

Zaostřeno
... na výsledky!

www.focus-agency.cz

Dělba přepravní práce 2019

Závěrečná zpráva ze sociologického výzkumu

pro Magistrát města Brna

B | R | N | O

OBSAH

1	CÍL VÝZKUMU	4
2	METODA VÝZKUMU	4
2.1	SBĚR DAT.....	4
2.2	ZPRACOVÁNÍ DAT	6
3	HLAVNÍ ZÁVĚRY.....	7
4	PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA DO ZAMĚSTNÁNÍ NEBO DO ŠKOLY.....	11
4.1	PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA OBECNĚ	11
4.2	VOLBA DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU DOJÍŽDĚJÍCÍCH DO BRNA	13
4.3	ZPŮSOBY PRAVIDELNÉ PŘEPRAVY	14
4.3.1	<i>Využívané typy přepravy</i>	<i>14</i>
4.3.2	<i>Klasifikace dle typů přepravy – rozhodovací strom</i>	<i>16</i>
4.3.3	<i>Korespondenční analýza typů přepravy</i>	<i>18</i>
4.3.4	<i>Dělna přepravní práce.....</i>	<i>19</i>
4.3.5	<i>Čas strávený přepravou</i>	<i>21</i>
4.4	PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NA VEŘEJNOU DOPRAVU	24
5	PŘEPRAVA PODLE TYPU AKTIVITY	26
5.1	PŘEPRAVA V RÁMCI PRACOVNÍ DOBY / VYUČOVÁNÍ	26
5.2	PŘEPRAVA VE VOLNÉM ČASE.....	28
5.3	PŘEPRAVA O VÍKENDU	30
5.4	PREFEROVANÉ ZPŮSOBY DOPRAVY ZA VYBRANÝMI AKTIVITAMI	32
5.4.1	<i>Preferované způsoby dopravy za službami.....</i>	<i>33</i>
5.4.2	<i>Preferované způsoby dopravy za volnočasovými aktivitami.....</i>	<i>34</i>
5.4.3	<i>Preferované způsoby dopravy za nákupy</i>	<i>36</i>
5.4.4	<i>Preferované způsoby dopravy za přáteli, příbuznými.....</i>	<i>37</i>
5.5	MOŽNOSTI VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ MIMO VEŘEJNÉ DOPRAVY	39
6	PŘEPRAVA AUTOMOBILEM	42
6.1	ŘIDIČI A SPOLUCESTUJÍCÍ	42
6.2	OBSAZENOST VOZIDEL PŘI CESTÁCH DO PRÁCE/ŠKOLY A VE VOLNÉM ČASE	43
6.3	NÁZOR ŘIDIČŮ NA PARKOVÁNÍ V BRNĚ	45

7	CYKLODOPRAVA V BRNĚ	50
7.1	POUŽÍVÁNÍ KOLA K CESTOVÁNÍ PO BRNĚ	50
7.2	BARIÉRY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V BRNĚ.....	51
7.3	POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA V PŘÍPADĚ ZLEPŠENÍ PODMÍNEK.....	53
8	CESTY MIMO HRANICE MĚSTA BRNA.....	56
9	SPOKOJENOST S ASPEKTY DOPRAVY V BRNĚ.....	59
10	PŘÍLOHA – DOTAZNÍK	63

1 CÍL VÝZKUMU

Cílem realizovaného výzkumu je získání údajů o podílu jednotlivých druhů dopravy na celkovém výkonu dělby přepravní práce a způsobu pohybu obyvatel města. Výzkum dělby přepravní práce byl ve městě prováděn již v letech 2010, 2012 a 2014.¹ Opakování tohoto průzkumu v roce 2019 tak zajistí nejen kontinuitu dat, ale také získání důležitého indikátoru nejen pro potřeby Odboru dopravy (evaluace projektu CIVITAS 2MOVE2, Plán udržitelné městské mobility atd.), ale i pro další odbory MMB a strategické dokumenty jako je např. strategie #brno2050.

2 METODA VÝZKUMU

2.1 Sběr dat

Vstupní údaje jsou výsledkem kvantitativního sociologického průzkumu názorů a postojů obyvatel Brna ve věku 15 a více let (s trvalým bydlištěm v Brně nebo žijící v Brně velkou část roku) a dojíždějících do Brna (za prací nebo studiem). Sběr byl realizován na základě kvótního výběru, přičemž výběrový soubor je reprezentativní na základní soubor na úrovni pohlaví, věku, vzdělání a městské části v případě obyvatel Brna. U dojíždějících respondentů byly zadavatelem výzkumu stanoveny kvóty na pohlaví, věk a způsob dopravy do Brna, přičemž tyto kvóty odpovídají kvótám z předchozí vlny výzkumu. Poměr rezidentů a dojíždějících byl stanoven na 70:30.

Sběr dat byl proveden formou dotazníkového šetření – face-to-face rozhovory vyškolených tazatelů s respondenty zaznamenávané do standardizovaného elektronického (CAPI) nebo papírového (PAPI) dotazníku. Dotazování probíhalo od 13. 10. do 27. 11. 2019 v domácnostech, na dopravních uzlech a parkovištích obchodních center. Celkem bylo dotázáno 1009 respondentů, z toho 702 rezidentů a 307 dojíždějících. Průměrná délka rozhovoru byla 13–14 minut.

¹ V roce 2017 proběhl výzkum Dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti, který byl prováděn odlišnou metodologií. Případná orientační srovnání s tímto výzkumem jsou na příslušných místech uvedena v poznámkách pod čarou.

Tabulka č. 1: Struktura výběrového souboru

		%	N
celek		100 %	1009
pohlaví	muž	48 %	485
	žena	52 %	524
věk	15–29 let	21 %	216
	30–44 let	29 %	291
	45–59 let	22 %	224
	60 a více let	28 %	278
vzdělání	základní (i neúplné)	14 %	141
	střední bez maturity, vyučen/a	21 %	210
	střední s maturitou, vyšší odborné	32 %	319
	vysokoškolské	34 %	339
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	12 %	123
	zaměstnanec	52 %	528
	nezaměstnaný	3 %	27
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	3 %	33
	student	15 %	156
	důchodce	14 %	142
bydliště	trvalé v Brně	59 %	594
	přechodné v Brně	11 %	108
	mimo Brno	30 %	307

Tabulka č. 2: Bydliště respondentů s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně

městská část	%	N	městská část	%	N
celek	100 %	702	Brno-Maloměřice a Obřany	1,4 %	10
Brno-Bohunice	3,6 %	25	Brno-Medlánky	1,7 %	12
Brno-Bosonohy	1,4 %	10	Brno-Nový Lískovec	2,7 %	19
Brno-Bystrc	6,7 %	47	Brno-Ořešín	0,4 %	3
Brno-Černovice	1,9 %	13	Brno-Řečkovice a Mokrá Hora	4,1 %	29
Brno-Chrlice	0,7 %	5	Brno-sever	12,3 %	86
Brno-Ivanovice	0,7 %	5	Brno-Slatina	2,7 %	19
Brno-Jehnice	0,0 %	0	Brno-Starý Lískovec	3,4 %	24
Brno-jih	2,4 %	17	Brno-střed	16,1 %	113
Brno-Jundrov	1,3 %	9	Brno-Tuřany	1,6 %	11
Brno-Kníničky	0,3 %	2	Brno-Útěchov	0,1 %	1
Brno-Kohoutovice	3,4 %	24	Brno-Vinohrady	3,0 %	21
Brno-Komín	2,1 %	15	Brno-Žabovřesky	5,6 %	39
Brno-Královo Pole	7,4 %	52	Brno-Žebětín	0,4 %	3
Brno-Líšeň	7,1 %	50	Brno-Židenice	5,4 %	38

2.2 Zpracování dat

Statistické zpracování bylo provedeno v programech IBM SPSS a Q Research Software. Grafy a tabulky byly vypracovány v programech MS Word, MS Power Point a MS Excel.

Procentuální údaje v tabulkách a grafech jsou pro větší přehlednost zaokrouhleny na celá čísla. Z důvodu zaokrouhlení nemusí být výsledný součet procent v některých případech roven 100 %. Ze stejného důvodu se mohou mírně lišit součty procent při kategorizaci odpovědí.

Při porovnání výsledků s předchozími vlnami výzkumu je třeba vzít v potaz možné sezónní vlivy na způsob přepravy. Sběr dat v roce 2019 proběhl v říjnu a listopadu, v roce 2014 v listopadu a prosinci, v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci.

Oproti předchozím vlnám výzkumu byly provedeny dílčí změny v dotazníku týkající se způsobů přepravy:

- položka „*jízdní kolo*“ byla nahrazena položkou „*jízdní kolo / elektrokolo*“
- byla odstraněna položka „*in-line brusle*“
- byly přidány položky „*koloběžka / elektokoloběžka*“ a „*něco jiného (in-line brusle, skateboard, aj.)*“

3 HLAVNÍ ZÁVĚRY

- **Pravidelná přeprava do práce či školy**

Za prací nebo studiem cestuje pravidelně po Brně 83 % dotázaných rezidentů a dojíždějících. Pro tento účel využívají především veřejnou hromadnou dopravu (souhrnem 62 %), pěší chůzi (44 %) nebo automobil (40 %).

Dle zadaných kvót polovina dojíždějících respondentů přicestovala do Brna v den dotazování hromadnou dopravou a polovina individuální dopravou.

Podíl osob, které se po městě Brně přepravují za prací či studiem, od posledního měření v roce 2014 vzrostl. Zároveň se z nich oproti roku 2014 větší část přepravuje veřejnou hromadnou dopravou či pěšky, podíl respondentů využívajících individuální automobilovou dopravu klesl. Využití jízdního kola či koloběžky je stále nízké.

Výrazný nárůst pěší chůze oproti předchozím měřením je dán pouze vyšší mírou pěších přesunů při současném využívání dopravních prostředků. Při kategorizaci v rámci dělby přepravní práce je totiž podíl přesunujících se pouze pěšky téměř beze změny a stále poměrně nízký. V rámci kategorizace dělby přepravní práce lze pozorovat nárůst pouze u využití kombinace individuální automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy.

Nejvíce času při přepravě stráví lidé ve vlaku (průměrně 38 minut). Cesta automobilem trvá průměrně 28 minut, autobusem 25 minut a na kole 24 minut. **Celkový průměrný přepravní čas se od roku 2014 zvýšil o 6 minut na 38 minut.** K prodloužení průměrného času stráveného cestou došlo u téměř všech typů dopravy, pouze u přepravy na kole se průměrný čas snížil.

- **Přeprava při jiných aktivitách**

Chůze pěšky dominuje přepravě v pracovní době či v době vyučování (32 % každodenně) i ve volném čase (46 % každodenně) či o víkendu (41 % pravidelně oba víkendové dny). Poměrně frekventované je i používání automobilu (v pracovní době 18 % každodenně, ve volném čase 18 % každodenně, o víkendu 26 % pravidelně oba víkendové dny).

Při cestách za službami, volnočasovými aktivitami, nakupováním a na návštěvy přátel a příbuzných převládá využívání pěší, automobilové a tramvajové dopravy. Pěší přesuny využívají respondenti nejčastěji při cestě za volnočasovými aktivitami. Automobil volí častěji pro cestu na nákup či na návštěvu přátel a příbuzných. Jízdu tramvají využívají častěji při cestě za službami či volnočasovými aktivitami.

Frekvence cest mimo hranice města Brna se od posledního měření v roce 2014 zvýšila. Každý den vycestuje mimo Brno 7 % dotázaných rezidentů, alespoň třikrát týdně dalších 7 %, jednou až dvakrát týdně 25 % a méně často 58 %. Pouze 4 % nevyjíždí mimo Brno vůbec. **Nejčastějším dopravním prostředkem používaným pro cestu mimo Brno zůstává automobil, následují vlak a autobus.**

- **Rozdíly v přepravě rezidentů a dojíždějících**

Podíly způsobů přepravy u dojíždějících respondentů jsou ovlivněny stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování. Využívají výrazně více individuální automobilovou dopravu oproti respondentům s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně. Tento rozdíl je patrný nejen při cestě do práce či školy, ale také při cestování za jinými aktivitami. Dojíždějící respondenti také častěji uvádí využívání vlaků.

Rezidenti používají oproti dojíždějícím respondentům častěji pěší dopravu, tramvaje a trolejbusy a to opět při cestách do práce či školy i za jinými aktivitami.

- **Automobilová doprava**

Automobil má kdykoli k dispozici více než polovina dotázaných, další třetina jej může využívat alespoň občas, 15 % dotázaných automobil k dispozici nemá. Častěji uvádí možnost využít automobil kdykoliv zejména muži, lidé ve věku 30–59 let, OSVČ, zaměstnanci a lidé dojíždějící do Brna.² Větší podíl těch, kteří nemají auto k dispozici, je zejména mezi nezaměstnanými a důchodci.

Při cestách do práce či školy autem stále převažuje samostatné cestování (55 %), od roku 2010 ovšem tento podíl postupně klesá. Třetina obvykle jezdí do práce

² Vyšší podíl u dojíždějících respondentů může být způsoben stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

ve dvou. Oproti roku 2014 vzrostl podíl těch, kteří cestují ve 3 a více lidech. **Ve volném čase je typičtější cestování autem ve dvou (54 %)**, samostatně obvykle jezdí pouze 9 %, ve 3 a více lidech 38 %.

Vzhledem k zavedení modrých zón podle očekávání vzrostl podíl řidičů, kteří v místě bydliště i v místě zaměstnání parkují za poplatek na veřejném prostranství. Zároveň vzrostl podíl řidičů, kterým se parkování na veřejných prostranstvích (jak bezplatné, tak za poplatek) jeví jako složité či prakticky nemožné.

- **Cyklistická doprava**

Jízdní kolo má bez omezení k dispozici čtvrtina dotázaných, další pětina jej může využít občas. Cestování na kole vnímá většina těch, kteří jej mají k dispozici, především jako sportovní aktivitu (76 %), jejich podíl ovšem od roku 2014 poklesl na úkor ostatních důvodů. Pro 26 % uživatelů bicyklů je motivem pro jejich používání svoboda pohybu, 23 % motivuje úspora času a pro 12 % znamená cestování na kole úsporu peněz. **Cyklistika je výrazně sezónní záležitostí, naprostá většina dotázaných jezdců používá kolo pouze v období cyklistické sezóny (82 %)**, i zde ovšem došlo k poklesu a vzrostl podíl těch, kteří jezdí celoročně.

Zásadní bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je podle dotázaných nepropojená síť cyklistických stezek a tras. Velký podíl respondentů označuje za problematické aspekty také náročnost terénu, časté křížení s komunikacemi a řekami a neohleduplnost řidičů motorových vozidel.

Pokud by v Brně došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty, vzrostl by zejména zájem o využití kola pro rekreaci. Cyklodoprava by mohla, za předpokladu zlepšení podmínek, přetáhnout na svou stranu i osoby, které se nyní do práce či školy přepravují hromadnou dopravou nebo automobilem a k rekreačním účelům nyní využívají automobil nebo chodí pěšky.

- **Spokojenost s aspekty dopravy v Brně**

Většina respondentů je spokojena se **sítí pěších tras a průchodností městem (76 % velmi či spíše spokojeno)**, **provozem a fungováním veřejné dopravy (74 %)** a **bezpečností v dopravních prostředcích ve dne (73 %)**. Z uvedených aspektů

dopravy v Brně jsou **respondenti výrazněji nespokojeni pouze s dostupností parkovacích stání v centru města** (58 % velmi a spíše nespokojených). **Hodnocení vyznačení tras při opravách a také hodnocení sítě a vybavení cyklistických stezek a tras se oproti roku 2014 zhoršilo.**

S dostupností parkovacích stání v místě bydliště je spokojeno 37 % respondentů bydlících v Brně, nespokojených je 39 %. Od roku 2014 vzrostly podíly spokojených i nespokojených. Dojíždějící respondenti jsou výrazně spokojenější s dostupností parkovacích míst v místě bydliště – až 67 % je spokojeno a pouze 12 % nespokojeno.

V aspektech týkajících se cyklodopravy je voleno častěji neutrální hodnocení. *Přepřavu jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy* hodnotí více respondentů pozitivně, naopak *sítě a vybavení cyklistických stezek a tras* hodnotí více negativně.

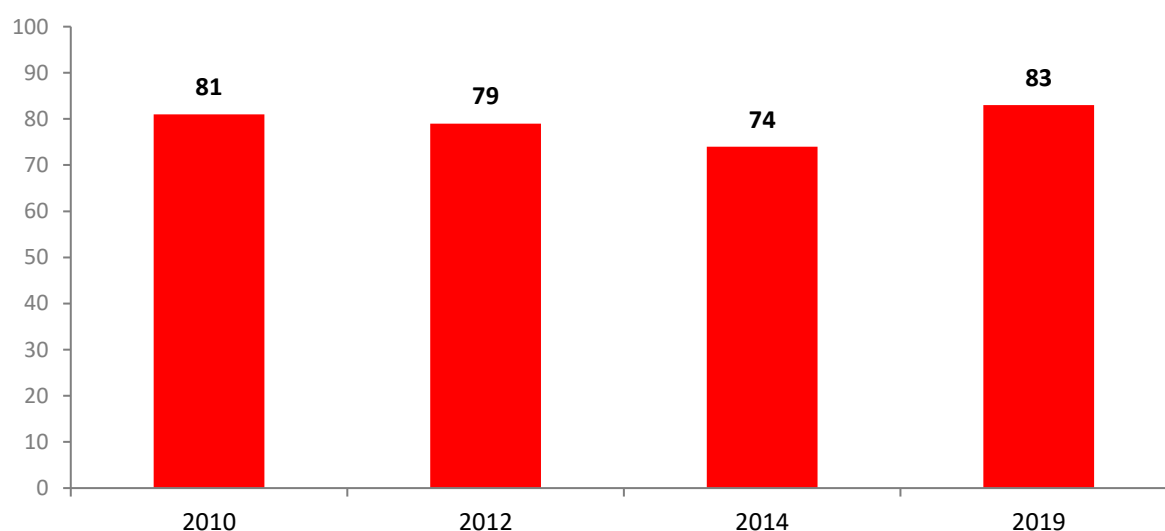
4 PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA DO ZAMĚSTNÁNÍ NEBO DO ŠKOLY

4.1 Pravidelná přeprava obecně

Od roku 2014 vzrostl podíl respondentů, kteří se pravidelně přepravují do zaměstnání či do školy – aktuálně jde o 83 % dotázaných. Ve srovnání s předchozími vlnami výzkumu je tento podíl nejvyšší, v roce 2010 však dosahoval srovnatelné hodnoty 81 %.³

Graf č. 1: Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo do školy

Znění otázky: *Přepravujete (přesunujete) se pravidelně do zaměstnání nebo do školy? (P3), N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020, v % (podíl odpovědí „ano“).*



Podle očekávání se nejčastěji po městě pravidelně přepravují studenti a zaměstnanci, často také OSVČ. Naopak nízký podíl pravidelně se přepravujících je mezi důchodci, nezaměstnanými a osobami v domácnosti. Diference v podílu pravidelně cestujících se liší i z hlediska věku – výrazně častěji cestují lidé ve věku 15–59 let, ve věkové kategorii 60 a více let již pravidelně cestuje jen zhruba polovina dotázaných. Vyšší

³ Ve výzkumu z roku 2017 uvedlo 68 % respondentů, že se přepravují alespoň někdy (alespoň jednou měsíčně či méně často) do práce, a 20 %, že se přepravují alespoň někdy do školy. U dotázaných bydlících v zázemí Brna nebyla podmínka dojíždění do Brna za prací či studiem, jak je tomu v současném výzkumu.

podíl pravidelně cestujících mezi lidmi se základním vzděláním lze přisoudit vyššímu podílu studentů v této kategorii. Podobně nižší podíl cestujících mezi lidmi se středoškolským vzděláním bez maturity je způsobem vyšším zastoupením starších obyvatel v této vzdělanostní kategorii.

Tabulka č. 3: Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo školy dle sociodemografických charakteristik

Znění otázky: *Přeppravujete (přesunujete) se pravidelně do zaměstnání nebo do školy? (P3); N₂₀₁₉ = 1009, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.*

		Ano	Ne	N
celek		83 %	17 %	1009
pohlaví	muž	85 %	15 %	485
	žena	82 %	18 %	524
věk	15–29 let	99 %	1 %	216
	30–44 let	91 %	9 %	291
	45–59 let	94 %	6 %	224
	60 a více let	55 %	45 %	278
vzdělání	základní (i neúplné)	89 %	11 %	141
	střední bez maturity, vyučen/a	75 %	25 %	210
	střední s maturitou, vyšší odborné	86 %	14 %	319
	vysokoškolské	83 %	17 %	339
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	91 %	9 %	123
	zaměstnanec	100 %	0 %	528
	nezaměstnaný	26 %	74 %	27
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	27 %	73 %	33
	student	100 %	0 %	156
	důchodce	21 %	79 %	142
bydliště	trvalé v Brně	76 %	24 %	594
	přechodné v Brně	95 %	5 %	108
	mimo Brno ⁴	94 %	6 %	307

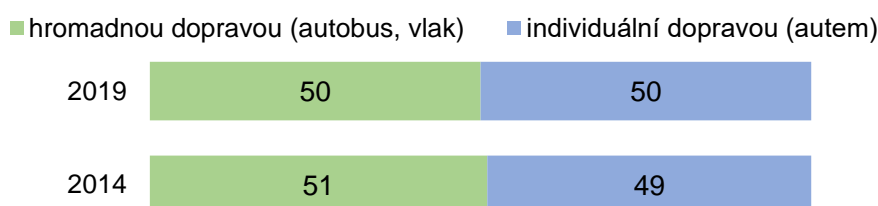
⁴ U respondentů bydlících mimo Brno bylo podmínkou pro zahrnutí do výzkumu dojíždění za prací nebo studiem do Brna. 6 % z nich uvádí, že se do zaměstnání nebo školy nepřeppravují pravidelně.

4.2 Volba dopravního prostředku dojíždějících do Brna

Dle zadaných kvót polovina respondentů, kteří dojíždí do Brna za prací či studiem, přicestovala hromadnou dopravou a polovina individuální dopravou. Hromadnou dopravu pro cestu do Brna častěji použily ženy, lidé ve věku 15–29 let, se základním vzděláním a studenti. Individuální dopravu častěji zvolili muži, lidé starší 30 let, se středoškolským vzděláním bez maturity, OSVČ a zaměstnanci.

Graf č. 2: Způsob dopravy do Brna v den dotazování (zadaná kvóta)

Znění otázky: *Jak jste dnes přicestoval/a do Brna?* $N_{2019} = 307$, $N_{2014} = 308$, dojíždí do Brna do práce/školy, v %.



Tabulka č. 4: Způsob dopravy do Brna v den dotazování dle sociodemografických charakteristik

$N_{2019} = 307$, dojíždí do Brna do práce/školy, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

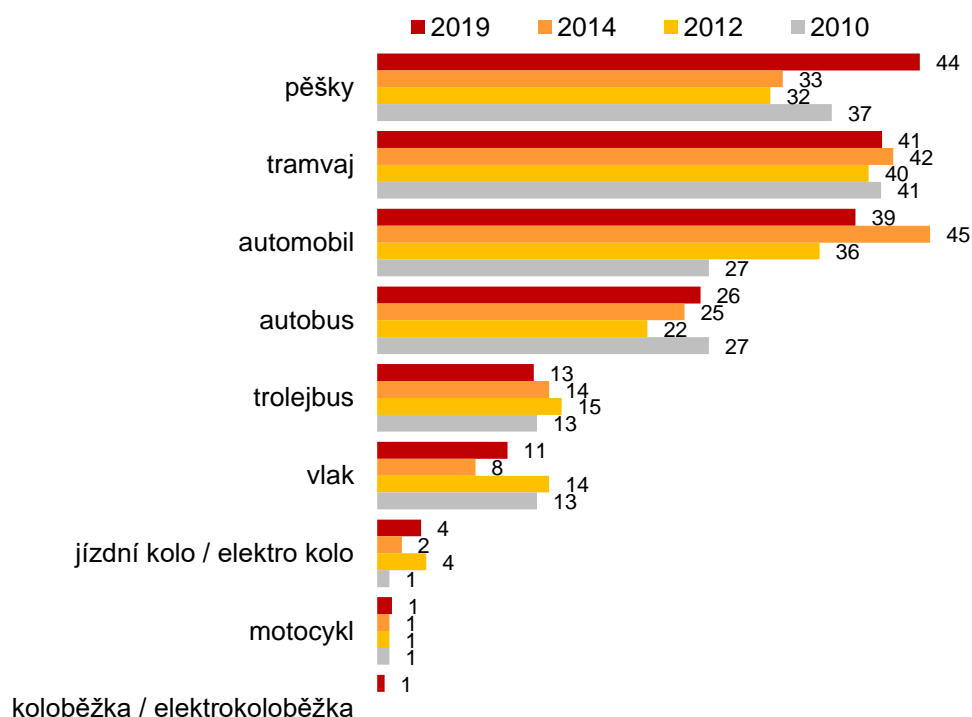
		hromadná doprava	individuální doprava	N
celek		50 %	50 %	307
pohlaví	muž	43 %	57 %	147
	žena	56 %	44 %	160
věk	15–29 let	79 %	21 %	98
	30–44 let	40 %	60 %	87
	45–59 let	37 %	63 %	65
	60 a více let	30 %	70 %	57
vzdělání	základní (i neúplné)	79 %	21 %	62
	střední bez maturity, vyučen/a	35 %	65 %	48
	střední s maturitou, vyšší odborné	45 %	55 %	124
	vysokoškolské	42 %	58 %	73
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	14 %	86 %	37
	zaměstnanec	41 %	59 %	152
	nezaměstnaný	57 %	43 %	7
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	0 %	100 %	3
	student	81 %	19 %	90
	důchodce	50 %	50 %	18

4.3 Způsoby pravidelné přepravy

4.3.1 Využívané typy přepravy

Nejčastěji využívané způsoby přepravy jsou pěší chůze, tramvaj a automobil. Oproti předchozím vlnám výzkumu výrazně narostl podíl respondentů, kteří při pravidelné cestě do práce či školy chodí pěšky. Aktuálně pěší přesuny využívá 44 % dotázaných. Z následné analýzy dělby přepravní práce ovšem plyne, že podíl pěší chůze vzrostl pouze při současném využívání i dalších forem dopravy. Přepravu tramvajemi využívá 41 % respondentů – podobně jako v předchozích vlnách výzkumu. Přepravu automobilem uvádí 39 %, oproti roku 2014 o 6 % méně, avšak stále se jedná o více respondentů než v letech 2010 a 2012. Přepravu autobusem volí 26 %, trolejbusem 13 % a vlakem 11 %. Na kole se pravidelně dopravují pouze 4 % dotázaných, na motocyklu 1 % a také 1 % s využitím koloběžky. Možnost „něco jiného (in-line brusle, skateboard, aj.)“ neuvědli nikdo.

Graf č. 3: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy
 Znění otázky: *Jaký způsob přepravy pravidelně (obvykle) využíváte cestou do práce/do školy a kolik času jím trávíte? Máme na mysli pouze první cestu z místa bydliště. Uveďte všechny způsoby přepravy (jejich kombinace) a čas, který jednotlivými způsoby přepravy strávíte v prvním průběhu cesty do práce/do školy. (P4); N₂₀₁₉ = 840, N₂₀₁₄ = 759, N₂₀₁₂ = 822, N₂₀₁₀ = 828; pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %, možnost více odpovědí.*



Rezidenti používají oproti dojíždějícím respondentům při cestě do práce častěji pěší dopravu, tramvaje, trolejbusy a také jízdní kolo. Naopak dojíždějící více využívají automobil, autobus a vlak. Způsob dopravy dojíždějících respondentů je ovšem ovlivněn stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování (50 % individuální a 50 % hromadnou dopravou).

Tabulka č. 5: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy (porovnání rezidentů a dojíždějících)

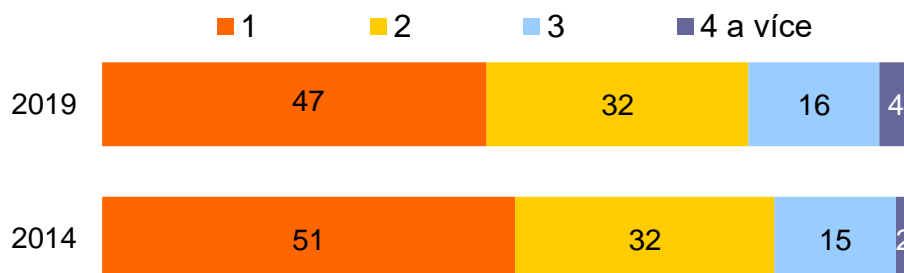
$N_{(celek)} = 840$, $N_{(rezidenti)} = 552$, $N_{(dojíždějící)} = 288$, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	50 %	34 %	44 %
Tramvaj	47 %	30 %	41 %
Automobil	34 %	49 %	39 %
Autobus	23 %	33 %	26 %
Trolejbus	15 %	9 %	13 %
Vlak	3 %	26 %	11 %
Jízdní kolo / elektro kolo	5 %	1 %	4 %
Motocykl	1 %	2 %	1 %
Koloběžka / elektrokoloběžka	1 %	0 %	1 %

Necelá polovina respondentů volí pro pravidelnou přepravu za prací nebo studiem jen jeden způsob dopravy (47 %), třetina pak kombinuje dva způsoby (32 %) a 16 % tři varianty. Více typů přepravy po městě kombinují 4 % respondentů. Od roku 2014 narostl počet kombinovaných typů přepravy.

Graf č. 4: Počet způsobů přepravy pravidelně využívaných při cestě do práce / do školy

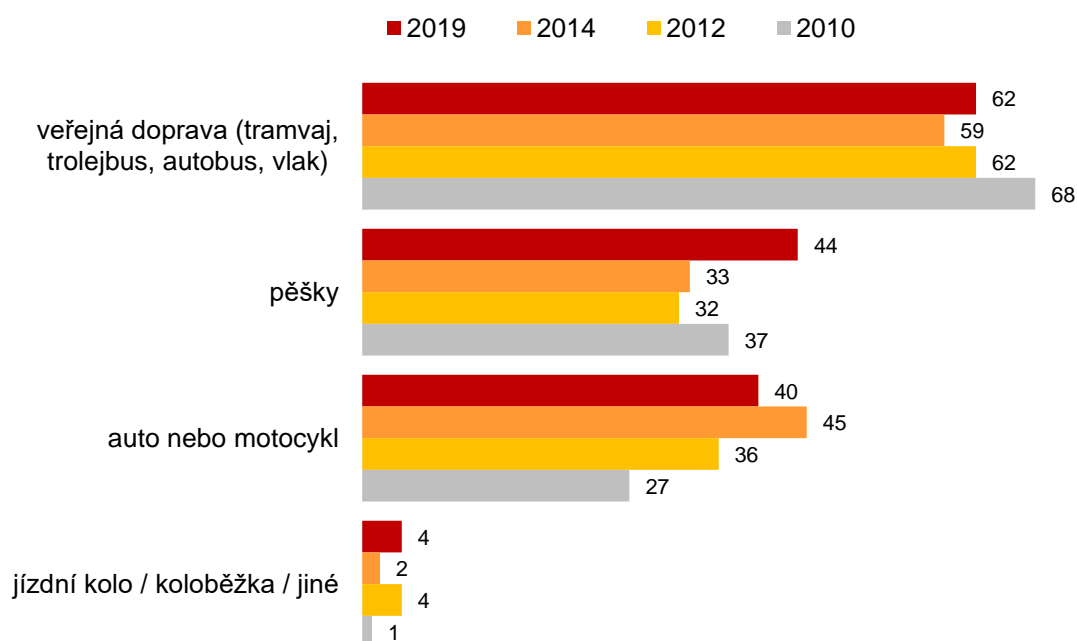
$N_{2019} = 840$, $N_{2014} = 759$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %.



Při sloučení kategorií se ukazuje nárůst využití veřejné dopravy (o 3 %) a pokles individuální automobilové/motocyklové dopravy (o 5 %) vzhledem k roku 2014.

Graf č. 5: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy (sloučené kategorie)

$N_{2019} = 840$, $N_{2014} = 759$, $N_{2012} = 822$, $N_{2010} = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %.



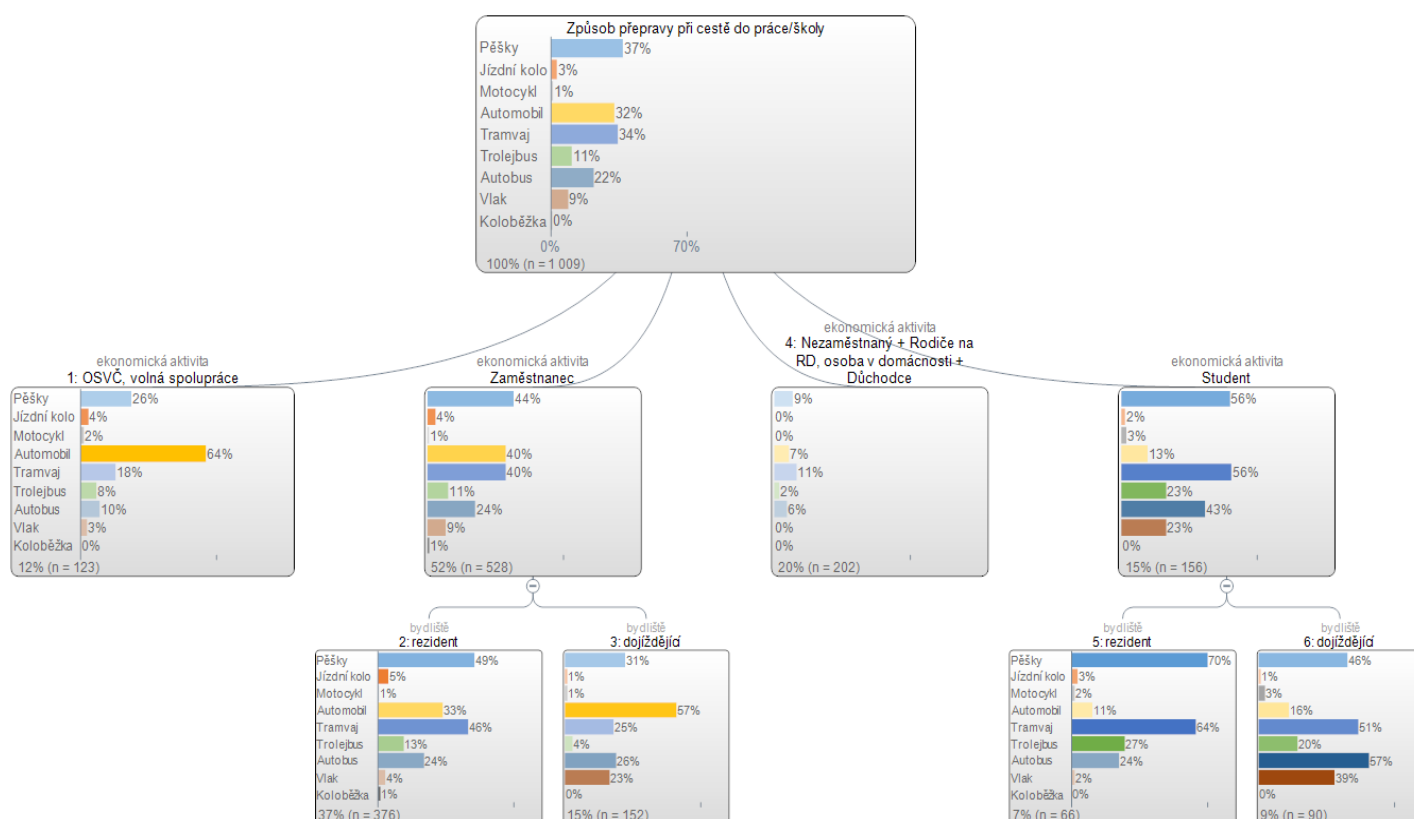
4.3.2 Klasifikace dle typů přepravy – rozhodovací strom

Metoda rozhodovacího stromu umožňuje klasifikovat respondenty dle sociodemografických charakteristik a způsobů přepravy, které využívají při pravidelných cestách do práce či školy. Nejvýrazněji se respondenti rozdělují dle **ekonomické aktivity**. OSVČ častěji využívají automobil, další způsoby přepravy jsou u nich méně časté. Zaměstnanci rovněž poměrně často využívají automobil, ale také často chodí pěšky a jezdí tramvajemi či autobusy. Skupina ekonomicky neaktivních (nezaměstnaní, lidé v domácnosti a důchodci) se očekávaně vyznačuje celkově méně častou přepravou do práce či školy. Pro studenty je typické chození pěšky či přeprava tramvajemi, častěji také využívají autobusy, trolejbusy a vlaky.

Dalším významným klasifikačním kritériem je **bydliště** respondenta, které dále dělí skupiny zaměstnanců a studentů. Zaměstnanci s trvalým či přechodným bydlištěm

v Brně volí častěji k přesunu do práce pěší chůzí a tramvaj, dojíždějící zaměstnanci využívají oproti rezidentům častěji automobil a vlak. U studentů je situace podobná – rezidenti častěji chodí pěšky či jezdí tramvaj, dojíždějící oproti nim výrazně častěji využívají autobusy a vlaky.⁵

Graf č. 6: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy – klasifikace pomocí rozhodovacího stromu

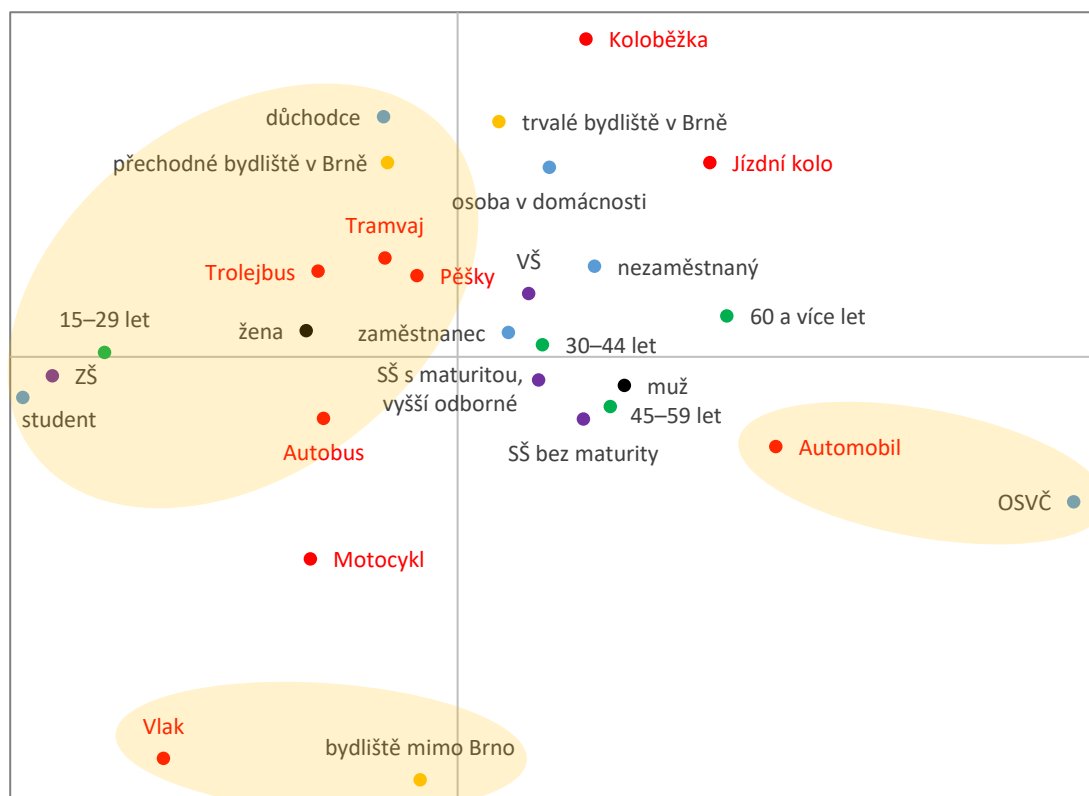


⁵ Podíly způsobů přepravy u dojíždějících respondentů jsou ovlivněny stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

4.3.3 Korespondenční analýza typů přepravy

Korespondenční mapa ukazuje využívání typů přepravy různými skupinami osob v kontextu všech uvedených sociodemografických charakteristik. Zejména se zde ukazuje vyšší využívání vlakové dopravy respondenty bydlícími mimo Brno a také dominance automobilové přepravy u OSVČ. Kategorie studujících se základním vzděláním a ve věku 15–29 let se prolínají a vykazují vyšší využívání autobusové, trolejbusové a také tramvajové a pěší dopravy. Tyto způsoby dopravy jsou také častěji využívány ženami na rozdíl od mužů, kteří tíhnou více k automobilové přepravě. U důchodců a lidí s přechodným i trvalým bydlištěm v Brně je častější přeprava MHD (tramvaje a trolejbusy) a pěší. Poloha zaměstnanců blízko středu mapy koresponduje s jejich využíváním jak automobilu, tak prostředků veřejné dopravy a pěší chůze. Vzájemná blízkost vzdělanostních kategorií (kromě základního vzdělání) naznačuje malé rozdíly ve využívání různých typů dopravních prostředků mezi těmito kategoriemi.

Graf č. 7: Korespondenční mapa typů přepravy a sociodemografických charakteristik



4.3.4 Dělbá přepravní práce

Kategorizace pro výpočet dělby přepravní práce slučuje do *kategorie veřejné hromadné dopravy (VHD)* respondenty, kteří při obvyklé cestě do práce/školy využívají tramvají, trolejbusů, autobusů či vlaků a případně k těmto typům prostředků uvádí také pěší chůzi. *Kategorie individuální automobilové dopravy (IAD)* slučuje respondenty, kteří se dopravují automobilem či motocyklem a případně k těmto prostředkům uvádí také chůzi. Respondenti, kteří využívají některý z prostředků VHD a zároveň IAD, jsou sloučeni do *kategorie kombinace IAD a VHD*. V případě, že dotázaný uvedl současně využití VHD a jízdního kola či koloběžky, je zařazen do *kategorie kombinace VHD a kola/koloběžky*, podobně při využití IAD a kola či koloběžky spadá respondent do *kategorie kombinace IAD a kola/koloběžky*. Pokud respondent využívá kola či koloběžky současně s IAD a VHD, je zařazen do *kategorie kombinace IAD, VHD a kola/koloběžky*. Respondenti, kteří využívají kolo či koloběžku, případně doplněné chůzí, ale nevyužívají žádný z prostředků VHD ani IAD, jsou zařazeni do *kategorie jízdní kolo / koloběžka*. Pokud respondent uvedl pouze pěší způsob přepravy bez žádného dalšího typu, je zařazen do *kategorie pěšky*.

U většiny sledované populace, která se v rámci Brna pravidelně dopravuje do zaměstnání či do školy, stále převažuje přeprava VHD (53 %). IAD využívá téměř třetina respondentů (31 %), kombinaci IAD a VHD využívá 7 %. Další způsoby dopravy jsou spíše marginální – 5 % se přesunuje pouze pěšky, 2 % pouze na kole či koloběžce, 1 % kombinuje kolo či koloběžku s IAD i VHD, 1 % kombinuje kolo či koloběžku a VHD a 0,5 % kombinuje kolo či koloběžku a IAD.

Ve srovnání s předchozí vlnou výzkumu lze pozorovat zvýšení využívání kombinace IAD a VHD (+4 %) při současném poklesu využívání čistě IAD (-6 %). Změny v ostatních kategoriích jsou minimální.⁶

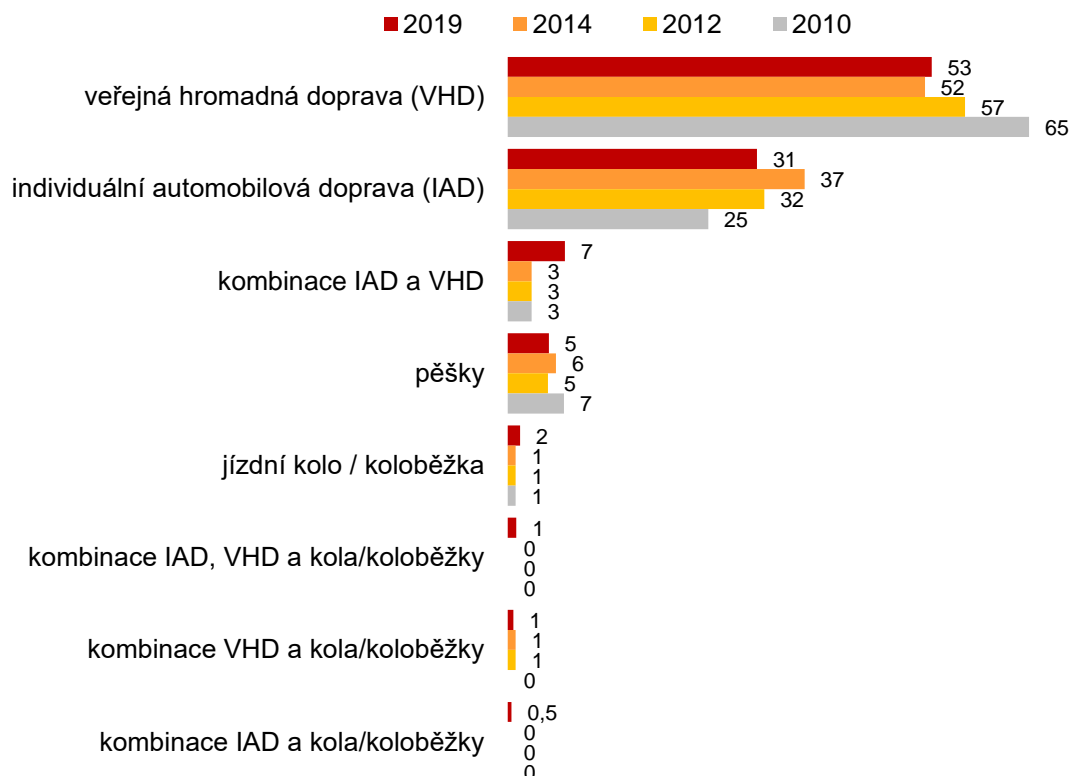
Vyšší podíl VHD je patrný zejména u studentů, lidí se základním vzděláním a ve věku 15–29 let. Vysoký podíl IAD je zejména ve skupině OSVČ. Mimobrněňští využívají výrazně více IAD oproti respondentům s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně.

⁶ Orientačně lze porovnat výsledky také s výzkumem z roku 2017. Tento výzkum byl prováděn odlišnou metodologií a způsob výpočtu dělby přepravní práce byl také odlišný, z těchto důvodů je porovnání pouze orientační. Dle výzkumu z roku 2017 se obyvatelé Brna přepravují v pracovní den nejčastěji prostřednictvím VHD (43 %), IAD využívá 38 %, pěší chůzi 18 % a na kole se přepravuje 1 %. Z obyvatel zázemí Brna se v pracovní den přepravuje IAD 61 %, VHD 21 %, pěšky 17 % a na kole 1 %.

