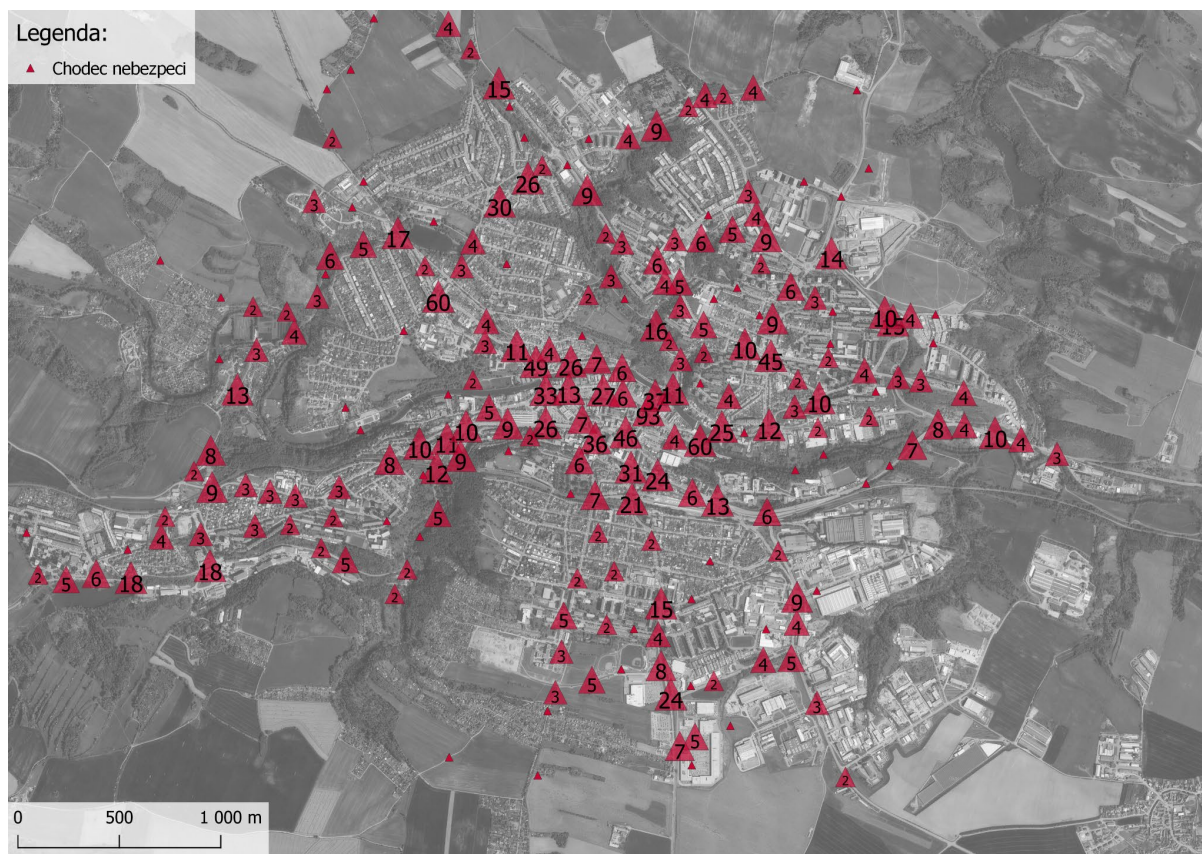


Obrázek 1.1: Prostorové rozmístění odpovědí na pocitovou mapu.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

1.1 Jako chodec se necítím bezpečně

Na mapách níže jsou zobrazeny reakce na otázku pěších v podobě tzv. clusterování, tj. při násobných odpovědích v jedné lokalitě se reakce sčítají (obrázek 1.2) a v podobě tzv. heatmapy (obrázek 1.3), která zobrazuje trend.



Obrázek 1.2: Jako chodec se necítím bezpečně - clusterování.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.



Obrázek 1.3: Jako chodec se necítím bezpečně - heatmapa.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Nejčastěji zmiňovanou lokalitou je křižovatka před Českou poštou v centru města. Celkem jde o 77 respondentů a téměř výhradně se věnují přechodu pro chodce. Dále jsou zmiňovány sociálně patologické jevy, které ale svým charakterem spadají spíše do jiné části než dopravní.

Obdobně jako pro souhrn všech odpovědí, i zde je často zmiňována křižovatka u Kuchyňky. V tomto případě se všechny odpovědi věnovaly bezpečnosti, přechodům pro chodce, rozhledovým poměrům nebo nebyly doplněny komentářem. Jednalo se o 52 odpovědí, což je významné číslo.

Další lokality jsou:

- Před mostem přes Jihlavu na ulici Smila Osovského - 59 odpovědí (převážně přechod pro chodce), na druhé straně mostu 13 odpovědí,
- Křižovatka u Žerotýnova náměstí - 40 odpovědí (absence pěší návaznosti, přechod pro chodce, rozhledové poměry),
- křižovatka u hotelu Atom - 36 odpovědí (obecně bezpečnost, rozhledové poměry, přechod)
- a další lokality, kdy často počet odpovědí dosahuje desítek, což je dobrý ukazatel pro prioritizaci dané lokality.

