



ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA 2

VÝZKUM POVĚDOMÍ OBYVATEL BRNA O INTERMODÁLNÍ DOPRAVĚ

JAKO SOUČÁST PROJEKTU: „VÝZKUM POVĚDOMÍ A SPOKOJENOSTI S DOPRAVNÍMI OPATŘENÍMI PROJEKTU CIVITAS ELAN A INTERMODÁLNÍ DOPRAVA“.

Objednatel:

Statutární město Brno
Dominikánské náměstí 1
601 67 Brno

Vypracoval:

AUGUR Consulting s.r.o.
Vinařská 5/A1
603 00 Brno



AUGUR
Consulting

V Brně, dne 27. 9. 2012

OBSAH

I. ÚVOD A CÍLE	3
II. METODOLOGIE	4
II.1 METODA SBĚRU DAT A ZJIŠŤOVACÍ NÁSTROJ.....	4
II.2 ZÁKLADNÍ SOUBOR - BRNO	4
II.3 POČETNOST VZORKŮ RESPONDENTŮ	4
II.4 ZPŮSOB VÝBĚRU JEDNOTEK – VÝBĚROVÝ SOUBOR- BRNO.....	4
II.5 ORGANIZACE SBĚRU DAT A VALIDITA VÝSLEDKŮ- BRNO	5
II.6 PILOTÁŽ - BRNO.....	5
II.7 ANALÝZA DAT.....	5
II.8 STRUKTURA VZORKU	6
III. ANALYTICKÁ ČÁST	8
III.1 INTENZITA VYUŽÍVÁNÍ VYBRANÝCH ZPŮSOBŮ PŘEPRAVY PO BRNĚ....	8
III.2 MÍRA VYUŽÍVÁNÍ TZV. PŘESTUPNÍCH UZLŮ.....	11
III.3 FREKVENCE VYUŽÍVÁNÍ PŘESTUPNÍCH UZLŮ V BRNĚ	13
III.4 MÍRA SPOKOJENOSTI S JEDNOTLIVÝMI ATRIBUTY FUNGOVÁNÍ INTERMODÁLNÍ DOPRAVY	15
III.5 NÁMĚTY NA OPTIMALIZACI PŘESTUPNÍCH UZLŮ	18
III.6 MÍRA POVĚDOMÍ O PROBÍHAJÍCÍM PROCESU PLÁNOVÁNÍ, MODERNIZACE A BUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍCH UZLŮ VE MĚSTĚ BRNĚ.....	19
III.7 MÍRA SPOKOJENOSTI S INFORMACEMI O PŘESTUPNÍCH UZLECH (O JEJICH PLÁNOVÁNÍ, MODERNIZACI A BUDOVÁNÍ)	21
IV. STRUČNĚ ZÁVĚREM.....	23
V. PŘÍLOHY	25
V.1 Příloha č.1 - Seznam tabulek.....	25
V.2 Příloha č.2 - Seznam grafů	25
V.3 Příloha č.3 - Dotazník	26

I. ÚVOD A CÍLE

Společnost AUGUR Consulting s.r.o. si dovoluje předložit závěrečnou zprávu výzkumu veřejného mínění - empirického sociologického šetření, realizovaného v rámci projektu CIVITAS ELAN, v termínu od 7. 9. 2012 do 21. 9. 2012 v Brně.

Cílem výzkumu, z hlediska jeho obecného zaměření, bylo především hodnocení povědomí obyvatel města o intermodální dopravě.

Kontextuálně sociologické empirické šetření vycházelo z nutnosti zajištění zpětné vazby pro potřeby tzv. společného opatření zaměřeného na plánování intermodálních uzlů, jehož je město Brno koordinátorem. Totožný průzkum byl proveden také v ostatních městech zapojených do projektu CIVITAS ELAN.

Východiskem pro nastavení parametrů a designu výzkumu v Brně byla intenzivní a produktivní spolupráce se zástupci pracovní skupiny zadavatele, především pak s Mgr. Janou Válkovou, Mgr. Ivou Machalovou a Mgr. Evou Gregorovou z Magistrátu města Brna a Ing. Květoslavem Havlíkem zástupcem společnosti KORDIS JMK, spol. s r. o.

Způsob prezentace výsledků výzkumu vychází ze zadání a zohledňuje ujednání smlouvy o dílo ze dne 23. 8. 2012.

Věříme, že zprostředkovaná zjištění, poznatky a konstatování budou ze strany zástupců zadavatele Statutárního města Brna hodnoceny jako inspirativní a relevantní zpětná vazba.

Za řešitelský tým AUGUR Consulting s.r.o.

Mgr. Marián Svoboda
ředitel společnosti

II. METODOLOGIE

II.1 METODA SBĚRU DAT A ZJIŠŤOVACÍ NÁSTROJ

Pro postihnutí dané problematiky bylo využito standardizovaného dotazníku¹. Výzkum probíhal formou face to face standardizovaného rozhovoru mezi odborně školenými tazateli a respondenty.

Pracovní verze dotazníku byla připravena zadavatelem, ale ve spolupráci s AUGUR Consulting s.r.o. byly jednotlivé indikátory dále operacionalizovány do podoby zjišťovacích otázek a dotazník dále optimalizován, především dramaturgicky. Výzkumné otázky v části dotazníku, který souvisel s intermodální dopravou, byly ponechány v původním znění. Důvodem byla možnost komparace výsledků v jednotlivých městech Lublaň, Gent, Porto, Záhřeb, které jsou spolu s Brnem zařazeny do projektu CIVITAS ELAN.

II.2 ZÁKLADNÍ SOUBOR - BRNO

Základní soubor tvoří lidé, kteří v Brně žijí, případně do Brna přijíždějí za studiem nebo zaměstnáním. Jednalo se o osoby starší 15-ti let.

II.3 POČETNOST VZORKŮ RESPONDENTŮ

Výběrový soubor byl stanoven zadavatelem v rozsahu 1 000 respondentů. Po kontrole a vyřazení neúplných dotazníků **bylo statisticky pracováno se vzorkem 1029 respondentů.**

II.4 ZPŮSOB VÝBĚRU JEDNOTEK – VÝBĚROVÝ SOUBOR- BRNO

Výběrový soubor byl konstruován se zohledněním metody kvótního výběru. Kvótními znaky bylo pohlaví a věkové kategorie. Východiskem pro konstrukci vzorku byla aktuální data z ČSÚ a Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně². Detailně deskripce výběrového souboru z hlediska sociálně-demografických znaků respondentů, včetně tzv. rezidentů³ i nerezidentů⁴ je dokumentována v samostatné kapitole č. II. 8 této závěrečné zprávy.

¹ Dotazník tvoří přílohu č. 1 této závěrečné zprávy.

² Jedná se o analýzu podávající kvalifikovaný odhad početního vývoje přítomného obyvatelstva do roku 2020 nad rámec obyvatelstva s trvalým bydlištěm. Analýzu vypracovala Masarykova univerzita, Centrum pro regionální rozvoj (Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D, Doc. RNDr. Václav Toušek, CSc., Mgr. Michal Janota, Brno, 2008).

³ Osoby trvale žijící v Brně.

⁴ Osoby, které nežijí trvale v Brně.

II.5 ORGANIZACE SBĚRU DAT A VALIDITA VÝSLEDKŮ- BRNO

Celkem se na sběru dat (dotazování) podílelo 48 terénních pracovníků (tazatelů), kteří prošli vstupním instruktážním školením, které bylo realizováno podle principů SIMAR.

Po ukončení dotazování měl dotazovaný respondent možnost vyplnit slosovateľný kupón o ceny. Podmínkou účasti na losování o ceny bylo uvedení svého jméno a kontaktního spojení (telefon, adresa nebo e-mail). Pro zaručení anonymity odpovědí nebyl slosovateľný kupón součástí dotazníku. Cílem tohoto postupu byla snaha eliminovat výběrovou chybu způsobenou lidským selháním. **Slosovateľný kupón vyplnilo celkem 840 dotazovaných, tj. 81,6 % všech respondentů z výběrového souboru**, což považujeme za nadstandardně vysoký počet. Následně po sběru dat proběhla kontrolní akce na vzorku 10 % náhodně vybraných respondentů s využitím kombinace metod (CATI, e-mail i korespondenční forma).

II.6 PILOTÁŽ - BRNO

Celkem bylo do pilotáže zahrnuto 21 respondentů (10 mužů a 11 žen). Pilotáž proběhla formou přímých interakcí s respondenty, v termínu od 31. 8. do 1. 9. 2012. Na pilotáži se podílelo 5 tazatelů, pracovníků a spolupracovníků AUGUR Consulting s.r.o. Na základě pilotáže byl dotazník dílčím způsobem optimalizován. Informace z pilotáže byla předána zadavateli. Finální podoba dotazníku podléhala schválení zadavatelem.

II.7 ANALÝZA DAT

Primární data (dotazníky) prošla vstupní a logickou kontrolou. Kontrole byla podrobena také primární data v matici dat, která byla před zahájením analýzy dat vyčištěna, a volné otázky byly kategorizovány.

Analýza dat proběhla s využitím software pro hromadnou analýzu statistických dat SPSS. Při analýze byly využity všechny relevantní statistické procedury.

II.8 STRUKTURA VZORKU

Následující tabulky dokumentují strukturu výběrového souboru respondentů podle sociálně demografických charakteristik.

