

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Sociologický výzkum

„Dělba přepravní práce 2014“

pro Magistrát města Brna

OBSAH

| | |
|---|--------|
| 1. CÍL VÝZKUMU..... | - 3 - |
| 2. METODA VÝZKUMU | - 3 - |
| 3. HLAVNÍ ZÁVĚRY | - 8 - |
| 4. PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA DO ZAMĚSTNÁNÍ NEBO DO ŠKOLY..... | - 10 - |
| 5. PŘEPRAVA PODLE TYPU AKTIVITY | - 23 - |
| 6. PŘEPRAVA AUTOMOBILEM..... | - 39 - |
| 7. MAJITELÉ PŘEPLATNÍCH JÍZDENEK NA VEŘEJNOU DOPRAVU | - 50 - |
| 8. CESTY MIMO HRANICE MĚSTA BRNA..... | - 52 - |
| 9. HODNOCENÍ SPOKOJENOSTI S JEDNOTLIVÝMI ASPEKTY DOPRAVY VE MĚSTĚ..... | - 55 - |
| 10. CYKLODOPRAVA VE MĚSTĚ BRNĚ | - 58 - |
| 11. KORESPONDENČNÍ ANALÝZA VZTAHU SOCIODEMOGRAFICKÝCH CHARAKTERISTIK A PREFEROVANÉHO ZPŮSOBU PŘEPRAVY ZA PRACÍ / STUDIEM..... | - 66 - |
| 12. PŘÍLOHA – DOTAZNÍK..... | - 67 - |

1. CÍL VÝZKUMU

Cílem realizovaného výzkumu je primárně 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 a 2012. Opakování tohoto průzkumu v roce 2014 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 pro Brno.

2. METODA VÝZKUMU

2.1. Sběr dat

Vstupní údaje jsou výsledkem terénního šetření na reprezentativním vzorku populace ve věku 15 a více let. Základní podmínkou pro zařazení respondenta do probíhajícího šetření byl fakt, že daná osoba žije, pracuje nebo studuje v Brně. Výběrový soubor byl rozdělen v poměru 70 / 30 na rezidenty a na osoby dojíždějící do Brna za prací či studiem.

Sběr dat uskutečnili vyškolení tazatelé agentury FOCUS metodou přímých standardizovaných rozhovorů s respondenty (face to face) formou CAPI (Computer Assisted Personal Interviewing). Jednotlivé rozhovory zaznamenávali tazatelé do elektronických dotazníků v PC v programu FocusIS.

Terénní šetření proběhlo v následujících termínech: respondenti dojíždějící 19. 11. - 8. 12. 2014 (24 tazatelů), respondenti rezidenti 14. 11. - 7. 12. 2014 (38 tazatelů). V obou případech jsme z plánu sběru dat vyloučili dny s nestandardním typem přepravní poptávky (státní svátek 17. listopad). Celkem bylo dotázáno 1033 respondentů. Z tohoto celkového počtu činí 725 rezidenti a 308 osoby dojíždějící za prací či studiem. Průměrná délka rozhovoru byla 19 minut.

Respondenti byli vybíráni metodou kvótního výběru, což zaručuje reprezentativnost dat z hlediska rozložení pohlaví, věku, vzdělání respondenta a městské části¹. Respondenti rezidenti byli dotázáni v domácnostech a na veřejně frekventovaných místech v dané lokalitě, respondenti dojíždějící byli dotázáni na místě s předpokládaným vysokým výskytem dané skupiny - parkoviště hypermarketů na území města, okolí významných příjezdových uzlů hromadné dopravy – okolí hl. autobusového nádraží, vlaková nádraží, uzly IDS.

Kontrola práce tazatelů

Každé výběrové šetření agentury FOCUS je prověřováno v souladu s pravidly kodexu ESOMAR. V případě výběrového souboru byla provedena interní kontrola (správnost výběru cílové osoby, úplnost a vyplnění dotazníku, dodržování pokynů pro tazatele a logických filtrů, správnost záznamu odpovědí) i externí kontrola (provedení kontrolního šetření v 15 % dotázaných případů).

2.2. Zpracování dat

Zpracování dat provedli pracovníci agentury FOCUS. Řádně vyplněné dotazníky byly podrobeny optické a logické kontrole v prostředí FocusIS. Statistické zpracování bylo provedeno v programu IBM SPSS. Grafy a tabulky byly vypracovány v programech MS Word, MS Power Point a MS Excel.

Data byla podrobena univariační a bivariační analýze. Třídění I. stupně (univariační analýza) jsou prezentována ve formě grafů, případně tabulek. Bivariační analýza je převážně prezentována ve formě tabulek. V těchto tabulkách se pracuje s řádkovými nebo sloupcovými procenty, tzn., že součet relativních četností v řádku či sloupci je 100 %. U každého grafu či tabulky, která obsahuje tříděná data, je uveden počet respondentů, který vstupoval do analýzy, tj. těch, kteří odpovídali na danou otázku.

V komentářích se věnujeme statisticky významným zjištěním na hladině významnosti 95 %. Odchylky v údajích grafů a tabulek na úrovni 1 % jsou dány zaokrouhlením hodnot, ke kterému přistupujeme z důvodu přehlednosti zobrazovaných výstupů.

¹ Týká se jen rezidentů, tedy osob s trvalým či přechodným bydlištěm ve městě Brně.

Poznámka ke srovnání výsledků s předchozími vlnami výzkumů

Pro objektivitu uvedených srovnání je třeba vzít v potaz, že **frekvenci využití jednotlivých způsobů přepravy výrazně ovlivňuje termín sběru dat.**

V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. **Výrazně jsou tak ovlivněny srovnání výsledků zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdni kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.**

Ve výsledcích z roku 2010 se pravděpodobně projevuje i výrazně menší zastoupení studentů brněnských VŠ, neboť proběhl v období prázdnin. Lze očekávat, že se absence této poměrně významné skupiny přechodných obyvatel Brna odrazila zejména v dimenzích pohybu po městě pěšky, na kole i ve využívání MHD respondenty.

Sociodemografická struktura výběrového souboru

| | | % | N |
|---------------------|---|------------|-------------|
| | CELKEM | 100 | 1033 |
| pohlaví | muž | 47,8 | 494 |
| | žena | 52,2 | 539 |
| věk | 15 - 29 let | 31,6 | 326 |
| | 30 - 44 let | 28,7 | 296 |
| | 45 - 59 let | 20 | 207 |
| | 60 a více let | 19,7 | 204 |
| vzdělání | Bez vzdělání, základní škola | 14,2 | 147 |
| | Střední bez maturity, vyučení | 22,2 | 229 |
| | Střední s maturitou | 39,5 | 408 |
| | Vyšší odborné | 4,1 | 42 |
| | Vysokoškolské (bakalář, magistr, Dr., atd.) | 20 | 207 |
| ekonomická aktivita | OSVČ, volná spolupráce | 12 | 124 |
| | Zaměstnanec | 45,7 | 472 |
| | Nezaměstnaný | 5,4 | 56 |
| | Rodič na RD, osoba v domácnosti | 3,5 | 36 |
| | Student | 16,6 | 171 |
| | Důchodce | 16,8 | 174 |
| bydliště | trvalé v Brně | 63,2 | 653 |
| | přechodné v Brně | 7 | 72 |
| | mimo Brno | 29,8 | 308 |

2.3. Respondenti - rezidenti podle městských částí Brna

Osoby s trvalým a přechodným pobytem ve městě Brně

| MĚSTSKÁ ČÁST | Požadovaná kvóta | Získáno | Rozdíl |
|--|------------------|---------|--------|
| Bohunice | 3,4% | 3,4% | 0,0% |
| Černovice | 1,9% | 1,9% | 0,1% |
| Chrlice, Tuřany | 2,3% | 2,3% | 0,1% |
| Ivanovice, Jehnice, Ořešín, Útěchov | 1,0% | 1,0% | 0,0% |
| Jih (Brno - jih) [Komárov, Horní a Dolní Heršpice] | 2,3% | 2,3% | 0,1% |
| Jundrov | 1,0% | 1,0% | 0,0% |
| Kníničky, Bystrc | 6,3% | 6,1% | -0,2% |
| Kohoutovice | 3,1% | 3,3% | 0,2% |
| Komín | 1,9% | 1,8% | -0,1% |
| Královo Pole | 6,6% | 6,8% | 0,2% |
| Líšeň | 6,6% | 6,8% | 0,2% |
| Maloměřice a Obřany | 1,3% | 1,4% | 0,1% |
| Medlánky | 1,4% | 1,4% | 0,0% |
| Nový Lískovec a Starý Lískovec | 6,0% | 5,9% | -0,1% |
| Řečkovice a Mokrá Hora | 3,7% | 4,0% | 0,3% |
| Sever (Brno - sever) | 11,6% | 11,2% | -0,4% |
| Slatina | 2,4% | 2,3% | -0,1% |
| Střed (Brno - střed) | 22,1% | 22,1% | -0,1% |
| Vinohrady | 3,3% | 3,3% | 0,0% |
| Žabovřesky | 5,1% | 5,2% | 0,1% |
| Žebětín, Bosonohy | 1,6% | 1,5% | -0,1% |
| Židenice | 5,1% | 5,0% | -0,2% |

3. HLAVNÍ ZÁVĚRY

⊕ **Za prací nebo studiem cestují pravidelně po Brně tři čtvrtiny rezidentů a dojíždějících (74 %). Pro tento účel využívají především veřejnou hromadnou dopravu (souhrnem 59 %) nebo automobil (45 %). Chůzi pěšky volí třetina dotázaných (33 %).**

⊕ Podíl osob, které se po městě Brně přepravují za prací / studiem v jednotlivých vlnách výzkumu postupně mírně klesá. Stejně tak postupně klesá podíl osob, které se přepravují hromadnou dopravou, naopak výrazně roste preference individuální automobilové dopravy.²

⊕ Nejdéle cestují lidé, kteří pro přepravu do práce či školy volí vlak (průměrně 33 minut). Přibližně stejně dlouho trvá průměrná cesta na kole (30 minut) a jen o něco kratší dobu v průměru cestují lidé autobusem (25 minut) či autem (24 minut). **Celkový průměrný přepravní čas se v průběhu sledovaných let výrazně nemění, průměrně cestující stráví pravidelnou dopravou do zaměstnání či školy mírně více než půl hodiny, konkrétně v roce 2014 jde o 32 minut.** I zde je zřejmý pokles podílu hromadné dopravy na celkovém přepravním času a to na úkor doby strávené individuální automobilovou dopravou.

⊕ **Chůze pěšky dominuje přepravě v pracovní době či době vyučování (28 % každodenně) i ve volném čase (48 % každodenně),** poměrně frekventované je i zde používání automobilu (pracovní doba – 23 %, volný čas 27 % každodenně). Ve srovnání s předchozími vlnami výzkumů je zřetelný výrazný nárůst individuální automobilové dopravy u cest v pracovní době oproti roku 2012 + 13 p.b..

⊕ **Automobil má kdykoli k dispozici více než polovina dotázaných osob (52 %), dalších 24 % jej může využívat alespoň občas (především studenti a ženy). Stejný podíl dotázaných automobil k dispozici nemá (zejména lidé ve vyšším věku nad 60 let). Lidé, kteří automobilem cestují do práce či školy, jím cestují většinou sami (58 %), třetina má s sebou jednoho spolujezdce (33 %).** Vyšší počet cestujících je spíše výjimkou. Ve volném čase cestuje automobilem početnější

² Uvedená srovnání mohou být ovlivněna sezónní preferencí některých typů přepravy (kolo, chůze) i klimatickými podmínkami v jednotlivých ročních obdobích, kdy se jednotlivé vlny výzkumů realizovaly (větší preference automobilové dopravy na podzim a v zimě).

posádka. Sama jezdí jen pouze více než desetina řidičů (13 %), více než polovina má jednoho spolucestujícího. (54 %).

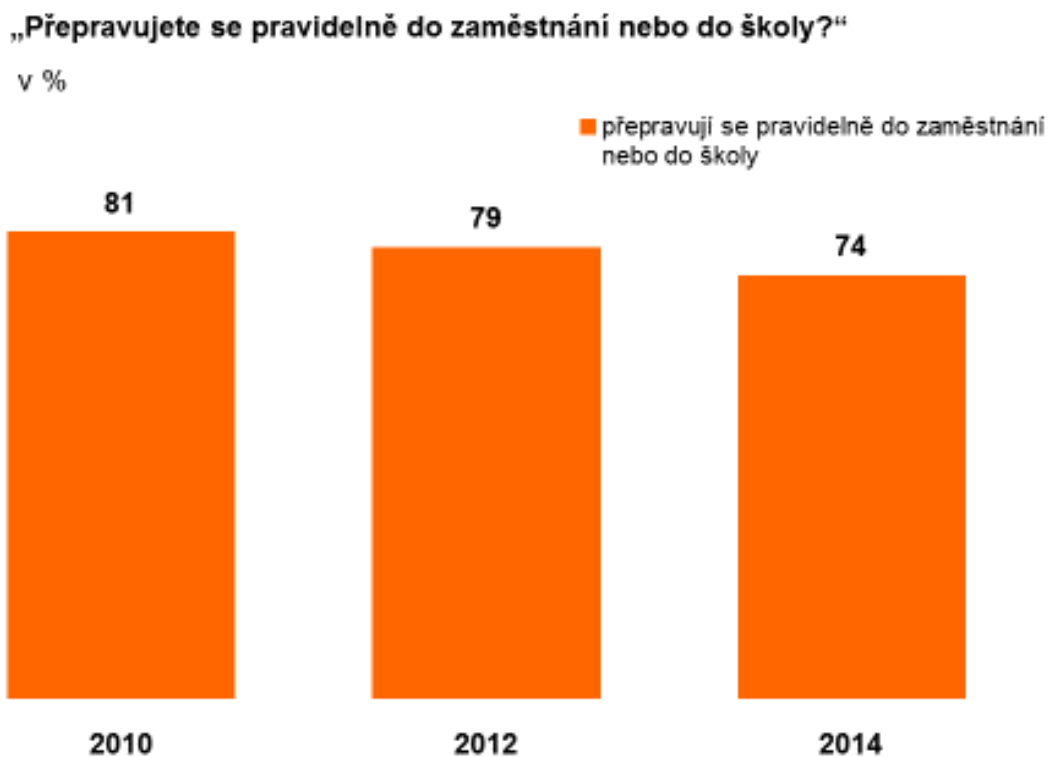
⊕ Nejvyšší míru spokojenosti z hlediska dopravy ve městě Brna vykazují respondenti v dimenzi sítě pěších tras a průchodnosti územím města (spokojeno souhrnem 71 %). Takřka stejně vysoký podíl dotázaných je spokojený s bezpečností v dopravních prostředcích za denního provozu (68 %). Velmi pozitivně lidé hodnotí i provoz a fungování veřejné dopravy v Brně (65 %). Ze srovnání s předchozími výzkumy vyplývá, že míra spokojenosti s dopravní situací ve městě Brně celkově stoupla. Ve všech sledovaných dimenzích ji nyní dotázaní hodnotí v průměru lépe.

⊕ **Jízdní kolo má bez omezení k dispozici pětina dotázaných (22 %), dalších 14 % jej může využít občas. Cestování na kole vnímá naprostá většina těch, kteří jej mají k dispozici, především jako sportovní aktivitu (85 %).** Pro pětinu uživatelů bicyklů je motivem pro jejich používání svoboda pohybu (21 %), přes desetinu respondentů motivuje úspora času (12 %) a pro desetinu znamená cestování na kole úsporu peněz (10 %). **Cyklistika je výrazně sezónní záležitostí, naprostá většina dotázaných jezdců používá kolo pouze v období cyklistické sezóny (87 %), tvrdé cyklistické jádro, které jezdí celoročně bez ohledu na klimatické podmínky, tvoří jen 13 %.** **Zásadní bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je podle dotázaných cyklistů nepropojená síť cyklistických stezek a tras (50 %).** Poměrně velký podíl respondentů označuje za problematický aspekt neohleduplnost řidičů motorových vozidel (40 %). Pokud by v Brně došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty, vzrostl by výrazně zájem cyklistů o využití kola pro rekreaci (37 %). Cyklodoprava by mohla, za předpokladu, že selepší podmínky pro cyklisty, přetáhnout na svou stranu i osoby, které se nyní do práce / školy přepravují hromadnou dopravou nebo automobilem. Při větším využití kol pro rekreační účely by se na přepravu na kole přeorientovali zejména ti, kteří nyní využívají automobil, chodí pěšky nebo se za rekreací dopravují hromadnou dopravou.

4. PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA DO ZAMĚSTNÁNÍ NEBO DO ŠKOLY

4.1. Pravidelná přeprava obecně

Na sklonku roku 2014 se do zaměstnání či do školy pravidelně přepravovalo **74 % respondentů**. Ve srovnání s předchozími vlnami výzkumu již můžeme hovořit o sestupném trendu – **podíl osob, které se po městě Brně pravidelně přepravují z pracovních či studijních důvodů, mezi lety 2010 a 2014 klesá.**

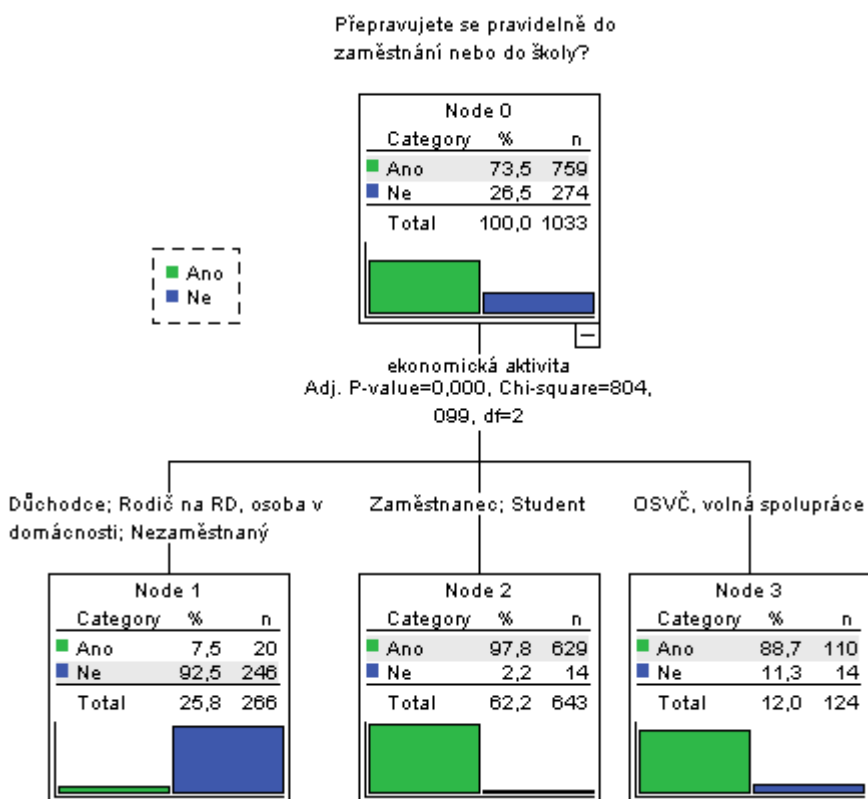


Podle očekávání se nejčastěji po městě pravidelně pohybují studenti a zaměstnanci, nepřekvapí na druhé straně také nízký podíl ekonomicky neaktivních – osob v domácnosti, důchodců a nezaměstnaných. Zajímavý je rozdíl mezi zastoupením mužů a žen v městském tranzitu – rozdíl mezi skupinami je statisticky významný a činí 7 procentních bodů. Diference v podílu pravidelně cestujících jsou i mezi

jednotlivými věkovými kategoriemi, kdy výrazně častěji cestují mladí lidé ve věku 15 – 19 let, ve vyšších věkových kategoriích pak podíl klesá. Ve věkové kategorii 60 a více let již pravidelně za prací či zaměstnáním cestuje jen zhruba čtvrtina dotázaných z dané věkové kategorie, což logicky souvisí s jejich postupným odchodem z pracovního trhu.

| | | Přepravujete se pravidelně do zaměstnání nebo do školy? | |
|---------------------|-------------------------------|---|------|
| | | Ano | Ne |
| | | <i>Celkem (N = 1033)</i> | |
| | | 73,5 | 26,5 |
| pohlaví | muž | 77,3 | 22,7 |
| | žena | 69,9 | 30,1 |
| věk | 15 - 29 let | 91,1 | 8,9 |
| | 30 - 44 let | 85,5 | 14,5 |
| | 45 - 59 let | 74,9 | 25,1 |
| | 60 a více let | 26,5 | 73,5 |
| vzdělání | Bez vzdělání, základní škola | 73,5 | 26,5 |
| | Střední bez maturity, vyučení | 66,4 | 33,6 |
| | Střední s maturitou | 75 | 25 |
| | Vyšší odborné | 71,4 | 28,6 |
| | Vysokoškolské | 78,7 | 21,3 |
| ekonomická aktivita | OSVČ, volná spolupráce | 88,7 | 11,3 |
| | Zaměstnanec | 97,2 | 2,8 |
| | Nezaměstnaný | 1,8 | 98,2 |
| | Rodič na RD, osoba v dom. | 13,9 | 86,1 |
| | Student | 99,4 | 0,6 |
| | Důchodce | 8 | 92 |
| bydliště | trvalé v Brně | 68,6 | 31,4 |
| | přechodné v Brně | 86,1 | 13,9 |
| | mimo Brno | 80,8 | 19,2 |

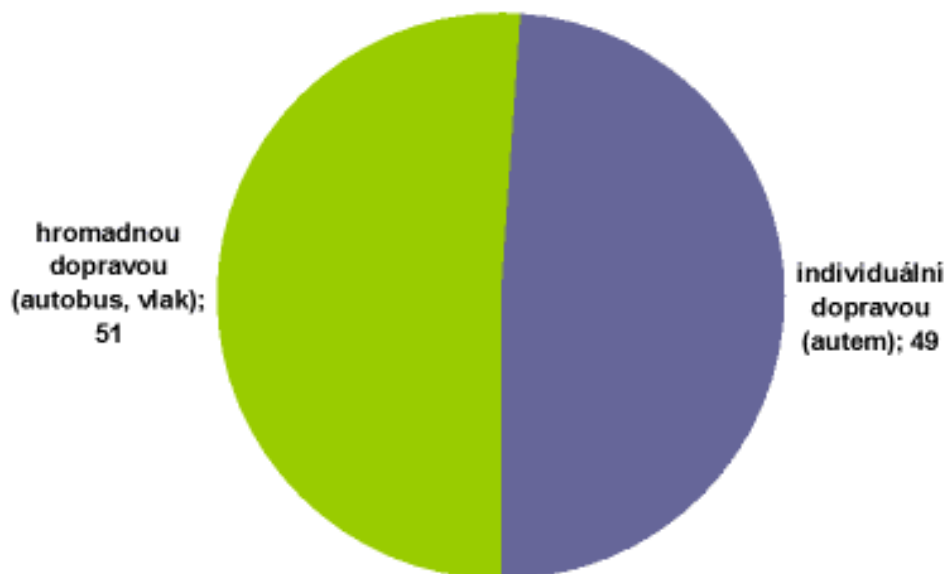
Na fakt, zda konkrétní osoba pravidelně cestuje do zaměstnání či školy, má zásadní vliv vcelku nepřekvapivě její ekonomická aktivita. Největší podíl pravidelných cestujících tak najdeme mezi zaměstnanci a studenty, jen o něco méně cestují po městě OSVČ, naopak mezi ekonomicky neaktivními osobami (s výjimkou studentů) tvoří pravidelně cestující pouze minoritní část.