Všechny odpovědi byl dále rozděleny do podkategorií. V tabulce níže (tabulka 1.1) je uveden jejich výčet včetně četnosti.

Tabulka 1.1: Podkategorie pro pěší.

Podkategorie	Četnost
Přechod pro chodce	171
Absence pěší návaznosti	152
Jiné	90
Bezpečnost	75
Rozhledové poměry	68
Šířka	55
Sociálně patologické jevy	39
SSZ	25
Porušování pravidel	23
Povrch	23
Osvětlení	8
Vysoká intenzita	8
Absence cyklistické infrastruktury	1
Kapacita	1

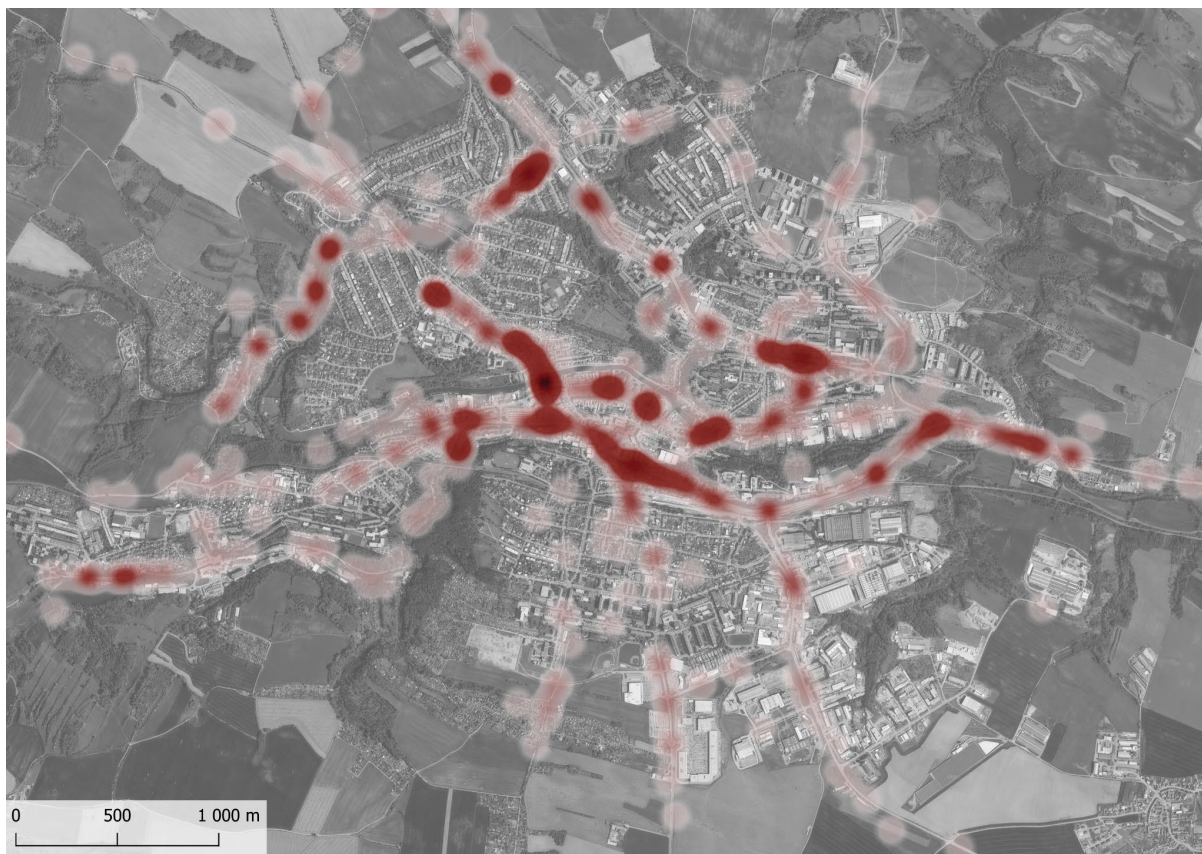
1.2 Jako cyklista se necítím bezpečně

Na mapách níže jsou zobrazeny reakce na otázku cyklistů v podobě tzv. clusterování, tj. při násobných odpovědích v jedné lokalitě se reakce sčítají (obrázek 1.4) a v podobě tzv. heatmapy (obrázek 1.5), která zobrazuje trend.



Obrázek 1.4: Jako cyklista se necítím bezpečně – clusterování.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.



