

**Plán udržitelné  
městské mobility  
Olomouc  
Aktualizace II**

Vyhodnocení průzkumu  
dopravního chování

## OBSAH

1. Popis průzkumu .....	4
1.1. Cíl průzkumu.....	4
1.2. Metodika průzkumu .....	4
1.3. Srovnání s výzkumy z let 2016 a 2021 .....	4
2. Výsledky průzkumu .....	5
2.1. Sociodemografické charakteristiky výběrového vzorku .....	5
2.2. Dopravní prostředky .....	7
2.3. Analýza cest.....	11
2.3.1. Počty cest a jejich délky .....	11
2.3.2. Rozdělení cest dle využití dopravního modu .....	14
2.3.3. Rozdělení cest dle jejich účelu.....	17

---

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### **Zadavatel:**

**Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 779 11 Olomouc**

zastoupené Kanceláří architekta města

Koordinátor projektu: Ing. Martin Luňáček, martin.lunacek@olomouc.eu

### **Zpracovatel:**

**Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno**

Členové řešitelského týmu:

■ Zdeněk Dytrt

# 1. Popis průzkumu

## 1.1. Cíl průzkumu

Statistické dotazníkové šetření realizovalo Centrem dopravního průzkumu, v. v. i., jako součást aktualizace Plánu udržitelné městské mobility Olomouc. Cílem průzkumu bylo získat základní informace o mobilitě obyvatel města Olomouce, a to během dvou rozhodných dní: běžného pracovního dne a víkendu. Samotný sběr dat provedla agentura SC&C ve dnech 1. 10. až 29. 10. 2025.

V průzkumu byly zjišťovány:

- údaje o domácnosti a dopravních prostředcích, které jsou v domácnosti k dispozici
- údaje o všech osobách žijících v domácnosti
- údaje o rozhodném dni
- čas, doba trvání, cíl, použitý dopravní prostředek, účel cesty a další informace o cestě podniknuté ve skutečný rozhodný den u každé z osob žijících v dotazované domácnosti, které jsou starší 6 let (včetně).

## 1.2. Metodika průzkumu

Všechny osoby v rámci jedné domácnosti byly dotazovány stejnou, a právě jednou metodou. Domácnost měla na výběr z těchto metod:

- PAPI – vyplnění papírového dotazníku doručeného tazatelem
- CAWI – vyplnění online webového formuláře

Základní výběr domácností proběhl za pomoci kvótního výběru. Kvótními znaky byly velikost domácnosti (definovaná počtem jejích členů) a místo bydliště v rámci Olomouce. Území města bylo pro tento účel rozděleno do pěti přibližně stejně velkých oblastí, aby byly ve vzorku zastoupeni respondenti ze všech částí města.

## 1.3. Srovnání s výzkumy z let 2016 a 2021

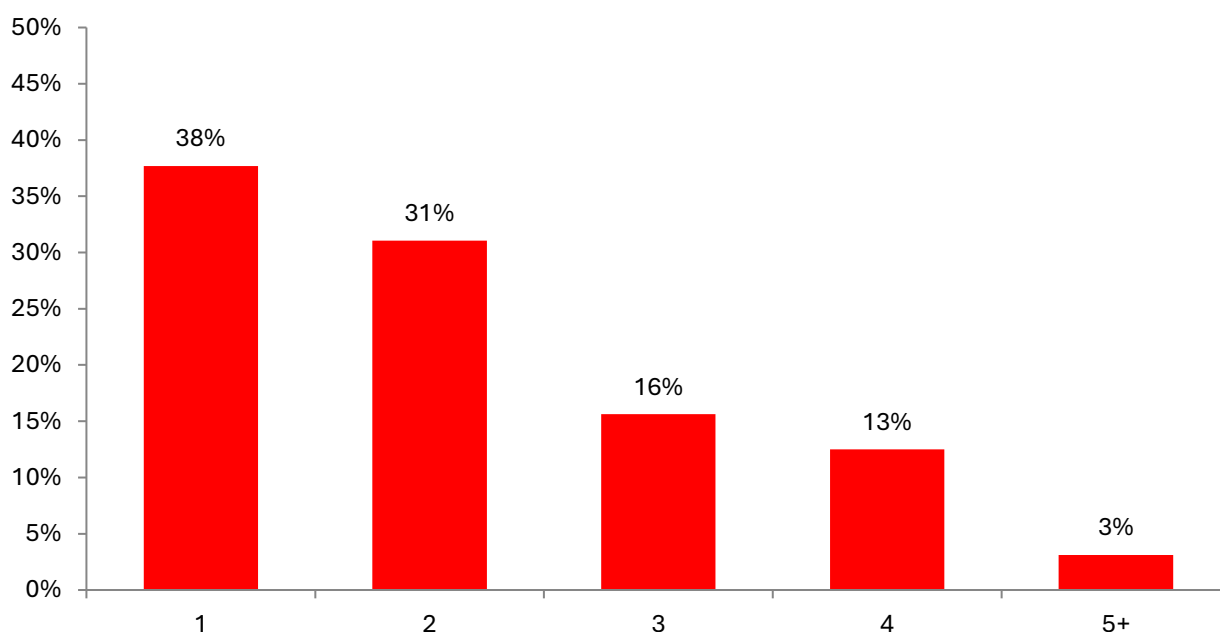
Tam, kde to je možné a účelné, jsou data z aktuálního výzkumu porovnávána s daty ze starších průzkumů dopravního chování, uskutečněných v letech 2016 a 2021. Při srovnávání výstupů je třeba mít na paměti, že sběry dat probíhaly v odlišných obdobích roku (přelom dubna a května v roce 2016, přelom října a listopadu v roce 2021 a měsíc říjen v roce 2025). V roce 2021 byla navíc mobilita ovlivněna probíhající pandemií nemoci Covid-19.

## 2. Výsledky průzkumu

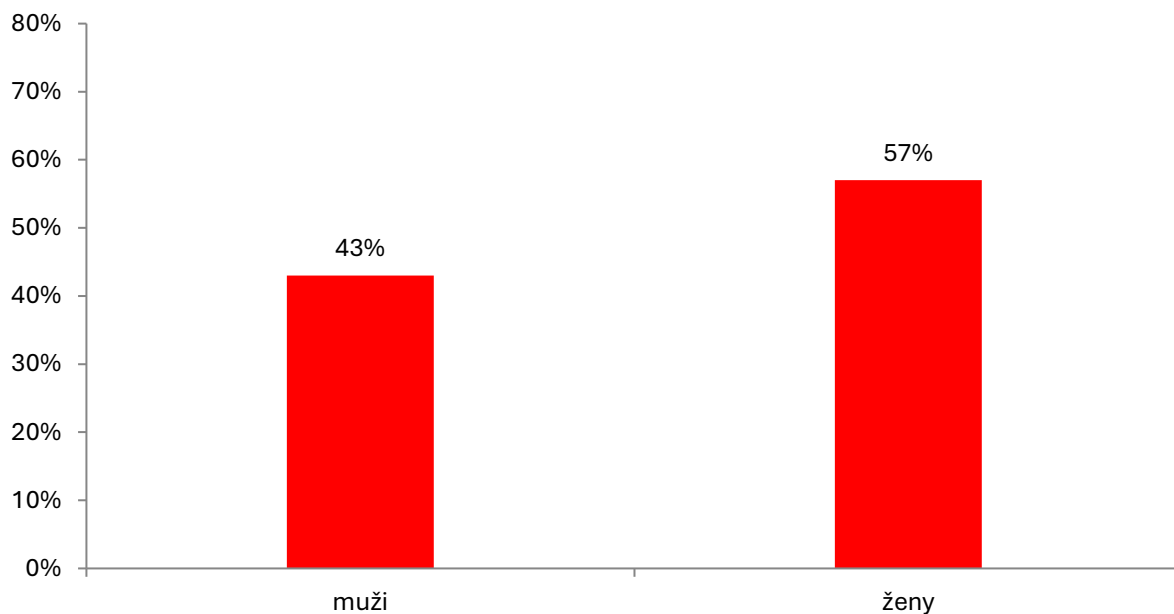
### 2.1. Sociodemografické charakteristiky výběrového vzorku

Výběr domácností do vzorků byl kvótní, tj. ve vzorku jsou zastoupeny domácnosti s různými počty členů a z různých částí Olomouce. U domácností s jedním a dvěma členy musely být zaznamenány údaje pro všechny členy domácnosti, u domácností se třemi a více členy pak bylo třeba získat použitelné rozhovory od minimálně 50 % členů domácnosti. Grafy 1 až 4 mapují sociodemografické charakteristiky vzorku.