Tento podíl je ovšem ovlivněn stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Graf č. 8: Dělna přepravní práce – kategorizace

$N_{2019} = 840$, $N_{2014} = 759$, $N_{2012} = 822$, $N_{2010} = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %.



Tabulka č. 6: Dělna přepravní práce dle sociodemografických charakteristik

$N_{2019} = 840$, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

		VHD	IAD	IAD + VHD	pěšky	kolo / koloběžka	IAD/VHD + kolo	N
celek		53 %	31 %	7 %	5 %	2 %	2 %	840
pohlaví	muž	43 %	39 %	8 %	4 %	2 %	4 %	412
	žena	62 %	24 %	6 %	6 %	1 %	1 %	428
věk	15–29 let	75 %	13 %	6 %	4 %	0 %	2 %	213
	30–44 let	47 %	31 %	11 %	5 %	3 %	3 %	264
	45–59 let	45 %	42 %	4 %	6 %	1 %	2 %	211
	60 a více let	43 %	41 %	7 %	6 %	1 %	1 %	152
vzdělání	základní (i neúplné)	76 %	12 %	3 %	6 %	1 %	2 %	126
	střední bez maturity, vyučen/a	46 %	39 %	6 %	8 %	1 %	1 %	158

		VHD	IAD	IAD + VHD	pěšky	kolo / koloběžka	IAD/VHD + kolo	N
	střední s maturitou, vyšší odborné	50 %	38 %	6 %	3 %	1 %	2 %	273
	vysokoškolské	49 %	28 %	11 %	6 %	3 %	3 %	283
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	22 %	62 %	7 %	4 %	1 %	4 %	112
	zaměstnanec	51 %	31 %	8 %	6 %	2 %	2 %	526
	nezaměstnaný	43 %	43 %	0 %	14 %	0 %	0 %	7
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	56 %	44 %	0 %	0 %	0 %	0 %	9
	student	79 %	10 %	5 %	4 %	0 %	2 %	156
	důchodce	67 %	23 %	3 %	7 %	0 %	0 %	30
bydliště	trvalé v Brně	54 %	25 %	9 %	8 %	2 %	2 %	449
	přechodné v Brně	62 %	17 %	7 %	6 %	3 %	6 %	103
	mimo Brno	48 %	45 %	5 %	1 %	0 %	1 %	288

4.3.5 Čas strávený dopravou

Při cestě do práce či školy stráví respondenti nejvíce času ve vlaku (průměrně 38 minut). Cesta automobilem trvá průměrně 28 minut, autobusem 25 minut, na kole 24 minut a motocyklem 22 minut. Průměrné časy u vlaku, automobilu a autobusu navyšují cestující dojíždějící za prací či vzděláním z mimobrněnských lokací, což se projevuje i na vysoké hodnotě směrodatné odchylky u zjištěných hodnot, která je patrná zejména u vlaku. U spojů jednoznačně spadajících do sítě MHD je průměrná délka cesty 19 minut u tramvají a 18 minut u trolejbusů. Koloběžku či cestu pěšky volí lidé spíše na kratší vzdálenosti a průměrná délka cesty je proto také nižší – 13 minut u koloběžek a 11 minut u pěší chůze.

Tabulka č. 7: Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce/do školy
pravidelně se přepravují do práce/do školy.

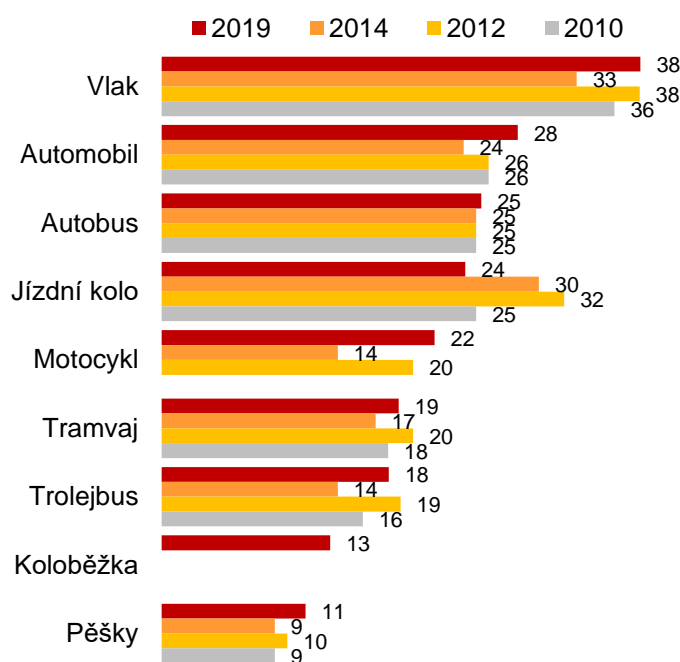
	ar. průměr (v minutách)	st. odchylka	medián	modus	N
Vlak	38,1	33,9	30	30	89
Automobil	28,3	15,9	25	20	327
Autobus	25,4	17,0	20	15	221
Jízdní kolo / elektrokolo	24,1	15,8	20	20	30
Motocykl	21,7	10,2	18	15	10
Tramvaj	18,8	10,3	15	10	345

	ar. průměr (v minutách)	st. odchylka	medián	modus	N
Trolejbus	18,1	11,2	15	10	107
Koloběžka / elektrokoloběžka	13,4	8,6	10	10	5
Pěšky	11,4	7,7	10	10	371

Z časového srovnání s výsledky z předchozí vlny výzkumu plyne prodloužení průměrného času stráveného cestou u téměř všech typů dopravy, pouze při využití jízdního kola se průměrná délka cesty snížila (o 6 minut).

Graf č. 9: Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce/školy (časové srovnání)

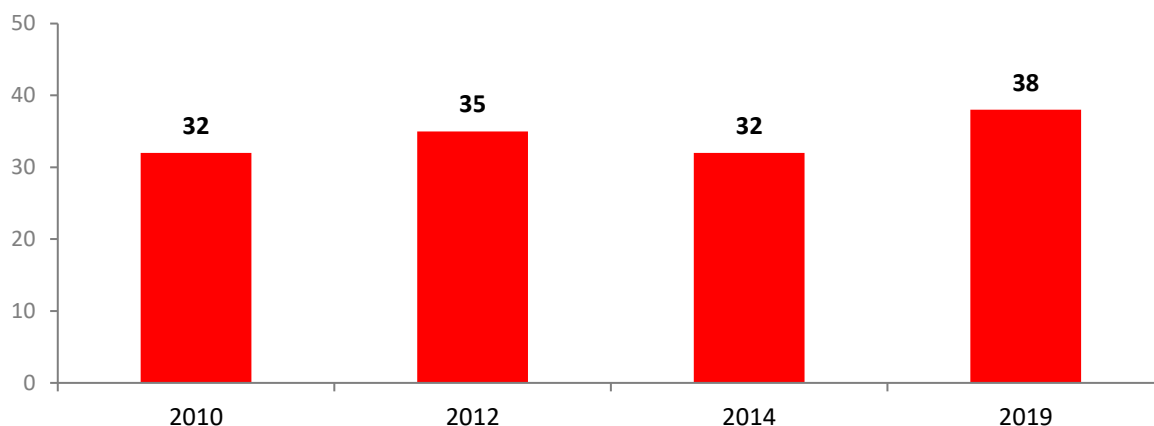
$N_{2019} = 840$, $N_{2014} = 759$, $N_{2012} = 822$, $N_{2010} = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, ar. průměr, v minutách.



Z prodloužení průměrného času stráveného v jednotlivých prostředcích plyne zvýšení celkové průměrné délky cesty do práce či školy na aktuálních 38 minut.

Graf č. 10: Průměrná celková délka pravidelné dopravy za prací/studiem v Brně (sloučené kategorie)

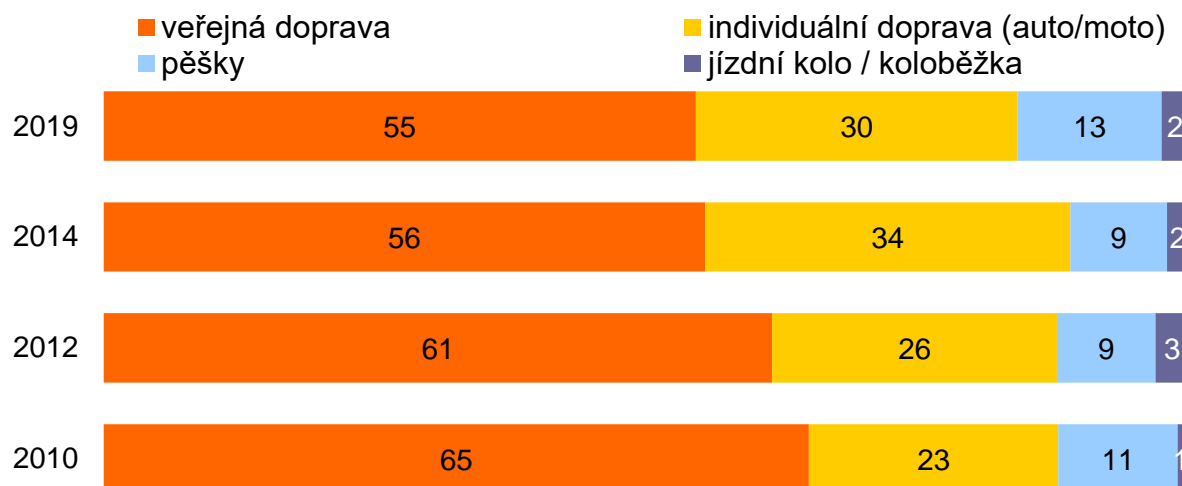
$N_{2019} = 840$, $N_{2014} = 759$, $N_{2012} = 822$, $N_{2010} = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, ar. průměr, v minutách.



Sečteme-li celkové časy jednotlivých způsobů přepravy a vztáhneme je k celkovému přepravnímu času (tzn. souhrnu doby, kterou respondenti strávili dopravou bez ohledu na dopravní prostředek), získáme podíl jednotlivých typů přepravy na celkovém přepravním čase. Více než poloviční podíl přepravního času (55 %) stále zaujímá veřejná doprava. Oproti roku 2014 došlo ke snížení podílu času stráveného individuální automobilovou / motocyklovou dopravou (aktuálně 30 %, o 4 % méně než v roce 2014) na úkor pěší dopravy (aktuálně 13 %, o 4 % více). Přeprava pomocí jízdního kola či koloběžky tvoří pouze 2 % celkového přepravního času.

Graf č. 11: Podíl času stráveného dopravou jednotlivými druhy přepravních prostředků na celkovém přepravním čase (sloučené kategorie)

V % z celkového času přepravy.



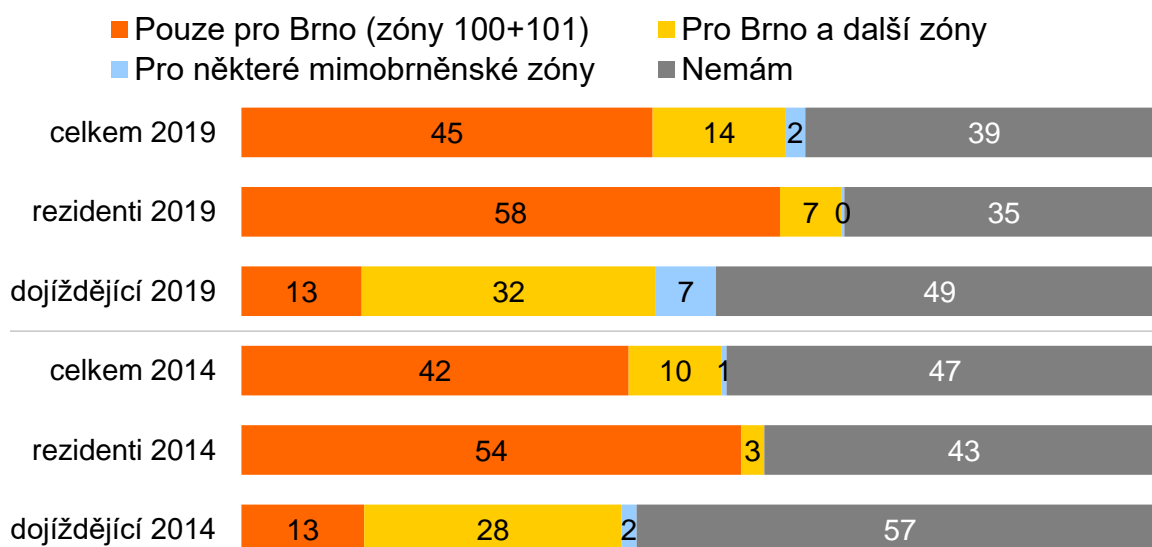
4.4 Předplatní jízdenky na veřejnou dopravu

Tři pětiny (61 %) dotázaných vlastní předplatní jízdenku na veřejnou dopravu, přitom téměř polovina (45 %) vlastní předplatní jízdenku pouze pro Brněnské zóny 100+101, 14 % pro Brno a další zóny a 2 % pro některé mimobrněnské zóny. Mezi rezidenty vlastní předplatní jízdenku pro zóny 100+101 až 58 % respondentů. Dojíždějící do Brna vlastní častěji jízdenky pro Brno a další zóny (32 % z nich), je mezi nimi také větší podíl těch, kteří nevládní žádnou předplatní jízdenku (49 %).⁷

Od roku 2014 došlo k nárůstu vlastnictví všech typů předplatných jízdenek – celkově o 8 % (o 3 % více respondentů vlastní jízdenku pro zóny 100+101, o 4 % více pro Brno a další zóny a o 1 % více pro mimobrněnské zóny).

Graf č. 12: Vlastnictví předplatných jízdenek na veřejnou dopravu

Znění otázky: Máte předplatní jízdenku na veřejnou dopravu? (P13); $N_{2019} = 1009$, $N_{2014} = 1033$, v %.



Z hlediska sociodemografických charakteristik vlastní oproti celému souboru častěji nějaký z typů předplatných jízdenek ženy, respondenti ve věku 15–29 let, se základním vzděláním, studenti a lidé bydlící v Brně. Vysoký podíl dotázaných, kteří nevládní žádnou předplatní jízdenku, je zejména mezi OSVČ.

⁷ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Tabulka č. 8: Vlastnictví předplatných jízdenek na veřejnou dopravu dle sociodemografických charakteristik

$N_{2019} = 1009$, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

		Brno (100+101)	Brno a další zóny	mimo- brněnské zóny	nemám	N
celek		45 %	14 %	2 %	39 %	1009
pohlaví	muž	39 %	13 %	1 %	47 %	485
	žena	50 %	15 %	3 %	32 %	524
věk	15–29 let	52 %	31 %	3 %	13 %	216
	30–44 let	43 %	10 %	2 %	45 %	291
	45–59 let	38 %	13 %	2 %	47 %	224
	60 a více let	46 %	7 %	2 %	46 %	278
vzdělání	základní (i neúplné)	47 %	34 %	5 %	14 %	141
	střední bez maturity, vyučen/a	40 %	10 %	2 %	48 %	210
	střední s maturitou, vyšší odborné	38 %	15 %	3 %	44 %	319
	vysokoškolské	53 %	8 %	0 %	39 %	339
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	25 %	2 %	0 %	72 %	123
	zaměstnanec	44 %	12 %	2 %	42 %	528
	nezaměstnaný	33 %	15 %	4 %	48 %	27
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	58 %	0 %	0 %	42 %	33
	student	50 %	41 %	4 %	4 %	156
	důchodce	56 %	9 %	1 %	34 %	142
bydliště	trvalé v Brně	59 %	6 %	0 %	35 %	594
	přechodné v Brně	57 %	8 %	1 %	33 %	108
	mimo Brno	13 %	32 %	7 %	49 %	307

5 PŘEPRAVA PODLE TYPU AKTIVITY

5.1 Přeprava v rámci pracovní doby / vyučování

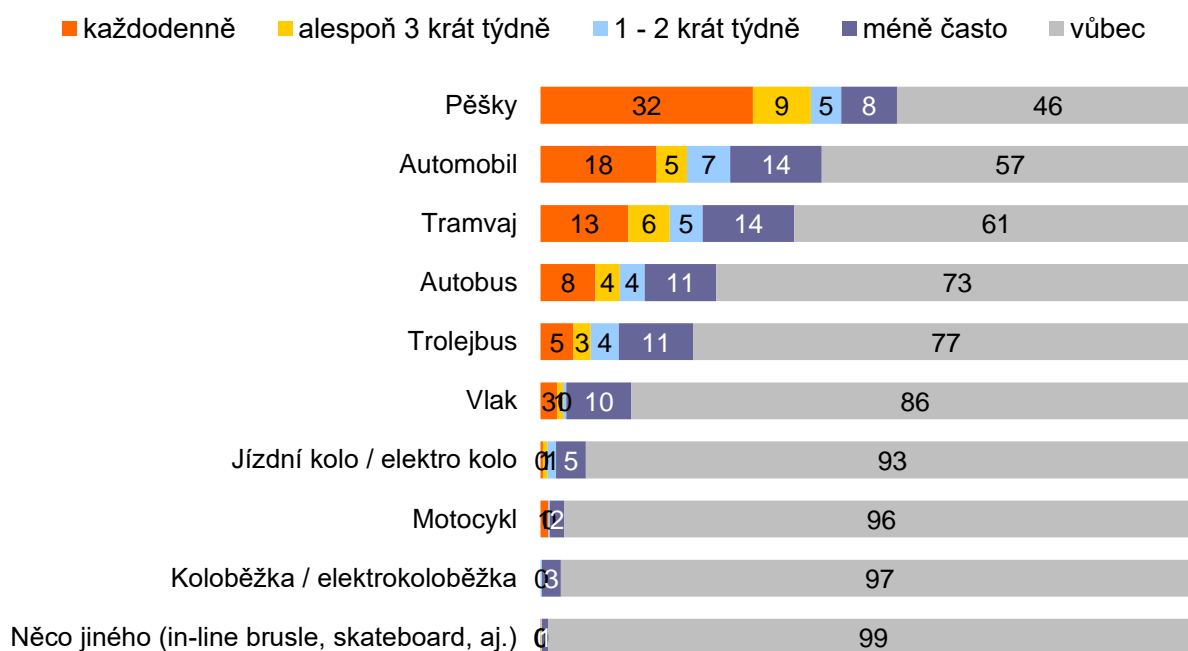
V průběhu pracovní doby či vyučování se většina dotázaných přepravuje pěšky (32 % každodenně), poměrně hojně respondenti využívají automobil (18 % každodenně). Z frekventovanějších dopravních prostředků jsou to pak dále i tramvaj (13 % každodenně), autobus (8 %) a trolejbus (5 %).

Při kategorizaci způsobu přepravy alespoň jednou týdně během pracovní doby či vyučování nejsou mezi rezidenty a dojíždějícími výrazné rozdíly. Pouze vlak je využíván statisticky významně častěji dojíždějícími než rezidenty, avšak oproti jiným dopravním prostředkům jde pouze o malý podíl.

Ve srovnání s předchozí vlnou výzkumu došlo k nárůstu podílu pěšky se přesouvajících respondentů a poklesu podílu respondentů přepravujících se automobilem. Využívání veřejné dopravy během pracovní doby / vyučování se od roku 2014 výrazně nezměnilo.

Graf č. 13: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování

Znění otázky: Jak často se přepravujete v rámci své pracovní doby / v rámci doby vyučování a jaký způsob dopravy používáte? (P5), $N_{2019} = 840$, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %.



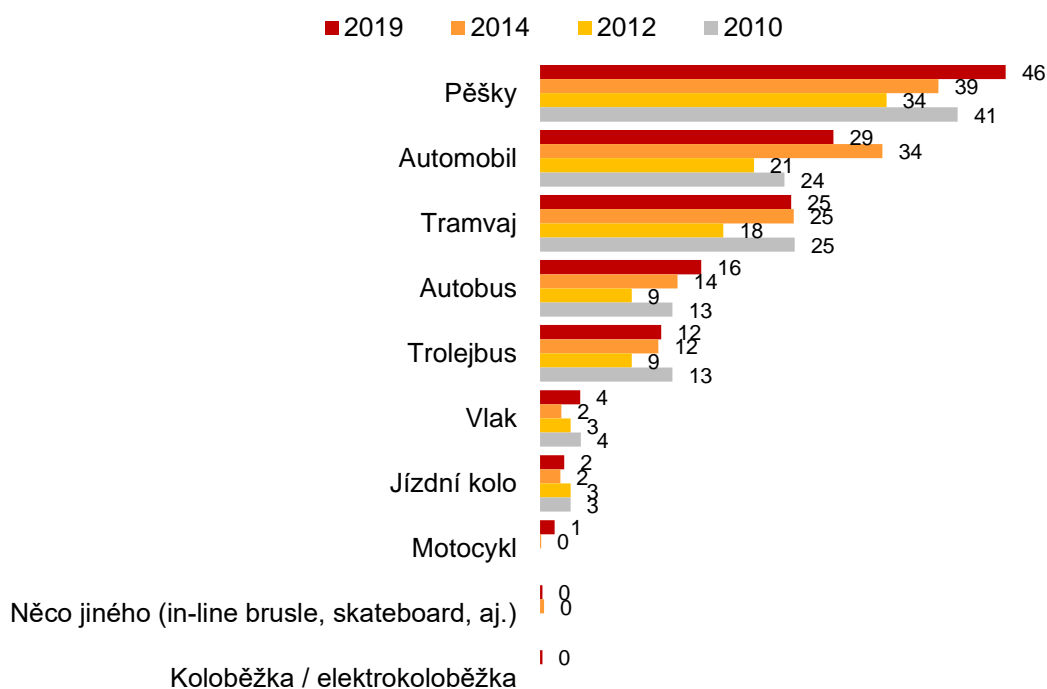
Tabulka č. 9: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 1x týdně)

$N_{(celek)} = 840$, $N_{(rezidenti)} = 552$, $N_{(dojíždějící)} = 288$, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v sloupcových %, alespoň 1x týdně využívají daný způsob dopravy, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	48 %	42 %	46 %
Automobil	27 %	32 %	29 %
Tramvaj	27 %	20 %	25 %
Autobus	15 %	17 %	16 %
Trolejbus	12 %	11 %	12 %
Vlak	2 %	8 %	4 %
Jízdní kolo / elektro kolo	3 %	1 %	2 %
Motocykl	1 %	1 %	1 %
Koloběžka / elektrokoloběžka	0 %	0 %	0 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard, aj.)	0 %	0 %	0 %

Graf č. 14: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování (časové srovnání, alespoň 1x týdně)

$N_{2019} = 840$, $N_{2014} = 759$, $N_{2012} = 822$, $N_{2010} = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %, alespoň 1x týdně.