Obrázek 1.5: Jako cyklista se necítím bezpečně - heatmapa.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

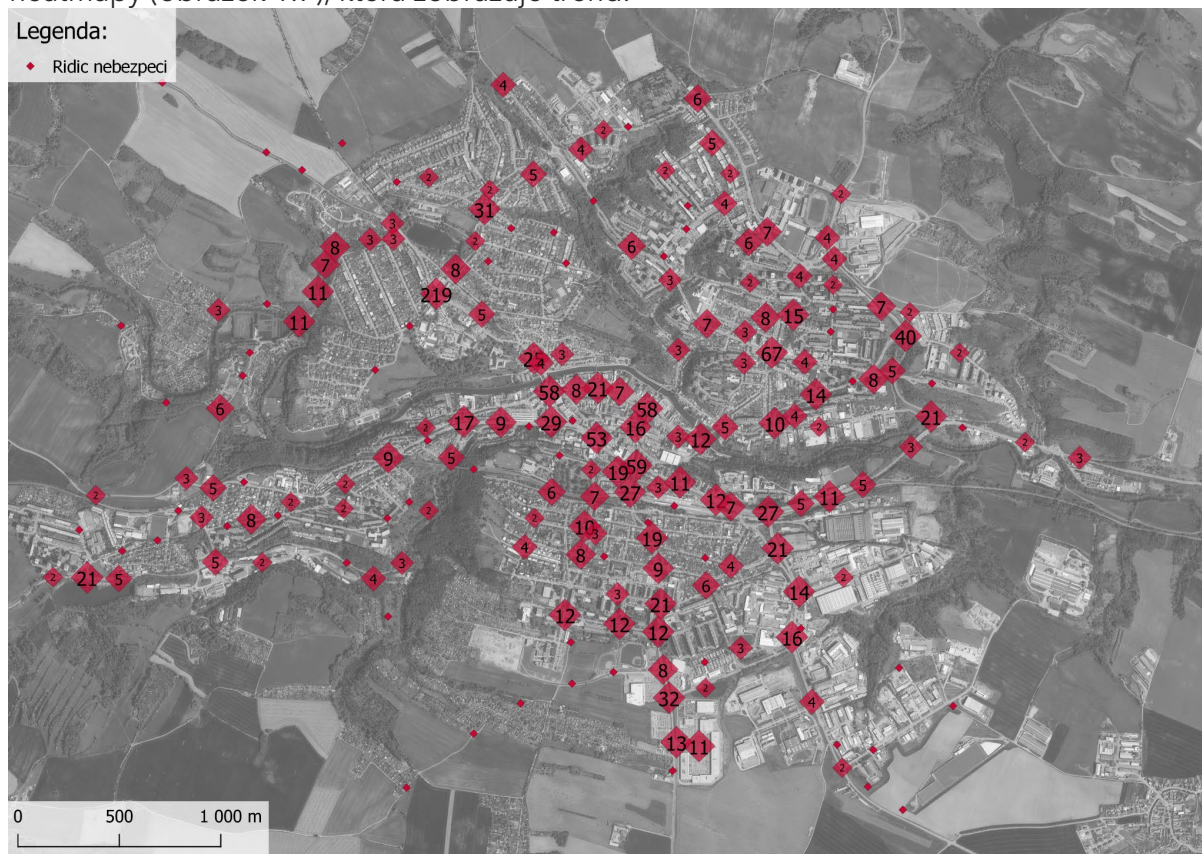
Pro cyklisty jsou vedle křižovatek problematické také úseky. Celé úseky jsou pak i výrazně čtenějšími reakcemi. Nejčastěji je problémem obecná bezpečnost nebo chybějící infrastruktura. Nápříklad úsek na ulici Tábořské, most přes řeku Jihlavu na ulici 9. května, ulice Modřínová, či Bráfova třída. Bodové a liniové problémy se však vyskytují v celém městě. Mezi specifické podkategorie patří následující (tabulka 1.2).

Tabulka 1.2: Podkategorie pro cyklisty.

Podkategorie	Četnost
Bezpečnost	159
Chybějící infrastruktura	63
Šířka	22
Jiné	8
Povrch	6
Mobiliář	1

1.3 Jako řidič se necítím bezpečně

Na mapách níže jsou zobrazeny reakce na otázku řidičů v podobě tzv. clusterování, tj. při násobných odpovědích v jedné lokalitě se reakce sčítají (obrázek 1.6) a v podobě tzv. heatmapy (obrázek 1.7), která zobrazuje trend.



Obrázek 1.6: Jako řidič se necítím bezpečně – clusterování.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.



Obrázek 1.7: Jako řidič se necítím bezpečně - heatmapa.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Z pohledu řidičů je jednoznačně nejproblematictější lokalitou křižovatka u Kuchyňky (obdobně jako pro pěší). Za problematickou ji označilo 219 respondentů. Mezi nejčastější problémy patří "nepřehledná křižovatka" a "neadekvátní rozhledové poměry", dále "konfliktní situace", "kapacita a kongesce" a další.

Křižovatku u hotelu Atom označilo za problematickou 45 respondentů. Řidiči mají výhrady k přehlednosti, rozhledovým poměrům, obecně bezpečnosti a kapacitě křižovatky.