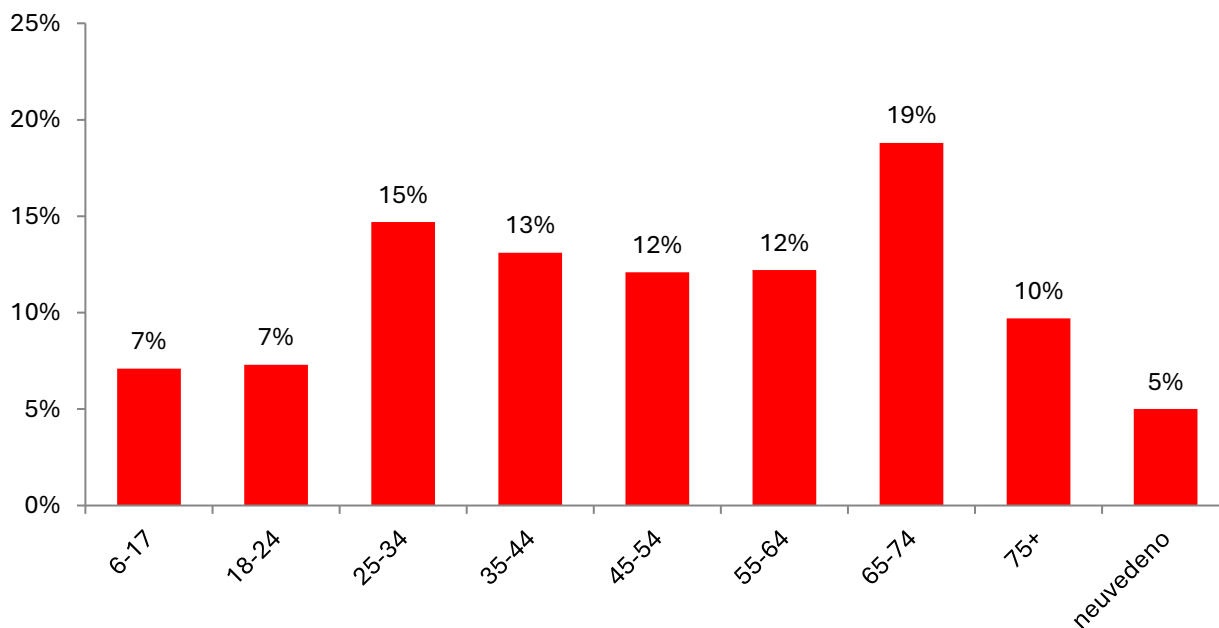
Graf 1: Zastoupení domácností dle počtu členů. (n=512 domácností). Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



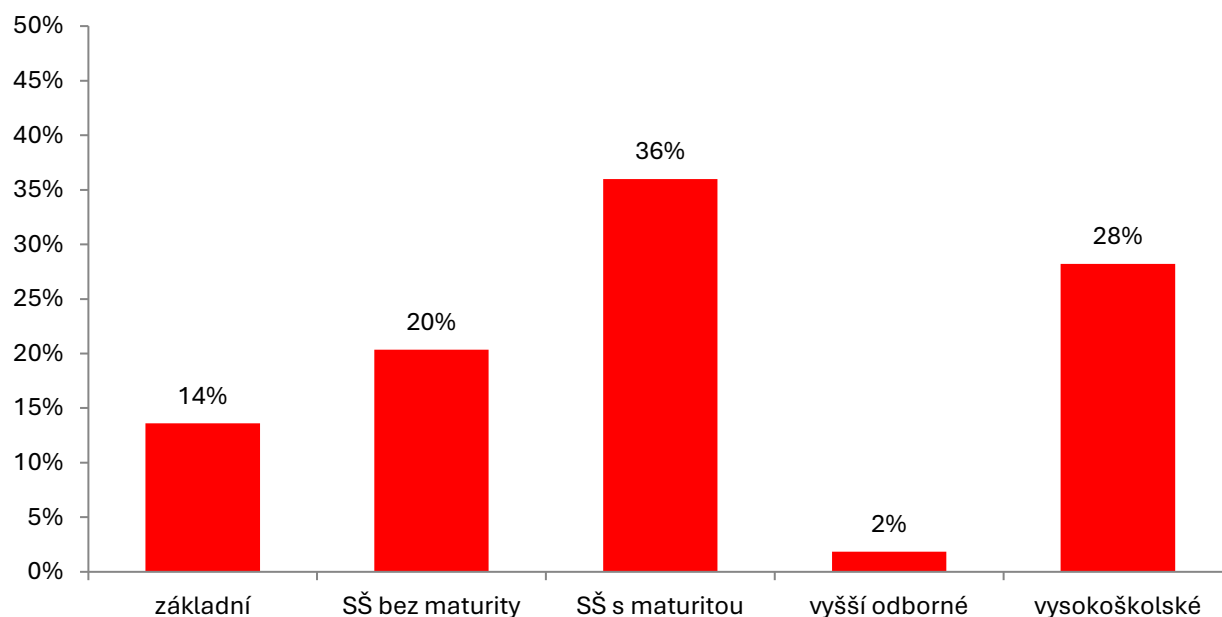
Graf 2: Zastoupení pohlaví v průzkumu. (n=978 osob). Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



Graf 3: Zastoupení věkových kategorií v průzkumu. (n=978 osob). Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



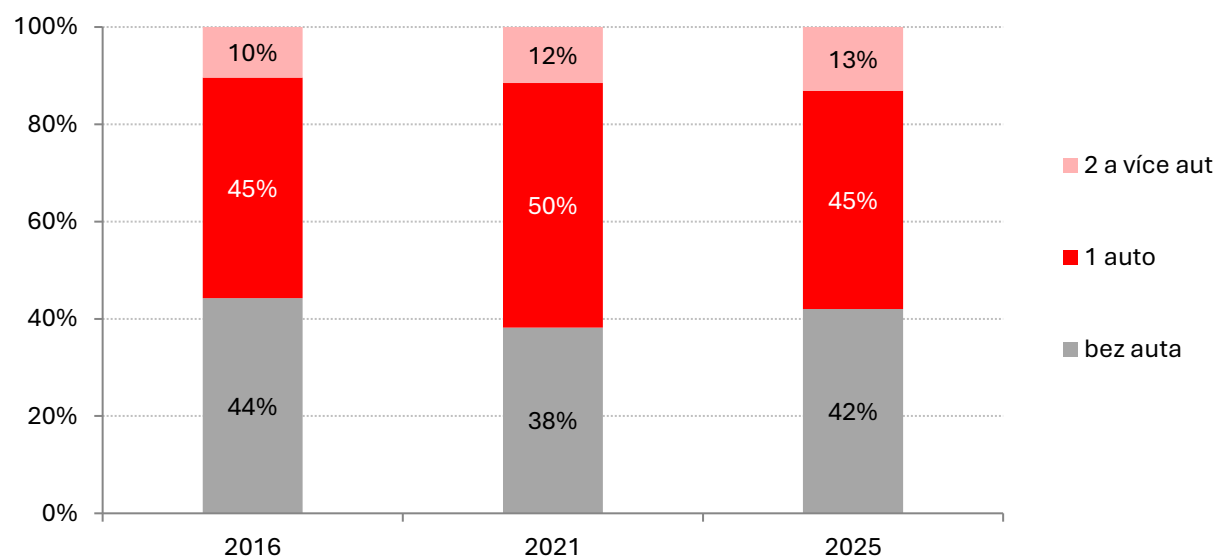
Graf 4: Zastoupení vzdělanostních kategorií v průzkumu (n=978 osob). Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