5.2 Přeprava ve volném čase

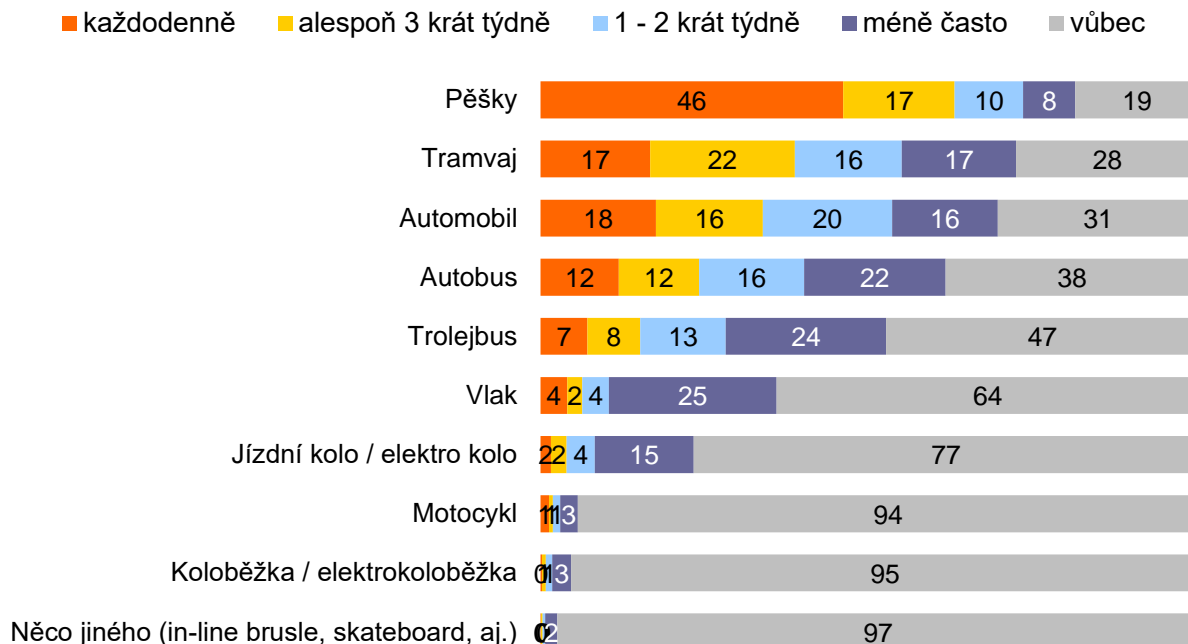
Ve volném čase je nejfrekventovanějším způsobem přepravy po Brně chůze (46 % každodenně). 18 % denně využívá automobil a 17 % tramvaj.

Alespoň jednou týdně ve volném čase využívají rezidenti statisticky významně více oproti dojíždějícím pěší dopravu, tramvaje a trolejbusy. Naopak dojíždějící využívají více automobil a vlak.⁸

Oproti předchozím vlnám výzkumů zaznamenáváme opět mírný pokles pěšího pohybu po městě ve volném čase, pokles nastal také u využití automobilů. Využití tramvaj a autobusů zůstává stejné jako v roce 2014, u trolejbusů a vlaků došlo k mírnému nárůstu. Výrazný rozdíl u využití kola mezi roky 2010 a 2012 oproti rokům 2014 a 2019 je způsoben vlivem ročního období – sběr dat v roce 2010 probíhal v červenci, v roce 2012 v září a v letech 2014 a 2019 na přelomu listopadu a prosince.

Graf č. 15: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase

Znění otázky: *Jak často se přepravujete ve všední dny ve volném čase a jaký způsob dopravy používáte? (P6), N₂₀₁₉ = 1009, v %.*



⁸ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

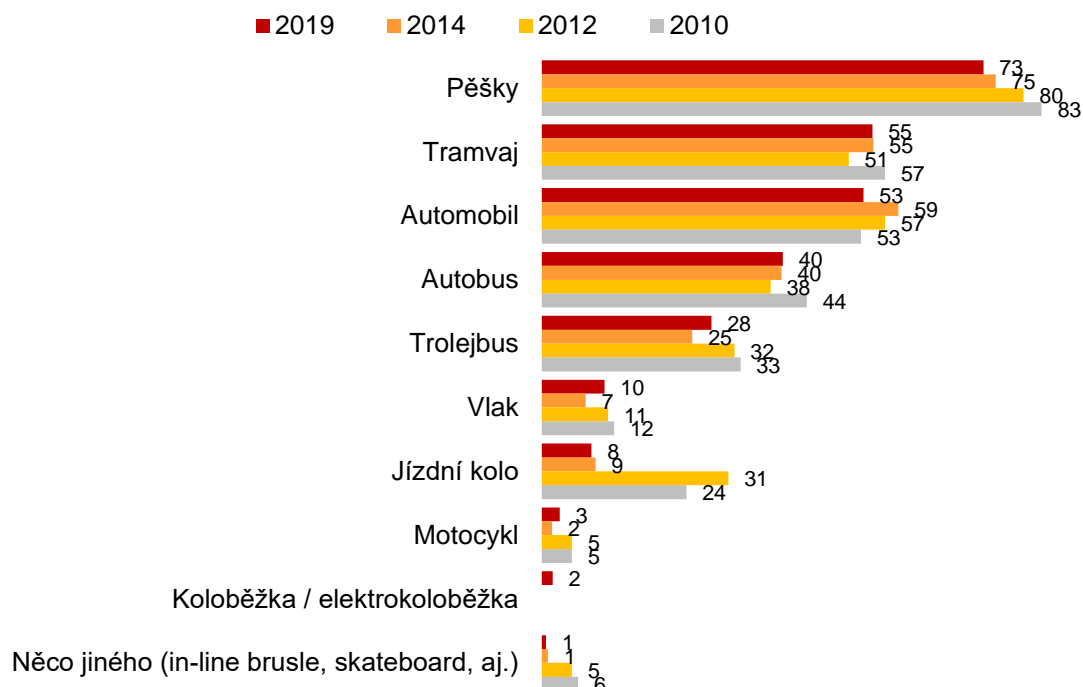
Tabulka č. 10: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 1x týdně)

$N_{(celek)} = 1009$, $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$, v sloupcových %, alespoň 1x týdně využívají daný způsob dopravy, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	79 %	61 %	73 %
Tramvaj	62 %	39 %	55 %
Automobil	50 %	61 %	53 %
Autobus	42 %	36 %	40 %
Trolejbus	33 %	18 %	28 %
Vlak	4 %	24 %	10 %
Jízdní kolo / elektro kolo	8 %	9 %	8 %
Motocykl	3 %	4 %	3 %
Koloběžka / elektrokoloběžka	2 %	2 %	2 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard, aj.)	1 %	1 %	1 %

Graf č. 16: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase (časové srovnání, alespoň 1x týdně)

$N_{2019} = 1009$, $N_{2014} = 1033$, $N_{2012} = 1044$, $N_{2010} = 1020$; v %, alespoň 1x týdně.



5.3 Přeprava o víkendu

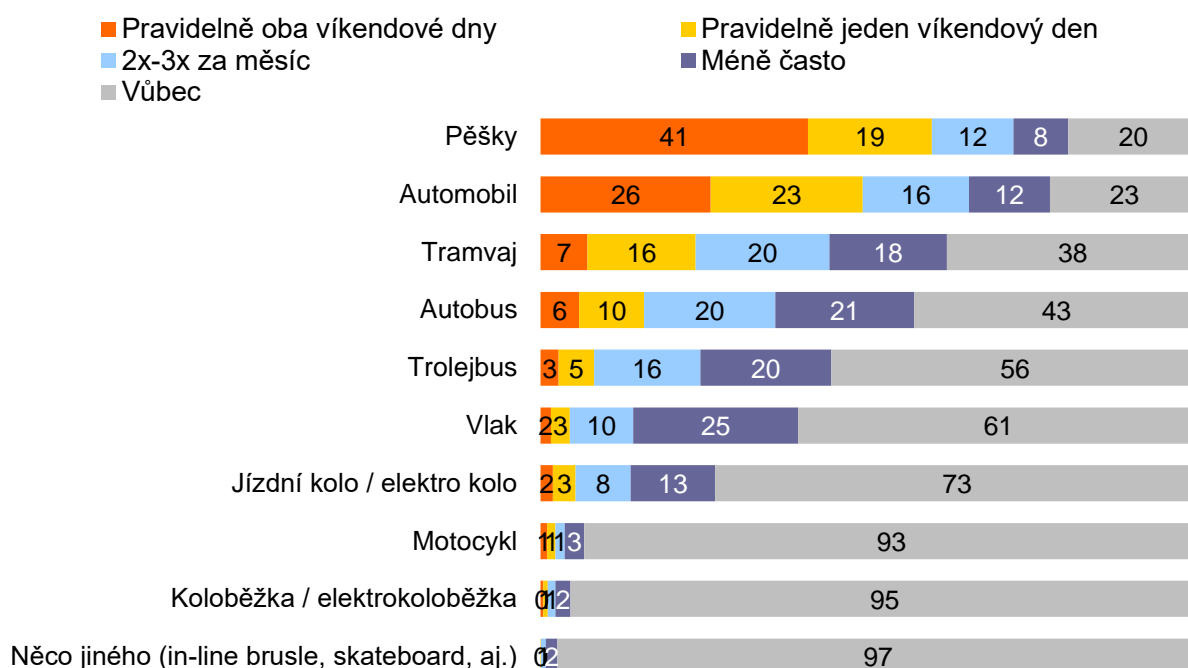
Také při přepravě o víkendu dominuje pěší chůze (41 % pravidelně oba víkendové dny). Čtvrtina (26 %) používá pravidelně oba víkendové dny automobil. Oproti přepravě v průběhu pracovních dní je o víkendu výrazně nižší využívání veřejné dopravy – tramvaj používá oba víkendové dny jen 7 % respondentů, autobus 6 % a ostatní prostředky 3 % a méně.

Alespoň dvakrát měsíčně při přepravě o víkendu využívají rezidenti statisticky významně více oproti dojíždějícím pěší dopravu, tramvaje, autobusy a trolejbusy. Naopak dojíždějící využívají více vlak.⁹

Oproti předchozí vlně výzkumu z roku 2014 mírně vzrostlo využívání všech způsobů dopravy při intenzitě alespoň dvakrát měsíčně. Výrazněji vzrostlo využívání vlaku (na 14 %, nárůst o 8 %) a trolejbusů (na 24 %, o 5 % více).

Graf č. 17: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu

Znění otázky: *Jak často se přepravujete o víkendu a jaký způsob dopravy používáte?* (P7), $N_{2019} = 1009$, v %.



⁹ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

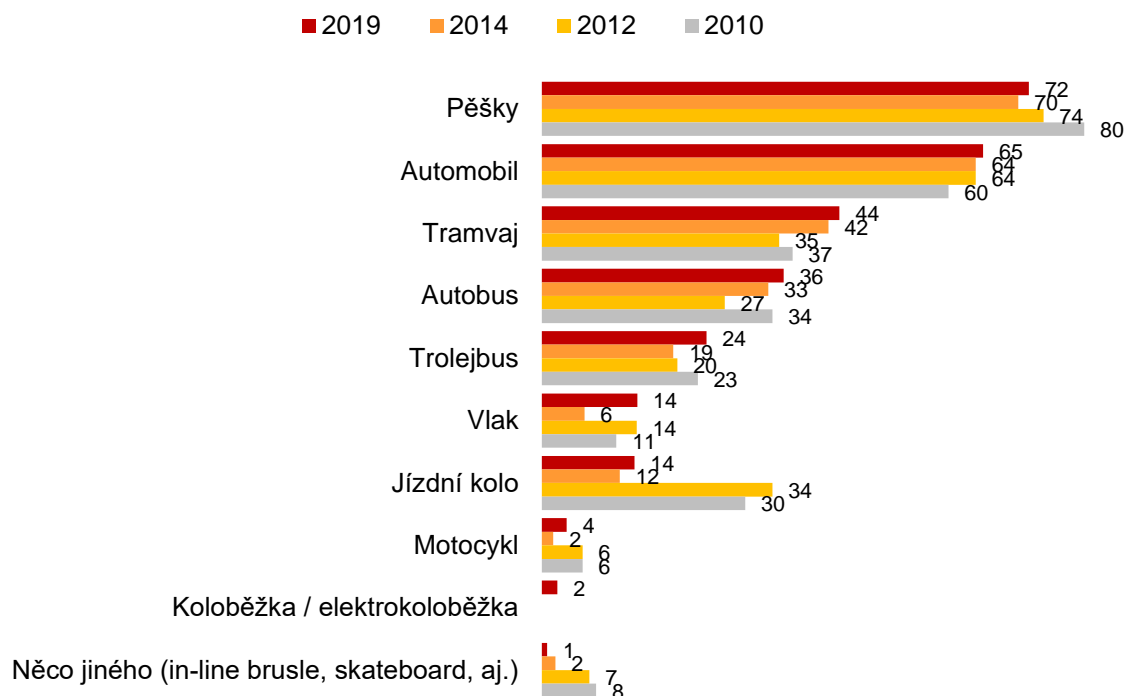
Tabulka č. 11: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendů (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 2x měsíčně)

$N_{(celek)} = 1009$, $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$, v sloupcových %, alespoň 2x měsíčně využívají daný způsob dopravy, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	77 %	61 %	72 %
Automobil	64 %	68 %	65 %
Tramvaj	54 %	21 %	44 %
Autobus	39 %	27 %	36 %
Trolejbus	30 %	10 %	24 %
Vlak	11 %	20 %	14 %
Jízdní kolo / elektro kolo	13 %	14 %	14 %
Motocykl	3 %	6 %	4 %
Koloběžka / elektrokoloběžka	2 %	2 %	2 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard, aj.)	1 %	1 %	1 %

Graf č. 18: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendů (časové srovnání, alespoň 2x měsíčně)

$N_{2019} = 1009$, $N_{2014} = 1033$, $N_{2012} = 1044$, $N_{2010} = 1020$; v %, alespoň 2x měsíčně.



5.4 Preferované způsoby dopravy za vybranými aktivitami

Vzhledem k tomu, že v aktuální vlně průzkumu měli respondenti možnost uvést více odpovědí na následující otázky a v předchozích vlnách výzkumu mohli uvést pouze jednu možnost, je srovnání s předchozími výsledky v grafech v této kapitole pouze orientační.

Při cestách za všemi uvedenými typy aktivit (služby, volnočasové, nakupování, návštěvy přátel a příbuzných) převládá využívání tramvajové, pěší a automobilové dopravy, následují přeprava autobusy a trolejbusy a v menší míře pak vlakem. Ostatní způsoby dopravy jsou využívány minimálně.

Pěší přesuny využívají respondenti nejčastěji při cestě za volnočasovými aktivitami. Automobil volí častěji pro cestu na nákup či na návštěvu přátel a příbuzných. Jízdu tramvají využívají častěji při cestě za službami či volnočasovými aktivitami. Autobusy jsou využívány častěji než trolejbusy, ale jejich preference z hlediska dopravy za určitým typem aktivity je podobná – častěji je respondenti volí při cestách za přáteli či příbuznými, za volnočasovými aktivitami a také za službami. Vlak je více využíván při cestách za přáteli či příbuznými, kolo nejčastěji při cestách za volnočasovými aktivitami. Využívání motocyklů, koloběžek či jiných způsobů přepravy je marginální.

Tabulka č. 12: Preferované způsoby dopravy za vybranými aktivitami

N₂₀₁₉ = 1009, v %, vyznačeny hodnoty 50 % a více.

	Služby	Volnočasové aktivity	Nakupování	Přátelé, příbuzní, návštěvy
Pěšky	49 %	58 %	49 %	49 %
Automobil	43 %	50 %	61 %	64 %
Tramvaj	52 %	47 %	31 %	39 %
Autobus	27 %	32 %	22 %	33 %
Trolejbus	19 %	19 %	11 %	19 %
Vlak	6 %	12 %	4 %	16 %
Jízdní kolo / elektrokolo	2 %	11 %	3 %	5 %
Motocykl	1 %	3 %	1 %	2 %
Koloběžka / elektrokoloběžka	1 %	2 %	1 %	1 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	1 %	0 %	0 %
Nic z uvedeného	0 %	2 %	0 %	1 %

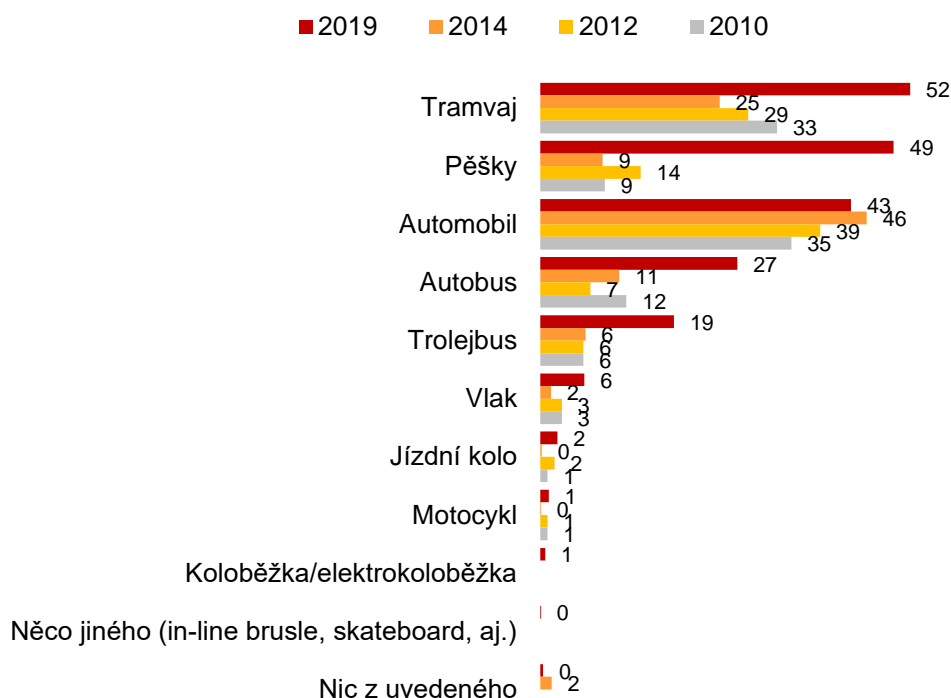
5.4.1 Preferované způsoby dopravy za službami

Při přepravě za službami (např. k lékaři, do banky, na úřad) používá 52 % respondentů tramvaje, 49 % chodí pěšky a 43 % využívá automobil. Další způsoby dopravy jsou méně časté – autobus využívá 27 %, trolejbus 19 % a další typy již pouze 6 % a méně respondentů.

Rezidenti výrazně častěji používají tramvajovou, trolejbusovou a pěší dopravu oproti respondentům, kteří do Brna dojíždí. Dojíždějící naopak častěji využívají automobil a vlak.¹⁰

Graf č. 19: Preferovaný způsob dopravy za službami

Znění otázky: *Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? (P8a), služby; N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020, v %. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.*



¹⁰ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Tabulka č. 13: Preferovaný způsob dopravy za službami (porovnání rezidentů a dojíždějících)

$N_{(celek)} = 1009$, $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezident	dojíždějící	celek
Tramvaj	62 %	27 %	52 %
Pěšky	52 %	42 %	49 %
Automobil	36 %	59 %	43 %
Autobus	28 %	25 %	27 %
Trolejbus	23 %	9 %	19 %
Vlak	3 %	13 %	6 %
Jízdní kolo / elektrokolo	2 %	3 %	2 %
Motocykl	1 %	2 %	1 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	1 %	0 %	1 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	0 %	0 %
Nic z uvedeného	1 %	0 %	0 %

5.4.2 Preferované způsoby dopravy za volnočasovými aktivitami

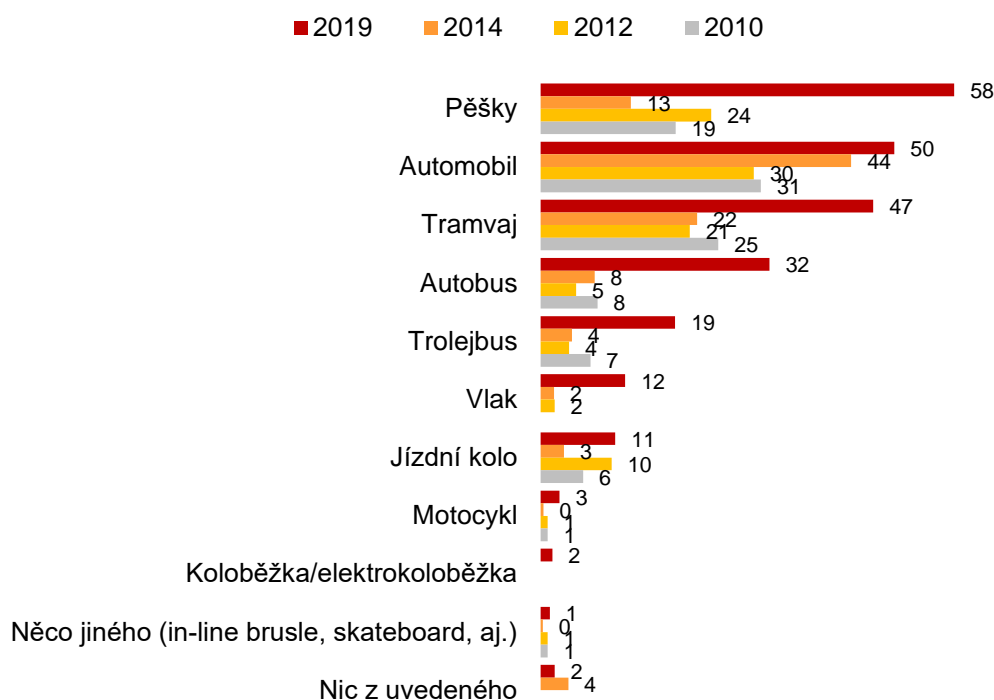
K dopravě za volnočasovými aktivitami využívá 58 % respondentů pěší chůzi, 50 % automobil a 47 % tramvaj. Dále 32 % jezdí autobusem, 19 % trolejbusem, 12 % vlakem a 11 % na kole.

U rezidentů je oproti dojíždějícím častější doprava pěší, tramvajová, autobusová a trolejbusová. Dojíždějící naopak častěji využívají automobil a vlak.¹¹

¹¹ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Graf č. 20: Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami

Znění otázky: *Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? (P8b), volnočasové aktivity; N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020, v %. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.*

**Tabulka č. 14: Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami (porovnání rezidentů a dojíždějících)**

$N_{(celek)} = 1009$, $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezident	dojíždějící	celek
Pěšky	61 %	52 %	58 %
Automobil	45 %	60 %	50 %
Tramvaj	57 %	23 %	47 %
Autobus	35 %	27 %	32 %
Trolejbus	24 %	8 %	19 %
Vlak	10 %	17 %	12 %
Jízdní kolo / elektrokolo	10 %	11 %	11 %
Motocykl	2 %	4 %	3 %
Koloběžka / elektrokoloběžka	2 %	2 %	2 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	1 %	2 %	1 %
Nic z uvedeného	3 %	1 %	2 %

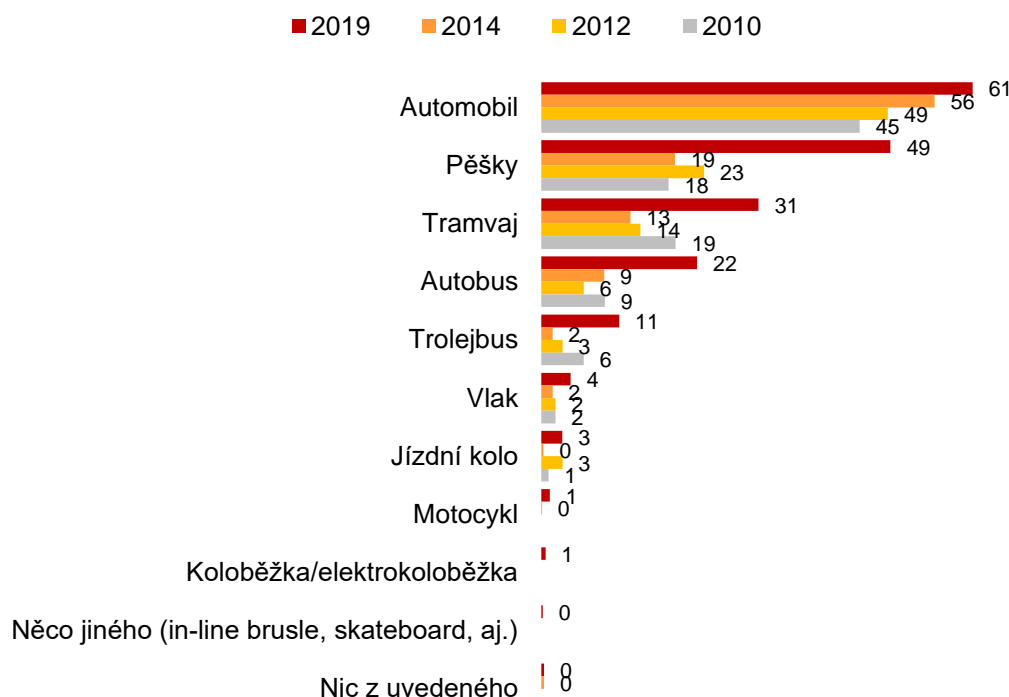
5.4.3 Preferované způsoby dopravy za nákupy

Při cestách za nákupy se respondenti nejčastěji přepravují autem (61 %), dále 49 % pěšky, 31 % tramvají, 22 % autobusem a 11 % trolejbusem.

Automobil častěji využívají respondenti dojíždějící do Brna než rezidenti, podobně je tomu u vlaku. Rezidenti naopak častěji využívají pěší, tramvajovou a trolejbusovou přepravu.¹²

Graf č. 21: Preferovaný způsob dopravy za nákupy

Znění otázky: *Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? (P8c), nakupování; N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020, v %. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.*



¹² Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Tabulka č. 15: Preferovaný způsob dopravy za nákupy (porovnání rezidentů a dojíždějících)

$N_{(celek)} = 1009$, $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezident	dojíždějící	celek
Automobil	57 %	69 %	61 %
Pěšky	56 %	35 %	49 %
Tramvaj	37 %	16 %	31 %
Autobus	23 %	21 %	22 %
Trolejbus	14 %	5 %	11 %
Vlak	1 %	12 %	4 %
Jízdní kolo / elektrokolo	3 %	3 %	3 %
Motocykl	1 %	3 %	1 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	1 %	0 %	1 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	0 %	0 %
Nic z uvedeného	0 %	1 %	0 %

5.4.4 Preferované způsoby dopravy za přáteli, příbuznými

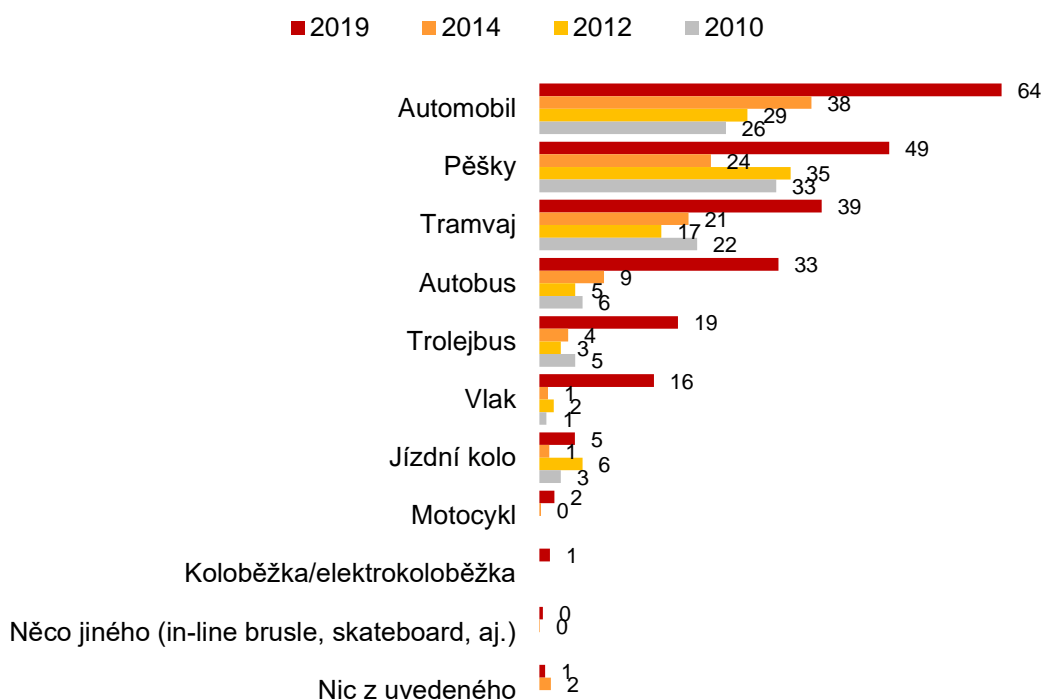
Na návštěvy za přáteli či příbuznými se respondenti přepravují nejčastěji autem (64 %), pěšky (49 %), tramvají (39 %) nebo autobusem (33 %). Trolejbusy využívá 19 % a vlak 16 %.

Rezidenti při dopravě za přáteli či příbuznými statisticky významně častěji využívají tramvajovou, autobusovou a trolejbusovou dopravu oproti dojíždějícím respondentům. Dojíždějící mírně více používají k tomuto účelu automobil, avšak rozdíl není statisticky významný.¹³

¹³ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Graf č. 22: Preferovaný způsob dopravy za přáteli, příbuznými

Znění otázky: *Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? (P8d), přátelé, příbuzní; N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020, v %. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.*

**Tabulka č. 16: Preferovaný způsob dopravy za přáteli, příbuznými (porovnání rezidentů a dojíždějících)**

$N_{(celek)} = 1009$, $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

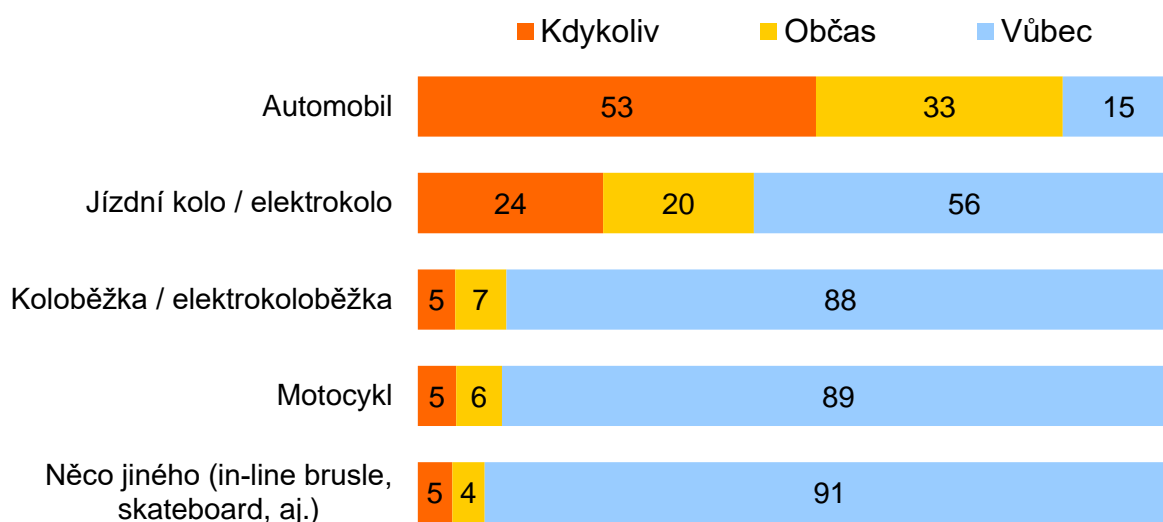
	rezident	dojíždějící	celek
Automobil	63 %	69 %	64 %
Pěšky	49 %	47 %	49 %
Tramvaj	49 %	17 %	39 %
Autobus	38 %	22 %	33 %
Trolejbus	24 %	8 %	19 %
Vlak	16 %	16 %	16 %
Jízdní kolo / elektrokolo	4 %	6 %	5 %
Motocykl	2 %	3 %	2 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	2 %	1 %	1 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	1 %	0 %
Nic z uvedeného	1 %	1 %	1 %

5.5 Možnosti využívání dopravních prostředků mimo veřejné dopravy

Více než polovina respondentů (53 %) má kdykoliv k dispozici automobil, další třetina (33 %) jej může využít občas, pouze 15 % vůbec nemá automobil k dispozici. Využít jízdní kolo může kdykoliv čtvrtina respondentů (24 %) a pětina (20 %) občas. Možnost využít koloběžku, motocykl či jiný dopravní prostředek (jako např. in-line brusle nebo skateboard) uvádí shodně 5 % kdykoliv a v rozmezí 4–7 % občas.

Graf č. 23: Možnost využít dopravní prostředky mimo veřejné dopravy

Znění otázky: *Jaký dopravní prostředek, který máte k dispozici, mimo veřejné dopravy, můžete (pro cestu do práce nebo ve volném čase, za zábavou apod.) využít a jak často? (P9), N₂₀₁₉ = 1009, v %.*



Častěji uvádí možnost využít automobil kdykoliv muži, lidé ve věku 30–59 let, se středoškolským vzděláním s maturitou a vysokoškolským, OSVČ, zaměstnanci a lidé dojíždějící do Brna.¹⁴ Větší podíl těch, kteří vůbec nemají auto k dispozici, je zejména mezi lidmi se základním vzděláním, nezaměstnanými a důchodci.

Jízdní kolo mají k dispozici častěji muži, lidé ve věku 15–29 let, OSVČ a studenti. Naopak vyšší podíl těch, kteří vůbec nemají kolo k dispozici, je zejména mezi lidmi nad

¹⁴ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

60 let, nezaměstnanými, osobami v domácnosti a důchodci. Mezi rezidenty a mimobrněnskými respondenty jsou rozdíly minimální.

Tabulka č. 17: Možnost využít automobil dle sociodemografických charakteristik

$N_{2019} = 1009$, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

		Kdykoliv	Občas	Vůbec	N
celek		53 %	33 %	15 %	1009
pohlaví	muž	59 %	27 %	14 %	485
	žena	47 %	38 %	15 %	524
věk	15–29 let	34 %	49 %	17 %	216
	30–44 let	60 %	27 %	12 %	291
	45–59 let	63 %	27 %	10 %	224
	60 a více let	51 %	30 %	19 %	278
vzdělání	základní (i neúplné)	21 %	50 %	29 %	141
	střední bez maturity, vyučen/a	49 %	31 %	20 %	210
	střední s maturitou, vyšší odborné	62 %	25 %	13 %	319
	vysokoškolské	60 %	33 %	7 %	339
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	78 %	20 %	2 %	123
	zaměstnanec	61 %	28 %	11 %	528
	nezaměstnaný	26 %	41 %	33 %	27
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	52 %	42 %	6 %	33
	student	24 %	54 %	22 %	156
	důchodce	36 %	35 %	30 %	142
bydliště	trvalé v Brně	48 %	36 %	15 %	594
	přechodné v Brně	50 %	37 %	13 %	108
	mimo Brno	62 %	24 %	14 %	307

Tabulka č. 18: Možnost využít jízdní kolo dle sociodemografických charakteristik

$N_{2019} = 1009$, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

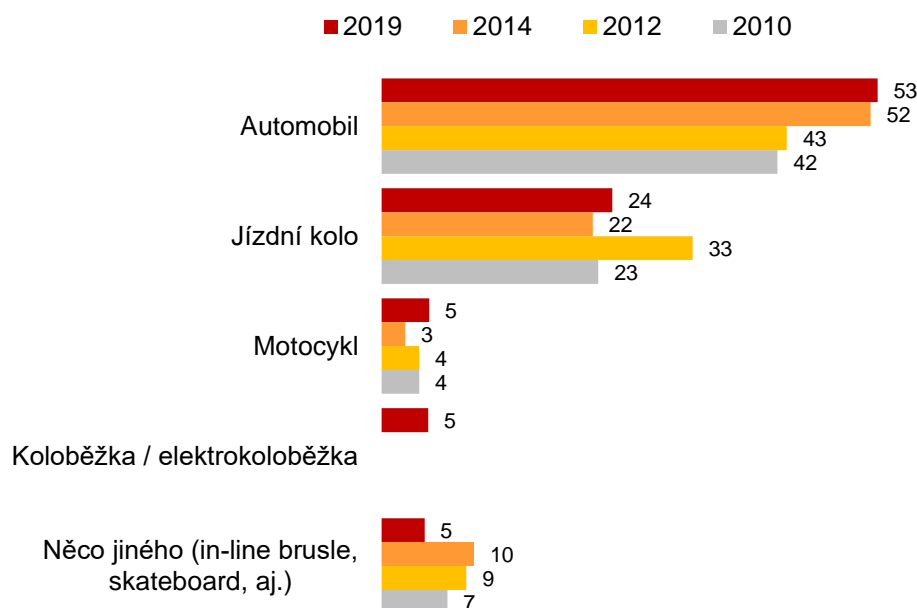
		Kdykoliv	Občas	Vůbec	N
celek		24 %	20 %	56 %	1009
pohlaví	muž	30 %	19 %	52 %	485
	žena	20 %	21 %	59 %	524
věk	15–29 let	32 %	30 %	38 %	216
	30–44 let	29 %	22 %	50 %	291
	45–59 let	24 %	21 %	55 %	224
	60 a více let	15 %	9 %	76 %	278
vzdělání	základní (i neúplné)	28 %	26 %	46 %	141

		Kdykoliv	Občas	Vůbec	N
	střední bez maturity, vyučen/a	19 %	15 %	66 %	210
	střední s maturitou, vyšší odborné	27 %	19 %	54 %	319
	vysokoškolské	24 %	21 %	55 %	339
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	33 %	18 %	49 %	123
	zaměstnanec	25 %	22 %	53 %	528
	nezaměstnaný	0 %	11 %	89 %	27
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	9 %	15 %	76 %	33
	student	36 %	28 %	36 %	156
	důchodce	10 %	8 %	82 %	142
bydliště	trvalé v Brně	24 %	19 %	57 %	594
	přechodné v Brně	26 %	22 %	52 %	108
	mimo Brno	25 %	21 %	53 %	307

Při časovém srovnání možnosti využít kdykoliv automobil nedošlo od předchozí vlny výzkumu k výrazné změně (+1 %). Podobně u možnosti využít kdykoliv jízdní kolo (+2 %). U automobilu došlo k výraznější změně v nárůstu podílu respondentů, kteří jej mají k dispozici občas (z 24 % v roce 2014 na 33 % v roce 2019). Tento nárůst je také patrný v podílu řidičů a spolucestujících v následující kapitole.

Graf č. 24: Možnost využít dopravní prostředky mimo HMD (časové srovnání, možnost kdykoliv)

Znění otázky: *Jaký dopravní prostředek, který máte k dispozici, mimo veřejné dopravy, můžete (pro cestu do práce nebo ve volném čase, za zábavou apod.) využít a jak často? (P9), N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020, v %, možnost kdykoliv.*

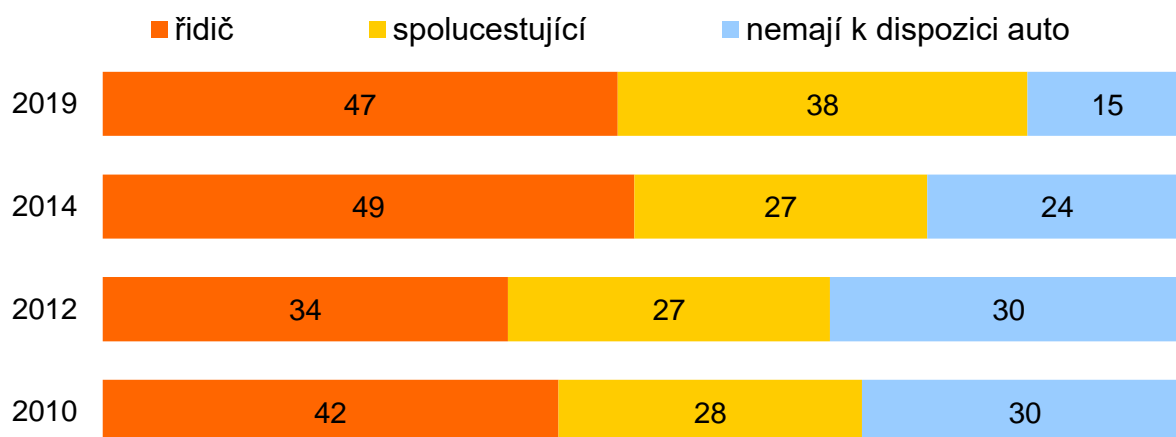


6 PŘEPRAVA AUTOMOBILEM

6.1 Řidiči a spolucestující

Podíl řidičů se od předchozího měření v roce 2014 výrazně nezměnil (-2 %) a zůstává na přibližně polovině respondentů (47 %). Zvýšil se ovšem podíl spolucestujících, kteří aktuálně tvoří 38 %.¹⁵

Graf č. 25: Podíl řidičů, spolucestujících a osob nemajících k dispozici auto
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jste obvykle řidič nebo spolucestující? (P10)*,
 $N_{2019} = 1009$, $N_{2014} = 1033$, $N_{2012} = 1044$, $N_{2010} = 1020$, v %.



Častější zastoupení řidičů je mezi muži, lidmi ve věku 30–59 let, se středoškolským vzděláním s maturitou a vysokoškolským, OSVČ, zaměstnanci a lidmi dojíždějícími do Brna.¹⁶

¹⁵ V roce 2017 uvedlo nejčastější cestování autem jako řidič 56 % respondentů a jako spolujezdec 35 %.

¹⁶ Podíly u dojíždějících respondentů mohou být ovlivněny také stanovenou kvótou na způsob dopravy v den dotazování.

Tabulka č. 19: Podíl řidičů, spolucestujících a osob nemajících k dispozici auto dle sociodemografických charakteristik

N₂₀₁₉ = 1009, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

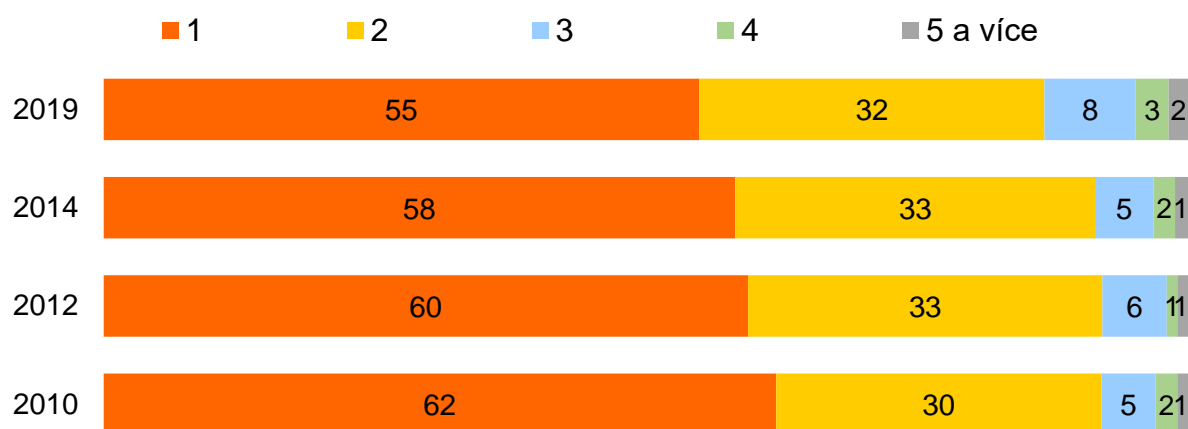
		Řidič	Spolucestující	Nemají k dispozici auto	N
celek		47 %	38 %	15 %	1009
pohlaví	muž	60 %	26 %	14 %	485
	žena	36 %	49 %	15 %	524
věk	15–29 let	31 %	52 %	17 %	216
	30–44 let	55 %	33 %	12 %	291
	45–59 let	57 %	33 %	10 %	224
	60 a více let	45 %	36 %	19 %	278
vzdělání	základní (i neúplné)	14 %	57 %	29 %	141
	střední bez maturity, vyučen/a	39 %	41 %	20 %	210
	střední s maturitou, vyšší odborné	58 %	29 %	13 %	319
	vysokoškolské	57 %	36 %	7 %	339
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	77 %	20 %	2 %	123
	zaměstnanec	54 %	35 %	11 %	528
	nezaměstnaný	33 %	33 %	33 %	27
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	39 %	55 %	6 %	33
	student	24 %	54 %	22 %	156
	důchodce	30 %	41 %	30 %	142
bydliště	trvalé v Brně	44 %	41 %	15 %	594
	přechodné v Brně	46 %	41 %	13 %	108
	mimo Brno	55 %	31 %	14 %	307

6.2 Obsazenost vozidel při cestách do práce/školy a ve volném čase

Při cestách do práce autem stále převažuje samostatné cestování (55 %), od roku 2010 ovšem tento podíl postupně klesá. Třetina obvykle jezdí do práce ve dvou. Oproti roku 2014 vzrostl podíl těch, kteří cestují ve 3 a více lidech.

Graf č. 26: Obvyklý počet osob cestujících autem při cestách do práce/školy

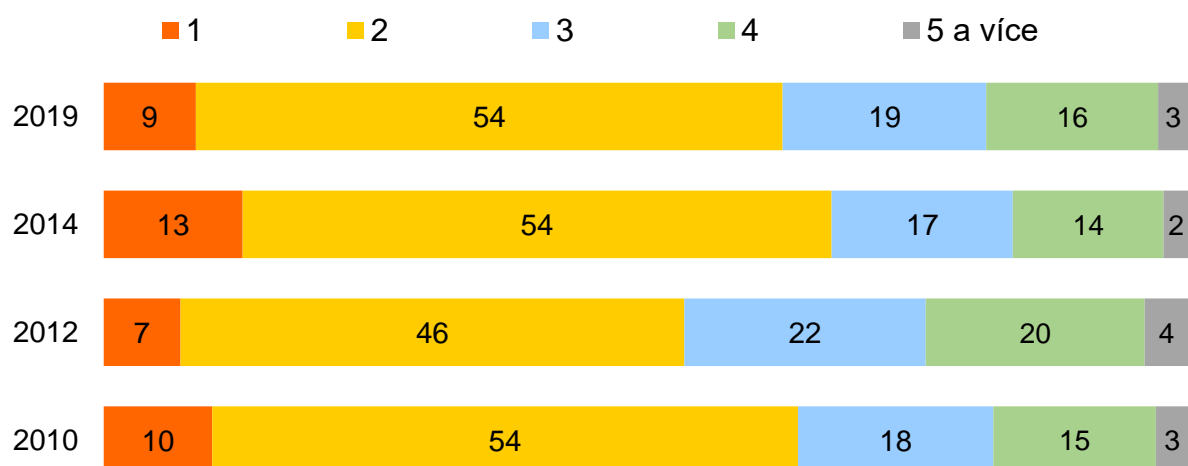
Znění otázky: Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle celkem (včetně vás) cestuje...? (P11a), $N_{2019} = 559$, $N_{2014} = 503$, $N_{2012} = 418$, $N_{2010} = 454$, v %, uvedli počet cestujících do práce.



Ve volném čase je typičtější cestování autem ve dvou (54 %), samostatně obvykle jezdí pouze 9 %, ve 3 a více lidech 38 %.

Graf č. 27: Obvyklý počet osob cestujících autem ve volném čase

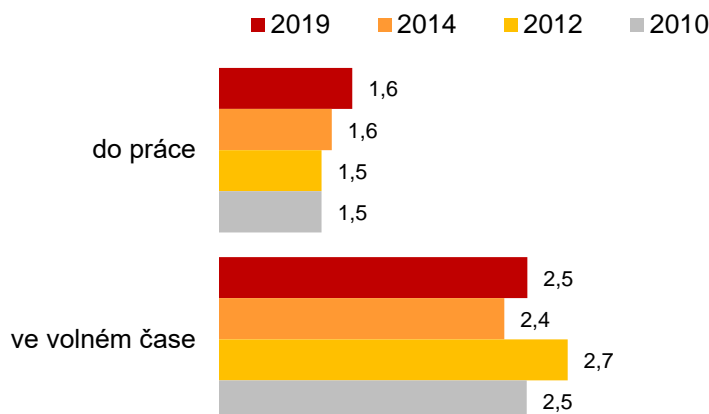
Znění otázky: Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle celkem (včetně vás) cestuje...? (P11b), $N_{2019} = 858$, $N_{2014} = 784$, $N_{2012} = 695$, $N_{2010} = 694$, v %, uvedli počet cestujících ve volném čase.



Průměrný počet osob v automobilu při cestě do práce je 1,6, při cestách ve volném čase 2,5. Od předchozího měření v roce 2014 průměrné počty pouze velmi mírně vzrostly.

Graf č. 28: Průměrný počet osob cestujících v automobilu

Znění otázky: Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle celkem (včetně vás) cestuje...? (P11), ar. průměr.



6.3 Názor řidičů na parkování v Brně

Pro účely časového srovnání uvádíme u otázek na parkování v místě bydliště také názory všech řidičů, včetně dojíždějících do Brna.

Řidiči nejčastěji v místě bydliště parkují bezplatně na veřejných prostranstvích, 39 % se to daří velmi snadno, 30 % s občasnými problémy. Naopak 13 % uvádí, že se jim parkuje velmi složitě, a podle 10 % se takto prakticky nedá zaparkovat.¹⁷

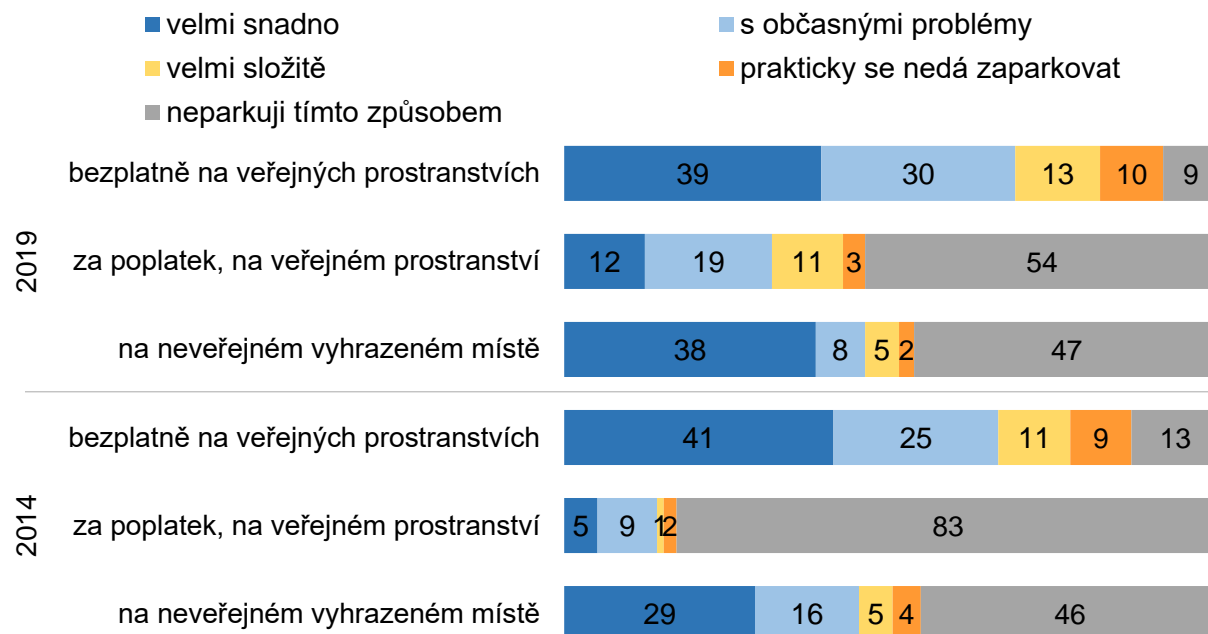
Necelá polovina parkuje v místě bydliště za poplatek na veřejném prostranství, jejich podíl výrazně vzrostl od předchozího výzkumu v roce 2014 (ze 17 % na 46 %). Dle 31 % je tento typ parkování snadný či s občasnými problémy, naopak 14 % uvádí složitě či prakticky nemožné parkování tímto způsobem.

Na neveřejném vyhrazeném místě parkuje více než polovina řidičů a pro většinu z nich je toto parkování velmi snadné.

¹⁷ Ve výzkumu z roku 2017 respondenti určovali míru souhlasu s výroky týkajícími se automobilové dopravy. S výrokem „Najít neplacené místo k parkování poblíž bydliště je snadné“ souhlasilo 62 % a nesouhlasilo 27 %.

Graf č. 29: Parkování v místě bydliště

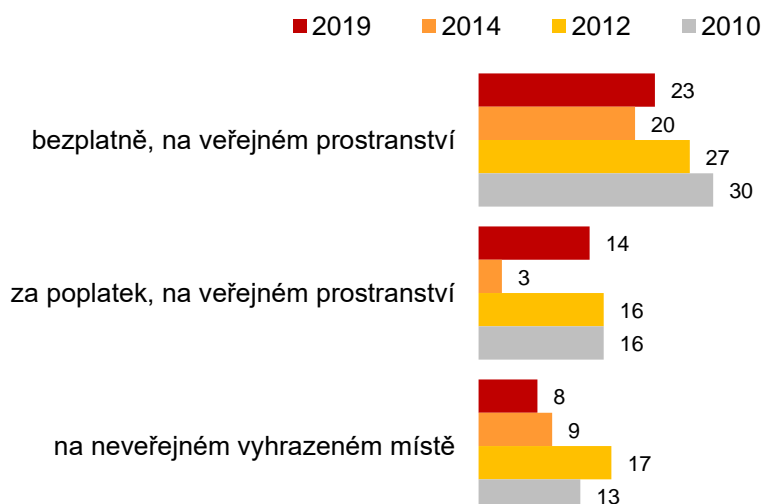
Znění otázky: *Jedíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...?*
(P12a_v místě bydliště); N₂₀₁₉ = 479, N₂₀₁₄ = 508, řidiči, v %.



Oproti předchozí vlně výzkumu v roce 2014 vzrostl podíl řidičů, kterým činí potíže parkování za poplatek na veřejném prostranství. Na tento nárůst má ovšem také vliv výrazně častější využívání tohoto typu parkování než v roce 2014.

Graf č. 30: Parkování v místě bydliště (časové srovnání součtu variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“)

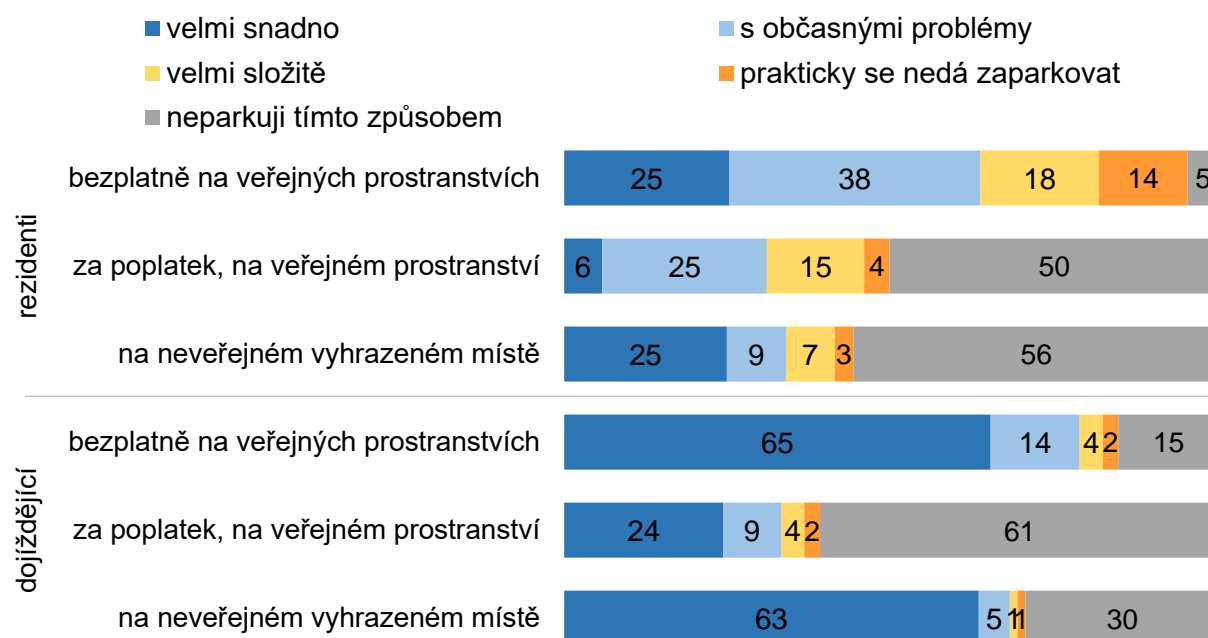
Znění otázky: *Jedíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...?*
(P12a); N₂₀₁₉ = 479, N₂₀₁₄ = 508, N₂₀₁₂ = 449, N₂₀₁₀ = 432, řidiči, v %, součet variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“.



Řidiči s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně mají podle očekávání větší problémy s parkováním v místě bydliště než řidiči dojíždějící do Brna. 32 % řidičů rezidentů uvádí problémy při bezplatném parkování na veřejných prostranstvích, 19 % při parkování za poplatek a 10 % při parkování na neveřejném vyhrazeném místě. U dojíždějících do Brna má problémy pouze 6 % při bezplatném parkování na veřejných prostranstvích, 6 % při parkování za poplatek a 2 % při parkování na neveřejném vyhrazeném místě.

Graf č. 31: Parkování v místě bydliště – respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně a mimobrněňští dojíždějící do Brna

Znění otázky: *Jedíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...?* (P12a_v místě bydliště); N_{2019} (řidiči rezidenti) = 310, N_{2019} (řidiči dojíždějící) = 169, v %.



V místě zaměstnání parkuje bezplatně na veřejných prostranstvích 62 % řidičů, přitom 23 % velmi snadno, 19 % s občasnými problémy, 9 % velmi složitě a 11 % prakticky nemůže zaparkovat.

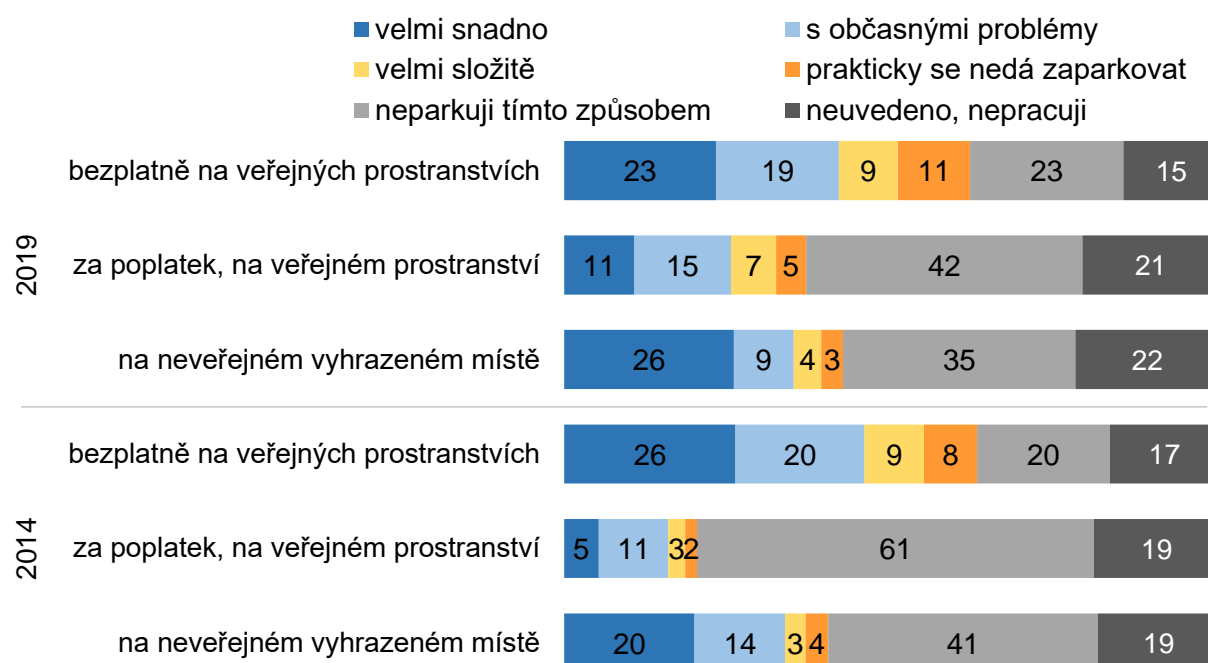
Za poplatek na veřejném prostranství parkuje 38 % řidičů, přitom 26 % uvádí velmi snadné parkování či s občasnými problémy a naopak 12 % velmi složité či prakticky nemožné.¹⁸

42 % parkuje na neveřejném vyhrazeném místě, přitom pro 35 % jde o snadné parkování či s občasnými problémy, pro 7 % je toto parkování složité či nemožné.

Od předchozího měření v roce 2014 vzrostl především podíl řidičů, kteří v místě zaměstnání parkují na veřejném prostranství za poplatek. U tohoto typu parkování došlo také k nárůstu podílu těch, kteří jej považují za velmi složité či prakticky nemožné. Složitost parkování vzrostla také při bezplatném parkování na veřejném prostranství.

Graf č. 32: Parkování v místě zaměstnání

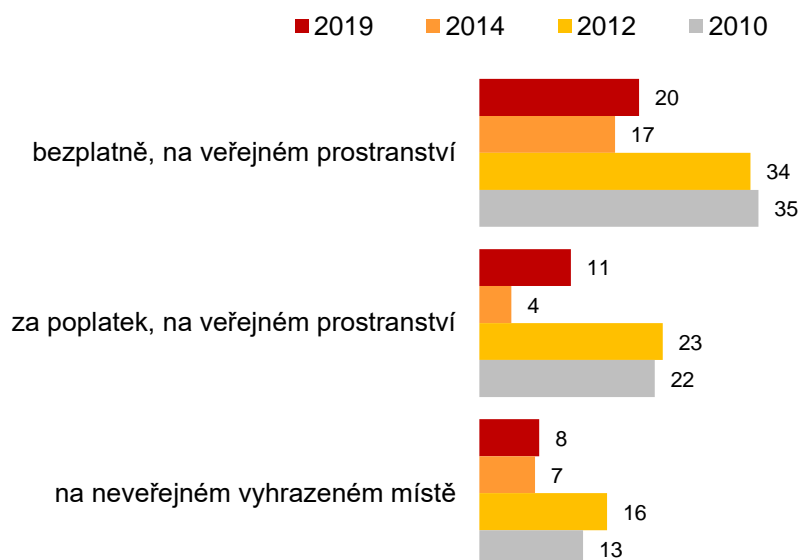
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...?*
(P12b_v místě zaměstnání), N₂₀₁₉ = 479, řidiči, v %.



¹⁸ V roce 2017 s výrokem „Najít neplacené místo k parkování v práci je snadné“ souhlasilo 34 % a nesouhlasilo 33 %. S výrokem „Najít placené místo k parkování v práci je snadné“ souhlasilo 33 % a nesouhlasilo 28 %.

Graf č. 33: Parkování v místě zaměstnání (časové srovnání součtu variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“)

Znění otázky: *Jedíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...?*
(P12b), $N_{2019} = 479$, $N_{2014} = 508$, $N_{2012} = 449$, $N_{2010} = 432$, řidiči, v %, součet variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“.



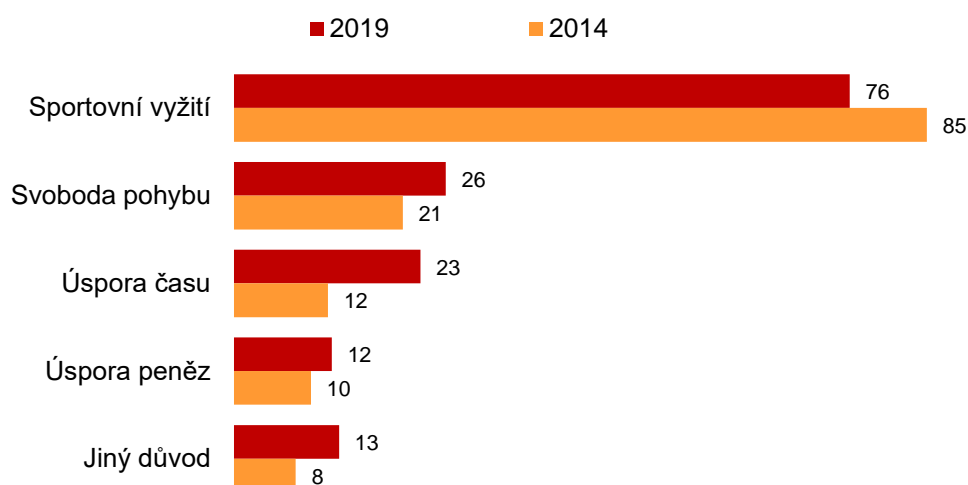
7 CYKLODOPRAVA V BRNĚ

7.1 Používání kola k cestování po Brně

Tři čtvrtiny respondentů, kteří mají k dispozici kolo, jej používá ke sportovnímu vyžití. Kvůli svobodě pohybu využívá kolo čtvrtina z nich, podobně také kvůli úspoře času. Využití kola pro úsporu peněz uvádí pouze 12 % respondentů majících k dispozici kolo.¹⁹ Oproti roku 2014 ale klesl podíl sportovního využití a naopak vzrostly podíly ostatních důvodů používání kola.

Graf č. 34: Důvody pro používání kola

Znění otázky: Jezdíte-li na kole či koloběžce, ať už do práce nebo ve volném čase, z jakého důvodu kolo využíváte? (P14), $N_{2019} = 448$, $N_{2014} = 370$, mají k dispozici kolo, v %, možnost více odpovědí.



Jen v době cyklistické sezóny využívá kolo 82 % respondentů, kteří kolo mají k dispozici. Celoročně jezdí na kole 18 % dotázaných²⁰, jejich podíl od roku 2014 vzrostl o 5 %.²¹

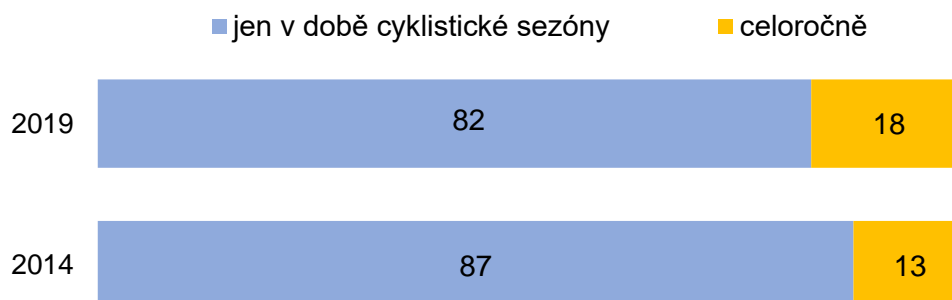
¹⁹ Mezi rezidenty a dojíždějícími respondenty nejsou statisticky významné rozdíly v důvodech používání kola.

²⁰ Podíly dotázaných celoročně používajících kolo jsou u rezidentů a dojíždějících shodné.

²¹ Ve výzkumu v roce 2017 uvedlo 11 % respondentů, kteří jezdí na kole, že na něm jezdí celoročně.

Graf č. 35: Sezónnost používání kola

Znění otázky: Jezdíte na kole / koloběžce celoročně nebo jen v době cyklistické sezóny? (P15), $N_{2019} = 448$, $N_{2014} = 370$, mají k dispozici kolo, v %.

**7.2 Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně**

Nejčastěji uváděnou bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je *nepropojenost sítě cyklistických stezek a tras*. Dalším problémem je *náročnost terénu, časté křížení s komunikacemi a řekami*. Velké části respondentů také vadí *neohleduplní řidiči motorových vozidel*. *Špatné ovzduší* vidí jako bariéru pouze malý podíl dotázaných.²²

Názory všech respondentů se kvalitativně shodují s názory respondentů majících k dispozici kolo, kteří ovšem všechny bariéry uvádí o něco častěji a méně volí variantu odpovědi „nevím“.

²² Oproti rezidentům uvádí dojíždějící respondenti méně často zejména varianty „nepropojenost sítě cyklistických stezek a tras“ a „náročnost terénu, časté křížení s komunikacemi a řekami“. Častěji ovšem uvádí variantu „nevím“.

Graf č. 36: Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně (celek)

Znění otázky: *Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně? Můžete uvést maximálně 2 odpovědi. (P16), N₂₀₁₉ = 1009, v %, možnost maximálně dvou odpovědí.*

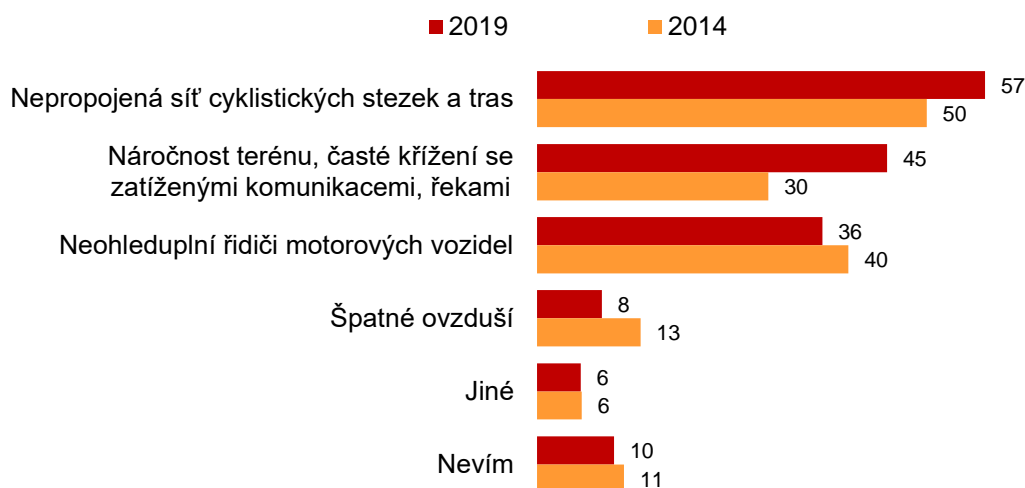


Časové srovnání s výsledky z roku 2014 ukazuje zvýšení vnímání problémovosti *nepropojené sítě cyklostezek a tras* a také *náročnosti terénu s křížením s komunikacemi a řekami*. *Neohleduplnost řidičů motorových vozidel* a *špatné ovzduší* jsou vnímány o něco méně jako bariérové.²³

²³ Ve výzkumu z roku 2017 respondenti určovali míru souhlasu s výroky týkajícími se cyklo dopravy. S výrokem „cyklostezky a cyklopruhy jsou v Brně dobře propojené“ souhlasilo 13 % a nesouhlasilo 29 %. Další výroky relevantní s otázkou bariér rozvoje cyklo dopravy v současném výzkumu byly: „snadnost jízdy na kole v Brně zhoršují bariéry“ – souhlasilo 49 %, nesouhlasilo 7 %; „v Brně je pro jízdu na kole náročný terén“ – souhlasilo 33 %, nesouhlasilo 25 %; „řidiči jsou v Brně k cyklistům ohleduplní“ – souhlasilo 16 %, nesouhlasilo 47 %; „nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu jet na kole v Brně“ – souhlasilo 38 %, nesouhlasilo 24 %.