Obdobně jako pro pěší je i pro řidiče riziková křižovatka v centru města u České pošty, kterou řidiči považují za nebezpečnou především z důvodu nastávání konfliktních situací a špatných rozhledových poměrů. Celkem se ke křižovatce vyjádřilo 45 respondentů.

Další problematickou oblastí je křižovatka u Jihlavské brány, kterou řidiči považují především za nepřehlednou. Křižovatka je relativně nově zrekonstruovaná. Ke křižovatce se vyjádřilo 44 respondentů.

36 řidičů spatřuje problém na křižovatce Samešova x Rafaelova, kde převažující většina respondentů, kteří doplnili bod textem, označuje jako problém rozhledové poměry.

Celkem 32 respondentů vidí problém na křižovatce na Masarykově náměstí. Za nejčastější problémy označují nedostatečnou kapacitu či konfliktní situace.

Podkategorie, které byly definovány na základě vyplněných textů respondentů, jsou uvedeny v tabulce níže (tabulka 1.3) včetně jejich četností.

Tabulka 1.3: Podkategorie pro řidiče.

Podkategorie	Četnost
Rozhledové poměry	226
Kapacita	88
Nepřehledná křižovatka	80
Jiné	74
Konflikt	60
Šířka	44
Kongesce	36
Dopravní opatření	33
Zhoršený technický stav	31
Bezpečnost	18
SDZ	8
Nevhodné parkování	7
VDZ	7
Směrové vedení	2
Výškové vedení	2

1.4 Špatná dopravní dostupnost

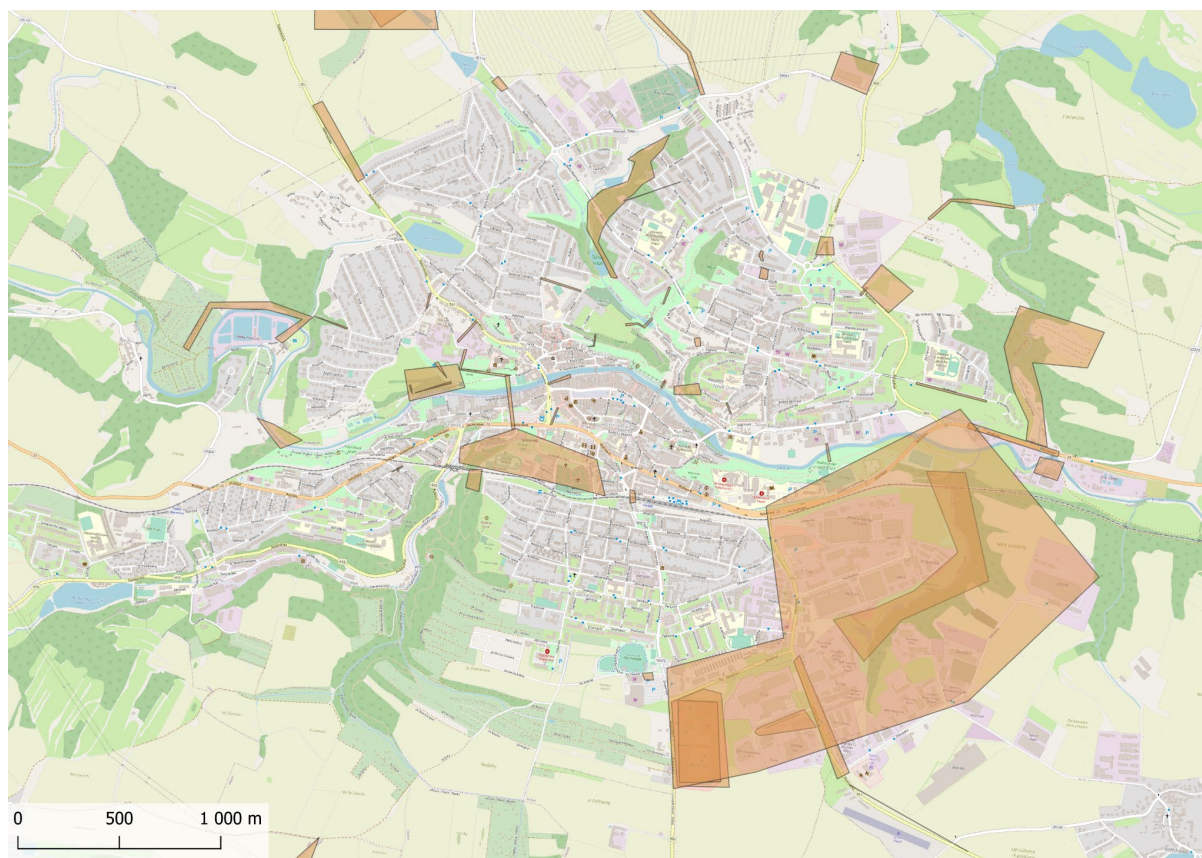
Otázka byla směřována primárně na neadekvátní dostupnost z pohledu obsluhy veřejnou hromadnou dopravou. Otázka však bylo pojata uživateli z vícero pohledů. Zároveň šlo o zakreslení polygonů nikoliv bodů a otázka byla ze všech nejméně oblíbená. Není proto možné posuzovat mračno bodů jako u ostatních otázek. Je proto nezbytné posoudit podkategorie zvlášť a z grafických výstupů odstranit polygony, které překrývají celé město, obecně nejsou takové odpovědi příliš směrodatné, pouze kritizují současný stav bez nutných specifik.