Tabulka 1 – Struktura vzorku - pohlaví

Pohlaví	Celkem v %
Muži	45,6
Ženy	54,4
Celkem	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

Tabulka 2 – Struktura vzorku - věk

Věk	Celkem v %
15 - 29 let	27,4
30 – 44 let	26,6
45 – 59 let	22,1
60 let a více	23,9
Celkem	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

Tabulka 3 – Struktura vzorku - vzdělání

Vzdělání	Celkem v %
Bez vzdělání, základní vzdělání	8,9
Střední bez maturity, vyučení	17,6
Střední s maturitou	41,0
Vyšší odborné	4,4
Vysokoškolské	28,1
Celkem	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

Tabulka 4 - Struktura vzorku – ekonomická aktivita

Ekonomická aktivita	Celkem v %
OSVČ, volná spolupráce	8,9
Zaměstnanec	47,1
Nezaměstnaný	2,1
Na RD, v domácnosti	3,7
Student	18,2
Důchodce	20,0
Celkem	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

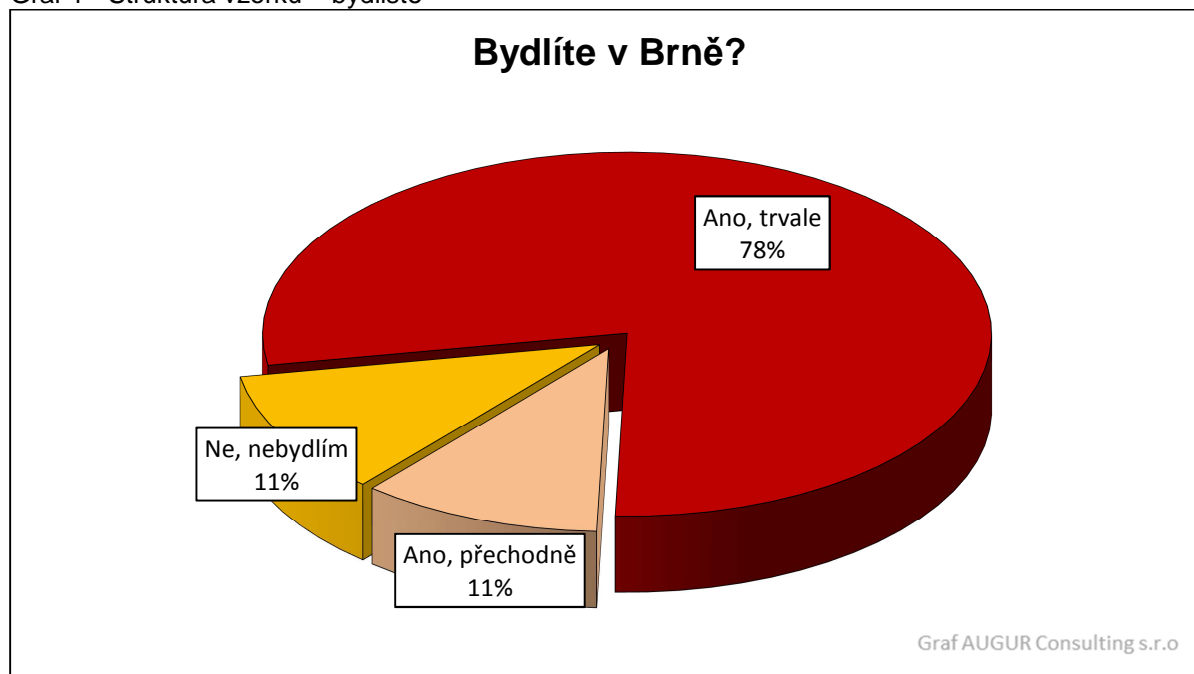
Tabulka 5 - Struktura vzorku – bydliště

Bydlíte v Brně?	Celkem v %
Ano, trvale	78,3
Ano, přechodně	10,7
Ne, nebydlím	11,0
Celkem	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

Následující graf č. 1 dokumentuje přehledně strukturu respondentů podle jejich bydliště. Graf dokumentuje podíl tzv. rezidentů a nerezidentů.⁵

Graf 1 - Struktura vzorku – bydliště



⁵ Struktura rezidentů a nerezidentů se blíží údajům uvedených v Odborné analýze vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně.

III. ANALYTICKÁ ČÁST

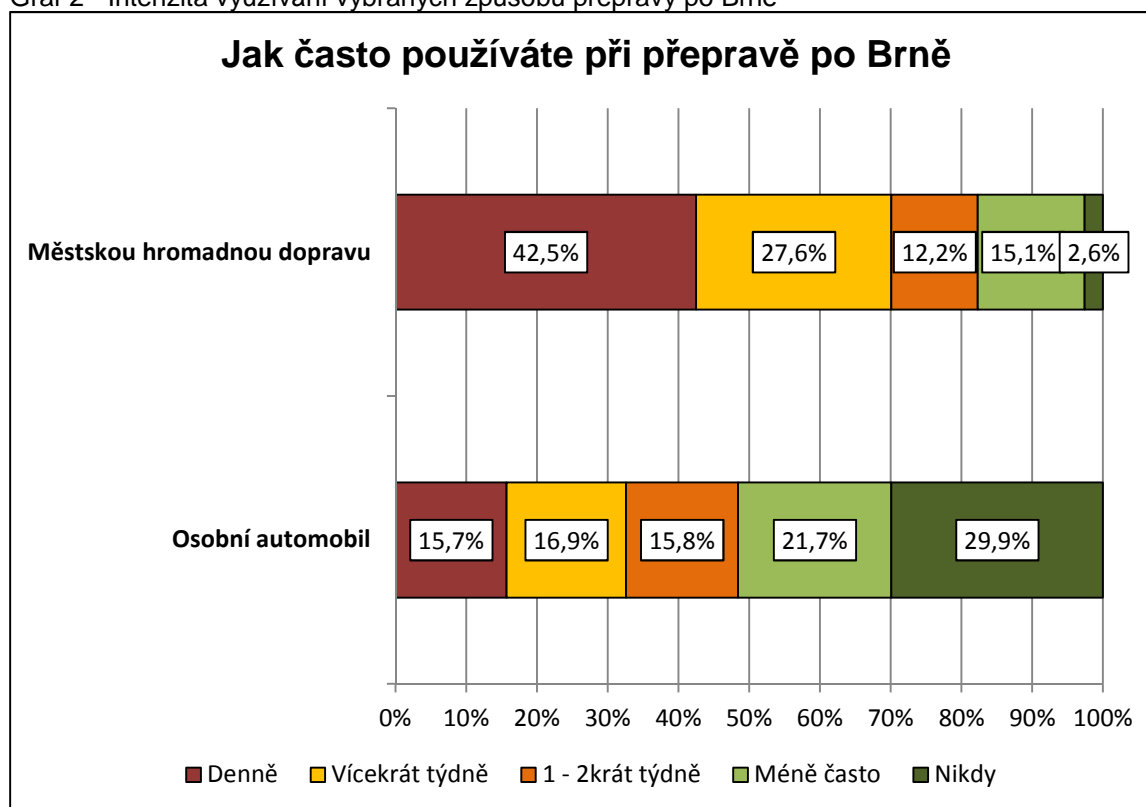
III.1 INTENZITA VYUŽÍVÁNÍ VYBRANÝCH ZPŮSOBŮ PŘEPRAVY PO BRNĚ

Následující graf č. 2 dokumentuje míru využívání hlavních způsobů přepravy po Brně (MHD a osobní automobil).

Z analýzy výsledků vyplývá, že městskou hromadnou dopravu využívají při přepravě po Brně více než dvě pětiny (42,5 %) respondentů. Další více než čtvrtina dotázaných (27,6 %) využívá MHD vícekrát týdně a desetina respondentů (12,2 %) jeden až dvakrát týdně. Téměř pětina dotázaných (17,7 %) využívá MHD k přepravě po Brně méně často nebo nikdy.

Osobní automobil využívá denně k přepravě po Brně 15,7 % dotázaných a další téměř třetina (32,7 %) dotázaných využívá k přepravě po Brně osobní automobil minimálně jeden až dvakrát týdně. Více než polovina respondentů (51,6 %) využívá osobní automobil k přepravě po Brně méně často nebo nikdy. Názorně výsledky dokumentuje následující graf č. 2.

Graf 2 - Intenzita využívání vybraných způsobů přepravy po Brně



Graf: AUGUR Consulting

Následující tabulky č. 6 a č. 7 dokumentují frekvenci využívání městské hromadné dopravy a osobního automobilu v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů.

Z tabulky č. 6 je patrné, že **městskou hromadnou dopravu využívají** intenzivněji (denně nebo vícekrát týdně) častěji lidé ve věku do 29 let, nejčastěji jde o studenty, dále pak osoby s nižším stupněm vzdělání, častěji se jedná o ženy než muže.

Naproti tomu **osobní automobil k přepravě po Brně využívají** nejčastěji osoby ze středních věkových kohort (30-44 let a 45 – 59 let), nejčastěji s nejvyšším stupněm vzdělání, častěji s ekonomickou aktivitou tzv. OSVČ⁶. Jedná se častěji o muže než ženy. Podrobně výsledky dokumentuje tabulka č. 7.

■ Vyšší hodnota varianty denně nebo vícekrát týdně. Hodnota je vyšší než ostatní hodnoty příslušné varianty o více než 5 %. Zvýraznění hodnoty v tabulce navazuje na výše uvedený textový komentář.

Tabulka 6 – Využívání městské hromadné dopravy k přepravě po Brně v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů

Jak často používáte při přepravě po Brně MHD?		Denně (v %)	Vícekrát týdně (v %)	1-2 krát týdně (v %)	Méně často (v %)	Nikdy (v %)	Celkem
Věk	15 – 29 let	58,8	27,2	6,8	6,8	0,4	100,0
	30 – 44 let	35,8	23,5	14,9	22,8	3,0	100,0
	45 – 59 let	38,4	26,3	12,1	16,5	6,7	100,0
	60 let a více	34,4	34,0	15,6	15,2	0,8	100,0
Vzdělání	Bez vzdělání, základní vzdělání	60,0	25,6	5,5	8,9	0,0	100,0
	Střední bez maturity, vyučení	33,5	32,4	12,3	21,2	0,6	100,0
	Střední s maturitou	49,0	25,8	11,9	11,6	1,7	100,0
	Vyšší odborné	50,0	27,3	15,9	4,5	2,3	100,0
	Vysokoškolské	31,8	27,4	14,4	20,4	6,0	100,0
Pohlaví	Muž	38,6	27,5	12,4	18,2	3,3	100,0
	Žena	45,5	27,8	12,1	12,6	2,0	100,0
Ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	21,1	18,9	13,3	34,4	12,3	100,0
	Zaměstnanec	45,1	25,1	10,9	15,9	3,0	100,0
	Nezaměstnaný	23,8	38,1	14,3	23,8	0,0	100,0
	Na RD, v domácnosti	21,1	31,6	34,2	10,5	2,6	100,0
	Student	64,1	27,2	6,0	2,7	0,0	100,0
	Důchodce	32,4	34,8	15,9	16,9	0,0	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

⁶ OSVČ = osoba samostatně výdělečně činná.

■ Vyšší hodnota varianty denně nebo vícekrát týdně. Hodnota je vyšší než ostatní hodnoty příslušné varianty o více než 5 %. Zvýraznění hodnoty v tabulce navazuje na výše uvedený textový komentář.