Graf č. 37: Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně (časové srovnání, respondenti mající k dispozici kolo)

Znění otázky: *Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně? Můžete uvést maximálně 2 odpovědi. (P16), N₂₀₁₉ = 448, N₂₀₁₄ = 370, mají k dispozici kolo, v %, možnost maximálně dvou odpovědí.*

**7.3 Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek**

39 % dotázaných by ani v případě zlepšení podmínek pro cyklisty kolo nepoužívalo. Na používání kola u 29 % respondentů by zlepšení podmínek nemělo vliv. 23 % by při zlepšení podmínek používalo kolo k rekreaci, 13 % k jízdě do práce či školy a 10 % k jiným cestám.²⁴

Respondenti mající k dispozici kolo uvádí větší ochotu používat kolo při zlepšení podmínek – 36 % by používalo kolo k rekreaci, 22 % k jízdě do práce či školy a 17 % k jiným cestám. Pro 41 % z nich by zlepšení podmínek nemělo vliv na užívání kola. Oproti roku 2014 se zvýšil podíl těch, na jejichž využití kola by zlepšení podmínek nemělo vliv, a také podíl těch, kteří by kolo používali při cestě do práce či školy.²⁵

²⁴ Mezi rezidenty a dojíždějícími nejsou statisticky významné rozdíly.

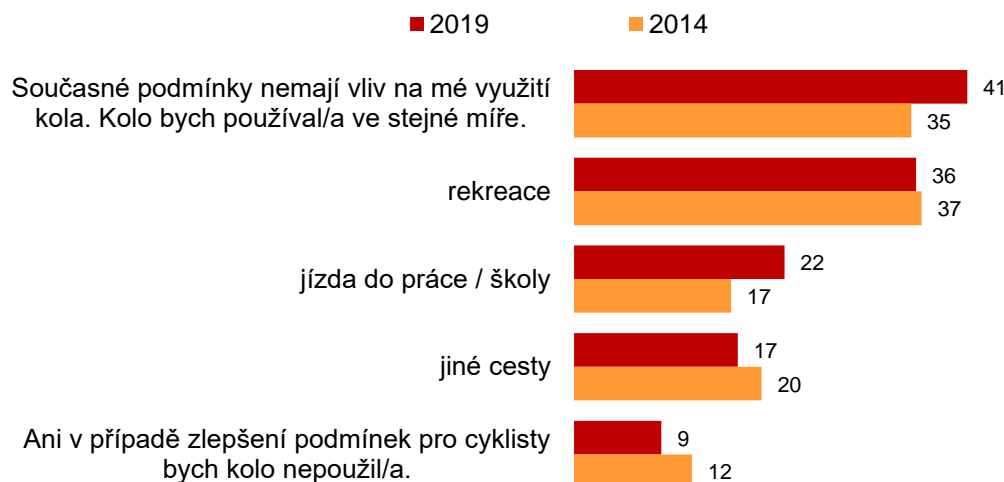
²⁵ V roce 2017 byla otázka položena bez uvedení účelu využívání kola. Při zlepšení podmínek by rozhodně či spíše používalo kolo častěji než dosud 33 % dotázaných a 41 % spíše či rozhodně ne. Ti, kteří uvedli případně častější využívání kola, byli poté dotázáni na účel jízdy, ke které by využívali kolo častěji – nejvíce (68 %) uvedlo volnočasové aktivity, 40 % cestu do zaměstnání, 24 % za službami, 23 % za nákupy, jiné cesty uvedlo 18 % a méně.

Graf č. 38: Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek (celek)
 Znění otázky: *Používal/a byste kolo v případě zlepšení podmínek pro cyklisty k...?*
 (P17), $N_{2019} = 1009$, v %, možnost více odpovědí.



Graf č. 39: Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek (časové srovnání, respondenti mající k dispozici kolo)

Znění otázky: *Používal/a byste kolo v případě zlepšení podmínek pro cyklisty k...?*
 (P17), $N_{2019} = 448$, $N_{2014} = 370$, mají k dispozici kolo, v %, možnost více odpovědí.



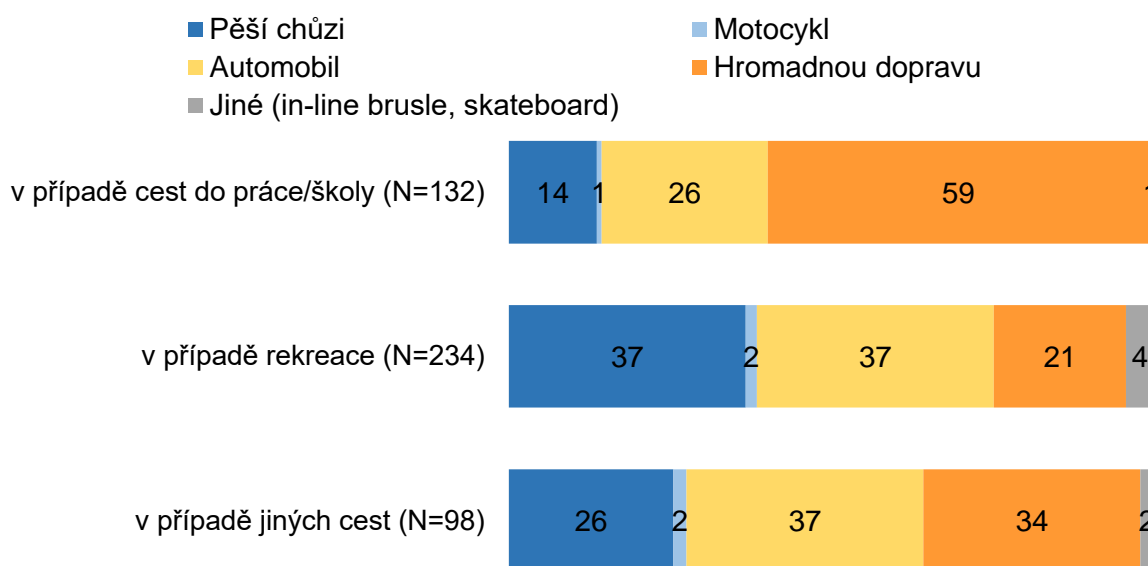
Respondenti, kteří by v případě zlepšení podmínek používali kolo při cestě do práce či školy, by jím většinou nahradili cestu hromadnou dopravu (59 %), případně také cestu automobilem (26 %), u 14 % by kolo nahradilo pěší chůzi.

V případě použití kola k rekreaci by jím respondenti nahradili zejména pěší chůzi (37 %) a automobil (37 %), 21 % by pak kolem nahradilo veřejnou dopravu.

U jiných cest než do práce či školy a rekreačních by kolo nahradilo cestu automobilem u 37 % dotázaných, u 34 % by nahradilo hromadnou dopravu a pěší chůzi u 26 %.²⁶

Graf č. 40: Potenciální substitute jiných forem dopravy cyklo dopravou

Znění otázky: *Jaký dosavadní způsob dopravy by ve Vašem případě nahradilo kolo nebo koloběžka, pokud by došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty? (P18), používali by kolo k danému účelu v případě zlepšení podmínek, v %.*



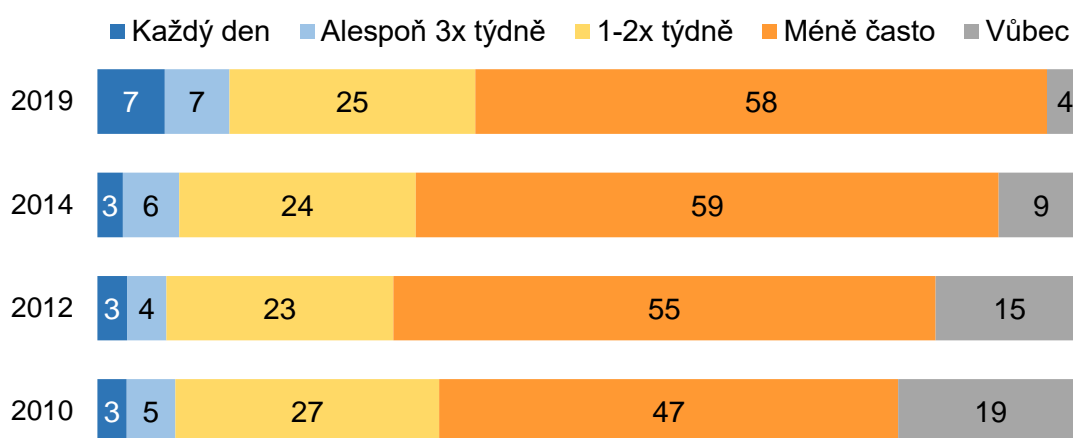
²⁶ V roce 2017 byla otázka položena bez ohledu na účel používání kola. Respondenti, kteří uvedli, že by při zlepšení podmínek využívali kolo častěji, by jím nejčastěji nahradili pěší chůzi (51 %) či veřejnou hromadnou dopravu (51 %). Případné využití kola místo automobilu uvedlo 29 %.

8 CESTY MIMO HRANICE MĚSTA BRNA

Frekvence cest mimo hranice města Brna se od posledního měření v roce 2014 zvýšila. Každý den vycestuje mimo Brno 7 % dotázaných rezidentů, alespoň třikrát týdně dalších 7 %, jednou až dvakrát týdně 25 % a méně často 58 %. Pouze 4 % nevyjíždí mimo Brno vůbec.²⁷

Graf č. 41: Frekvence cestování mimo Brno

Znění otázky: *Jak často vyjíždíte mimo Brno? (P19), N₂₀₁₉ = 702, N₂₀₁₄ = 725, N₂₀₁₂ = 713, N₂₀₁₀ = 682, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, v %.*



Častěji vyjíždí mimo Brno především OSVČ, frekvence jednou až dvakrát týdně je častější zejména u respondentů s přechodným bydlištěm v Brně a nejméně často cestují mimo Brno respondenti starší 60 let, se středoškolským vzděláním bez maturity, důchodci a lidé s trvalým bydlištěm v Brně.

²⁷ V roce 2017 uvedlo 21 % obyvatel Brna výjezdy do zázemí Brna 3x týdně a častěji, 1-2x týdně 13 %, méně často 54 % a vůbec 9 %. Frekvence výjezdů mimo zázemí Brna byla nižší: 3x týdně či častěji 4 %, 1-2x týdně 8 %, méně často 77 % a vůbec 8 %.

Tabulka č. 20: Frekvence cestování mimo Brno dle sociodemografických charakteristik

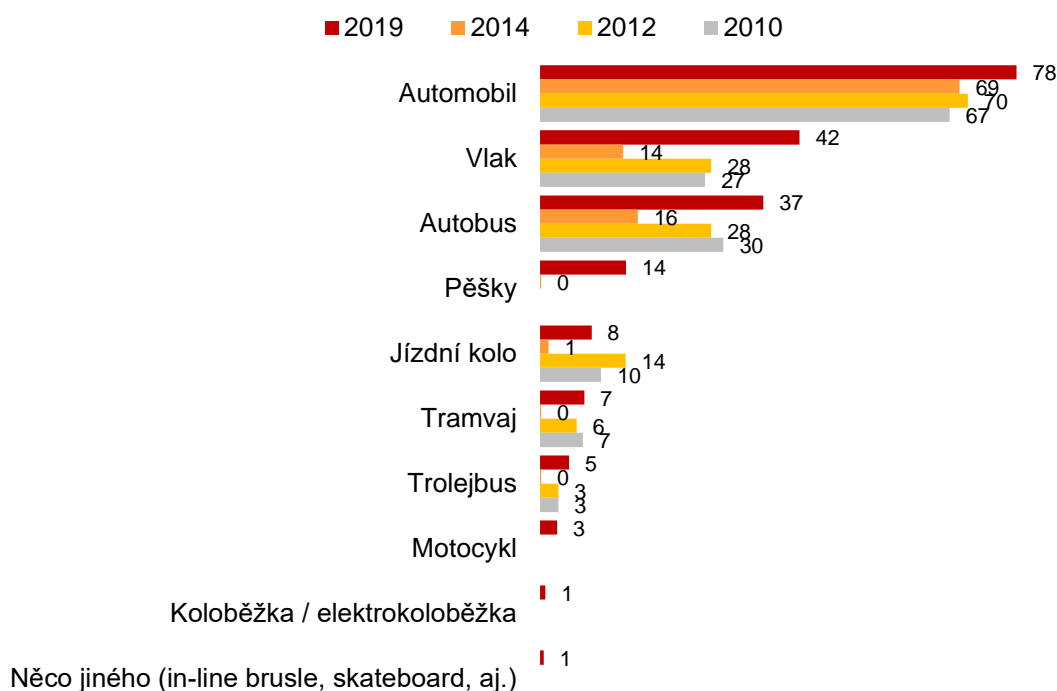
N₂₀₁₉ = 702, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

		Každý den + Alespoň 3x týdně	1-2x týdně	Méně často + Vůbec	N
celek		13 %	25 %	62 %	702
pohlaví	muž	16 %	25 %	58 %	338
	žena	11 %	24 %	65 %	364
věk	15–29 let	14 %	25 %	62 %	118
	30–44 let	16 %	27 %	57 %	204
	45–59 let	17 %	28 %	55 %	159
	60 a více let	9 %	21 %	70 %	221
vzdělání	základní (i neúplné)	9 %	23 %	68 %	79
	střední bez maturity, vyučen/a	12 %	17 %	72 %	162
	střední s maturitou, vyšší odborné	17 %	26 %	57 %	195
	vysokoškolské	13 %	30 %	57 %	266
ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	23 %	31 %	45 %	86
	zaměstnanec	16 %	25 %	59 %	376
	nezaměstnaný	5 %	15 %	80 %	20
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	3 %	23 %	73 %	30
	student	9 %	30 %	61 %	66
	důchodce	5 %	19 %	77 %	124
bydliště	trvalé v Brně	13 %	22 %	65 %	594
	přechodné v Brně	15 %	44 %	42 %	108
	mimo Brno	--	--	--	0

Nejčastějším dopravním prostředkem používaným pro cestu mimo Brno zůstává automobil (používá při výjezdech z Brna 78 % rezidentů, kteří cestují mimo Brno). Vlákem cestuje mimo Brno 42 % a autobusem 37 %.

Graf č. 42: Dopravní prostředky používané při cestách mimo Brno

Znění otázky: Jaké dopravní prostředky při výjezdech mimo Brno obvykle používáte? Uveďte všechny, které používáte. (P20), $N_{2019} = 676$, $N_{2014} = 663$, $N_{2012} = 603$, $N_{2010} = 554$, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, kteří cestují mimo Brno, v %, pouze orientační srovnání – v roce 2014 možnost jedné odpovědi, v letech 2010, 2012 a 2019 možnost více odpovědí.

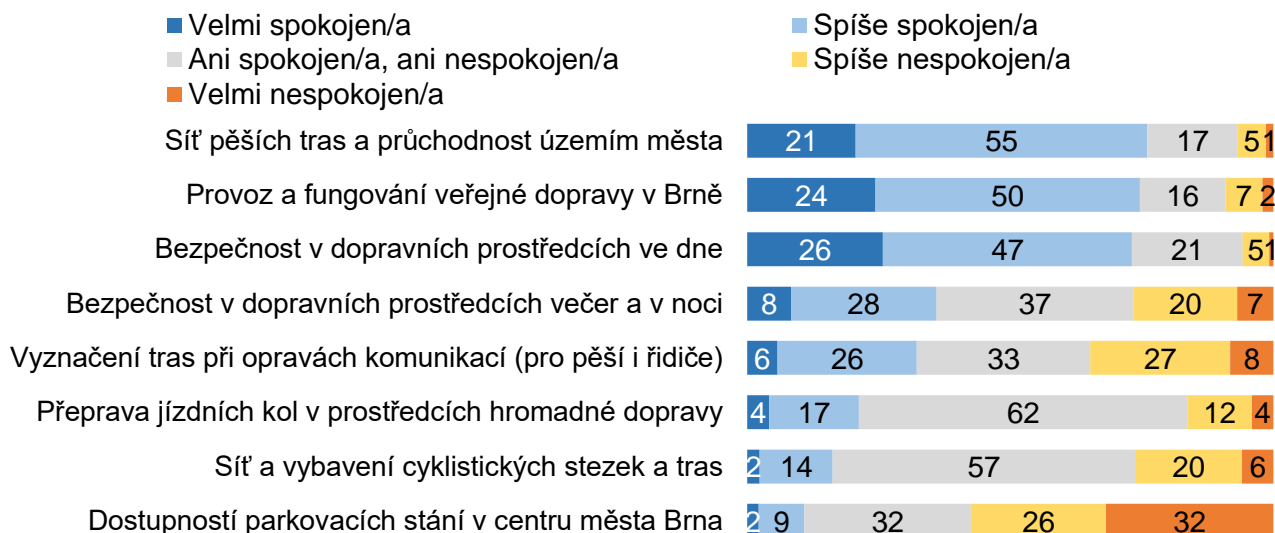


9 SPOKOJENOST S ASPEKTY DOPRAVY V BRNĚ

Většina respondentů je spokojena se *sítí pěších tras a průchodností městem* (76 % velmi či spíše spokojeno),²⁸ *provozem a fungováním veřejné dopravy* (74 %)²⁹ a *bezpečností v dopravních prostředcích ve dne* (73 %). S *bezpečností v dopravních prostředcích večer a v noci* je spokojeno již výrazně méně respondentů (36 %), ale převažují nad nespokojenými (27 %). Poměry spokojených a nespokojených ohledně *vyznačení tras při opravách komunikací* jsou vyrovnané s mírnou převahou nespokojených (35 % nespokojených, 32 % spokojených). U *přepravy jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy a sítě a vybavení cyklistických stezek a tras* volí většina respondentů neutrální hodnocení, s přepravou jsou však více spokojeni (21 %) než nespokojeni (16 %)³⁰ a se sítí cyklostezek více nespokojeni (26 %) než spokojeni (16 %). Z uvedených aspektů dopravy v Brně jsou respondenti výrazněji nespokojeni pouze s *dostupností parkovacích stání v centru města* (58 % nespokojených a 11 % spokojených).

Graf č. 43: Spokojenost s aspekty dopravy v Brně

Znění otázky: *Uveďte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. (P21), N₂₀₁₉ = 1009, v %.*



²⁸ V roce 2017 s výrokem „snadnost chůze v Brně zhoršují bariéry“ souhlasilo 54 % respondentů a nesouhlasilo 22 %. S výrokem „tam, kam se v Brně potřebuji dostat, není dostatek vhodných pěších propojení a tras“ souhlasilo 25 % a nesouhlasilo 45 %.

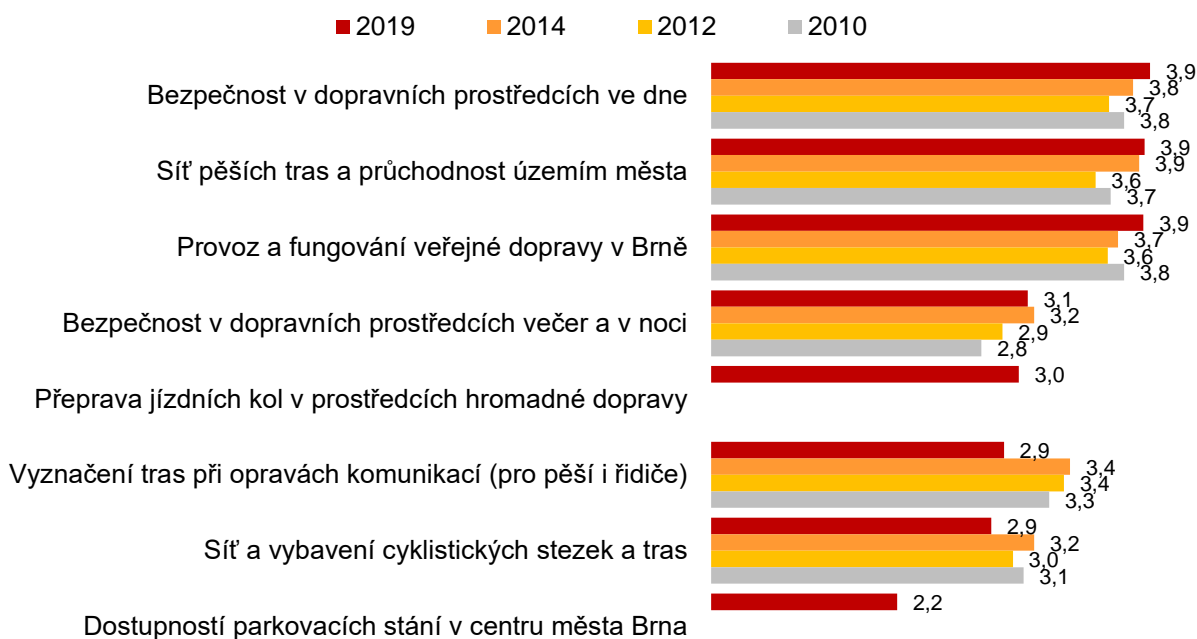
²⁹ Spokojenost se „současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v Brně“ vyjádřilo v roce 2017 53 % respondentů, 8 % bylo nespokojeno.

³⁰ S výrokem „Přeprava jízdních kol v prostředcích VHD je snadná“ v roce 2017 souhlasilo 15 % dotázaných a nesouhlasilo 32 %.

U aspektů, se kterými jsou respondenti nejvíce spokojeni, došlo od roku 2014 k mírnému růstu průměrné spokojenosti (*bezpečnost v dopravních prostředcích ve dne, síť pěších tras a průchodnost městem, provoz a fungování veřejné dopravy*). Průměrná spokojenost s *bezpečností v dopravních prostředcích večer a v noci* se výrazněji nezměnila. U *vyznačení tras při opravách a u sítě a vybavení cyklistických stezek a tras* došlo k poklesu spokojenosti.

Graf č. 44: Průměrná spokojenost s aspekty dopravy v Brně (časové srovnání)

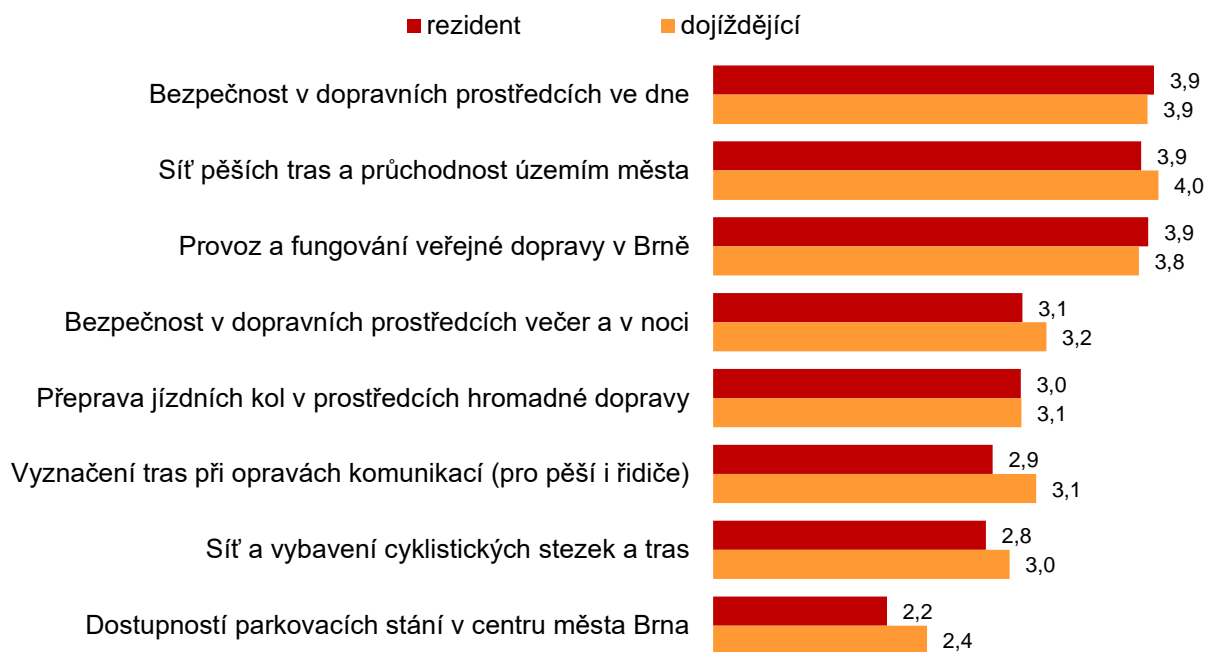
Znění otázky: *Uved'te prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. (P21), N₂₀₁₉ = 1009, N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020; ar. průměr na škále 5=velmi spokojen/a až 1=velmi nespokojen/a. V letech 2010–2014 nebyla dotazována spokojenost s aspektem „přeprava jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy“ a aspekty spokojenosti s „dostupností placených parkovacích stání v centru města Brna“ a „dostupností volných parkovacích stání v centru města Brna“ byly v roce 2019 nahrazeny „dostupností parkovacích stání v centru města Brna“.*



Rozdíly mezi rezidenty a dojíždějícími v průměrné spokojenosti s jednotlivými aspekty jsou malé. Největší rozdíly jsou u aspektů: *vyznačení tras při opravách komunikací, síť a vybavení cyklistických stezek a tras a dostupnost parkovacích stání v centru města*. U těchto tří aspektů jsou v průměru více spokojeni dojíždějící respondenti.

Graf č. 45: Průměrná spokojenost s aspekty dopravy v Brně (rezidenti a dojíždějící)

Znění otázky: Uveďte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. (P21),
 $N_{(rezidenti)} = 702$, $N_{(dojíždějící)} = 307$; ar. průměr na škále 5=velmi spokojen/a až 1=velmi nespokojen/a.

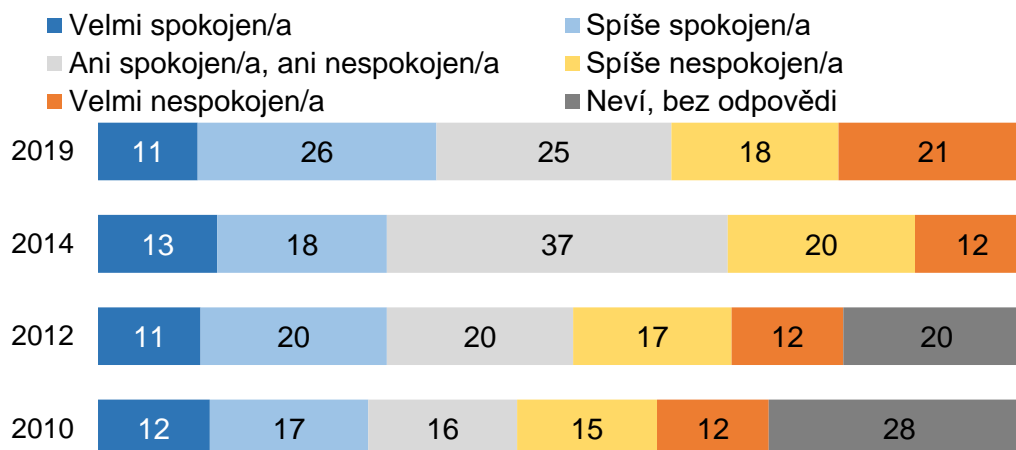


S dostupností parkovacích stání v místě bydliště je spokojeno 37 % respondentů bydlících v Brně, nespokojených je 39 %.³¹ Od roku 2014 vzrostly podíly spokojených i nespokojených.

³¹ Dojíždějící respondenti jsou výrazně spokojenější s dostupností parkovacích míst v místě bydliště – až 67 % je spokojeno a pouze 12 % nespokojeno.

Graf č. 46: Spokojenost s dostupností parkovacích stání v místě bydliště (respondenti s trvalým a přechodným bydlištěm v Brně)

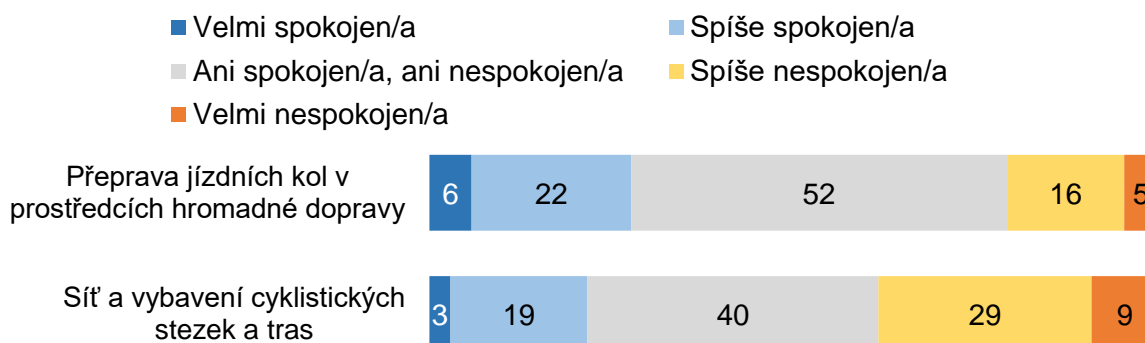
Znění otázky: Uved'te prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. (P21e),
 N₂₀₁₉ = 702, N₂₀₁₄ = 725, N₂₀₁₂ = 713, N₂₀₁₀ = 682, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, v %.



Stejně jako v celku i mezi respondenty, kteří mají k dispozici kolo, je v aspektech týkajících se cyklo dopravy voleno častěji neutrální hodnocení. *Přepravu jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy* hodnotí více respondentů pozitivně (28 %) než negativně (21 %). Naopak *síť a vybavení cyklistických stezek a tras* hodnotí více negativně (38 %) než pozitivně (22 %).

Graf č. 47: Spokojenost s aspekty cyklo dopravy mezi respondenty, kteří mají k dispozici kolo

Znění otázky: Uved'te prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. (P21g,i),
 N₂₀₁₉ = 448, mají k dispozici kolo, v %.



10 PŘÍLOHA – DOTAZNÍK



DOTAZNÍK

(Dělna přepravní práce ve městě 2019)

ČÍSLO DOTAZNÍKU:
Vypisuje tazatelID DOTAZNÍKU:
Vypisuje FOCUS

REGISTRAČNÍ ČÍSLO TAZATELE

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

ZAČÁTEK ROZHOVORU:

HODINY

MINUTY

SCREENING

P0) Žijete, pracujete nebo studujete v Brně?

1) Ano → pokračujte na další otázku

MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI!

①

②

2) Ne → KONEC, STOP!!

HLAVNÍ DOTAZNÍK

P1) Bydlíte v Brně?

1) Mám zde trvalý pobyt (hlášený na úřadě)

①

②

③

2) Žiji zde po velkou část roku bez trvalého pobytu

→ pokr. P2

3) Ne, nebydlím

→ pokr. P3

MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI!

Tazatel, předložte kartu č. 1 – MAPA BRNA

P2) Ve které městské části či čtvrti bydlíte?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29

○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

1) Brno-Bohunice

11) Brno-Kohoutovice

21) Brno-Slatina

2) Brno-Bosonohy

12) Brno-Komín

22) Brno-Starý Lískovec

3) Brno-Bystrc

13) Brno-Královo Pole

23) Brno-střed

- | | | |
|-------------------|---------------------------------|---------------------|
| 4) Brno-Černovice | 14) Brno-Líšeň | 24) Brno-Tuřany |
| 5) Brno-Chrlice | 15) Brno-Maloměřice a Obřany | 25) Brno-Útěchov |
| 6) Brno-Ivanovice | 16) Brno-Medlánky | 26) Brno-Vinohrady |
| 7) Brno-Jehnice | 17) Brno-Nový Lískovec | 27) Brno-Žabovřesky |
| 8) Brno-jih | 18) Brno-Ořešín | 28) Brno-Žebětín |
| 9) Brno-Jundrov | 19) Brno-Řečkovice a Mokrá Hora | 29) Brno-Židenice |
| 10) Brno-Kníníčky | 20) Brno-sever | |

P3) Přepravujete (přesunujete) se pravidelně do zaměstnání nebo školy?

1) Ano → pokračujte P4

MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI!

①

②

2) Ne → pokračujte P6

P4) Jaký způsob přepravy pravidelně (obvykle) využíváte CESTOU DO PRÁCE / DO ŠKOLY a kolik času jím trávíte? Máme na mysli pouze první cestu z místa bydliště. Uveďte všechny způsoby přepravy (jejich kombinace) a čas, který jednotlivými způsoby přepravy strávíte v první průběhu cesty do práce / školy.

Tazateli, předložte KARTU Č. 2 – ZPŮSOBY PŘEPRAVY a ponechte ji až do otázky P8!

ZAZNAMENEJTE POUŽITÉ PROSTŘEDKY A VYPIŠTE ČAS V MINUTÁCH!

Pěšky	①		minuty
Jízdní kolo / elektro kolo	②		minuty
Motocykl	③		minuty
Automobil	④		minuty
Tramvaj	⑤		minuty
Trolejbus	⑥		minuty
Autobus	⑦		minuty
Vlak	⑧		minuty
Koloběžka / elektrokoloběžka	⑨		minuty
Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)	⑩		minuty

P5) Jak často se přepravujete V RÁMCI SVÉ PRACOVNÍ DOBY / V RÁMCI DOBY VYUČOVÁNÍ a jaký způsob dopravy používáte?

Tazateli, předložte KARTU Č. 3 – ŠKÁLA a ponechte ji až do otázky P6! Postupně čtete jednotlivé položky a respondentovu odpověď ihned zakódujte!

	Každý den	Alespoň 3x týdně	1x-2x týdně	Méně často	Vůbec
A) Pěšky	①	②	③	④	⑤
B) Jízdní kolo / elektro kolo	①	②	③	④	⑤
C) Motocykl	①	②	③	④	⑤

D) Automobil	①	②	③	④	⑤
E) Tramvaj	①	②	③	④	⑤
F) Trolejbus	①	②	③	④	⑤
G) Autobus	①	②	③	④	⑤
H) Vlák	①	②	③	④	⑤
I) Koloběžka / elektrokoloběžka	①	②	③	④	⑤
J) Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)	①	②	③	④	⑤

ODPOVÍDAJÍ VŠICHNI**P6) Jak často se přepravujete ve všední dny ve volném čase a jaký způsob dopravy používáte?**

<i>Postupně čtete jednotlivé položky a respondentovu odpověď ihned zakódujete!</i>	Každý den	Alespoň 3x týdně	1x-2x týdně	Méně často	Vůbec
A) Pěšky	①	②	③	④	⑤
B) Jízdní kolo / elektro kolo	①	②	③	④	⑤
C) Motocykl	①	②	③	④	⑤
D) Automobil	①	②	③	④	⑤
E) Tramvaj	①	②	③	④	⑤
F) Trolejbus	①	②	③	④	⑤
G) Autobus	①	②	③	④	⑤
H) Vlák	①	②	③	④	⑤
I) Koloběžka / elektrokoloběžka	①	②	③	④	⑤
J) Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)	①	②	③	④	⑤

P7) Jak často se přepravujete o víkend a jaký způsob dopravy používáte?

<i>Postupně čtete jednotlivé položky a respondentovu odpověď ihned zakódujete!</i>	Pravidelně oba víkendové dny	Pravidelně jeden víkendový den	2x-3x za měsíc	Méně často	Vůbec
Tazatelé, předložte KARTU Č. 4 – ŠKÁLA					
A) Pěšky	①	②	③	④	⑤
B) Jízdní kolo / elektro kolo	①	②	③	④	⑤

C)	Motocykl	①	②	③	④	⑤
D)	Automobil	①	②	③	④	⑤
E)	Tramvaj	①	②	③	④	⑤
F)	Trolejbus	①	②	③	④	⑤
G)	Autobus	①	②	③	④	⑤
H)	Vlak	①	②	③	④	⑤
I)	Koloběžka / elektrokoloběžka	①	②	③	④	⑤
J)	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)	①	②	③	④	⑤

P8) Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami?

Tazatelí, předložte **KARTU Č. 2 – ZPŮSOBY PŘEPRAVY!**

Postupně čtěte jednotlivé položky a respondentovu odpověď ihned zakódujte!

V každém řádku je možnost uvést více odpovědí!

	Pěšky	Jízdní kolo / elektro kolo	Motocykl	Automobil	Tramvaj	Trolejbus	Autobus	Vlak	Koloběžka / elektrokoloběžka	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj)	Nic z uvedeného
A) Služby (lékař, banka, úřad, atp.)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	○
B) Volnočasové aktivity (kultura, sport, atp.)	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	○
C) Nakupování	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	○
D) Přátelé, příbuzní, návštěvy	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	○

P9) Jaký dopravní prostředek, který máte k dispozici, mimo veřejné dopravy, můžete (pro cestu do práce nebo ve volném čase, za zábavou apod.) využít a jak často?

Postupně čtěte jednotlivé položky a respondentovu odpověď ihned zakódujte!

	Kdykoliv	Občas	Vůbec
A) Jízdní kolo / elektro kolo	①	②	③
B) Koloběžka / elektrokoloběžka	①	②	③
C) Motocykl	①	②	③

- | | | | |
|--|---|---|---|
| D) Automobil | ① | ② | ③ |
| E) Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.) | ① | ② | ③ |

FILTR: P10 položte jen těm, co mohou použít automobil, tj. P9_D = 1 nebo 2! Ostatní pokračují ot. P13!

P10) Jezdíte-li autem, jste obvykle řidič nebo spolucestující?

- | | | | |
|-------------------|-------------------------|---|---|
| 1) Řidič | MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI! | ① | ② |
| 2) Spolucestující | | | |

P11) Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle celkem (včetně vás) cestuje ...

Vypište číslicemi, VČETNĚ DĚTÍ ČI JINÝCH ČLENŮ RODINY ČI DOMÁCNOSTI, NEBO KOLEGŮ PŘI CESTĚ DO PRÁCE!

- | | | |
|---|----------------------|-------------------|
| A) Do práce | <input type="text"/> | počet cestujících |
| B) Ve volném čase (nákupy, hobby, zábava apod.) | <input type="text"/> | počet cestujících |

FILTR: P12 položte jen těm, kteří obvykle řídí auto (P10 = 1)! Ostatní pokračují ot. P13!

P12) Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech?

KÓDUJTE PŘÍSLUŠNÝ KÓD ODPOVĚDI V OBOU RÁMEČCÍCH.

PŘEDLOŽTE KARTU 5!

- A) Na ulici a jiných veřejných prostranstvích včetně veřejných parkovacích domů a garáží - **bezplatně**

	P12A V místě bydliště					P12B V místě zaměstnání (pokud nepracuje = 9)					
	VELMI SNADNO	S OBČASNÝMI PROBLÉMY	VELMI SLOŽITĚ	PRAKTICKY SE NEDÁ ZAPARKOVAT	NEPARKUJI ZDE	VELMI SNADNO	S OBČASNÝMI PROBLÉMY	VELMI SLOŽITĚ	PRAKTICKY SE NEDÁ ZAPARKOVAT	NEPARKUJI ZDE	NEHODÍ SE (např. nepracuji...)
	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤	⑨

<p>B) Na ulici a jiných veřejných prostranstvích včetně veřejných parkovacích domů a garáží – za poplatek, včetně rezidentního parkování</p>	<p>① ② ③ ④ ⑤</p>	<p>① ② ③ ④ ⑤ ⑨</p>
<p>C) Na neveřejném, vyhrazeném místě (např. soukromé garáže, pozemky)</p>	<p>① ② ③ ④ ⑤</p>	<p>① ② ③ ④ ⑤ ⑨</p>

ODPOVÍDAJÍ VŠICHNI

P13) Máte předplatní jízdenku na veřejnou dopravu?

- | | | | | |
|----------------------------------|---|---|---|---|
| 1) Pouze pro Brno (zóny 100+101) | ① | ② | ③ | ④ |
| 2) Pro Brno a další zóny | | | | |
| 3) Pro některé mimobrněnské zóny | | | | |
| 4) Nemám | | | | |
- MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI!

**FILTR: P14 a P15 POLOŽTE POUZE TĚM, KTEŘÍ MŮŽOU POUŽÍT KOLO (P9_A = 1, 2)!
OSTATNÍ POKRAČUJÍ NA P16!**

P14) Jezdíte-li na kole či koloběžce, ať už do práce nebo ve volném čase, z jakého důvodu kolo využíváte? Je to z důvodu:

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1) Úspory času | ① | ② | ③ | ④ | ⑨ |
| 2) Úspory peněz | | | | | |
| 3) Sportovního vyžití, zlepšování kondice | | | | | |
| 4) Svobody pohybu | | | | | |
| 9) Jiný důvod | | | | | |
- MŮŽETE UVÉST I VÍCE ODPOVĚDI!**

P15) Jezdíte na kole / koloběžce celoročně nebo jen v době cyklistické sezóny?

- | | | | |
|----------------------------------|-------------------------|---|---|
| 1) Jen v době cyklistické sezóny | MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI! | ① | ② |
| 2) Celoročně | | | |

ODPOVÍDAJÍ VŠICHNI

P16) Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně? Můžete uvést maximálně 2 odpovědi.

- | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|
| 1) Náročnost terénu, časté křížení se zatíženými komunikacemi, řekami atp. | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑨ |
| 2) Nepropojená síť cyklistických stezek a tras | | | | | | |
| 3) Neohleduplní řidiči motorových vozidel | | | | | | |
| 4) Špatné ovzduší | | | | | | |
| 5) Jiné | | | | | | |
| 9) Nevím | | | | | | |
- MŮŽETE UVÉST MAX. 2 ODPOVĚDI!**

P17) Používal/a byste kolo v případě zlepšení podmínek pro cyklisty k...

MŮŽETE UVÉST I VÍCE ODPOVĚDÍ!

- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1) ... jízdě do práce/školy? | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 2) ... rekreaci? | | | | | |
| 3) ... jiným cestám? | | | | | |
| 4) Ani v případě zlepšení podmínek pro cyklisty bych kolo nepoužil/a. | | | | | |
| 5) Současné podmínky pro cyklisty nemají vliv na mé využití kola. Kolo bych používal/a ve stejné míře jako dosud. | | | | | |

FILTR: POKUD P17 = 1 a/nebo 2 a/nebo 3, PTEJTE SE V P18 PRO KAŽDÉ JMENOVANÉ VYUŽITÍ!**P18) Jaký dosavadní způsob dopravy by ve Vašem případě nahradilo kolo nebo koloběžka, pokud by došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty?**

Postupně čtěte jednotlivé položky a respondentovu odpověď ihned zakódujte!

	Pěší chůze	Motocykl	Automobil	Hromadnou dopravu	Jiné (in line brusle, skateboard)
A) V případě cesty do práce / do školy	①	②	③	④	⑤
B) V případě rekreace	①	②	③	④	⑤
C) V případě jiných cest	①	②	③	④	⑤

FILTR: Otázku P19 položte pouze těm, kteří bydlí v Brně (P1 = 1 nebo 2)! Ostatní pokračují na otázku P21!**P19) Jak často vyjíždíte mimo Brno?**

- | | | | | | |
|---------------------|--|--|--|--|--|
| 1) Každý den | | | | | |
| 2) Alespoň 3x týdně | | | | | |
| 3) 1-2x týdně | | | | | |
| 4) Méně často | | | | | |
| 5) Vůbec | | | | | |
- MOŽNOST JEDNÉ ODPOVĚDI!

P20) Jaké dopravní prostředky při výjezdech mimo Brno obvykle používáte? Uveďte všechny, které používáte.

- | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ | ⑩ |
| 1) Pěší chůze / pěšky | 6) Trolejbus | | | | | | | | |
| 2) Jízdní kolo / elektro kolo | 7) Autobus | | | | | | | | |
| 3) Motocykl | 8) Vlák | | | | | | | | |
| 4) Automobil | 9) Koloběžka / elektrokoloběžka | | | | | | | | |
| 5) Tramvaj | 10) Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.) | | | | | | | | |

ODPOVÍDAJÍ VŠICHNI**P21) Uvedte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami?**

Tazateli, **rotujte výroky** a podejte respondentovi **POMOCNOU KARTU Č. 5** se škálou. **Postupně čtěte jednotlivé výroky** a respondentovu odpověď **ihned zakódujte!**

	Velmi spokojen/a	Spíše spokojen/a	Ani spokojen/a, ani nespokojen/a	Spíše nespokojen/a	Velmi nespokojen/a
A) Provoz a fungování veřejné dopravy v Brně	①	②	③	④	⑤
B) Bezpečnost v dopravních prostředcích ve dne	①	②	③	④	⑤
C) Bezpečnost v dopravních prostředcích večer a v noci	①	②	③	④	⑤
D) Dostupností parkovacích stání v centru města Brna	①	②	③	④	⑤
E) Dostupností parkovacích stání v místě bydliště	①	②	③	④	⑤
F) Síť pěších tras a průchodnost územím města	①	②	③	④	⑤
G) Síť a vybavení cyklistických stezek a tras	①	②	③	④	⑤
H) Vyznačení tras při opravách komunikací (pro pěší i pro řidiče automobilů)	①	②	③	④	⑤
I) Přeprava jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy (tramvaje, trolejbusy, autobusy)	①	②	③	④	⑤

DEMOGRAFIE

Nakonec bych Vám ještě rád/a položil/a při zachování naprosté diskrétnosti několik otázek pro účely statistického zpracování dat.

D1. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---|---|---|---|---|--|--|--|--|
| 1) Základní (i neúplné) | | | | | | | | | |
| 2) Vyučen/a, střední bez maturity | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | | | | |
| 3) Vyučen/a, střední s maturitou | | | | | | | | | |
| 4) Vyšší odborné | | | | | | | | | |
| 5) Vysokoškolské | | | | | | | | | |

D2. Do které z následujících skupin byste se zařadil/a?

- | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1) OSVČ, volná spolupráce | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ |
| 2) Zaměstnanec – řídicí pozice | | | | | | | | | |

- 3) Zaměstnanec – vysoce kvalifikovaný pracovník (lékař, právník, učitel, inženýr atp.)
- 4) Zaměstnanec – pracující v administrativě, v kanceláři
- 5) Zaměstnanec – pracující manuálně (např. dělník, prodavačka...)
- 6) Nezaměstnaný
- 7) Rodiče na RD, osoba v domácnosti
- 8) Student
- 9) Důchodce

D3. Kolik máte let?

let

- | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ |
| ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | ⑧ | ⑨ |

D4. Pohlaví respondenta:

1) muž

TAZATELI NEPTEJTE SE JEN OZNAČTE.

2) žena

①

②

Nakonec Vás chci požádat, abyste mi sdělil(a) své jméno, adresu a telefon. Firma FOCUS je potřeboje znát pro možnost namátkové kontroly mé práce. Jména, adresy a telefony dotázaných zapisuji do zvláštního formuláře a jsou jinde než vyplněné dotazníky. Tyto se využívají jen pro kontroly a nebudou nikdy použity pro jiné účely. Pokud souhlasíte s uvedením svých údajů, poprosím Vás o podpis. Prosím, odpovězte na něj, je to poměrně jednoduché.

VYPLŇTE ADRESU DO SAMOSTATNÉHO DOKUMENTU!

To je vše, jménem firmy FOCUS Vám děkuji za rozhovor.

POTVRZUJI, ŽE JSEM ROZHOVOR PROVEDL(A) PŘESNĚ PODLE POKYŇŮ FIRMY FOCUS.

JMÉNO TAZATELE:

PODPIS:

KONEC ROZHOVORU:

HODINA

MINUTA