4.2. Volba dopravního prostředku u osob dojíždějících do Brna za prací či studiem

Ti, kteří do Brna přicestovali za prací nebo studiem, se z hlediska volby způsobu dopravy rozdělili na dvě téměř shodně velké podskupiny. Cestu hromadnou dopravou (autobus, vlak) zvolilo 51 % dotázaných, individuální způsob dopravy (automobil) pak 49 % respondentů.

„Jak jste dnes přicestoval/a do Brna?“

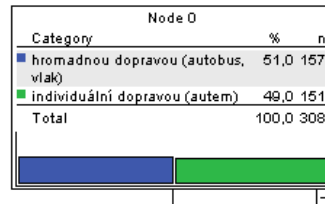


v %; N₂₀₁₄ = 308, dojíždí do Brna do práce / školy

Na volbu dopravního prostředku u osob do Brna dojíždějících má zásadní vliv jejich věk. Nejmladší věková kategorie (15 - 29 let) volí prostředky veřejné hromadné dopravy (79 %), naopak lidé ve středním věku cestují individuálně, tzn. především autem (68 %). U osob ve vyšším věku je podíl preference individuální a hromadné přepravy takřka shodný.

Jak jste dnes přicestoval/a do Brna?

- hromadnou dopravou (autobus, vlak)
- individuální dopravou (autem)

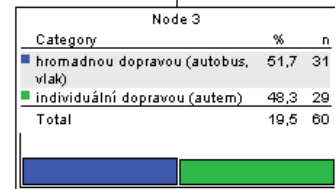
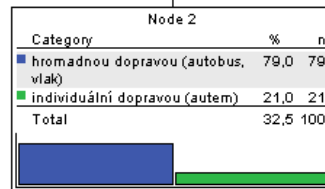
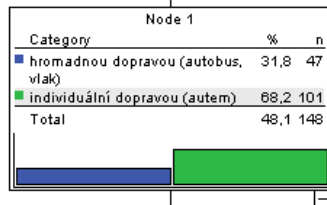


věk
Adj. P-value=0,000, Chi-square=53,313, df=2

30 - 44 let; 45 - 59 let

15 - 29 let

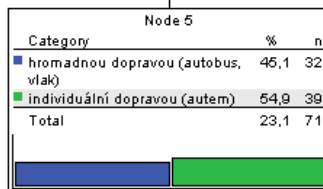
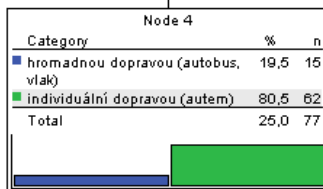
60 a více let



pohlaví
Adj. P-value=0,001, Chi-square=11,162, df=1

muž

žena

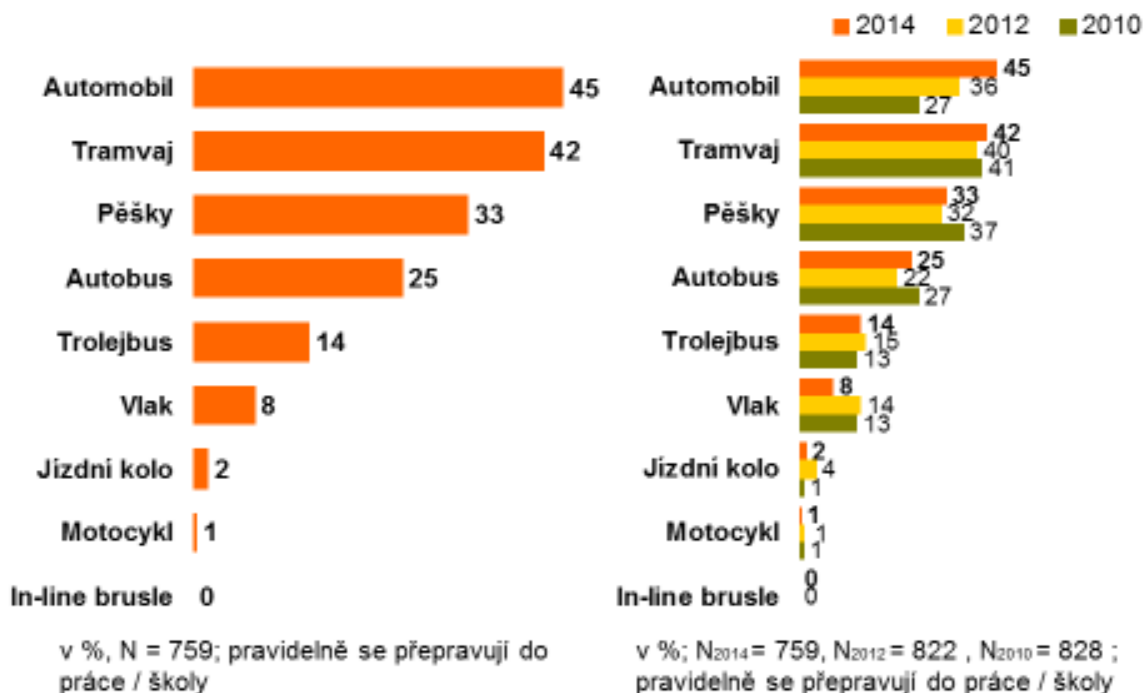


4.3. Preferované způsoby pravidelné přepravy

Polovina respondentů volí pro pravidelnou přepravu za prací nebo studiem jen jeden způsob dopravy (51 %), zhruba třetina pak kombinuje pouze dva způsoby (32 %) a necelá sedmina tři varianty (15 %). Více typů přepravy po městě kombinují pouhá 2 % respondentů.

Nejčastěji využívaným prostředkem pravidelné přepravy za prací či studiem ve městě Brně je automobil, který využívají více než dvě pětiny respondentů (45 %). Těsně následuje využívání tramvají (42 %), třetina osob přepravujících se osob po Brně cestuje pěšky (33 %). Čtvrtina pravidelně cestujících volí cestu autobusem (25 %). Relativně málo využívaná je doprava trolejbusovou linkou (14 %) a vlakem (8 %). Vyloženě marginální podíl pak tvoří ti, kteří preferují jízdním kolo (2 %) či motocykl (1 %). Žádný respondent nevedl využití in-line bruslí.

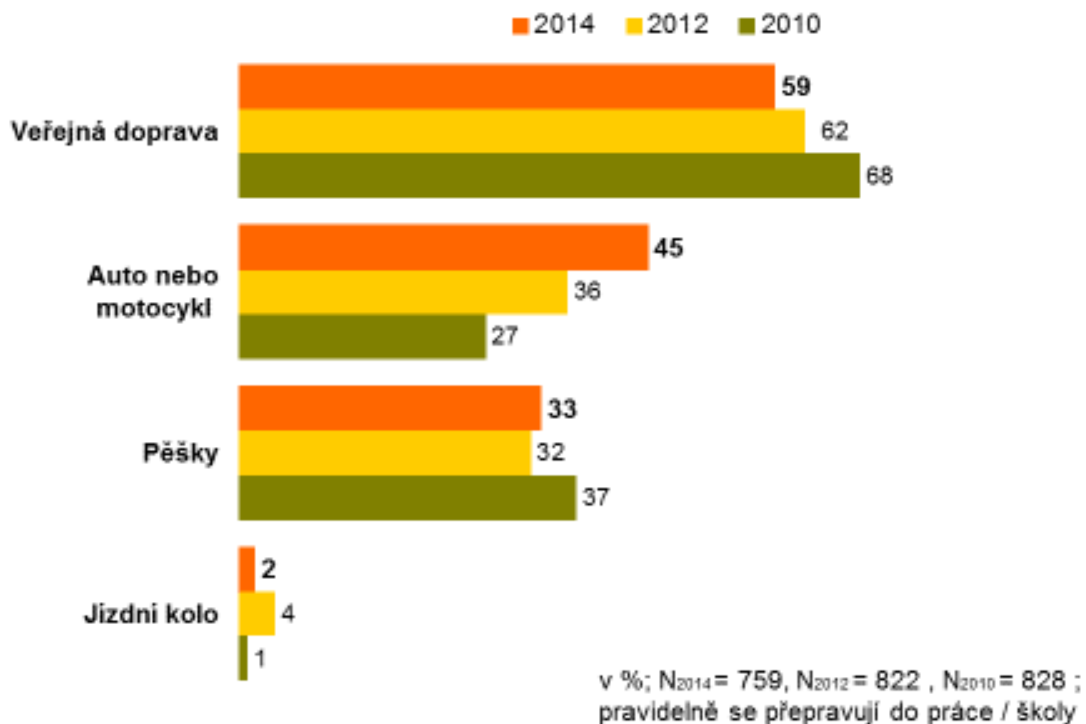
„Jaký způsob přepravy pravidelně využíváte cestou do práce/do školy (tedy pouze první cesta z bydliště) a kolik času v něm trávíte? Uveďte všechny způsoby přepravy a jejich kombinace a čas, který v nich strávíte v průběhu cesty.“



Srovnání s předchozími vlnami výzkumů³ nám ukazuje trend nárůstu preference využití automobilu (2010 – 27 %, 2014 – 45 %), což není z hlediska aktuálního stavu dopravní infrastruktury města optimální vývoj. Využití veřejné dopravy je dlouhodobě neměnné, pouze v případě vlaků zaznamenáváme mírný pokles preference.

Trend poklesu zájmu o využívání veřejné hromadné dopravy ukazuje i následující srovnání, kde jsme prostředky veřejné dopravy sloučili do jedné kategorie a stejně jsme učinili i v případě prostředků individuální dopravy (automobily a motocykly). **Preference veřejné hromadné dopravy klesla v rozmezí let 2010 – 2014 o 9 procentních bodů, naopak velmi silně získala oblibu doprava individuální, a to o celých 18 procentních bodů.**

**Používané způsoby pravidelné dopravy za práci / studiem v Brně
sloučené kategorie – srovnání 2014 / 2012 / 2010**

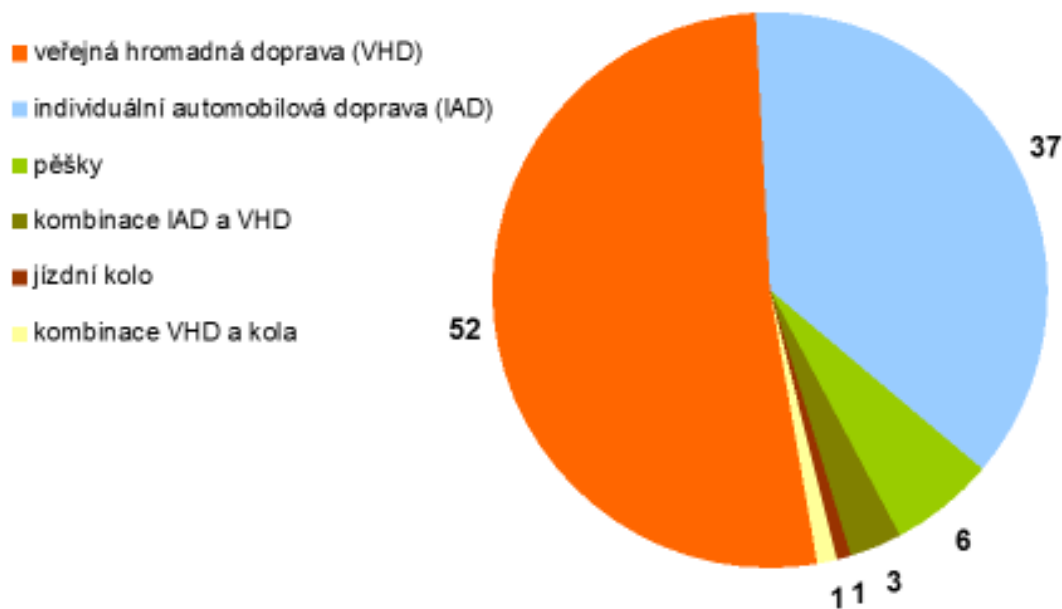


³ V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. Výrazně jsou tak ovlivněny výsledky zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdní kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.

Kombinaci individuální a hromadné dopravy využívá pouze necelých 5 % cestujících, ještě méně častá je kombinace veřejné hromadné dopravy a kola (0,4 % respondentů).

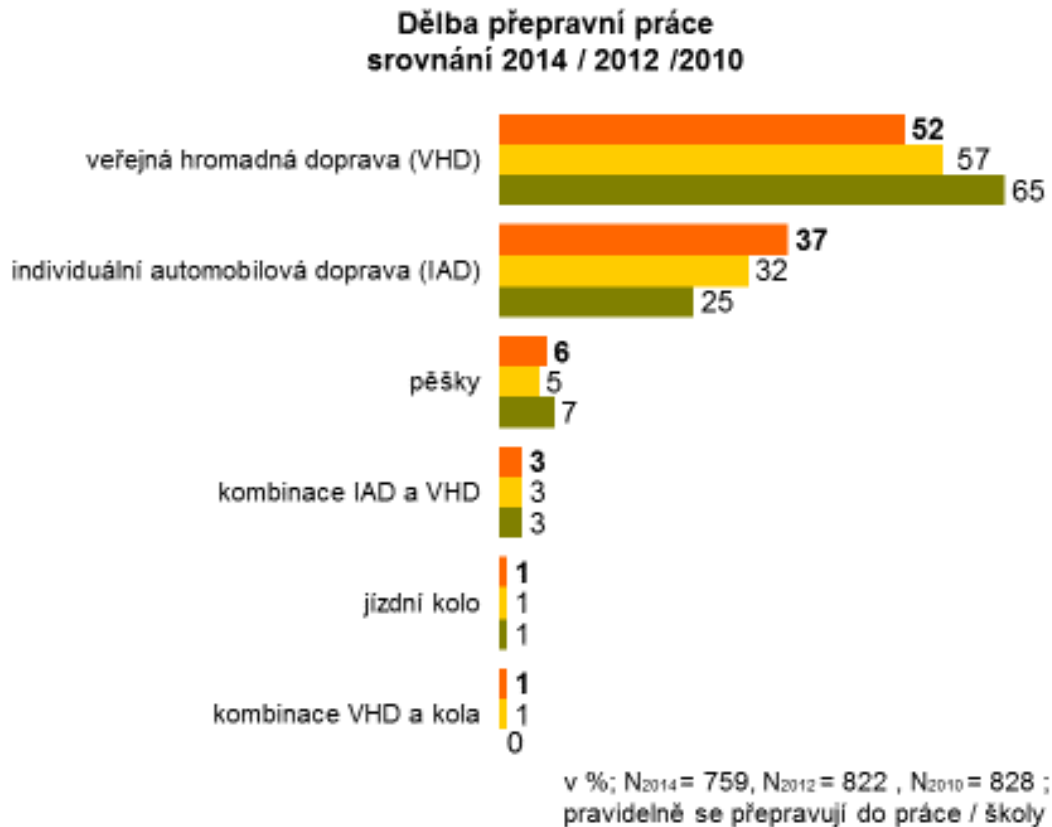
Většina sledované populace, která se v rámci Brna pravidelně dopravuje do zaměstnání či do školy, stále převažuje přeprava veřejnou hromadnou dopravou (52 %). Individuální automobilovou dopravu využívají téměř dvě pětiny respondentů (37 %), další způsoby dopravy jsou spíše marginální.

Dělbá přepravní práce 2014



v %; N₂₀₁₄ = 759, pravidelně se přepravují do práce / školy

Ve srovnání s předchozími výzkumy zjišťujeme, že nadále klesá podíl osob využívajících jen VHD a stoupá podíl osob, které cestují individuálními motorovými prostředky.⁴



⁴ V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. Výrazně jsou tak ovlivněny výsledky zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdní kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.

4.4. Dělbá přepravní práce – čas strávený v jednotlivých prostředcích pravidelné přepravy za prací / studiem

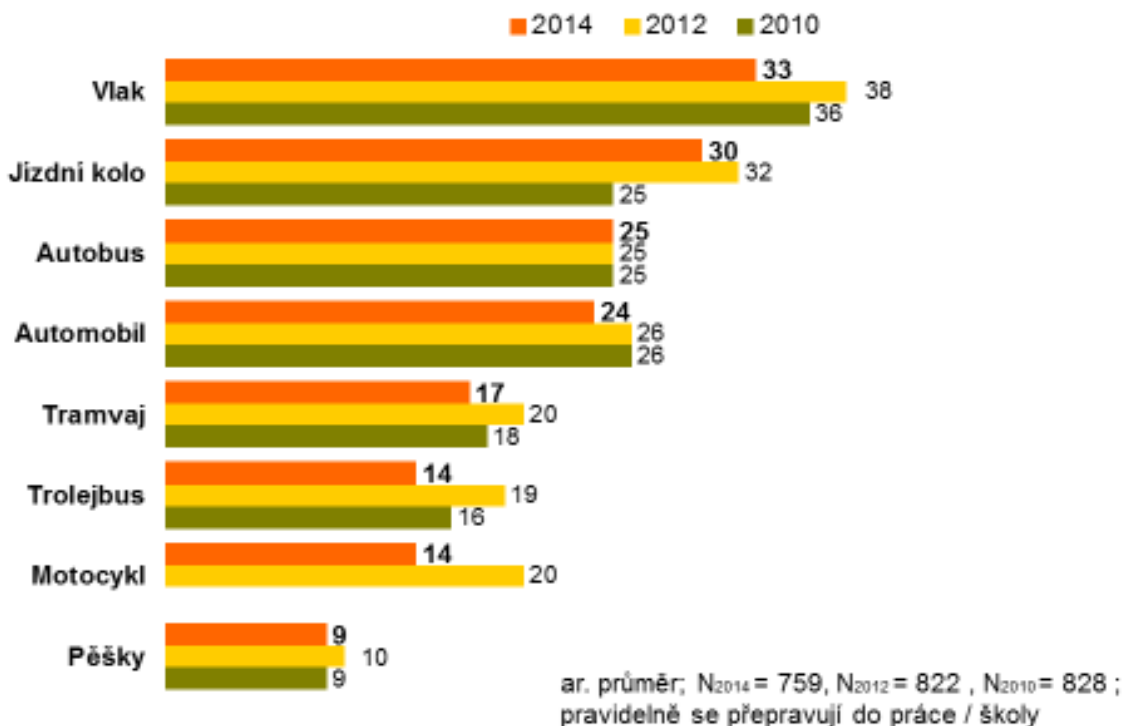
U jednotlivých typů přepravy jsme sledovali nejen jejich preferenci, ale také čas, který v nich cestující stráví.

Nejdéle cestují lidé, kteří pro přepravu do práce či školy volí vlak (průměrně 33 minut). Přibližně stejně dlouho trvá průměrná cesta na kole (30 minut) a jen o něco kratší dobu v průměru cestují lidé autobusem (25 minut) či autem (24 minut). S výjimkou kola jde o průměrné časy, které výrazně navyšují cestující dojíždějící za prací či vzděláním z mimobrněnských lokací, což se projevuje i na vysoké hodnotě směrodatné odchylky sledované u zjištěných hodnot. U spojů jednoznačně spadajících do sítě MHD Brno, tedy tramvají a trolejbusů, činí průměrná délka cesty méně než 20 minut a hodnota sm. odchylky je také výrazně nižší. Cestu pěšky pak volí lidé především tehdy, kdy je od cíle cesty nedělí delší vzdálenost a proto jim cesta trvá v průměru pouze 9 minut.

| Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce / školy (v minutách) | | | | | |
|--|-----|------------|--------|-------|--------------|
| | N | ar. průměr | medián | modus | st. odchylka |
| Vlak | 57 | 33 | 25 | 30 | 26,9 |
| Jízdní kolo | 14 | 30 | 25 | 8a | 23,5 |
| Autobus | 191 | 25 | 20 | 10 | 21,8 |
| Automobil | 338 | 24 | 20 | 20 | 27,4 |
| Tramvaj | 320 | 17 | 15 | 15 | 9,7 |
| Trolejbus | 106 | 14 | 10 | 10 | 8,9 |
| Motocykl | 4 | 14 | 15 | 20 | 7,5 |
| Pěšky | 251 | 9 | 7 | 5 | 6,9 |

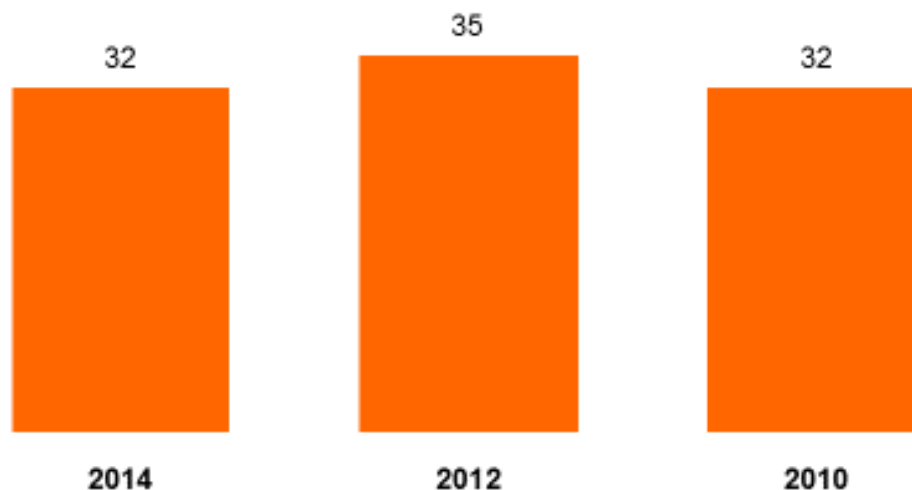
Z časového srovnání s výsledky z předchozích kol výzkumů nevyplývají žádné významné rozdíly z hlediska změny průměrné délky dojížděky. Pomineme-li průměrný čas strávený cestou do práce či školy na motocyklu, kdy jde o výsledek na základě odpovědí pouhých 4 respondentů, pak jistých změn doznala délka dojížděky u cyklistů (navýšení o zhruba 5 minut oproti 2010) a došlo i k mírnému zkrácení průměrného času stráveného v trolejbusích (o 2 minuty méně než v roce 2010, o 5 minut méně oproti roku 2012). Mírně se v průměru zkrátila i délka cestování vlakem, avšak zde jde o prostředek s největší variabilitou cestovní doby a proto uvedené změny nejsou v meziročním srovnání významné.

Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce / školy (v minutách) – srovnání 2014 / 2012 / 2010



Celkový průměrný přepravní čas se v průběhu sledovaných let výrazně nemění, průměrně cestující stráví pravidelnou dopravou do zaměstnání či školy mírně více než půl hodiny, konkrétně v roce 2014 jde o 32 minut.