Tabulka 7 – Využívání osobního automobilu k přepravě po Brně v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů

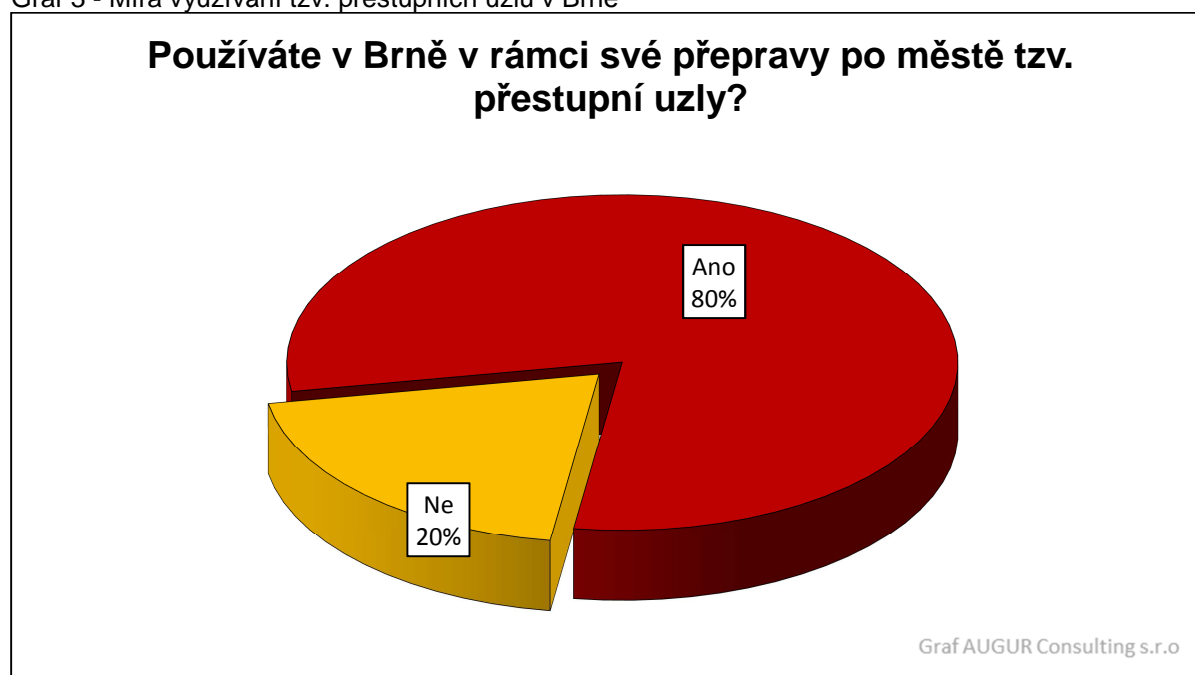
Jak často používáte při přepravě po Brně osobní automobil?		Denně (v %)	Vícekrát týdně (v %)	1-2 krát týdně (v %)	Méně často (v %)	Nikdy (v %)	Celkem
Věk	15 – 29 let	9,0	11,4	18,0	24,7	36,9	100,0
	30 – 44 let	24,9	23,3	16,3	18,3	17,1	100,0
	45 – 59 let	20,5	20,9	14,9	18,1	25,6	100,0
	60 let a více	8,4	12,0	13,3	25,8	40,5	100,0
Vzdělání	Bez vzdělání, základní vzdělání	6,9	11,5	18,4	21,8	41,4	100,0
	Střední bez maturity, vyučení	16,7	18,5	16,0	21,6	27,2	100,0
	Střední s maturitou	13,2	12,5	16,5	24,7	33,1	100,0
	Vyšší odborné	15,8	10,5	15,8	21,1	36,8	100,0
	Vysokoškolské	21,9	25,0	13,4	17,8	21,9	100,0
Pohlaví	Muž	19,8	21,6	15,3	17,3	26,0	100,0
	Žena	12,3	12,8	16,3	25,3	33,3	100,0
Ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	41,9	26,7	9,3	9,3	12,8	100,0
	Zaměstnanec	20,0	20,2	14,7	22,9	22,2	100,0
	Nezaměstnaný	23,5	17,6	11,8	11,8	35,3	100,0
	Na RD, v domácnosti	7,9	18,4	50,0	13,2	10,5	100,0
	Student	5,2	10,7	16,6	23,7	43,8	100,0
	Důchodce	5,4	9,7	12,9	25,8	46,2	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

III.2 MÍRA VYUŽÍVÁNÍ TZV. PŘESTUPNÍCH UZLŮ

Jak vyplývá z analýzy výsledků, v rámci své přepravy po městě Brně, využívají tzv. přestupní uzly⁷ čtyři pětiny (80 %) respondentů. Jedna pětina dotázaných (20 %) v rámci své přepravy po městě tzv. přestupní uzly nevyužívá. Názorně výsledky dokumentuje následující graf č. 3.

Na otázku odpovědělo 99,9 % dotázaných.
Graf 3 - Míra využívání tzv. přestupních uzlů v Brně



⁷ V Brně zněla otázka na využívání přestupních uzlů stejně jako v jiných městech zapojených do projektu CIVITAS ELAN:

„**Používáte v Brně v rámci své přepravy po městě tzv. přestupní uzly?**“ Přestupním uzlem rozumějte místa, kde se setkává více typů přepravy např. tramvaje, trolejbusy, autobusy. Tazatel předložil kartu s výčtem přestupních uzlů typických pro Brno. Jedná se o místa např.: Mendlovo nám., Stará Osada, Hlavní nádraží, Moravské náměstí, Semilaso, Pionýrská, Česká, Úzká, Starý Lískovec - smyčka tramvají, Osová, Bystrc ZOO, Skácelova, Klusáčkova, Konečného nám., Ústřední hřbitov, Celní, Líšeň – Jírova, Pálavské náměstí, Novolíšeňská apod.

Následující tabulka č. 8 dokumentuje míru využívání tzv. přestupních uzlů v Brně v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů.

Přestupní uzly využívají častěji (z hlediska ekonomického postavení) nezaměstnaní a studenti. Častěji se jedná o ženy než muže.

■ Hodnota je vyšší než ostatní hodnoty příslušné varianty o více než 5 %. Zvýraznění hodnoty v tabulce navazuje na výše uvedený textový komentář.

Tabulka 8 - Míra využívání tzv. přestupních uzlů v Brně, ve vztahu k vybraným sociálně demografickým charakteristikám respondentů

Používáte v Brně v rámci své přepravy tzv. přestupní uzly?		Ano (v %)	Ne (v %)	Celkem
Věk	18 – 29 let	84,7	15,3	100,0
	30 – 44 let	78,0	22,0	100,0
	45 –59 let	76,2	23,8	100,0
	60 let a více	80,4	19,6	100,0
Vzdělání	Bez vzdělání, základní vzdělání	85,7	14,3	100,0
	Střední bez maturity, vyučení	73,3	26,7	100,0
	Střední s maturitou	83,6	16,4	100,0
	Vyšší odborné	82,2	17,8	100,0
	Vysokoškolské	76,7	23,3	100,0
Pohlaví	Muž	74,8	25,2	100,0
	Žena	84,4	15,6	100,0
Ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	63,3	36,7	100,0
	Zaměstnanec	80,5	19,5	100,0
	Nezaměstnaný	90,5	9,5	100,0
	Na RD, v domácnosti	78,9	21,1	100,0
	Student	85,3	14,7	100,0
	Důchodce	80,2	19,8	100,0

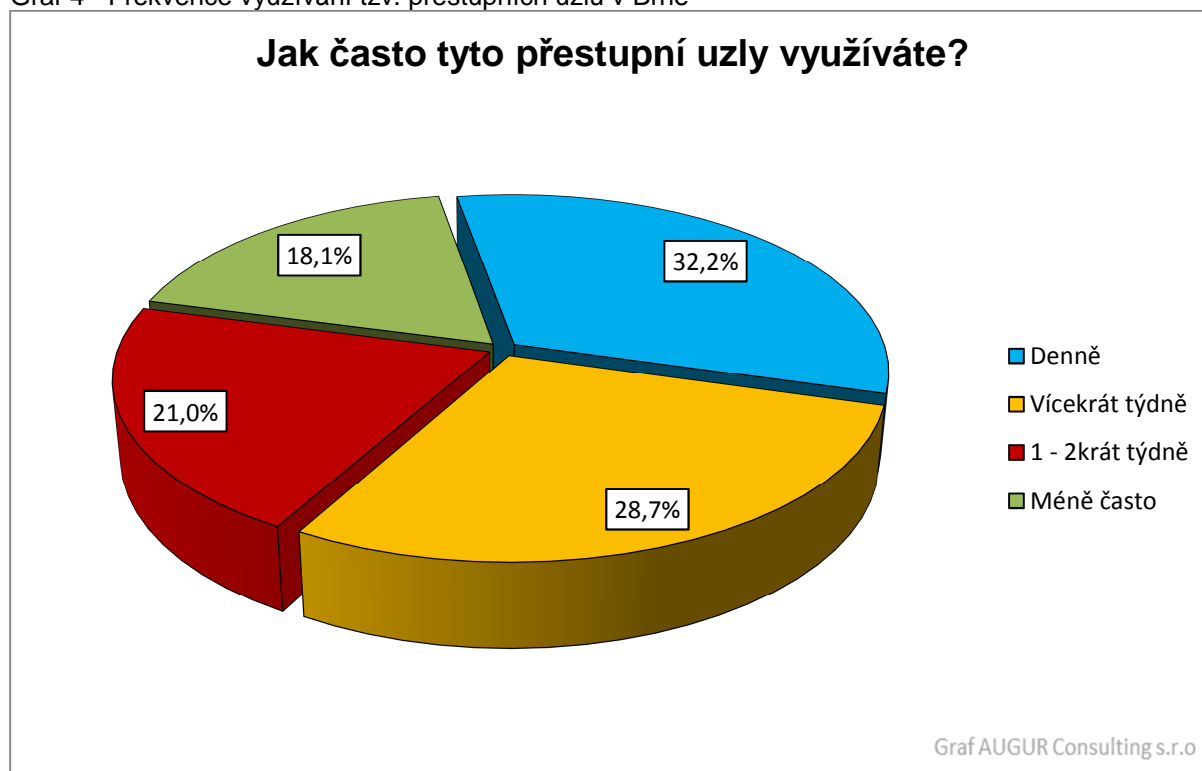
Tabulka: AUGUR Consulting

III.3 FREKVENCE VYUŽÍVÁNÍ PŘESTUPNÍCH UZLŮ V BRNĚ

Téměř třetina dotázaných respondentů (32,2 %) využívá přestupních uzlů v Brně denně a téměř stejně početná skupina (28,7 %) vícekrát týdně. Více než pětina dotázaných (21 %) využívá přestupní uzly v Brně 1 – 2x týdně a téměř pětina respondentů (18,1 %) méně často.

Na otázku odpovědělo 99,9 % dotázaných.

Graf 4 - Frekvence využívání tzv. přestupních uzlů v Brně



Následující tabulka č. 9 dokumentuje frekvenci využívání přestupních uzlů v Brně, v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů.