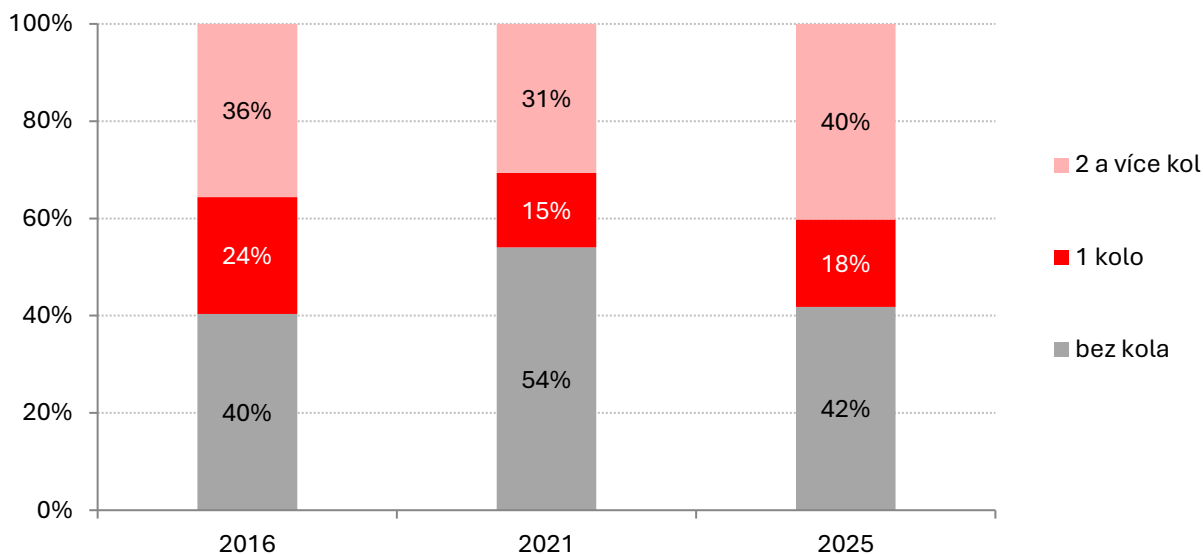
## 2.2. Dopravní prostředky

Necelých šest desetin domácností má k dispozici alespoň jeden automobil (68 %), téměř polovina alespoň jedno kolo (58 %). Nadpoloviční většina domácností má k dispozici alespoň jeden automobil (58 %), stejně velký podíl alespoň jedno kolo (58 %). Dvěma nebo více automobily disponuje 13 % domácností, dvě nebo více kol pak vlastní 40 % domácností. Ve srovnání s rokem 2021 podíl domácností vlastních 2 a více kol vzrostl o 9 %.

Graf 5: Vybavenost domácností automobily – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



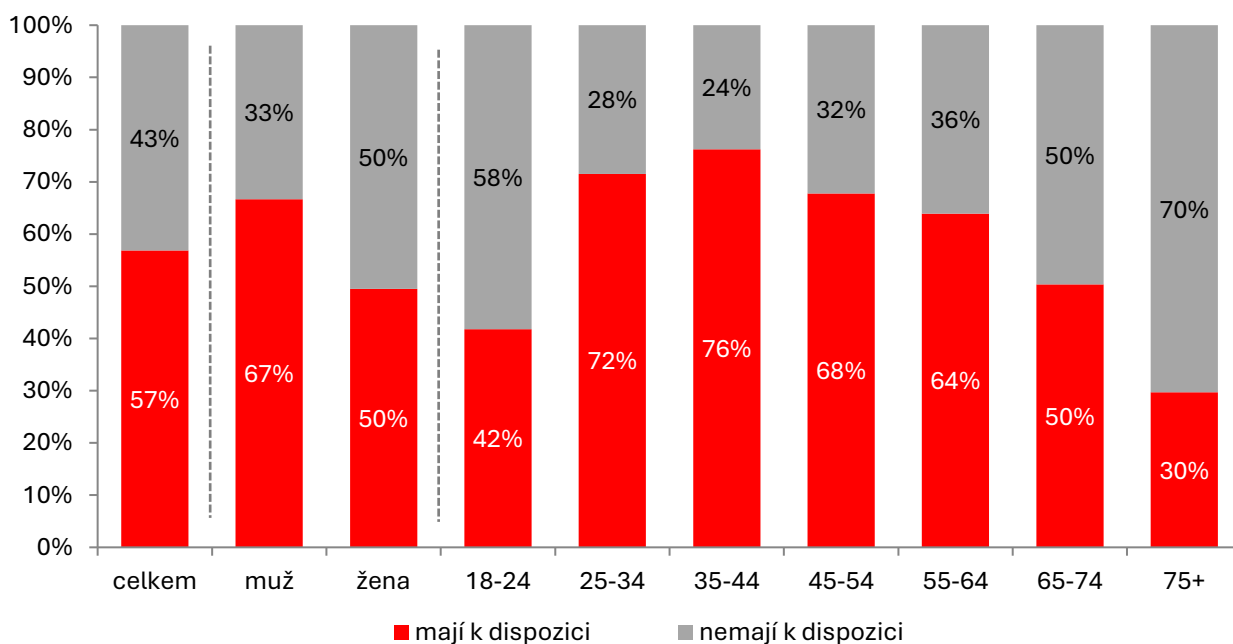
Graf 6: Vybavenost domácností jízdními koly – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



Nadpoloviční většina dospělých dotázaných má možnost používat automobil nezávisle na ostatních členech domácnosti (57 %). Častěji jsou to muži (67 %) než ženy (50 %), velký podíl pozitivních odpovědí nalézáme ve věkové kategorii 35–44 let (76 %). V seniorní populaci tento podíl výrazně klesá.

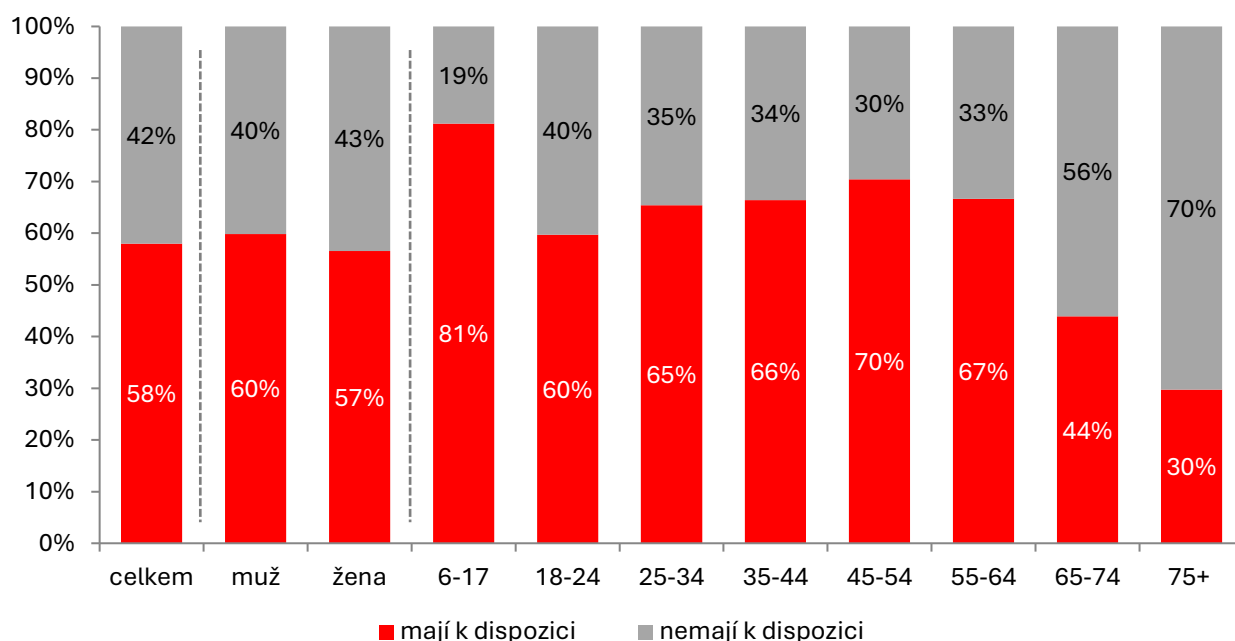
Jízdní kolo má k dispozici téměř šest desetin respondentů (58 %) především děti do 17 let (81 %). V populaci respondentů nad 65 let jsou tyto podíly opět výrazně nižší.

Graf 7: Osobní dispozice automobilem dle pohlaví a věku – pouze osoby ve věku 18 a více let (n=893). Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.





Graf 8: Osobní dispozice jízdním kolem dle pohlaví a věku (n=978). Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



Domácnosti v našem souboru používají v průměru 0,73 automobilu a vlastní 1,33 jízdního kola. Ve srovnání s rokem 2021 jde v obou případech o nižší hodnoty.

Tab. 1: Počty dopravních prostředků vlastněných domácnostmi – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.