Průměrná celková délka pravidelné dopravy za práci / studiem v Brně
(v minutách) **sloučené kategorie – srovnání 2014 / 2012 / 2010**

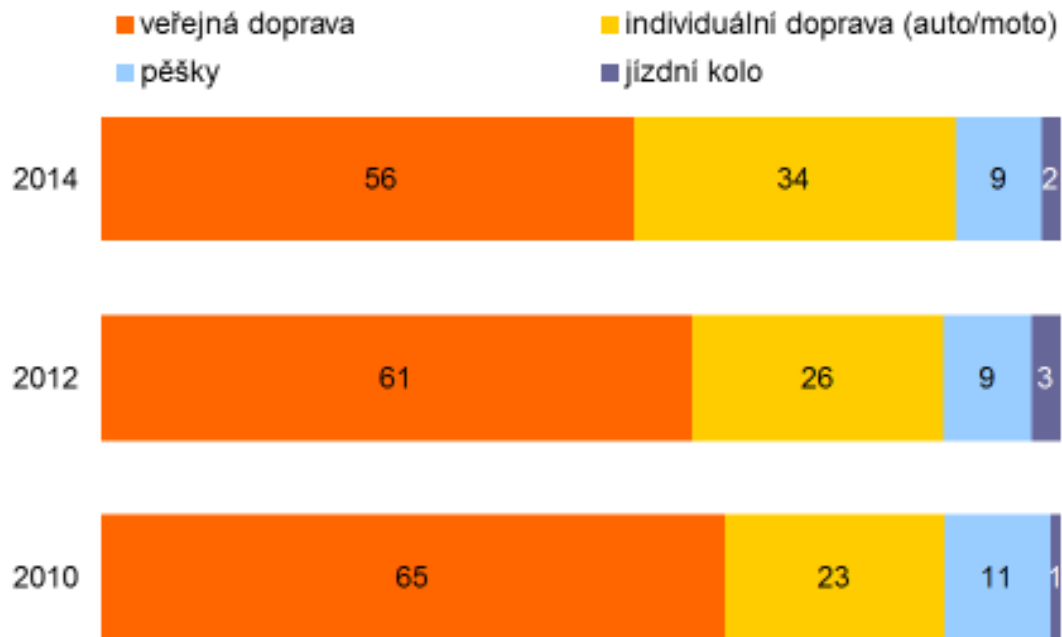


v minutách; N₂₀₁₄ = 759, N₂₀₁₂ = 822, N₂₀₁₀ = 828 ;
pravidelně se přepravují do práce / školy

Pokud sečteme 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.

Z tohoto srovnání je zřejmý pokles podílu veřejné dopravy na celkovém přepravním čase na úkor zvyšování podílu individuální dopravy. Nárůst preference individuální přepravy se tedy projevuje i zde.

Podíl času stráveného dopravou jednotlivými druhy přepravních prostředků na celkovém přepravním čase – srovnání 2014 / 2012 / 2010



v %; N₂₀₁₄ = 759, N₂₀₁₂ = 822, N₂₀₁₀ = 828 ;
pravidelně se přepravují do práce / školy

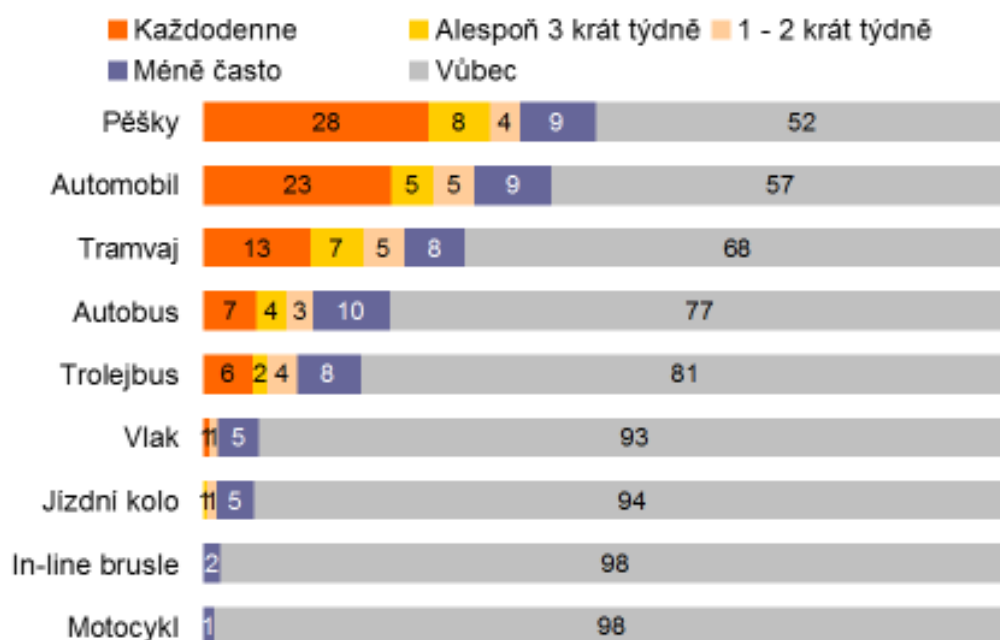
5. PŘEPRAVA PODLE TYPU AKTIVITY

5.1. Přeprava v rámci pracovní doby / vyučování

Necelá třetina dotázaných deklaruje, že se v průběhu pracovní doby / vyučování po Brně nikterak nepřemisťují (29 %), čtvrtina uvádí jeden přepravní prostředek (25 %), téměř pětina používá alespoň někdy dva dopravní prostředky (19 %). Ostatní (27 %) používají v této době více či méně často tři a více přepravních prostředků.

V průběhu pracovní doby či vyučování se většina dotázaných přepravuje pěšky (28 % každodenně), poměrně hojně respondenti využívají automobil (23 % každodenně). Z frekventovanějších dopravních prostředků jsou to pak dále i tramvaj (13 % každodenně), autobus (7 %) a trolejbus (6 %).

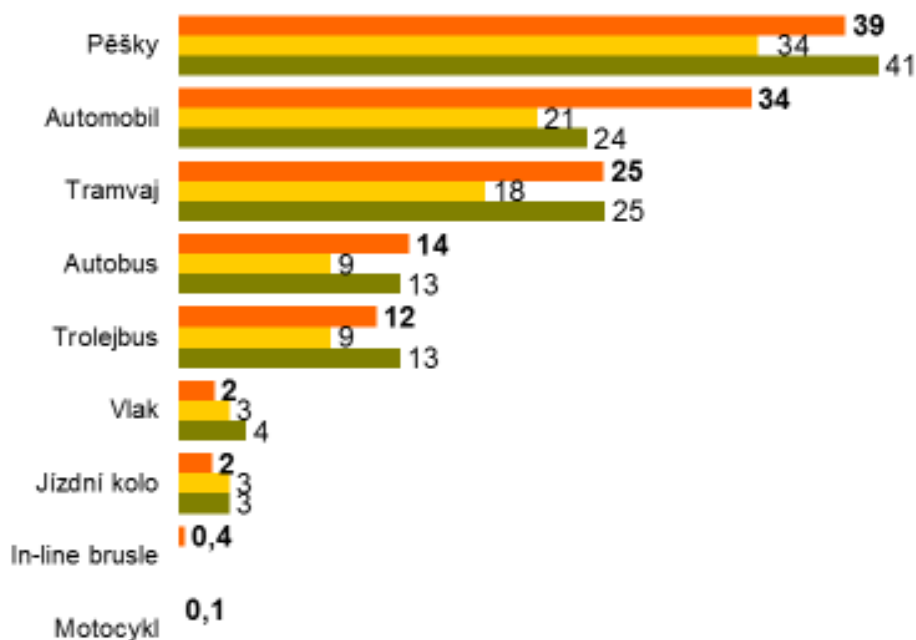
Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování



v %; N₂₀₁₄ = 759,
pravidelně se přepravují do práce / školy

Ve srovnání s předchozími vlnami výzkumů je zřetelný výrazný nárůst individuální automobilové dopravy⁵ (oproti roku 2012 + 13 p. b.). U všech frekventovanějších způsobů přepravy zaznamenáváme oproti roku 2012 nárůst podílu těch, kteří je využívají. Setrvale nízký podíl mají vlak, jízdní kolo, in-line brusle a motocykly.

Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování – srovnání 2014 / 2012 / 2010 (alespoň 1x týdně)



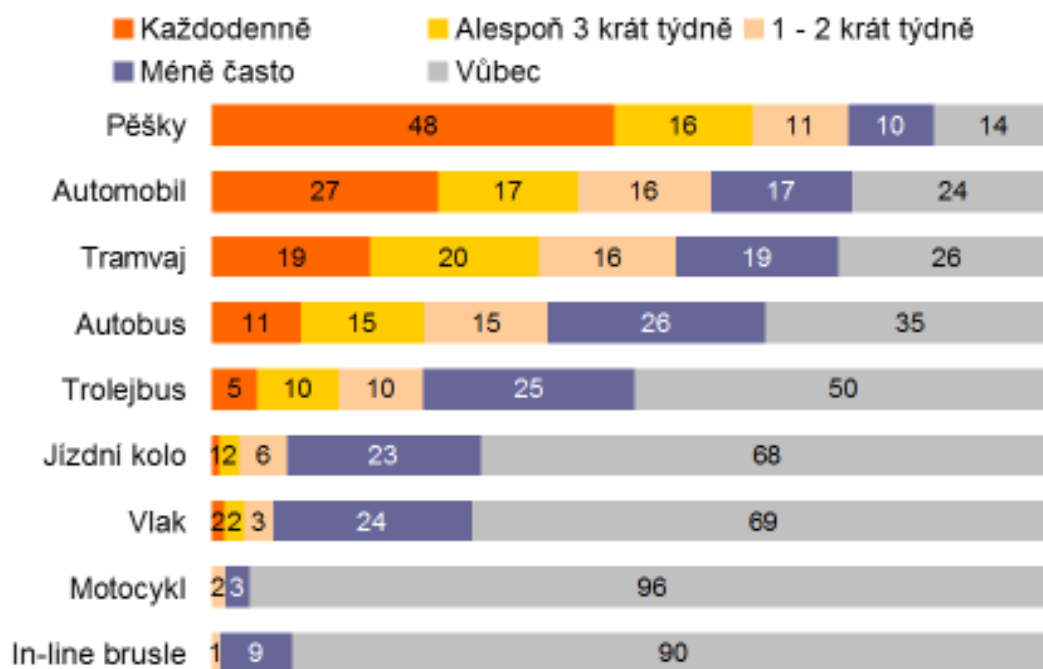
v %; N₂₀₁₄ = 759, N₂₀₁₂ = 822, N₂₀₁₀ = 828 ; pravidelně se přepravují do práce / školy

⁵ V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. Výrazně jsou tak ovlivněny výsledky zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdní kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.

5.2. Přeprava ve volném čase

Ve volném čase je nejfrekventovanějším způsobem přepravy po Brně chůze (48 % každodenně), více čtvrtina respondentů ve volném času využívá automobil (27 % denně) a zhruba pětina tramvaj (19 % denně).

Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase

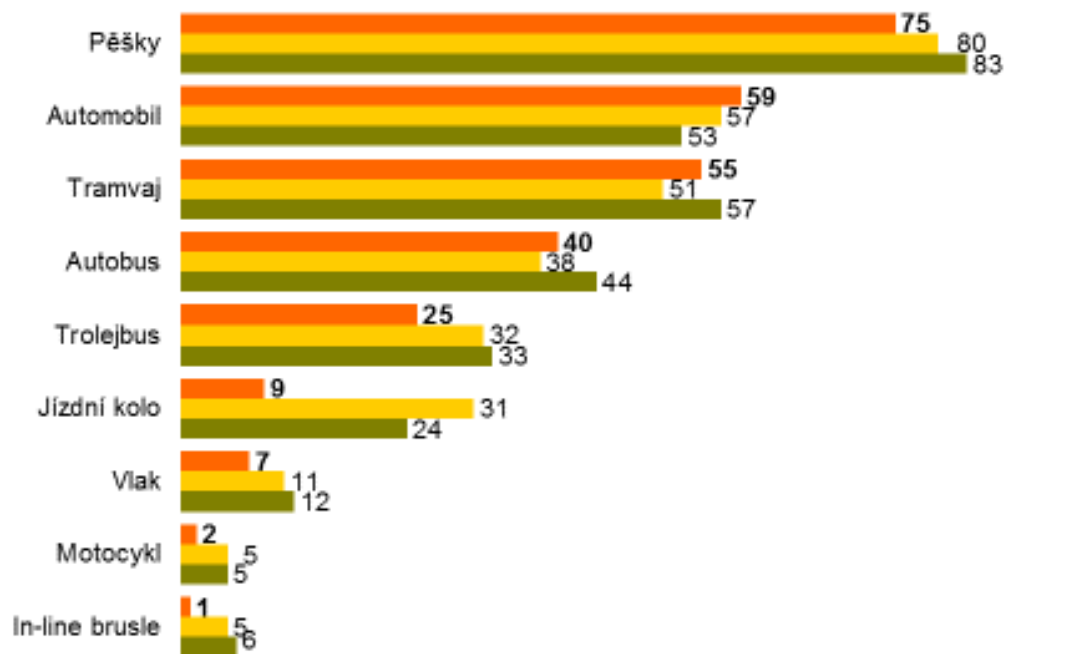


v %; N₂₀₁₄ = 1033

Oproti předchozím vlnám výzkumů zaznamenáváme pokles pěšího pohybu po městě ve volném čase, velmi výrazný rozdíl je u využití kola, kdy oproti předchozímu šetření klesl podíl těch, kteří jej využívají alespoň 1x týdně o 22 p.b.⁶ Mírný nárůst využití zaznamenáváme u automobilové dopravy.

⁶ V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. Výrazně jsou tak ovlivněny výsledky zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdní kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.

**Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase
– srovnání 2014 / 2012 / 2010 (alespoň 1x týdně)**

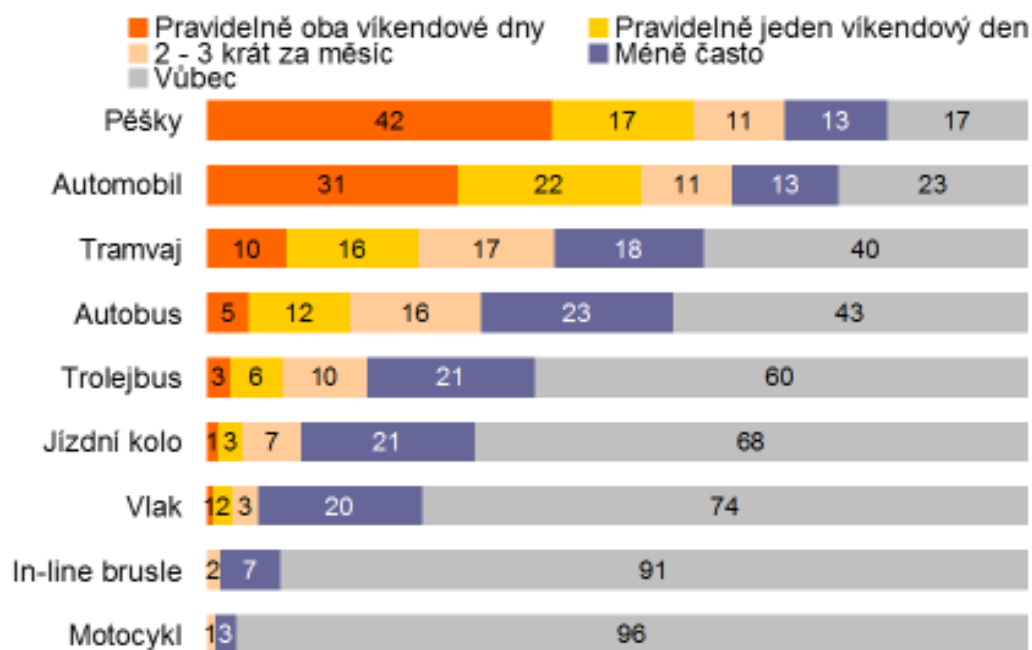


v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

5.3. Přeprava o víkendu

I v přehledu preferovaných způsobů přepravy o víkendu dominuje chůze (42 % pravidelně oba víkendové dny). Necelá třetina využívá automobil (31 %), oproti pracovním dnům a volnočasovým obdobím vidíme výrazný pokles intenzivního využívání veřejné dopravy. Vzhledem k období sběru dat nepřekvapuje velmi nízký podíl těch, kteří uvádí víkendové využívání jízdních kol, in-line bruslí a motocyklů.

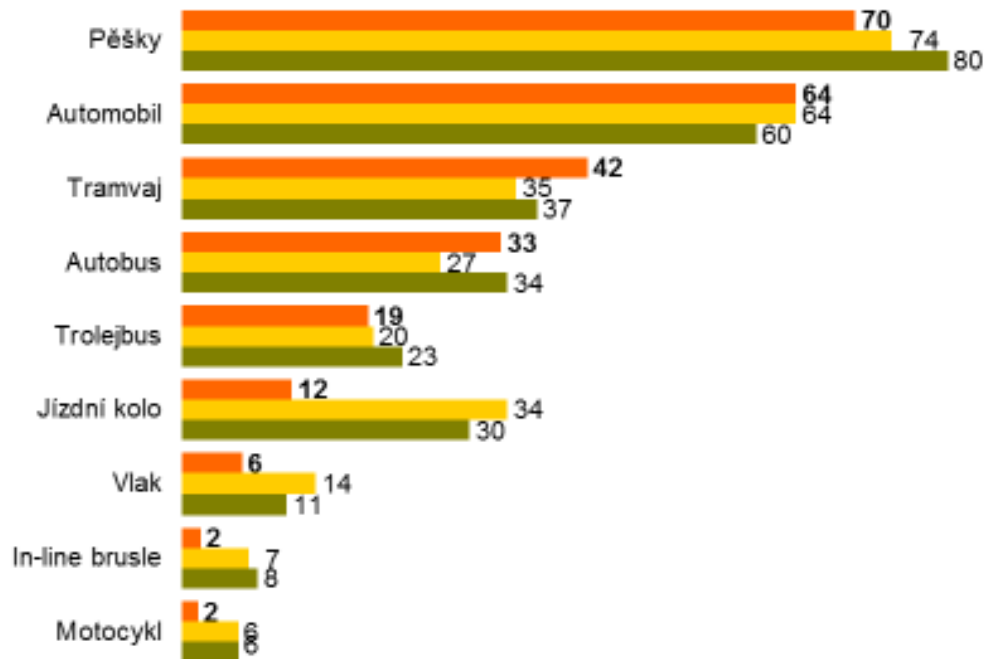
Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu



v %; N₂₀₁₄ = 1033

Ve srovnání jednotlivých výzkumných vln nedochází k výraznějším změnám, pouze poklesla frekvence variant přepravy, které jsou pravděpodobně ovlivněny chladnějším a deštivějším počasím podzimu – chůze, jízdní kolo, motocykl, in-line brusle.

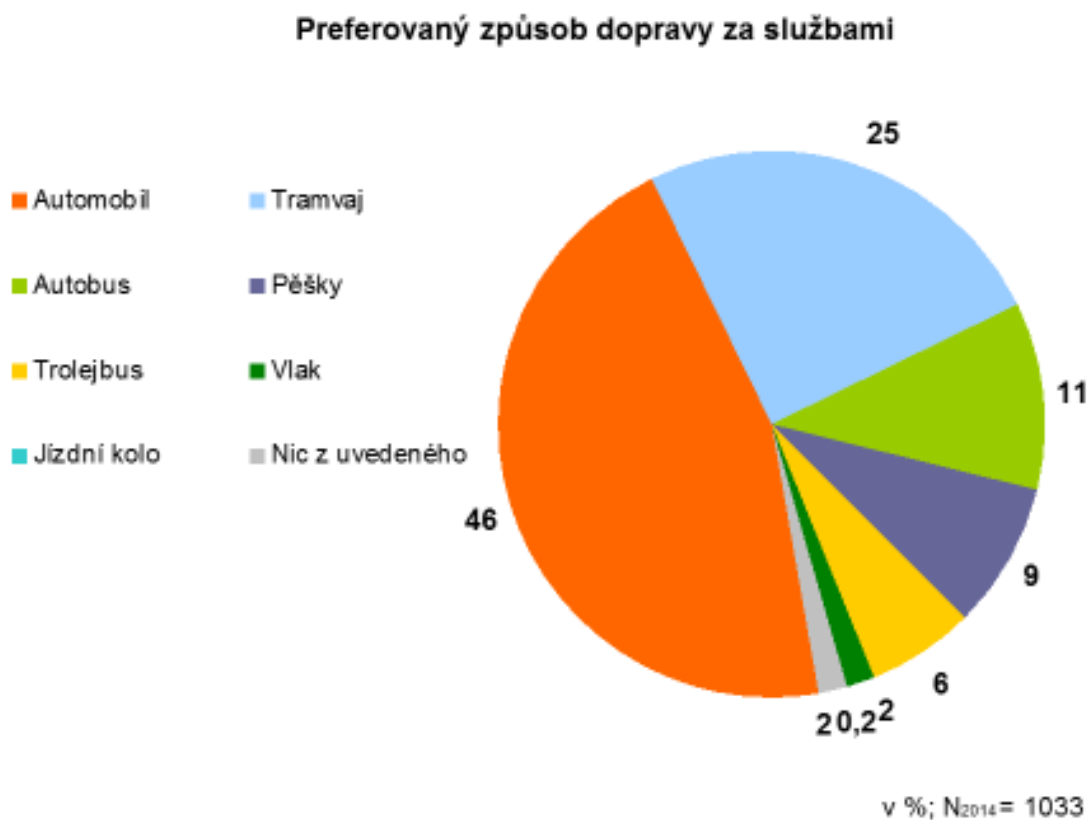
**Frekvence využívání způsobů přepravy o víkend
– srovnání 2014 / 2012 / 2010 (alespoň 2x měsíčně)**



v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

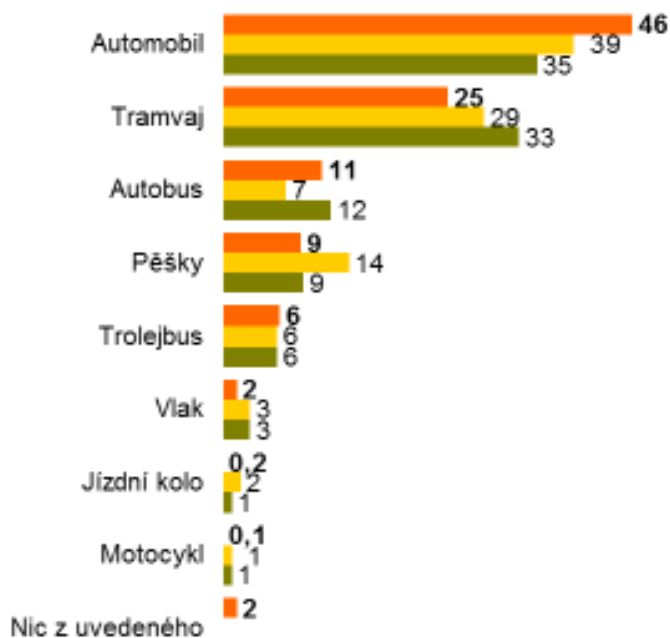
5.4. Preferované způsoby dopravy za službami (nemocnice, banka, úřad)

Nejčastějším způsobem, kterým se lidé cestující po Brně dostávají za službami, je využití automobilu (46 %). Jen mírně zaostává využití hromadné dopravy, souhrnem 44 %, přičemž nejčastěji užívaným typem hromadné dopravy je tramvaj (25 %). Pěšky či na kole se za službami vydává jen desetina dotázaných (9 %).