Přestupní uzly v Brně využívají intenzivněji (denně) častěji lidé ve věku do 29 let, nejčastěji jde o studenty a zaměstnance. Častěji se jedná o ženy než muže.

■ Hodnota je vyšší než ostatní hodnoty příslušné varianty. Zvýraznění hodnoty v tabulce navazuje na výše uvedený textový komentář.

Tabulka 9 - Frekvence využívání tzv. přestupních uzlů v Brně, ve vztahu k vybraným sociálně demografickým charakteristikám respondentů

Jak často tyto přestupní uzly využíváte?		Denně (v %)	Vícekrát týdně (v %)	1 – 2krát týdně (v %)	Méně často (v %)	Celkem
Věk	18 – 29 let	45,0	30,3	13,4	11,3	100,0
	30 – 44 let	26,3	26,3	25,8	21,6	100,0
	45 – 59 let	32,6	27,9	16,2	23,3	100,0
	60 let a více	22,8	30,5	28,4	18,3	100,0
Vzdělání	Bez vzdělání, základní vzdělání	38,5	37,2	12,8	11,5	100,0
	Střední bez maturity, vyučení	24,2	30,3	18,2	27,3	100,0
	Střední s maturitou	36,0	28,9	20,0	15,1	100,0
	Vyšší odborné	51,4	21,6	8,1	18,9	100,0
	Vysokoškolské	25,5	25,9	28,6	20,0	100,0
Pohlaví	Muž	28,7	29,8	18,9	22,6	100,0
	Žena	34,8	28,0	22,3	14,9	100,0
Ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	14,3	21,4	35,7	28,6	100,0
	Zaměstnanec	36,8	27,4	17,0	18,8	100,0
	Nezaměstnaný	5,3	26,3	36,8	31,6	100,0
	Na RD, v domácnosti	16,6	30,0	46,7	6,7	100,0
	Student	45,3	31,2	12,7	10,8	100,0
	Důchodce	19,9	31,5	27,2	20,4	100,0

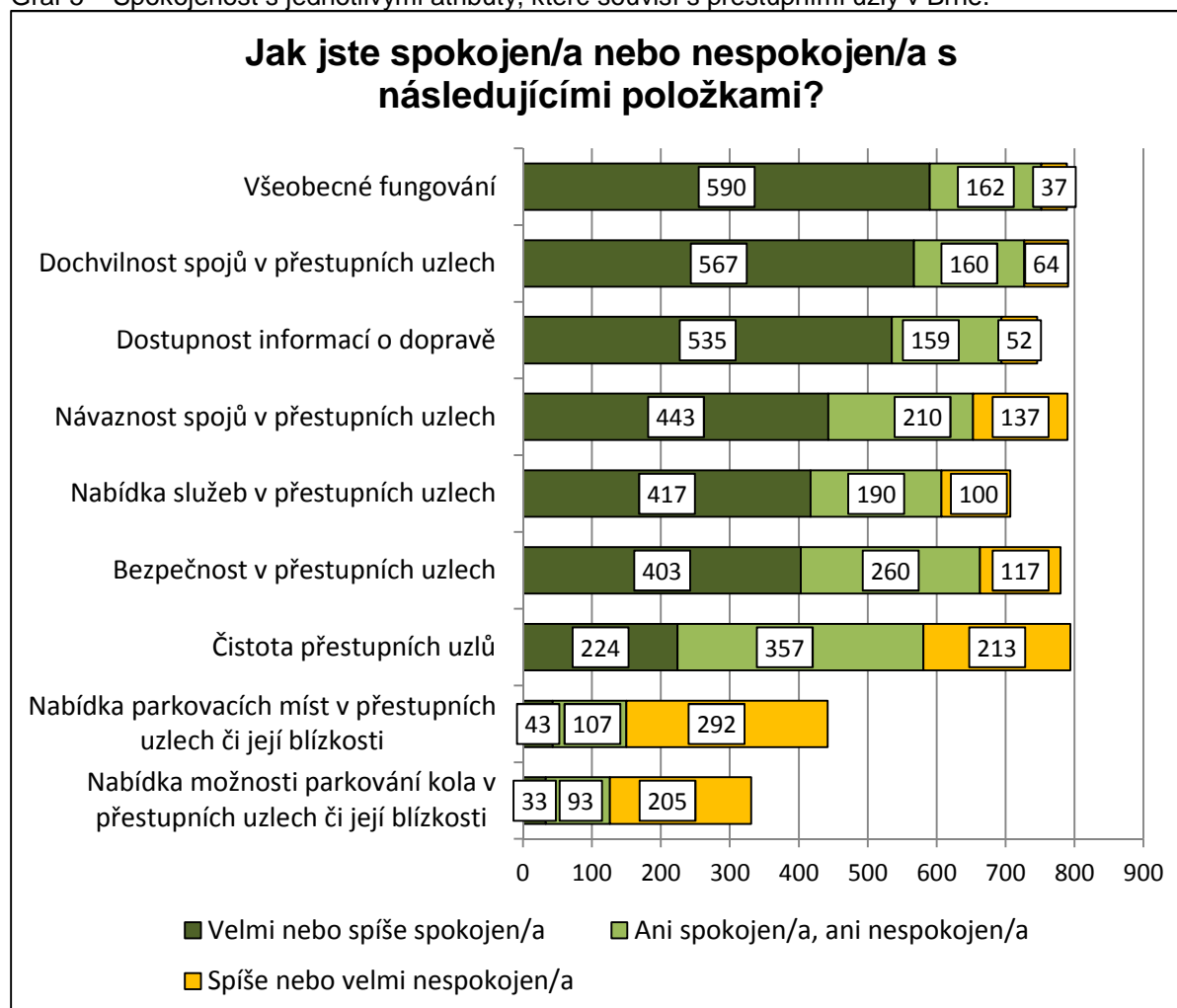
III.4 MÍRA SPOKOJENOSTI S JEDNOTLIVÝMI ATRIBUTY FUNGOVÁNÍ INTERMODÁLNÍ DOPRAVY

Míra spokojenosti s jednotlivými atributy – položkami, které souvisí s intermodální dopravou (přestupními uzly), byla zjišťována prostřednictvím baterie s devíti položkami. Míra spokojenosti byla identifikována u každé položky na škále od 1 (velmi spokojen) do 5 (velmi nespokojen). Respondenti měli možnost označit také šestou variantu – nevím, nedokáži posoudit.

U některých položek byl identifikován vysoký podíl respondentů, kteří se k dané položce nedokázali vyjádřit. Využili variantu odpovědi nevím, neumím posoudit. Pro názornější a přehlednější interpretaci výsledků uvádíme v grafu č. 5 absolutní četnosti odpovědí respondentů na jednotlivé položky. Z výsledků byla vypuštěna varianta odpovědi „Nevím, nedokáži posoudit“. Nejvyšší míru spokojenosti projevují dotázaní s všeobecným fungováním dopravy v Brně, dále pak s dochvilností spojů v přestupních uzlech, dostupností informací o dopravě, návazností spojů v přestupních uzlech a nabídkou služeb v přestupních uzlech. Nižší míru spokojenosti vykazují respondenti s bezpečností a čistotou přestupních uzlů.

Nespokojenost jsme zaznamenali u položek: nabídka parkovacích míst v přestupních uzlech a nabídka možnosti parkování kol v přestupních uzlech.

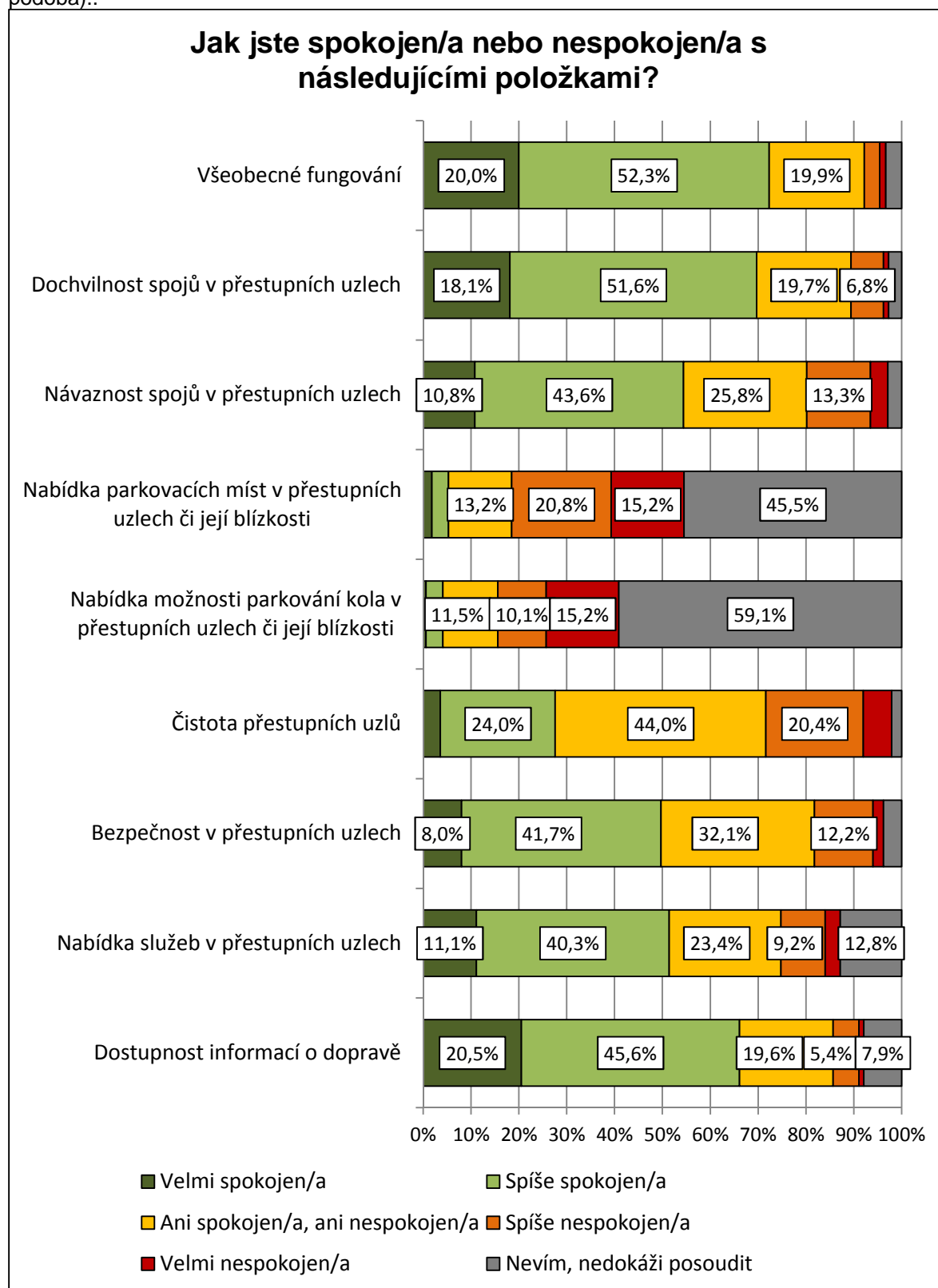
Graf 5 – Spokojenost s jednotlivými atributy, které souvisí s přestupními uzly v Brně.