	2016	2021	2025
Počet domácností v průzkumu	1 076	568	512
Počet osob v průzkumu	2 278	1 024	978
Počet aut v průzkumu	729	430	374
Průměrný počet automobilů na domácnost	0,68	0,76	0,73
Počet automobilů na 1000 obyvatel (stupeň automobilizace)	320	420	382
Počet kol v průzkumu	1280	918	683
Průměrný počet kol na domácnost	1,19	1,62	1,33
Počet osob na jedno kolo	1,78	1,12	1,43

Automobily respondentů za rok najedou v průměru 13 950 kilometrů, průměrné stáří vozu je 12 let. Nadpoloviční většina vozidel je vybavena dálniční známkou (56 %). Z hlediska typu pohonu dominuje benzínový motor (70 %), necelá třetina aut jezdí na naftu (28 %). Ve srovnání s rokem 2021 pozorujeme zvýšení průměrného ročního nájezdu a návrat k hodnotě

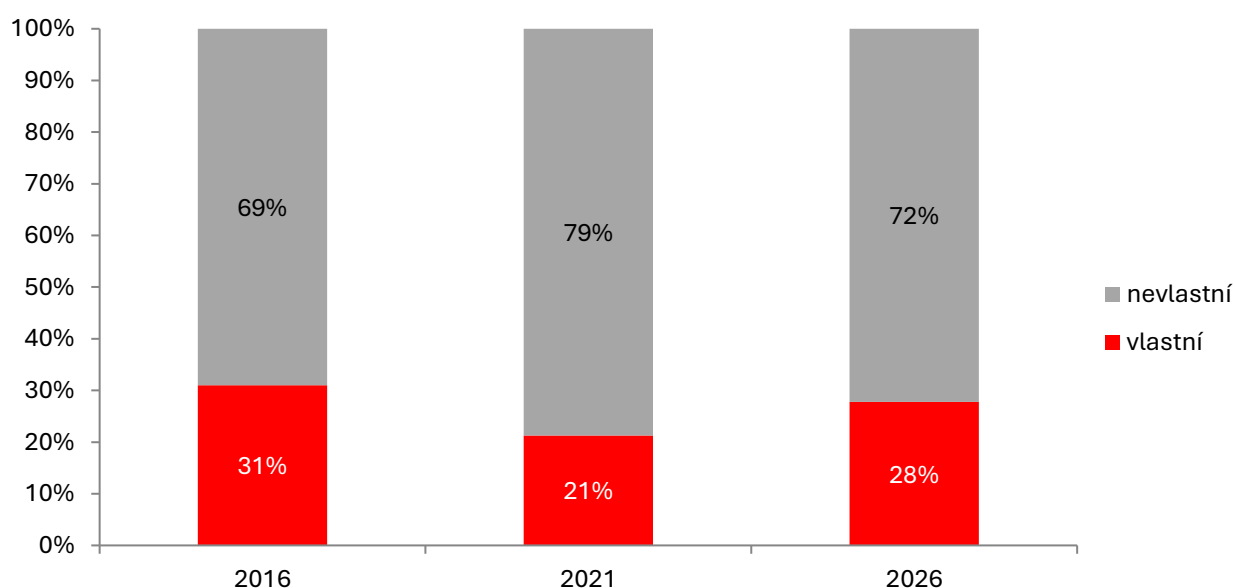
z roku 2016. Oproti roku 2021 se o jeden rok zvýšilo průměrné stáří vozidel, mírně narostlo zastoupení aut s benzínovým motorem a alternativními pohony, klesá podíl vozidel s naftovým motorem.

Tab. 2: Parametry automobilů vlastněných domácnostmi srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.

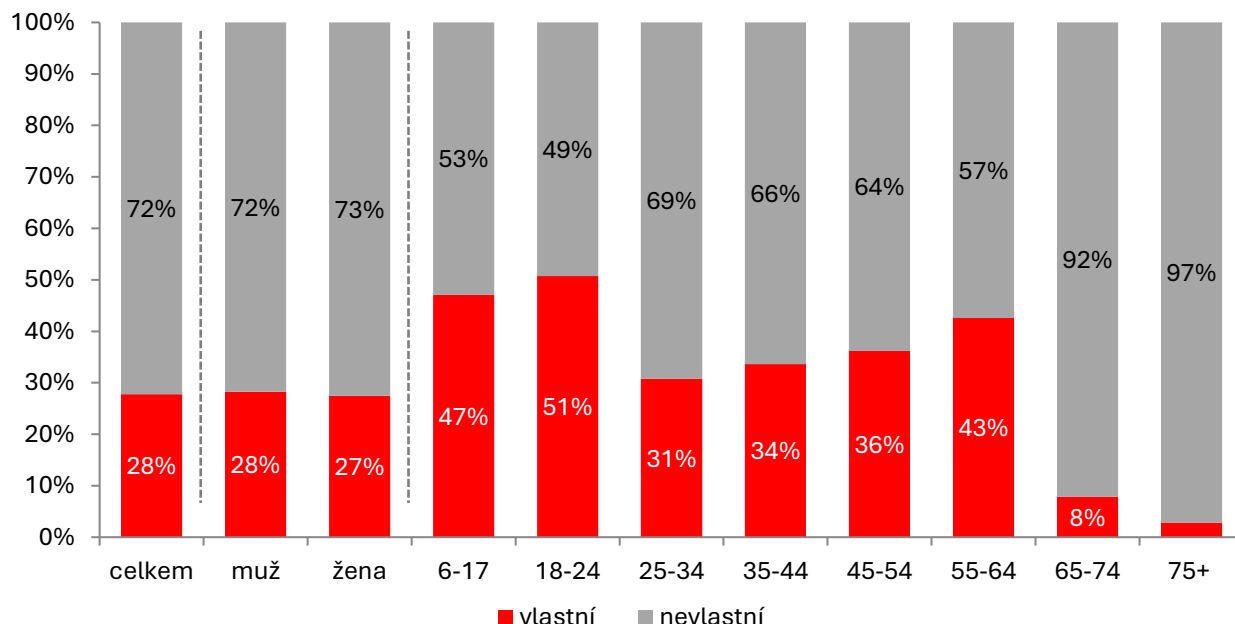
	2016	2021	2025
Počet aut v průzkumu	729	430	374
Počet km ujetých za rok (průměr/medián)	14 000/10 000	11 082/10 000	13 950/10 000
Stáří vozu v letech (průměr/medián)	11/10	11/10	12/10
Vybavenost dálniční známkou	58 %	66 %	56 %
Palivo – benzín	62 %	68 %	70 %
Palivo – nafta	35 %	31 %	28 %
Palivo – jiné	3 %	1 %	5 %

Vedle vybavenosti domácností dopravními prostředky průzkum také zjišťoval osobní dispozice respondentů předplacenými jízdenkami na veřejnou dopravu. Jízdenku vlastní 28 % dotázaných. V časové perspektivě se po poklesu z roku 2021 (21 %) vracíme k hodnotám z roku 2016 (31 %). Jízdenku mají k dispozici přibližně stejně často muži i ženy, výrazně větší podíl vlastníků je mezi dětmi do 17 let (47 %) a mladými lidmi ve věku 18–24 let (51 %).

Graf 9: Osobní dispozice předplacenou jízdenkou na veřejnou dopravu – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



Graf 10: Osobní dispozice předplacenou jízdenkou na veřejnou dopravu dle pohlaví a věku (n=978).  
Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



## 2.3. Analýza cest

V průzkumu bylo dopravní chování sledováno během dvou tzv. rozhodných dní:

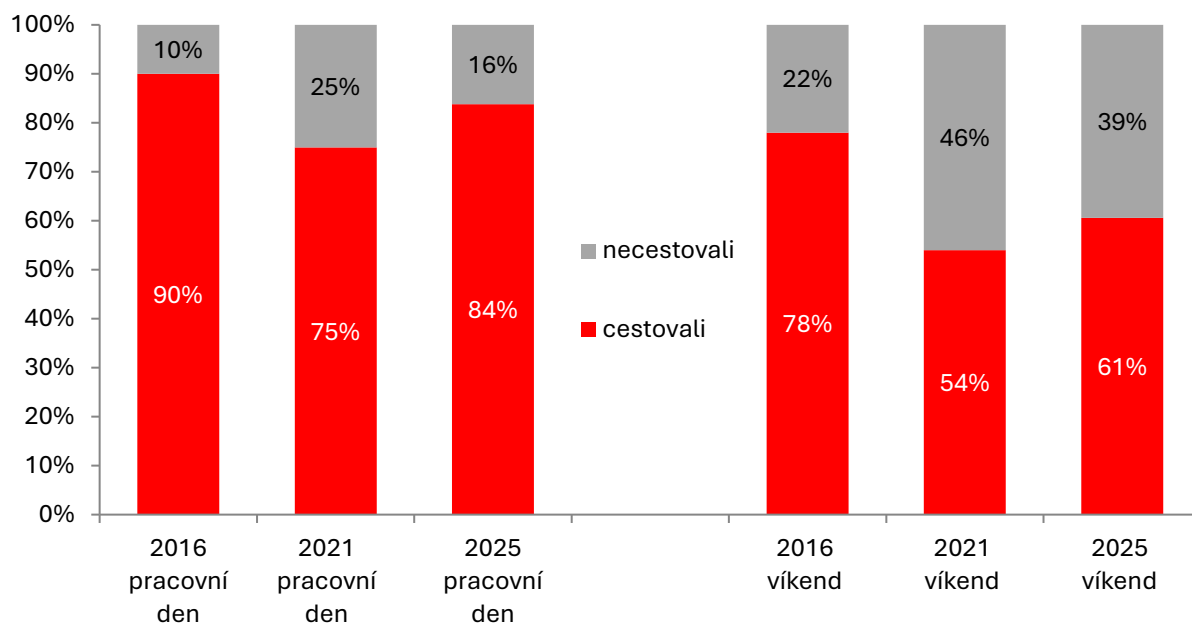
- běžného pracovního dne (úterý, středa nebo čtvrtek)
- víkendu (sobota nebo neděle)

Pro oba dny měl každý respondent zaznamenat všechny cesty, které během rozhodného dne uskutečnil. U cest se sledoval čas a umístění jejich začátku a konce. Respondenti byli také požádáni, aby uvedli, které dopravní prostředky (mody) na cestě využili a za jakým účelem cestovali.