Rovněž v tomto srovnání s předchozími výzkumy je zřetelný nárůst preference automobilové dopravy v cestách za službami (46 %, v roce 2010 35 %), naopak klesl význam tramvajové dopravy (25 %, v roce 2010 33 %). Podíl chůze se vrátil na úroveň zjištěnou v roce 2010 (9 %).

**Preferovaný způsob dopravy za službami
– srovnání 2014 / 2012 / 2010**

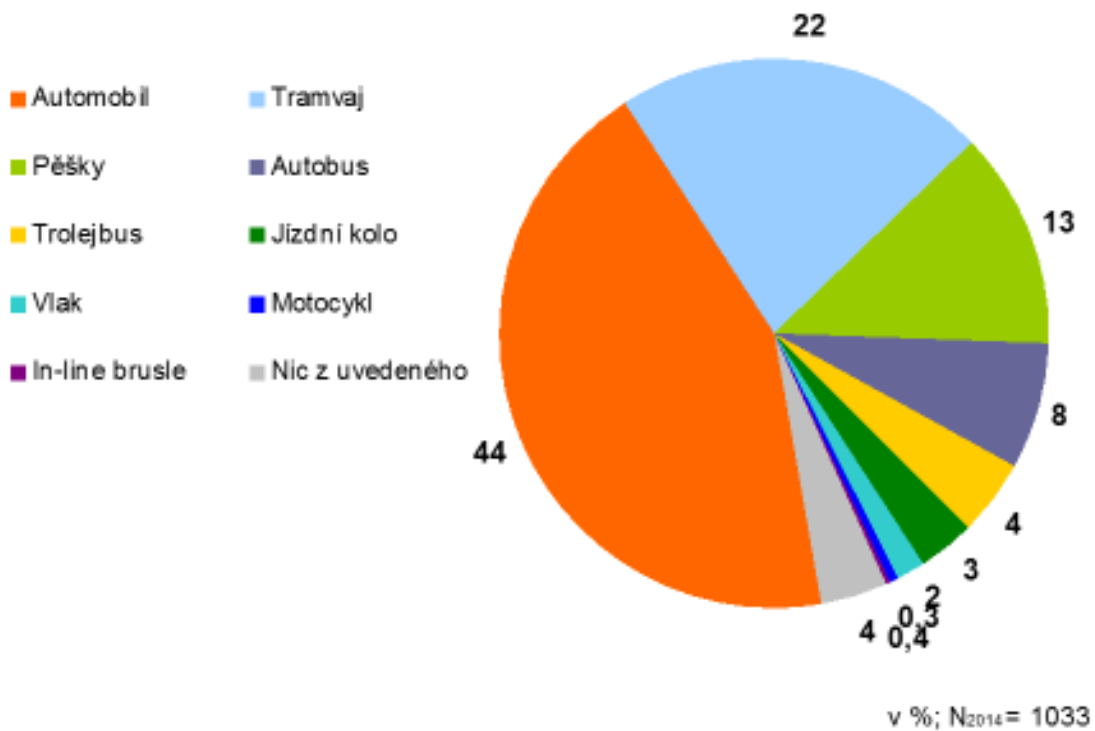


v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

5.5. Preferované způsoby dopravy za volnočasovými aktivitami

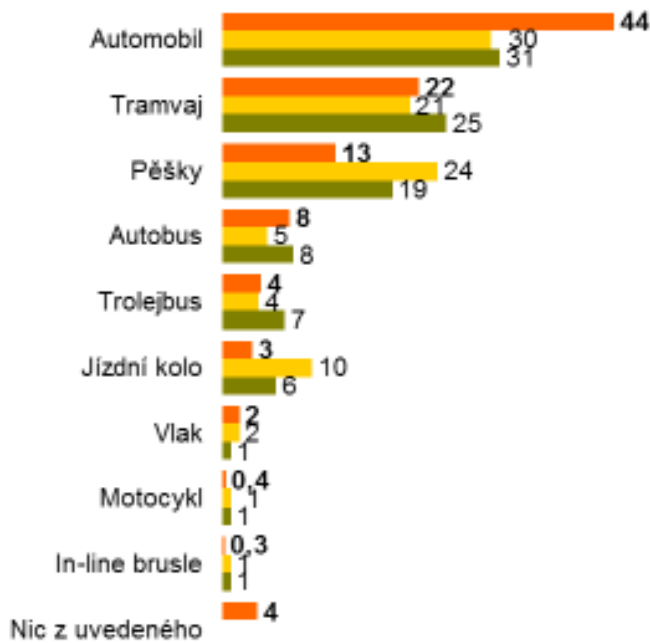
Rovněž v případě dopravy za volnočasovými aktivitami dominuje preference automobilu (44 %), dále pak tramvaje (22 %) a chůze (13%). Veřejnou dopravu využívá pro tento účel souhrnem 36 % respondentů

Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami



I v této dimenzi oproti předchozím letům výrazně vzrostl podíl využívání automobilu (+ 14 p.b. oproti roku 2012) a naopak dramatický pokles preference pěší docházky (- 11 p.b. oproti roku 2012) a využití jízdního kola (- 7 p.b.). Zde jde pravděpodobně o výrazný sezónní vliv sběru dat.⁷

**Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami
– srovnání 2014 / 2012 / 2010**



v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

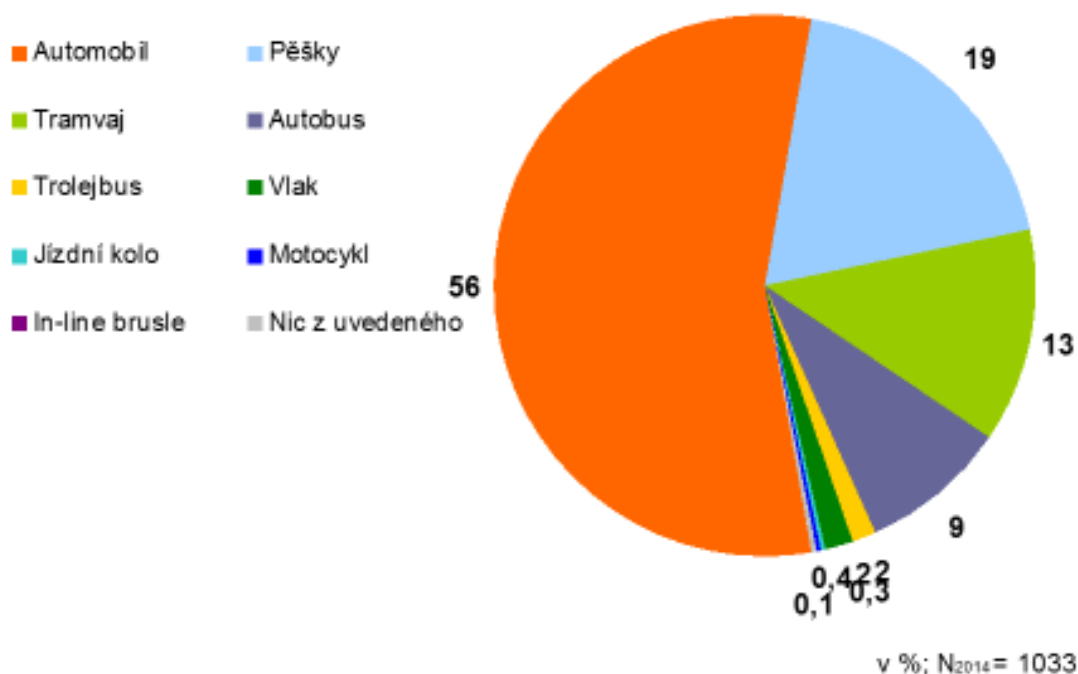
⁷ V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. Výrazně jsou tak ovlivněny výsledky zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdní kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.

5.6. Preferované způsoby dopravy za nákupy

V případě cest za nákupy je jednoznačně nejpreferovanějším způsobem cestování automobil (56 %). Je to dáno rostoucí inklinací spotřebitelů k nákupům v obchodních centrech a proměno spotřebního chování od malých každodenních nákupů k větším nákupům jedno či dvakrát týdně. Vzhledem k objemu nákupů je pak pro spotřebitele využití automobilu výrazně výhodnější. Pětina dotázaných za nákupy vyráží pěšky (19 %), více než desetina cestuje tramvají (13 %).

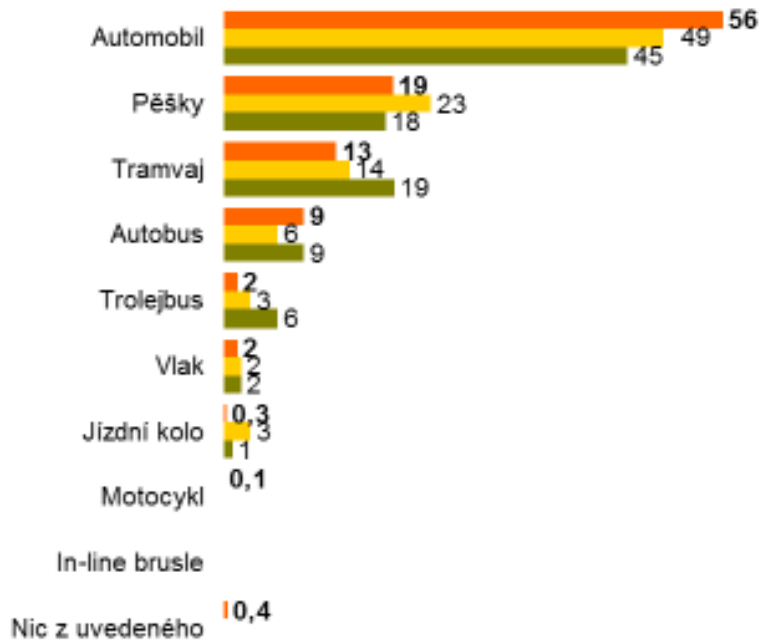
Veřejnou hromadnou dopravu využívá k cestám za nákupy souhrnem 26 % respondentů.

Preferovaný způsob dopravy za nákupy



Taktěž v cestování za nákupy vidíme meziroční vzestup zájmu o individuální automobilovou dopravu, naopak klesá využívání městské hromadné dopravy, zejména pak trolejbusů a tramvají.

**Preferovaný způsob dopravy za nákupy
– srovnání 2014 / 2012 / 2010**

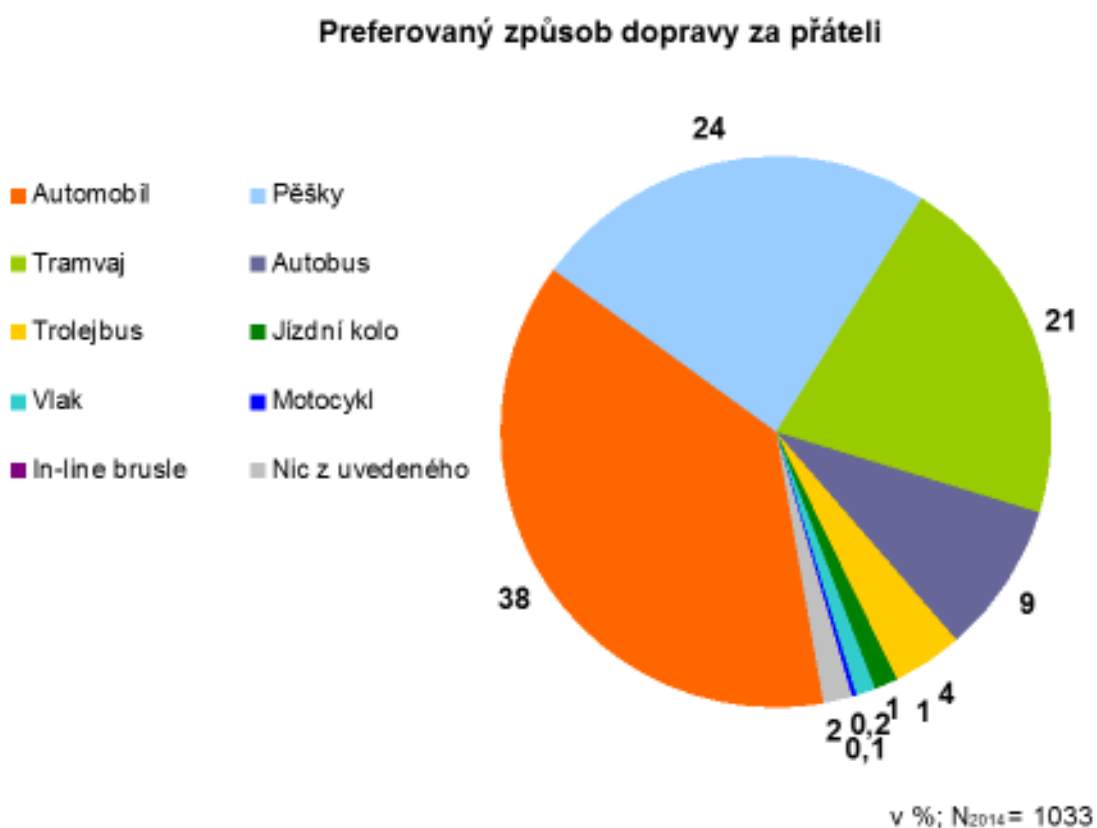


v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

5.7. Preferované způsoby dopravy za přáteli

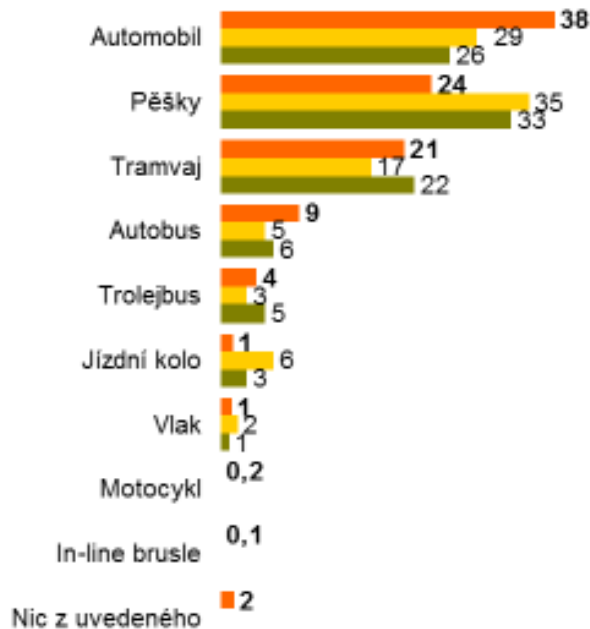
Cesty za návštěvami přátel se z hlediska volby dopravního prostředku od předchozích účelů liší. Ačkoli i zde dominuje volba automobilu (38 %), významný podíl dotázaných za přáteli míří pěšky (24 %). Pětina respondentů preferují cestu tramvají (21 %) a 9 % autobusem.

Hromadnou dopravu k cestám za přáteli volí souhrnem 35 % dotázaných.



Oproti předchozím vlnám výzkumů vzrostl podíl těch, kteří k cestám za přáteli volí automobil (+ 9 p.b. oproti roku 2012), naopak klesl podíl respondentů docházejících za přáteli pěšky (- 11 p.b.).⁸

**Preferovaný způsob dopravy za nákupy
– srovnání 2014 / 2012 / 2010**



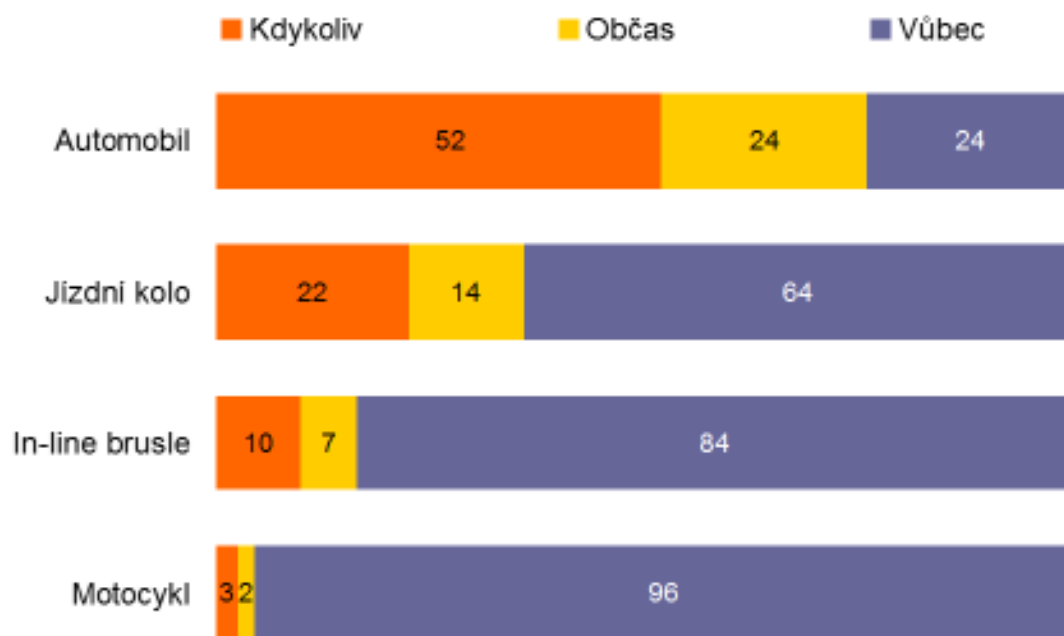
v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044 , N₂₀₁₀ = 1020

⁸ V roce 2014 proběhl na sklonku podzimu (přelom listopadu a prosince), v roce 2012 v září a v roce 2010 v červenci. Výrazně jsou tak ovlivněny výsledky zejména u sezónních způsobů dopravy (jízdní kolo, motocykl), roční období má pochopitelně vliv i na preferenci individuální dopravy a frekvenci chůze pěšky.

5.8. Možnosti využívání dopravních prostředků mimo MHD

Automobil má kdykoli k dispozici více než polovina dotázaných osob (52 %), dalších 24 % jej může využívat alespoň občas (především studenti a ženy). Stejný podíl dotázaných automobil k dispozici nemá (zejména lidé ve vyšším věku nad 60 let). Jízdní kolo má bez omezení k dispozici pětina dotázaných (22 %), dalších 14 % jej může využít občas. Ačkoli jde o poměrně dostupný dopravní prostředek, není v běžné dopravní praxi cestujícími příliš využíván. Spolu s in-line bruslemi je bicykl obecně chápán spíše jako sportovní náčiní pro volný čas než prostředek sloužící k běžným přesunům po městě.

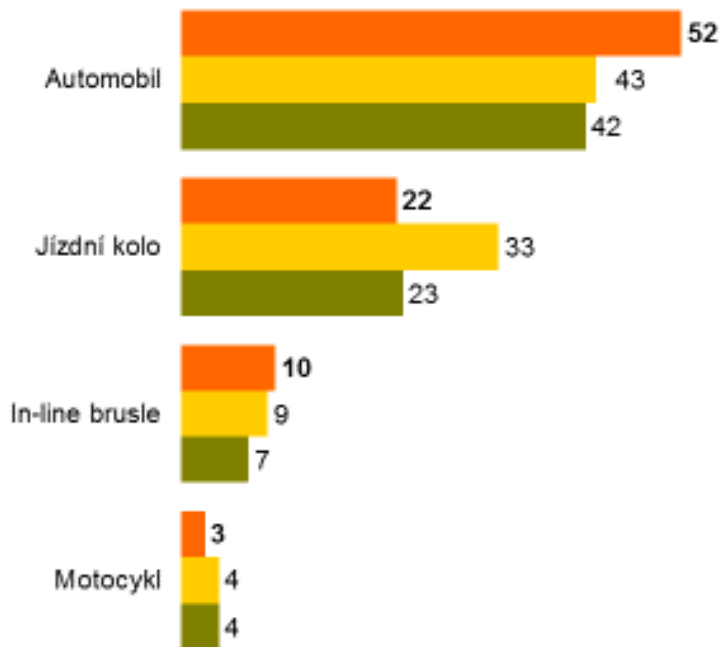
Možnost využít dopravní prostředky mimo MHD



v %; N₂₀₁₄ = 1033

Oproti předchozím kolům výzkumů sledujeme výrazný nárůst podílu respondentů, kteří mají kdykoliv k dispozici automobil. Naopak v případě kola se podíl těch, kteří jej mohou použít bez omezení, vrátil na úroveň roku 2010.

**Možnost využít dopravní prostředky mimo MHD
– srovnání 2014 / 2012 / 2010 varianta „kdykoliv“**



v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

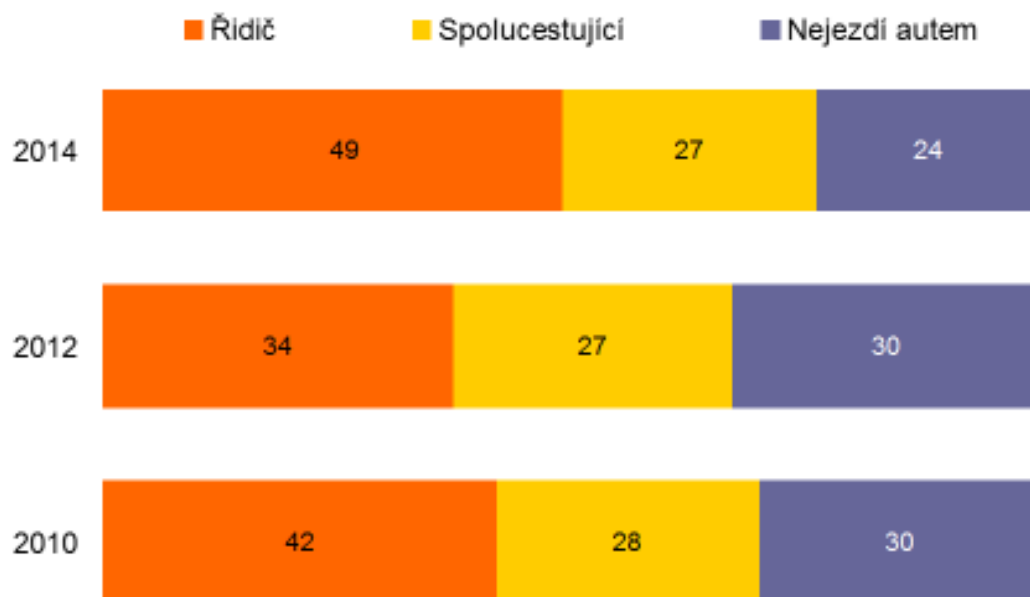
6. PŘEPRAVA AUTOMOBILEM

6.1. Řidiči a spolucestující

Jako řidič cestuje automobilem přibližně polovina dotázaných (49 %), dalších 27 % cestuje vozem jako spolucestující. Pouze necelá čtvrtina respondentů autem vůbec nejedí (24 %).

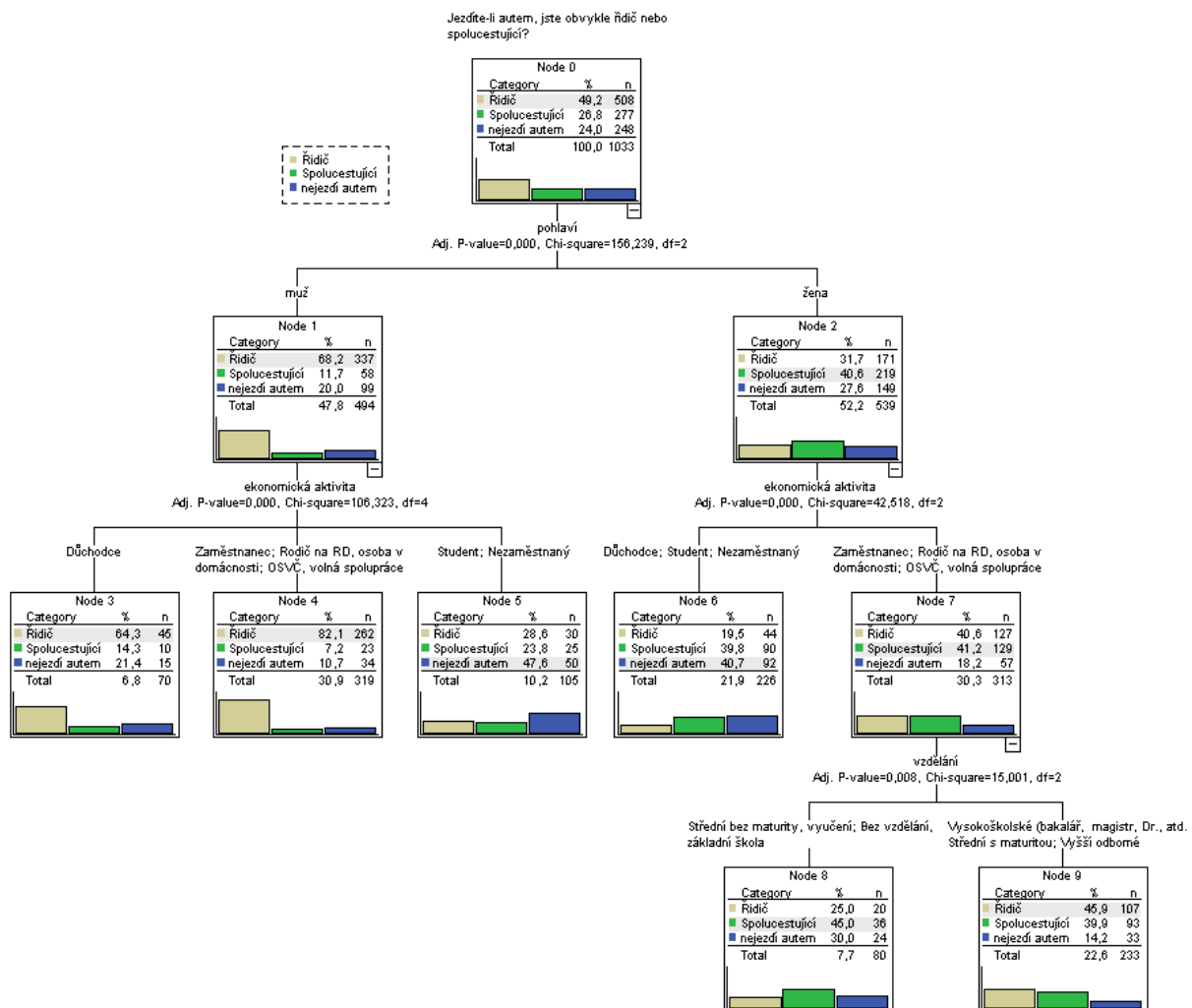
Ve srovnání s předchozími koly výzkumů vzrostl počet řidičů a zároveň klesl podíl osob, které autem vůbec nejedí.

Podíl řidičů, spolucestujících a osob autem necestujících



v %; N₂₀₁₄ = 1033, N₂₀₁₂ = 1044, N₂₀₁₀ = 1020

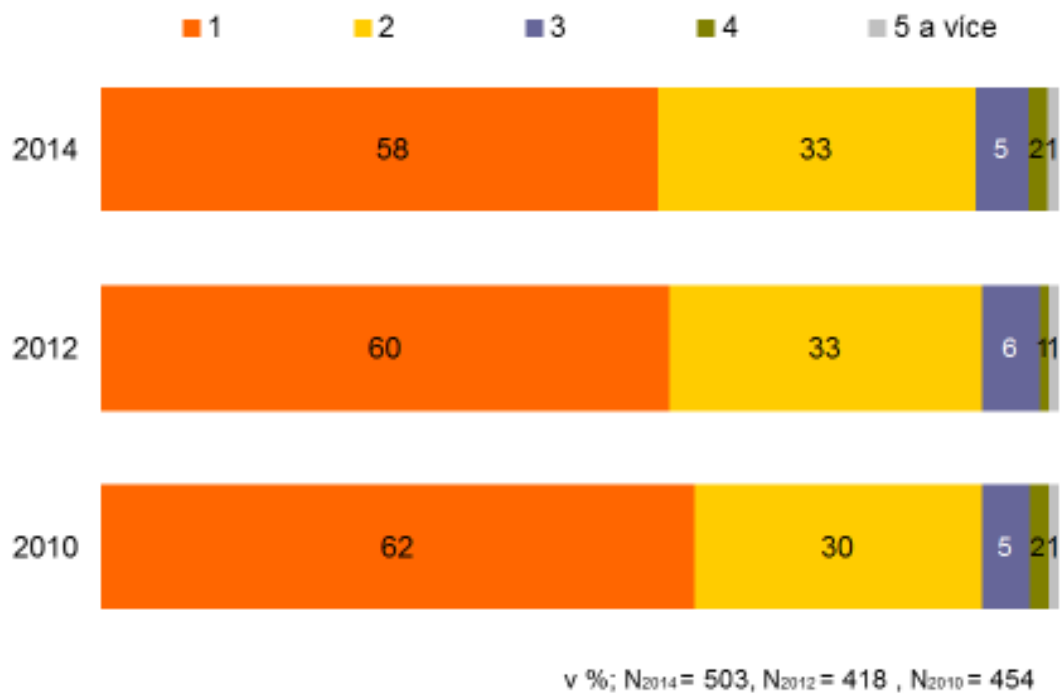
Jako řidiči cestují vozidlem především muži, mezi nimi pak zejména zaměstnanci, osoby v domácnosti / na RD a OSVČ. Naopak nejnižší podíl řidičů mezi muži nalezneme mezi studenty a důchodci. Oproti tomu ženy jsou nejčastěji spolucestujícími, řidičkami jsou především ženy zaměstnané či OSVČ, resp. V domácnosti / na RD a mezi nimi pak ženy s vysokoškolským či vyšším odborným vzděláním.



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

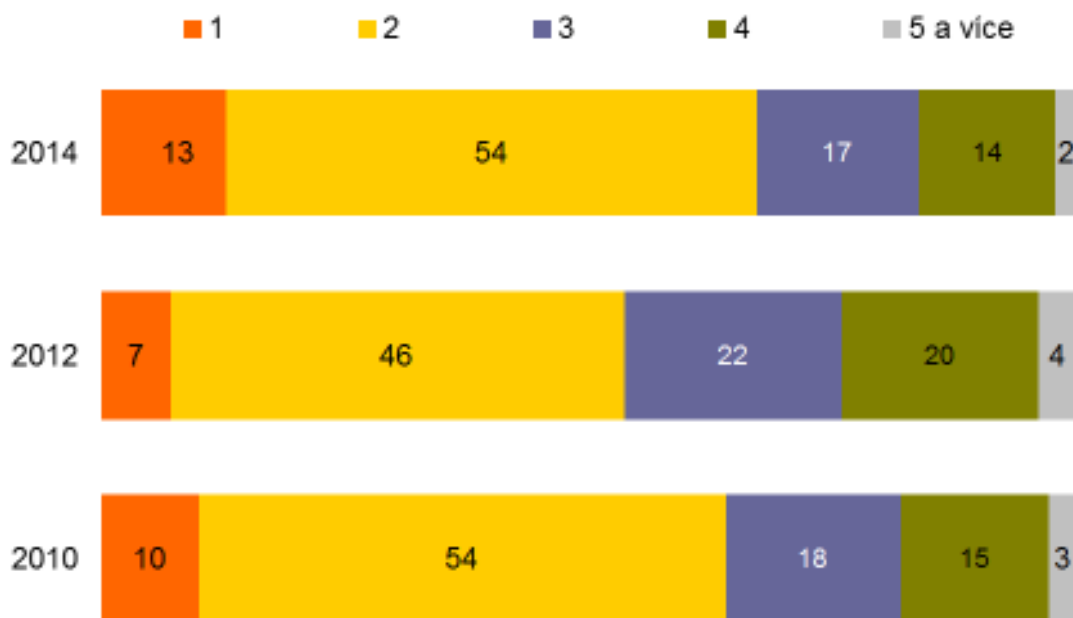
Lidé, kteří automobilem cestují do práce či školy, jím cestují většinou sami (58 %), třetina má s sebou jednoho spolujezdce (33 %). Vyšší počet cestujících je spíše výjimkou. Oproti situaci v letech 2012, resp. 2010, se situace nikterak nezměnila.

Obvyklý počet osob cestujících autem při cestách do práce / školy



Ve volném čase cestuje automobilem početnější posádka, než je tomu při cestách za prací či vzděláním. Sama jezdí jen pouze více než desetina řidičů (13 %), více než polovina má jednoho spolucestujícího. (54 %). Oproti předchozím sledovaným letům poklesl podíl početnějších posádek automobilů.

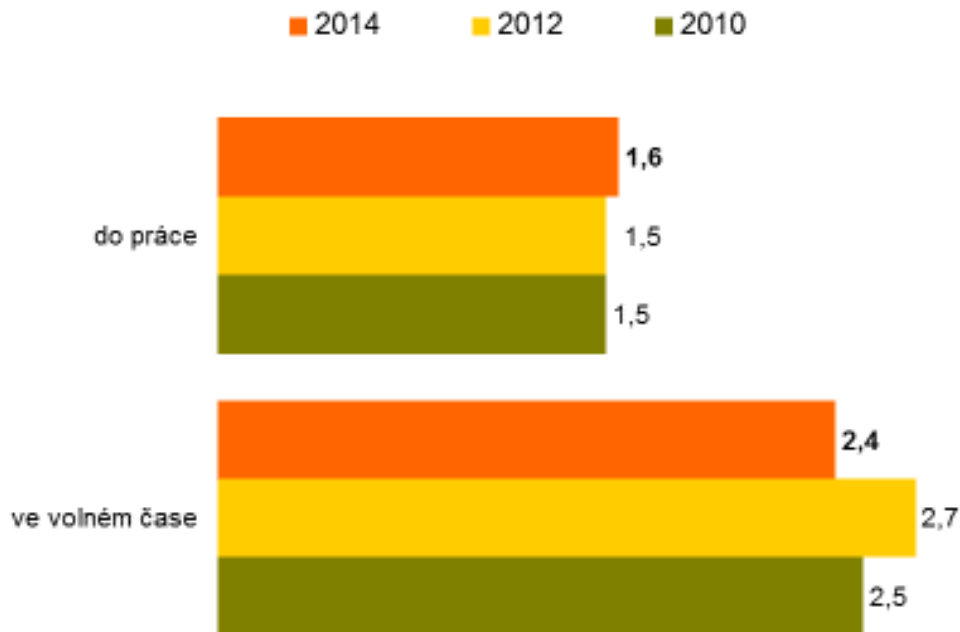
Obvyklý počet osob cestujících autem ve volném čase



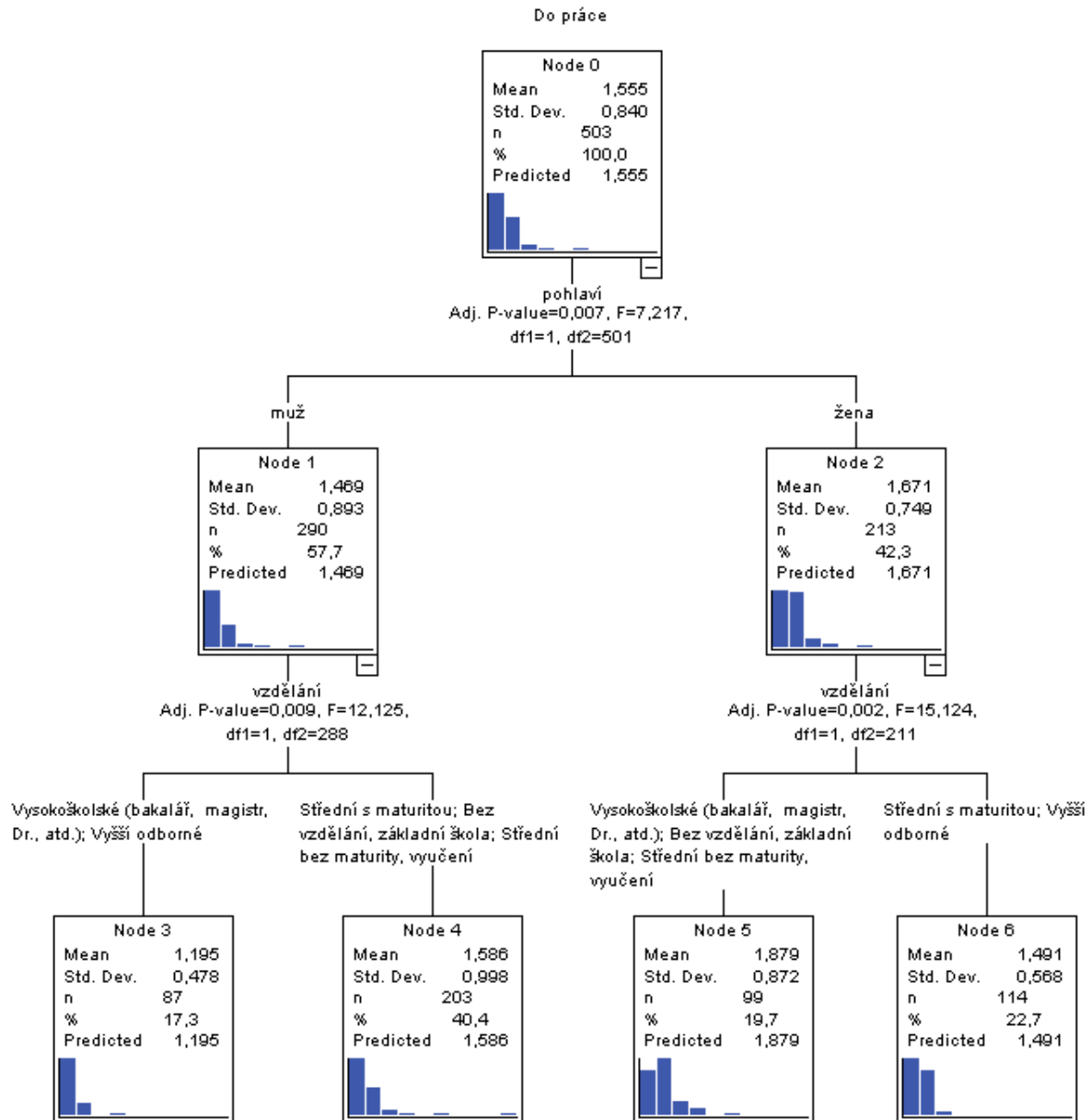
v %; N₂₀₁₄ = 784, N₂₀₁₂ = 695, N₂₀₁₀ = 694

Průměrný počet přepravovaných osob v automobilech činí při cestách do práce / školy 1,6, při cestování ve volném čase 2,4.

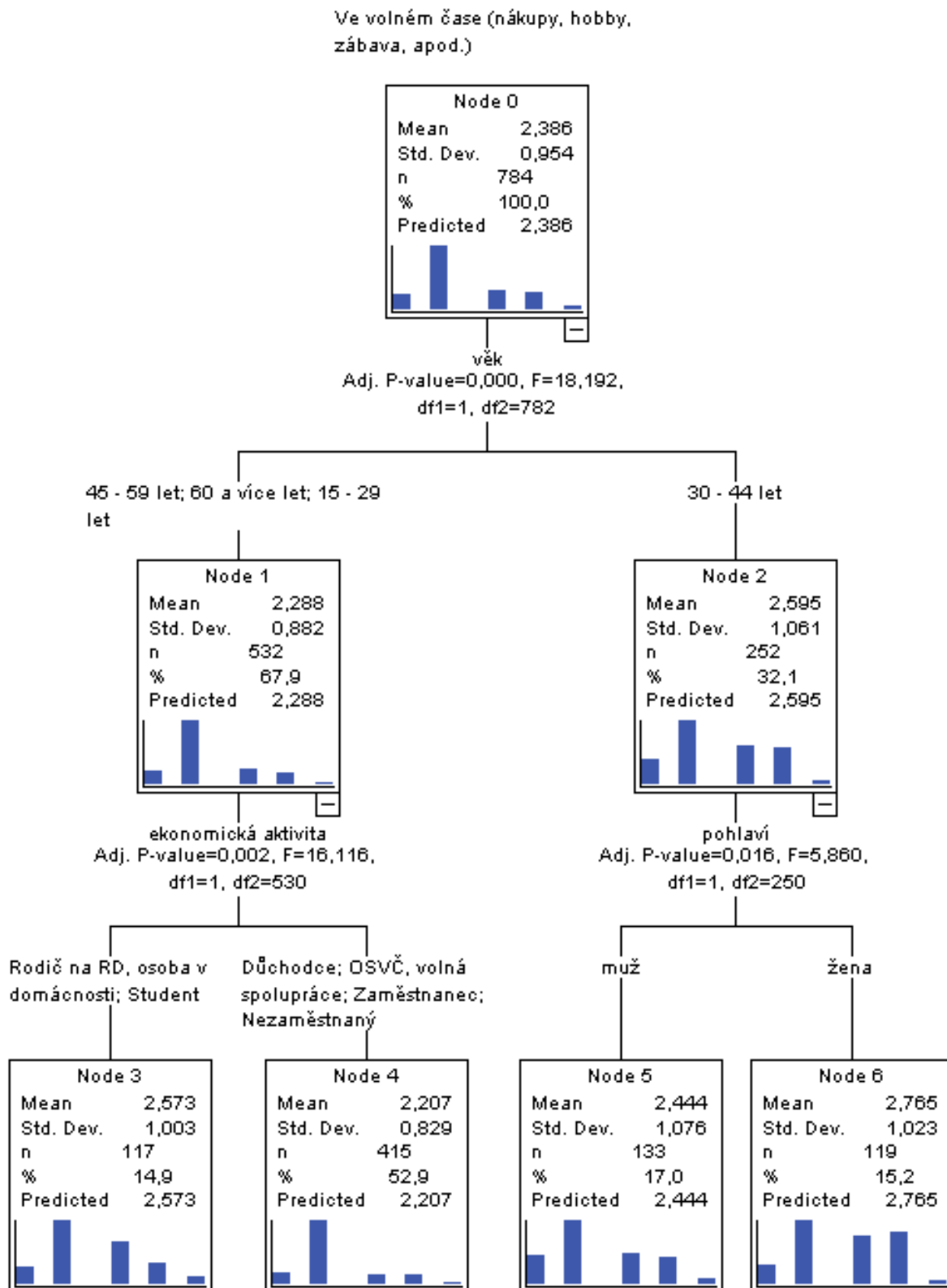
**Průměrný počet osob cestujících v automobilu
- srovnání 2014 / 2012 /2010 ar. průměr**



Rozdíl v počtu uváděných osob ve voze při cestách do zaměstnání / školy nacházíme zejména mezi muži a ženami. Ženy cestují častěji jako spolujezdkyně, případně jako řidičky často vozí ve vozidle děti a proto je v jejich případě uváděný průměrný počet osob vyšší.



Při volnočasovém cestování uvádí průměrný vyšší počet cestujících lidé ve věku 30 – 44 let, lze tedy odhadovat, že jde především o cestování rodin s malými dětmi.



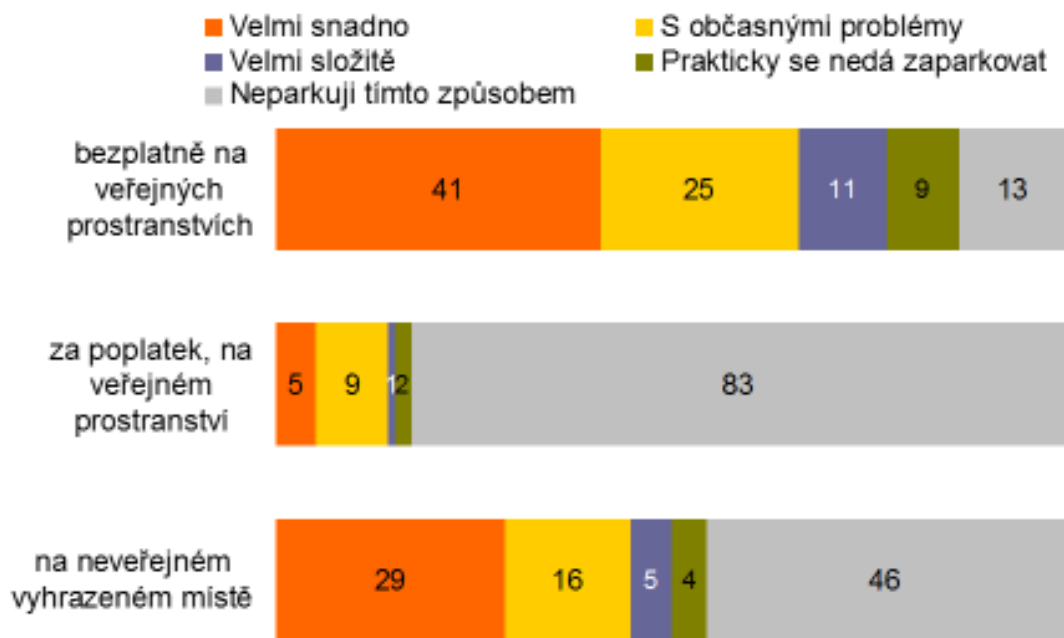
6.3. Názor řidičů na parkování ve městě Brně

Dvě pětiny dotázaných řidičů parkují v místě svého bydliště na veřejném prostranství bezplatně bez problémů (41 %), čtvrtina s občasnými problémy (25 %). Naopak za složité či přímo nemožné je bezplatné parkování na veřejných plochách v místě svého bydliště pětina respondentů (20 %).

Parkování v místě bydliště na veřejném prostranství za poplatek není příliš rozšířené, více než čtyři pětiny řidičů takto neparkuje (83 %). Jinak jde o vcelku bezproblémový způsob parkování.

Na neveřejném vyhrazeném místě může v místě bydliště parkovat více než polovina dotázaných řidičů, přičemž je to pro ně bezproblémový způsob odstavení vozidla.

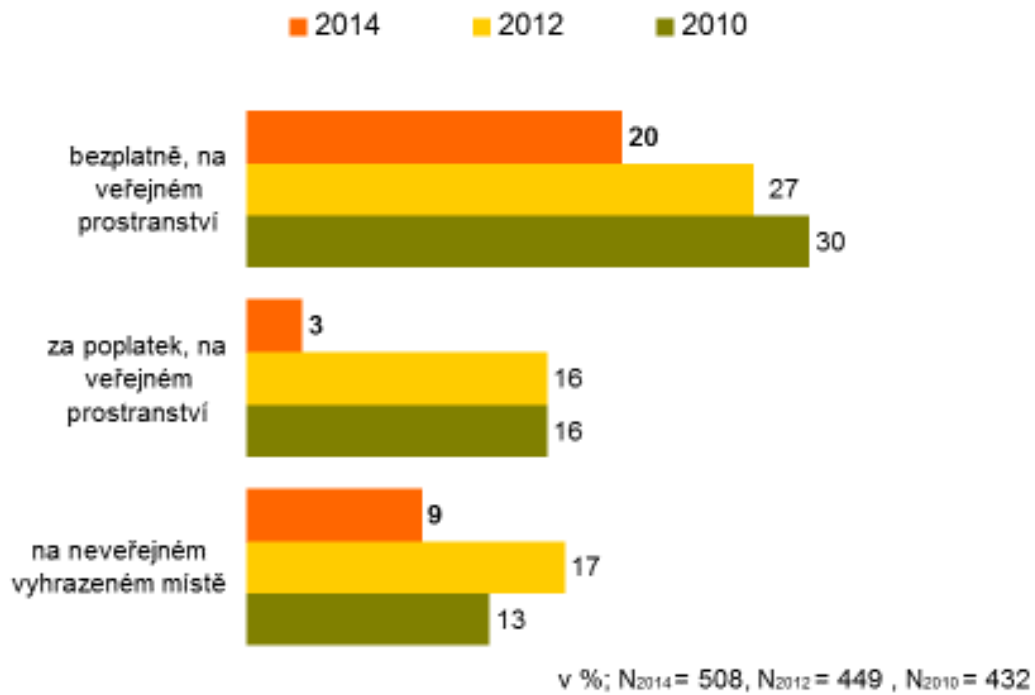
Parkování v místě bydliště



v %; N₂₀₁₄ = 508

Oproti předchozím letům se z pohledu řidičů situace s parkováním v jejich bydlišti výrazně zlepšila a to u všech variant parkování. Nejvýraznější změna je v případě zpoplatněného parkování na veřejných prostranstvích, kdy jej za problematické považují pouze 3 % dotázaných (2012 i 2010 shodně 16 %)

Parkování v místě bydliště
 - srovnání 2014 / 2012 / 2010 varianty „velmi složité“ + „prakticky nelze“

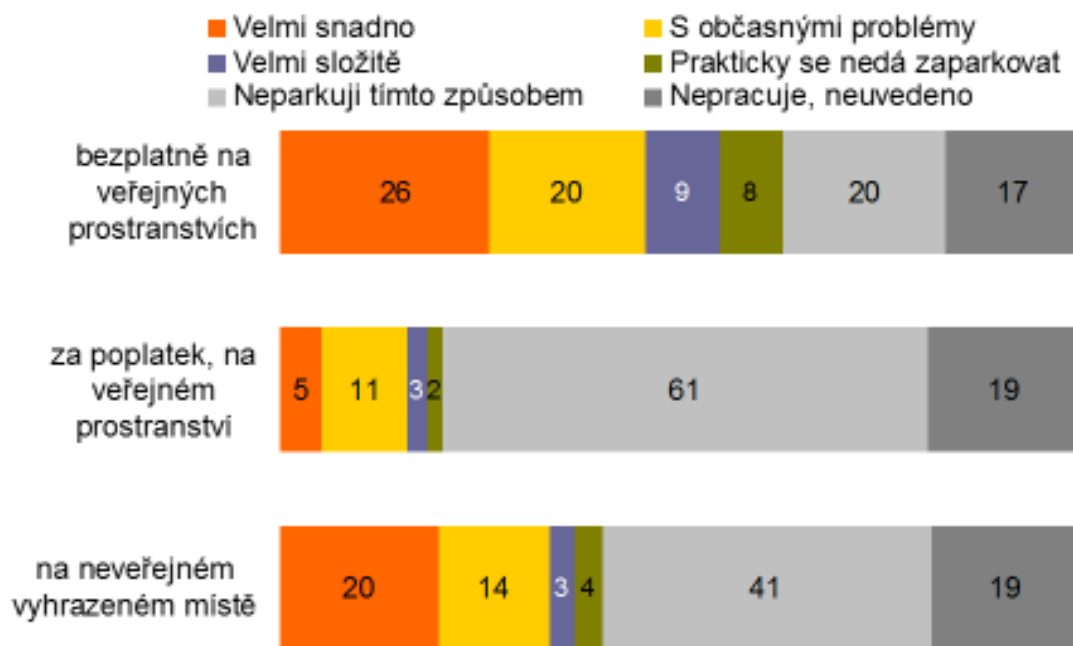


V případě parkování v místě zaměstnání nemají řidiči větší problémy s bezplatným parkováním na veřejných prostranstvích – jen 9 % jej považuje za složité, 8 % pak za takřka nemožné.

Zpoplatněné parkování využívá v místě zaměstnání velmi malý podíl dotázaných řidičů. Již z povahy této zpoplatněné služby jde o vcelku bezproblémový, nicméně finančně náročnější způsob parkování.

Možnost parkovat na neveřejném vyhrazeném místě u svého zaměstnání mají jen zhruba dvě pětiny řidičů. Ti pak považují tento způsob parkování ve velké většina za bezproblémový.

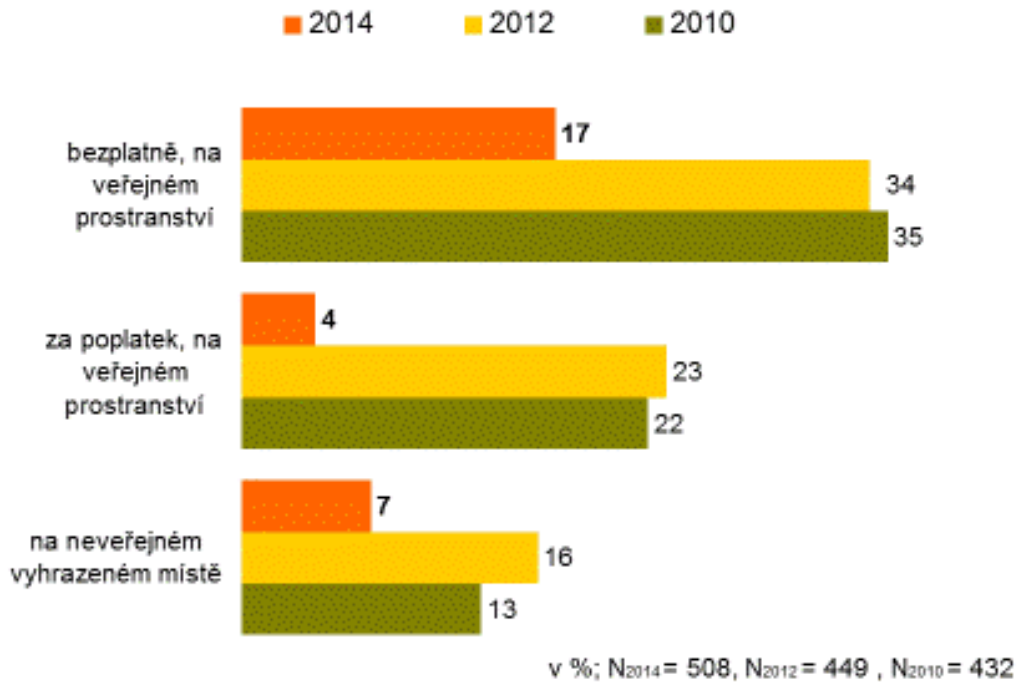
Parkování v místě zaměstnání



v %; N₂₀₁₄ = 508

Ve srovnání s předchozími koly výzkumu se pro řidiče zlepšila i situace s parkováním v místě svého zaměstnání. Nejvýraznější zlepšení je zřetelné u zpoplatněného parkování na veřejných prostranstvích.

Parkování v místě zaměstnání
 - srovnání 2014 / 2012 /2010 varianty „velmi složité“ + „prakticky nelze“

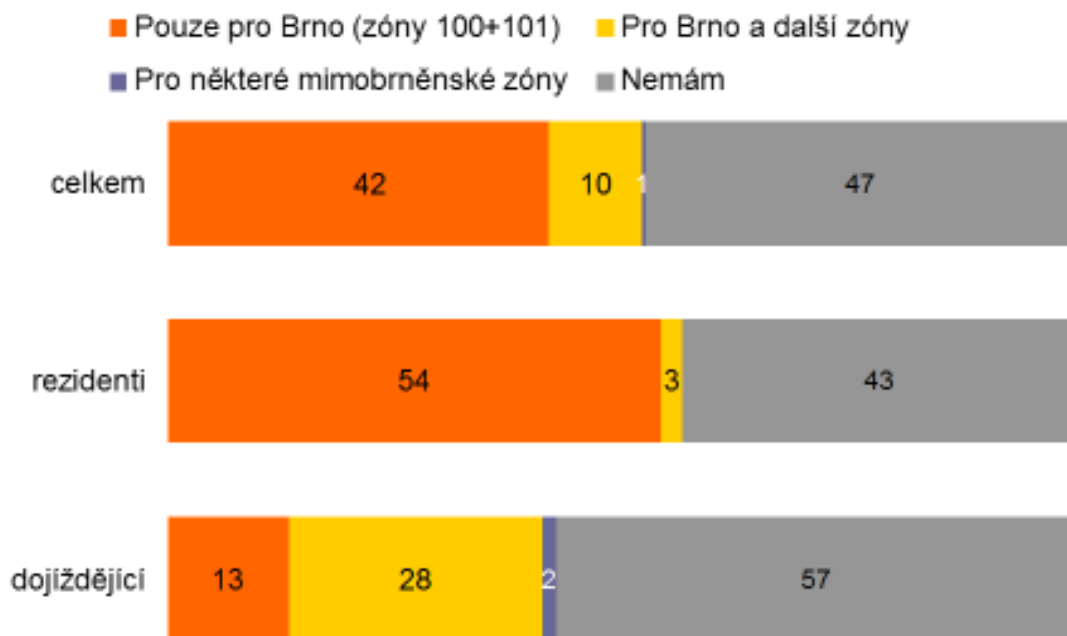


7. MAJITELÉ PŘEPLATNÍCH JÍZDENEK NA VEŘEJNOU DOPRAVU

V rámci celé sledované skupiny respondentů vlastní nějakou variantu předplacených jízdenek více než polovina dotázaných – souhrnem 53 %. Největší část (42 %) má předplacené jízdné pro brněnské zóny 100 + 101, desetina má k tomu přidány i některé další přepravní zóny (10 %).

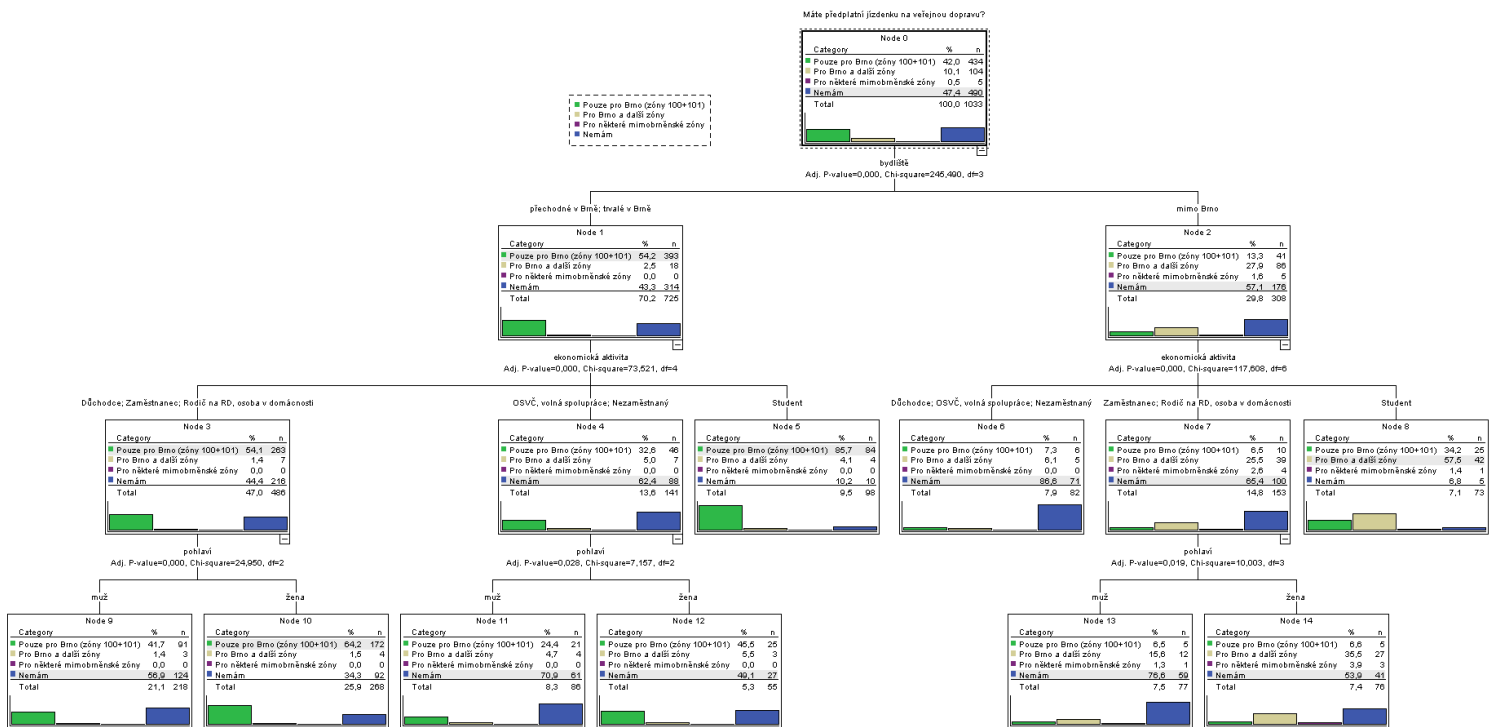
Výrazný rozdíl v podílu vlastnictví předplatných jízdenek a jejich verze je podle očekávání mezi skupinou rezidentů a dojíždějících. Rezidenti jsou častějšími vlastníky předplacených jízdenek na veřejnou dopravu (57 % z nich), naprostá většina má ale předplaceny pouze vnitroměstské zóny 100 a 101. Oproti tomu osoby dojíždějící vlastní předplacené jízdenky méně než v polovině případů (43 %) a převažuje u nich varianta předplatného pro Brno a další zóny mimo něj (28 %).

Majitelé předplatných jízdenek - rezidenti / dojíždějící



v %; N₂₀₁₄ = 1033

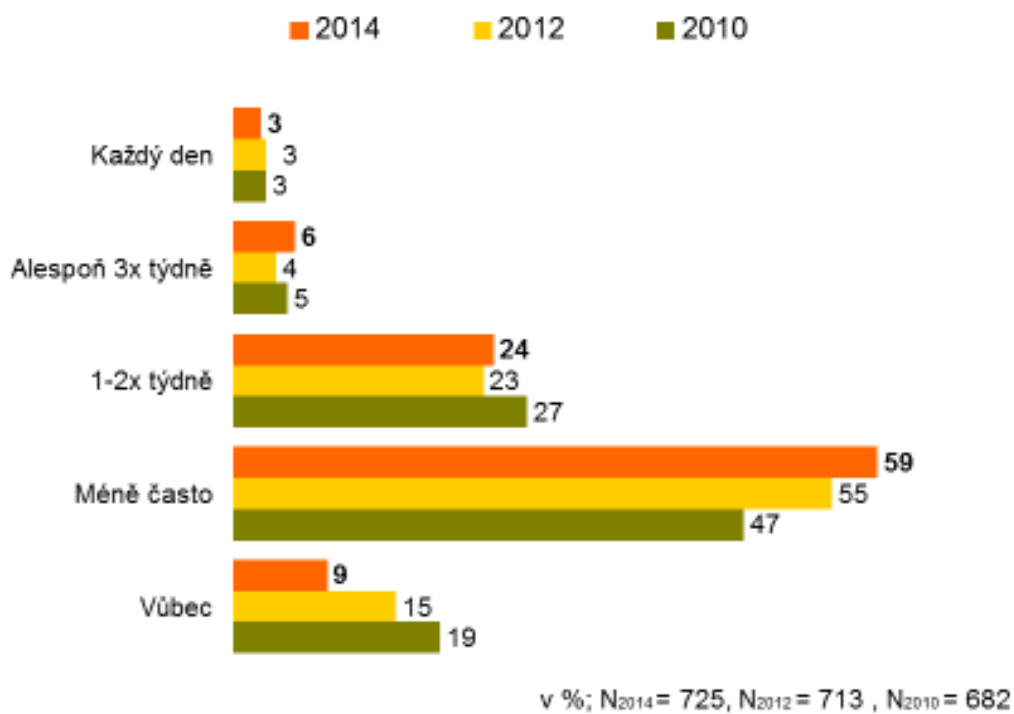
Z analýzy provedené pomocí procedury Answer Tree vyplývá, že na vlastnictví předplacené jízdenky na veřejnou dopravu má nejvýraznější vliv fakt, zda jde o rezidenty (bydlí v Brně trvale či přechodně) nebo o osoby dojíždějící odjinud. Mezi rezidenty pak hraje významnou úlohu typ ekonomické aktivity – skupinou kupóny nejvybavenější jsou bezpochyby studenti, naopak relativně málo často nalezneme majitele předplacených jízdenek mezi rezidenty, kteří pracují jako OSVČ nebo jsou nezaměstnaní.



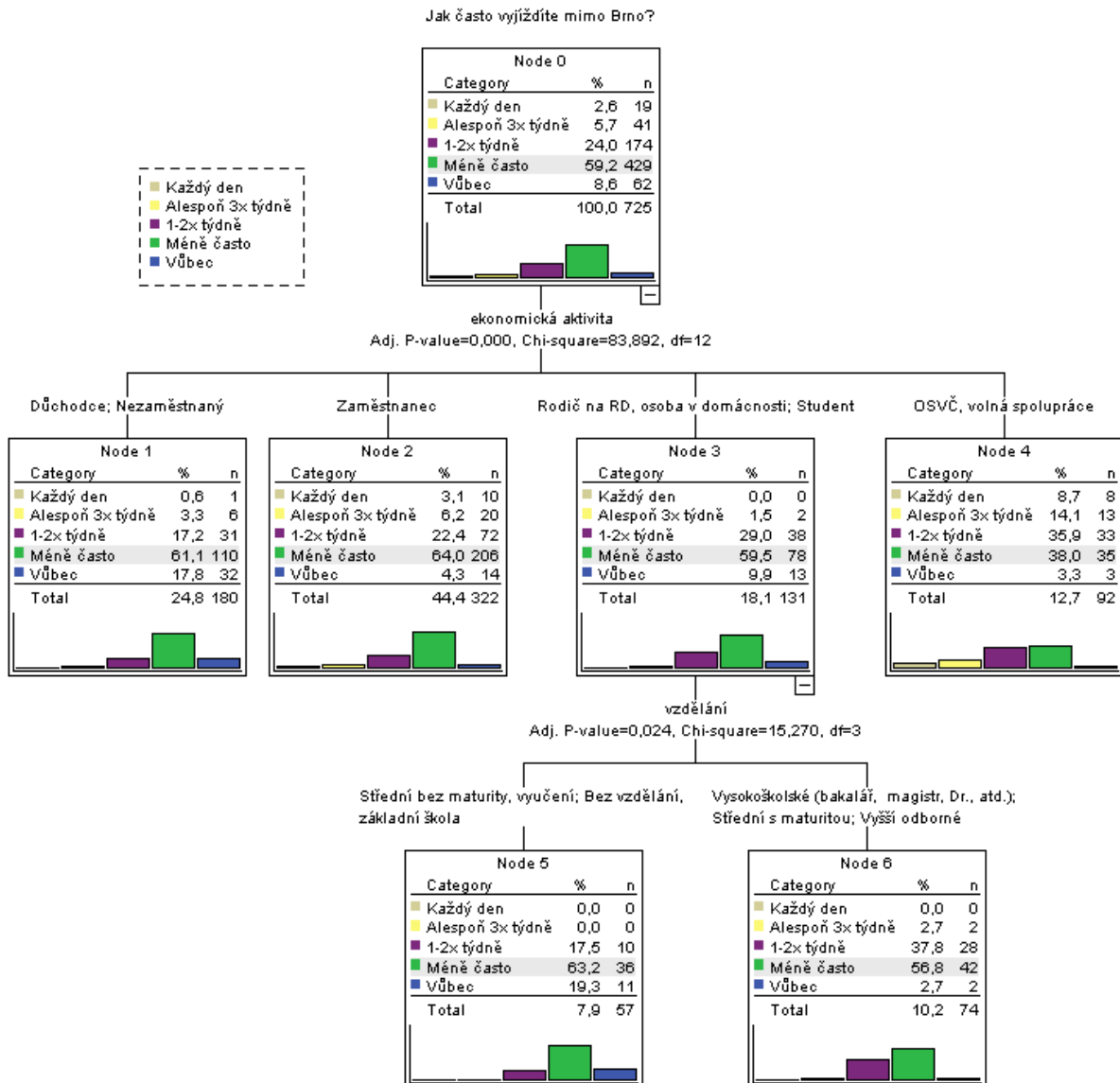
8. CESTY MIMO HRANICE MĚSTA BRNA

Osoby, které v Brně trvale či přechodně žijí, tzn. Rezidenti, vyjíždí mimo hranice města relativně sporadicky – tři pětiny uvádí, že tak činí méně než 1x týdně (59 %). Oproti předchozím šetřením však výrazně poklesl podíl těch, kteří z Brna nevyjíždí vůbec (9 %; rok 2012 15 %)

**Cesty rezidentů mimo město Brno
- srovnání 2014 / 2012 / 2010**



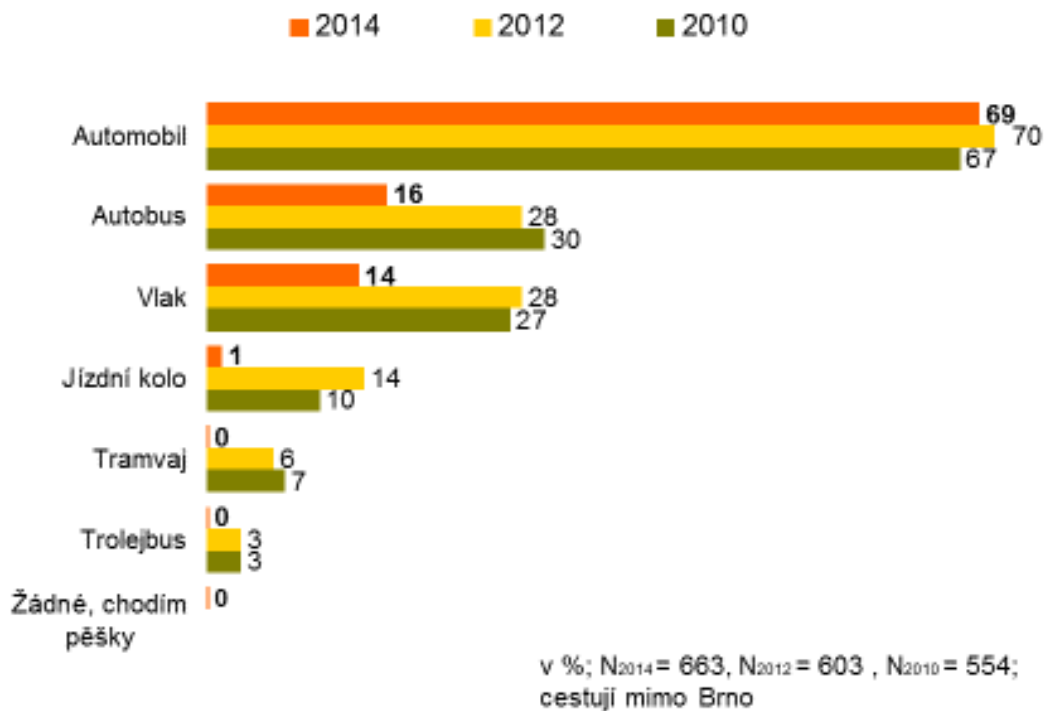
Z analýzy cestování mimo město Brno sociodemografických charakteristik respondentů vyplývá, že neaktivnější jsou v tomto ohledu OSVČ, výrazně méně často pak mimo město cestují zaměstnanci a dále skupina tvořená osobami v domácnosti / na RD a studenty. Jednoznačně nejméně cestují mimo město osoby v důchodu a nezaměstnaní.