Graf: AUGUR Consulting

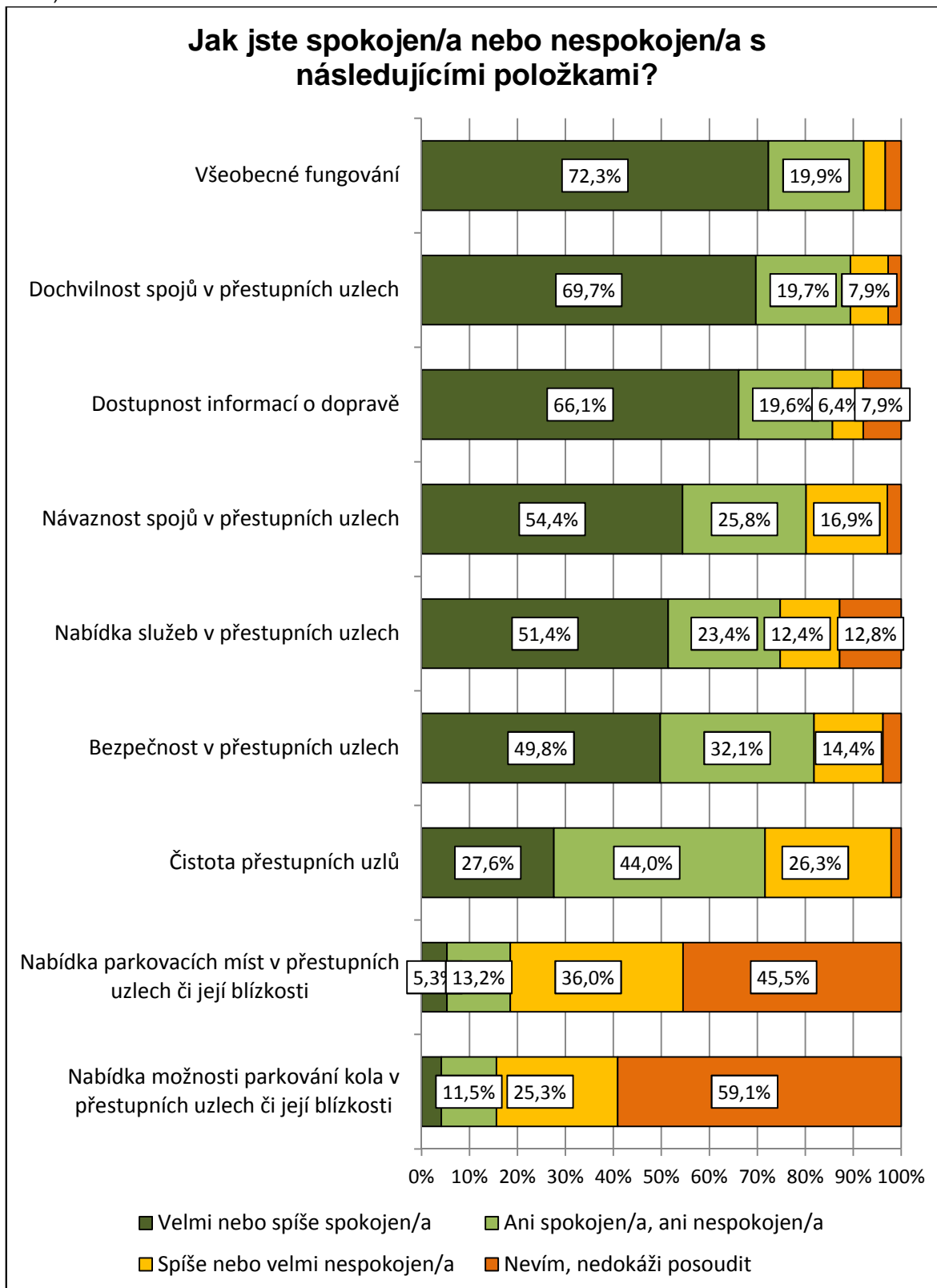
Grafy č. 6 a 7 uvádíme pro úplnost

Graf 6 - Míra spokojenosti s jednotlivými atributy fungování intermodální dopravy (nekategorizovaná podoba)..



Graf: AUGUR Consulting

Graf 7 - Míra spokojenosti s jednotlivými atributy fungování intermodální dopravy (kategorizovaná podoba).



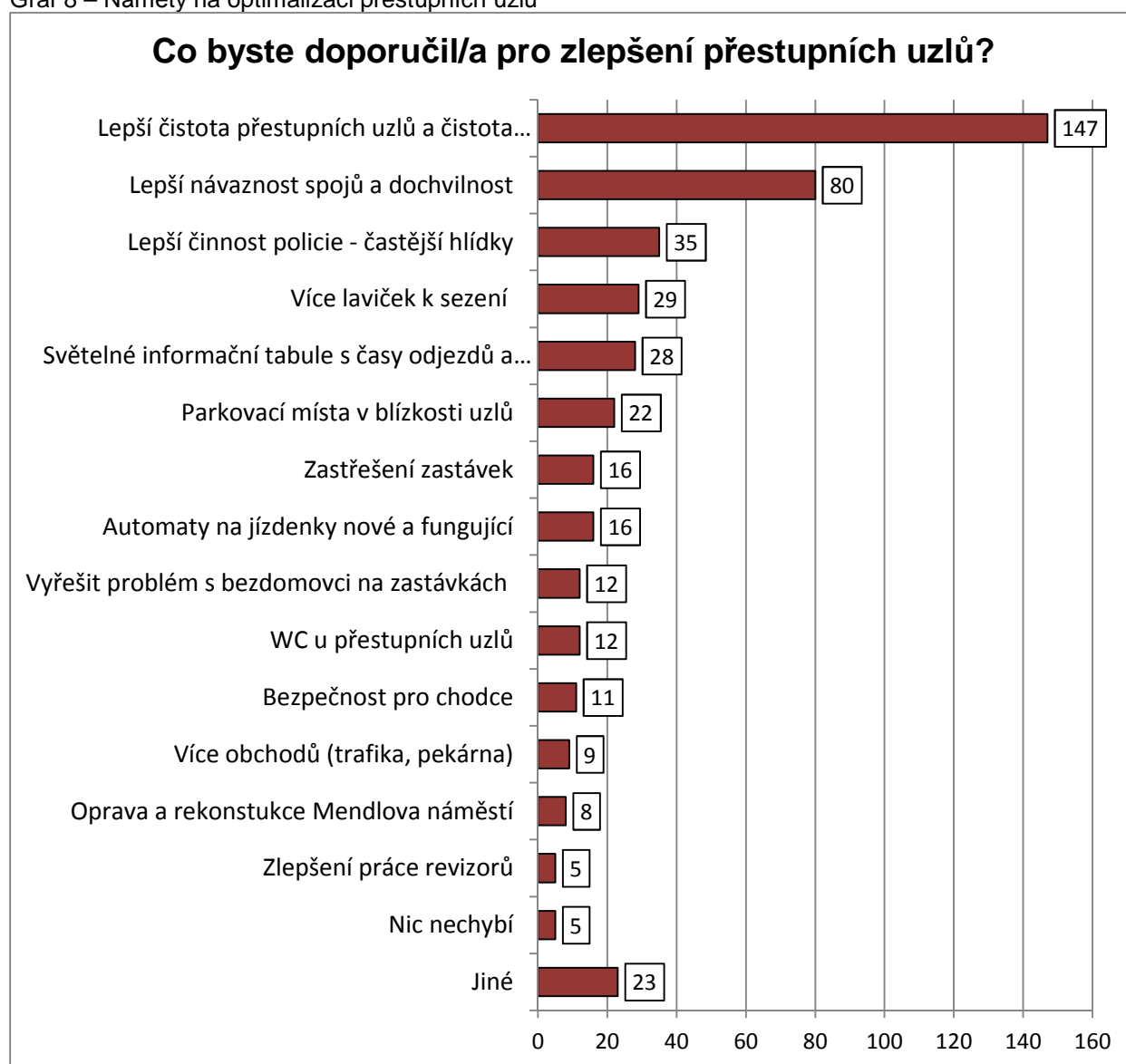
Graf: AUGUR Consulting

III.5 NÁMĚTY NA OPTIMALIZACI PŘESTUPNÍCH UZLŮ

Náměty na optimalizaci přestupních uzlů byly identifikovány s využitím tzv. volné otázky – otázky bez nabízených variant odpovědí. Na volnou otázku odpovědělo 46,7 % dotázaných. Na základě obsahové analýzy a kategorizace odpovědí lze konstatovat, že nejčastěji respondenti navrhnou zaměřit se na zajištění čistoty přestupních uzlů i dopravních prostředků, dále pak zlepšit návaznost i větší dochvilnost spojů a zintenzívnit dohled policie.

Ostatní výsledky, v kategorizované podobě - podle četností, dokumentuje následující graf č. 8.