Primárně je tedy nezbytné definovat podkategorie, do kterých je možné roztrždit reakce respondentů na tuto otázku. Podkategorie a jejich četnost jsou uvedeny v tabulce (tabulka 1.4) níže.

Tabulka 1.4: Podkategorie pro dostupnost.

Podkategorie	Četnost
Absence pěší návaznosti	55
VHD	54
Doprava v klidu	18
Absence dopravní infrastruktury	18
Cyklo doprava	12
Kongesce	10
Jiné	7
Obchvat	4
Řízení dopravy	2

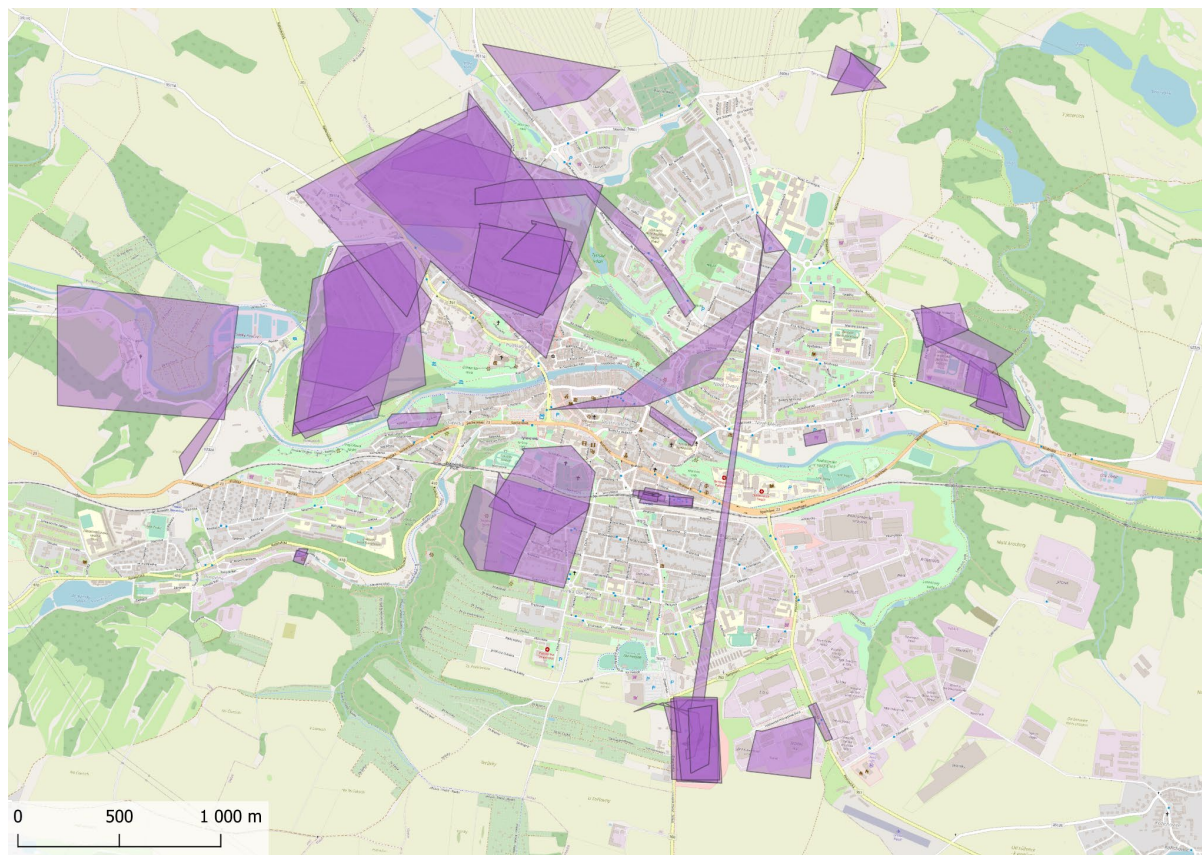
Níže uvedené obrázky (obrázek 1.8, obrázek 1.9, obrázek 1.10) zobrazují nejčetnější podkategorie.