Nejfrekventovanější způsobem cestování mimo město Brno je automobil (69 %), další varianty jsou výrazně méně časté – autobus 16 %, vlak 14 %.

Srovnání, které níže uvádíme, je pouze hrubě orientační, neboť v předchozích kolech výzkumu mohli respondenti uvést více variant využívaných dopravních prostředků, kdežto v aktuální vlně vybírali jeden nejpreferovanější.

**Cesty rezidentů mimo město Brno
- srovnání 2014 / 2012 / 2010**



9. HODNOCENÍ SPOKOJENOSTI S JEDNOTLIVÝMI ASPEKTY DOPRAVY VE MĚSTĚ

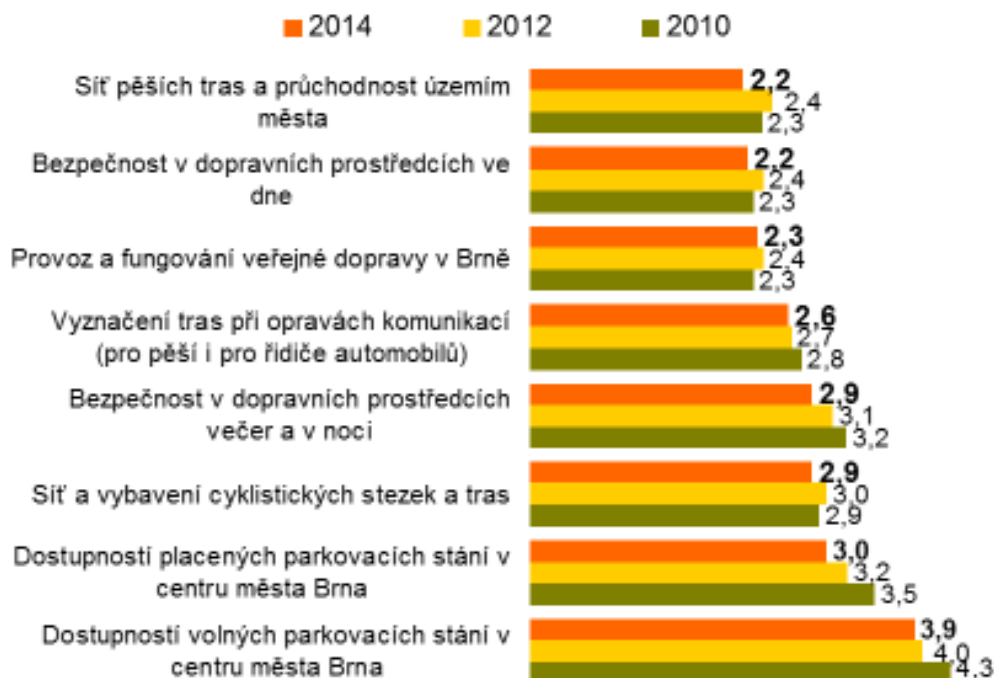
Nejvyšší míru spokojenosti z hlediska dopravy ve městě Brna vykazují respondenti v dimenzi sítě pěších tras a průchodnosti územím města (spokojeno souhrnem 71 %, z toho 21 % rozhodně spokojeno, 50 % spíše spokojeno). Takřka stejně vysoký podíl dotázaných je spokojený s bezpečností v dopravních prostředcích za denního provozu (68 %, z toho 22 % rozhodně spokojeno a 46 % spíše spokojeno). Velmi pozitivně lidé hodnotí i provoz a fungování veřejné dopravy v Brně (65 %, z toho 21 % rozhodně spokojeno, 44 % spíše spokojeno). Naopak velmi negativně dotázaní hodnotí dostupnost volných parkovacích stání v centru (62 % nespokojeno). Relativně pozitivní hodnocení má i síť a vybavení cyklistických stezek, avšak tento aspekt dopravní sítě více než polovina dotázaných nehodnotí ani pozitivně, ani negativně, neboť ji patrně nevyužívá. Nepříliš pozitivní je i náhled respondentů na dostupnost placených parkovacích stání v centru Brna.

Spokojenost s vybranými aspekty dopravy v Brně



Ze srovnání s předchozími výzkumy vyplývá, že míra spokojenosti s dopravní situací ve městě Brně celkově stoupla. Ve všech sledovaných dimenzích ji nyní dotázaní hodnotí v průměru lépe. I přes stále negativní hodnocení se výrazněji zvýšila spokojenost s dostupností parkování v centru.

Spokojenost s vybranými aspekty dopravy v Brně - srovnání 2014 / 2012 / 2010 ar. průměr

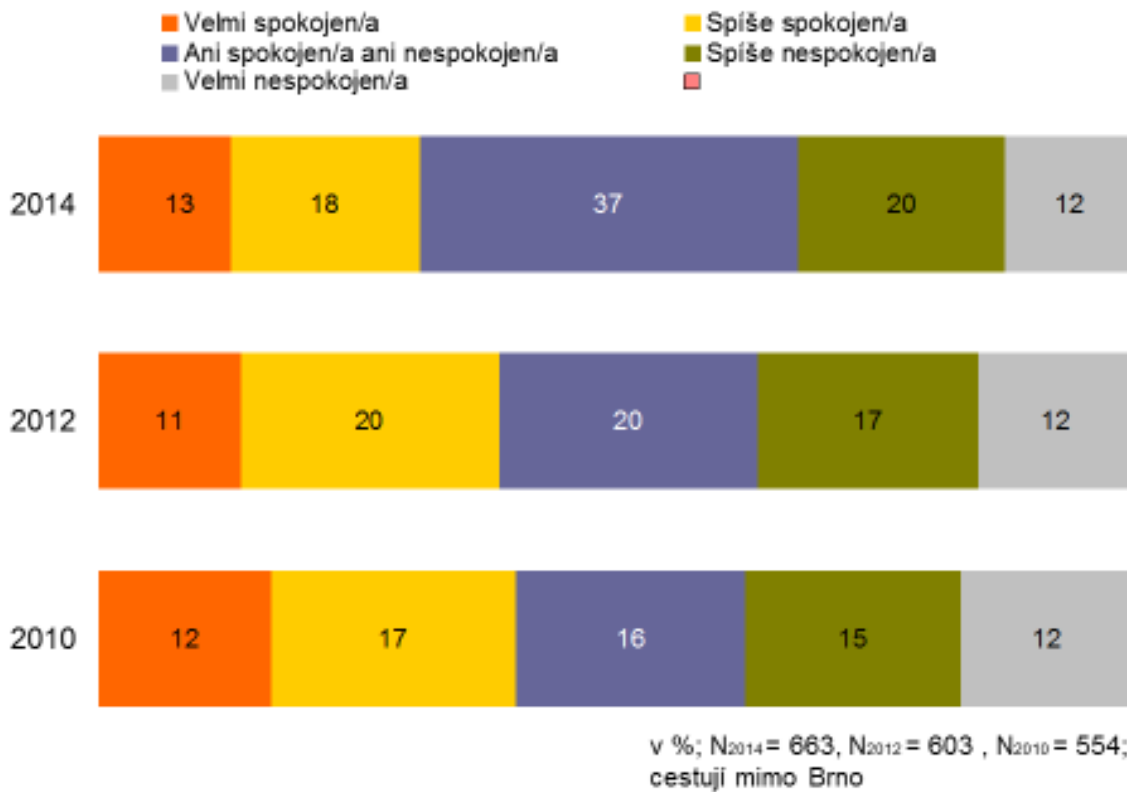


Rezidentů, tedy osob, které v Brně stále či přechodně bydlí, jsme se dotázali na spokojenost s dostupností parkovacích stání v místě jejich bydliště. Míra jejich pozitivních hodnocení oproti předchozím letům poklesla, avšak stejně tak klesl podíl osob, které tuto otázku vidí negativně. Výrazně totiž vzrostl podíl těch, kteří ji nehodnotí ani pozitivně, ani negativně.

Z důvodu velmi rozdílných místních podmínek v jednotlivých částech Brna, které se liší hustotou i typem zástavby a omezeným možnostem kategorizace a shlukování konkrétních míst bydlení respondentů neuvádíme míru spokojenosti pro jednotlivé městské části, neboť by se výsledky opíraly o velmi malý a nereprezentativní vzorek respondentů. Při kontrolním výpočtu a srovnání výsledků s předchozími lety byla

zřejmá vysoká variabilita míry spokojenosti daná právě nízkým počtem respondentů dotázaných v konkrétních lokalitách.

Spokojenost s dostupností parkovacích stání v místě bydliště - rezidenti



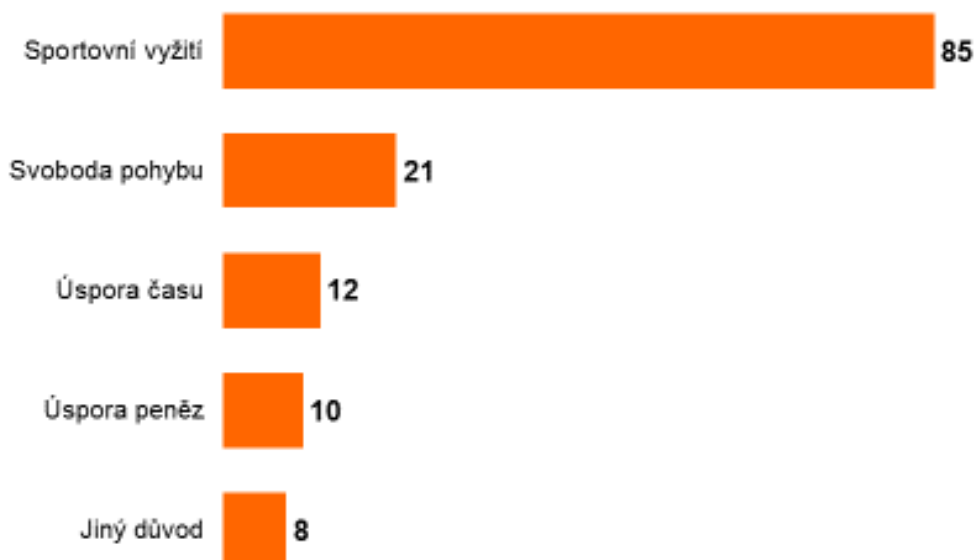
10. CYKLODOPRAVA VE MĚSTĚ BRNĚ

Osoby, které mají k dispozici jízdní kolo, nalezneme častěji v podskupině respondentů s trvalým pobytem v Brně. Mezi nimi jsou pak hojněji zastoupeni muži.

10.1. Důvody používání kola k cestování po Brně

Cestování na kole vnímá naprostá většina těch, kteří jej mají k dispozici, především jako sportovní aktivitu (85 %). Pro pětinu uživatelů bicyklů je motivem pro jejich používání svoboda pohybu (21 %), přes desetinu respondentů motivuje úspora času (12 %) a pro desetinu znamená cestování na kole úsporu peněz (10 %).

Důvody pro používání kola

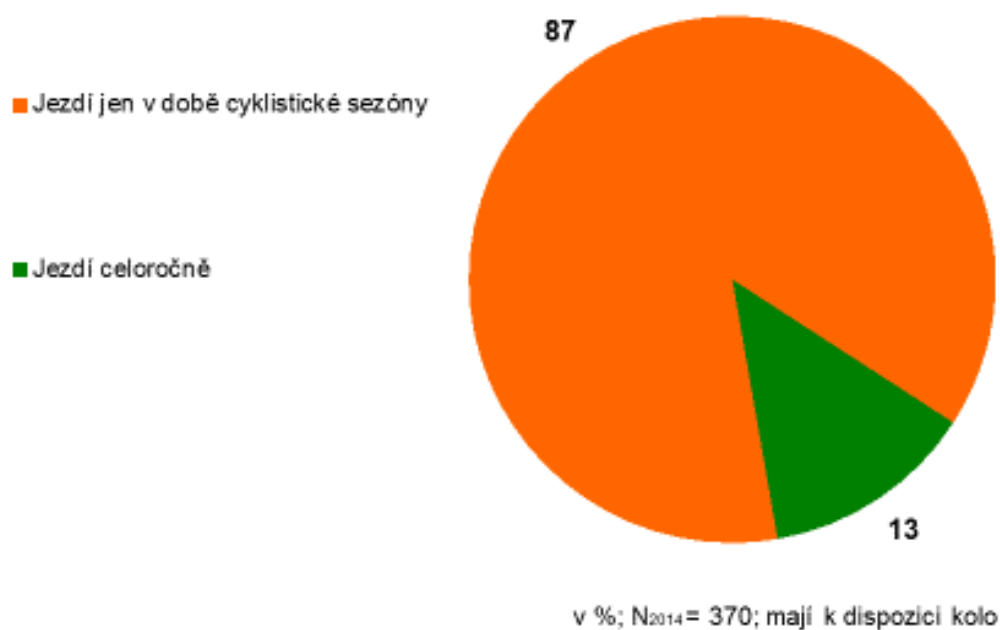


v %; N₂₀₁₄ = 370; mají k dispozici kolo

10.2. Důvody používání kola k cestování po Brně

Cyklistika je výrazně sezónní záležitostí, naprostá většina dotázaných jezdců používá kolo pouze v období cyklistické sezóny (87 %), tvrdé cyklistické jádro, které jezdí celoročně bez ohledu na klimatické podmínky, tvoří jen 13 %.

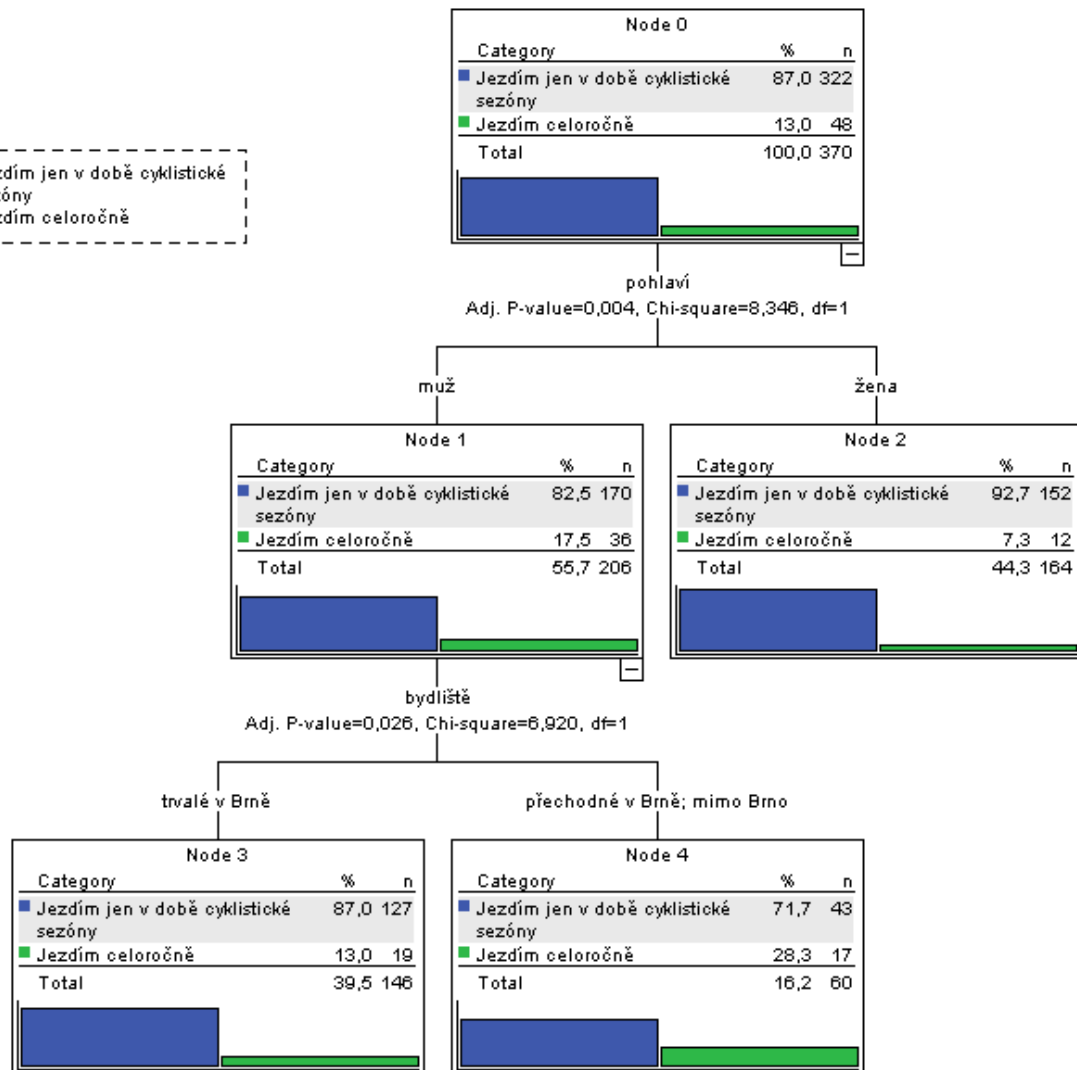
Sezónnost využívání jízdního kola



Celoroční jezdce nalezneme především mezi muži (18 %), z nich jsou to pak častěji ti, kteří žijí mimo Brna nebo mají v Brně pouze přechodný pobyt – v této skupině je podíl celoročních jezdců 28 %.

Jezdíte na kole celoročně, nebo jen v době cyklistické sezóny?

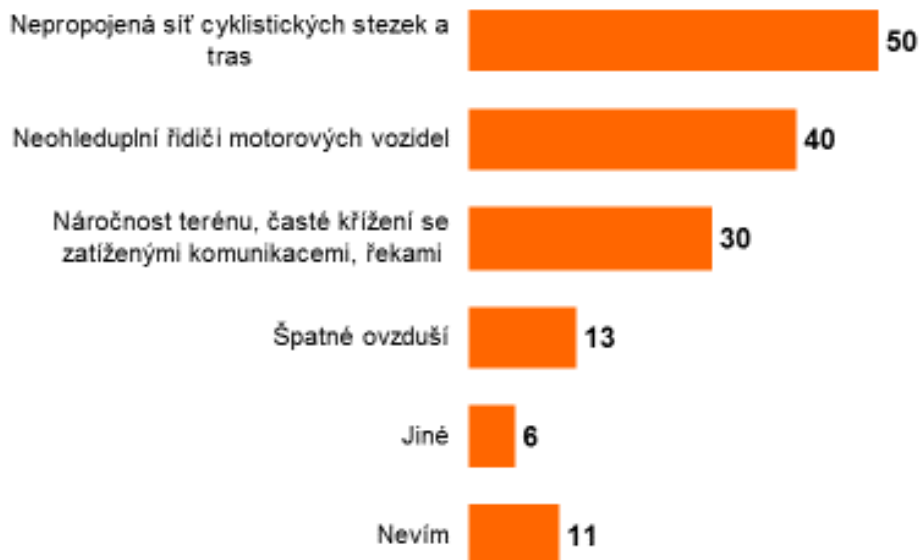
■ Jezdím jen v době cyklistické sezóny
■ Jezdím celoročně



10.3. Vnímané bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně

Zásadní bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je podle dotázaných cyklistů nepropojená síť cyklistických stezek a tras (50 %). Poměrně velký podíl respondentů označuje za problematický aspekt neohleduplnost řidičů motorových vozidel (40 %). Náročnost terénu v Brně a časté křížení se zatíženými komunikacemi či řekami je problém pro méně než třetinu dotázaných (30 %). Téměř nepodstatnou bariérou se pak jeví být špatné ovzduší, které je problémem pro rozvoj cyklodopravy v Brně pouze pro 13 % respondentů z řad cyklistů.

Bariéry rozvoje cyklodopravy v Brně



v %; N₂₀₁₄ = 370; mají k dispozici kolo

10.4. Potenciál změny využívání jízdního kola při zlepšení podmínek pro cyklodopravu v Brně

Pokud by v Brně došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty, vzrostl by výrazně zájem cyklistů o využití kola pro rekreaci (37 %). Pro takřka stejný podíl dotázaných cyklistů nemají případné změny vliv na jejich využívání kola, jezdili by na něm stejně často a za stejným účelem jako dosud (35 %). Pětina by pak kolo využívala pro blíže nespécifikované cesty (20 %), pro jízdu do práce nebo školy by začalo kolo používat 20 % respondentů.

Rekreační potenciál jízdy na kole by začali využívat především brněnští rezidenti, jízda na kole do práce či školy by se stala atraktivnější především pro muže bez ohledu na věk, u žen by ji zvažovaly zejména ty v mladší věkové skupině.