Na otázku odpovědělo 46,7 % dotázaných.
Graf 8 – Náměty na optimalizaci přestupních uzlů



Graf: AUGUR Consulting

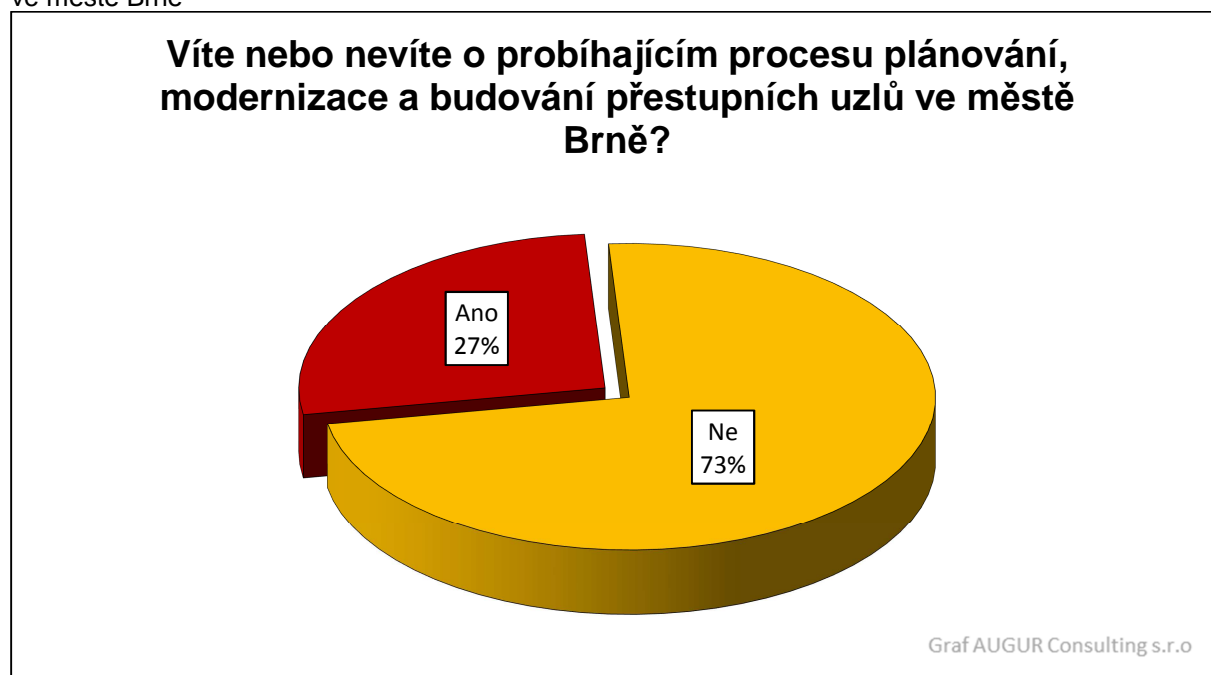
Jiné: bezbariérové přístupy na zastávky (4x), úschovna na kola (4x), modernizace uzlů - obecně (3x), informovanost o změnách v MHD (3x), lepší značení pro cizince (3x), odpadkové koše (3x), čitelnost jízdních řádů (1x), lepší osvětlení (1x), označení míst pro kuřáky (1x).

III.6 MÍRA POVĚDOMÍ O PROBÍHAJÍCÍM PROCESU PLÁNOVÁNÍ, MODERNIZACE A BUDOVÁNÍ PŘESTUPNÍCH UZLŮ VE MĚSTĚ BRNĚ

Více než čtvrtina respondentů (27 %) má povědomí o probíhajícím procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně. Téměř tři čtvrtiny respondentů (73 %) však o výše uvedeném procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně neví. Názorně výsledky dokumentuje následující graf č. 9.

Na otázku odpovědělo 99,6 % dotázaných.

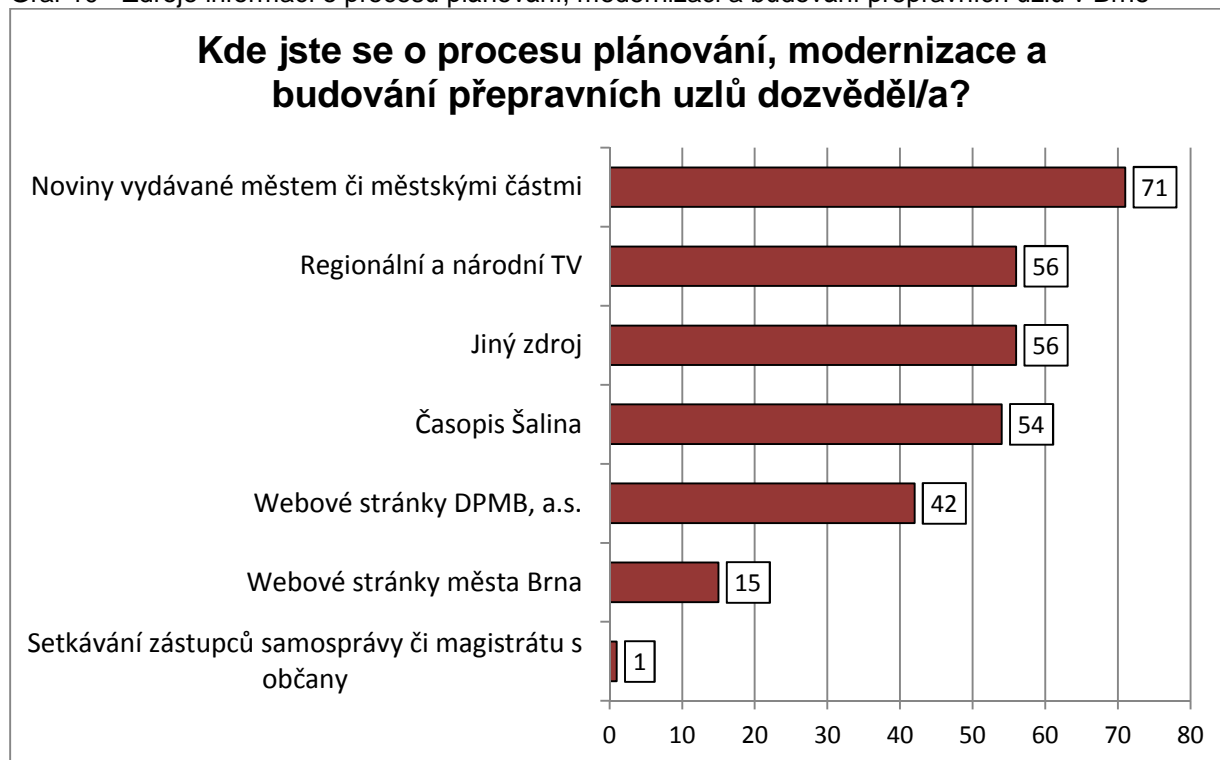
Graf 9 – Míra povědomí o probíhajícím procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně



Způsob přenosu informací o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně byl identifikován s využitím 7 položek (variant). Respondenti měli možnost označit i více položek – zdrojů informací, ze kterých se dovídají o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně.

Jak vyplývá z následujícího grafu č. 10, nejčastěji se respondenti o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně dozvěděli z novin vydávaných městem nebo městskou částí (26,7 %), dále pak z regionální nebo národní TV (21,1%), z jiných zdrojů, časopisu Šalina (20,3 %), z Webových stránek DPMB, a.s. (15,8 %), případně z Webové stránky města Brna (5,6 %).

Graf 10 - Zdroje informací o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně



Graf: AUGUR Consulting

Následující tabulka č. 10 uvádí absolutní četnosti jednotlivých variant – položek a jejich procentuální podíl z celkového počtu respondentů, kteří na otázku odpověděli (n = 274). Jedná se o respondenty, kteří uvedli, že jsou informováni o probíhajícím procesu plánování, modernizace a budování přepravních uzlů ve městě.

Tabulka 10 – Zdroje informací o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně

Kde jste se o procesu plánování, modernizace a budování přepravních uzlů dozvěděl/a?	Celkem	Podíl v %
Noviny vydávané městem – Brněnský Metropolitan	71	26,7
Webové stránky města Brna	15	5,6
Setkávání zástupců samosprávy či magistrátu s občany	1	0,4
Časopis Šalina	54	20,3
Webové stránky DPMB, a.s.	42	15,8
Regionální a národní TV	56	21,1
Jiný zdroj	56	21,1

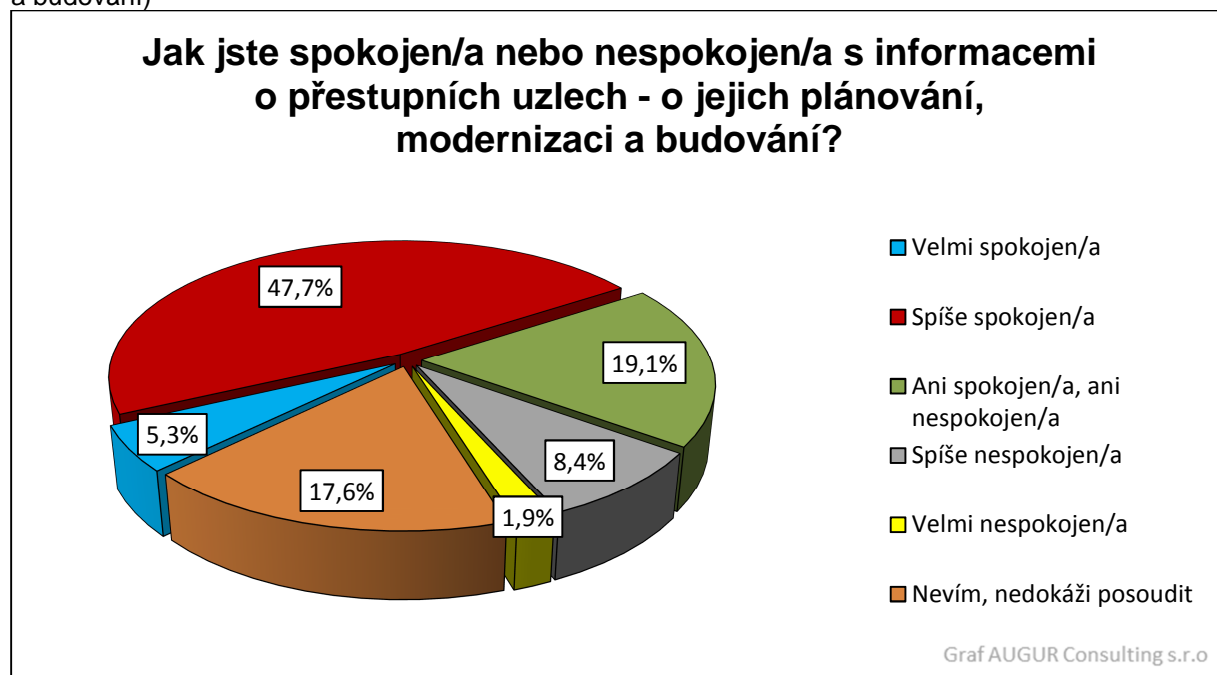
Tabulka: AUGUR Consulting

Jiný zdroj: známí, rodina (42x), ze zaměstnání/školy (7x), z novin (4x), z rádia (2x), na internetu (1x)

III.7 MÍRA SPOKOJENOSTI S INFORMACEMI O PŘESTUPNÍCH UZLECH (O JEJICH PLÁNOVÁNÍ, MODERNIZACI A BUDOVÁNÍ)

Více než polovina dotázaných respondentů (53 %) je velmi nebo spíše spokojena s informacemi o přestupních uzlech v Brně. Nespokojenost (velmi nebo spíše) projevuje pouze desetina (10,3 %) dotázaných. Názorně výsledky dokumentuje následující graf č. 11.