Obrázek 1.8: Dostupnost pěší.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

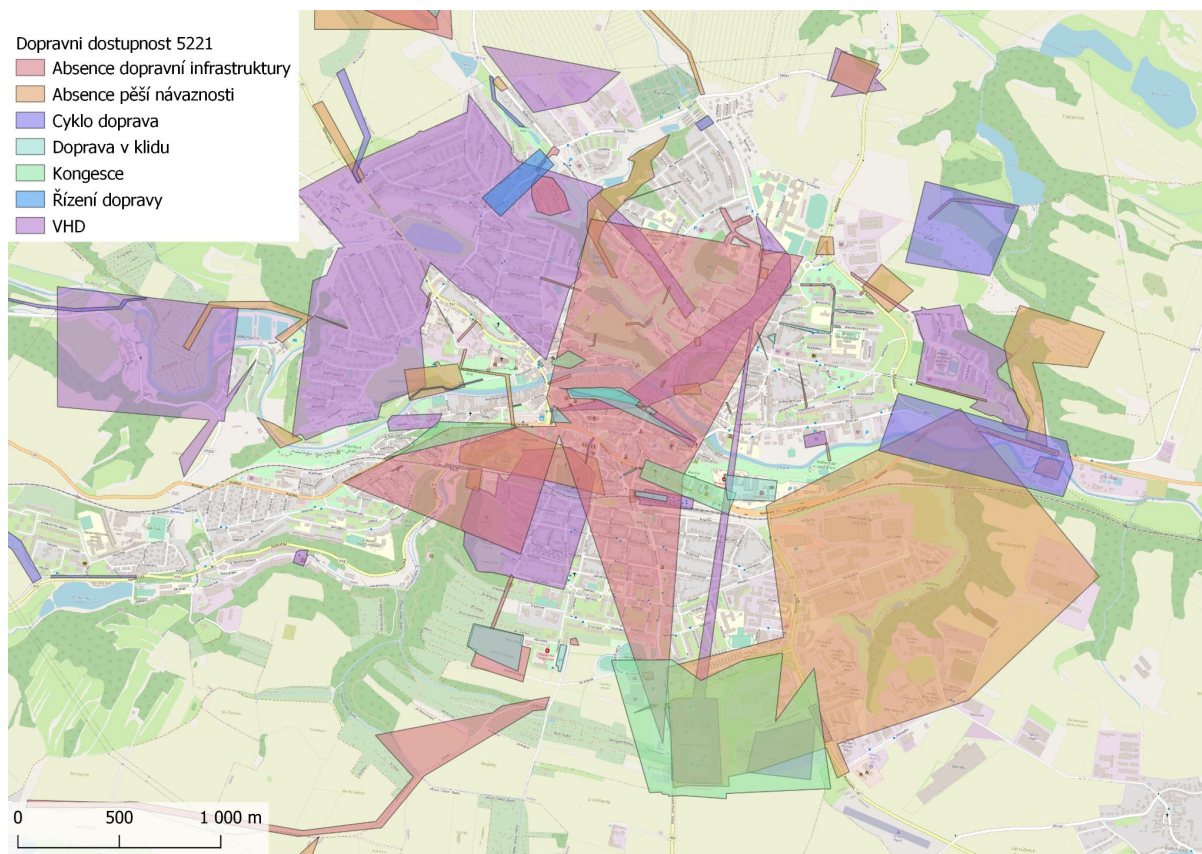
Významnými oblastmi jsou průmyslová zóny a STOP SHOP. Dále je často zmiňován rybník Zámeš. Následně jednotlivé oblasti ve městě, které lze vidět na mapě.



Obrázek 1.9: Dostupnost veřejnou hromadnou dopravou.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Velmi častým vkladem jsou oblasti na severozápadě města, Poušov, Na Kopcích a STOP SHOP. Dále také část Horka-Domky a především nádraží, resp. mlutimodální uzel.



Obrázek 1.10: Dostupnost veřejnou hromadnou dopravou.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Na výše uvedené mapě je zobrazena většina kategorií. Byly vynechány pouze kategorie neposkytující relevantní mapový přehled. Samozřejmě sem spadá také otázka obchvatu, která ale nemá velký význam pro mapové zobrazení.

1.5 Špatný stav infrastruktury

Na mapách níže jsou zobrazeny reakce na otázku špatné infrastruktury v podobě tzv. clusterování, tj. při násobných odpovědích v jedné lokalitě se reakce sčítají (obrázek 1.11) a v podobě tzv. heatmapy (obrázek 1.12), která zobrazuje trend.



Obrázek 1.11: Špatný stav infrastruktury – clusterování.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.



Obrázek 1.12: Špatný stav infrastruktury - heatmapa.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Odpovědi na stav infrastruktury nejsou příliš identifikovatelné jako lokální skupiny stejných názorů, spíše se jedná o ulice a úseky, které byly nejčastěji označovány.

Úseky/oblasti, které byly nejčastěji zastoupeny:

- 9. května,
- Místní komunikace v blízkosti ZŠ Bartuškova (Dělnické nám., Na Špitálce, Bartuškova, Dvorského aj.),
- Demlova,
- Čelakovského a Dobrovského,
- Průmyslová,
- Cyrilova,
- Velkomeziříčská,
- Aug. Kratochvíla, Bartošova,
- Míčova,
- Ant. Dvořáka, Dukelská, Hilbertova atd.
- Poušov,
- Okružní
- a mnohé další.

V tabulce níže (tabulka 1.5) jsou uvedeny podkategorie pro otázku infrastruktury, včetně jejich četností.

Tabulka 1.5: Podkategorie pro infrastrukturu.

Podkategorie	Četnost
Povrch vozovky	377
Povrch chodníku	99
Osvětlení	34
Mobiliář	32
Občanská vybavenost	27
Absence pěší návaznosti	23
Povrchy	20
Doprava v klidu	18
Jiné	18
MHD	14
Zanedbaná údržba	14
Kongesce	12
Most	12
Řízení dopravy	11
Šířka	9
Zeleň	5
Bezpečnost	4
Přechod pro chodce	4
Sociálně patologické jevy	4
Povrch	3
Absence cyklistické infrastruktury	1
Pevná překážka	1

1.6 Cítím se dobře

Na mapách níže jsou zobrazeny reakce na otázku pozitivních pohledů v podobě tzv. clusterování, tj. při násobných odpovědích v jedné lokalitě se reakce sčítají (obrázek 1.13) a v podobě tzv. heatmapy (obrázek 1.14), která zobrazuje trend.



Obrázek 1.13: Cítím se dobře - clusterování.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.



Obrázek 1.14: Cítím se dobře - heatmapa.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Příjemným protikladem k negativním otázkám v pocitové mapě je kategorie "Cítím se dobře, město dobře udělalo". Ačkoliv jsou lidé nejčastěji ochotni věnovat svůj čas spíše výčtu problematických záležitostí, množství respondentů věnovalo svůj čas i pozitivní části pocitové mapy.

Nejlépe hodnocenými dopravními opatřeními jsou světelná signalizace na křižovatce Hrotovická x Hrotovická, Hrotovická x Spojovací a okružní křižovatky Brněnská x Velkomeziříčská, Tábořská x Marie Majerové.

Velmi kladně je hodnocena realizace podchodu pod ulicí Sucheniova (přes 20 reakcí) a multimodální uzel u železniční stanice Třebíč (přes 70 reakcí). Dále jsou hodnocena převážně veřejná prostranství - parky a zeleň.

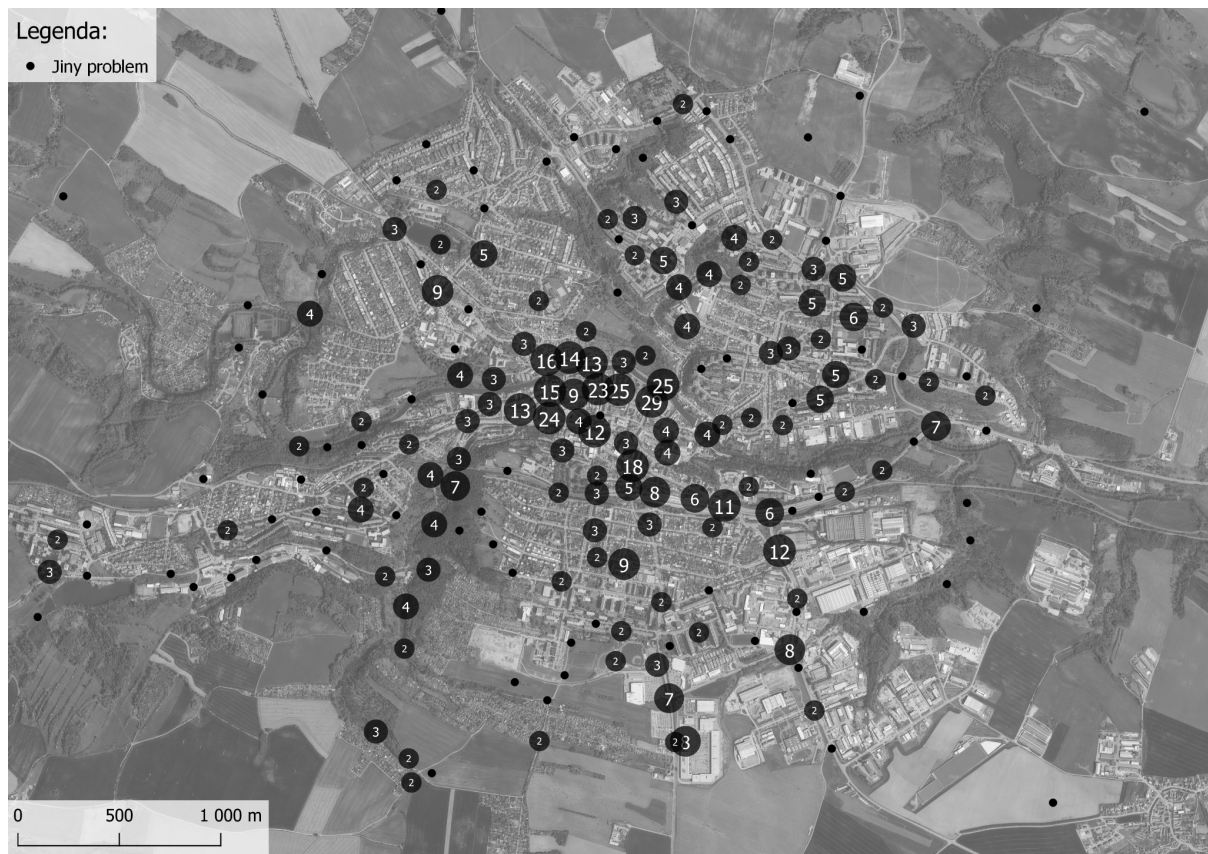
Rozdělení odpovědí do podkategorií včetně jejich četností je uvedeno v tabulce (tabulka 1.6) níže.

Tabulka 1.6: Podkategorie pro kladné hodnocení.

Podkategorie	Četnost
Dopravní opatření	95
Veřejný prostor	44
Zeleň	40
Pěší doprava	30
Sportoviště/hřiště	28
Revitalizace dopravních staveb	17
Cyklistická doprava	13
Doprava v klidu	7
Bezpečnost	6
Jiné	6
Zlepšení pěší návaznosti	3
Mobiliář	1

1.7 Jiné problémy

Na mapách níže jsou zobrazeny reakce na otázku jiných problémů v podobě tzv. clusterování, tj. při násobných odpovědích v jedné lokalitě se reakce sčítají (obrázek 1.15) a v podobě tzv. heatmapy (obrázek 1.16), která zobrazuje trend.



Obrázek 1.15: Jiné problémy - clusterování.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.



Obrázek 1.16: Jiné problémy - heatmapa.

Zdroj: OpenStreetMap, město Třebíč.

Pro kategorii "Jiné problémy" byly velmi častou záležitostí doprava v klidu a dopravní opatření. Dále pak veřejný prostor a sociálně patologické jevy.

Problém s dopravou v klidu se vyskytuje převážně v oblastech s vysokou zástavbou: Horka-Domky, okolí školy Benešova, okolí školy Kapitána Jaroše a dále spíše ojediněle. Reakce na neadekvátní dopravní opatření se vztahuje spíše na křižovatky: Komenského nám., Nádražní x Bráfova, SSZ Hrotovická x Hrotovická (ačkoliv jiní to hodnotí kladně), okružní křižovatka u STOP SHOP, křižovatka u Kuchyňky aj.

Sociálně patologické jevy se vyskytují primárně v centru města (což je z funkce centra logický jev - koncentrace příležitostí pro noční život přitahuje sociálně patologické jevy). Negativně hodnocený veřejný prostor je pak rovněž záležitostí spíše centra a v několika případech Libušina údolí a jiných parků, často v kombinaci se sociálně patologickými jevy.

Za zmínku rovněž stojí koncentrace reakcí v podkategorii odpady v zahrádkářské kolonii Šárka. Jedná se o problematiku nadměrného množství bioodpadu.

Vzhledem k tomu, že kategorie jiné problémy je v zásadě otevřená otázka, je vhodné podrobně výstupy projít. nabízí poměrně zajímavé vklady ze strany občanů.

Rozdělení odpovědí do podkategorií včetně jejich četností je uvedeno v tabulce (tabulka 1.7) níže.

Tabulka 1.7: Podkategorie pro jiné problémy.

Podkategorie	Četnost
Doprava v klidu	99
Dopravní opatření	93
Veřejný prostor	57
Sociálně patologické jevy	50
Pěší doprava	23
Bezpečnost	22
Občanská vybavenost	20
Jiné	14
Odpady	11
VHD	11
Kongesce	10
Osvětlení	9
Obchvat	7
Zeleň	7
Mobiliář	6
Absence cyklistické infrastruktury	4
Dopravní omezení	3
MHD	2
Dopravní	1

1.8 Závěr

Záznamy v pocitové mapě byly dle komentářů rozděleny do podkategorií, které jsou popsány u každé kategorie. S těmito podkategoriemi je pracováno zejména v dotčených kapitolách.

Pocitová mapa je k dispozici na stránkách projektu: <https://modernidoprava.trebic.cz/>

V příloze 1 - pocitová mapa je dále možné důkladně prozkoumat celé město podle subkategorií.

Pět nejřešenějších záležitostí je uvedeno v tabulce níže (tabulka 1.8). Překvapivý je počet pro rozhledové poměry. Tedy překvapivě si řidiči nestěžují nejvíce na to, že nemohou někde projet, ale opravdu se zaměřují na bezpečnost.

Tabulka 1.8: Nejřešenější podkategorie.

	Podkategorie	Četnost
Infrastruktura	Povrch vozovky	377
Řidič	Rozhledové poměry	226
Chodec	Přechod pro chodce	171
Cyklo	Bezpečnost	159
Chodec	Absence pěší návaznosti	152

Všem zúčastněným patří velký dík za čas, který vyplnění věnovali. Především pak těm, kteří si s odpověďmi dali skutečně záležet.