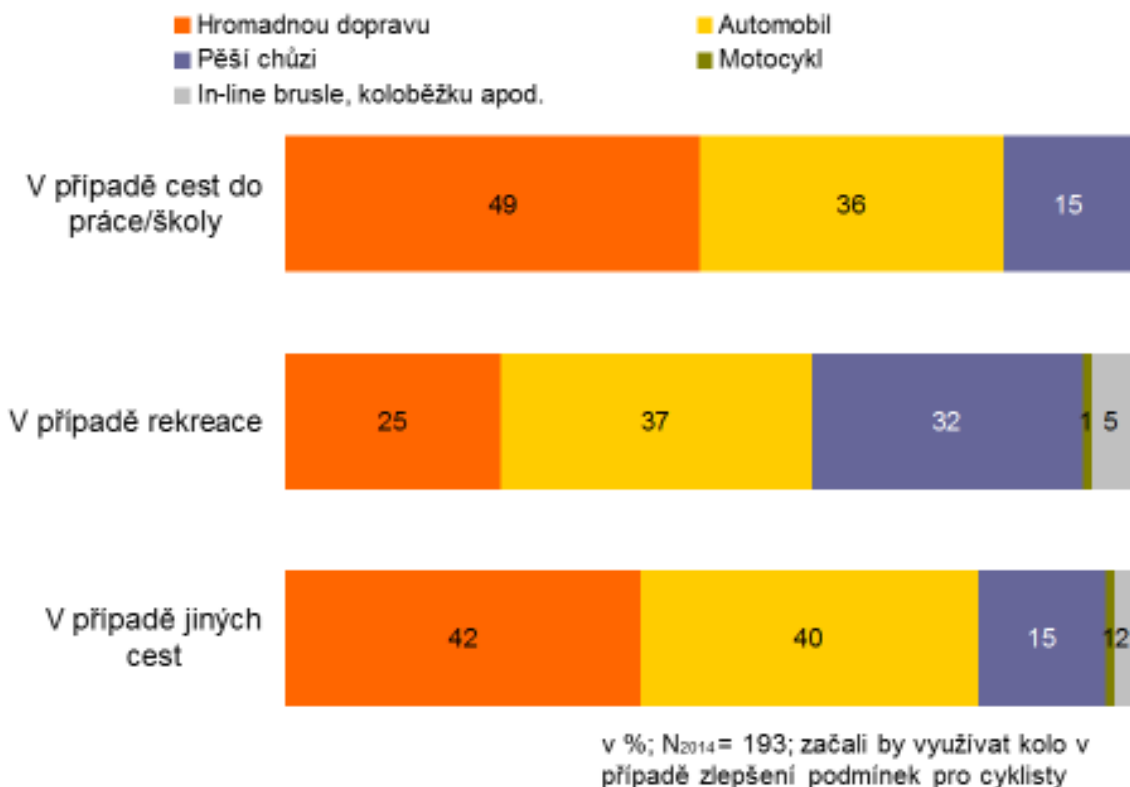
Potenciální změny ve využívání jízdního kola



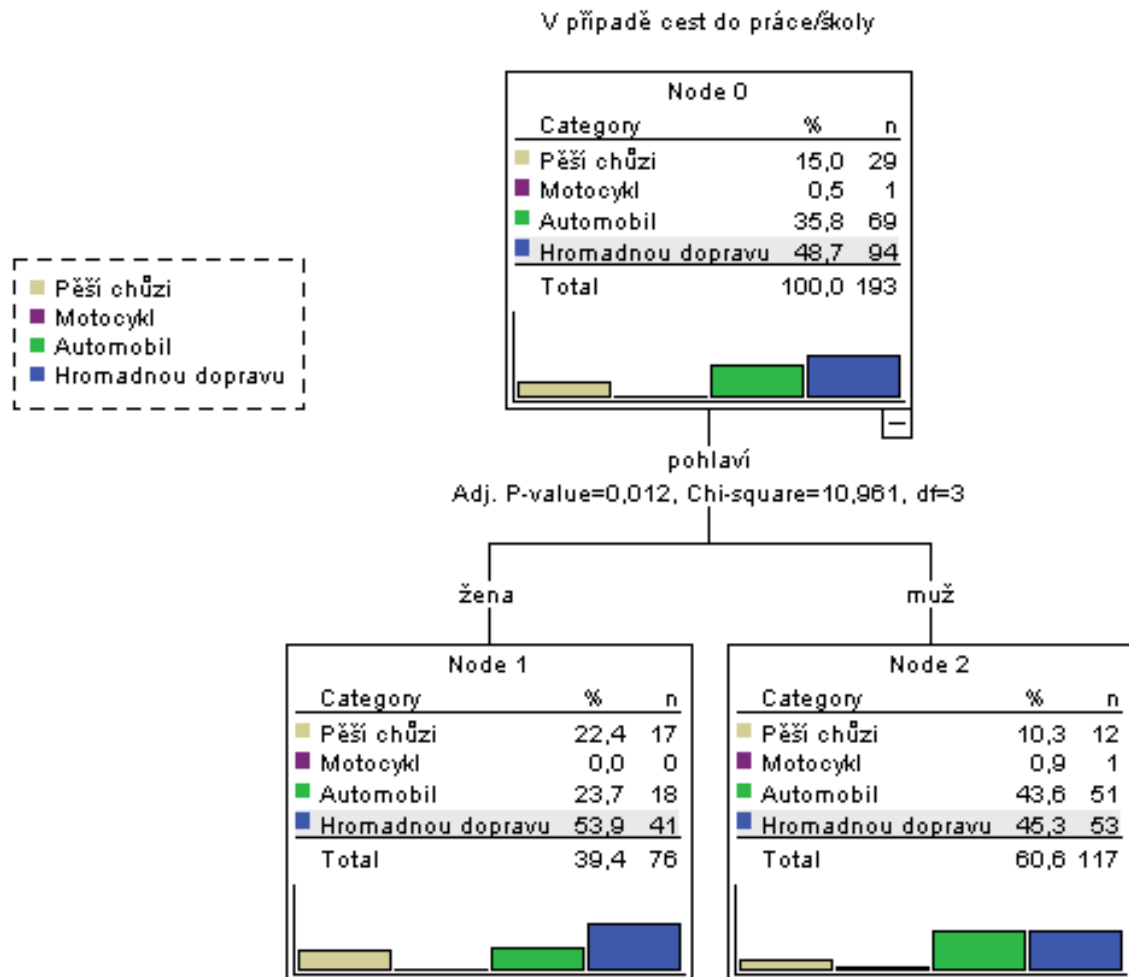
10.5. Substituce jiných forem dopravy cyklodopravou

Cyklodoprava by mohla, za předpokladu, že selepší podmínky pro cyklisty, přetáhnout na svou stranu především osoby, které se nyní do práce / školy přepravují hromadnou dopravou nebo automobilem. Při větším využití kol pro rekreační účely by se na přepravu na kole přeorientovali zejména ti, kteří nyní využívají automobil, chodí pěšky nebo se za rekreací dopravují hromadnou dopravou. V případě dalších, blíže nespecifikovaných cest, by se cyklodoprava stala atraktivní především pro stávající cestující hromadnou dopravou nebo automobilem. Souhrnně lze tedy říci, že by cyklodoprava získala na svou stranu část cyklistů, kteří se nyní z důvodu ne zcela ideálních podmínek pro cyklisty v Brně přepravují hromadnou či automobilovou dopravou, což by mohlo vést k mírnému snížení dopravní zátěže ve městě.

Potenciální substituce jiných forem dopravy cyklodopravou



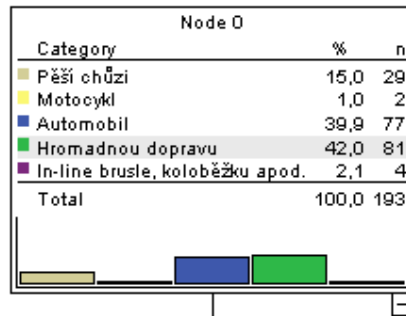
Pro cesty do práce / školy by jízda na kole přilákala spíše cyklisty - muže, kteří by cyklodopravou nahradili cesty MHD či automobilem.



Obdobně je tomu v případě jiných, blíže nespecifikovaných cest. I zde by byla cyklodoprava lákavá spíše pro muže, kteří by ji preferovali na úkor dopravy autem, případně hromadnou dopravou

V případě jiných cest

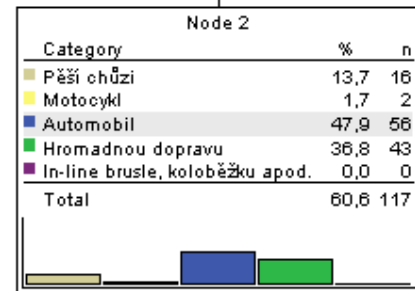
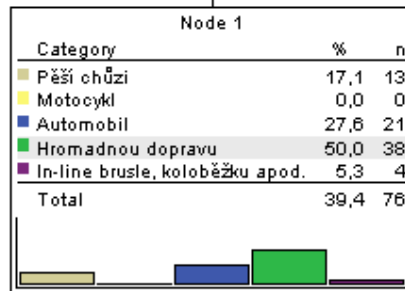
- Pěší chůze
- Motocykl
- Automobil
- Hromadnou dopravu
- In-line brusle, koloběžku apod.



pohlaví
Adj. P-value=0,006, Chi-square=14,471, df=4

žena

muž



11. KORESPONDENČNÍ ANALÝZA VZTAHU SOCIODEMOGRAFICKÝCH CHARAKTERISTIK A PREFEROVANÉHO ZPŮSOBU PŘEPRAVY ZA PRACÍ / STUDIEM

Mapa vztahů proměnných, vytvořená vícerozměrnou analýzou sociodemografických charakteristik a využívaných způsobů pravidelné přepravy do zaměstnání či školy, ukazuje inklinaci jednotlivých skupin obyvatel k dílčím variantám pohybu po městě Brně. Z mapy je zřetelný příklon osob OSVČ k individuální přepravě motorovými vozidly, dojíždějících osob k vlakové přepravě, využívání prostředků MHD a chůze pěšky především ženami, studenty, lidmi se základním vzděláním a ve věkové kategorii 15 – 29 let (zde se kategorie student prolíná s věkovou a vzdělanostní specifikací). Zřetelná je také distance od všech variant přepravy u kategorií osob, které se po městě Brně přesunují za prací nebo studiem výjimečně či vůbec – tedy ekonomicky neaktivní osoby (důchodci, osoby v domácnosti, nezaměstnaní).



12. PŘÍLOHA – DOTAZNÍK

Dělba přepravní práce ve městě Brně

Začátek rozhovoru
(Hodiny, minuty)

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
|--|--|--|--|

ID tazatele

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|

SCREEN1. Žijete, pracujete nebo studujete v Brně?

Ano = POKRAČUJTE NA DALŠÍ OTÁZKU

Ne = UKONČETE ROZHOVOR

O1. Bydlíte v Brně?

| | | | |
|----------------|------|---|--|
| Ano, trvale | → O2 | 1 | |
| Ano, přechodně | → O2 | 2 | |
| Ne, nebydlím | → O3 | 3 | |

PODEJTE KARTU 1 (MAPA MĚSTA BRNA).

O2. Ve které městské části bydlíte?

| | | | | | | |
|---------------|----|----------------|----|------------------------|----|--|
| Brno - střed | 1 | Starý Lískovec | 11 | Medlánky | 21 | |
| Vinohrady | 2 | Kohoutovice | 12 | Řečkovice a Mokrá Hora | 22 | |
| Líšeň | 3 | Bosonohy | 13 | Královo Pole | 23 | |
| Černovice | 4 | Komín | 14 | Brno - sever | 24 | |
| Slatina | 5 | Žabovřesky | 15 | Jehnice | 25 | |
| Chrlice | 6 | Jundrov | 16 | Ořešín | 26 | |
| Tuřany | 7 | Bystrc | 17 | Útěchov | 27 | |
| Brno - jih | 8 | Kníničky | 18 | Maloměřice a Obřany | 28 | |
| Bohunice | 9 | Žebětín | 19 | Židenice | 29 | |
| Nový Lískovec | 10 | Ivanovice | 20 | | | |

O3. Převpravujete se pravidelně do zaměstnání nebo do školy?

| | | | |
|-----|------|---|--|
| Ano | → O4 | 1 | |
| Ne | → O6 | 2 | |

PODEJTE KARTU 2 (ZPŮSOBY PŘEPRAVY) A PONECHTE JI AŽ DO O8.

O4. Jaký způsob přepravy pravidelně využíváte cestou do práce/do školy (TEDY POUZE PRVNÍ CESTA Z MÍSTA BYDLIŠTĚ) a kolik času v něm trávíte? Uveďte všechny způsoby přepravy a jejich kombinace a čas, který v nich strávíte v průběhu cesty.

ZAZNAMENEJTE POUŽITÉ PROSTŘEDKY A VYPIŠTE ČAS V MINUTÁCH!

| | | | | | |
|----------------|---|--|--------|--|--|
| Pěšky | 1 | | minuty | | |
| Jízdní kolo | 2 | | minuty | | |
| Motocykl | 3 | | minuty | | |
| Automobil | 4 | | minuty | | |
| Tramvaj | 5 | | minuty | | |
| Trolejbus | 6 | | minuty | | |
| Autobus | 7 | | minuty | | |
| Vlak | 8 | | minuty | | |
| In-line brusle | 9 | | minuty | | |

PODEJTE KARTU 3 (ŠKÁLA) A PONECHTE JI AŽ DO O6.

O5. Jak často se převpravujete V RÁMCI SVÉ PRACOVNÍ DOBY / V RÁMCI DOBY VYUČOVÁNÍ a jaký způsob dopravy používáte?

V každém řádku odpověď

| | Každodenně 1 | Alespoň 3x týdně 2 | 1-2x týdně 3 | méně často 4 | vůbec 5 | |
|----------------|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|------------|--|
| a. Pěšky | | | | | 1 2 3 4 5 | |
| b. Jízdní 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. | In-line brusle | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |

O6. Jak často se přepravujete ve Vašem volném čase a jaký způsob dopravy používáte?

V každém řádku odpověď

| | Každodenně 1 | Alespoň 3x týdně 2 | 1-2x týdně 3 | méně často 4 | vůbec 5 | | | | | | |
|----|-----------------|-----------------------|-----------------|-----------------|------------|---|---|---|---|---|--|
| a. | Pěšky | | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| b. | Jízdní 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. | In-line brusle | | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |

PODEJTE KARTU 4 (ŠKÁLA).

O7. Jak často se přepravujete o víkendu a jaký způsob dopravy používáte?

V každém řádku odpověď

| | pravidelně oba víkendové dny 1 | Pravidelně jeden víkendový den 2 | 2-3X za měsíc 3 | méně často 4 | vůbec 5 | | | | | | |
|----|--------------------------------------|--|--------------------|-----------------|------------|---|---|---|---|---|--|
| a. | Pěšky | | | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| b. | Jízdní 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 | <input type="checkbox"/> |
| h. | Vlak | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| i. | In-line brusle | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |

O8. Jaký způsoby přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami?

| | |
|-----------------|----|
| pěšky | 1 |
| jízdní kolo | 2 |
| Motocykl | 3 |
| automobil | 4 |
| tramvaj | 5 |
| trolejbus | 6 |
| Autobus | 7 |
| Vlak | 8 |
| In line brusle | 9 |
| nic z uvedeného | 99 |

V KAŽDÉM ŘÁDKU UVEĎTE JEDNU ODPOVĚĎ

| | | | |
|----|---------------------------------------|----------------------|--------------------------|
| a. | Služby (nemocnice, banka, úřad) | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 99 | <input type="checkbox"/> |
| b. | Volnočasové aktivity (kultura, sport) | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 99 | <input type="checkbox"/> |
| c. | Nakupování | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 99 | <input type="checkbox"/> |
| d. | Přátelé | 1 2 3 4 5 6 7 8 9 99 | <input type="checkbox"/> |

O9. 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?

Předčítejte jednotlivé prostředky, u každého řádku uveďte odpověď

| | kdykoliv 1 | občas 2 | vůbec 3 | |
|----|----------------|------------|------------|--------------------------|
| a. | jízdní kolo | | 1 2 3 | <input type="checkbox"/> |
| b. | in-line brusle | | 1 2 3 | <input type="checkbox"/> |
| c. | motocykl | | 1 2 3 | <input type="checkbox"/> |
| d. | automobil | | 1 2 3 | <input type="checkbox"/> |

**PTEJTE SE POUZE TĚCH, KTEŘÍ O9.d=1,2 (MŮŽOU POUŽÍT AUTOMOBIL),
OSTATNÍ POKRAČUJÍ NA O13**

O10. Jezdíte-li autem, jste obvykle řidič nebo spolucestující?

| | | |
|----------------|---|--|
| Řidič | 1 | |
| Spolucestující | 2 | |

O11. Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle cestuje...
vypište číslicemi, VČETNĚ DĚTÍ ČI JINÝCH ČLENŮ RODINY ČI DOMÁCNOSTI,
nebo kolegů při cestě do práce

| | | |
|----|---|--|
| a. | Do práce | |
| b. | Ve volném čase (nákupy, hobby, zábava, apod.) | |

PTEJTE SE POUZE TĚCH, KTERÍ O10=1 (ŘÍDÍ AUTOMOBIL), OSTATNÍ POKRAČUJÍ NA O13

O12. Jezdíte-li autem, kde a jak snadno parkujete?

ZAKROUŽKUJTE PŘÍSLUŠNÝ KÓD ODPOVĚDI V RÁMEČKU VPRAVO

| | velmi snadno 1 | S občasnými problémy 2 | Velmi složité 3 | prakticky se nedá zaparkovat 4 | neparkuji tímto způsobem 5 |
|----|--|---------------------------|--------------------|-----------------------------------|---|
| | | | | O12A | O12B |
| | | | | V místě bydliště | V místě zaměstnání (pokud nepracuje, kódujte 9-nehodí se) |
| a. | Na ulici a jiných veřejných prostranstvích včetně veřejných parkovacích domů a garáží - <u>bezplatně</u> | | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 9 |
| b. | Na ulici a jiných veřejných prostranstvích včetně veřejných parkovacích domů a garáží - <u>za poplatek</u> | | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 9 |
| c. | Na neveřejném, vyhrazeném místě | | | 1 2 3 4 5 | 1 2 3 4 5 9 |

O13. Máte předplatní jízdenku na veřejnou dopravu?

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

O14 až O18 POLOŽTE POUZE TĚM, KTERÍ O9.a=1,2 (MŮŽOU POUŽÍT KOLO), OSTATNÍ POKRAČUJÍ NA O19

O14. Jezdíte-li na kole, ať už do práce nebo ve volném čase, z jakého důvodu kolo využíváte? Je to z důvodu:

LIBOVOLNÉ MNOŽSTVÍ ODPOVĚDÍ

| | | |
|----|--------------------|--|
| a. | Úspory času | |
| b. | Úspory peněz | |
| c. | Sportovního vyžití | |
| d. | Svobody pohybu | |
| e. | Jiný důvod | |

O15. JEZDÍTE NA KOLE CELOROČNĚ, NEBO JEN V DOBĚ CYKLISTICKÉ SEZÓNY?

| | | |
|----|--------------------------------------|--|
| a. | Jezdím jen v době cyklistické sezóny | |
| b. | Jezdím celoročně | |

O16. Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně? (Maximálně 2 odpovědi)

| | | |
|----|--|--|
| a. | Náročnost terénu, časté křížení se zatíženými komunikacemi, řekami | |
| b. | Neprojojená síť cyklistických stezek a tras | |
| c. | Neohleduplní řidiči motorových vozidel | |
| d. | Špatné ovzduší | |
| e. | Jiné | |
| f. | Nevím | |

O17. POUŽIL/A BYSTE KOLO V PŘÍPADĚ ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PRO CYKLISTRY K...

LIBOVOLNÉ MNOŽSTVÍ ODPOVĚDÍ

| | | |
|----|---|--|
| a. | ... jízďe do práce/školy? | |
| b. | ... rekreaci? | |
| c. | ... jiným cestám? | |
| d. | Ani v případě zlepšení podmínek pro cyklisty bych kolo nepoužil/a. | |
| e. | Současné podmínky pro cyklisty nemají vliv na mé jízdy na kole. Kolo bych používal/a ve stejné míře jako dosud. | |

POKUD O17 = A a/nebo B a/nebo C, PTEJTE SE PRO KAŽDÉ JMENOVANÉ VYUŽITÍ:

O18: Jaký způsob dopravy by ve Vašem případě nahradilo kolo, pokud by došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty?

| | pěší chůzi 1 | motocykl 2 | automobil 3 | hromadnou dopravu 4 | in-line brusle, koloběžku apod. 5 | |
|----------------------------------|-----------------|---------------|----------------|------------------------|---|--------------------------|
| a. V případě cest do práce/školy | | | | | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| b. V případě rekreace | | | | | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| c. V případě jiných cest | | | | | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |

PTEJTE SE POUZE TĚCH, KTERÍ O1=1,2 (BYDLÍ V BRNĚ), OSTATNÍ POKRAČUJÍ NA O21

O19. Jak často vyjíždíte mimo Brno?

| | | | |
|------------------|-------|---|--------------------------|
| Každý den | → O20 | 1 | |
| Alespoň 3x týdně | → O20 | 2 | |
| 1-2x týdně | → O20 | 3 | |
| Méně často | → O20 | 4 | <input type="checkbox"/> |
| Vůbec | → O21 | 5 | <input type="checkbox"/> |

O20. Jaké dopravní prostředky při vyjíždkách mimo Brno obvykle používáte?

| | | |
|---------------------|---|--------------------------|
| Žádné, chodím pěšky | 1 | <input type="checkbox"/> |
| Jízdní kolo | 2 | <input type="checkbox"/> |
| Motocykl | 3 | <input type="checkbox"/> |
| Automobil | 4 | <input type="checkbox"/> |
| Tramvaj | 5 | <input type="checkbox"/> |
| Trolejbus | 6 | <input type="checkbox"/> |
| Autobus | 7 | <input type="checkbox"/> |
| Vlak | 8 | <input type="checkbox"/> |
| In-line brusle | 9 | <input type="checkbox"/> |

O21. Uveďte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami?

PŘEDČÍTEJTE JEDNOTLIVÉ POLOŽKY A PRO KAŽDOU UVEĎTE JEDNU ODPOVĚĎ

| Velmi spokojen/a 1 | spíše spokojen/a 2 | ani spokojen/a, ani nespokojen/a 3 | spíše nespokojen/a 4 | velmi nespokojen/a 5 |
|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|-------------------------|-------------------------|

| | | | |
|----|--|-----------|--------------------------|
| a. | Provoz a fungování veřejné dopravy v Brně | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| b. | Bezpečnost v dopravních prostředcích ve dne | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| c. | Bezpečnost v dopravních prostředcích večer a v noci | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| d. | Dostupností placených parkovacích stání v centru města Brna | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| e. | Dostupností volných parkovacích stání v centru města Brna | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| f. | Dostupností volných parkovacích stání v místě bydliště | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| g. | Síť pěších tras a průchodnost územím města | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| h. | Síť a vybavení cyklistických stezek a tras | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| i. | Vyznačení tras při opravách komunikací (pro pěší i pro řidiče automobilů) | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |
| j. | Přeprava jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy (tramvaje, trolejbusy, autobusy) | 1 2 3 4 5 | <input type="checkbox"/> |

DEMO 1. Jaké je Vaše nejvyšší dokončené vzdělání?

| | | |
|---|---|--------------------------|
| Bez vzdělání, základní škola | 1 | <input type="checkbox"/> |
| Střední bez maturity, vyučení | 2 | <input type="checkbox"/> |
| Střední s maturitou | 3 | <input type="checkbox"/> |
| Vyšší odborné | 4 | <input type="checkbox"/> |
| Vysokoškolské (bakalář, magistr, Dr., atd.) | 5 | <input type="checkbox"/> |

DEMO 2. Do které z následujících skupin byste se zařadil?

| | | |
|---------------------------------|---|--------------------------|
| OSVČ, volná spolupráce | 1 | <input type="checkbox"/> |
| Zaměstnanec | 2 | <input type="checkbox"/> |
| Nezaměstnaný | 3 | <input type="checkbox"/> |
| Rodič na RD, osoba v domácnosti | 4 | <input type="checkbox"/> |
| Student | 5 | <input type="checkbox"/> |
| Důchodce | 6 | <input type="checkbox"/> |

DEMO 3. Kolik je Vám let? (vypište číslicemi)

DEMO 4. ZAZNAMENEJTE POHLAVÍ RESPONDENTA

| | | |
|------|---|--------------------------|
| Muž | 1 | <input type="checkbox"/> |
| Žena | 2 | <input type="checkbox"/> |