Graf 11 - Míra spokojenosti s informacemi o přestupních uzlech (o jejich plánování, modernizaci a budování)



Následující tabulka č. 11 dokumentuje spokojenost s informacemi o přestupních uzlech v Brně, v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů. Spokojenější jsou s informacemi o přestupních uzlech v Brně častěji nejstarší respondenti 60 a více let, častěji s nejnižším stupněm vzdělání. Jedná se častěji o důchodce a zaměstnance.

■ Hodnota je vyšší než ostatní hodnoty příslušné varianty. Zvýraznění hodnoty v tabulce navazuje na výše uvedený textový komentář.

Tabulka 11 - Spokojenost s informacemi o přestupních uzlech v Brně, v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů

Jak jste spokojen/a nebo nespokojen/a s informacemi o přestupních uzlech - o jejich plánování, modernizaci a budování?		Spíše nebo velmi spokojen/a (v %)	Ani spokojen/a ani nespokojen/a (v %)	Spíše nebo velmi nespokojen/a (v %)	Nevím (v %)	Celkem
Věk	18 – 29 let	46,9	18,4	12,3	22,4	100,0
	30 – 44 let	54,1	24,3	10,8	10,8	100,0
	45 – 59 let	50,6	17,4	9,3	22,7	100,0
	60 let a více	59,4	15,6	9,4	15,6	100,0
Vzdělání	Bez vzdělání, základní vzdělání	75,0	8,3	0,0	16,7	100,0
	Střední bez maturity, vyučení	52,0	12,0	12,0	24,0	100,0
	Střední s maturitou	53,5	20,2	9,3	17,1	100,0
	Vyšší odborné	69,2	23,1	0,0	7,7	100,0
	Vysokoškolské	45,6	24,6	15,8	14,0	100,0
Pohlaví	Muž	53,8	18,5	6,7	21,0	100,0
	Žena	52,5	19,6	13,3	14,7	100,0
Ekonomická aktivita	OSVČ, volná spolupráce	43,4	39,2	8,7	8,7	100,0
	Zaměstnanec	56,1	18,0	8,6	17,3	100,0
	Nezaměstnaný	42,8	14,3	28,6	14,3	100,0
	Na RD, v domácnosti	33,3	33,3	16,7	16,7	100,0
	Student	48,1	11,2	7,4	33,3	100,0
	Důchodce	57,4	17,0	10,7	14,9	100,0

Tabulka: AUGUR Consulting

IV. STRUČNĚ ZÁVĚREM

Na závěr této zprávy si dovoluujeme uskutečnit stručné shrnutí výzkumu veřejného mínění - empirického sociologického šetření, realizovaného v rámci projektu CIVITAS ELAN, v termínu od 7. 9. 2012 do 21. 9. 2012 v Brně. Cílem výzkumu, z hlediska jeho obecného zaměření, bylo především hodnocení povědomí obyvatel města o intermodální dopravě.

Základní soubor tvořili lidé, kteří v Brně žijí, případně do Brna přijíždějí za studiem nebo zaměstnáním. Jednalo se o osoby starší 15-ti let. Po kontrole a vyřazení neúplných dotazníků bylo statisticky pracováno se vzorkem 1029 respondentů. Výběrový soubor byl konstruován se zohledněním metody kvótního výběru. Kvótními znaky bylo pohlaví a věkové kategorie. Východiskem pro konstrukci vzorku byla aktuální data z ČSÚ a Odborná analýza vývoje počtu osob oficiálně neregistrovaných ve městě Brně⁸.

Jak vyplývá z analýzy výsledků, v rámci své přepravy po městě Brně, využívají tzv. přestupní uzly čtyři pětiny (80 %) respondentů. Jedna pětina dotázaných (20 %) v rámci své přepravy po městě tzv. přestupní uzly nevyužívá. Přestupní uzly využívají častěji (z hlediska ekonomického postavení) nezaměstnaní a studenti. Častěji se jedná o ženy než muže.

Téměř třetina dotázaných respondentů (32,2 %) využívá přestupních uzlů v Brně denně a téměř stejně početná skupina (28,7 %) vícekrát týdně. Více než pětina dotázaných (21 %) využívá přestupní uzly v Brně 1 – 2x týdně a téměř pětina respondentů (18,1 %) méně často. Přestupní uzly v Brně využívají intenzivněji (denně) častěji lidé ve věku do 29 let, nejčastěji jde o studenty a zaměstnance. Častěji se jedná o ženy než muže.

Míra spokojenosti s jednotlivými atributy – položkami, které souvisí s intermodální dopravou (přestupními uzly), byla zjišťována prostřednictvím baterie s devíti položkami. Míra spokojenosti byla identifikována u každé položky na škále od 1 (velmi spokojen) do 5 (velmi nespokojen). Respondenti měli možnost označit také šestou variantu – nevím, nedokáži posoudit.

U některých položek byl identifikován vysoký podíl respondentů, kteří se k dané položce nedokázali vyjádřit. Využili variantu odpovědi nevím, neumím posoudit. Nejvyšší míru spokojenosti projevují dotázaní s všeobecným fungováním dopravy v Brně, dále pak s dochvilností spojů v přestupních uzlech, dostupností informací o dopravě, návazností spojů v přestupních uzlech a nabídkou služeb v přestupních uzlech. Nižší míru spokojenosti vykazují respondenti s bezpečností v přestupních uzlech a čistotou přestupních uzlů.

Nespokojenost jsme zaznamenali u položek: nabídka parkovacích míst v přestupních

⁸ Jedná se o analýzu podávající kvalifikovaný odhad početního vývoje přítomného obyvatelstva do roku 2020 nad rámec obyvatelstva s trvalým bydlištěm. Analýzu vypracovala Masarykova univerzita, Centrum pro regionální rozvoj (Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D, Doc. RNDr. Václav Toušek, CSc., Mgr. Michal Janota, Brno, 2008).

uzlech a nabídka možnosti parkování kol v přestupních uzlech.

Náměty na optimalizaci přestupních uzlů byly identifikovány s využitím tzv. volné otázky – otázky bez nabízených variant odpovědí. Na volnou otázku odpovědělo 46,7 % dotázaných. Na základě obsahové analýzy a kategorizace odpovědí lze konstatovat, že nejčastěji respondenti navrhnou zaměřit se na zajištění čistoty přestupních uzlů i dopravních prostředků, dále pak zlepšit návaznost i větší dochvilnost spojů a zintenzívnit dohled policie.

Více než čtvrtina respondentů (27 %) má povědomí o probíhajícím procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně. Téměř tři čtvrtiny respondentů (73 %) však o výše uvedeném procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně neví.

Způsob přenosu informací o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně byl identifikován s využitím 7 položek (variant). Respondenti měli možnost označit i více položek – zdrojů informací, ze kterých se dovídají o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně. Nejčastěji se respondenti o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně dozvěděli z novin vydávaných městem nebo městskou částí (26,7 %), dále pak z regionální nebo národní TV (21,1%), z jiných zdrojů, časopisu Šalina (20,3 %), z Webových stránek DPMB, a.s. (15,8 %), případně z Webové stránky města Brna (5,6 %).

Více než polovina dotázaných respondentů (53 %) je velmi nebo spíše spokojena s informacemi o přestupních uzlech v Brně. Nespokojenost (velmi nebo spíše) projevuje pouze desetina (10,3 %) dotázaných. Spokojenější jsou s informacemi o přestupních uzlech v Brně častěji nejstarší respondenti 60 a více let, častěji s nejnižším stupněm vzdělání. Jedná se častěji o důchodce a zaměstnance.

Věříme, že výsledky a informace uvedené v této závěrečné zprávě budou ze strany zadavatele hodnoceny jako zajímavá zpětná vazba.

V. PŘÍLOHY

V.1 Příloha č.1 - Seznam tabulek

Tabulka 1 – Struktura vzorku - pohlaví	6
Tabulka 2 – Struktura vzorku - věk	6
Tabulka 3 – Struktura vzorku - vzdělání	6
Tabulka 4 - Struktura vzorku – ekonomická aktivita	6
Tabulka 5 - Struktura vzorku – bydliště	6
Tabulka 6 – Využívání městské hromadné dopravy k přepravě po Brně v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů	9
Tabulka 7 – Využívání osobního automobilu k přepravě po Brně v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů	10
Tabulka 8 - Míra využívání tzv. přestupních uzlů v Brně, ve vztahu k vybraným sociálně demografickým charakteristikám respondentů	12
Tabulka 9 - Frekvence využívání tzv. přestupních uzlů v Brně, ve vztahu k vybraným sociálně demografickým charakteristikám respondentů	14
Tabulka 10 – Zdroje informací o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně.....	20
Tabulka 11 - Spokojenost s informacemi o přestupních uzlech v Brně, v korelaci s vybranými sociálně demografickými znaky respondentů	22

V.2 Příloha č.2 - Seznam grafů

Graf 1 - Struktura vzorku – bydliště	7
Graf 2 - Intenzita využívání vybraných způsobů přepravy po Brně.....	8
Graf 3 - Míra využívání tzv. přestupních uzlů v Brně.....	11
Graf 4 - Frekvence využívání tzv. přestupních uzlů v Brně.....	13
Graf 5 – Spokojenost s jednotlivými atributy, které souvisí s přestupními uzly v Brně.	15
Graf 6 - Míra spokojenosti s jednotlivými atributy fungování intermodální dopravy (nekategorizovaná podoba).....	16
Graf 7 - Míra spokojenosti s jednotlivými atributy fungování intermodální dopravy (kategorizovaná podoba).....	17
Graf 8 – Náměty na optimalizaci přestupních uzlů	18
Graf 9 – Míra povědomí o probíhajícím procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně	19
Graf 10 - Zdroje informací o procesu plánování, modernizaci a budování přepravních uzlů v Brně.....	20
Graf 11 - Míra spokojenosti s informacemi o přestupních uzlech (o jejich plánování, modernizaci a budování)	21

V.3 Příloha č.3 - Dotazník

VÝZKUM POVĚDOMÍ A SPOKOJENOSTI S DOPRAVNÍMI OPATŘENÍMI PROJEKTU CIVITAS ELAN A INTERMODÁLNÍ DOPRAVA

Dobrý den,
dovoluji si Vás oslovit s žádostí o zodpovězení otázek v rámci výzkumu o dopravě, povědomí a spokojenosti veřejností s dopravou ve městě Brně. Toto dotazníkové šetření realizujeme na zadání Magistrátu města Brna v rámci evropského projektu CIVITAS ELAN a rád/a bych upozornil/a, že veškeré údaje a informace, které mi poskytnete, budou důvěrné a výzkumné šetření je zcela anonymní. Délka dotazování bude činit cca 15 minut.

SCREEN 1: Žijete, pracujete nebo studujete v Brně?