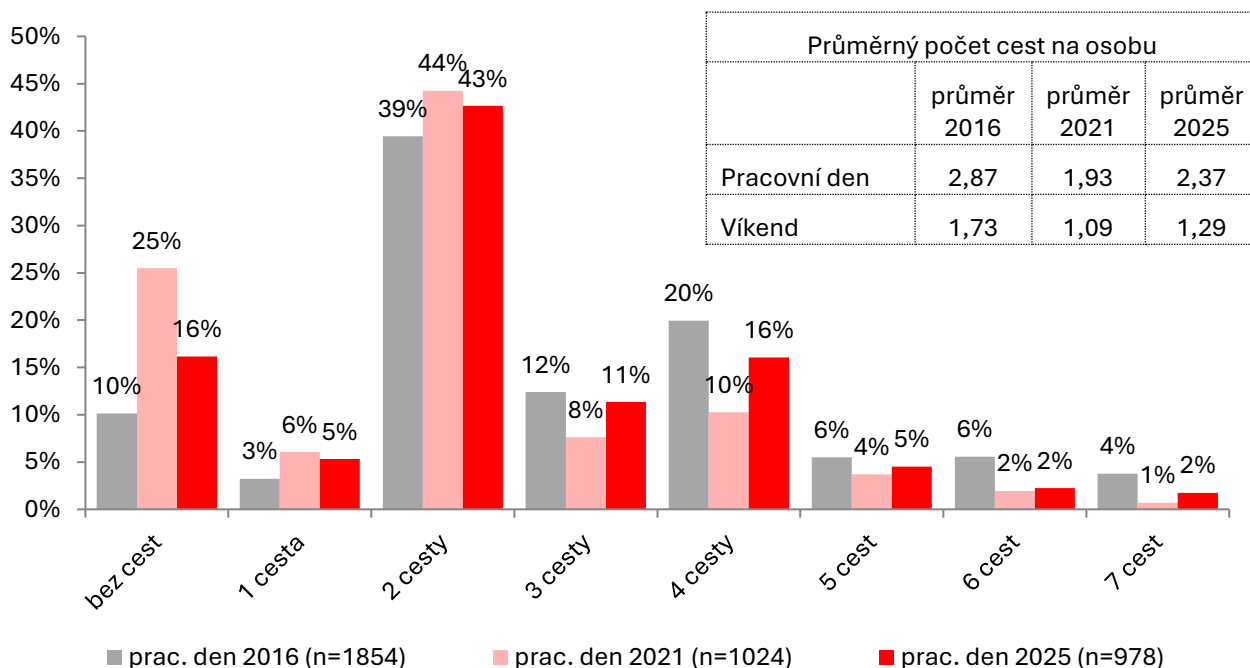
### 2.3.1. Počty cest a jejich délky

V běžném pracovním dni cestovalo 84 % respondentů, o víkendu 61 %. V pracovní den připadá na jednoho respondenta 2,37 cesty, o víkendu 1,29 cesty. V časovém srovnání pozorujeme pokles podílu i frekvence cest způsobeném pandemií Covid-19 v roce 2021 opětovný nárůst, a to zejména v pracovních dnech.

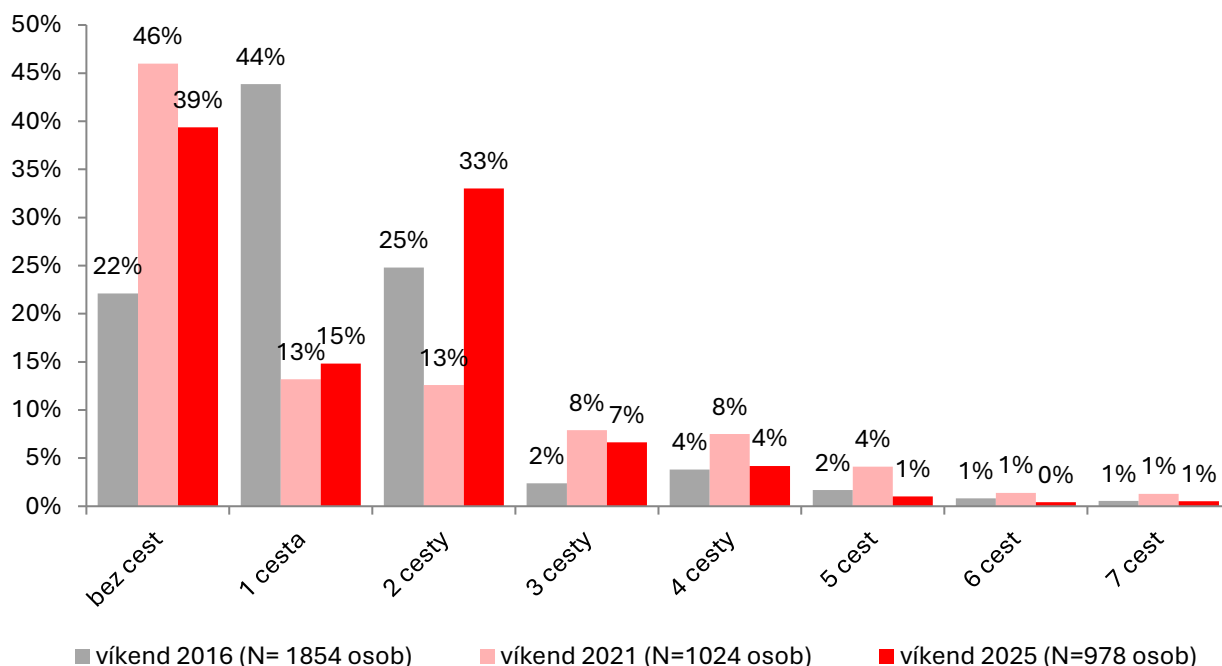
Graf 11: Podíl cestujících v rozhodný den mezi respondenty – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



Graf 12: Počty cest osob v pracovní den – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.

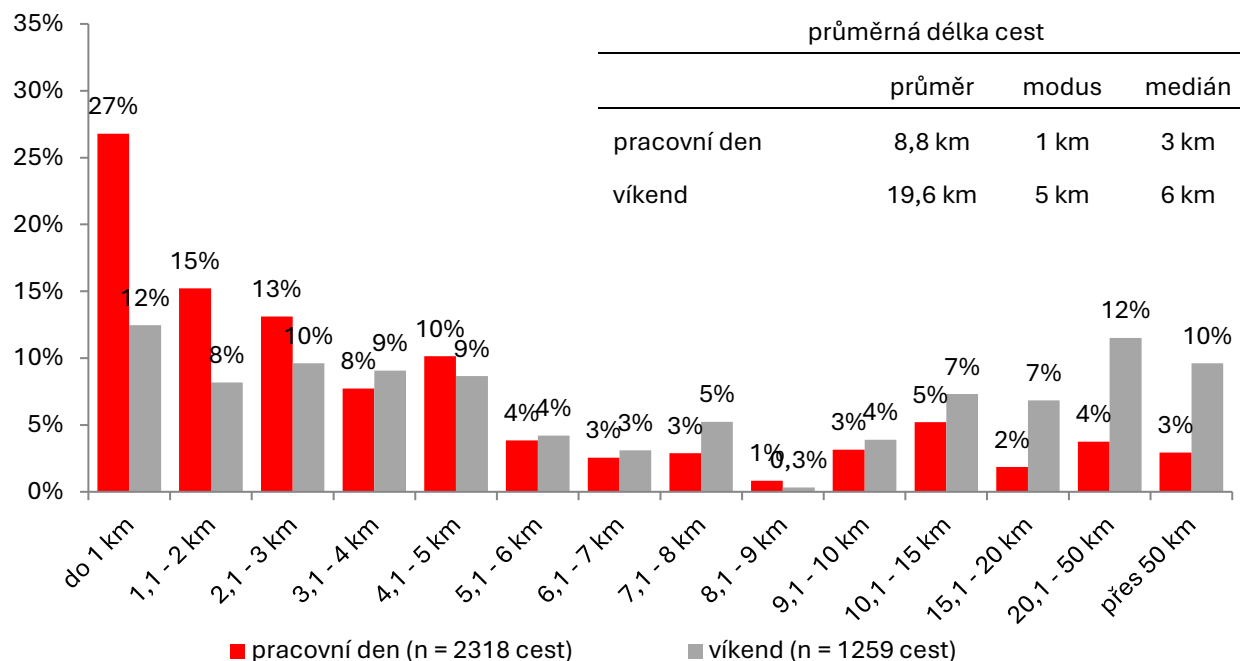


Graf 13: Počty cest osob o víkendu – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



Průměrná délka cesty během víkendu (19,6 km) dosahuje více než dvojnásobku průměrné délky cesty během pracovního dne (8,8 km). Vzhledem k ovlivnitelnosti průměru vysokými hodnotami v řádech stovek kilometrů je vhodnější střední mírou medián (prostřední hodnota souboru) - v pracovní den 3 km, o víkendu 6 km. Kratší délka všednodenních cest je dobře patrná z následujícího grafu. Cesty do 1 km tvoří více než čtvrtinu cest v pracovní den (27 %), ale pouze 12 % víkendových cest. Naopak cesty delší než 50 km tvoří desetinu víkendových cest, ale jen 3 % cest ve všední den.

Graf 14: Rozdělení cest dle délek, pracovní den a víkend. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



### 2.3.2. Rozdělení cest dle využití dopravního modu

Pro účely analýzy jsme pro každou z cest v našem souboru v souladu s používanými mezinárodními metodikami stanovili jeden hlavní použitý způsob přepravy (neboli dominantní mód)<sup>1</sup>. Dominantní přepravní módy využitě našimi respondenty shrnují následující grafy.

V pracovní dny je nejvíce cest konáno pěšky (37 %), necelá třetina cest je absolvována hromadnou dopravou (31 %). Pro více než necelá čtvrtinu cest bylo hlavním módem auto (27 %) pro 4 % kolo.

O víkendu tvoří největší podíl jízdy autem (45 %), následuje chůze (29 %), VHD (20 %) a kolo.

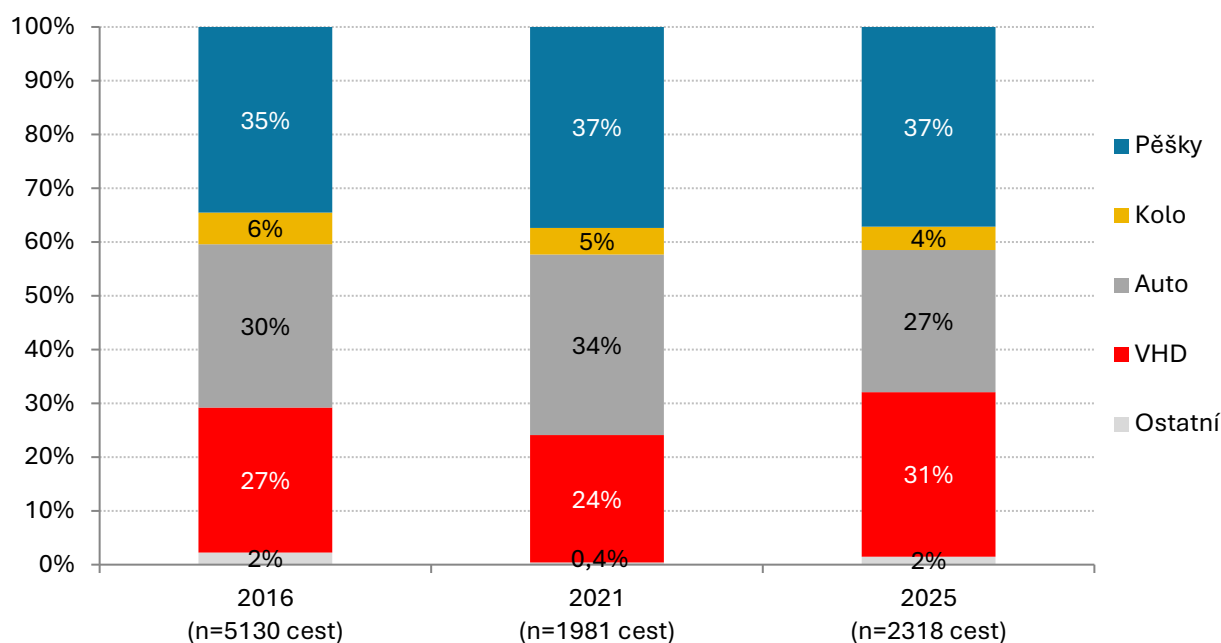
Při porovnání s roky 2016 a 2021 můžeme konstatovat, že rozsah využívání jednotlivých dopravních módů se v pracovních dnech mění. Mezi lety 2016 a 2021 se zvětšil podíl cest autem a pokleslo zastoupení veřejné dopravy (opět připomeňme vliv Covidu-19). V letošním roce se ve srovnání s 2021 rokem zvýšilo zastoupení VHD (+7 %) a pokleslo využití auta (-7 %). Podíl pěších cest a šest na kole je přitom v celém sledovaném období stabilní.

Časové srovnání využití jednotlivých módů o víkendech ukazuje jiný trend. Ve srovnání s rokem 2021 nyní pokleslo zastoupení pěších cest a vrátilo se na úroveň roku 2016. Zvýšil se podíl cest MHD, využití auta a kola se prakticky nezměnilo.

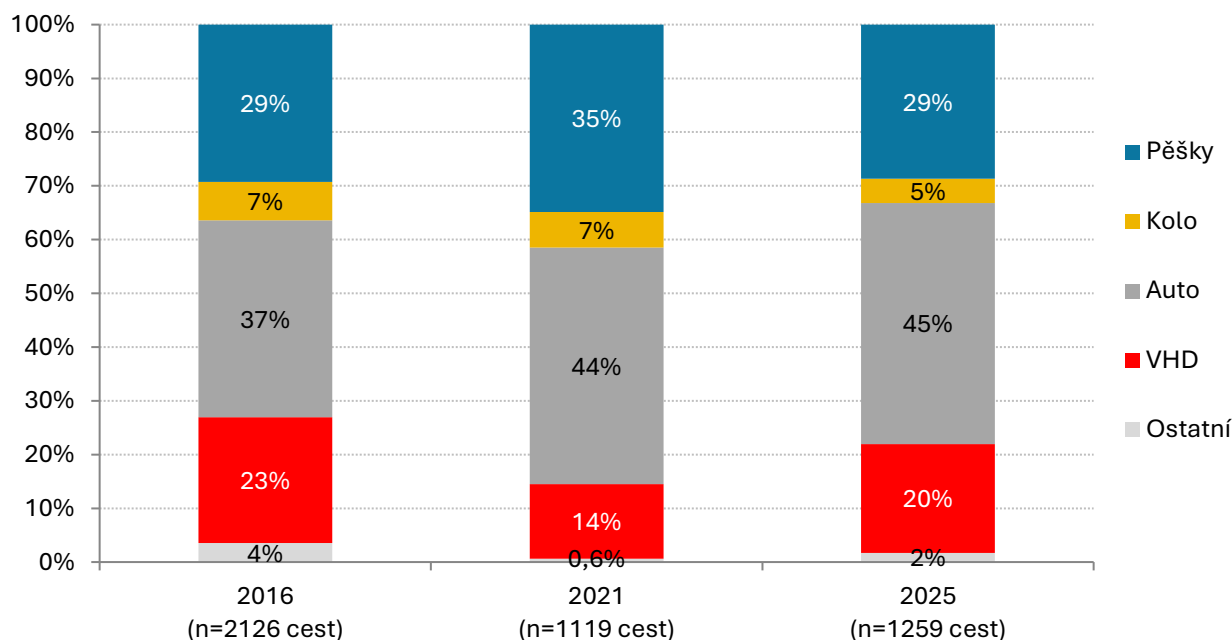
<sup>1</sup> Jde například o metodiky KOMOD nebo BRAWISIMO. V souladu s nimi byla uplatněna následující hierarchie využitých dopravních módů: vlak -> autobus (dálkový, regionální) -> MHD (městský autobus, tramvaj, trolejbus) -> auto – spolujezdec -> auto – řidič -> jízdní kolo -> pěší chůze.

Ve víkendových cestách pozorujeme větší zastoupení jízd autem a chůze pěšky, ubylo naopak cest absolvovaných hromadnou dopravou.

Graf 15: Dělbá přepravní práce, pracovní den – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



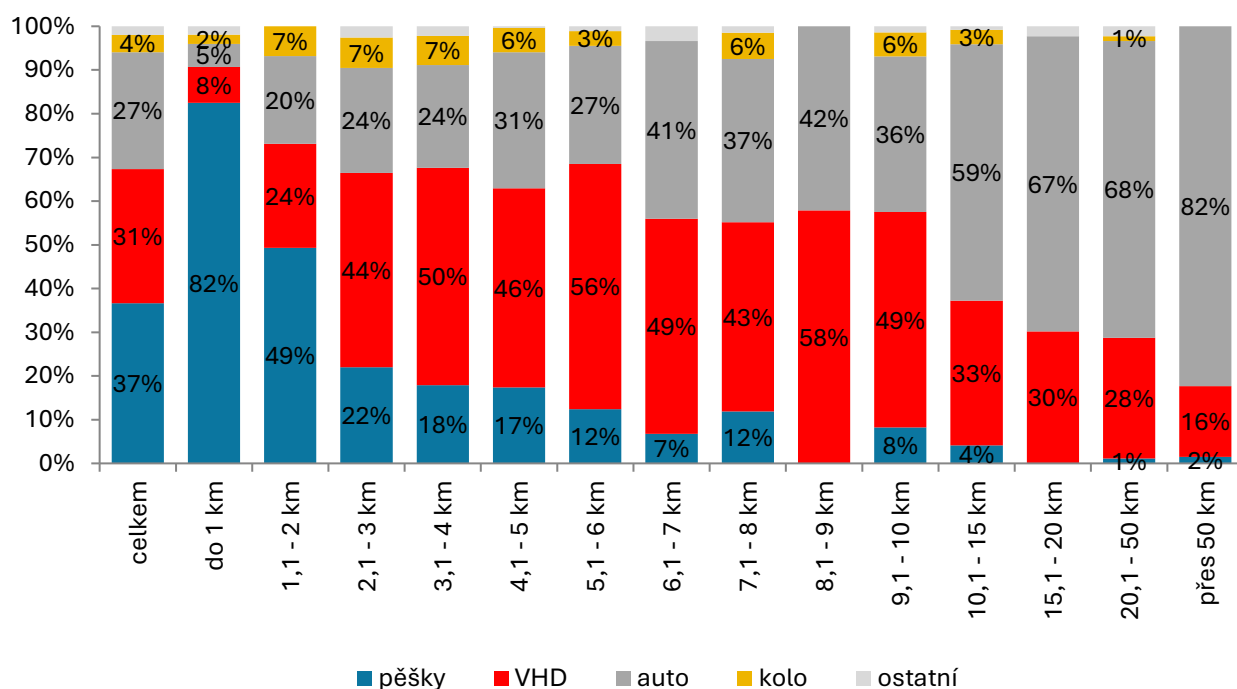
Graf 16: Dělbá přepravní práce, víkend – srovnání. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2016, 2021, 2025.



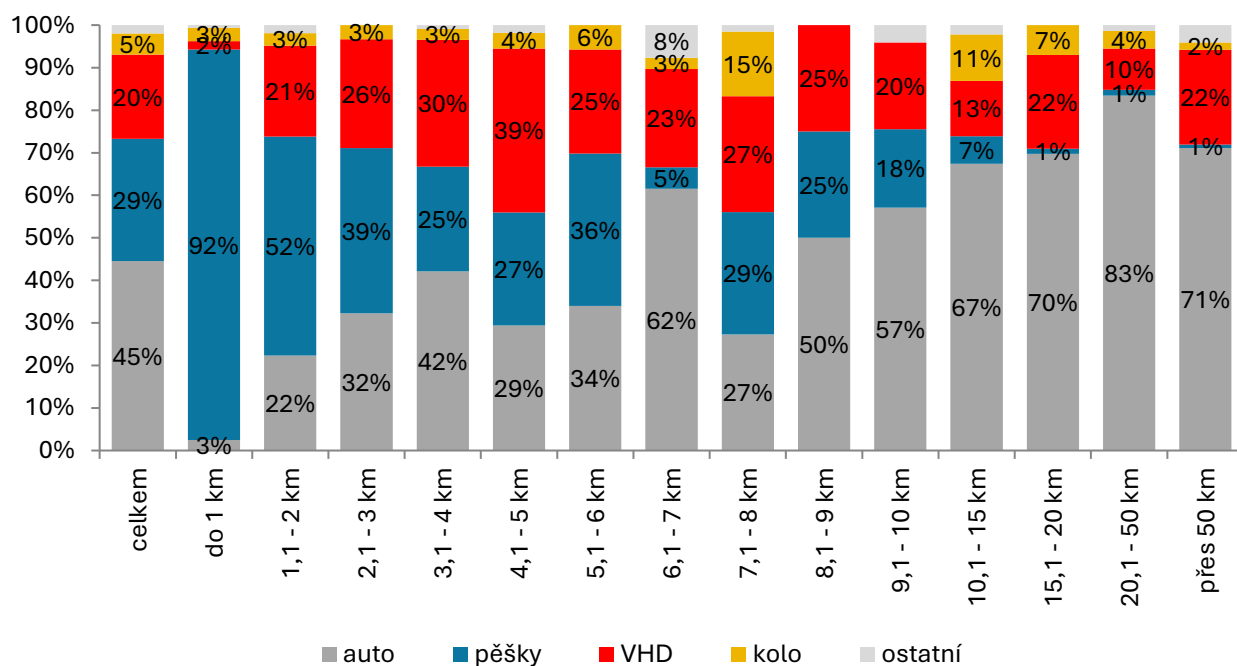
Volba dopravního modu výrazně souvisí s délkou cesty. Na následujících dvou grafech je dobře patrné, jak se v pracovních dnech i o víkendu úměrně s prodlužující se délkou cest zmenšuje podíl chůze a narůstá zastoupení hromadné dopravy a automobilů. U cest delších

než 10 km už automobil dominuje. Všednodenní cesty na kole jsou výrazněji zastoupeny v délkovém intervalu 1–4 km. O víkendu jsou cyklojízdy nadprůměrně zastoupeny u cest o délce 7–8 km a 10–15 km.

Graf 17: Dělbá přepravní práce dle délky cesty, pracovní den. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



Graf 18: Dělbá přepravní práce dle délky cesty, víkend. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.

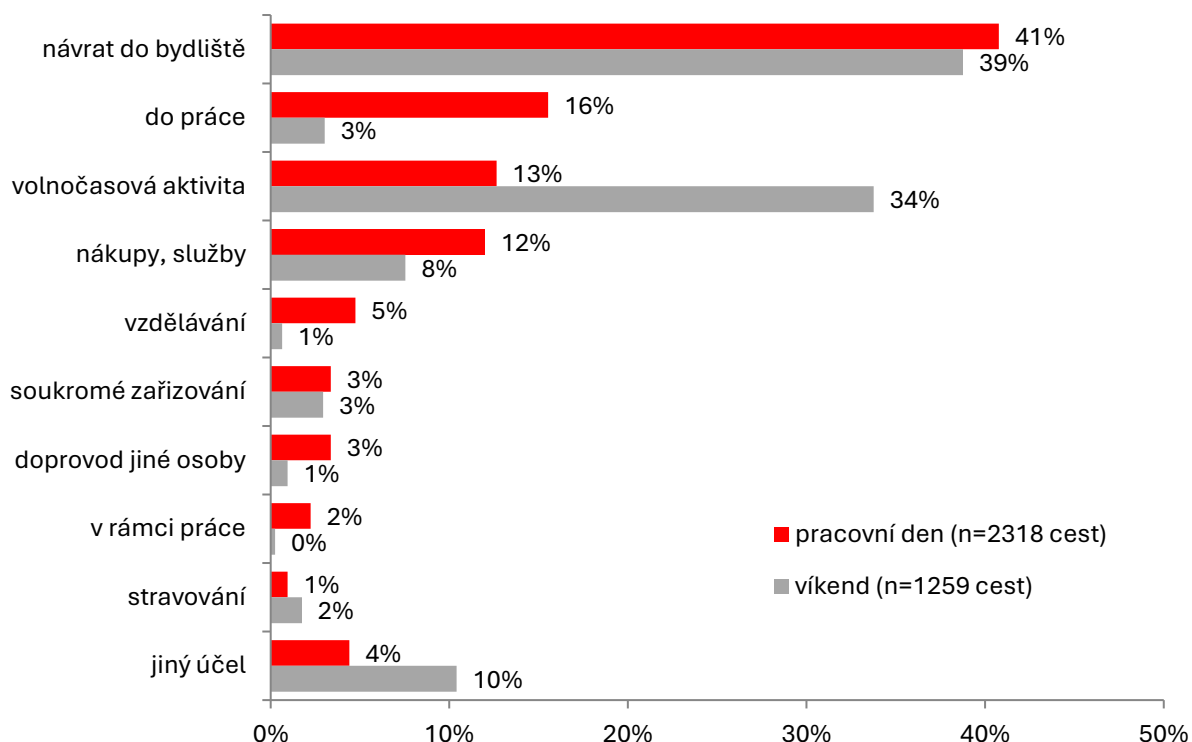




### 2.3.3. Rozdělení cest dle jejich účelu

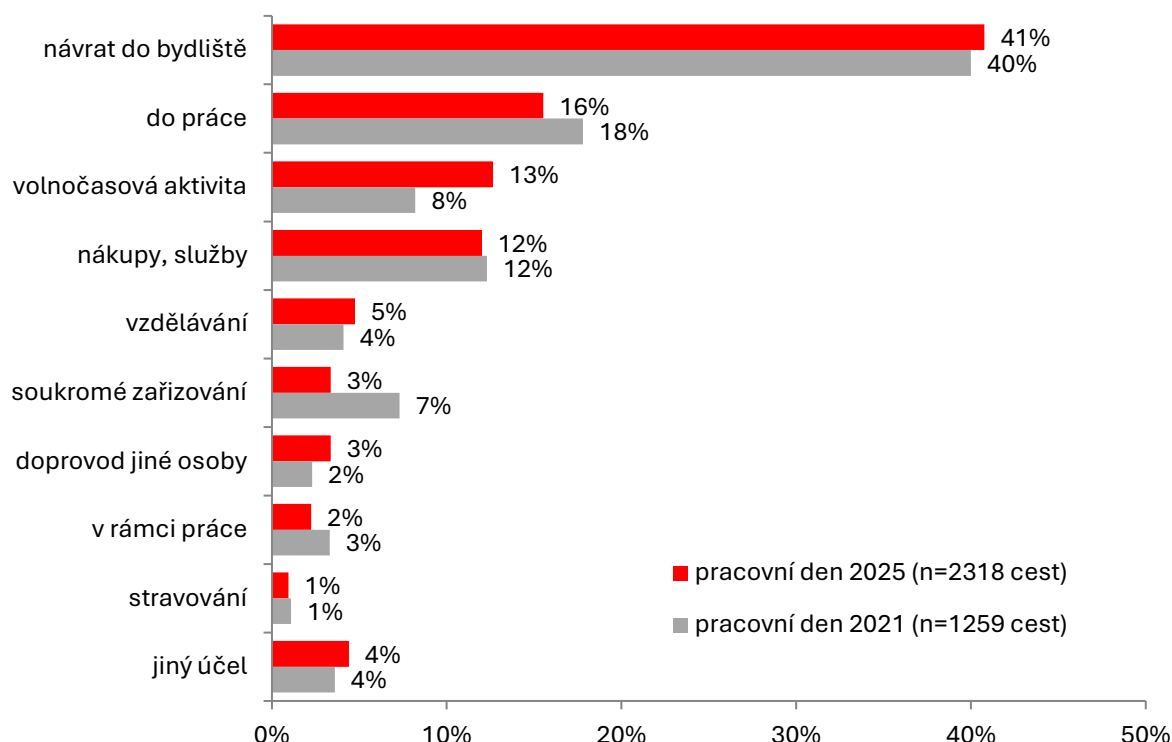
Nejčastěji se vyskytujícím účelem cest v pracovní den i o víkendech je návrat do bydliště (41 % v pracovní dny, 39 % o víkendech). Dál se ovšem situace liší. Ve všední dny jsou podle očekávání výrazně zastoupeny cesty do práce (16 %), následují cesty za volnočasovými aktivitami (13 %) a za nákupy a službami (12 %). O víkendu vedle návratů do bydliště dominují volnočasové aktivity (34 %), další účely jsou přítomny výrazně méně.

Graf 19: Rozdělení všech pozorovaných cest dle účelu. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



Pokud srovnáme účely cest konaných v pracovních dnech roku 2021 a současná data, nevidíme zásadní rozdíly. Nejvíce se liší podíl cest do práce, kterých v současnosti o 5 % přibýlo. Pravděpodobně jde opět o vliv Covidu 19, kdy lidé v roce 2021 zbytné cesty omezovali.

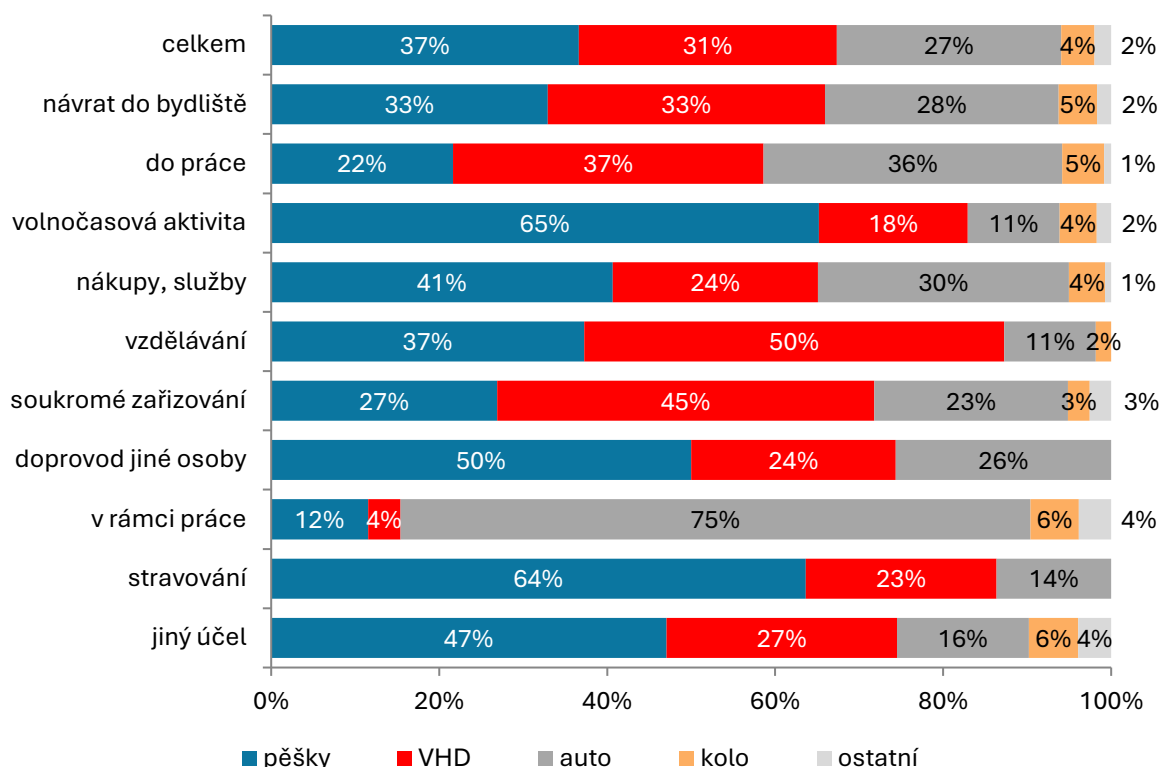
Graf 20: Srovnání účelů cest konaných v pracovní den. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



Účely cest výrazně determinují využitý způsob dopravy. První ze dvou následujících grafů ukazuje, jaké dopravní módy dotázaní využili při cestách za jednotlivými účely ve všední dny. Pěšky se respondenti přemísťovali především v rámci volnočasových aktivit a kvůli stravování, nadprůměrně často také při doprovázení jiné osoby nebo kvůli nákupům či službám. Auto používali zejména z pracovních důvodů – při cestách v rámci práce a k dojíždce do práce. Hromadná doprava je nejvýrazněji zastoupena při vzdělávání a při soukromém zařizování. Jízda na kole je v rámci jednotlivých účelů zastoupena přibližně stejně často.

O víkendu je auto nejčastěji využíváno při doprovodu jiné osoby nebo soukromém zařizování. Pěšky se chodí v rámci volnočasových aktivit nebo při cestách za stravováním. Hromadnou dopravou se Olomoučané přepravují především za vzděláváním (těchto cest je ovšem minimum) nebo do práce. Na kole respondenti jezdí do práce nebo při doprovodu jiné osoby.

Graf 21: Účely cest z hlediska využitého dopravního modu, pracovní den. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.



Graf 22: Účely cest z hlediska využitého dopravního modu, víkend. Zdroj: Průzkum dopravního chování, Olomouc 2025.