Ano = POKRAČUJTE NA DALŠÍ OTÁZKU

Ne = UKONČETE ROZHOVOR

O1. Bydlíte v Brně?

1. Ano, trvale ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou O2*
2. Ano, přechodně ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou O2*
3. Ne, nebydlím ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku O3*


O2. Ve které městské části bydlíte?

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

O3. Jak často využíváte při přepravě po Brně:	Denně	Vícekrát týdně	1-2krát týdně	Méně často	Nikdy
Městskou hromadnou dopravu	1	2	3	4	5
Osobní automobil	1	2	3	4	5

POVĚDOMÍ A SPOKOJENOST - DOPRAVNÍ DIALOG


04. Odkud se nejčastěji dozvídáte informace o dopravě, např. o plánování dopravy, přestupních uzlech apod.? Můžete označit i více možností.

1. Noviny vydávané městem - Brněnský Metropolitan
2. Zpravodaje městských částí
3. Webové stránky města Brna
4. Setkávání zástupců samosprávy či magistrátu s občany
5. Časopis Šalina
6. Webové stránky DPMB, a.s.
7. Webové stránky IDS JMK
8. Regionální a národní TV
9. Komunikační materiály, letáky, brožury, vývěsky na zastávkách, informační cedule
10. Zprostředkovaně (od rodiny, přátel, známých apod.)
11. Jiný zdroj, uveďte jaký 
12. Nevyhledávám informace o dopravě ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku 07*

05. Jsou pro Vás informace o dopravě ve městě Brně dostupné nebo nedostupné?

1. Zcela dostupné
2. Spíše dostupné
3. Ani dostupné, ani nedostupné
4. Spíše nedostupné
5. Zcela nedostupné
9. Nevím, nedokáži posoudit

06. Jsou nějaké informace o dopravě, které Vám chybí? Jaké informace byste případně uvítali?

Vypište 

.....

.....

.....

07. Víte nebo nevíte o nově otevřeném Integrovaném centru mobility (ICM) v Brně na Joštově ulici? Informační místo na ulici Česká - „pod hodinami“.


1. Ano, znám ho osobně, již jsem ho vícekrát navštívil/a ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou 08*
2. Ano, znám ho osobně, již jsem ho jednou navštívil/a ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou 08*
3. Ano, z doslechu (z médií, od rodiny, přátel, známých) ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku 010*
4. Ne ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku 010*

08. Jak jste spokojeni se službami Integrovaného centra mobility (ICM)?

Odpovídejte na škále 1 – 5, 1 = velmi spokojen/a, 2 = spíše spokojen/a, 3 = ani spokojen/a, ani nespokojen/a, 4 = spíše nespokojen/a, 5 = velmi nespokojen/a, 9 = nevím, nedokáži posoudit.

08.a	Rozsah poskytovaných informací	1	2	3	4	5	9
08.b	Kvalita a aktuálnost poskytovaných informací	1	2	3	4	5	9
08.c	Informační materiály	1	2	3	4	5	9
08.d	Ochota personálu pomoci a poradit	1	2	3	4	5	9
08.e	Otevírací doba Integrovaného centra mobility	1	2	3	4	5	9
08.f	Poloha Integrovaného centra mobility	1	2	3	4	5	9
08.g	Design Integrovaného centra mobility	1	2	3	4	5	9
08.h	Zřetelnost (srozumitelnost) označení Integrovaného centra mobility	1	2	3	4	5	9

O9. Je nějaká služba či informace, která Vám v Integrovaném centru mobility případně schází?

Vypište 

.....


.....

O10. Víte nebo nevíte o tom, že se pravidelně (každoročně) od roku 2008 aktualizuje, upravuje a optimalizuje dopravní systém v Brně, tzv. Dopravní plán města Brna?

1. Ano, vím ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou O11*
2. Ne, nevím ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku O12*

O11. Odkud se o těchto změnách a úpravách obvykle dozvídáte?

Můžete označit i více možností.

1. Noviny vydávané městem - Brněnský Metropolitan
2. Zpravodaje městských částí
3. Webové stránky města Brna
4. Setkávání zástupců samosprávy či magistrátu s občany
5. Časopis Šalina
6. Webové stránky DPMB, a.s.
7. Webové stránky IDS JMK
8. Regionální a národní TV
9. Komunikační materiály, letáky, brožury, vývěsky na zastávkách, informační cedule
10. Zprostředkovaně (od rodiny, přátel, známých apod.)
11. Jiný zdroj, uveďte jaký 

O12. Byl/a jste někdy v minulosti (v předchozích obdobích - letech) zahrnut/a do marketingového průzkumu (dotazníkového šetření) společnosti KORDIS (Koordinátor integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje) s názvem Barometr spokojenosti, který se realizuje každý rok na jaře?

1. Ano
2. Ne
3. Nevím, nevzpomínám si

POVĚDOMÍ A SPOKOJENOST - SLUŽBY V OBLASTI DOPRAVY

O13. Uveďte prosím, jak jste spokojen/a nebo nespokojen/a s následujícími položkami?

Odpovídejte na škále 1 – 5, 1 = velmi spokojen/a, 2 = spíše spokojen/a, 3 = ani spokojen/a, ani nespokojen/a, 4 = spíše nespokojen/a, 5 = velmi nespokojen/a, 9 = nevím, nedokáži posoudit.

O13.a	Provoz a fungování veřejné dopravy v Brně	1	2	3	4	5	9
O13.b	Bezpečnost v dopravních prostředcích ve dne	1	2	3	4	5	9
O13.c	Bezpečnost v dopravních prostředcích ve večerních a nočních hodinách	1	2	3	4	5	9
O13.d	Síť pěších tras a průchodnost územím města	1	2	3	4	5	9
O13.e	Síť a vybavení cyklistických stezek a tras	1	2	3	4	5	9
O13.f	Vyznačení náhradních tras při opravách komunikací	1	2	3	4	5	9
O13.g	Informace o výlukových trasách a náhradních spojeních	1	2	3	4	5	9
O13.h	Četnost spojů veřejné dopravy přes den	1	2	3	4	5	9
O13.i	Četnost spojů veřejné dopravy ve večerních hodinách	1	2	3	4	5	9
O13.j	Četnost spojů veřejné dopravy o víkendech a svátcích	1	2	3	4	5	9
O13.k	Dochvilnost spojů veřejné dopravy v Brně	1	2	3	4	5	9
O13.l	Bezbariérovost veřejné dopravy v Brně	1	2	3	4	5	9
O13.m	Čistota v dopravních prostředcích	1	2	3	4	5	9

PLÁNOVÁNÍ PŘESTUPNÍCH UZLŮ

O14. Používáte v Brně v rámci své přepravy po městě tzv. přestupní uzly?

⇒ *Tazatel předloží kartu s výčtem přestupních uzlů.*

Přestupním uzlem rozumějte místa, kde se setkává více typů přepravy např. tramvaje, trolejbusy, autobusy. Jedná se o místa např.: Mendlovo nám., Stará Osada, Hlavní nádraží, Moravské náměstí, Semilaso, Pionýrská, Česká, Úzká, Starý Lískovec - smyčka tramvaj, Osová, Bystrc ZOO, Skácelova, Klusáčkova, Konečného nám., Ústřední hřbitov, Celní, Líšeň – Jírova, Pálavské náměstí, Novolíšeňská apod..

1. Ano ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou O15*
2. Ne ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku O18*

O15. Jak často tyto přestupní uzly využíváte?


1. Denně
2. Vícekrát týdně
3. 1-2krát týdně
4. Méně často

O16. Uveďte prosím, jak jste spokojen/a nebo nespokojen/a s následujícími položkami?

Odpovídejte na škále 1 – 5, 1 = velmi spokojen/a, 2 = spíše spokojen/a, 3 = ani spokojen/a, ani nespokojen/a, 4 = spíše nespokojen/a, 5 = velmi nespokojen/a, 9 = nevím, nedokáži posoudit.

O16.a	Všeobecné fungování přestupních uzlů	1	2	3	4	5	9
O16.b	Dochvilnost spojů v přestupních uzlech	1	2	3	4	5	9
O16.c	Návaznost spojů v přestupních uzlech	1	2	3	4	5	9
O16.d	Nabídka parkovacích míst v přestupních uzlech či jejich blízkosti	1	2	3	4	5	9
O16.e	Nabídka možnosti parkování kola v přestupních uzlech či jejich blízkosti	1	2	3	4	5	9
O16.f	Čistota přestupních uzlů	1	2	3	4	5	9
O16.g	Bezpečnost v přestupních uzlech	1	2	3	4	5	9
O16.h	Nabídka služeb v přestupních uzlech (obchody, pošta, atd.)	1	2	3	4	5	9
O16.i	Dostupnost informací o dopravě	1	2	3	4	5	9

O17. Co byste doporučil/a pro zlepšení přestupních uzlů? Prosím, odpovězte vlastními slovy.

Vypište 

.....


.....

O18. Víte nebo nevíte o probíhajícím procesu plánování, modernizace a budování přestupních uzlů ve městě Brně?

1. Ano ⇒ *POZOR FILTR: pokračujte otázkou O19*
2. Ne ⇒ *POZOR FILTR: přejděte na otázku D1*

O19. Kde jste se o procesu plánování, modernizace a budování přepravních uzlů dozvěděl/a?

Můžete označit i více možností.

1. Noviny vydávané městem či městskými částmi (např. Brněnský Metropolitan)
2. Webové stránky města Brna
3. Setkávání zástupců samosprávy či magistrátu s občany
4. Časopis Šalina
5. Webové stránky DPMB, a.s.
6. Regionální a národní TV
7. Jiný zdroj, uveďte jaký 

O20. Jak jste spokojen/a nebo nespokojen/a s informacemi o přestupních uzlech - o jejich plánování, modernizaci a budování?

1. Velmi spokojen/a
2. Spíše spokojen/a
3. Ani spokojen/a, ani nespokojen/a
4. Spíše nespokojen/a
5. Velmi nespokojen/a
9. Nevím, nedokážu posoudit

DEMOGRAFICKÉ OTÁZKY

DEMO 1. Jaké je Vaše nejvyšší dokončené vzdělání?

1. Bez vzdělání, základní vzdělání
2. Střední bez maturity, vyučení
3. Střední s maturitou
4. Vyšší odborné
5. Vysokoškolské

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

1. OSVČ, volná spolupráce
2. Zaměstnanec
3. Nezaměstnaný
4. Na RD, v domácnosti
5. Student
6. Důchodce

DEMO 3. Kolik je Vám let?

Vypište  let

DEMO 4. ZAZNAMENEJTE POHLAVÍ RESPONDENTA

1. Muž
2. Žena

Děkujeme Vám za spolupráci

Jméno tazatele: