



Sociologický výzkum - Dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti

Závěrečná zpráva

Červenec 2017



Sociologický výzkum - Dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti

Zadavatel:	Statutární město Brno Dominikánské nám. 196/1, 602 00 Brno
Zastoupení Zadavatele:	Ing. Petr Vokřál, primátor města Brna
Ve věcech smluvních:	Ing. Vladimír Bielko, vedoucí Odboru dopravy MMB, Kounicova 67, 601 67 Brno
Ve věcech technických:	Ing. Zdeňka Šamánková, vedoucí Oddělení koncepce dopravy, Odboru dopravy MMB, Kounicova 67, 601 67 Brno Mgr. Eva Gregorová, specialista sociologických a sociodemografických analýz, Kancelář strategie města, Husova 12, 601 67 Brno
Zhotovitel:	FOCUS – Centrum pro sociální a marketingovou analýzu, spol. s r. o. (IČ: 49967185; DIČ: CZ49967185) Vrchlického sad 4, 602 00 Brno
Zastoupení Zhotovitele:	Mgr. Roman Skotnica, jednatel společnosti
Subdodavatel:	Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Líšeňská 33a, 636 00 Brno
Zastoupení Subdodavatele:	Ing. Jindřich Fričem, Ph.D., ředitel

Řešitelský kolektiv (abecedně): Zdeněk Dytrt (FOCUS)
Vít Gabrhel (CDV)
Michal Lazor (CDV)
Jiří Nepala (FOCUS)
Roman Skotnica (FOCUS)
Michal Šimeček (CDV)

Zástupci Zadavatele: Eva Gregorová, Iva Machalová

Obsah

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	3
1 DESIGN VÝZKUMU.....	4
1.1 CÍLE VÝZKUMU	4
1.2 METODA VÝZKUMU.....	4
1.2.1 Základní a výběrový soubor	4
1.2.2 Konstrukce výběrového souboru.....	5
1.2.3 Dotazník	5
1.2.4 Průběh sběru dat	6
1.2.5 Analýza dat.....	7
1.3 STRUKTURA VÝBĚROVÉHO SOUBORU	8
2 HLAVNÍ ZÁVĚRY	12
DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE	12
PREFERENČNÍ ANALÝZA VOLBY PŘEPRAVNÍHO MÓDU.....	13
HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ	14
FAKTOROVÁ ANALÝZA PERCEPCÍ A POSTOJŮ K JEDNOTLIVÝM DOPRAVNÍM MÓDŮM	16
3 FREKVENCE A ZPŮSOB VYUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH FOREM DOPRAVY	19
4 DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE	24
4.1 DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE Z CESTOVNÍCH DENÍKŮ	24
5 ANALÝZA VOLBY PŘEPRAVNÍHO MÓDU	32
5.1 VOLBA DOPRAVNÍHO MÓDU – VŠICHNI RESPONDENTI	33
5.2 VOLBA DOPRAVNÍHO MÓDU – RESPONDENTI Z BRNA.....	34
5.3 MODEL PRO RESPONDENTY ZE ZÁZEMÍ BRNA	35
5.4 MODEL Y PODLE VĚKU RESPONDENTŮ.....	35
5.5 MODEL Y PODLE EKONOMICKÉ AKTIVITY RESPONDENTŮ.....	37
5.6 MODEL Y PODLE POHLAVÍ RESPONDENTŮ.....	38
6 ANALÝZA JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ DETAILNĚJI	40
6.1 INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA (IAD).....	40
6.1.1 Vnímání IAD z pohledu respondentů.....	40
6.1.2 Vybrané vzorce chování ve vztahu k IAD.....	44
6.1.3 Ochota k omezení využívání IAD	49

6.1.4	<i>Analýza souvislostí percepce a postojů k IAD s vybranými charakteristikami zkoumaného souboru</i>	51
6.2	VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA (VHD)	56
6.2.1	<i>Vnímání VHD z pohledu respondentů</i>	56
6.2.2	<i>Spokojenost s VHD</i>	59
6.2.3	<i>Vybrané vzorce chování ve vztahu k VHD</i>	60
6.2.4	<i>Návrhy na zlepšení VHD a vliv těchto zlepšení na využívání VHD</i>	67
6.2.5	<i>Analýza souvislostí percepce a postojů k VHD s vybranými charakteristikami zkoumaného souboru</i>	73
6.3	CYKLODOPRAVA	79
6.3.1	<i>Vnímání cyklodopravy z pohledu respondentů</i>	79
6.3.2	<i>Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklodopravu</i>	84
6.3.3	<i>Vybrané vzorce chování při používání kola</i>	86
6.3.4	<i>Návrhy na zlepšení podmínek pro cyklisty a vliv těchto zlepšení na využívání kola</i>	97
6.3.5	<i>Analýza souvislostí percepce a postojů k cyklodopravě s vybranými charakteristikami zkoumaného souboru</i>	103
6.4	PĚŠÍ DOPRAVA	108
6.4.1	<i>Vnímání pěší chůze z pohledu respondentů</i>	108
6.4.2	<i>Návrhy na zlepšení podmínek pro pěší a vliv těchto zlepšení na využívání chůze</i>	111
6.4.3	<i>Analýza percepce a postojů k chůzi jako módu dopravy</i>	116
7	ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ	121
8	PŘÍLOHY	122
8.1	KAPITOLA 3 (FREKVENCE A ZPŮSOB VYUŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH FOREM DOPRAVY) – TABULKOVÁ PŘÍLOHA	122
8.2	KAPITOLA 5 (ANALÝZA VOLBY PŘEPRAVNÍHO MÓDU) – DÍLČÍ ASPEKTY VOLEB DOPRAVNÍHO MÓDU	123
8.2.1	<i>Analýza subjektivních postojů</i>	123
8.2.2	<i>Analýza preferencí</i>	126
8.2.3	<i>Kvantifikace síly atributů</i>	128
8.2.4	<i>Modely volby dopravního módu</i>	128
8.3	KAPITOLA 6 (ANALÝZA JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ DETAILNĚJI) – TABULKOVÁ PŘÍLOHA	139
8.3.1	<i>Individuální automobilová doprava</i>	139
8.3.2	<i>Veřejná hromadná doprava</i>	146
8.3.3	<i>Cyklodoprava</i>	148
8.3.4	<i>Pěší doprava</i>	150
8.4	KAPITOLA 6 - FAKTOROVÉ ANALÝZY SOUVISEJÍCÍ SE SUBJEKTIVNÍM VNÍMÁNÍM JEDNOTLIVÝCH DOPRAVNÍCH MÓDŮ	150
8.4.1	<i>Analýza percepce a postojů k IAD</i>	150

8.4.2	<i>Analýza percepce a postojů k VHD</i>	154
8.4.3	<i>Analýza percepce a postojů k cyklistické dopravě</i>	157
8.4.4	<i>Analýza percepce a postojů k chůzi jako módu dopravy</i>	159
8.5	GEOGRAFICKÉ ČLENĚNÍ VYBRANÝCH OTÁZEK	162

Seznam použitých zkratek

ASC – alternativně specifická konstanta

BMO – Brněnská metropolitní oblast

CDV - Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

IAD – individuální automobilová doprava

MHD – městská hromadná doprava

ORP – obec s rozšířenou působností

OSVČ – osoba samostatně výdělečně činná

PSU – primární výběrová jednotka (Primary Stratification Unit)

RÚIAN - Registr územní identifikace, adres a nemovitostí

SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů

VHD – veřejná hromadná doprava

1 Design výzkumu

1.1 Cíle výzkumu

Hlavním cílem průzkumu je zjistit a popsat dopravní chování obyvatel Brna a BMO. Tento cíl byl **rozpracován do následujících výzkumných otázek.**

Hlavní výzkumná otázka:

Jaké je dopravní chování obyvatel Brna a Brněnské metropolitní oblasti?

Výzkumné podotázky a hypotézy:

1. Jak probíhají hlavní mobilitní aktivity jedince v průběhu celého pracovního dne? Jak se liší dopravní chování v běžném všedním dnu a o víkendu?
2. Kdo jsou uživatelé různých dopravních modů a jak se od sebe tyto uživatelé liší?
3. Jaká je spokojenost uživatelů s jednotlivými dopravními mody? Jaká pozitiva a negativa spojují uživatelé s jednotlivými dopravními mody? Jak jsou jednotlivé mody uživateli vnímány z hlediska jejich výhodnosti / využitelnosti? Jaké jsou faktory této percepce? Existují možnosti kompenzací některých nevýhod tam, kde je to žádoucí?
4. Existují specifické potřeby jednotlivých skupin obyvatel BMO vzhledem k jednotlivým dopravním modům? Jakou roli hrají při výběru dopravního modu osobní preference uživatelů a na čem se tyto preference zakládají?
5. Jaké jsou tendence ke změně dopravních modů jejich uživateli, jaké jsou podmínky / předpoklady těchto změn? Jaký je odhad budoucího vývoje? V čem a u jakých skupin obyvatel zejména spočívá riziko zvýšení IAD? Jak eliminovat riziko zvýšení IAD na dělbě přepravní práce? V čem a u jakých skupin obyvatel zejména spočívá potenciál snížení podílů IAD?

1.2 Metoda výzkumu

1.2.1 Základní a výběrový soubor

Základní soubor tvořili obyvatelé města Brna a ostatních obcí Brněnské metropolitní oblasti ve věku 15 a více let. Do výzkumu byly zahrnuty i osoby, které v místě nemají trvalý pobyt, ale žijí zde.

Zároveň musela být splněna podmínka mobility – respondent musel vycházet alespoň jednou týdně z bytu (buť třeba s doprovodem).

Výběrový soubor tvoří 2436 respondentů, z toho 1301 z Brna 1135 z ostatních obcí BMO (zázemí Brna). Výběrový soubor je reprezentativní z hlediska pohlaví, věku a městské části (v případě Brna)

nebo velikosti sídla a sub-regionu (vymezeny pomocí obcí s rozšířenou působností - v případě zázemí Brna). Interval spolehlivosti činí max. $\pm 2,0\%$ na 95% hladině významnosti.

1.2.2 Konstrukce výběrového souboru

Pro výběr respondentů byl využit stratifikovaný vícestupňový náhodný výběr. Vytvoření výběrového souboru proběhlo v několika krocích.

1. Výběr primárních výběrových jednotek (PSU): Na území celé BMO byly s přihlédnutím k zamýšlené velikosti souboru arbitrárně určeny body, v nichž se výzkum uskuteční (primární výběrové jednotky – PSU). Počet PSU odpovídal proporcionálnímu zastoupení počtu obyvatel dané městské části nebo subregionu (definovanému pomocí jednotlivých obcí s rozšířenou působností) na celkovém počtu obyvatel BMO.
2. Výběr adres: Ve druhém kroku bylo v každé PSU náhodně vybráno 20 konkrétních adres, na nichž se tazatelé pokusili rozhovor provést. Adresy byly náhodně vybrány z Registru územní identifikace, adres a nemovitostí (RÚIAN), který spravuje Český úřad zeměměřický a katastrální
3. Výběr domácností: Každou z vybraných adres navštívil tazatel a provedl soupis obytných jednotek, který byl následně zaslán do FOCUSu. Z takto pořízeného registru obytných jednotek byly náhodně vybrány jednotky zařazené do vzorku. Bylo vybráno 10 primárních a 10 náhradních domácností. Do těchto domácností byl zaslán dopis s prosbou o spolupráci, aby byla posílena důvěra respondentů vůči výzkumu.
4. Výběr respondentů: Ve vybraných domácnostech se tazatelé pokusili realizovat rozhovory s tím členem domácnosti starším 15 let, který měl narozeniny jako poslední. V případě, že v domácnosti nebyl nikdo zastižen či nebyl zastižen vhodný respondent, navštívil tazatel danou domácnost až 3x. Platilo přitom, že další návštěvu může uskutečnit nejdříve za 3 hodiny od prvního kontaktování, nejpozději však do jednoho týdne. Pokud ani po třetím pokusu neuspěl, byla daná domácnost vyhodnocena jako nedostupná.

Reprezentativita v tomto případě není zajišťována dosažením shody s předem danými charakteristikami výběrového souboru jako u kvótního výběru, ale maximálním „znárodněním“ (randomizací) výběrového postupu. Každá jednotka v základním souboru (tj. v našem případě každá osoba starší 15 let, pobývající na území BMO a vycházející alespoň jednou týdně z bytu) má stejnou šanci dostat se do výběrového souboru.

1.2.3 Dotazník

Nástrojem výzkumu byl standardizovaný dotazník, členěný do následujících částí:

- záznam všech cest ve dvou tzv. rozhodných dnech – v jednom pracovním a jednom víkendovém dnu. Cestou se přitom rozuměl každý přesun s určitým účelem trvající alespoň 5 minut.
- průzkum volby přepravního módu,
- sociodemografická část,
- psychosémantická část.

Finální verze dotazníku byla vytvořena pomocí terénní pilotáže výzkumného nástroje a zvoleného způsobu sběru dat na vzorku 50 osob.

1.2.4 Průběh sběru dat

Sběr dat proběhl v období 17.10.2016 – 1.3.2017. Data byla sbírána metodou přímých (face to face) standardizovaných rozhovorů vyškolených tazatelů s respondenty zaznamenávaných do elektronických dotazníků (CAPI). Face to face rozhovory byly realizovány vlastní tazatelskou sítí agentury FOCUS. Všichni tazatelé byli před výzkumem proškoleni osobně nebo s využitím online nástrojů. Rozhovory probíhaly v domácnostech respondentů.

1.2.4.1 *Kontrola práce tazatelů*

FOCUS disponuje přístupem do databáze nespolehlivých tazatelů (black list), kterou provozuje SIMAR. Každý tazatel je v tomto systému prolustrován, než je zapojen do tazatelské činnosti u naší agentury.

Kontrola sběru byla prováděna v těchto oblastech:

- správnost výběru požadované domácnosti a osoby podle zadání,
- korektní realizace rozhovoru,
- úplnost a správnost vyplnění dotazníku.

Každá vybraná domácnost obdržela oslovovací dopis s unikátním kódem, který tazatel v rámci kontrolního mechanismu přepsal do dotazníku. Další úroveň kontroly práce tazatele je implementována v technologii CAPI, použité pro sběr dat. Software zajišťuje korektnost a úplnost vyplnění dotazníku, otázky nelze přeskočit nebo vyplnit ty, které se z důvodu filtračních kritérií vyplňovat nemají. Systém také zaznamenává automaticky datum vyplnění dotazníku, přesný čas i délku jeho vyplnění a také čas, který tazatel stráví vyplněním jednotlivých stran dotazníku i jednotlivých otázek.

Po ukončení sběru dat bylo každému tazateli zkontrolováno 50 % náhodně vybraných dotazníků formou telefonického a korespondenčního ověření realizace rozhovoru

1.2.4.2 Problémy při sběru dat

Vzhledem k rozsahu projektu a omezení na relativně malou územní oblast se sběr dat setkal s řadou problémů. Základní obtíží byla neochota části potenciálních respondentů k účasti na jakémkoliv výzkumu. Tato nedůvěra je posilována často opakovanými varováními z různých zdrojů před vpouštěním cizích lidí do bytových domů a komunikací s neznámými osobami. Zejména na sídlištích tak tazatelům nezřídky není umožněno do budov vstoupit a respondenty oslovit. Zaznamenali jsme rovněž odmítnutí daná negativním postojem obyvatel k současnému politickému vedení města nebo k některým jeho představitelům a podezření z neobjektivitu a tendenčnosti průzkumu. Problém představoval i použitý dotazník, který řadě respondentů připadal příliš dlouhý a zbytečně podrobný.

1.2.5 Analýza dat

Získaná data byla agregována, datová matice byla podrobena formální a logické kontrole. Data z empirického šetření byla následně zpracována pomocí metod jedno - i vícerozměrné statistiky včetně preferenční analýzy (conjoint) založené na diskretním výběru (discrete choice).

Závěrečná zpráva z výzkumu obsahuje hlavní závěry, analytický popis výsledků v podobě tabulek, grafů a analytického textu. Součástí jsou tyto oddíly:

- dělba přepravní práce,
- analýza volby přepravního módu,
- analýza percepce a postojů k jednotlivým módům přepravy.

Data jsou analyzována s přihlédnutím k sociodemografickým charakteristikám respondentů (pohlaví, věk, nejvyšší dosažené vzdělání, ekonomická aktivita atd. Pokud jsou odpovědi výrazněji diferencovány v závislosti na sociodemografických proměnných, je tato skutečnost ve zprávě uvedena.

Jednou ze sociodemografických proměnných je tzv. socioekonomický status respondentů. Jedná se o mezinárodně používanou metodiku měření sociální a ekonomické pozice respondenta z hlediska více dimenzí, mezi něž patří: vzdělání, zaměstnání a pozice v něm a vybavenost domácnosti definovanými elektrospotřebiči a dalšími předměty. Výsledkem je 16 různých skupin, které byly následně kategorizovány do šesti hierarchicky uspořádaných úrovní:

- A: vysoce vzdělaní manažeři a odborníci
- B: střední manažeři
- C1: vysoce vzdělaní nemanuální zaměstnanci
- C2: kvalifikovaní pracovníci a nemanuální zaměstnanci
- D: manuální pracovníci, nižší odbornost u nemanuálních pracovníků

- E: polokvalifikovaní a nekvalifikovaní manuální pracovníci.

1.3 Struktura výběrového souboru

Vzhledem ke specifickému nesourodému charakteru základního souboru (město Brno vs. řádově menší sídla v jeho zázemí) byly pevně stanoveny podíly respondentů z obou segmentů BMO – viz následující tabulka.

Tabulka č. 1: Zastoupení respondentů z Brna a zázemí v základním a výběrovém souboru

	základní soubor (cílový stav)	podíl ve výběrovém souboru
Brno	54,0 %	53,4 %
zázemí Brna	46,0 %	46,6 %
BMO celkem	100 %	100 %

Další tabulky ukazují počty dotazníků, sesbíraných v jednotlivých obcích (zázemí Brna) a městských částech (Brno). Sloupec *cílový stav* ukazuje počet respondentů, který na danou obec či městskou část připadal z hlediska proporcionální velikosti (počet obyvatel dle údajů ze SLDB 2011). Sloupec *výběrový soubor* mapuje skutečně získaný počet dotazníků. Velikost odchylek v počtech dotazníků v některých obcích a městských částech nezavdala důvod pro implementaci procedury vážení dat.

Tabulka č. 2: Počty dotazníků z jednotlivých obcí v zázemí Brna

obec - zázemí Brna	cílový stav	výběrový soubor	obec - zázemí Brna	cílový stav	výběrový soubor
Adamov	20	19	Ostopovice	10	10
Babice u Rosic	10	10	Otnice	10	10
Bílovice nad Svitavou	20	20	Podolí	10	10
Blažovice	10	10	Pohořelice	20	20
Blučina	10	10	Pozořice	10	10
Borkovany	10	10	Prštice	10	10
Bošovice	10	10	Přibice	10	10
Bratčice	10	10	Přísnotice	10	10
Březina	10	10	Radostice	10	10
Bukovina	10	10	Rajhrad	20	20
Čebín	10	10	Rebešovice	10	10
Černá Hora	10	10	Rosice	30	30
Dolní Kounice	10	10	Řícmanice	10	10
Drásov	10	10	Říčky	10	10
Hostěnice	10	10	Sivice	10	10
Hostěrádky-Rešov	10	10	Slavkov u Brna	30	30
Hrušovany u Brna	10	10	Sobotovice	10	10

obec - zázemí Brna	cílový stav	výběrový soubor	obec - zázemí Brna	cílový stav	výběrový soubor
Ivančice	50	51	Sokolnice	10	10
Jezeřany-Maršovice	10	10	Střelice	10	10
Jinačovice	10	10	Syrovice	10	10
Klobouky u Brna	10	10	Šaratice	10	10
Křenovice	10	10	ŠebrovKateřina	10	10
Křepice	10	10	Šitbořice	10	10
Křižanovice	10	10	Šlapanice	40	38
Kuřim	50	49	Štěpánovice	10	10
Lažánky	10	10	Telnice	10	10
Lelekovice	10	10	Tišnov	50	50
Lipůvka	10	10	Troskotovice	10	10
Lovčičky	10	10	Troubsko	10	10
Malešovice	10	10	Tvarožná	10	10
Mělčany	10	10	Újezd u Brna	20	20
Měnín	10	10	Velké Němčice	10	10
Modřice	30	24	Veverská Bitýška	20	24
Mokrá-Horákov	10	10	Veverské Knínice	10	10
Moravany	10	10	Vojkovice	10	10
Moravské Knínice	10	10	Vranovice	10	10
Moutnice	10	10	Vysoké Popovice	10	10
Němčany	10	10	Zastávka	10	10
Neslovice	10	10	Zbýšov	20	20
Nížkovice	10	10	Žabčice	10	10
Nosislav	10	10	Želešice	10	10
Ochoz u Brna	10	10	Židlochovice	20	20
Ořechov	10	10	Říčany	10	0

Tabulka č. 3: Počty dotazníků z jednotlivých brněnských městských částí

městská část - Brno	cílový stav	výběrový soubor
Bohunice	50	60
Bosonohy	10	10
Bystrc	80	75
Černovice	30	25
Chrlice	10	10
Ivanovice	10	10
Jehnice	10	10
Jih	30	34
Jundrov	10	13
Kníničky	10	10
Kohoutovice	40	34
Komín	20	20

městská část - Brno	cílový stav	výběrový soubor
Královo Pole	100	125 ¹
Líšeň	90	91
Maloměřice a Obřany	20	21
Medlánky	20	20
Nový Lískovec	40	30
Ořešín	10	10
Řečkovice a Mokrá Hora	50	42
Sever	170	179
Slatina	30	30
Starý Lískovec	40	31
Střed	230	188
Tuřany	20	20
Útěchov	10	10
Vinohrady	50	50
Žabovřesky	70	72
Žebětín	10	0
Židenice	80	71

Následující tabulka mapuje sociodemografickou strukturu výběrového souboru

Tabulka č. 4: Sociodemografická struktura výběrového souboru

		%	počet respondentů
pohlaví	muž	46,0	1120
	žena	54,0	1316
Věk	15 - 24 let	9,9	241
	25 - 34 let	13,2	322
	35 - 44 let	21,3	519
	45 - 54 let	16,1	391
	55 - 64 let	15,3	373
	65 a více let	20,0	487
	neuvedeno	4,2	103
vzdělání	ZŠ	6,5	158
	vyučen-a	24,4	594
	SŠ s maturitou	42,0	1023
	VŠ	27,1	661
ekonomická aktivita	samostatně výdělečně činný	11,2	273
	zaměstnanec	47,4	1155
	nezaměstnaný	1,8	43
	důchodce	22,7	552

¹ Vyšší podíl dotázaných z Králova Pole je způsoben záměrným doplněním studentů do výběrového souboru – na území této městské části se nacházejí studentské koleje. Přestože studenti tvoří významnou část osob pobývajících v Brně, díky zvolené výběrové metodě by jinak byli v souboru zastoupeni jen velmi omezeně.

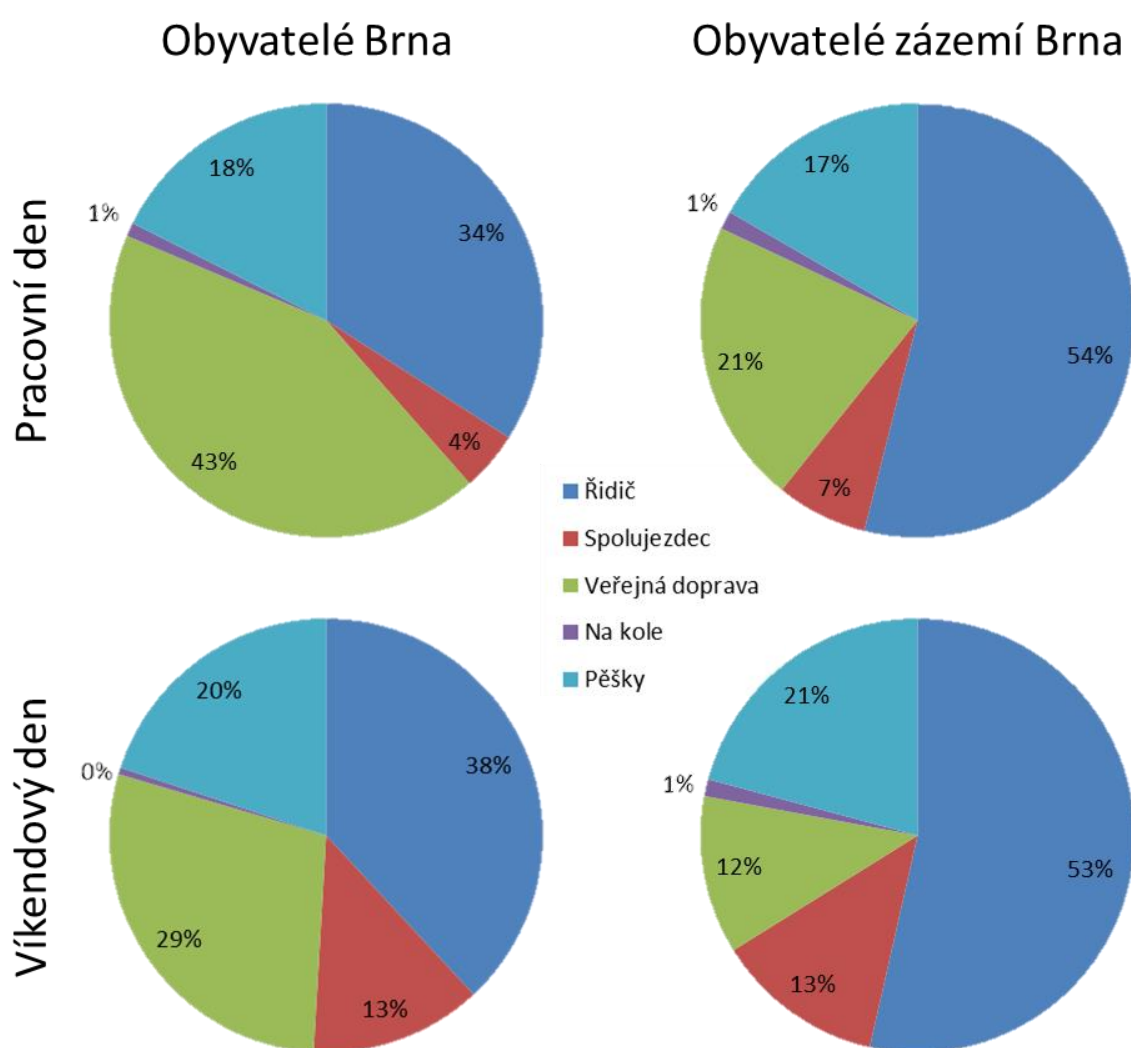
		%	počet respondentů
	v domácnosti	5,0	121
	student	8,9	217
	neuvedeno	3,1	75
socioekonomický status	A	21,0	512
	B	14,5	354
	C1	17,1	416
	C2	20,9	509
	D	14,5	354
	E	4,8	118
	nelze určit	7,1	173
čistý měsíční příjem domácnosti	do 16 000 Kč	8,3	201
	16 001 - 25 000 Kč	10,4	254
	25 001 - 35 000 Kč	10,1	247
	35 001 - 50 000 Kč	10,6	259
	nad 50 000 Kč	6,7	163
	neví, neodpověděl/a	53,9	1312
typ domácnosti	jednočlenná domácnost	12,2	298
	bezdětná domácnost	38,8	945
	rodina s nezaopatřenými dětmi	33,1	807
	trojgenerační domácnost	5,8	142
	jiný typ domácnosti	6,8	165
	neuvedeno	3,2	79
používání internetu	denně	68,1	1660
	několikrát týdně	9,7	236
	několikrát za měsíc	2,4	58
	méně často	2,7	66
	vůbec	11,8	288
	neumí posoudit, neuvedeno	5,3	128
profil na sociálních sítích	ano	52,1	1269
	ne	47,9	1167
typ bydlení	bytový dům s max. 8 byty	8,3	202
	bytový dům s více než 8 byty	16,3	396
	rodinný dům	71,6	1745
	jiné	2,1	52
	neuvedeno	1,7	41
Brno / zázemí	Brno	53,4	1301
	zázemí Brna	46,6	1135

2 Hlavní závěry

Dělbá přepravní práce

Obyvatelé Brna používají více veřejnou dopravu než obyvatelé brněnského zázemí, a to jak v pracovní den, tak i o víkendu. Obyvatelé brněnského zázemí pro změnu více využívají osobní automobil jako řidiči. Frekvence pěších cest, která stoupá o víkendu, je mezi obyvateli BMO přibližně srovnatelná. Cestování na kole je zastoupeno velmi málo mezi všemi obyvateli BMO. O víkendu stoupá spolujízda osobním automobilem.

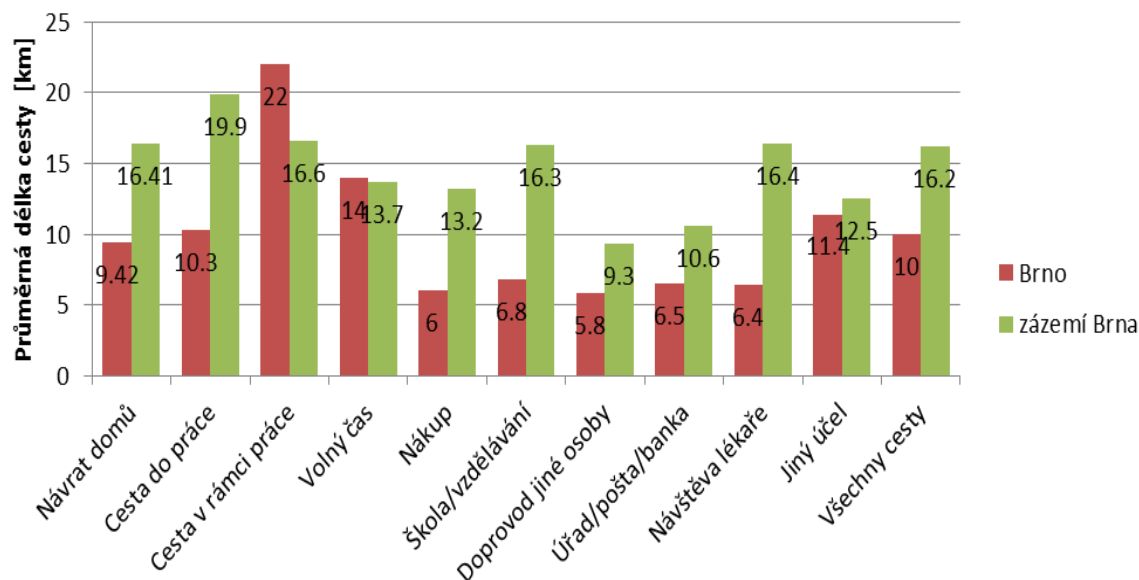
Graf č. 1: Dělbá přepravní práce obyvatel Brna a zázemí Brna ve všední den a o víkendu



Obyvatelé Brna podnikají průměrně kratší cesty, než obyvatelé brněnského zázemí. Což souvisí s dostupností a relativní blízkostí služeb a dalších cílů cest ve městě Brně. Obyvatelé zázemí Brna musí pro tyto účely cestovat dále.

Naopak cesty v rámci práce a za volným časem jsou pro Brňany v průměru delší než pro obyvatele zázemí Brna.

Graf č. 2: Průměrné délky cest obyvatel Brna a brněnského zázemí podle jejich účelu



Preferenční analýza volby přepravního módu

Lidé volí způsob a trasu své dopravy podle různých hledisek. Jedním z nich je délka cestovního času. Obecně lidé volí spíše alternativy dopravy s co nejkratším cestovním časem. To samozřejmě platí jenom tehdy, pokud cílem cesty není procházka. Podívejme se na různé charakteristiky cestování a ohodnotíme jejich vliv na způsob dopravy pomocí cestovního času.

Obyvatelé BMO preferují pěší cesty v příjemném a bezpečném prostředí. Příjemná a bezpečná pěší cesta může být až o 20 % delší, než obyčejná pěší cesta. Tento trend s věkem stoupá. Ženy preferují chůzi po bezpečné a příjemné cestě více než muži. Taková cesta jim kompenzuje v průměru téměř 22 % cestovního času, zatímco u mužů je to jen necelých 13 %.

Nutnost přestupu ve veřejné dopravě nemá u obyvatel Brna průkazný vliv na volbu cestování veřejnou dopravou. Brňané jsou na přestupování zvyklí, přestupy jsou patrně řešené tak, že kromě čekání nepřináší další pro většinu respondentů žádnou podstatnou zátěž. Obyvatelé brněnského zázemí naopak hodnotí nutnost přestupu ve veřejné dopravě na téměř 7 minut cestovního času navíc. Svoji roli zde patrně hrají fyzické bariéry při přestupu, nižší frekvence spojů a úroveň dodržování jízdního řádu a tedy riziko ztráty návaznosti spojů v brněnském zázemí.

Cyklistická infrastruktura (cestování po vyhrazeném cyklopruhu) se ukazuje důležitá pro respondenty od 30 do 50 let, kteří jsou za ni ochotni platit cestovním časem o necelých 12 % delším. Skupina zaměstnanců a samostatně výdělečně činných je ochotna za cestu po vyhrazeném cyklopruhu platit 9 % cestovního času navíc. Pro muže není cestování na kole po cyklopruhu v rozhodování o způsobu dopravy významné. Ženy jsou za to ochotny platit téměř 13 % cestovního času navíc.

Možnost bezpečně zaparkovat kolo je pro muže i ženy stejně důležitá a cení si jí na více než 14 minut cestovního času. Vliv takového parkování kola na výběr způsobu dopravy s věkem spíše klesá. Například lidé do 30 let si cení možnosti bezpečného parkování na téměř 17 minut cestovního času.

Pokud respondenti svoji cestu realizovali na kole, objevuje se silná tendence použít kolo k této cestě i za jiných podmínek. Tato tendence s věkem stoupá, takže u respondentů 50 až 70 letých jde o výhodu 59 minut cestovního času pro cestu vykonanou tímto obvyklým způsobem.

Hodnocení jednotlivých dopravních módů

Na **individuální automobilové dopravě** si respondenti cení především volnosti pohybu a možnosti cestovat v soukromí. Vadí jim ovšem vysoké ceny pohonných hmot, negativní vliv na životní prostředí a problémy s parkováním. IAD je respondenty s ohledem na jejich spontánní odpovědi preferována především z důvodu rychlosti a úspory času, dále kvůli pohodlí a komfortu, možnosti přepravy nákladů a větší flexibilitě a svobodě, které poskytuje. Ochotu k omezení jízd autem deklarují především v případě snížení ceny nebo zrušení jízdného na hromadnou dopravu. Motivovalo by je též, pokud by mohli cestovat dobře navazujícími přímými spoji VHD s minimem přestupů.

Veřejnou hromadnou dopravu respondenti považují za vhodný způsob cestování po Brně, zejména do centra města. Je šetrná k životnímu prostředí a v Brně jezdí podle jízdního řádu. Cena jízdného je ovšem vysoká. S kvalitou městské hromadné dopravy v Brně je spokojena nadpoloviční většina respondentů, spokojenost s veřejnou dopravou v zázemí Brna je přibližně třetinová. Hromadnou dopravu dotázaní preferují především tehdy, nemají-li k dispozici auto, pokud cestují za volnočasovými aktivitami a zábavou nebo při cestách do Brna, případně do centra města. Bariérou používání VHD je především jednoznačná orientace respondenta na používání auta, pomalost a časová náročnost hromadné dopravy a její nepohodlí či nehygieničnost.

Nadpoloviční většina respondentů by ji v případě zlepšení používala častěji, více než čtvrtina nikoliv. Většímu využívání VHD by prospělo, pokud by bylo jízdné levnější nebo zcela zdarma a také větší frekvence spojů a jejich lepší návaznost. (Musíme mít ovšem na paměti, že v tomto případě odpovídaly jen zhruba tři pětiny respondentů. V kapitole o preferenční volbě dopravního módu se ukazuje, že v Brně přestupy nepředstavují výraznější bariéru používání VHD).

Cyklodopravu dotázaní pokládají za součást zdravého životního stylu, přinášející potěšení z pohybu. Problematicky vnímají bezpečnost jízdy v Brně, za důležité považují vymezené cyklostezky. Nespokojenost panuje s možnostmi pro parkování kol v Brně.

Polovina dotázaných na kole jezdí, většina z nich z rekreačních důvodů. Kolo je také jednoznačně vnímáno jako sezónní dopravní prostředek. Se stávajícími podmínkami pro cyklisty ve městě Brně převažuje nespokojenost nad spokojeností, více než polovina dotázaných však deklaruje, že o této problematice nemá žádný přehled. Lidé, kteří využívají kolo i k běžným každodenním cestám, je preferují především tehdy, je-li tomu nakloněno počasí či je právě cyklistická sezóna. Další motivací k využívání kola je možnost si při cestě na kole zároveň zasportovat, pojmout cestu jako výlet, udělat něco pro své zdraví. Tento způsob přepravy také části respondentů ušetří čas, je pro ně rychlejší než jiné varianty.

Dvě pětiny dotázaných by ani po zlepšení podmínek pro jízdu na kole nevyužívaly tuto formu cestování častěji, třetina respondentů by naopak jezdila více. Bariérami používání kola k běžné přepravě jsou především velké vzdálenosti, nutnost přepravy dalších osob nebo nákladů a také fakt, že dotázaní kolo nevlastní, nejezdí na něm nebo ho používají jen mimo Brno. Překážkou je i vyšší věk, horší zdravotní stav či nižší fyzická kondice. Objevují se i obavy o bezpečnost, strach z jízdy na kole a z hustého provozu.

Chůze je respondenty popisována jako zdravý a ekonomicky výhodný, avšak pomalý způsob cestování. V Brně lze také pěšky snadno dojít na zastávku MHD. Problémem chůze je podle dotázaných především její malá bezpečnost, zejména v nočních hodinách. Necelá polovina dotázaných je ochotna více chodit pěšky, pokud se podmínky pro chůzilepší podle jejich představ. Třetina ani v tomto případě více chodit nechce. K většímu využívání pěší chůze by pomohlo především zkvalitnění chodníků a jejich pravidelné čištění, v Brně také omezení automobilové dopravy a lepší ovzduší. V zázemí Brna by atraktivitě pěší chůze prospělo zlepšení infrastruktury pro pěší (cesty, přechody, značení, pěší zóny).

Faktorová analýza percepce a postojů k jednotlivým dopravním módům

Volba dopravního módu nebo trasy cesty nesouvisí pouze s „objektivními“ proměnnými jako vlastnictví řidičského průkazu, vzdálenosti zastávky MHD od místa bydliště nebo možnost využít k cestě kolo. Ve snaze popsat dopravní chování je třeba přihlídnout k subjektivnímu vnímání a prožitkům jednotlivých osob. Z tohoto důvodu jsme vytvořili ke každému dopravnímu módu sérii výroků, které se snažily zachytit právě subjektivní vnímání jednotlivých dopravních módů. Při zpracování těchto výroků jsme pak provedli faktorové analýzy v rámci každého ze čtyř sledovaných módů dopravy. Cílem tohoto postupu bylo odhalit možné souvislosti mezi jednotlivými výroky, na něž respondenti odpovídali podobným způsobem. Stejný vzorec odpovídání indikuje přítomnost tzv. latentní proměnné a je právě úkolem faktorové analýzy tyto latentní proměnné „odhalit“.

Práce s faktory namísto s jednotlivými položkami pak umožnila jemnější srovnání mezi respondenty z Brna a okolních obcí, muži a ženami či osobami s jednotlivými stupni vzdělání. Dílčí výroky nenabízí tolik analytických možností jako faktor tvořený z těchto proměnných. Nepracovali jsme proto s každou dílčí položkou, ale se sumačním indexem pro každý identifikovaný faktor.

V případě **individuální automobilové dopravy** byly identifikovány čtyři faktory, které ve všech případech odráží spíše pozitivní konotace: užitek spojený s užíváním IAD, IAD jako součást životního stylu, vnímané bezpečí při jízdě autem a ceněné aspekty IAD typu nezávislosti či soukromí. Jak zároveň vyplývá z korelační matice faktorů, tendence souhlasit v jednom faktoru pozitivně souvisela s tendencemi souhlasit ve faktoru dalším. Vzájemné pozitivní vztahy jsou pochopitelně důsledkem spíše pozitivního znění položek. Proti tomu lze ale namítnout, že umožňovaly rovněž odpovědi v negativní části hodnotícího spektra, ke kterým ale respondenti sahali v menší míře.

Pokud jde o věcné rozdíly při hodnocení IAD, patrně nepřekvapí, že lidé žijící v zázemí Brna dosáhli průměrně vyšších hodnot v rámci dimenzí IAD jako součást životního stylu a ceněných aspektů IAD typu nezávislost. Větší míra ocenění či spoléhání se na IAD může souviset kupříkladu s nižší úrovní dopravní obslužnosti jinými módy dopravy, ať už subjektivně vnímanou či objektivní. Co se týče rozdílů mezi muži a ženami, muži vykazovali vyšší hodnoty u vnímaného užitku při používání IAD, ale též u životního stylu či bezpečí při jízdě IAD. Jedno z možných vysvětlení spočívá v silnější identifikaci s motorismem u mužů oproti ženám. Zároveň mezi oběma pohlavími nebyl nalezen rozdíl z hlediska oceňovaných charakteristik IAD, jako je poskytované soukromí či volnost pohybu.

Je třeba připomenout velmi slabé či de facto neexistující vztahy mezi hodnocením různých situací parkování (např. parkování v místě bydliště a parkování v místě pracoviště). Důvodem může být

jednak omezená či neexistující zkušenost s parkováním na určitém místě (centrum města) či s určitým typem parkování (kupř. placené parkování v práci). Tomu by odpovídal i poměrně velký počet respondentů, kteří ponechali bez odpovědi všechny čtyři položky týkající se vnímání parkování. Nebyl tedy identifikován „postoj k parkování“ obecné povahy. Pohled respondentů na parkování se tak váže na konkrétní situace, na dílčí zkušenosti jako parkování v místě bydliště, v centru nebo v pracovišti.

V rámci VHD došlo k identifikaci podstatně většího počtu faktorů, které spolu souvisely spíše v dílčích shlcích než jako celek. Způsob odpovídání v rámci dimenze sledující subjektivně vnímanou dostupnost bezbariérových vozidel pozitivně souvisel s vnímanou čistotou VHD, hustotou její sítě či přesností spojů. Existuje tedy pozitivní a středně silná korelace mezi výše uvedenými faktory – respondenti pozitivně vnímající čistotu MHD se vyjadřovali pozitivně také o vnímané dostupnosti bezbariérových vozidel, hustotě sítě VHD či přesností spojů. Oproti tomu de facto neměla co do činění s vnímáním ceny nebo čekání na VHD v nočních hodinách.

Ve srovnání s IAD v rámci hromadné dopravy vnímali obyvatelé města Brna užitek plynoucí z jejího užívání spíše než lidé žijící v zázemí. Stejně tomu bylo u vnímané přítomnosti bezbariérových spojů. Za přesnější nebo čistší ale VHD považovali obyvatelé zázemí Brna, pro které je zároveň podstatně méně komfortní čekat na zastávce v noci oproti dnu. A pokud jde o komfort při čekání v nočních hodinách či vnímaném bezpečí, ženy vykazovaly v těchto dimenzích výrazně nižších hodnot než jejich mužské protějšky.

Jednotlivé faktory **v rámci chůze** jako dopravního módu spolu souvisely ještě méně než v případě VHD. Přestože bylo možné identifikovat dimenze hodnocení jako například bariéry pro chůzi, hodnocení infrastrukturních prvků či pozitivních aspektů chůze, tyto dimenze spolu korelovaly spíše slabě – s výjimkou pozitivní souvislosti právě při hodnocení infrastruktury a vnímaných pozitiv chůze, kde dochází k vzájemnému vysvětlení zhruba 16 % rozptylu. Člověk pozitivně hodnotící chůzi jako dopravní prostředek tak bude mít tendenci pozitivně hodnotit rovněž infrastrukturu pro chůzi (a naopak).

Za zmínku v této souvislosti stojí rozdíl ve vnímání dostupnosti zastávek VHD v Brně a jeho zázemí. V rámci města způsob odpovídání souvisel spíše s pozitivními aspekty chůze, zatímco v zázemí souvisí spíše s infrastrukturními prvky. Jinými slovy mohou lidé žijící v zázemí Brna považovat pěší dostupnost zastávky VHD mimo město za infrastrukturní prvek ekvivalentní chodníku ve městě. Chůze pak byla průměrně vzato více spojována s pozitivními souvislostmi jako zdravý životní styl obyvateli Brna-města. V neposlední řadě si ženy průměrně vzato ve srovnání s muži všímaly více

předností chůze, zároveň ale i bariér pro užívání tohoto dopravního módu či se cítily méně bezpečně při chůzi v noci.

I v rámci **cyklodopravy** bylo možné identifikovat dimenze související s bariérami užívání kola jako dopravního prostředku, vhodnost užívání kola jako dopravního prostředku či pozitivní aspekty spjaté s jeho užíváním. Ve srovnání s IAD spolu ale poměrně jednoznačně souvisely položky týkající se možností parkování kol v Brně. Stejně tak dobrý pocit jízdy souvisí s vnímáním snadnosti zaparkování či zkrátka uschování kola (20 % vzájemně vysvětleného rozptylu) či vhodnost kola jako dopravního prostředku s dobrým pocitem z jízdy na kole (25 % vzájemně vysvětleného rozptylu). Pokud tedy respondenti měli možnost zaparkovat a uschovat kolo, měli ze samotné jízdy na kole pozitivní pocit.

Ženy a muži se nelišili ve čtyřech z pěti vnímaných dimenzí cyklodopravy. Výjimkou jsou vnímané bariéry pro používání kola jako dopravního prostředku, které představují – průměrně vzato – větší problém pro ženy než pro muže.

Bariéry pro užívání kola rovněž představovaly signifikantně větší problém pro obyvatele zázemí Brna ve srovnání s obyvateli Brna, což může souviset např. s větší citlivostí na hustší dopravní provoz ve městě nebo na rychlost jízdy aut mimo obec. Oproti tomu obyvatelé Brna vnímali kolo jako vhodný dopravní prostředek a deklarovali pozitivnější pocit z jízdy ve větší míře než lidé žijící v zázemí Brna.

Zároveň je třeba připomenout, že velikost identifikovaných rozdílů či souvislosti sahala od malých po středně silné efekty. Při posuzování věcných dopadů statisticky signifikantních výsledků je třeba přihlídnout právě k nalezeným velikostem účinku. V opačném případě by mohlo dojít k přecenění některých skutečností nebo naopak k jejich podhodnocení.

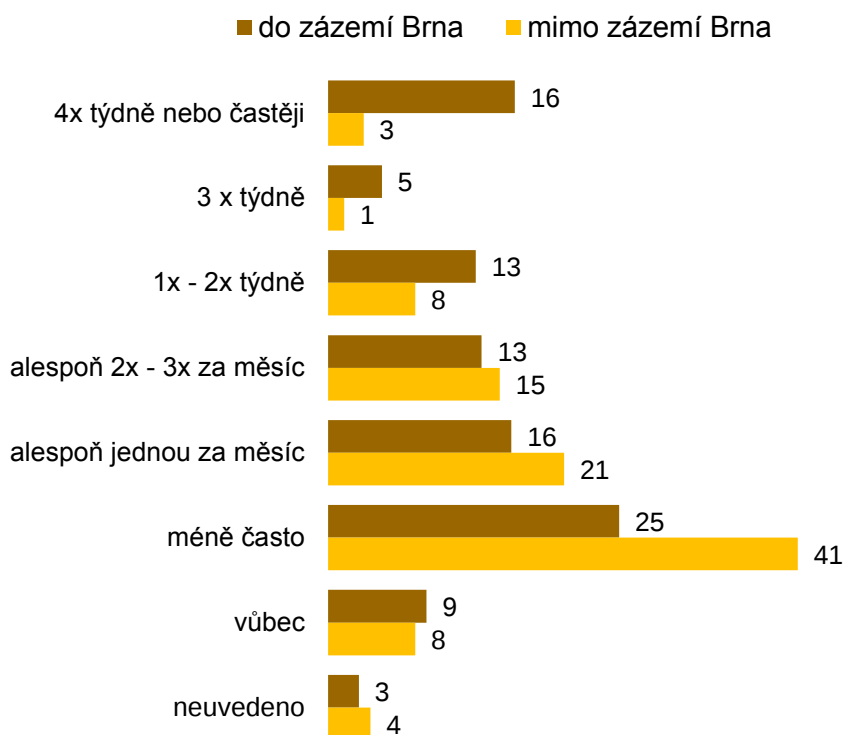
Rozdíly mezi jednotlivými stupni vzdělání napříč dopravními módy jsou marginální, přítomnost statistické signifikance je důsledkem práce s velkým vzorkem, v jejímž rámci je možné identifikovat i relativně málo věcně významné efekty. Jejich souvislosti v každodenním životě jsou ale zanedbatelné.

3 Frekvence a způsob využívání jednotlivých forem dopravy

Pětina obyvatel Brna jezdí do zázemí Brna nejméně třikrát týdně (21 %), čtvrtina několikrát za měsíc (16 %). Přibližně jednou měsíčně cestuje do zázemí Brna 16 % Brňanů, čtvrtina méně často a 9 % vůbec. Frekvence cest za hranice zázemí Brna je nižší: 12 % takto vyjíždí nejméně jednou týdně, 36 % alespoň jednou měsíčně, 41 % méně často a 8 % vůbec.

Graf č. 3: Frekvence cest obyvatel Brna

Znění otázky: Jak často v průběhu běžného roku, tedy ne v období prázdnin a dovolených, cestujete (vyjíždíte) ... ? (p1)

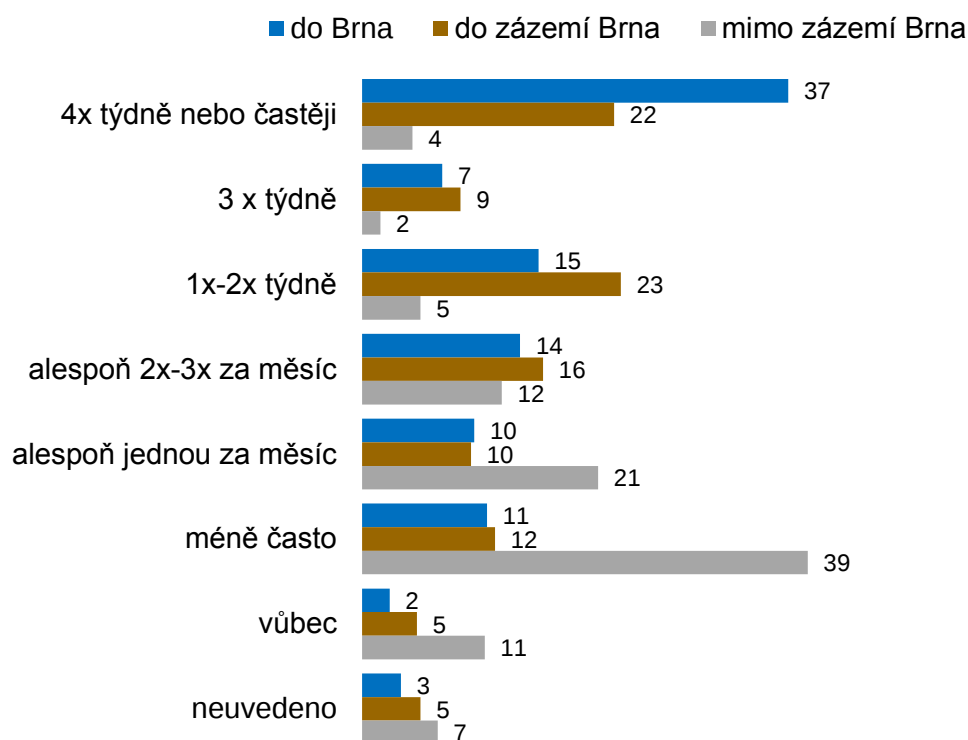


Poznámky: Pouze obyvatelé Brna, N = 1301

Respondenti ze zázemí Brna cestují do jihomoravské metropole často – 37 % nejméně čtyřikrát týdně, dalších 22 % alespoň jednou týdně. Vůbec sem nejezdí jen 2 % dotázaných. Do jiných míst v zázemí Brna jezdí 22 % mimobrněnských čtyřikrát týdně nebo častěji, necelá třetina alespoň jednou týdně. Cesty mimo Brno a jeho zázemí jsou méně časté – 11 % takto cestuje alespoň jednou týdně, 23 % alespoň jednou měsíčně a 39 % méně často.

Graf č. 4: Frekvence cest obyvatel zázemí Brna

Znění otázky: Jak často v průběhu běžného roku, tedy ne v období prázdnin a dovolených, cestujete (vyjíždíte) ... ? (p2)

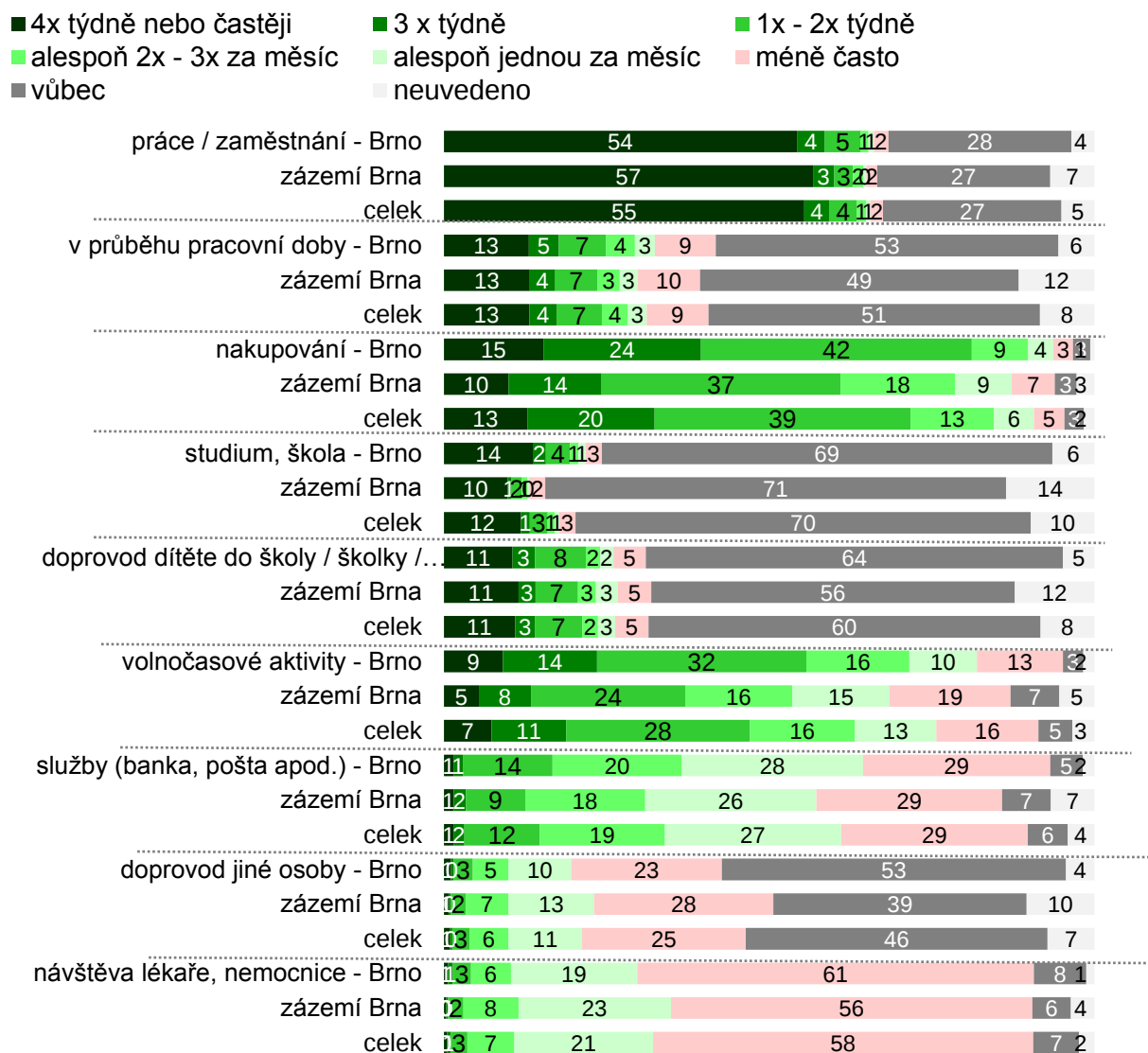


Poznámky: Pouze respondenti ze zázemí Brna, N = 1135

Nejčastějším účelem cest našich respondentů je přeprava za prací či do zaměstnání (55 %). Cesty v průběhu pracovní doby vykonává 13 % respondentů, stejný podíl cestuje za nákupy. Kvůli studiu či škole se přesouvá 12 % dotázaných. Obyvatelé Brna ve srovnání s lidmi ze zázemí města častěji cestují za nákupy, za studiem či školou a za volnočasovými aktivitami, v ostatních případech jsou podíly zhruba vyrovnané.

Graf č. 5: Frekvence cestování za vybranými aktivitami

Znění otázky: Jak často se v průběhu běžného roku, tedy ne v období prázdnin a dovolených, přeppravujete za následujícími aktivitami (p4)



Poznámka: všichni respondenti, N = 2436, v %

Převážná část dotázaných většinu svých cest koná autem – zvláště cesty během pracovní doby (66 % respondentů) a cesty do práce (61 %). Výjimkou jsou cesty do školy, které jsou podnikány nejčastěji vozidly brněnské MHD (tramvajemi 47 % a autobusy 29 % dotázaných) nebo pěšky (22 %). Menší podíl jízd autem pozorujeme i u cest na běžné nákupy, kdy téměř polovina respondentů chodí pěšky (49 %).

Tabulka č. 5: Obvyklé způsoby dopravy ve vybraných situacích

Znění otázky: Jaké způsoby přepravy obvykle používáte v následujících situacích? (p5)

		auto, motorka	vlak	autobus v Brně	autobus regionální	trolejbus	tramvaj	kolo, elektrokolo	in line brusle, atp.	pešky	koloběžka	netýká se, neuvedeno	počet respondentů
cesta do školy	N	92	56	127	66	85	201	13	3	95	1	31	432
	%	21,3	13,0	29,4	15,3	19,7	46,5	3,0	0,7	22,0	0,2	7,2	
cesta do práce	N	966	130	286	171	177	441	83	1	267	4	27	1597
	%	60,5	8,1	17,9	10,7	11,1	27,6	5,2	0,1	16,7	0,3	1,7	
doprovod dítěte do školy / školky, na volnočasové aktivity	N	201	3	18	13	13	28	6	1	60		299	642
	%	31,3	0,5	2,8	2,0	2,0	4,4	0,9	0,2	9,3		46,6	
doprovod jiné osoby	N	174	9	19	11	20	43			29		212	517
	%	33,7	1,7	3,7	2,1	3,9	8,3			5,6		41,0	
cesta na velké nákupy	N	887	20	88	26	43	92	9	1	75		969	2210
	%	40,1	0,9	4,0	1,2	1,9	4,2	0,4	0,0	3,4		43,8	
cesta na běžné, každodenní nákupy	N	779	40	249	77	125	276	58	4	1079	4	169	2210
	%	35,2	1,8	11,3	3,5	5,7	12,5	2,6	0,2	48,8	0,2	7,6	
vyřizování v bance, na poště, na úradech	N	707	57	216	82	149	443	25	4	432	1	33	1488
	%	47,5	3,8	14,5	5,5	10,0	29,8	1,7	0,3	29,0	0,1	2,2	
cesta za volnočasovými aktivitami, přáteli	N	937	146	389	149	287	630	145	10	623	5	51	1844
	%	50,8	7,9	21,1	8,1	15,6	34,2	7,9	0,5	33,8	0,3	2,8	
návštěva lékaře, nemocnice	N	404	65	157	103	105	256	8	1	124		25	783
	%	51,6	8,3	20,1	13,2	13,4	32,7	1,0	0,1	15,8		3,2	
cesty v průběhu pracovní doby	N	500	22	84	23	68	168	15	7	131		55	760
	%	65,8	2,9	11,1	3,0	8,9	22,1	2,0	0,9	17,2		7,2	

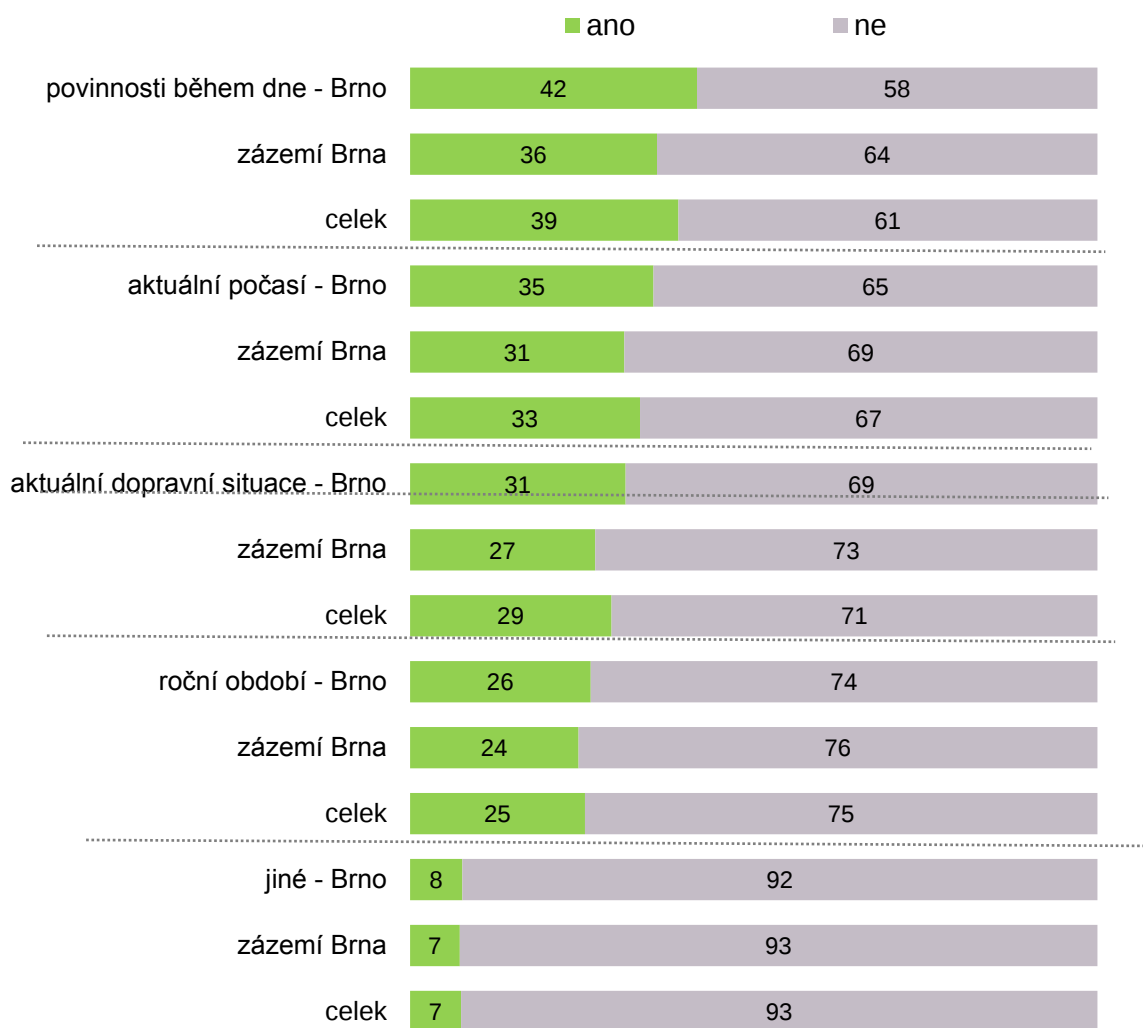
Poznámka: Pouze respondenti, kteří se za danou aktivitou přepravují alespoň jednou měsíčně (viz ot. P4), možnost více odpovědí

Na způsob, jaký si dotázaní pro své cesty zvolí, mají vliv různé vnější okolnosti. Jsou to především povinnosti, které je během dne očekávají (má vliv na 39 % dotázaných), aktuální počasí (33 %) a

aktuální dopravní situace (29 %). Mezi respondenty z Brna a ze zázemí města přitom není výraznější rozdíl.

Graf č. 6: Okolnosti ovlivňující způsob cestování

Znění otázky: *Měníte své obvyklé způsoby přepravy v závislosti ... ? (p6)*



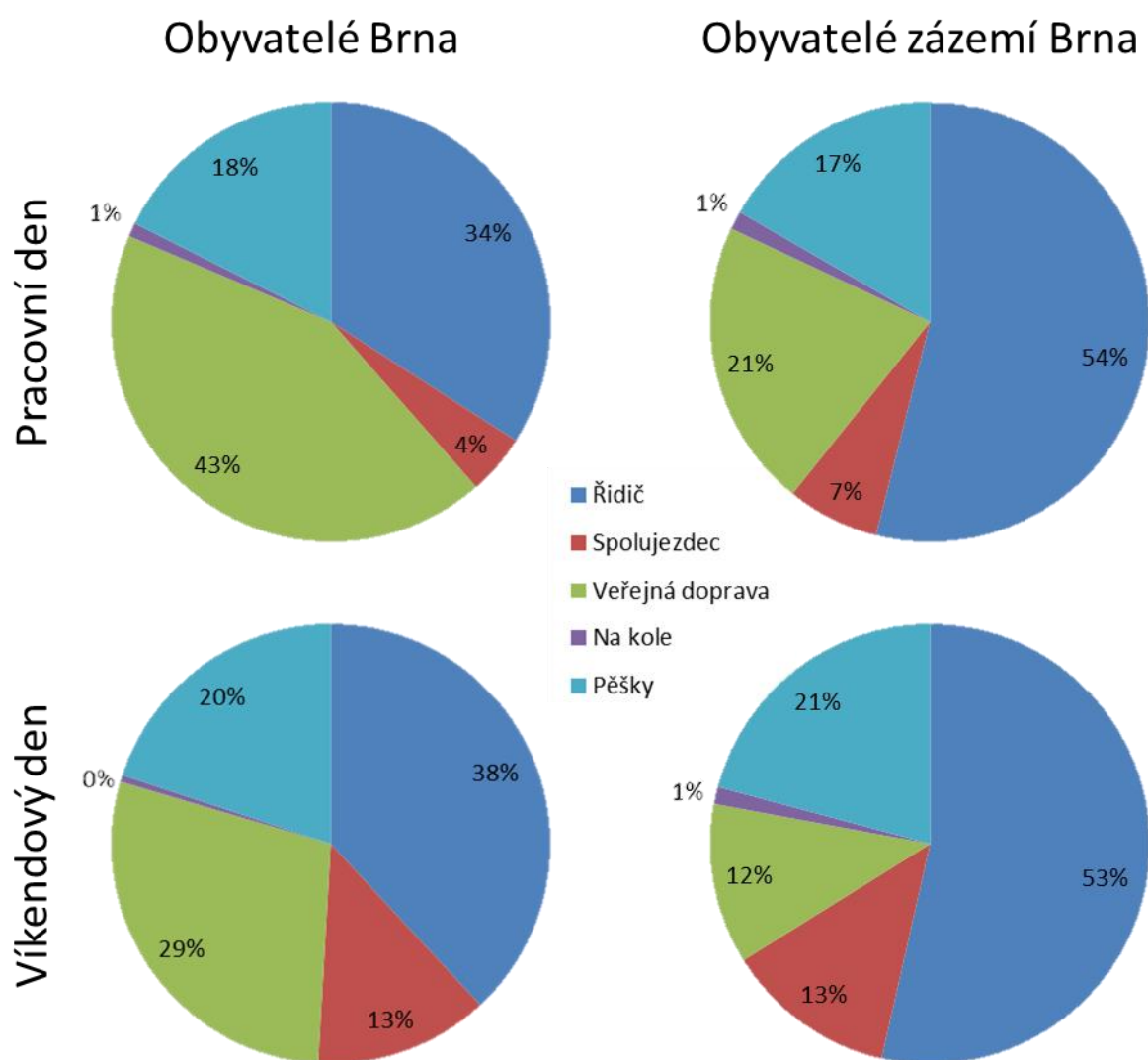
Poznámka: všichni respondenti, N = 2436, v %

4 Dělba přepravní práce

4.1 Dělba přepravní práce z cestovních deníků

Respondenti měli za úkol zaznamenat všechny cesty, které vykonali v jeden všední a jeden víkendový den, a to do takzvaného cestovního deníku. Zde uvedli mimo jiného, odkud a kam se přepravovali, jaký byl účel jejich cesty, jaké dopravní prostředky použili, kdy cestu začali a kdy ji ukončili. Dělba přepravní práce je uvažována z počtu cest.

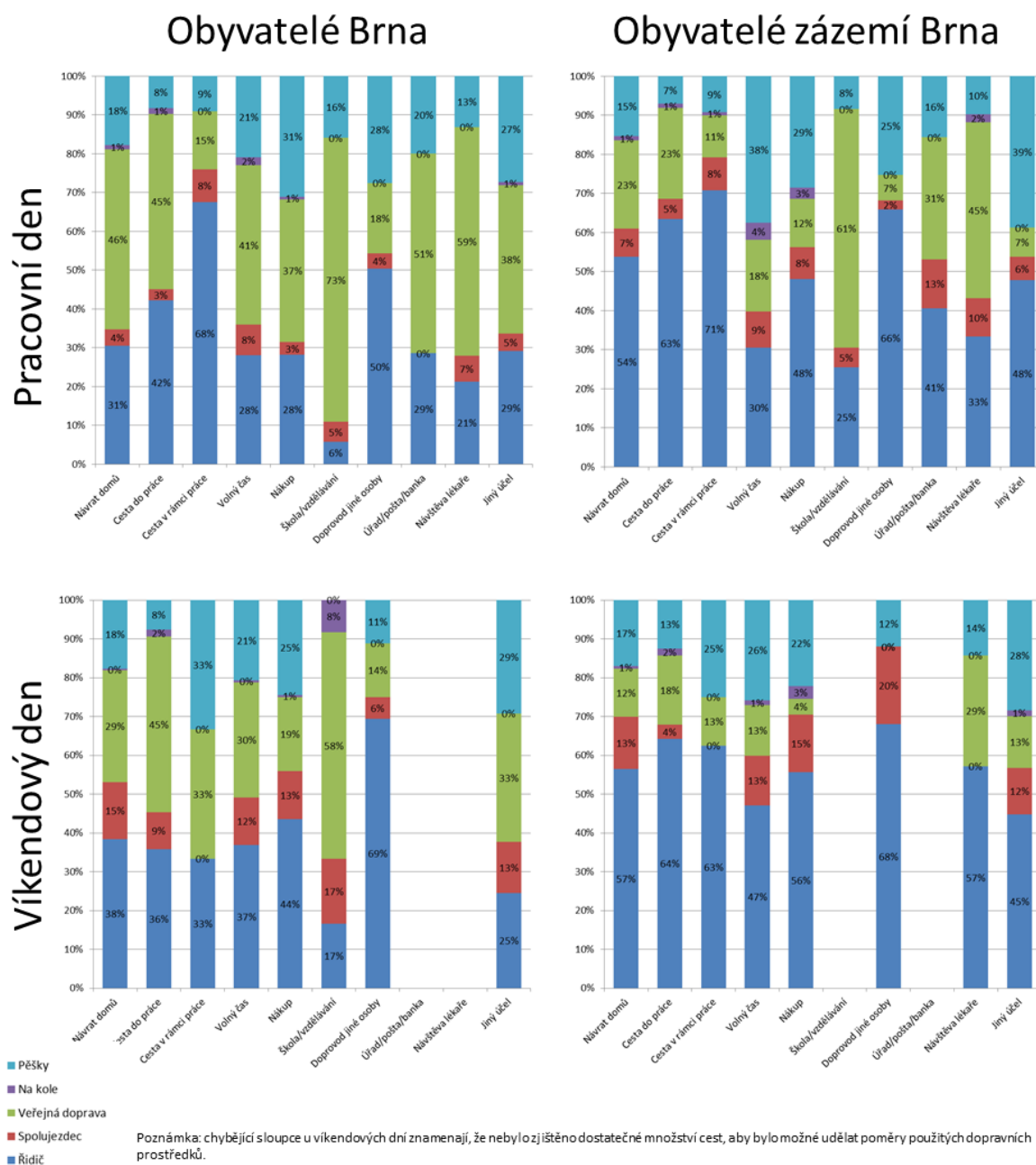
Graf č. 7: Dělba přepravní práce obyvatel Brna a zázemí Brna ve všední den a o víkendu



Obyvatelé Brna používají více veřejnou dopravu než obyvatelé brněnského zázemí, a to jak v pracovní den, tak i o víkendu. Obyvatelé brněnského zázemí pro změnu více využívají osobní automobil jako řidiči. Frekvence pěších cest, která stoupá o víkendu, je mezi obyvateli BMO přibližně

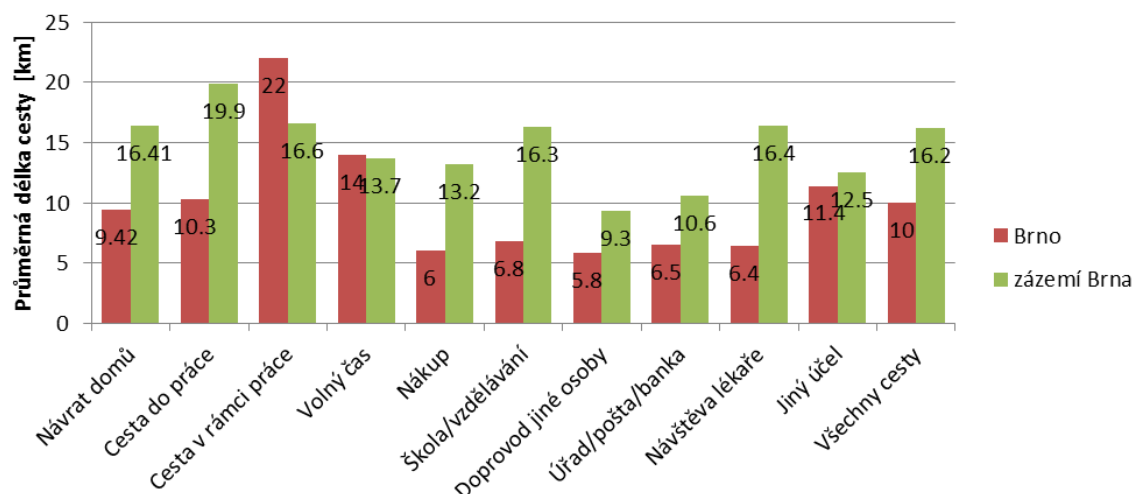
srovnatelná. Cestování na kole je zastoupeno velmi málo mezi všemi obyvateli BMO. O víkendu stoupá spolujízda osobním automobilem.

Graf č. 8: Dělbá přepravní práce obyvatel Brna a zázemí Brna ve všední den a o víkendu podle účelu cest

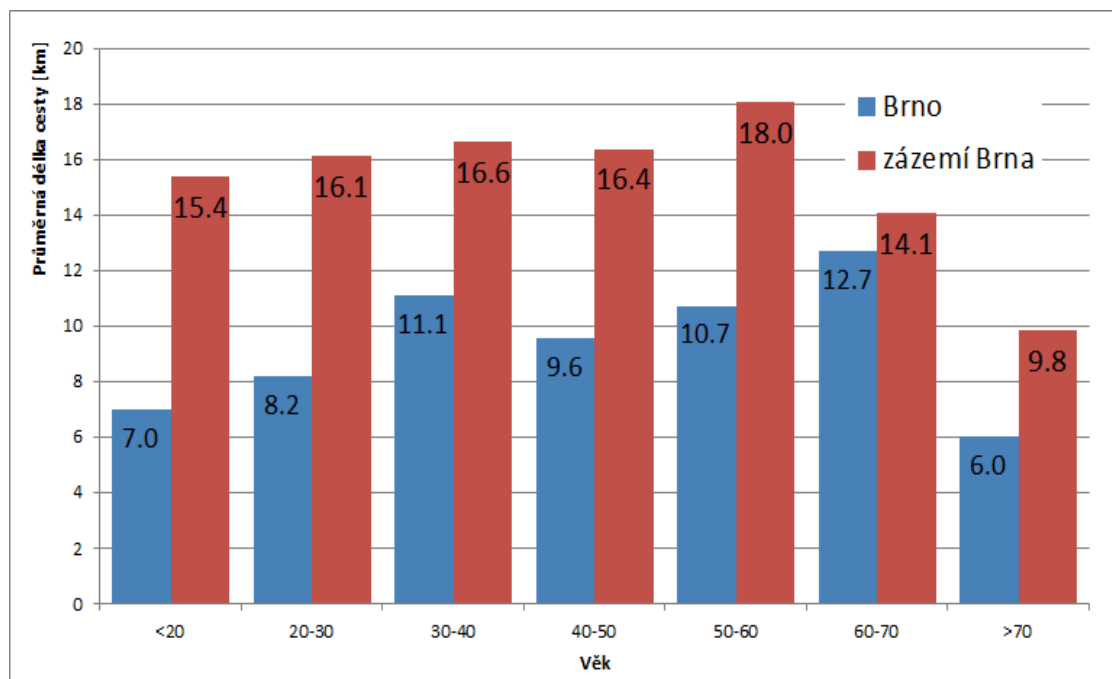


Obyvatelé Brna využívají automobil relativně nejvíce pro cesty v rámci zaměstnání. Nejméně naopak pro cesty do školy. To je ale způsobeno tím, že cesty do školy podnikají většinou děti a studenti bez řidičského průkazu. V Brně jsou cesty za vzděláním realizovány nejvíce veřejnou dopravou.

Graf č. 9: Průměrné délky cest obyvatel Brna a brněnského zázemí podle jejich účelu



Graf č. 10: Průměrné délky cest obyvatel Brna a brněnského zázemí podle věku respondentů



Tabulka č. 6: Délky cest obyvatel Brna a brněnského zázemí podle věku respondentů – hodnoty průměrů a mediánů

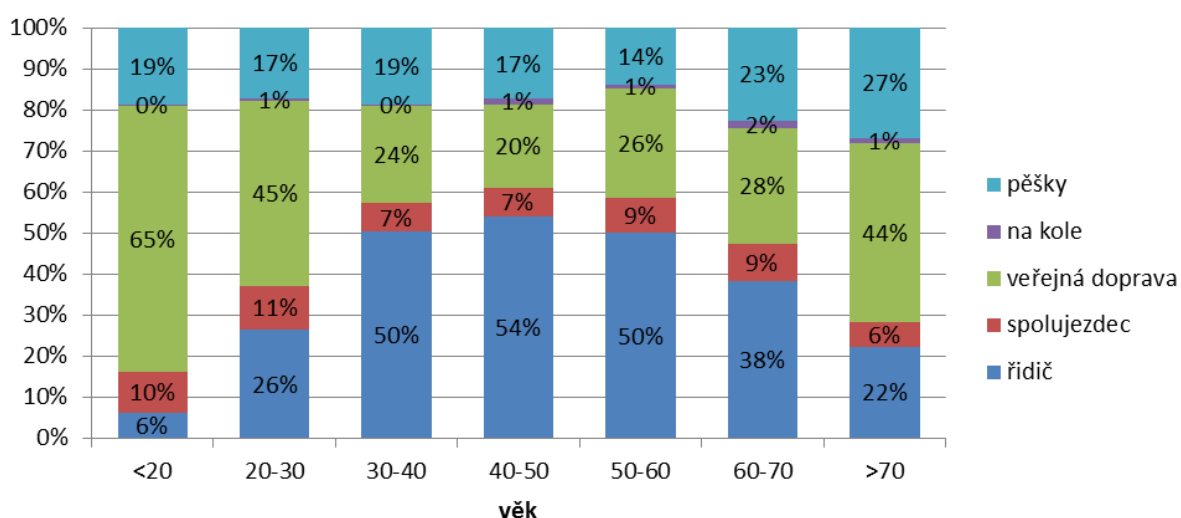
	do 20 let	20-30 let	30-40 let	40-50 let	50-60 let	60-70 let	přes 70 let
Brno							
průměr	7	8,2	11,1	9,6	10,7	12,7	6
medián	5,9	4,8	5,3	5,3	6,1	6,2	3,8
zázemí Brna							
průměr	15,4	16,1	16,6	16,4	18	14,1	9,9
medián	14,2	12,8	13,9	13,8	14,9	10,3	9,7

Obyvatelé Brna podnikají průměrně kratší cesty, než obyvatelé brněnského zázemí. Což souvisí s dostupností a relativní blízkostí služeb a dalších cílů cest ve městě Brně. Obyvatelé zázemí Brna musí pro tyto účely cestovat dále.

Naopak cesty v rámci práce a za volným časem jsou pro Brňany v průměru delší než pro obyvatele zázemí Brna.

Muži používají osobní automobil častěji než ženy. Ženy naopak více jezdí veřejnou dopravou a chodí pěšky.

Graf č. 11: Dělbá přepravní práce obyvatel Brna a zázemí Brna podle věku



Osobní automobil nejčastěji používají obyvatelé ve věku od 30 do 70 let. Studenti a senioři více využívají veřejnou dopravu. Senioři nejčastěji ze všech skupin chodí pěšky.

Graf č. 12: Dělna přepravní práce obyvatel Brna a zázemí Brna ve všední den a o víkendu podle hodiny ve dni



Cesty obyvatel Brna mají ve všední den ranní a odpolední špičku. Ráno po sedmé hodině začíná nejvíce cest (cca 240 cest na 1000 obyvatel) v průběhu této jedné hodiny. Odpolední špička kulminuje kolem třetí a čtvrté hodiny. Relativní zastoupení jednotlivých dopravních módů se v průběhu pracovního dne u obyvatel Brna výrazně nemění. Večerní návraty domů jsou výrazněji obslouženy veřejnou dopravou. Jedná se pravděpodobně o vliv „rozjezdů“, který umožňuje obyvatelům Brna zůstat déle mimo domov a dopravit se domů bez vlastního automobilu.

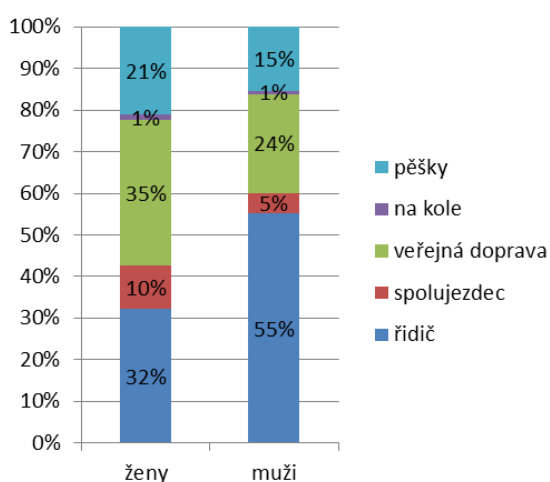
Počty začínajících cest obyvatel zázemí Brna ve všední den mají podobný průběh jako u obyvatel Brna. Ranní nárůst dopravy začíná o něco dříve, než v Brně, a to již po čtvrté hodině. Ráno je nejvíce cest po šesté a sedmé hodině a odpolední špička vrcholí po třetí hodině. Zejména začátek ranní špičky je v zázemí Brna obsloužen veřejnou dopravou.

O víkendu jsou počty cest Brňanů celkově nižší, než ve všední den. Ranní špička vrcholí až po desáté dopolední hodině, a odpoledne se objevují vrcholy kolem druhé a čtvrté.

V zázemí Brna o víkendu je průběh začátků cest plynulý, pouze s charakteristickým propadem počtu cest po poledni, kdy lidé obvykle obědvají. V podílu dopravních módů v průběhu dne není patrný žádný nápadný vzor.

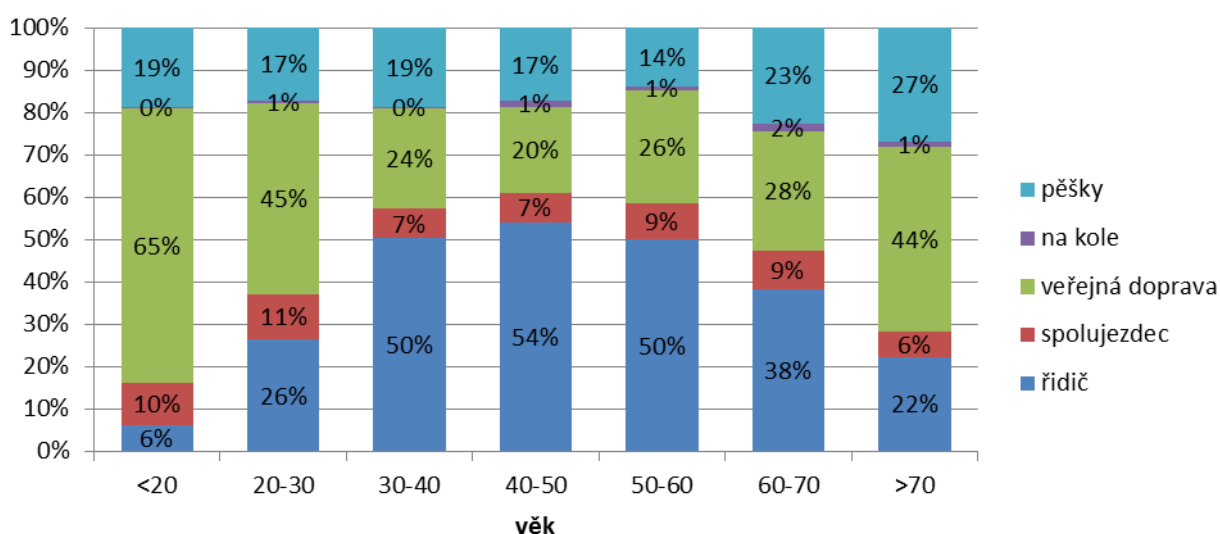
Nyní se podívejme, jak sociodemografické charakteristiky (pohlaví, věk, vzdělání a ekonomická aktivita) obyvatel souvisí s užíváním módů dopravy.

Graf č. 13: Zastoupení dopravních módů u žen a mužů



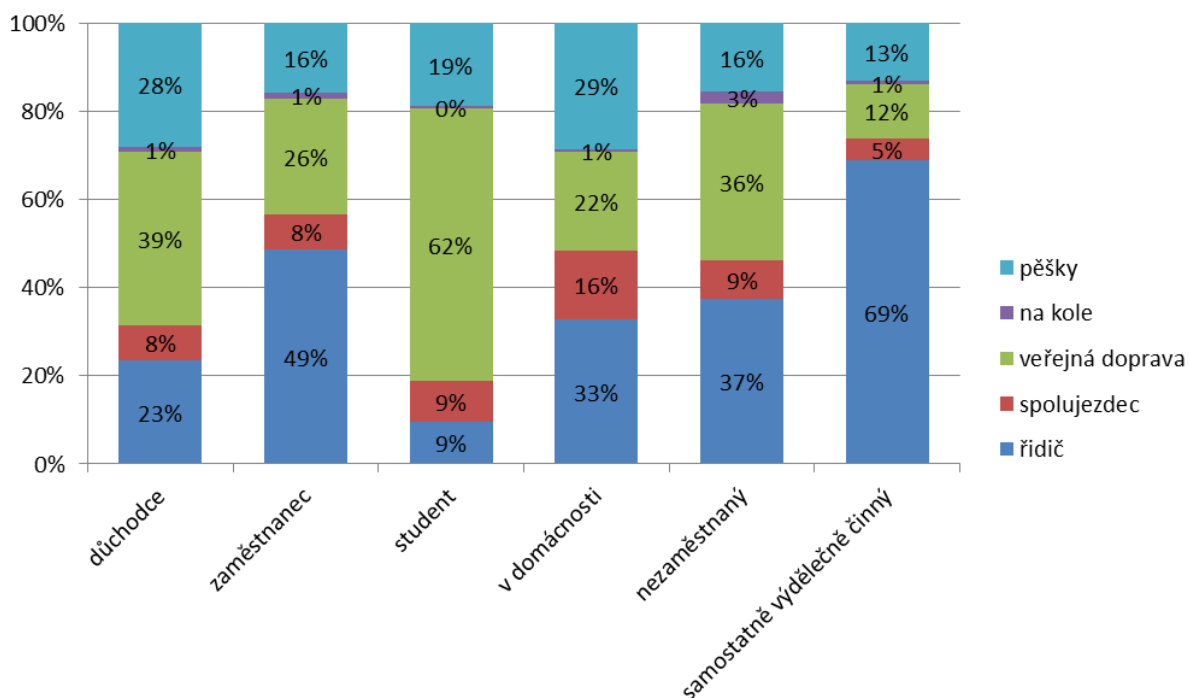
Muži používají osobní automobil častěji než ženy. Ženy naopak více jezdí veřejnou dopravou a chodí pěšky.

Graf č. 14: Zastoupení dopravních módů podle věku



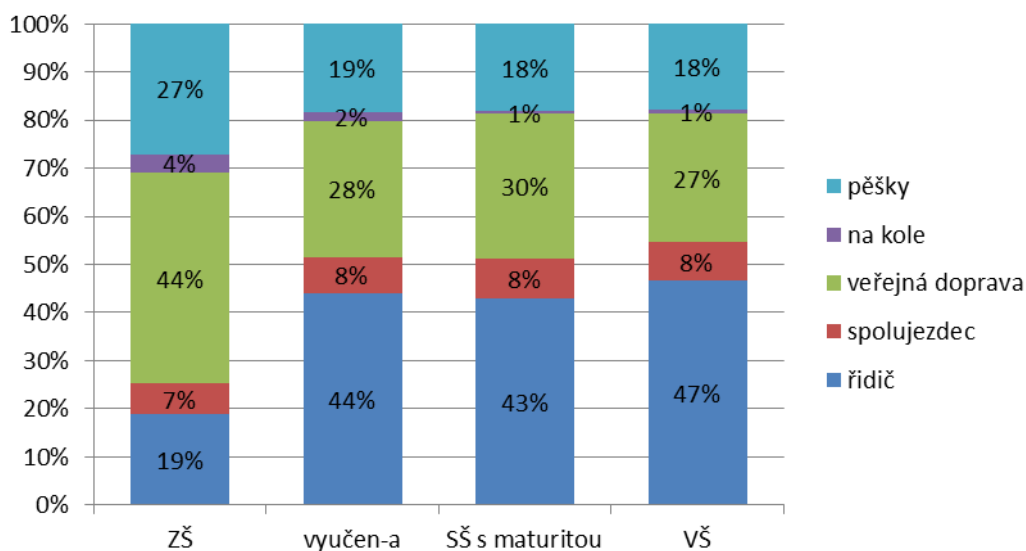
Osobní automobil nejčastěji používají obyvatelé ve věku od 30 do 70 let. Studenti a senioři více využívají veřejnou dopravu. Studenti více jezdí autem jako spolujezdci. Senioři nejčastěji ze všech skupin chodí pěšky.

Graf č. 15: Zastoupení dopravních módů podle ekonomické aktivity



Osobní automobil jako řidiči nejvíce používají osoby samostatně výdělečně činné a po nich zaměstnanci. Veřejnou dopravu využívají nejvíce studenti. Autem jako spolujezdci se dopravují nejvíce osoby v domácnosti a pěšky cestují nejvíce důchodci a osoby v domácnosti.

Graf č. 16: Zastoupení dopravních módů podle vzdělání



Užívání dopravního módu podle vzdělání se výrazně neliší. Pouze v kategorii respondentů se základním vzděláním je méně než poloviční podíl řidičů a naopak stoupá podíl využívání veřejné a pěší dopravy. V této kategorii jsou mladí lidé, kteří se ještě nestali uživateli osobního automobilu.

5 Analýza volby přepravního módu

Analýza preferencí při volbě přepravního módu vychází z dat získaných pomocí SP (stated preference) experimentu². V rámci tohoto experimentu dostali respondenti scénář pro cestu, kterou v poslední době absolvovali, kde měli na výběr z různých možností dopravy s rozdílně nastavenými parametry. Úkolem respondentů bylo vybrat si takový způsob dopravy z nabízených, který by jim nejlépe vyhovoval. Na výběr byla cesta veřejnou dopravou, na kole, osobním automobilem nebo pěšky. V případě, že respondent neměl pro tuto cestu k dispozici osobní automobil nebo kolo, nebyl příslušný dopravní mód respondentovi předkládán. Pro každou alternativu byl určený cestovní čas a dále byla specifikována cena za veřejnou dopravu, počet přestupů ve veřejné dopravě, cena za parkování osobního automobilu, jestli cesta na kole probíhá po vyhrazeném cyklopruhu nebo po obyčejné silnici, možnost bezpečného parkování kola v cíli cesty, kvalita pěší trasy. Podoba karty, na které respondent prováděl výběr, je ukázána na obrázku.

GRAFICKÁ PODOBA EXPERIMENTU

Nyní si představte, že byste měli absolvovat tuto cestu. V úvahu pro Vás nyní přichází možnosti dopravy s trochu odlišnými vlastnostmi. Který z alternativních způsobů přepravy byste si vybral/a?



Osobní automobil 

Celkový čas cesty 30 min.
Za parkování zaplatím 30 Kč/h.

Pěšky 

Celkový čas cesty 85 min.
Cesta NENÍ nijak příjemná a bezpečná.

Bicykl 

Celkový čas cesty 30 min.
Většinu cesty jedu po vyhrazeném cyklopruhu.
NEMÁM k dispozici zabezpečené parkování kola.

Veřejná doprava 

Celkový čas cesty 45 min.
Zaplatím 20 Kč za cestu.
Jedu bez přestupu.

Shrnutí cesty:

Cesta z hjg do kjh.
Účel cesty byl Práce
Doba trvání cesty byla 35 min.
Cestovalo se Veřejnou dopravou

1. z 8.

K výsledkům experimentu byly přidány údaje o tom, jakým dopravním módem respondent cestu, o které referuje, skutečně absolvoval. Dále se pracovalo se základní sociodemografií respondenta a se subjektivním hodnocením dopravních módů (viz Analýza subjektivních postojů v příloze č. 8.2.1).

² Hensher, D. A., Rose, J. M., & Greene, W. H. (2005). Applied choice analysis: a primer. Cambridge University Press.

Postup analýzy je rovněž podrobně probrán v příloze č. 8.2.2. Výsledkem analýzy je síla jednotlivých atributů (délky cestovního času, ceny za parkování a podobně), jak se podílí na rozhodování při volbě dopravního módu. Tuto sílu je možné vyjádřit v minutách cestovního času pomocí procesu kvantifikace parametrů (viz příloha č. 8.2.3), což umožňuje srovnání účinku jednotlivých parametrů mezi sebou a také mezi modely navzájem (příloha č. 8.2.4).

5.1 Volba dopravního módu – všichni respondenti

V celkovém modelu volby dopravního módu (číselné výsledky jsou uvedeny v příloze) vychází výrazná preference osobního automobilu a veřejné dopravy proti chůzi a jízdě na kole. Respondenti měli za úkol referovat o cestách, které trvají alespoň 20 minut, což pro značnou část z nich může při chůzi představovat zátěž. Průzkum navíc probíhal na podzim a v zimě 2016/2017, což také mohlo ovlivnit volbu dopravního módu.

V případě volby kola nemělo pro rozhodování respondentů vliv, zda cestu mohou podniknout na kole po vyhrazeném cyklopruhu nebo jen po obyčejné silnici. Preferenci cyklodopravy zvyšuje možnost bezpečného zaparkování kola a to tak, jako by cesta na kole byla kratší o 14 minut.

V případě volby veřejné dopravy jsou vnímány, celkem pochopitelně, negativně přestupy mezi linkami. Přítomnost přestupu vnímají respondenti jako ekvivalent prodloužení cestovního času o 3,7 minuty. To nesouvisí se samotným časem čekání na další spoj, který musí být normálně zahrnut do cestovního času. Jde o penalizaci za přítomnost přestupu, která je v navýšení cestovního času vyjádřena. Zajímavý pohled na rozhodování o volbě módu pak ukazuje vliv ceny veřejné dopravy: ekvivalentem jedné koruny je pro respondenty 0,22 minuty. Obrácená hodnota je tzv. hodnota času a vychází na 4,6 koruny za minutu strávenou cestováním.

V případě volby individuální automobilové dopravy je zajímavým ukazatelem nutnost platit za parkování: zaplatit 30 korun za hodinu pro respondenty celkově znamená penalizaci cesty autem o něco přes 19 minut cestovního času proti situaci, kdy parkují zadarmo.

V případě volby pěší chůze má vliv přítomnost příjemného a bezpečného prostředí pro pěší cestu: každá minuta příjemné cesty vede k preferenci takové cesty v hodnotě cca 0,2 minuty. Příjemná pěší cesta má tedy stejnou hodnotu, jako obyčejná pěší cesta, ovšem o 20 % kratší.

Rozhodování o volbě dopravního módu může být ovlivněno předchozími rozhodnutími. Lidé mohou mít tendenci svá rozhodnutí opakovat. U respondentů byla pozorována tendence preferovat dopravní mód, který k cestě skutečně použili. Užití jízdního kola, pokud respondent kolo použil

posledně, získává výhodu téměř 41 minut. U osobního automobilu je to téměř 19 minut a u chůze je to téměř 13 minut. Nejmenší tendence k rigiditě je u respondentů, kteří reálně použili k cestě veřejnou dopravu (bonus necelých 7 minut). To znamená, že v případě veřejné dopravy experiment dobře popisuje významné aspekty cesty jejími atributy (cestovní čas, počet přestupů, popřípadě cena).

Volba dopravního módu může být ovlivněna subjektivními postoji respondenta k jednotlivým způsobům dopravy. Tyto postoje byly sledovány metodou sémantického diferenciálu. Byly tak určeny faktory kladného nebo záporného postoje k pěší, cyklistické, veřejné, a automobilové dopravě. První dva faktory subjektivního hodnocení (chůze a cyklistiky) pomocí sémantického diferenciálu neukázaly v tomto modelu žádný efekt na rozhodování. Faktory, které hodnotí cestování veřejnou dopravou a osobním automobilem, působí na volbu dopravního módu velmi slabě. Pokud respondent hodnotí příslušný mód kladně, získávala jeho preference tohoto módu výhodu 1,3 minuty v případě veřejné dopravy a 2 minuty v případě automobilu oproti respondentovi, který příslušný mód hodnotí neutrálně.

5.2 Volba dopravního módu – respondenti z Brna

V rozhodování o volbě dopravního módu respondentů z Brna je opět patrná preference veřejné dopravy a osobního automobilu nad pěší a cyklistickou dopravou. Tato preference odpovídá tomu, jako by byl cestovní čas motorizovanými módy o 30 minut (veřejnou dopravou) a 29 minut (autem) kratší.

Preferenci cyklistického módu zvyšuje možnost bezpečného zaparkování kola: jako by byl cestovní čas kratší o 15 minut.

Přestup ve veřejné dopravě nemá u obyvatel Brna průkazný vliv na volbu cestování veřejnou dopravou. Brňané jsou na přestupování zvyklí, přestupy jsou patrně řešené tak, že kromě čekání nepřináší další pro většinu respondentů žádnou podstatnou zátěž.

Preference cesty autem snižuje nutnost platit za parkování: platba 30 korun za hodinu znamená pro respondenty celkově navýšení o téměř 20 minut cestovního času proti parkování zdarma. To znamená, že pokud by existovala alternativa bez nutnosti platit za parkování, respondenti by ji volili spíše, i kdyby byla o 20 minut delší.

Přítomnost příjemného prostředí pro pěší cestu má stejný vliv jako v celkovém modelu. Příjemná pěší cesta má pak stejnou hodnotu, jako obyčejná pěší cesta, ovšem o 20 % kratší.

Subjektivní hodnocení dopravních módů má pro Brňany vliv pouze u veřejné dopravy. Zvýšení preference veřejné dopravy je u jejich příznivců srovnatelné se zkrácením cestovního času o něco přes 2 minuty.

5.3 Model pro respondenty ze zázemí Brna

U respondentů ze zázemí Brna klesá celková preference pěší dopravy proti ostatním módům. Přítomnost cyklistické infrastruktury se opět ukazuje jako statisticky nevýznamná.

Možnost bezpečně zaparkovat kolo zvyšuje preferenci cyklistického módu o více než 13 minut cestovního času.

Placené parkování na 30 korun za hodinu snižuje preferenci automobilové dopravy o téměř 19 minut cestovního času.

Nutnost přestupu při využití veřejné dopravy respondenti ohodnocují na téměř 7 minut cestovního času. Svoji roli zde patrně hrají fyzické bariéry při přestupu, nižší úroveň dodržování jízdního řádu a tedy riziko ztráty návaznosti spojů.

Cena za veřejnou dopravu je v rozhodování nevýznamná díky určitému nedostatku v experimentu, kdy se respondentům v zázemí nastavovala cena odpovídající nerealisticky nízké sazbě.

Přítomnost příjemného prostředí pro pěší cestu má pro obyvatele zázemí Brna hodnotu téměř 0,18 minuty na jednu minutu cestovního času. Příjemná pěší cesta má pak stejnou hodnotu, jako obyčejná pěší cesta, ovšem o 18 % kratší.

5.4 Modely podle věku respondentů

Volba způsobu dopravy se mění s věkem. Proto jsme soubor respondentů rozdělili do čtyř věkových kategorií a odhadli jsme parametry modelu pro každou z těchto kategorií zvlášť. Výsledku jsou shrnuty ve formě tabulky v příloze č. 8.2.4.

Cyklistická infrastruktura (cestování po vyhrazeném cyklopruhu) se ukazuje důležitá pro respondenty od 30 do 50 let, kteří jsou za ni ochotni platit cestovním časem o necelých 12 % delším.

Hodnota bezpečného parkování pro kola s věkem spíše klesá, což může souviset s poměrně vysokou pořizovací cenou jízdních kol, kupovaných spíše mladými lidmi. Například lidé do 30 let si cení možnosti bezpečného parkování na téměř 17 minut cestovního času.

Dopad ceny za parkovného na volbu dopravního módu s věkem klesá, což patrně souvisí s délkou aktivity, kterou respondenti v místě parkování provozovali, nebo také s kupní silou respondentů.

Subjektivní vnímání veřejné dopravy bylo významné pro volbu tohoto dopravního módu pouze u respondentů do 30 let. U starších respondentů nemělo na volbu vliv. Podobně tomu bylo u subjektivního vnímání automobilové dopravy. Obecně z toho vyplývá, že subjektivní postoje ovlivňují volbu dopravního módu spíše u mladších respondentů, zatímco na rozhodování starších vliv nemají. Mladší lidé tedy nechávají svá rozhodnutí o volbě dopravního módu více ovlivnit svými postoji k těmto módům, zatímco starší lidé se řídí více jinými (například objektivními) ukazateli.

Cena za veřejnou dopravu se ukazuje významná u respondentů od 30 do 70 let a její vliv na rozhodování je fakticky zanedbatelný. Souvisí to patrně s tím, že respondenti, kteří užívají veřejnou dopravu, mají často předplatní jízdenku a za jednotlivé cesty neplatí.

Respondenti by preferovali pěší cestování po příjemné a bezpečné cestě proti cestě, i kdyby byla o 16% až téměř 24 % delší. Tento trend s věkem stoupá. Pro respondenty nad 70 let je ovšem vliv nevýznamný. Ve vyšším věku mohou hrát důležitější roli fyzické možnosti, navíc zde analýza naráží na malý počet respondentů tohoto věku, kteří byli součástí experimentu.

Pokud respondenti svoji cestu realizovali na kole, objevuje se silná tendence použít kolo k této cestě i za jiných podmínek. Tato tendence s věkem stoupá, takže u respondentů 50 až 70 letých jde o výhodu 59 minut cestovního času pro cestu vykonanou obvyklým způsobem. S věkem klesá ochota respondentů měnit cyklistický dopravní mód. Nevýznamnost parametru pro respondenty nad 70 let souvisí s malým zastoupením cest reálně vykonaných na kole.

Pokud respondenti svoji cestu realizovali osobním automobilem, zůstává preference tohoto dopravního módu konstantní na úrovni od necelých 16 do více než 17 minut cestovního času přibližně pro všechny věky respondentů. Ochota měnit cestování automobilem za jiný způsob dopravy se s věkem nemění.

Naopak tendence zvolit znovu veřejnou dopravu, pokud pro cestu byla použita respondentem ve skutečnosti, s věkem stoupá, a to od více než 5 minut do téměř 18 minut cestovního času navíc. S věkem „návyk“ na využívání veřejné dopravy patrně stoupá.

5.5 Modely podle ekonomické aktivity respondentů

Volba dopravního módu je závislá na ekonomické aktivitě. Proto jsme sdružili data od respondentů do čtyř skupin podle ekonomické aktivity a odhadli parametry modelu pro každou skupinu zvlášť.

Ačkoli jsou motorizované módy u všech skupin podle ekonomické aktivity více preferované, než módy nemotorizované, tento rozdíl v preferencích není tak výrazný u skupiny studentů.

Možnost podniknout cestu na kole po vyhrazeném cyklopruhu je významná pro skupinu zaměstnanců a samostatně výdělečně činných osob. Takovou cestu by preferovali proti cestě po obyčejné silnici, i kdyby byla o téměř 9 % delší.

Užitek z možnosti bezpečně zaparkovat kolo je největší u studentů, kteří jsou za tuto možnost ochotni platit přes 14 minut cestovního času. To patrně souvisí s věkem respondentů, jak ukázala předchozí série modelů.

Negativní užitek z placeného parkování je největší u studentů a nezaměstnaných (téměř 23 minut). Souvisí s délkou aktivity v místě parkování a s příjmy respondenta.

Faktor subjektivního vnímání pěší dopravy má význam pouze v modelu rozhodování pro skupinu seniorů. Subjektivní vnímání cyklistické dopravy se ukázalo jako nevýznamné pro všechny skupiny. Faktor subjektivního vnímání veřejné dopravy a automobilu byl významný pouze pro skupinu zaměstnaných a samostatně výdělečně činných. Jejich vliv na rozhodování je však velmi slabý.

Negativní užitek z přestupu ve veřejné dopravě vyšel významný pouze v modelu pro skupinu zaměstnaných a samostatně výdělečně činných a představoval necelých 5 minut cestovního času navíc. Cena za veřejnou dopravu je pro tuto skupinu 0,3 korun za minutu cestovního času

Příjemná a bezpečná cesta pěšky nevyšla významná v modelu pro skupinu nezaměstnaných a respondentů v domácnosti. Pro skupinu důchodců představovala užitek srovnatelný s 15 % cestovního času, pro zaměstnané a samostatně výdělečně činné to bylo téměř 26 % a pro studenty dokonce téměř 31 %.

Pokud zaměstnanci a samostatně výdělečně činní respondenti použili reálně k cestě kolo, projevíli neochotu měnit tento dopravní mód. U ostatních tato tendence nevyšla v modelech významná.

Pokud respondenti reálně použili k cestě automobil, projevíli neochotu změnit tento dopravní mód. Nejvýraznější to bylo u nezaměstnaných, kteří by použili opět automobil, i kdyby byla tato cesta o 24 minut delší, než jinými módy.

Naopak tendence zvolit znovu veřejnou dopravu byla největší u skupiny důchodců (přes 18 minut).

Tendence volit pěší dopravu, pokud cesta byla v realitě vykonána pěšky, byla významná pouze pro ekonomicky aktivní a měla sílu 13 minut cestovního času.

5.6 Modely podle pohlaví respondentů

Pohlaví respondentů může mít vliv na volbu dopravního módu. Proto byly odhadnuty parametry modelu pro ženy a muže zvlášť.

Muži preferují veřejnou dopravu obecně o něco více, než ženy. Zatímco muži jí dokonce dávají přednost před osobním automobilem, ženy, pokud mají automobil k dispozici, preferují nejvíc právě individuální automobilovou dopravu. Tyto rozdíly sice nejsou příliš velké, ale jeví se v rozporu se zjištěními průzkumu, že ve skutečnosti naopak muži užívají osobní automobil častěji, než ženy, a ženy zase využívají veřejnou dopravu více, než muži. Cesty žen jsou v průměru kratší, než cesty mužů. Průměrná délka cest žen je 12 km, zatímco muži urazí za cestu průměrně 15 km. Experiment na volbu dopravního módu byl zaměřen na cesty nad 20 minut cestovního času, právě proto, aby byly vyloučeny nejkratší cesty, kde motorizované módy nehrají podstatnou roli. Ženy by tedy sice preferovaly automobil před veřejnou dopravou, ovšem nikoli na krátké cesty, kterých reálně absolvují více, než muži.

Muži, pokud mají k dispozici kolo, preferují cyklistickou dopravu před chůzí. Tato preference se u žen nevyskytuje.

Pro ženy je na rozdíl od mužů důležité, zda se na kole pohybují po vyhrazeném cyklopruhu nebo nikoli. Přítomnost cyklopruhu zvyhodňuje jízdu na kole o téměř 13 % cestovního času.

Možnost bezpečně zaparkovat kolo je pro muže i ženy stejně důležitá a cení si jí na více než 14 minut cestovního času.

V rozhodování žen hraje roli subjektivní vnímání veřejné a automobilové dopravy, ale tento vliv je slabý (přes 1 respektive 2 minuty cestovního času). U mužů jsou faktory subjektivního vnímání dopravních módů statisticky nevýznamné.

Přesedání ve veřejné dopravě vnímají ženy i muži přibližně stejně a znamená pro ně obtíž v hodnotě přes 3 respektive 4 minuty cestovního času navíc.

Ženy preferují chůzi po bezpečné a příjemné cestě více než muži. Taková cesta jim kompenzuje téměř 22 % cestovního času navíc, zatímco u mužů je to jen necelých 13 %.

6 Analýza jednotlivých dopravních módů detailněji

6.1 Individuální automobilová doprava (IAD)

6.1.1 Vnímání IAD z pohledu respondentů

To, jak se dotázaní dívají na cestování autem, jsme zjišťovali pomocí sady 17 tvrzení, s nimiž respondenti vyslovovali svůj souhlas nebo nesouhlas. Nejvyšší míru souhlasu jsme zaznamenali u následujících výroků:

- Auto znamená volnost pohybu (souhlasí 83 %).
- Cena pohonných hmot je vysoká (82 %).
- Na jízdě autem si cením soukromí (82 %).

Výroky, s nimiž dotázaní souhlasí nejméně, se týkají především možností parkování a také prestižního potenciálu auta:

- Najít neplacené místo k parkování v práci je snadné (nesouhlasí 33 %, souhlasí 34 %).
- Najít placené místo k parkování v práci je snadné (nesouhlasí 28 %, souhlasí 33 %).
- Auto je pro mě symbol prestiže (nesouhlasí 65 %, souhlasí 20 %).
- Najít neplacené místo k parkování v centru Brna je snadné (nesouhlasí 78 %, souhlasí 6 %).

S převážnou většinou výroků souhlasí častěji mimobrněnsťi respondenti než dotázaní z Brna.

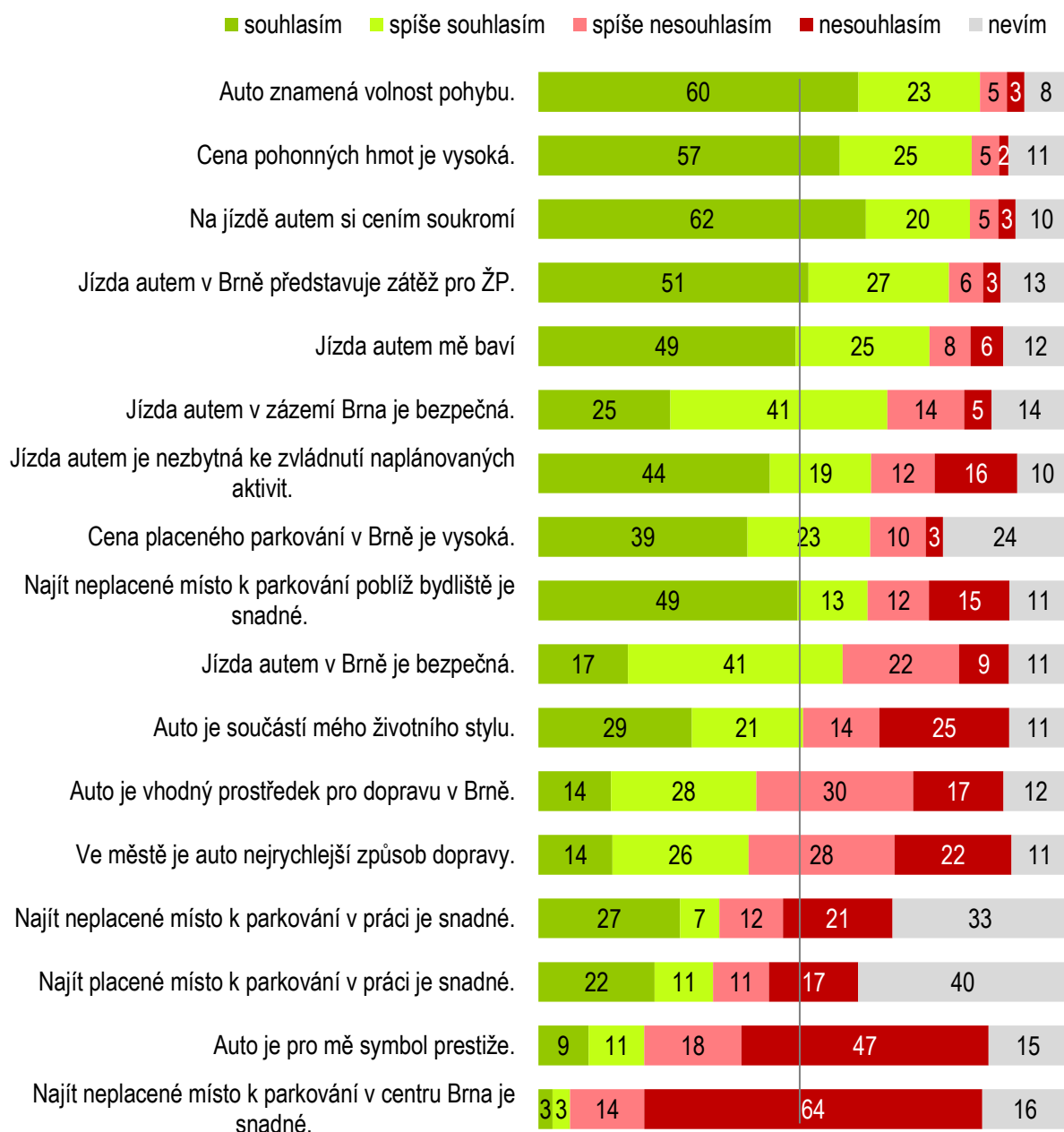
Výjimku tvoří výrok „Jízda autem v Brně je bezpečná“ – zřejmě díky větším řidičským zkušenostem brněnských řidičů s jízdou po městě.

Dotázaní ze zázemí Brna tedy s většinou výroků souhlasí častěji, což platí zejména pro tato tvrzení::

- Najít neplacené místo k zaparkování v blízkosti mého bydliště je snadné.
- Jízda autem je nezbytná k tomu, abych mohl/a zvládnout naplánované aktivity.
- Auto je součástí mého životního stylu.
- Najít neplacené místo k parkování v práci je snadné.

Graf č. 17: Souhlas s výroky o IAD

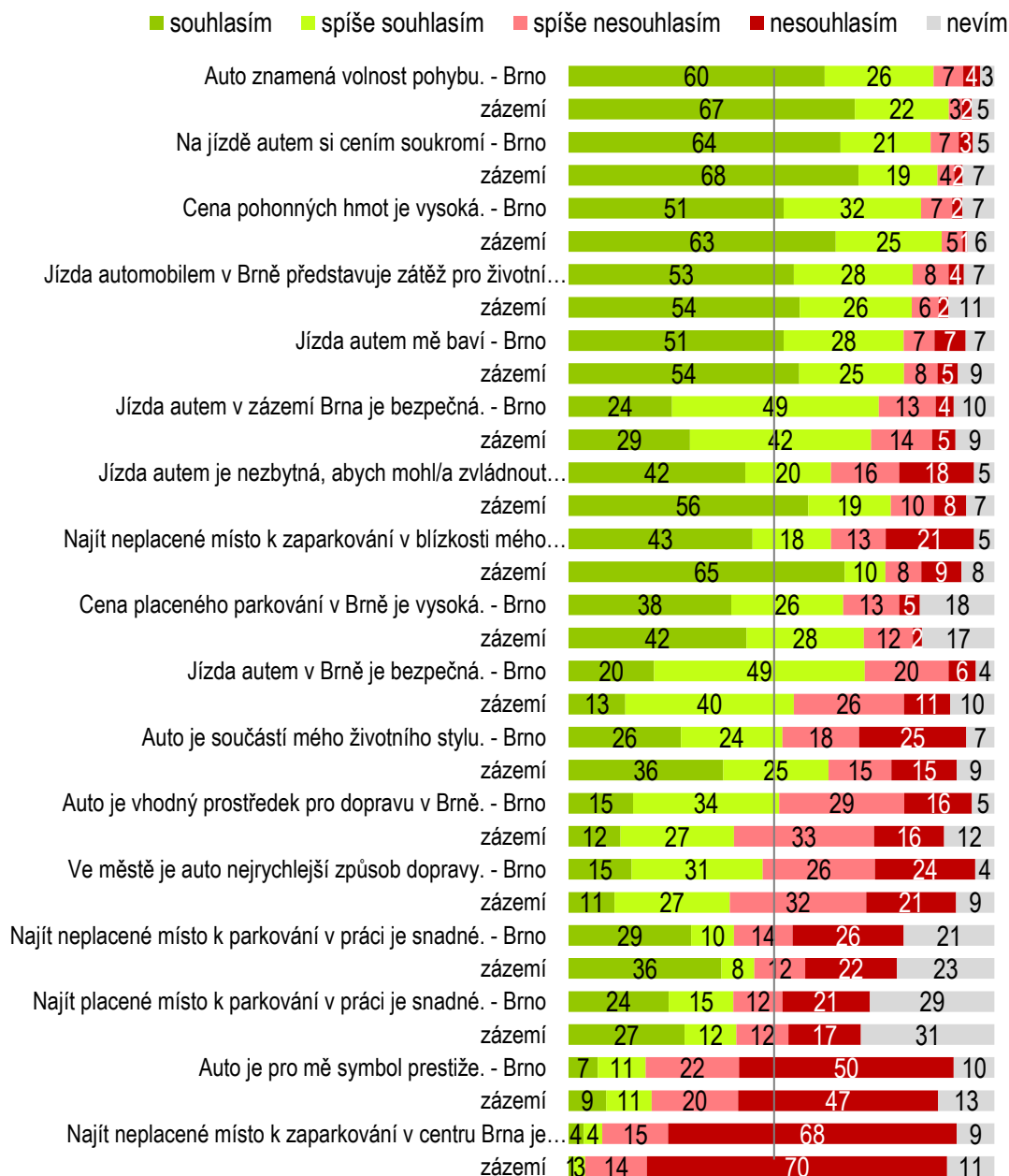
Znění otázky: U každého výroku mi řekněte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte. (p12)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, v %

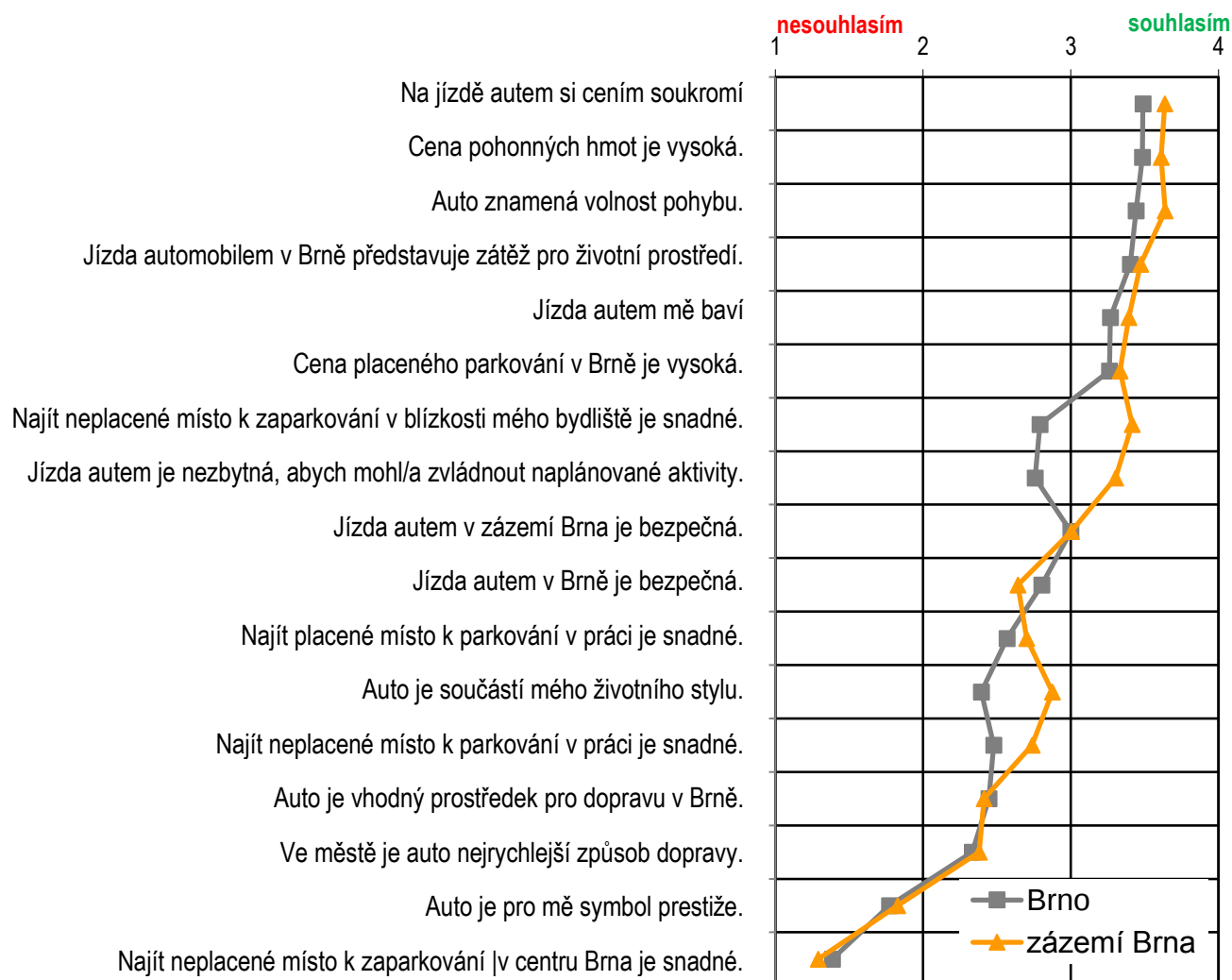
Graf č. 18: Souhlas s výroky o IAD – srovnání Brno vs. zázemí

Znění otázky: U každého výroku mi řekněte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte. (p12)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, v %

Graf č. 19: Souhlas s výroky o IAD – průměrné hodnoty odpovědí - Brně a zázemí Brna
 Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte? (p22)



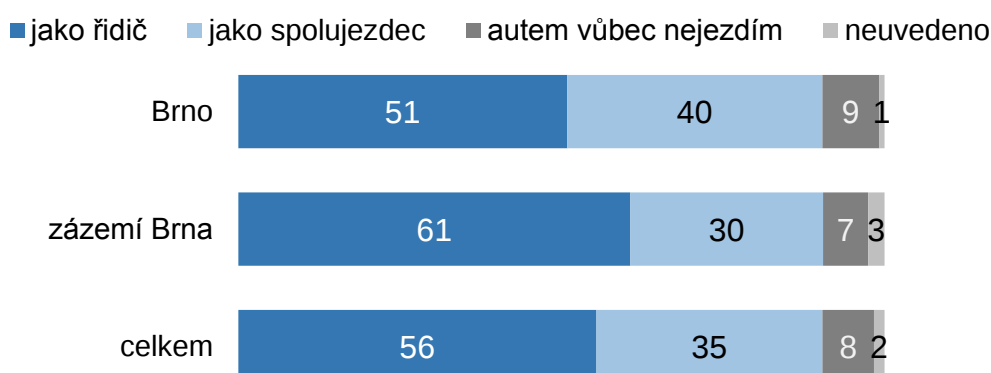
6.1.2 Vybrané vzorce chování ve vztahu k IAD

6.1.2.1 Způsoby využívání IAD a motivy její preference

Nadpoloviční většina dotázaných autem nejčastěji cestuje v roli řidičů (56 %), více než třetina respondentů jsou především spolujezdcí (35 %) a 8 % autem vůbec nejedí. Respondenti ze zázemí Brna častěji sami řídí (61 %), dotázaní z města Brna jsou častěji spolujezdcí (40 %).

Graf č. 20: Nejčastější způsob cestování autem

Znění otázky: : Autem nejčastěji cestujete ...? (p7)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Mezi způsobem, jak respondenti autem nejčastěji cestují a jejich sociodemografickými charakteristikami existuje statisticky významná souvislost. Jako řidiči cestují především osoby samostatně výdělečně činné (81 %), lidé ve věku 35 – 44 let (75 %), muži (73 %), dotázaní s nejvyšším sociodemografickým statusem A (73 %) a respondenti s vysokoškolským vzděláním (69 %).

V roli spolujezdců auto využívají zejména studenti (71 %), respondenti ve věku 15 - 24 let (65 %), dotázaní se základním vzděláním (57 %), ženy (49 %), osoby s nejnižším socioekonomickým statusem E (48 %) a respondenti z městské části Královo Pole (52 %)

Autem vůbec nejedí především nezaměstnaní (26 %), lidé se základním vzděláním (21 %), důchodci (21 %), lidé ve věku 65 a více let (20 %), osoby s nejnižším socioekonomickým statusem E (20 %) a respondenti ze Starého Lískovce (26 %).³

³ Detailní údaje o regionálních rozdílech v nejčastějších způsobech cestování autem jsou v tabulce č. 113 v příloze.

Tabulka č. 7: Nejčastější způsob cestování autem dle vybraných sociodemografických charakteristik

Znění otázky: Autem nejčastěji cestujete ...? (p7)

proměnná		řidič		spolujezdce		autem nejezdím		neuvedeno		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
celý soubor		1351	55,5	852	35,0	194	8,0	39	1,6	243	100,0
pohlaví											
	muž	813	72,6	211	18,8	76	6,8	20	1,8	1120	100,0
	žena	538	40,9	641	48,7	118	9,0	19	1,4	1316	100,0
věk											
	15 - 24 let	61	25,3	157	65,1	19	7,9	4	1,7	241	100,0
	25 - 34 let	184	57,1	128	39,8	9	2,8	1	0,3	322	100,0
	35 - 44 let	389	75,0	113	21,8	11	2,1	6	1,2	519	100,0
	45 - 54 let	257	65,7	111	28,4	15	3,8	8	2,0	391	100,0
	55 - 64 let	212	56,8	122	32,7	35	9,4	4	1,1	373	100,0
	65 a více let	186	38,2	189	38,8	98	20,1	14	2,9	487	100,0
	neuvedeno	62	60,2	32	31,1	7	6,8	2	1,9	103	100,0
vzdělání											
	ZŠ	31	19,6	90	57,0	33	20,9	4	2,5	158	100,0
	vyučen-a	281	47,3	207	34,8	82	13,8	24	4,0	594	100,0
	SŠ s maturitou	583	57,0	378	37,0	53	5,2	9	0,9	1023	100,0
	VŠ	456	69,0	177	26,8	26	3,9	2	0,3	661	100,0
ekonomická aktivita											
	OSVČ	222	81,3	42	15,4	7	2,6	2	0,7	273	100,0
	zaměstnanec	779	67,4	331	28,7	34	2,9	11	1,0	1155	100,0
	nezaměstnaný	20	46,5	11	25,6	11	25,6	1	2,3	43	100,0
	důchodce	191	34,6	232	42,0	113	20,5	16	2,9	552	100,0
	v domácnosti	62	51,2	54	44,6	4	3,3	1	0,8	121	100,0
	student	46	21,2	153	70,5	15	6,9	3	1,4	217	100,0
	neuvedeno	31	41,3	29	38,7	10	13,3	5	6,7	75	100,0
socioekonomický status											
	A	371	72,5	132	25,8	9	1,8			512	100,0
	B	197	55,6	132	37,3	21	5,9	4	1,1	354	100,0
	C1	233	56,0	146	35,1	31	7,5	6	1,4	416	100,0
	C2	272	53,4	192	37,7	39	7,7	6	1,2	509	100,0
	D	160	45,2	133	37,6	51	14,4	10	2,8	354	100,0
	E	34	28,8	56	47,5	23	19,5	5	4,2	118	100,0
	nelze určit	84	48,6	61	35,3	20	11,6	8	4,6	173	100,0

Poznámky: N = 2436

Respondenti, kteří autem alespoň občas jezdí, tento dopravní prostředek preferují především z důvodu rychlosti a úspory času (48 % z nich). Dalšími důvody pro cestování autem jsou pohodlí a komfort (36 %), možnost přepravy nákupů či jiného nákladu (18 %) a větší flexibilita a svoboda,

kterou tento dopravní prostředek umožňuje (16 %). Pro dotázané z Brna je častějším důvodem preference auta jízda na delší vzdálenosti, mimobrněnské výrazněji motivuje svoboda a flexibilita.

.Tabulka č. 8: Důvody preference auta – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Z jakých důvodů dáváte autu přednost před jinými dopravními prostředky a proč? (p8)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
rychlost, rychlejší doprava, úspora času	542	46,1	512	49,9	1054	47,8
pohodlí, komfort	440	37,4	350	34,1	790	35,9
na velké nákupy, přeprava nákladu	244	20,7	158	15,4	402	18,2
flexibilita, svoboda	149	12,7	208	20,3	357	16,2
špatná dostupnost VHD	93	7,9	123	12,0	216	9,8
velké vzdálenosti	118	10,0	26	2,5	144	6,5
převoz dětí, dalších osob	66	5,6	60	5,8	126	5,7
dostupnost míst, dojezu, kam potřebuji	56	4,8	56	5,5	112	5,1
potřebuji auto k práci, nezbytná součást	36	3,1	50	4,9	86	3,9
spolujízda, řídí někdo jiný	57	4,8	26	2,5	83	3,8
soukromí, klid	62	5,3	21	2,0	83	3,8
za všech okolností, vždy	33	2,8	47	4,6	80	3,6
cenově výhodnější, stejně drahé	40	3,4	30	2,9	70	3,2
výlety, rekreace, volnočasové aktivity	50	4,3	17	1,7	67	3,0
zdravotní důvody, hygiena	37	3,1	28	2,7	65	3,0
špatné počasí	36	3,1	16	1,6	52	2,4
nutnost, není jiná možnost	9	0,8	27	2,6	36	1,6
praktické, jednoduché	18	1,5	11	1,1	29	1,3
rád/a řídím, baví mě to	22	1,9	4	0,4	26	1,2
když je možnost auta	18	1,5	5	0,5	23	1,0
bezpečí	15	1,3	7	0,7	22	1,0
k lékaři	7	0,6	9	0,9	16	0,7
spolehlivý prostředek	7	0,6	7	0,7	14	0,6
možnost parkování	5	0,4	4	0,4	9	0,4
zvyk	2	0,2	4	0,4	6	0,3
potřeba zařídit mnoho záležitostí, úřady	3	0,3	3	0,3	6	0,3
příznivá dopravní situace	5	0,4	1	0,1	6	0,3
osobní důvody, věk, stáří	2	0,2	3	0,3	5	0,2
nedávám přednost autu	16	1,4	8	0,8	24	1,1
neuvedeno	112	9,5	39	10,6	79	10,0
celkem	1176		1027		2203	

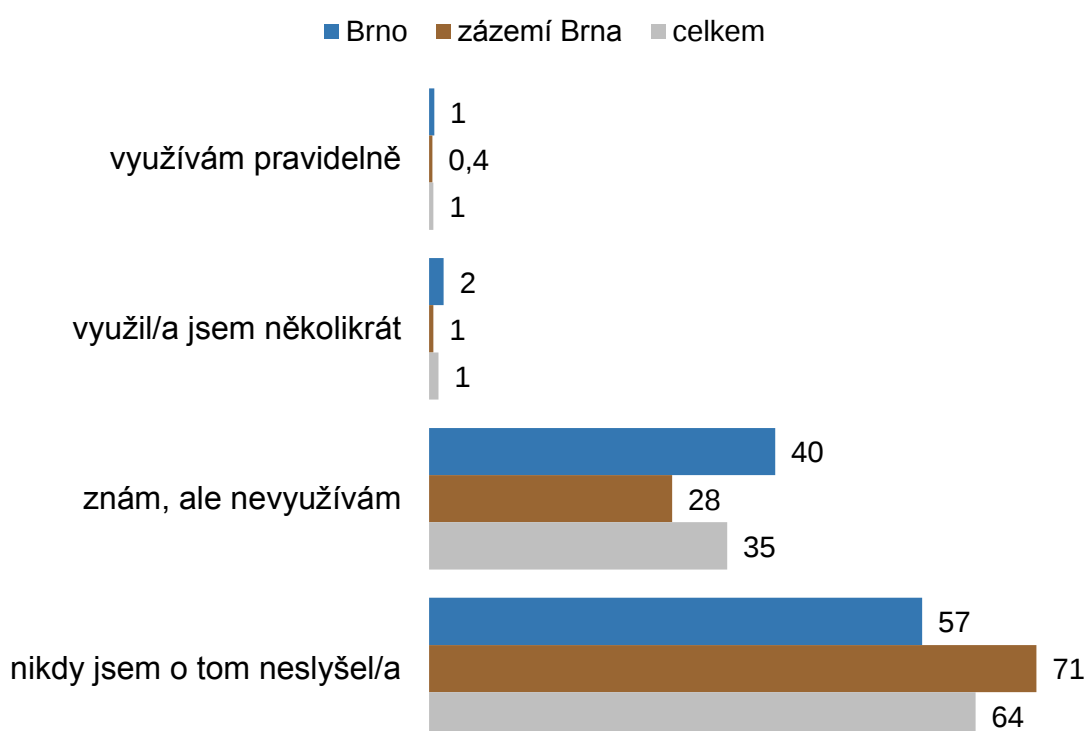
Poznámky: Pouze respondenti, kteří alespoň občas jezdí autem. N = 2203, možnost více odpovědí

6.1.2.2 Znalost a využívání vybraných způsobů sdílení aut

Zkoumané typy sdílení automobilů – car sharing a car pooling – převážná většina respondentů vůbec nezná. Car sharing pravidelně využívá jen půl procenta dotázaných, několikrát jej využilo 1 % respondentů, 35 % ho zná, ale nevyužívá a téměř dvě třetiny jej vůbec neznají. Využívání car sharingu je v Brně a v zázemí Brna obdobné, znalost je mírně vyšší v Brně (40 % oproti 29 % v zázemí Brna).

Graf č. 21: Znalost a využívání car sharingu

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut? Pokud ano, jak často ...? (p10A)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Vztah respondentů k car sharingu statisticky významně souvisí s jejich věkem, vzděláním a ekonomickou aktivitou. Nějakou zkušenost s touto formou sdílení aut mají častěji studenti (7 %), lidé ve věku 15 – 24 let a 25 – 34 let (shodně 5 %) a vysokoškoláci (3 %). Znalost car sharingu, ovšem bez osobní zkušenosti s ním, je typičtější pro vysokoškolsky vzdělané respondenty (51 %), dotázané s nejvyšším socioekonomickým statusem A (49 %) a osoby samostatně výdělečně činné (45 %).

Tabulka č. 9: Znalost a používání car sharingu dle vybraných sociodemografických charakteristik

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut? Pokud ano, jak často ...? (p10A)

proměnná		nikdy jsem o tom neslyšel		znám ale nevyužívám		využil jsem alespoň jednou		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%
celý soubor		1550	63,6	843	34,6	43	1,8	2436	100,0
pohlaví									
	muž	648	57,9	455	40,6	17	1,5	1120	100,0
	žena	902	68,5	388	29,5	26	2,0	1316	100,0
věk									
	15 - 24 let	139	57,7	89	36,9	13	5,4	241	100,0
	25 - 34 let	176	54,7	131	40,7	15	4,7	322	100,0
	35 - 44 let	281	54,1	229	44,1	9	1,7	519	100,0
	45 - 54 let	229	58,6	158	40,4	4	1,0	391	100,0
	55 - 64 let	265	71,0	107	28,7	1	0,3	373	100,0
	65 a více let	393	80,7	94	19,3			487	100,0
	neuvedeno	67	65,0	35	34,0	1	1,0	103	100,0
vzdělání									
	ZŠ	136	86,1	21	13,3	1	0,6	158	100,0
	vyučen-a	479	80,6	113	19,0	2	0,3	594	100,0
	SŠ s maturitou	636	62,2	369	36,1	18	1,8	1023	100,0
	VŠ	299	45,2	340	51,4	22	3,3	661	100,0
ekonomická aktivita									
	sam. výdělečně činný	148	54,2	123	45,1	2	0,7	273	100,0
	zaměstnanec	672	58,2	460	39,8	23	2,0	1155	100,0
	nezaměstnaný	27	62,8	15	34,9	1	2,3	43	100,0
	důchodce	451	81,7	101	18,3			552	100,0
	v domácnosti	83	68,6	36	29,8	2	1,7	121	100,0
	student	110	50,7	92	42,4	15	6,9	217	100,0
	neuvedeno	59	78,7	16	21,3			75	100,0
socioekonomický status									
	A	246	48,0	251	49,0	15	2,9	512	100,0
	B	212	59,9	136	38,4	6	1,7	354	100,0
	C1	267	64,2	141	33,9	8	1,9	416	100,0
	C2	322	63,3	179	35,2	8	1,6	509	100,0
	D	274	77,4	76	21,5	4	1,1	354	100,0
	E	107	90,7	10	8,5	1	0,8	118	100,0
	nelze určit	122	70,5	50	28,9	1	0,6	173	100,0

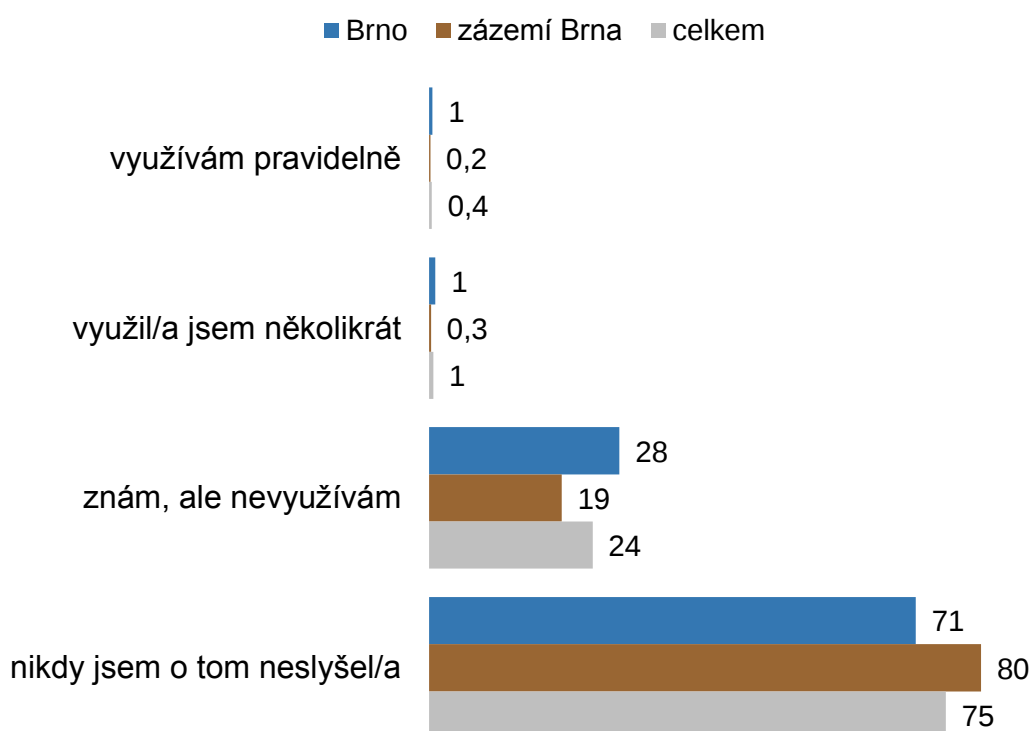
Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Znalost a využívání car poolingu je ve srovnání s car sharingem ještě nižší. 1 % ho alespoň jednou vyzkoušelo, necelá čtvrtina ho zná, ale nevyzkoušela (24%) a tři čtvrtiny jej vůbec neznají (75 %). Rovněž znalost car poolingu je o něco vyšší v Brně (28 %) než v zázemí Brna (19 %).

Znalost obou způsobů sdílení aut je z hlediska detailnějšího regionálního členění diferencována obdobně – nejnižší znalost je ve Starém Lískovci a v regionech Rosicka, Slavkovska a Bučovicka, nejvyšší znalost vykazují Řečkovice a okolní menší městské části.⁴

Graf č. 22: Znalost a používání car poolingu

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut? Pokud ano, jak často ...? (p10B)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

6.1.3 Ochota k omezení využívání IAD

Respondenti, kteří alespoň občas jezdí autem, byli požádáni, aby spontánně uvedli, za jakých okolností by jízdy autem výrazně omezili. Ptali jsme se přitom zvláště na cestování autem po Brně a po zázemí Brna. Jízdy po Brně není 16 % respondentů ochotno výrazněji omezit, téměř polovina na otázku neodpověděla (45 %). Dotázaní, kteří omezení připouštějí (39 % z celého souboru), by se tak rozhodli v případě, pokud by VHD ve městě byla levnější nebo zcela zdarma (9 %) a kdyby mohli

⁴ Podrobné údaje jsou v tabulkách č. 114 a 115 v příloze.

cestovat přímými spoji s malým množstvím přestupů (5 %). 5 % uvádí, že po městě již nyní autem nejedí nebo jen v malé míře.

Tabulka č. 10: Potenciální důvody omezení cest autem v Brně – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Za jakých okolností byste výrazně omezil/a cestování autem po Brně a upřednostnil/a jiný typ dopravy? (p13)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
za žádných okolností	166	14,1	179	17,4	345	15,7
VHD levnější, zdarma	114	9,7	78	7,6	192	8,7
méně přestupů, přímé spoje, lepší návaznost	83	7,1	33	3,2	116	5,3
autem po Brně nejedím, nebo minimálně	62	5,3	40	3,9	102	4,6
rychlejší, úspora času	54	4,6	40	3,9	94	4,3
velké dopravní zácpy, ztížená průjezdnost Brnem,	54	4,6	36	3,5	90	4,1
možnost parkování na okraji Brna	25	2,1	45	4,4	70	3,2
ekologické problémy, smog	42	3,6	23	2,2	65	3,0
vyšší komfort VHD - čistota, kapacita	39	3,3	24	2,3	63	2,9
nemožnost využít auto (oprava, požití alkoholu)	40	3,4	21	2,0	61	2,8
změna zaměstnání, náplně práce, pracovní doby	25	2,1	25	2,4	50	2,3
dostupnost VHD všude	28	2,4	22	2,1	50	2,3
více cyklostezek a pěších zón, větší bezpečnost	36	3,1	10	1,0	46	2,1
dražší pohonné hmoty, finanční důvody	29	2,5	11	1,1	40	1,8
nevyhovující počasí pro jízdu autem	23	2,0	5	0,5	28	1,3
změna zdravotního stavu	20	1,7	8	0,8	28	1,3
ostatní důvody	76	6,5	65	6,5	141	6,4
<i>neví, neodpověděl/a</i>	<i>500</i>	<i>42,5</i>	<i>497</i>	<i>48,4</i>	<i>997</i>	<i>45,3</i>
celkem	1176		1027		2203	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří alespoň občas jezdí autem. N = 2203, možnost více odpovědí

Ochota k omezení IAD v zázemí Brna je ještě nižší než v moravské metropoli – 26 % dotázaných cestování autem v tomto prostoru omezit nechce, 50 % na otázku neodpovědělo. Respondenti, kteří by s omezením jízd autem v zázemí Brna souhlasili (24 % souboru), by dali přednost hromadné dopravě, pokud by mohli cestovat přímými spoji s malým množstvím přestupů (7 %). 4 % by VHD místo auta využívalo, pokud by byla levnější nebo zdarma.

Tabulka č. 11: Potenciální důvody omezení cest autem v zázemí Brna – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Za jakých okolností byste výrazně omezil/a cestování autem v zázemí Brna a upřednostnil/a jiný typ dopravy? (p14)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
za žádných okolností	287	24,4	290	28,2	577	26,2
méně přestupů, přímé spoje, lepší návaznost	65	5,5	93	9,1	158	7,2
VHD levnější, zdarma	38	3,2	46	4,5	84	3,8
autem v zázemí Brna nejezdím, nebo minimálně	37	3,1	13	1,3	50	2,3
rychlejší, úspora času	18	1,5	25	2,4	43	2,0
nemožnost využít auto (oprava, požití alkoholu)	26	2,2	16	1,6	42	1,9
dražší pohonné hmoty, finanční důvody	23	2,0	10	1,0	33	1,5
nevyhovující počasí pro jízdu autem	21	1,8	11	1,1	32	1,5
velké dopravní zácpy, ztížená průjezdnost	20	1,7	11	1,1	31	1,4
dostupnost VHD všude	14	1,2	17	1,7	31	1,4
vyšší komfort VHD - čistota, kapacita	15	1,3	15	1,5	30	1,4
změna zdravotního stavu	13	1,1	13	1,3	26	1,2
více cyklostezek a pěších zón, větší bezpečnost	6	0,5	19	1,9	25	1,1
ekologické problémy, smog	59	5,0	63	6,3	122	5,5
neví, neodpověděl/a	622	52,9	483	47,0	1105	50,2
celkem	1176		1027		2203	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří alespoň občas jezdí autem. N = 2203, možnost více odpovědí

Porovnáním dat o potenciálním omezení IAD v Brně a v zázemí vidíme, že vedle očekávatelného požadavku na levnější jízdné je významnou bariérou využívání VHD nutnost přestupovat a neuspokojivá návaznost spojů z pohledu respondenta.

6.1.4 Analýza souvislostí percepce a postojů k IAD s vybranými charakteristikami zkoumaného souboru

Na základě faktorové analýzy⁵ byly identifikovány následující faktory odrážející subjektivní percepci IAD:

Faktor č. 1, který sytí položky „Auto je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (p12.p), „Ve městě je auto nejrychlejší způsob dopravy.“ (p12.b) a „Jízda automobilem v Brně představuje zátěž pro životní prostředí.“ (p12.n), lze chápat jako respondenty vnímaný **užitek** spjatý s **užíváním** individuální

⁵ Vypracované analýzy se nacházejí v příloze 8.4.

automobilové dopravy. V souladu s tím je tendence respondentů nesouhlasit s tvrzením, že užití IAD v Brně znamená zátěž pro životní prostředí.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vyjádření **životního stylu** souvisejícího s užíváním automobilu, které v očích respondentů umožňuje zvládat jejich každodenní harmonogram: „*Jízda autem je nezbytná k tomu, abych mohl/a zvládnout naplánované aktivity.*“ (p12.f) či „*Auto je součástí mého životního stylu.*“ (p12.q). Zároveň se ale v jejich očích jedná o příjemnou aktivitu, byť skutečnost, zda respondenty jízda autem uspokojuje, nehraje ve vztahu k faktoru jako celku takovou roli jako logistické souvislosti užívání automobilu – „*Jízda autem mě baví.*“ (p12.l).

Faktor č. 3 představuje obecně vnímanou míru **bezpečí** pro používání IAD v Brně-městě, ale i celé BMO: „*Jízda autem v Brně je bezpečná.*“ (p12.c) a „*Jízda autem v zázemí Brna je bezpečná.*“ (p12.k).

Faktor č. 4 pokrývá **ceněné aspekty** spjaté s užíváním IAD – soukromí („*Na jízdě autem si cením soukromí.*“; p12.h), nezávislost („*Auto znamená volnost pohybu.*“; p12.i) a prestiž („*Auto je pro mě symbol prestiže.*“; p12.e).

6.1.4.1 Brno versus zázemí

Do jaké míry se lišili obyvatelé Brna od těch ze sousedních obcí z hlediska vnímání individuální automobilové dopravy? Z pohledu statistické i věcné signifikance lze konstatovat, že průměrný užitek automobilu v ekonomickém slova smyslu je pro obě skupiny přibližně stejný. Jinými slovy lokalita trvalého bydliště respondentů nehrála při hodnocení této dimenze roli.

Jinak je však tomu v případě všech dalších dimenzí. Nejvýrazněji se rozdíl projevuje ve vnímání automobilu jako součásti životního stylu a pozitivních aspektů individuální automobilové dopravy jako je bezpečí či soukromí. V obou zmíněných případech respondenti pocházející ze zázemí Brna vykazovali průměrně vzato vyšší hodnoty v rámci sledovaných faktorů, tedy vyšší míru souhlasu s jednotlivými výroky (např. „*Jízda autem je nezbytná k tomu, abych mohl/a zvládnout naplánované aktivity*“). V této kategorii dosahovali průměrně vzato respondenti ze zázemí Brna o přibližně jednu polovinu směrodatné odchylky větší skóre než jejich protějšky žijící v Brně-městě. Znamená to tak, že přibližně dvě třetiny respondentů ze zázemí Brna dosáhly vyššího skóre, než byla průměrná hodnota v Brně-městě.

V neposlední řadě měli obyvatelé Brna z hlediska statistického větší tendenci vnímat automobilovou dopravu jako bezpečnější, alespoň tedy ve srovnání s obyvateli zázemí Brna.

Detailnější pohled skýtá tabulka č. 12:

Tabulka č. 12: Vnímání jednotlivých faktorů IAD dle místa bydliště respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Užitek									
Brno	1073	3	6	6,2	2,4	11	0,53	1 864,3	0,02
Zázemí	850	3	6	6,15	1,93	11			
Životní styl									
Brno	1067	3	9	8,55	2,6	12	-10,34**	1 959,9	-0,45
Zázemí	894	3	10	9,68	2,25	12			
Bezpečí									
Brno	1080	2	6	5,84	1,51	8	2,72*	1 926,1	0,12
Zázemí	926	2	6	5,65	1,58	8			
Pozitivní aspekty IAD									
Brno	1059	3	9	8,74	1,93	12	-5,05**	1 947,9	-0,23
Zázemí	891	3	9	9,14	1,63	12			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.1.4.2 Pohlaví

Zatímco bydliště respondentů hrálo roli při posuzování pozitivních aspektů IAD, muži a ženy se navzájem při hodnocení komfortu či nezávislosti nelišili.

U dalších faktorů ovšem tyto rozdíly identifikovat můžeme, přičemž jak ekonomický užitek užívání automobilu, tak životní styl spjatý s užíváním IAD či vnímané bezpečí akcentovali z hlediska statistického více muži než ženy. Z hlediska věcného⁶ však tyto rozdíly nejsou příliš výrazné, nejvíce přibližně 0,3 směrodatné odchylky v rámci vnímaného užitku IAD (vyšší užitek pozorujeme u mužů). Průměrně vzato pozorujeme vyšší vnímaný užitek spjatý s používáním IAD u mužů, přičemž 62 % z nich dosáhlo vyšší hodnoty vnímaného užitku, než byla průměrná hodnota téže škály u žen.

Podrobnější informace se nachází v tabulce č. 13:

Tabulka č. 13: Vnímání jednotlivých faktorů IAD dle pohlaví respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Užitek									
Muži	897	3	7	9,3	2,02	11	6,19**	1859,6	0,28
Ženy	1026	3	6	8,9	1,93	11			
Životní styl									

⁶ Věcný rozdíl odpovídá velikosti účinku, ať už jde o Pearsonův korelační koeficient, Cohenovo d či jiný ukazatel vyjadřující relativní míru souvislosti či rozdílu. Jedná se o údaj komplementární s hladinou statistické signifikace.

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Muži	931	3	10	9,3	2,45	12	3,92**	1952,2	0,18
Ženy	1030	3	9	8,86	2,55	12			
Bezpečí									
Muži	958	2	6	6,23	1,4	8	4,68**	2000,7	0,22
Ženy	1055	2	6	5,93	1,43	8			
Pozitivní aspekty IAD									
Muži	909	3	9	8,98	1,88	12	1,39	1869,5	0,06
Ženy	1041	3	9	8,87	1,75	12			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, **p < 0,001.

6.1.4.3 Vzdělání

Nakonec jsme věnovali pozornost možným odlišnostem v rámci jednotlivých vzdělanostních skupin z hlediska průměrné míry sledovaných faktorů.

Souhrnně řečeno lze konstatovat, že statisticky signifikantní rozdíly v rámci celkových modelů znamenají z hlediska věcného rozdíly zanedbatelné. Jinými slovy, přestože z hlediska průměrných hodnot můžeme identifikovat odlišné vnímání ekonomického užitku automobilu, s úlohou IAD v životě respondentů, pocíťovaného bezpečí či pozitivních aspektů IAD typu nezávislosti, prakticky tyto rozdíly nesouvisí s tím, jakého stupně vzdělání respondenti dosáhli. Řečeno jinak – dosažená úroveň vzdělání se promítá do vnímání sledovaných aspektů IAD v prakticky nerozpoznatelné míře.

Tabulka č. 14: Vnímání jednotlivých faktorů IAD dle vzdělání respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Užitek									
Neukončené základní	5	4	7	6,80	2,77	10	2,71*	5; 42,77	0,01
Základní	86	3	6	6,57	2,50	11			
Výuční list	423	3	6	6,23	2,00	11			
Středoškolské s maturitou	726	3	6	6,18	1,96	11			
Vyšší odborné vzdělání	94	3	7	6,69	2,11	11			
Vysokoškolské	589	3	6	5,99	1,97	11			
Životní styl									
Neukončené základní	9	5	10	9,44	2,30	12	4,59**	5; 80,2	0,01
Základní	92	3	9	8,54	2,46	12			
Výuční list	437	3	10	9,10	2,66	12			
Středoškolské s maturitou	739	3	10	9,16	2,52	12			
Vyšší odborné vzdělání	93	3	10	9,82	1,75	12			
Vysokoškolské	591	3	9	8,95	2,48	12			
Bezpečí									

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Užitek									
Neukončené základní	10	2	6	5,8	1,87	8	2,33*	5; 88,9	0,01
Základní	99	2	6	5,87	1,52	8			
Výuční list	445	2	6	5,53	1,69	8			
Středoškolské s maturitou	761	2	6	5,79	1,52	8			
Vyšší odborné vzdělání	102	2	6	5,94	1,39	8			
Vysokoškolské	589	2	6	5,82	1,48	8			
Pozitivní aspekty IAD									
Neukončené základní	6	9	9,5	9,83	0,98	11	4,97**	5; 53,24	0,01
Základní	86	3	9,5	9,41	2,24	12			
Výuční list	430	3	9	8,85	1,82	12			
Středoškolské s maturitou	742	3	9	9,10	1,73	12			
Vyšší odborné vzdělání	98	3	9	9,39	1,80	12			
Vysokoškolské	588	3	9	8,71	1,81	12			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova F-testu, df = stupně volnosti, ω^2 = omega na druhou, *p < 0,05, **p < 0,001

6.2 Veřejná hromadná doprava (VHD)

6.2.1 Vnímání VHD z pohledu respondentů

Pohled respondentů na veřejnou hromadnou dopravu v Brně jsme zkoumali pomocí sady 31 výroků, mapujících různé aspekty fungování VHD v Brně i mimo Brno a názorů na ni. Výroky s nejvyšší mírou souhlasu se týkají hodnocení městské hromadné dopravy v Brně:

- Centrum Brna je VHD dobře dostupné (souhlasí 81 %),
- VHD je vhodný prostředek pro dopravu v Brně (80 %).
- Cena jednorázových jízdenek je vysoká (73 %)

Velmi malou míru souhlasu spojenou s velkým podílem nesouhlasících zaznamenáváme u následujících výroků:

- Jízda VHD je pro mě vítanou příležitostí k tomu potkat další lidi. (nesouhlas 53 %, souhlas 25 %).
- VHD má špatnou pověst (nesouhlas 47 %, souhlas 22 %).
- Jízda VHD je pro mě symbolem prestiže (nesouhlas 67 %, souhlas 8 %).

Mezi respondenty z města Brna a z oblasti brněnského zázemí existují v postojích k jednotlivým výrokům rozdíly. Dotázaní z Brna častěji souhlasí především s těmito výroky:

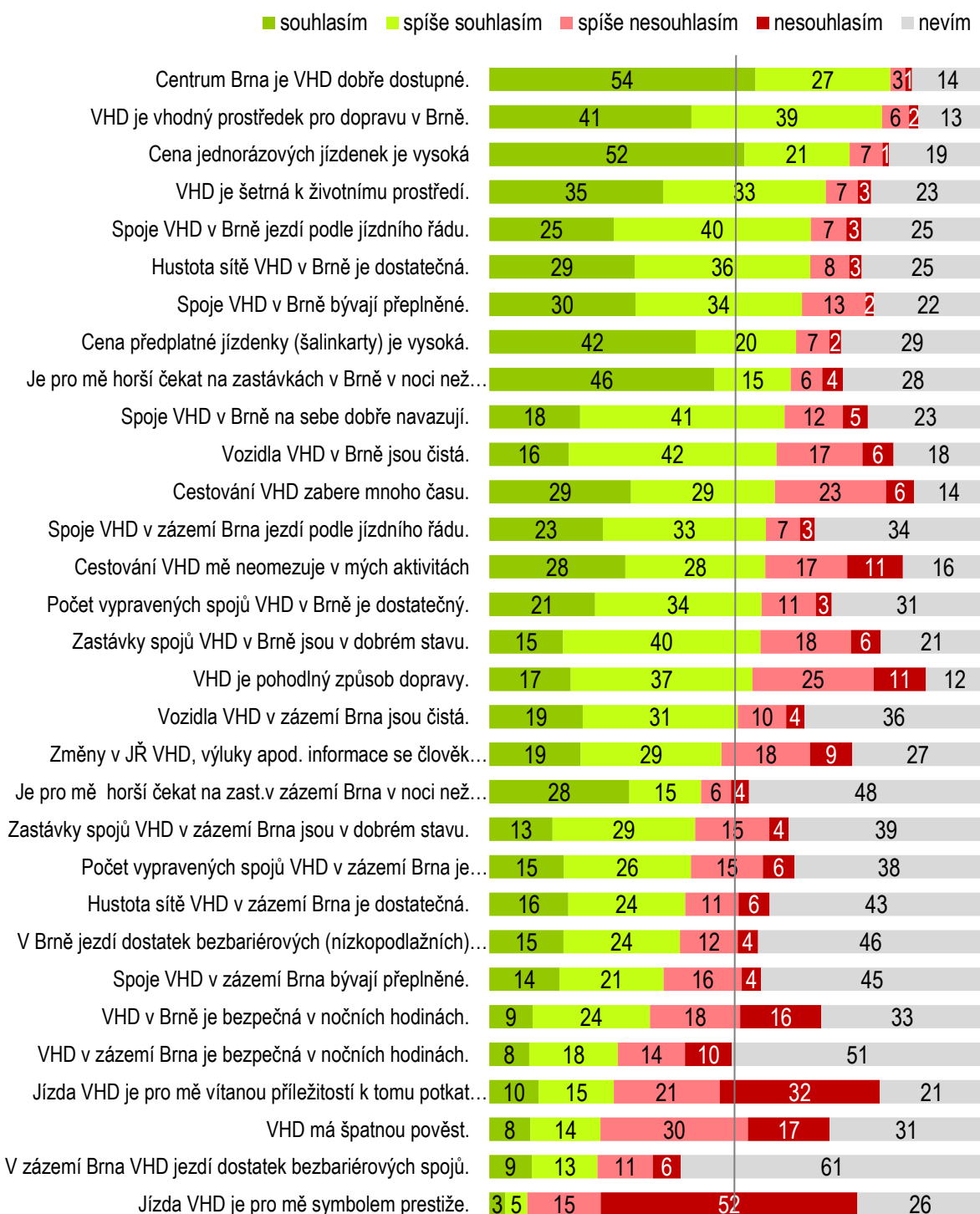
- VHD v Brně je bezpečná v nočních hodinách.
- V zázemí Brna VHD jezdí dostatek bezbariérových (nízkopodlažních) spojů.
- Cestování VHD mě neomezuje v mých aktivitách

Dotázaní ze zázemí Brna oproti tomu častěji vyslovují souhlas s těmito tvrzeními:

- Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v Brně v noci než přes den.
- Vozidla VHD v zázemí Brna jsou čistá.
- Cestování VHD zabere mnoho času.

Graf č. 23: Souhlas s výroky o VHD.

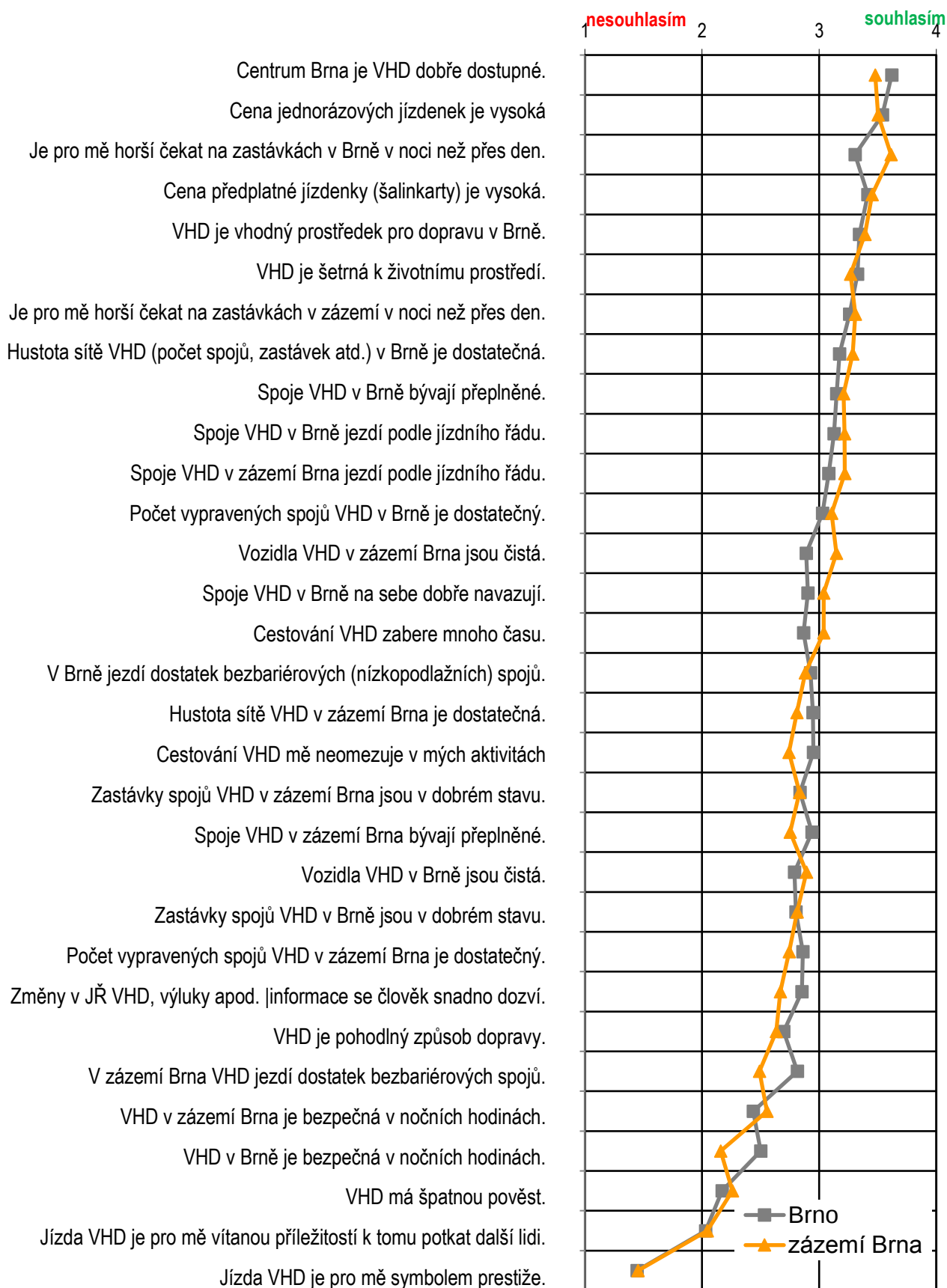
Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte. (p25)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, v %

Graf č. 24: Souhlas s výroky o VHD – průměrné hodnoty odpovědí - Brně a zázemí Brna

Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte? (p25)



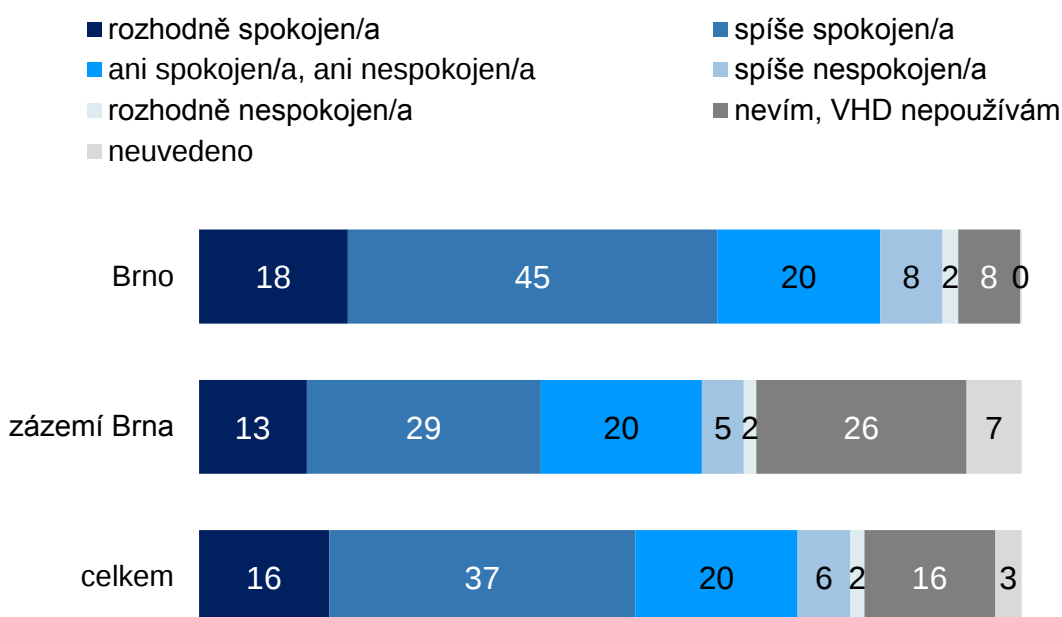
6.2.2 Spokojenost s VHD

S kvalitou městské hromadné dopravy v Brně je spokojena nadpoloviční většina respondentů (53 %), rozhodně spokojeno je 16 %, nespokojenost deklaruje 8 %. Z obyvatel Brna jsou spokojeny téměř dvě třetiny (63 %), podíl spokojených mezi respondenty ze zázemí Brna je 42 %. Mimobrněnsťi ovšem nejsou k brněnské hromadné dopravě kritičtější, pouze častěji volí odpověď „nevím, VHD nepoužívám“ (26 % ve srovnání s 8 % v Brně).

Nejvíce respondentů, kteří jsou s brněnskou hromadnou dopravou rozhodně spokojeni, najdeme v Novém Lískovci a v Bosonohách (45 %) a v Králově Poli (25 %). Spíše spokojeni jsou především v Bohunicích (58 %) a v Bystrci, Kníničkách a Žebětíně (58 %). Neutrální ani negativní postoje k hromadné dopravě nejsou z hlediska místa bydliště respondentů statisticky významně diferencovány.⁷

Graf č. 25: Spokojenost s kvalitou VHD v Brně

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v Brně? (p17)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Spokojenost s veřejnou hromadnou dopravou v zázemí Brna je přibližně třetinová (35 %), 11 % je nespokojeno. Třetina dotázaných se k této otázce nevyjádřila. Dotázaní ze zázemí Brna mají v této otázce logicky vyhraněnější názory než Brňané: vyšší je podíl spokojených (42 % v zázemí oproti

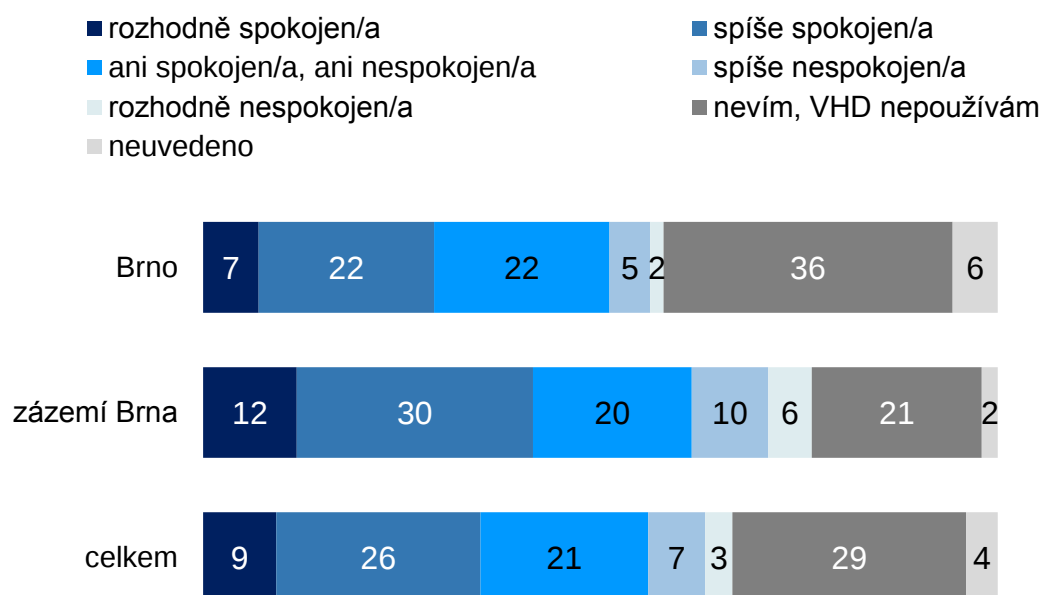
⁷ Podrobněji viz tabulka č. 116 v příloze.

29 % v Brně), ale i zastoupení nespokojených (15 % versus 7 %). 42 % obyvatel Brna se k této otázce nevyjádřilo, z obyvatel zázemí to bylo 23 %.

Nejvíce respondentů rozhodně spokojených s mimobrněnskou VHD najdeme v Rosicích a okolí (18 %), spíše spokojeni jsou především ve Starém Lískovci (45 %) – přestože jde o brněnskou městskou část, vzhledem k její poloze na okraji města lze předpokládat, že zdejší dotázaní častěji využívají projíždějící mimobrněnské linky VHD a vyjadřují se k nim. Spíše nespokojeni s VHD jsou hlavně na Pohořelicku (18 %) a v oblasti Kuřimi (14 %).⁸

Graf č. 26: Spokojenost s kvalitou VHD v zázemí Brna

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v zázemí Brna? (p18)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

6.2.3 Vybrané vzorce chování ve vztahu k VHD

6.2.3.1 Způsoby využívání VHD, motivy a bariéry její preference

Více než třetina dotázaných musí k nejbližší zastávce VHD překonat vzdálenost 100 – 299 metrů (36 %), průměr činí 307 metrů. Méně než 100 metrů dělí od zastávky 14 % respondentů, 3 % dotázaných naopak udávají, že je nejbližší zastávka vzdálena kilometr či více.

⁸ Detailní informace o spokojenosti s mimobrněnskou VHD jsou v tabulce č. 117 v příloze.

Respondenti z Brna mají se svým zastávkám kratší cestu – téměř šest desetin z nich má k zastávce nejvýše 300 metrů (58 %), jen 1 % kilometr či více. V zázemí Brna má zastávku v okruhu 300 metrů od domova 40 % dotázaných, kilometr nebo více od ní dělí 3 % respondentů.

Tabulka č. 15: Vzdálenost k nejbližší zastávce VHD

Znění otázky: Jak daleko od Vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné hromadné dopravy? (p15_3)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
do 99 m.	215	16,5	128	11,3	343	14,1
100 - 199 m.	282	21,7	148	13,0	430	17,7
200 - 299 m.	255	19,6	173	15,2	428	17,6
300 - 399 m.	201	15,4	161	14,2	362	14,9
400 - 499 m.	80	6,1	85	7,5	165	6,8
500 - 999 m.	179	13,8	289	25,5	468	19,2
1000 m. a více	15	1,2	67	5,9	82	3,4
neuvedeno	74	5,7	84	7,4	158	6,5
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 16: Vzdálenost k nejbližší zastávce VHD – ukazatele variability

Znění otázky: Jak daleko od Vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné hromadné dopravy? (p15_3)

	N	Min	Md	M	SD	Max
vzdálenost k zastávce (metry)	2278	2	250	307	265	2500

Poznámky: N = počet případů; Min = minimální hodnota; Md = medián; M = aritmetický průměr; SD = směrodatná odchylka; Max = maximální hodnota.

Cesta na nejbližší zastávku trvá dotázaným nejčastěji 5 minut (27 %), v průměru je to 5,4 minuty. 22 % potřebuje pouze 1 – 2 minuty, pětina respondentů cestu stihne za 3 – 4 minuty, 5 % musí cestě věnovat více než 10 minut. Obyvatelé Brna se na „svou“ zastávku dostanou dříve než respondenti ze zázemí města: 78 % z nich potřebuje nejvýše 5 minut, v zázemí Brna tento čas postačuje pouze 57 %. Jen 2 % Brňanů trvá cesta více než 10 minut, mimo město je 9 % respondentů.

Tabulka č. 17: Docházkový čas k nejbližší zastávce VHD

Znění otázky: Jak daleko od Vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné hromadné dopravy? (p15_4)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	počet	v %	počet	v %	počet	v %
do 2 minut	345	26,5	185	16,3	530	21,8
3 - 4 minuty	331	25,4	149	13,1	480	19,7
5 minut	337	25,9	316	27,8	653	26,8
6 - 10 minut	212	16,3	333	29,3	545	22,4
více než 10 minut	29	2,2	102	9,0	131	5,4

	Brno		zázemí Brna		celek	
	počet	v %	počet	v %	počet	v %
neuvedeno	47	3,6	50	4,4	97	4,0
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Tabulka č. 18: Docházkový čas k nejbližší zastávce VHD – ukazatele variability

Znění otázky: Jak daleko od Vašeho domova je nejbližší zastávka veřejné hromadné dopravy? (p15_4)

	N	Min	Md	M	SD	Max
docházková vzdálenost (minuty)	2339	1	5	5	3,9	30

Poznámky: N = počet případů; Min = minimální hodnota; Md = medián; M = aritmetický průměr; SD = směrodatná odchylka; Max = maximální hodnota.

Na nejbližší zastávku VHD se naprostá většina dotázaných dopravuje nejčastěji pěšky (86 %).

Druhým nejfrekventovanějším způsobem dopravy je koloběžka, na níž na zastávku jezdí desetina respondentů. Podíl ostatních možností přepravy je velmi malý.

Dotázaní s Brna na zastávku častěji chodí pěšky (93 %), méně častá je jízda na koloběžce (5 %).

Respondenti ze zázemí Brna naopak pěšky chodí o něco méně (78 %), koloběžku ale využívají častěji (17 %).

Mezi preferovaným způsobem transportu na nejbližší zastávku hromadné dopravy a některými sociodemografickými charakteristikami respondentů existuje statisticky významná souvislost. Pěšky chodí častěji ženy (89 %), respondenti ve věku 15 – 24 let (98 %), studenti (99 %) a důchodci (89 %).

Na koloběžce častěji jezdí muži (13 %), lidé ve věku 35 – 44 let (84 %) a 45 – 54 let (14 %) a osoby samostatně výdělečně činné (19 %).

Tabulka č. 19: Způsob dopravy na nejbližší zastávku VHD

Znění otázky: Na tuto zastávku se nejčastěji dopravujete ...? (p16)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
pěšky	1212	93,2	887	78,1	2099	86,2
na koloběžce	59	4,5	187	16,5	246	10,1
autem (jako spolujezdec)	1	0,1	5	0,4	6	0,2
na motorce	3	0,2	2	0,2	5	0,2
na kole / elektrokole			3	0,3	3	0,1
na in-line bruslích, skateboardu, apod.	1	0,1			1	0,04
autem (jako řidič)	1	0,1			1	0,04
zastávku nikdy nepoužívám	21	1,6	39	3,4	60	2,5
neuvedeno	3	0,2	12	1,1	15	0,6
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Důvodem, proč uživatelé hromadné dopravy tento způsob cestování preferují, je především nedostupnost auta a nemožnost jím cestovat (12 %). VHD je často využívána k cestám za zábavou,

volnočasovými aktivitami a v případech, kdy dotázaní plánují konzumaci alkoholu (10 %).

Preferována je rovněž pro cesty do Brna, případně do jeho centra (9 %). 7 % dotázaných uvádí, že VHD preferuje za všech nebo téměř za všech okolností.

Tabulka č. 20: Důvody preference VHD – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Za jakých okolností dáváte přednost VHD před jinými druhy dopravy? (p23)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
nedostupné auto; nevlastní auto či ŘP	138	11,5	116	12,8	254	12,0
cesta za zábavou, volným časem, alkoholem	137	11,4	76	8,4	213	10,1
cesta do Brna, do centra	113	9,4	72	8,0	185	8,8
VD je rychlejší, když spěchá	101	8,4	56	6,2	157	7,4
když není jiná možnost	87	7,2	62	6,9	149	7,1
špatné parkování, drahé, málo dostupné	84	7,0	56	6,2	140	6,6
cena, je to levnější	91	7,6	42	4,6	133	6,3
dostupnost míst, zastávek	93	7,7	39	4,3	132	6,3
nevhodné počasí	62	5,2	33	3,6	95	4,5
pohodlné, bezstarostné, flexibilní	52	4,3	37	4,1	89	4,2
hustota dopravy, špička, uzavírky	47	3,9	33	3,6	80	3,8
cesta do zaměstnání, školy	41	3,4	31	3,4	72	3,4
krátké vzdálenosti, časté popojíždění	40	3,3	20	2,2	60	2,8
dostatek času, nespěchá, nemá vyřizování	26	2,2	33	3,6	59	2,8
cestování bez zavazadel	29	2,4	12	1,3	41	1,9
návštěva lékaře, úřadů, institucí; nákup	17	1,4	23	2,5	40	1,9
když cestuji sám/sama	21	1,7	17	1,9	38	1,8
delší vzdálenosti	26	2,2	9	1,0	35	1,7
spolehlivé, přesné, navazující spoje	18	1,5	11	1,2	29	1,4
když nechce jiným způsobem dopravy	22	1,8	4	0,4	26	1,2
přímé spoje, co nejméně přesezat	21	1,7	3	0,3	24	1,1
bezpečnost	10	0,8	9	1,0	19	0,9
zdravotní stav	9	0,7	6	0,7	15	0,7
ekologie, životní prostředí	9	0,7	3	0,3	12	0,6
jednoduché, praktické	6	0,5	6	0,7	12	0,6
záleží na různých okolnostech	5	0,4	4	0,4	9	0,4
přeprava zavazadel, kola, cestování s dětmi	6	0,5	2	0,2	8	0,4
nedává VHD přednost	34	2,8	35	3,9	69	3,3
vždy, téměř vždy	113	9,4	27	3,0	140	6,6
neví, neodpověděl/a	276	22,9	291	32,2	567	26,9
celkem	1203		905		2108	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří alespoň občas používají VHD. N = 2108, možnost více odpovědí

Důvody preference hromadné dopravy jsme analyzovali rovněž s přihlédnutím k pohlaví a vzdělání respondentů. Můžeme říci, že mezi muži a ženami není v tomto ohledu velký rozdíl, muži VHD častěji využívají k cestám za zábavou, za volnočasovými aktivitami a v případech, kdy plánují

konzumaci alkoholu. Odpovědi jsou více diferencované z hlediska vzdělání respondentů: lidé se základním vzděláním častěji VHD využívají jako náhradu nedostupného auta, vysokoškoláci častěji jezdí hromadnou dopravou za zábavou a volnočasovými aktivitami nebo ji využívají k cestám do centra Brna.

Tabulka č. 21: Hlavní důvody preference VHD – kategorizace spontánních odpovědí, dle pohlaví

Znění otázky: Za jakých okolností dáváte přednost VHD před jinými druhy dopravy? (p23)

	muž (N=924)	žena (N=1184)	celek (N=2108)
porucha, nedostupné auto; nevlastní auto či ŘP	12	12	12
cesta za zábavou, volný čas, alkoholem	12	8	10
cesta do Brna, do centra	8	9	9
VD je rychlejší, když spěchá	7	8	7
(když) není jiná možnost	5	8	7
špatné parkování, drahé, málo dostupné	6	7	7
cena, je to levnější	7	5	6
dostupnost míst, zastávek	5	7	6
nevhodné počasí	5	4	5
<i>neví, neodpověděl/a</i>	29	25	27

Poznámky: Pouze respondenti, kteří alespoň občas používají VHD. N = 2108, možnost více odpovědí

Tabulka č. 22: Hlavní důvody preference VHD – kategorizace spontánních odpovědí, dle vzdělání

Znění otázky: Za jakých okolností dáváte přednost VHD před jinými druhy dopravy? (p23)

	základní (N=139)	SŠ bez maturity (N=496)	SŠ s maturitou (N=883)	vysokoškolské (N=590)	celkem (N=2108)
porucha, nedostupné auto; nevlastní auto či ŘP	18	13	12	10	12
cesta za zábavou, volný čas, alkoholem	4	5	11	15	10
cesta do Brna, do centra	1	6	8	14	9
VD je rychlejší, když spěchá	13	5	8	7	7
(když) není jiná možnost	11	11	7	3	7
špatné parkování, drahé, málo dostupné	1	5	7	8	7
cena, je to levnější	5	5	8	6	6
dostupnost míst, zastávek	5	6	6	7	6
nevhodné počasí	5	3	5	5	5
<i>neví, neodpověděl/a</i>	24	35	25	23	27

Poznámky: Pouze respondenti, kteří alespoň občas používají VHD. N = 2108, možnost více odpovědí

Respondenti, kteří VHD vůbec nepoužívají, tak činí především proto, že cestují pouze autem (31 %). Označují také cestování VHD za pomalé a časově náročné (19 %) a nepohodlné či nehygienické (18 %).

Tabulka č. 23: Bariéry využívání VHD – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Pokud veřejnou hromadnou dopravu nevyužíváte, řekněte mi proč? (p24)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
jezdím jen autem	46	48,9	47	22,4	93	30,6
dlouhé, zabere moc času, pomalé	16	17,0	41	19,5	57	18,8
nepohodlné, nečisté, nekomfortní	22	23,4	33	15,7	55	18,1
nesvobodné, svazující, nepraktické	8	8,5	23	11,0	31	10,2
nedostupné - daleko zastávky, malá frekvence	5	5,3	24	11,4	29	9,5
nemám rád VD, nepotřebuji	8	8,5	17	8,1	25	8,2
nepřímý spoj, mnoho přestupů	2	2,1	18	8,6	20	6,6
potřeba převážet náklad, nákup, osoby	4	4,3	16	7,6	20	6,6
zdravotní stav, věk	2	2,1	12	5,7	14	4,6
drahé MHD	2	2,1	8	3,8	10	3,3
nemohu kvůli práci			6	2,9	6	2,0
dopravuji se jinak než VD nebo autem	2	2,1	3	1,4	5	1,6
bezpečnost			3	1,4	3	1,0
soukromí	1	1,1	2	1,0	3	1,0
neví, neodpověděl/a	14	14,9	51	24,3	65	21,4
celkem	94		210		304	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří VHD nepoužívají. N = 304, možnost více odpovědí

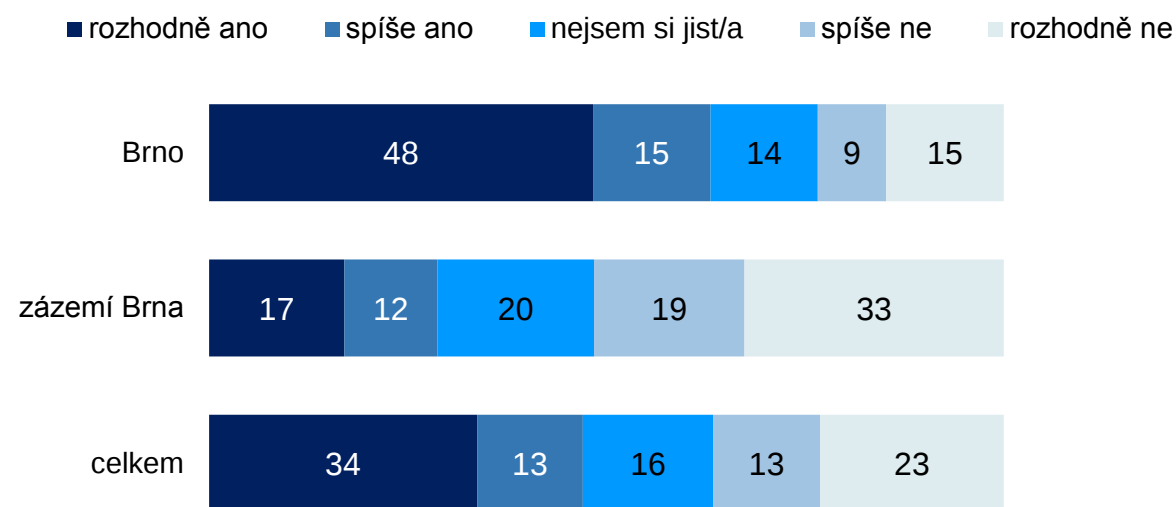
6.2.3.2 Zájem o nákup roční předplacené jízdenky⁹

Téměř polovina respondentů v době sběru dat uvedla, že v případě zlevnění roční předplacené jízdenky o 50 % by uvažovala o jejím zakoupení (47 %), třetina dotázaných zvolila variantu „rozhodně ano“ (34 %). O nákupu by uvažovaly téměř dvě třetiny respondentů z Brna (63 %), z mimobrněnských to byla necelá třetina (29 %).

⁹ Dotazník byl připravován v době, kdy o výši dotace na roční předplatní jízdenku ještě nebylo definitivně rozhodnuto. Schválena nakonec byla dotace ve výši 30 % (1425 Kč z celkových 4750 Kč) pro obyvatele města Brna s trvalým bydlištěm.

Graf č. 27: Úvahy o pořízení roční předplacené jízdenky

Znění otázky: Město Brno uvažuje, že zlevní roční předplacenou jízdenku o 50 %. Pokud by se tak stalo, uvažoval/a byste o pořízení této jízdenky? (p20)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

V souboru existuje statisticky významný vztah mezi připraveností respondentů zakoupit či nezakoupit zlevněnou předplatní jízdenku a jejich sociodemografickými charakteristikami. Častěji uvažují o nákupu ženy (52 %), lidé ve věku 15 – 24 let (83 %) a 25 – 34 let (60 %), respondenti se základním vzděláním (53 %) a vysokoškoláci (52 %), studenti (88 %) a nezaměstnaní (58 %).

Tabulka č. 24: Úvahy o pořízení roční předplacené jízdenky dle vybraných sociodemografických charakteristik

Znění otázky: Město Brno uvažuje, že zlevní roční předplacenou jízdenku o 50 %. Pokud by se tak stalo, uvažoval/a byste o pořízení této jízdenky? (p20)

proměnná		ano		nejsem si jist/a		ne		celkem	
		N	v %	N	v %	N	v %	N	v %
celý soubor		1146	47,0	400	16,4	890	36,5	2436	100,0
pohlaví									
	muž	467	41,7	202	18,0	451	1120	1120	100,0
	žena	679	51,6	198	15,0	439	1316	1316	100,0
věk									
	15 - 24 let	200	83,0	24	10,0	17	241	241	100,0
	25 - 34 let	193	59,9	39	12,1	90	322	322	100,0
	35 - 44 let	214	41,2	84	16,2	221	519	519	100,0
	45 - 54 let	163	41,7	70	17,9	158	391	391	100,0
	55 - 64 let	158	42,4	59	15,8	156	373	373	100,0
	65 a více let	170	34,9	97	19,9	220	487	487	100,0
	neuvedeno	48	46,6	27	26,2	28	103	103	100,0

proměnná		ano		nejsem si jist/a		ne		celkem	
		N	v %	N	v %	N	v %	N	v %
celý soubor		1146	47,0	400	16,4	890	36,5	2436	100,0
vzdělání									
	ZŠ	83	52,5	26	16,5	49	158	158	100,0
	vyučen-a	227	38,2	116	19,5	251	594	594	100,0
	SŠ s maturitou	495	48,4	161	15,7	367	1023	1023	100,0
	VŠ	341	51,6	97	14,7	223	661	661	100,0
ekonomická aktivita									
	OSVČ	84	30,8	54	19,8	135	273	273	100,0
	zaměstnanec	562	48,7	182	15,8	411	1155	1155	100,0
	nezaměstnaný	25	58,1	8	18,6	10	43	43	100,0
	důchodce	207	37,5	104	18,8	241	552	552	100,0
	v domácnosti	57	47,1	18	14,9	46	121	121	100,0
	student	190	87,6	13	6,0	14	217	217	100,0
	neuvedeno	21	28,0	21	28,0	33	75	75	100,0

Poznámky: N = 2436

6.2.4 Návrhy na zlepšení VHD a vliv těchto zlepšení na využívání VHD

Většímu využívání VHD v Brně by podle respondentů prospělo, pokud by bylo jízdné levnější nebo zcela zdarma (30 %) a také větší frekvence spojů a jejich lepší návaznost (18 %). V zázemí Brna je pořadí opatření, navrhovaných k větší atraktivitě MHD, opačné: 21 % dotázaných doporučuje častější spoje s lepší návazností a 16 % zlevnění či zrušení jízdného.

Tabulka č. 25: Návrhy na zlepšení VHD v Brně – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Co podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy používali veřejnou hromadnou dopravu v Brně více nebo raději než dosud? (p26)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
zlevnit jízdné, zdarma	472	36,3	254	22,4	726	29,8
častější spoje, větší frekvence, lepší návaznost	301	23,1	147	13,0	448	18,4
pohodlí, komfort	149	11,5	88	7,8	237	9,7
čistota ve vozidlech a na zastávkách	139	10,7	74	6,5	213	8,7
rychlost, plynulost	71	5,5	36	3,2	107	4,4
dostupnost - více zastávek	42	3,2	17	1,5	59	2,4
nevpouštět nežádoucí osoby	43	3,3	15	1,3	58	2,4
větší bezpečnost	31	2,4	26	2,3	57	2,3
spolehlivost, dochvilnost spojů	34	2,6	16	1,4	50	2,1
omezit auta - cena parkování, pohonných hmot, zákazy vjezdu	31	2,4	15	1,3	46	1,9
méně přestupů, přímé spoje	26	2,0	14	1,2	40	1,6
záchytná parkoviště na okrajích města	8	0,6	25	2,2	33	1,4

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
změna chování, myšlení cestujících	23	1,8	10	0,9	33	1,4
vstřícnost řidičů, ohleduplnost	24	1,8	6	0,5	30	1,2
důraz na ekologii	11	0,8	3	0,3	14	0,6
lepší informovanost veřejnosti	8	0,6	5	0,4	13	0,5
větší kontrola vandalů	7	0,5	3	0,3	10	0,4
nevyužívá VHD	31	2,4	62	5,5	93	3,8
<i>neví, spokojen/a</i>	397	30,5	590	52,0	987	40,5
celkem	1301		1135		2436	

Poznámky: Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, možnost více odpovědí

Tabulka č. 26: Návrhy na zlepšení VHD v zázemí Brna – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Co podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy používali veřejnou hromadnou dopravu v zázemí Brna více nebo raději než dosud? (p27)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	v %	N	v %	N	v %
častější spoje, větší frekvence, lepší návaznost	214	16,4	301	26,5	515	21,1
zlevnit jízdné, zdarma	199	15,3	195	17,2	394	16,2
pohodlí, komfort	55	4,2	88	7,8	143	5,9
dostupnost - více zastávek	25	1,9	46	4,1	71	2,9
rychlost, plynulost	26	2,0	43	3,8	69	2,8
čistota ve vozidlech a na zastávkách	26	2,0	32	2,8	58	2,4
méně přestupů, přímé spoje	11	0,8	45	4,0	56	2,3
spolehlivost, dochvilnost spojů	8	0,6	15	1,3	23	0,9
větší bezpečnost	9	0,7	11	1,0	20	0,8
změna chování, myšlení cestujících	7	0,5	10	0,9	17	0,7
vstřícnost řidičů, ohleduplnost	7	0,5	9	0,8	16	0,7
důraz na ekologii	10	0,8	3	0,3	13	0,5
lepší informovanost veřejnosti	7	0,5	4	0,4	11	0,5
omezit auta - cena parkování, pohonných hmot, zákazy vjezdu	4	0,3	5	0,4	9	0,4
nevypouštět nežádoucí osoby	4	0,3	2	0,2	6	0,2
větší kontrola vandalů	3	0,2	1	0,1	4	0,2
záchytná parkoviště na okrajích města			3	0,3	3	0,1
nevyužívá VHD	91	7,0	36	3,2	127	5,2
<i>neví, spokojen/a</i>	751	57,7	551	48,5	1302	53,4
celkem	1301		1135		2436	

Poznámky: Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, možnost více odpovědí

Respondenti, kteří by VHD více nevyužívali v případě zlepšení jejího stavu (28 % z celého souboru), uvádějí jako důvod především fakt, že ji dostatečně využívají již nyní (20 %). Dalším důvodem je nedostatečná rychlost přepravy (11 %) a fakt, že dotázaní jezdí autem (9 %).

Tabulka č. 27: Bariéry většího využívání VHD i v případě zlepšení jejího stavu – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Z jakého důvodu byste veřejnou hromadnou dopravu nezačal/a používat častěji, než dosud? (p31)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
využívám VHD	165	29,5	72	11,7	237	20,2
čas, rychlost	44	7,9	83	13,5	127	10,8
jezdím autem	69	12,3	37	6,0	106	9,0
nepotřebuji VHD, nemám ji rád	52	9,3	46	7,5	98	8,3
pohodlí, komfort	45	8,1	47	7,6	92	7,8
potřeba k zaměstnání	8	1,4	42	6,8	50	4,3
flexibilita, volnost, svoboda	18	3,2	31	5,0	49	4,2
převoz zboží, věcí, osob	15	2,7	20	3,2	35	3,0
soukromí	22	3,9	8	1,3	30	2,6
zdravotní stav, věk	7	1,3	18	2,9	25	2,1
chodím pěšky, na kole	18	3,2	6	1,0	24	2,0
špatná dostupnost, frekvence, nevhodné spoje	9	1,6	13	2,1	22	1,9
cenová výhodnost	7	1,3	8	1,3	15	1,3
čistota, hygiena	8	1,4	3	0,5	11	0,9
záleží na situaci, náladě	7	1,3	1	0,2	8	0,7
praktičnost	4	0,7	1	0,2	5	0,4
bezpečnost	3	0,5	1	0,2	4	0,3
zvyk	3	0,5	1	0,2	4	0,3
neví, neodpověděl/a	132	23,6	262	42,5	394	33,5
celkem	559		617		1176	

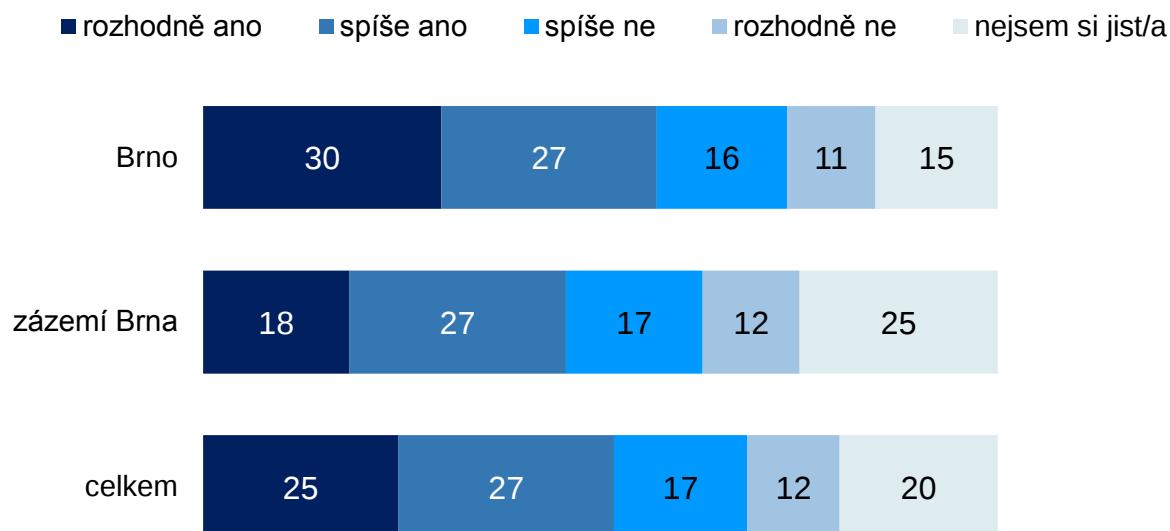
Poznámky: Pouze respondenti, kteří by VHD nepoužívali častěji v případě jejího zlepšení. N = 1176, možnost více odpovědí

Nadpoloviční většina respondentů by v případě zlepšení VHD podle jejich představ tuto formu dopravy používala častěji (52 %). Více než čtvrtina by hromadnou dopravou častěji necestovala (28 %) a pětina si není jista. Větší ochotu zintenzivnit využívání VHD v případě pozitivních změn uvádějí respondenti z Brna (57 %) než mimobrněňští (45 %). V detailnějším pohledu jsou intenzivnějšímu využívání MHD nakloněni obyvatelé Nového Lískovce a Bosonoh (43 %), Líšně (37 %) a Králova Pole (35 %).¹⁰

¹⁰ Podrobněji o ochotě více využívat MHD v tabulce 119 v příloze.

Graf č. 28: Ochota více využívat VHD v případě zlepšení jejího stavu

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek ve veřejné hromadné dopravě podle vašich představ, používal/a byste ji častěji než dosud? (p28)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Zájem více využívat dokonaleji fungující VHD statisticky významně souvisí zejména s pohlavím respondentů, jejich věkem a typem ekonomické aktivity. Více by veřejnou dopravu využívali především studenti (68 %), osoby v domácnosti (59 %), lidé ve věku 15 – 24 let (66 %) a 25 – 34 let (59 %) a ženy (56 %).

Tabulka č. 28: Ochota více využívat VHD v případě zlepšení jejího stavu – dle vybraných sociodemografických charakteristik

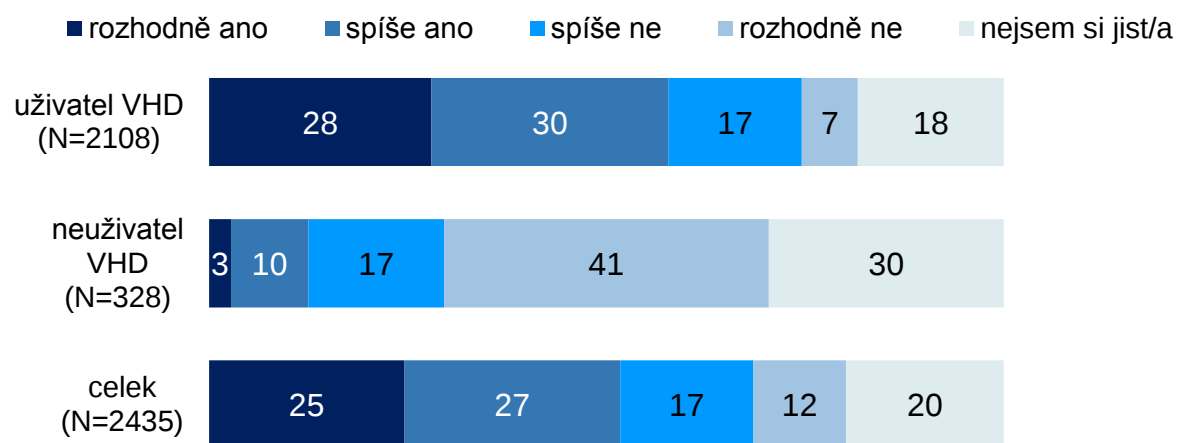
proměnná		ano		ne		nejsem si jist/a		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%
celý soubor		1260	51,7	692	28,4	484	19,9	2436	100,0
pohlaví									
	muž	524	46,8	374	33,4	222	19,8	1120	100,0
	žena	736	55,9	318	24,2	262	19,9	1316	100,0
věk									
	15 - 24 let	158	65,6	40	16,6	43	17,8	241	100,0
	25 - 34 let	191	59,3	79	24,5	52	16,1	322	100,0
	35 - 44 let	267	51,4	158	30,4	94	18,1	519	100,0
	45 - 54 let	184	47,1	124	31,7	83	21,2	391	100,0
	55 - 64 let	197	52,8	103	27,6	73	19,6	373	100,0
	65 a více let	218	44,8	160	32,9	109	22,4	487	100,0

proměnná		ano		ne		nejsem si jist/a		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%
celý soubor		1260	51,7	692	28,4	484	19,9	2436	100,0
	neuvedeno	45	43,7	28	27,2	30	29,1	103	100,0
ekon. aktivita									
	samostatně výdělečně činný	97	35,5	113	41,4	63	23,1	273	100,0
	zaměstnanec	633	54,8	314	27,2	208	18,0	1155	100,0
	nezaměstnaný	22	51,2	11	25,6	10	23,3	43	100,0
	důchodce	266	48,2	163	29,5	123	22,3	552	100,0
	v domácnosti	71	58,7	34	28,1	16	13,2	121	100,0
	student	147	67,7	35	16,1	35	16,1	217	100,0
	neuvedeno	24	32,0	22	29,3	29	38,7	75	100,0

Poznámky: N = 2436

Ani v případě zlepšení stavu VHD nelze očekávat větší příliv cestujících z řad občanů, kteří nyní hromadnou dopravou necestují – jen 13 % z nich je ochotno začít ji za těchto okolností využívat častěji.

Graf č. 29: Ochota více využívat VHD v případě zlepšení jejího stavu – současní uživatelé a neuživatelé VHD



Respondenti, kteří by hromadnou dopravou cestovali více, pokud by lépe odpovídala jejich představám, by ji častěji používali především k cestám za vlastními volnočasovými aktivitami (54 % z nich), dále k cestám do zaměstnání (46 %), za nákupy (45 %) a k víkendovému cestování (44 %). Častěji by jednotlivé typy cest zintenzivnili dotázaní z Brna než mimobrněňští – více by cestovali za svými volnočasovými aktivitami, za víkendovými cíli a za službami. Respondenti ze zázemí Brna by naproti tomu častěji jezdili hromadnou dopravou k lékaři a do nemocnice.

Tabulka č. 29: K jakým účelům by byla VHD více využívána v případě zlepšení jejího stavu

Znění otázky: K jakým účelům byste pravděpodobně veřejnou hromadnou dopravu používal/a častěji než dosud? (p29)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
cesty za vašimi volnočasovými aktivitami	429	57,8	245	47,3	674	53,5
cesty do zaměstnání	331	44,6	244	47,1	575	45,6
cesty za nákupy	339	45,7	223	43,1	562	44,6
cesty o víkendu	346	46,6	210	40,5	556	44,1
cesty k lékaři, do nemocnice	284	38,3	223	43,1	507	40,2
cesty za službami (banka, pošta apod.)	313	42,2	181	34,9	494	39,2
doprovod jiné osoby (např. k lékaři, na úřady, atp.)	113	15,2	70	13,5	183	14,5
cesty za volnočasovými aktivitami vašich dětí	112	15,1	65	12,5	177	14,0
cesty s dítětem do školy / školky / na volnočasové aktivity, atp.	92	12,4	65	12,5	157	12,5
cesty do školy	102	13,7	44	8,5	146	11,6
cesty v průběhu pracovní doby	88	11,9	43	8,3	131	10,4
celkem	742		518		1260	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří by VHD používali častěji v případě jejího zlepšení. N = 1260, možnost více odpovědí

Respondenti, kteří by kvalitnější hromadnou dopravou cestovali více než nyní, by díky tomu omezili především cesty autem (69 %) a pěší chůzi (38 %). Necelá desetina dotázaných by méně jezdila na kole (9 %). Ve způsobech substituce existují mezi Brňany a lidmi ze zázemí města rozdíly: respondenti z Brna by VHD častěji používali místo pěší chůze (47 % oproti 25 % v zázemí), mimobrněnsťi by více omezili jízdy autem (77 % oproti 63 % v Brně). Rozsah substituce ostatních forem dopravy je v obou segmentech obdobný.

Tabulka č. 30: Kvalitní VHD jako substituce jiných forem dopravy

Znění otázky: Jaké dopravní prostředky, které nyní používáte, by veřejná hromadná doprava pravděpodobně nahradila, pokud by došlo ke zlepšení podmínek? (p30)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
automobil	468	63,1	399	77,0	867	68,8
pěší chůze	346	46,6	128	24,7	474	37,6
kolo / elektrokolo	69	9,3	48	9,3	117	9,3
motocykl	25	3,4	19	3,7	44	3,5
in line brusle, skateboard, atp.	18	2,4	7	1,4	25	2,0
koloběžka	10	1,3	2	0,4	12	1,0
jiný	29	3,9	22	4,2	51	4,0
celkem	742		518		1260	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří by VHD používali častěji v případě jejího zlepšení. N = 1260, možnost více odpovědí

6.2.5 Analýza souvislostí percepce a postojů k VHD s vybranými charakteristikami zkoumaného souboru

Na základě faktorové analýzy¹¹ byly identifikovány následující faktory odrážející subjektivní percepci VHD:

Faktor č. 1, který sytí položky „Cestování VHD v Brně mě neomezuje v mých aktivitách.“ (q25.aa), „Cestování VHD v zázemí Brna mě neomezuje v mých aktivitách.“ (q25.i), „VHD je pohodlný způsob dopravy.“ (q25.o), „VHD je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (q25.v), „Cestování VHD zabere mnoho času.“ (q25.l) a „Jízda VHD je pro mě vítanou příležitostí k tomu potkat další lidi.“ (q25.af) lze chápat jako respondenty vnímaný **užitek** spjatý s užíváním **veřejné hromadné dopravy**.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vyjádření vnímané **čistoty vozidel a zastávek** veřejné hromadné dopravy, která zároveň souvisí s vnímanou prestiží VHD: „Vozidla VHD v zázemí Brna jsou čistá.“ (q25.r), „Vozidla VHD v Brně jsou čistá.“ (q25.a), „Zastávky spojů VHD v Brně jsou v dobrém stavu.“ (q25.h), „Zastávky spojů VHD v zázemí Brna jsou v dobrém stavu.“ (q25.y) a „Jízda VHD je pro mě symbolem prestiže.“ (q25.t).

Faktor č. 3 představuje vnímanou **hustotu sítě VHD** v Brně-městě, ale i celé BMO: „Počet vypravených spojů VHD v zázemí Brna je dostatečný.“ (q25.k), „Hustota sítě VHD (počet spojů, zastávek atd.) v zázemí Brna je dostatečná.“ (q25.s), „Hustota sítě VHD (počet spojů, zastávek atd.) v Brně je dostatečná.“ (q25.j) a „Počet vypravených spojů VHD v Brně je dostatečný.“ (q25.x).

Faktor č. 4 pokrývá ceněné aspekty spjaté s vnímanou **přesností a spolehlivostí** VHD v Brně a okolních obcích: „Spoje VHD v Brně jezdí podle jízdního řádu.“ (q25.w), „Spoje VHD v zázemí Brna jezdí podle jízdního řádu.“ (q25.d) a „Spoje VHD v Brně na sebe dobře navazují.“ (p25.c).

Faktor č. 5 pokrývá ceněné aspekty spjaté s vnímaným zapojením **bezbariérových vozidel**: „V zázemí Brna VHD jezdí dostatek bezbariérových spojů.“ (q25.ae) a „V Brně jezdí dostatek bezbariérových (nizkopodlažních) spojů.“ (q25.f).

Faktor č. 6 se týká vnímaného rozdílu při **čekání na zastávkách VHD ve dne a v noci**: „Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v zázemí Brna v noci než přes den.“ (q25.ab) a „Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v Brně v noci než přes den.“ (q25.e).

¹¹ Vypracované analýzy se nacházejí v příloze 8.4.

Faktor č. 7 reprezentuje vnímané bezpečí VHD v nočních hodinách: „VHD v Brně je bezpečná v nočních hodinách.“ (p25.b) a „VHD v zázemí Brna je bezpečná v nočních hodinách.“ (p25.n).

Faktor č. 8 pokrývá negativní aspekty spjaté s užíváním VHD – „Spoje VHD v Brně bývají přeplněné.“ (p25.q), „Spoje VHD v zázemí Brna bývají přeplněné.“ (p25.ac) a „VHD má špatnou pověst.“ (p25.m).

Faktor č. 9 představuje dimenzi vnímané ceny jízdenek – jednorázové („Cena jednorázových jízdenek je vysoká“, p25.g) i předplatné („Cena předplatné jízdenky (šalinkarty) je vysoká“, p25.p).

6.2.5.1 Brno versus zázemí

Do jaké míry se lišili obyvatelé Brna od těch ze sousedních obcí z hlediska vnímání veřejné hromadné dopravy? Z pohledu statistické i věcné signifikance lze konstatovat, že průměrný užitek VHD je vnímán více mezi obyvateli Brna-města. Stejně tak mají obyvatelé Brna-města menší problém s čekáním na zastávce v noci (ať už v rámci města či zázemí Brna). Oproti tomu považují obyvatelé zázemí Brna VHD za čistší a přesnější. Z hlediska věcných dopadů jde však o nepatrné rozdíly.

V ostatních faktorech nebyly mezi obyvateli Brna-města a zázemí Brna nalezeny statisticky i věcně významné rozdíly.

Detailnější pohled skýtá tabulka č. 31.

Tabulka č. 31: Vnímání jednotlivých faktorů VHD dle místa bydliště respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Užitek									
Brno	979	6	17	16,32	3,74	24	4,11**	1332,9	0,21
Zázemí	613	6	16	15,55	3,62	24			
Čistota									
Brno	454	5	13	12,66	3,13	20	-2,66*	917,89	-0,17
Zázemí	528	5	13	13,17	2,8	20			
Přesnost									
Brno	711	3	9	9,15	2,00	12	-2,84*	1313,7	-0,16
Zázemí	607	3	9	9,45	1,78	12			
Negativa									
Brno	459	3	8	8,49	1,95	12	1,54	955,52	0,1
Zázemí	522	3	8	8,30	1,90	12			
Hustota sítě									
Brno	481	4	12	12,03	2,85	16	-0,55	967,12	0,04
Zázemí	512	4	12	11,94	2,59	16			
Čekání v noci									
Brno	558	2	7	6,63	1,65	8	-3,59**	1111,3	-0,21

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Zázemí	610	2	8	6,96	1,44	8			
Bez bariér									
Brno	422	2	6	5,73	1,74	8	2,88*	820,47	0,2
Zázemí	401	2	6	5,40	1,61	8			
Bezpečí									
Brno	536	2	5	4,84	1,84	8	1,58	1059,5	0,1
Zázemí	527	2	5	4,67	1,74	8			
Cena									
Brno	1042	2	7	6,98	1,25	8	-0,63	1258,2	-0,03
Zázemí	607	2	8	7,02	1,26	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.2.5.2 Pohlaví

Užitek spjatý s používáním VHD vnímaly ženy ve srovnání s muži ve větší míře a také měly tendenci ve větší míře souhlasit s tvrzeními o tom, že cena jízdného je vysoká. Zároveň ženy průměrně vzato ve srovnání s muži pocítují větší nepohodlí v souvislosti s čekáním na zastávkách v nočních hodinách, negativními aspekty VHD typu přeplněnost a obecně vnímají bezpečnost VHD v noci v menší míře než muži.

V ostatních faktorech nebyly mezi muži a ženami nalezeny statisticky i věcně významné rozdíly.

Podrobnější informace se nachází v tabulce č. 32:

Tabulka č. 32: Vnímání jednotlivých faktorů VHD dle pohlaví respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Užitek									
Muži	696	6	16	15,73	3,70	24	-2,82*	1494,70	-0,14
Ženy	896	6	16	16,26	3,71	24			
Čistota									
Muži	430	5	13	12,97	2,80	20	0,36	957,70	0,02
Ženy	552	5	13	12,91	3,90	20			
Přesnost									
Muži	567	3	9	9,32	1,82	12	0,63	1262,10	0,03
Ženy	751	3	9	9,26	1,97	12			
Negativa									
Muži	437	3	8	8,21	1,96	12	-2,64*	916,89	-0,17
Ženy	544	3	8	8,54	1,88	12			
Hustota sítě									
Muži	427	4	12	12,03	2,57	16	0,48	955,97	0,03

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Ženy	566	4	12	11,95	2,82	16			
Čekání v noci									
Muži	488	2	7	6,45	1,75	8	-6,35**	869,88	-0,39
Ženy	680	2	8	7,05	1,33	8			
Bez bariér									
Muži	327	2	6	5,62	1,65	8	0,73	711,83	0,05
Ženy	496	2	6	5,54	1,70	8			
Bezpečí									
Muži	483	2	5	5,05	1,74	8	4,89**	1036,1	0,30
Ženy	580	2	4	4,51	1,79	8			
Cena									
Muži	718	2	7	6,89	1,32	8	-3,11*	1464,9	-0,16
Ženy	931	2	8	7,08	1,20	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.2.5.3 Vzdělání

Rovněž jsme věnovali pozornost souvislosti možným odlišnostem v rámci jednotlivých vzdělanostních skupin z hlediska míry sledovaných faktorů.

Souhrnně řečeno lze konstatovat, že statisticky signifikantní rozdíly v rámci jednotlivých úrovní dosaženého vzdělání znamenají z hlediska věcného rozdíly zanedbatelné. Jinými slovy, přestože z hlediska průměrných hodnot můžeme identifikovat statisticky odlišné vnímání jednotlivých faktorů VHD dle úrovně dosaženého vzdělání respondentů, fakticky tyto rozdíly nehrají roli. Řečeno jinak – dosažená úroveň vzdělání se promítá do vnímání sledovaných aspektů VHD v prakticky nerozpoznatelné míře.

Tabulka č. 33: Vnímání jednotlivých faktorů IAD dle vzdělání respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Užitek									
Neukončené základní	5	13	17	16.8	2.28	19	10,4**	(5; 42,93)	0,03
Základní	85	12	17	17.16	3.1	24			
Výuční list	322	7	17	17.7	3.68	24			
Středoškolské s maturitou	611	6	16	15.84	3.77	24			
Vyšší odborné vzdělání	77	7	16	15.88	3.65	24			
Vysokoškolské	492	6	16	15.38	3.6	24			
Čistota									
Neukončené základní	4	10	13	13	2,58	16	1,5	(5; 31,5)	0,01
Základní	56	5	13	12,89	3,69	20			

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Užitek									
Výuční list	217	5	14	13,38	3,1	20			
Středoškolské s maturitou	380	5	13	12,66	2,96	20			
Vyšší odborné vzdělání	51	5	13	13,14	2,93	20			
Vysokoškolské	274	5	13	12,94	2,69	20			
Přesnost									
Neukončené základní	5	7	10	9,40	1,52	11	0,56	(5; 42,1)	<0,01
Základní	79	4	9	9,43	1,69	12			
Výuční list	317	3	9	9,31	1,92	12			
Středoškolské s maturitou	499	3	9	9,20	1,99	12			
Vyšší odborné vzdělání	60	4	9	9,53	1,67	12			
Vysokoškolské	358	3	9	9,32	1,86	12			
Negativa									
Neukončené základní	5	8	8	8,80	1,30	11	1,95	(5; 41,44)	0,01
Základní	64	4	9	8,94	1,98	12			
Výuční list	229	3	8	8,41	1,98	12			
Středoškolské s maturitou	359	3	8	8,42	1,92	12			
Vyšší odborné vzdělání	52	5	9	8,63	1,76	12			
Vysokoškolské	272	3	8	8,17	1,88	12			
Hustota sítě									
Neukončené základní	3	7	10	10,00	3,00	13	4,26*	(5; 21,8)	0,02
Základní	59	4	12	12,44	2,69	16			
Výuční list	242	4	13	12,52	2,68	16			
Středoškolské s maturitou	360	4	12	11,79	2,75	16			
Vyšší odborné vzdělání	52	4	12	12,58	2,26	16			
Vysokoškolské	277	4	12	11,59	2,70	16			
Čekání v noci									
Neukončené základní	4	3	8	6,50	2,38	8	1,45	(5; 31,89)	<0,01
Základní	66	2	7	6,76	1,48	8			
Výuční list	293	2	7	6,85	1,50	8			
Středoškolské s maturitou	447	2	7	6,86	1,50	8			
Vyšší odborné vzdělání	58	2	8	7,14	1,36	8			
Vysokoškolské	300	2	7	6,62	1,70	8			
Bez bariér									
Neukončené základní	4	4	6	5,75	1,26	7	1,25	(5; 31,15)	0,01
Základní	55	2	6	6,05	1,69	8			
Výuční list	224	2	6	5,64	1,68	8			
Středoškolské s maturitou	308	2	6	5,46	1,67	8			
Vyšší odborné vzdělání	39	3	6	5,69	1,73	8			
Vysokoškolské	193	2	6	5,5	1,69	8			
Bezpečí									
Neukončené základní	3	2	3	3,00	1,00	4	5,01*	(5; 22,11)	0,02
Základní	65	2	5	4,89	1,88	8			
Výuční list	244	2	4	4,50	1,83	8			

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Užitek									
Středoškolské s maturitou	413	2	5	4,64	1,74	8			
Vyšší odborné vzdělání	54	2	5	4,83	1,95	8			
Vysokoškolské	284	2	5	5,11	1,72	8			
Cena									
Neukončené základní	5	5	8	7,00	1,41	8	2,66	(5; 42,747)	0,04
Základní	92	2	8	6,99	1,37	8			
Výuční list	372	2	8	7,11	1,2	8			
Středoškolské s maturitou	612	2	7	7,08	1,17	8			
Vyšší odborné vzdělání	85	3	7	6,94	1,29	8			
Vysokoškolské	483	2	7	6,82	1,36	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova F-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001

6.3 Cyklodoprava

6.3.1 Vnímání cyklodopravy z pohledu respondentů

Pohled respondentů na výhody a nevýhody využívání kola obecně a jízdy na něm v rámci Brna jsme testovali pomocí sady 21 výroků.

Nejvyšší míry souhlasu se dočkaly tyto výroky týkající se jízdy na kole jako součásti zdravého životního stylu a vztahu cyklodopravy a provozu automobilů v Brně:

- jízda na kole je součástí zdravého životního stylu (souhlas 71 %),
- pro bezpečnou a snadnou jízdu na kole po Brně jsou nutné oddělené cyklostezky (souhlas 63 %),
- množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole (56 %).

Naopak nejmenší podíl respondentů souhlasilo s výroky, které se týkají dobrého zázemí pro cyklisty v Brně, zejména pokud jde o možnost parkování kol:

- najít volné místo k bezpečnému zaparkování kola v Brně je snadné (nesouhlasí 30 %, souhlasí 12 %),
- v Brně je dostatek parkovacích míst pro kola (nesouhlasí 24 %, souhlasí 10 %),
- nabídka služeb pro cyklisty v Brně (stojany atd.) je dobrá (nesouhlasí 26 %, souhlasí 10 %).

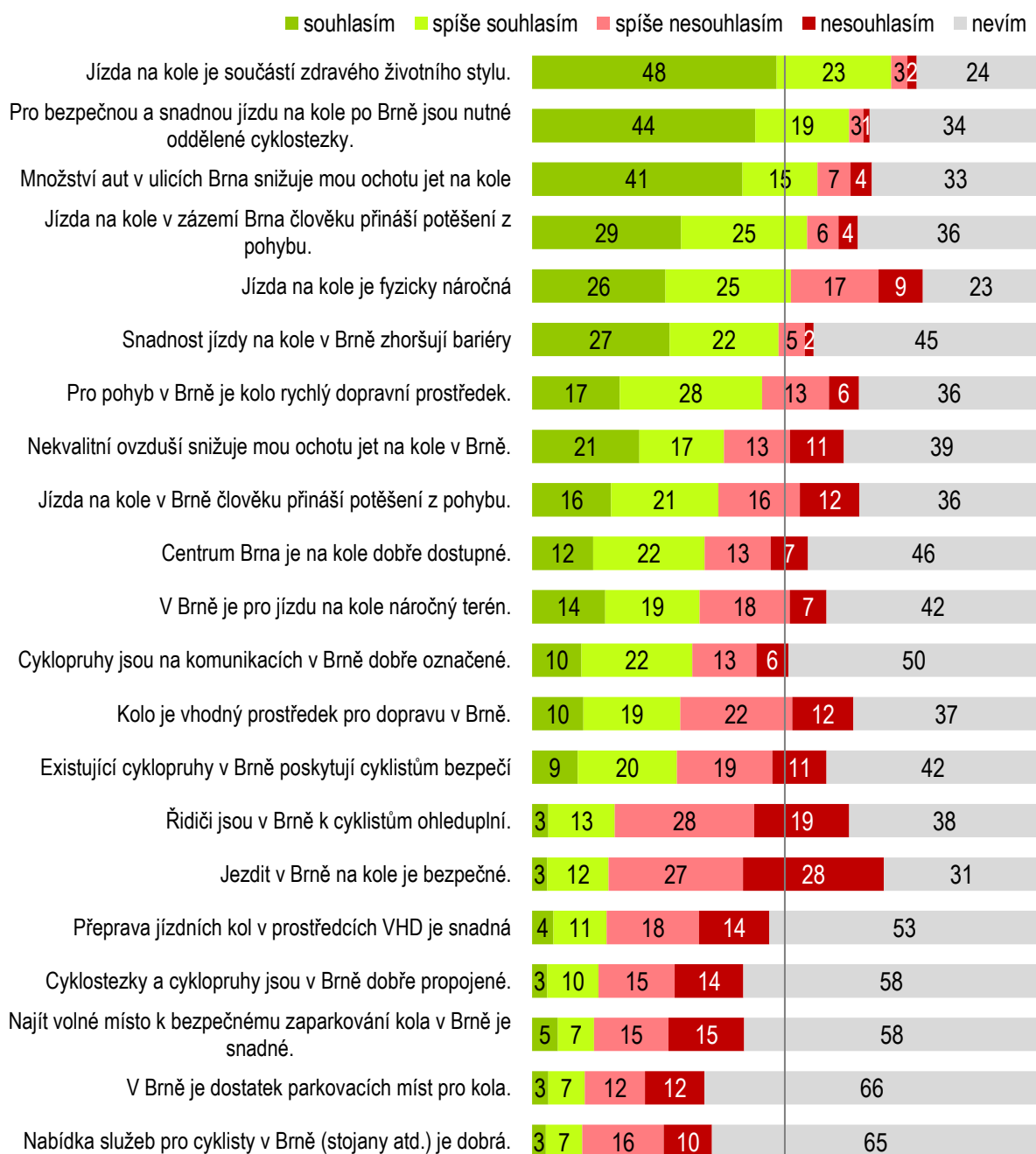
Pokud se zaměříme pouze na dotázané, kteří na kole jezdí, pozorujeme u nich větší míru souhlasu zejména s následujícími výroky:

- jízda na kole je součástí zdravého životního stylu (souhlasí 87 % vs. 71 % v celém souboru),
- pro bezpečnou a snadnou jízdu na kole po Brně jsou nutné oddělené cyklostezky (78 % vs. 63 %),
- jízda na kole v zázemí Brna člověku přináší potěšení z pohybu. (69 % vs. 54 %),
- snadnost jízdy na kole v Brně zhoršují bariéry (63 % vs. 49 %),
- množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole (70 % vs. 56 %).

S jinými charakteristikami cyklisté mezi respondenty naopak nesouhlasí výrazněji než celý soubor:

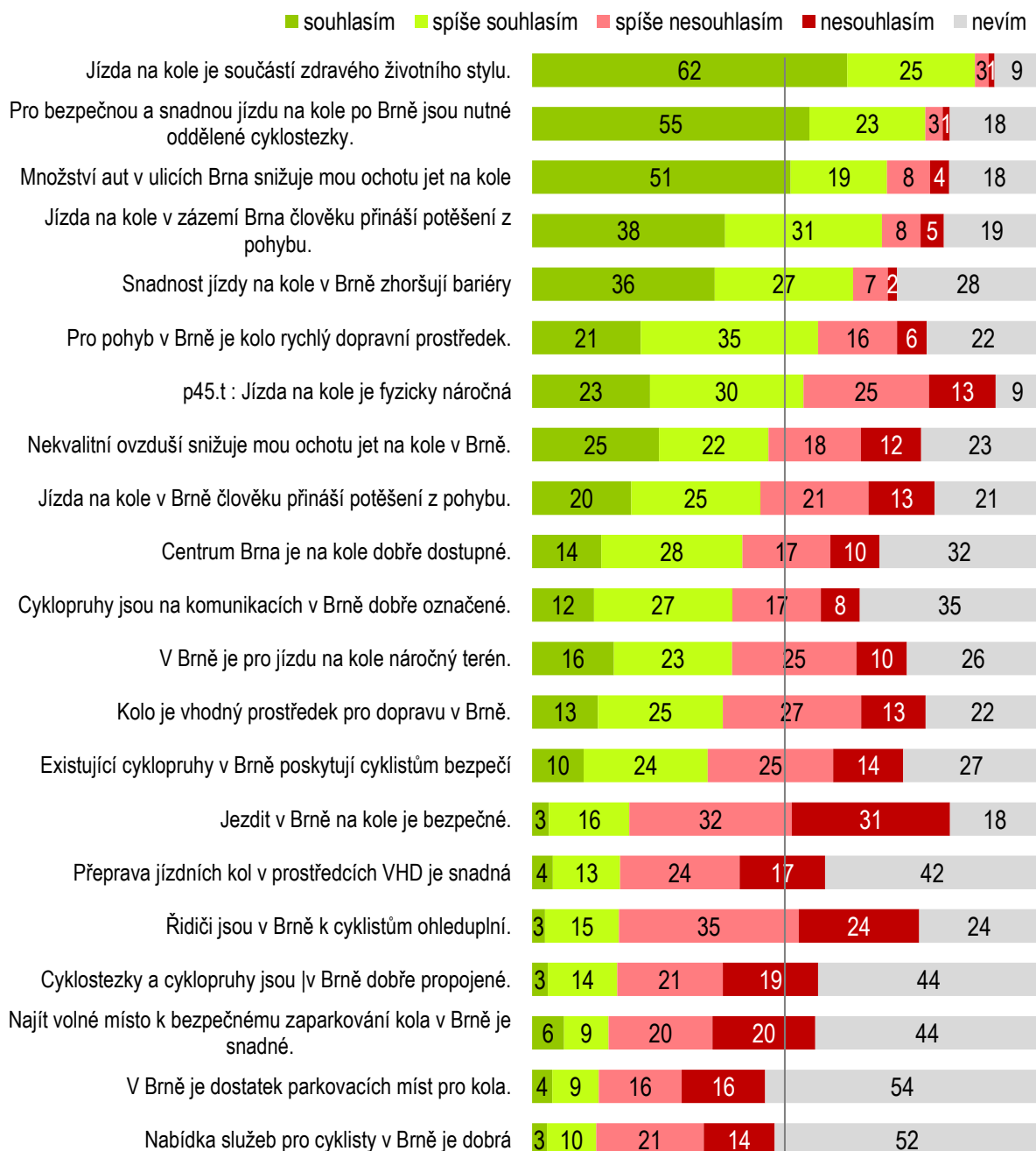
- řidiči v Brně jsou k cyklistům ohleduplní (nesouhlasí 59 % oproti 46 % v celém souboru),
- jízda na kole je fyzicky náročná (38 % vs. 26 %),
- cyklostezky a cyklopruhy jsou v Brně dobře propojené. (40 % vs. 29 %),
- najít volné místo k bezpečnému zaparkování kola v Brně je snadné. (41 % vs. 30 %).

Graf č. 30: Souhlas s výroky o výhodách a nevýhodách používání kola – celý soubor.



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, v %

Graf č. 31: Souhlas s výroky o výhodách a nevýhodách používání kola - pouze ti, kdo jezdí na kole



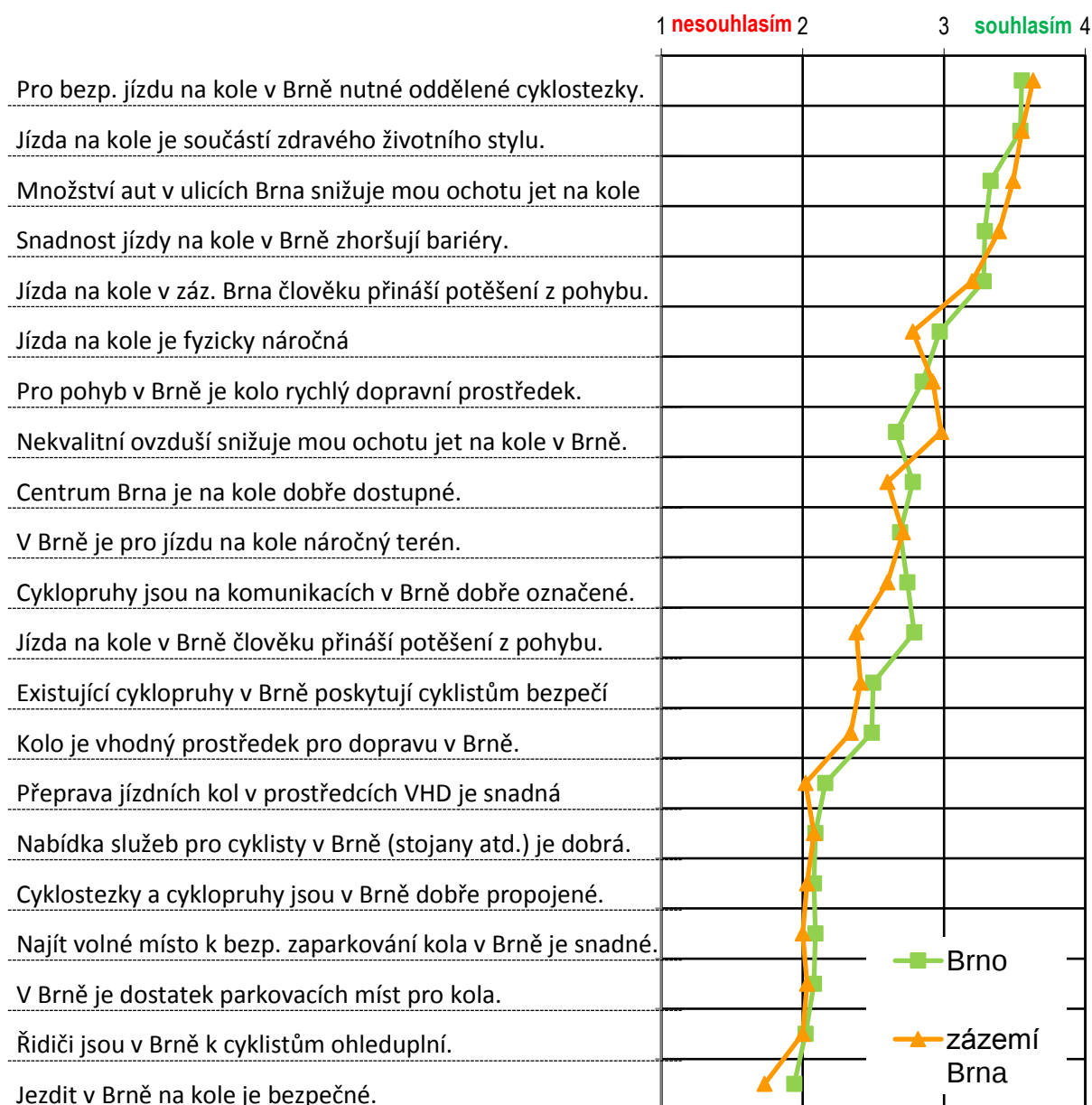
Poznámky: pouze respondenti, kteří jezdí na kole, N = 1378, v %

Rozdíly v pohledu na výhody a nevýhody jízdy na kole v Brně nejsou mezi respondenty z Brna a ze zázemí Brna příliš citelné. Určité výraznější difference nacházíme u následujících výroků:

- množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole – souhlasí častěji respondenti ze zázemí Brna,
- jízda na kole je fyzicky náročná – souhlasí častěji respondenti z Brna,
- nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu jet na kole v Brně – souhlasí častěji dotázaní ze zázemí Brna,
- jízda na kole v Brně člověku přináší potěšení z pohybu – souhlasí spíše dotázaní z Brna,
- jezdit v Brně na kole je bezpečné – souhlasí častěji respondenti z Brna.

Graf č. 32: Souhlas s výroky o výhodách a nevýhodách používání kola.

Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte? (p45)

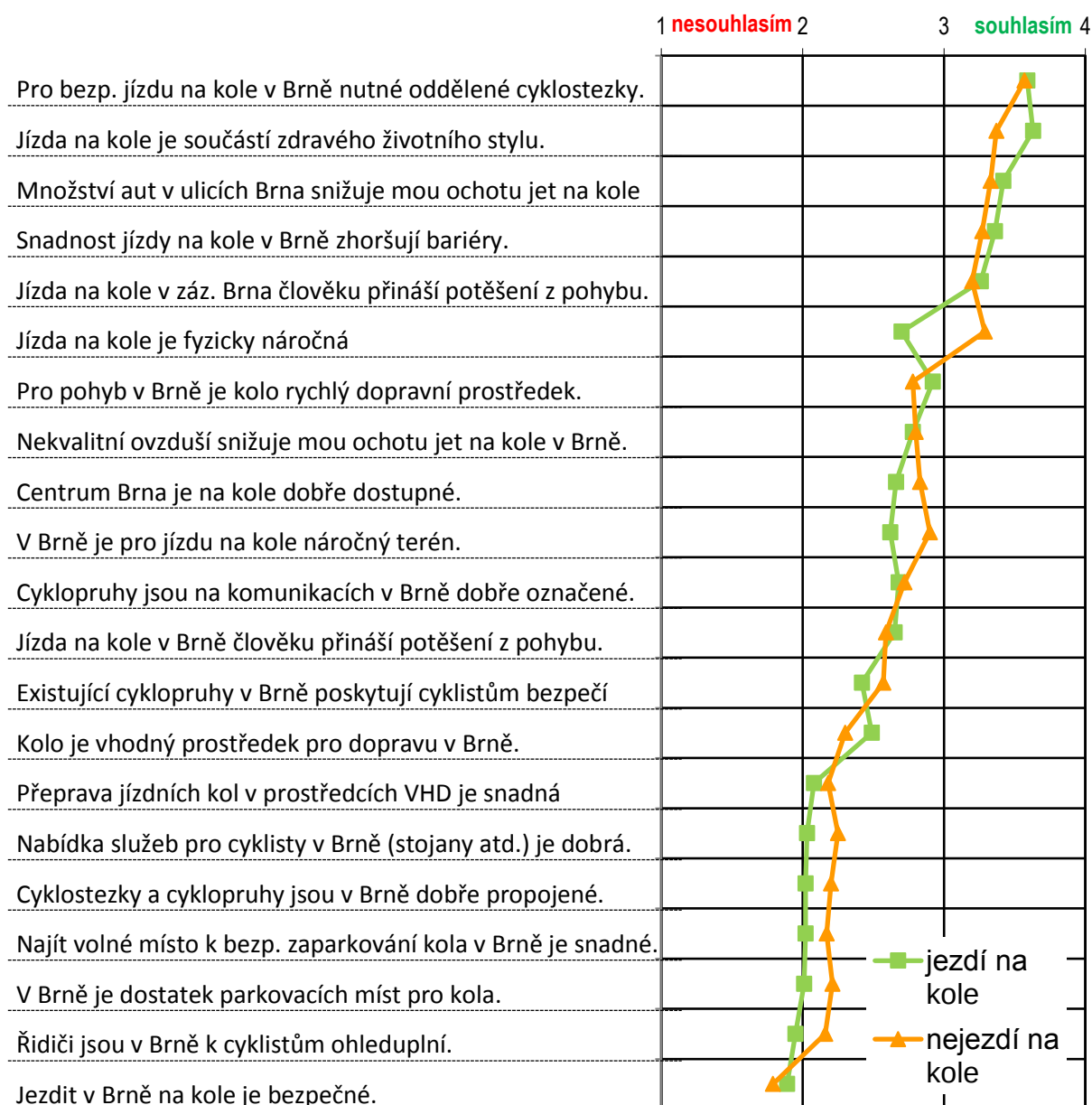


Rozdíly v pohledu na výhody a nevýhody jízdy na kole v Brně jsme zjišťovali rovněž z pohledu cyklistů a necyklistů. I zde lze nalézt určité rozdíly, zejména v míře souhlasu s těmito výroky::

- jízda na kole je součástí zdravého životního stylu – souhlasí častěji cyklisté,
- jízda na kole je fyzicky náročná – souhlasí spíše necyklisté,
- v Brně je pro jízdu na kole náročný terén – souhlasí především necyklisté,
- kolo je vhodný prostředek pro dopravu v Brně – souhlasí spíše cyklisté,
- sada výroků o zázemí pro cyklisty v Brně (parkovací místa, stojany, propojené cyklostezky) – souhlasí, tzn. jsou více spokojeni, spíše necyklisté.

Graf č. 33: Souhlas s výroky o výhodách a nevýhodách používání kola.

Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte? (p45)

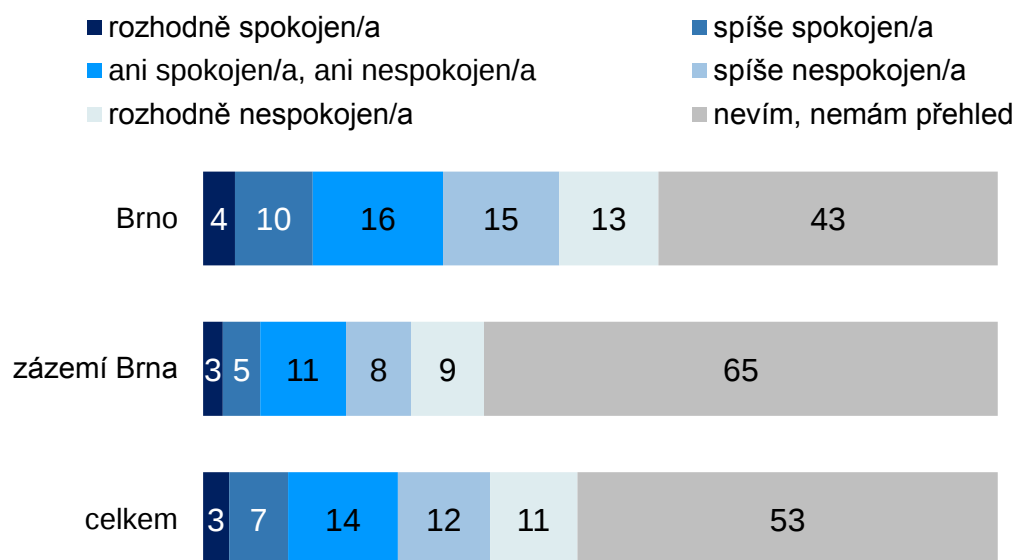


6.3.2 Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklodopravu

Se stávajícími podmínkami pro cyklisty ve městě Brně převažuje spíše nespokojenost (souhrnem 23 %) nad spokojeností (souhrnem 11 %). Nutno ovšem zmínit, že více než polovina dotázaných deklaruje, že o této problematice nemá žádný přehled (53 %).

Graf č. 34: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v Brně

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí Brno? (p42)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Se současnými podmínkami pro cyklisty v Brně jsou spokojení především lidé ve věku 15 – 24 let (19 %) a 25 – 34 let (17 %), lidé se ZŠ vzděláním (14 %) a studenti (17 %).

S přihlédnutím k lokalitě bydliště jsou spíše spokojeni častěji respondenti z Nového Lískovce a Bosonoh (20 %), z Vinohrad (20 %), ze Slatiny, Tuřan, Chřlic a Černovic (17 %) a z Žabovřesk, Jundrova a Komína (14 %). Spíše nespokojené najdeme především v Líšni (23 %) a v městské části Brno-Sever (19 %). Rozhodně nespokojeni jsou zejména v Bystrci, Kníničkách a Žebětíně (21 %).¹²

Mezi cyklisty je rozdíl mezi podílem nespokojených (33 %) a spokojených (15 %) s podmínkami pro cyklojízdu v Brně výrazně větší než je tomu v běžné populaci. Přesto je zde velká skupina cyklistů, kteří o podmínkách pro cyklisty v Brně nemá žádný přehled (34 %).

¹² Podrobnější údaje jsou k dispozici v tabulce č. 122 v příloze.

Tabulka č. 34: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v Brně (jezdí / nejezdí na kole)

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí Brno (p42)

	jezdí na kole		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Rozhodně spokojen/a	58	4,2	22	2,1	80	3,3
Spíše spokojen/a	144	10,4	37	3,5	181	7,4
Ani spokojen/a, ani nespokojen/a	263	19,1	73	6,9	336	13,8
Spíše nespokojen/a	233	16,9	50	4,7	283	11,6
Rozhodně nespokojen/a	218	15,8	49	4,6	267	11
Nevím, protože nemám o této problematice žádný přehled	462	33,5	827	78,2	1289	52,9
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Podmínky pro cyklisty v zázemí Brna hodnotí dotázaní o něco lépe než v rámci Brna. Podíl spokojených (souhrnem 18 % dotázaných) a nespokojených (souhrnem 19 %) je takřka vyvážený. Nicméně i zde je takřka polovina respondentů, kteří o dané problematice nemají žádný přehled (49 %).

Tabulka č. 35: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v zázemí Brna

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí zázemí Brna (p43)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Rozhodně spokojen/a	41	3,2	72	6,3	113	4,6
Spíše spokojen/a	156	12	163	14,4	319	13,1
Ani spokojen/a, ani nespokojen/a	186	14,3	164	14,4	350	14,4
Spíše nespokojen/a	104	8	149	13,1	253	10,4
Rozhodně nespokojen/a	68	5,2	130	11,5	198	8,1
Nevím, protože nemám o této problematice žádný přehled	746	57,3	457	40,3	1203	49,4
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Se stávajícími podmínkami pro cyklisty v zázemí Brna jsou spokojeni především muži (21 %), lidé ve věku 25 – 34 let a 35 – 44 let (shodně 23 %), lidé s VŠ vzděláním (21 %), osoby pracující jako OSVČ (23 %), zaměstnanci (21 %) a lidé z domácností s nejvyšším socioekonomickým statusem A (22 %).

Z regionálního hlediska můžeme konstatovat, že rozhodně spokojené s podmínkami pro cyklo dopravu najdeme hlavně na Blanensku (14 %) a Židlochovicku (12 %), spíše nespokojené na

Ivančicku a Moravskokrumlovsku (22 %) a rozhodně nespokojené v oblasti Kuřimi (18 %) a na Slavkovsku a Bučovicu (16 %).¹³

Mezi cyklisty je situace obdobná jako u ostatních respondentů. Spokojenost se stávajícími podmínkami pro cyklisty v zázemí Brna je hodnocena ambivalentně – podíl spokojených (souhrnem 27 %) je takřka shodný s podílem nespokojených (souhrnem 28 %). Čtvrtina dotázaných cyklistů nemá o této problematice přehled (25 %).

Tabulka č. 36: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v zázemí Brna (jezdí / nejedzí na kole)

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí zázemí Brna (p43)

	jezdí na kole		nejedzí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Rozhodně spokojen/a	94	6,8	19	1,8	113	4,6
Spíše spokojen/a	279	20,2	40	3,8	319	13,1
Ani spokojen/a, ani nespokojen/a	283	20,5	67	6,3	350	14,4
Spíše nespokojen/a	211	15,3	42	4	253	10,4
Rozhodně nespokojen/a	173	12,6	25	2,4	198	8,1
Nevím, protože nemám o této problematice žádný přehled	338	24,5	865	81,8	1203	49,4
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

6.3.3 Vybrané vzorce chování při používání kola

6.3.3.1 Způsoby využívání cyklodopravy

Více než dvě pětiny dotázaných na kole nejedzí vůbec (43 %), takřka stejný podíl respondentů pak používá kolo výhradně k rekreačním účelům (44 %). Pouhých 2 % dotázaných jezdí na kole výhradně „nerekreačně“, tedy využívají jej k cestám do práce, školy apod. Oba účely pak kombinuje desetina respondentů (11 %).

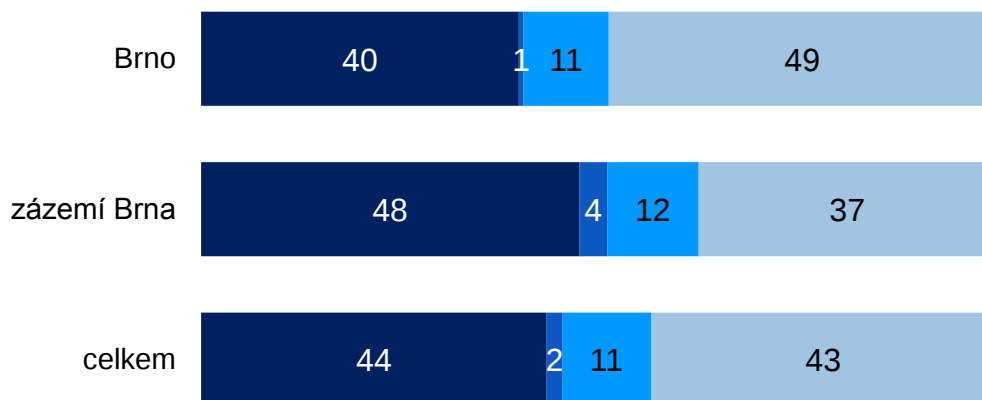
Vyšší podíl osob, které na kole vůbec nejedzí, registrujeme v Brně (49 %), naopak v zázemí Brna je vyšší podíl jak těch, kteří kolo využívají k rekreaci (48 %), tak osob, které na kole cestují do práce, školy apod. (4 %).

¹³ Podrobnější informace jsou v tabulce č. 123 v příloze.

Graf č. 35: Účel používání kola

Znění otázky: : Pokud jezdíte na kole, tak jej používáte ...? (p32)

- výhradně k rekreačním účelům
- výhradně k cestám do práce, školy, na nákupy, k lékaři
- k oběma účelům
- na kole vůbec nejedím



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Na kole vůbec nejedí více ženy (46 %) než muži (40 %), z hlediska věku počet na kole nejedících vzrůstá zejména ve věku nad 55 let. Naopak podíl těch, kteří na kole nejedí, klesá s rostoucí výší dosaženého vzdělání.

K rekreačním účelům kolo v Brně a okolí využívají zejména lidé ve věku 35 – 44 let (61 %) a 45 – 54 let (51 %), lidé s VŠ vzděláním (53 %), vysoký podíl rekreačních cyklistů je i mezi OSVČ (56 %) a zaměstnanci (53 %). Podíl ryze rekreačních cyklistů klesá se snižujícím se socioekonomickým statusem domácnosti respondentů.

Účel rekreační a ryze přepravní (škola, práce, nákupy apod.) kombinují spíše muži (13 %), lidé ve věku 35 – 44 let (16 %), osoby s VŠ vzděláním (14 %), dotázaní pracující v režimu OSVČ (14 %) a lidé z domácností s nejvyšším socioekonomickým statusem A (13 %).

Tabulka č. 37: Účel používání kola podle sociodemografických charakteristik

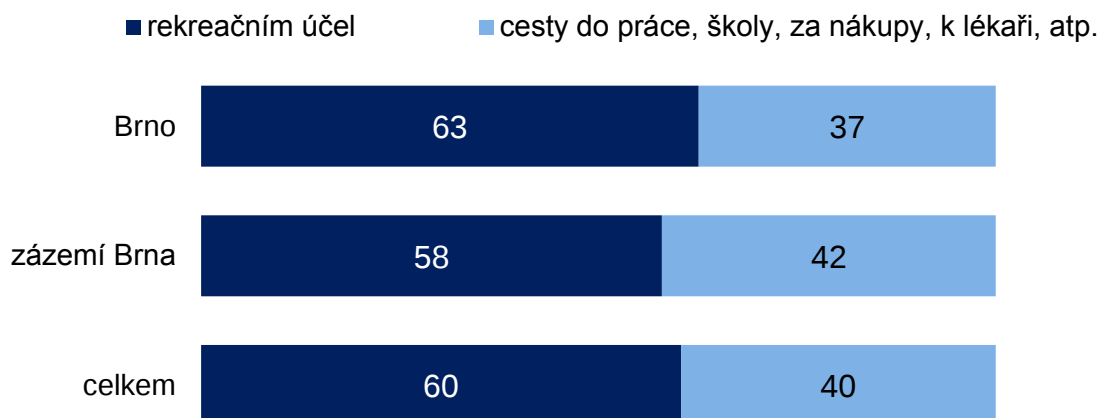
Znění otázky: Pokud jezdíte na kole, tak jej používáte? (p32)

		Výhradně k rekreačním účelům		Výhradně k cestám do práce, do školy, za nákupy...		K oběma účelům		Na kole vůbec nejezdím		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
	celkem	1060	43,5	48	2	270	11,1	1058	43,4	2436	100,0
pohlaví	muž	499	44,6	20	1,8	149	13,3	452	40,4	1120	100,0
	žena	561	42,6	28	2,1	121	9,2	606	46	1316	100,0
věk	15 - 24 let	112	46,5	2	0,8	27	11,2	100	41,5	241	100,0
	25 - 34 let	156	48,4	4	1,2	32	9,9	130	40,4	322	100,0
	35 - 44 let	315	60,7	7	1,3	83	16	114	22	519	100,0
	45 - 54 let	201	51,4	9	2,3	49	12,5	132	33,8	391	100,0
	55 - 64 let	137	36,7	10	2,7	47	12,6	179	48	373	100,0
	65 a více let	101	20,7	13	2,7	24	4,9	349	71,7	487	100,0
	neuvedeno	38	36,9	3	2,9	8	7,8	54	52,4	103	100,0
vzdělání	ZŠ	49	31	1	0,6	11	7	97	61,4	158	100,0
	vyučen-a	199	33,5	22	3,7	59	9,9	314	52,9	594	100,0
	SŠ s maturitou	463	45,3	17	1,7	110	10,8	433	42,3	1023	100,0
	VŠ	349	52,8	8	1,2	90	13,6	214	32,4	661	100,0
ekonomická aktivita	samostatně výdělečně činný	153	56	5	1,8	38	13,9	77	28,2	273	100,0
	zaměstnanec	610	52,8	22	1,9	152	13,2	371	32,1	1155	100,0
	nezaměstnaný	12	27,9	2	4,7	5	11,6	24	55,8	43	100,0
	důchodce	116	21	14	2,5	33	6	389	70,5	552	100,0
	v domácnosti	59	48,8	2	1,7	10	8,3	50	41,3	121	100,0
	student	96	44,2	2	0,9	25	11,5	94	43,3	217	100,0
	neuvedeno	14	18,7	1	1,3	7	9,3	53	70,7	75	100,0
socioekon. status	A	266	52	11	2,1	68	13,3	167	32,6	512	100,0
	B	151	42,7	8	2,3	41	11,6	154	43,5	354	100,0
	C1	189	45,4	6	1,4	48	11,5	173	41,6	416	100,0
	C2	234	46	5	1	51	10	219	43	509	100,0
	D	130	36,7	12	3,4	34	9,6	178	50,3	354	100,0
	E	44	37,3	4	3,4	9	7,6	61	51,7	118	100,0
	nelze určit	46	26,6	2	1,2	19	11	106	61,3	173	100,0

V doplňujícím dotazu na převažující využití kola u osob, které jej využívají kombinovaně (tzn. jak k rekreačním, tak ryze přepravním účelům), se jasně projevila dominance vnímání kola jako prostředku k rekreaci – i v rámci této podskupiny dotázaných nakonec dominuje rekreace (60 %) nad přepravou (40 %).

GRAF Č. 36: Převažující účel používání kola v případě, že jej používají k oběma účelům (rekreace / cesty do práce apod.)

Znění otázky: Pokud kolo používáte k oběma účelům, který z nich převažuje? (p33)



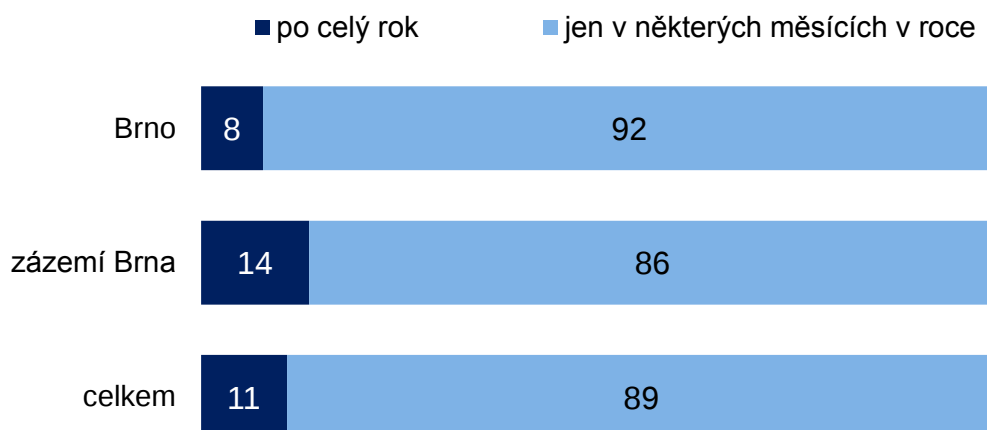
Poznámky: jen respondenti, kteří kolo používají rekreačně i k cestám (práce, škola, nákupy atd.). N = 270

Kolo je jednoznačně vnímané jako sezónní prostředek rekreace či přepravy. Bez ohledu na účel využití cyklisté v naprosté většině případů uvádějí, že kolo využívají jen v některých měsících roku (89 %). Sezónní vnímání kola je silnější u obyvatel Brna (92 %) než u respondentů ze zázemí Brna (86 %).

Celoročně jezdí na kole spíše muži (14 %), lidé ve vyšších věkových kategoriích 55 – 64 let (16 %) a 65 a více let (15 %), dále pak lidé se ZŠ vzděláním a vyučení (shodně 16 %). Z hlediska ekonomické aktivity jsou celoročními cyklisty především nezaměstnaní (16 %) a důchodci (15 %) – je tedy zřejmé, že zde je kolo využíváno jako ekonomicky nízkonákladový způsob přepravy.

Graf č. 37: Sezónnost používání kola

Znění otázky: Na kole jezdíte? (p34)



Poznámky: jen respondenti, kteří jezdí na kole. N = 1378

Jen o málo více než třetina dotázaných z celého souboru má možnost parkovat kolo v zaměstnání či škole (35 %), avšak takřka stejný podíl respondentů netuší, zde tuto možno má či nikoli (32 %).

Možnost parkovat kolo v zaměstnání či škole uvádějí častěji dotázaní ze zázemí Brna (37 %).

Tabulka č. 38: Okolnosti používání kola – možnost parkování kola v zaměstnání / škole

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost bezpečně zaparkovat jízdní kolo? (p39)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Ano	426	32,7	422	37,2	848	34,8
Ne	185	14,2	126	11,1	311	12,8
Nevím	393	30,2	382	33,7	775	31,8
netýká se mě	297	22,8	205	18,1	502	20,6
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Téměř polovina z osob, které na kole alespoň někdy jezdí (bez ohledu na rekreační či přepravní využití), uvádí, že má možnost jej parkovat v zaměstnání či ve škole (49 %).

Tabulka č. 39: Okolnosti používání kola – možnost parkování kola v zaměstnání / škole (jezdí / nejedzí na kole)

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost bezpečně zaparkovat jízdní kolo? (p39)

	jezdí na kole		nejedzí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Ano	671	48,7	177	16,7	848	34,8
Ne	246	17,9	65	6,1	311	12,8
Nevím	251	18,2	524	49,5	775	31,8
netýká se mě	210	15,2	292	27,6	502	20,6
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Necelá polovina respondentů z celého souboru uvádí, že mají možnost se v zaměstnání či škole převléct (46 %). Necelá třetina neví, zda tuto možnost má či nemá (30 %).

Tabulka č. 40: Okolnosti používání kola – možnost převlečení v zaměstnání / škole

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost se převléct? (p40)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Ano	599	46	525	46,3	1124	46,1
Ne	134	10,3	102	9	236	9,7
Nevím	366	28,1	364	32,1	730	30
netýká se mě	202	15,5	144	12,7	346	14,2
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Mezi cyklisty pak jsou tři pětiny těch, kteří mají možnost převléci se v zaměstnání či ve škole (60 %).

Tabulka č. 41: Okolnosti používání kola – možnost převlečení v zaměstnání / škole (jezdí / nejedzí na kole)

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost se převléct? (p40)

	jezdí na kole		nejedzí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Ano	830	60,2	294	27,8	1124	46,1
Ne	167	12,1	69	6,5	236	9,7
Nevím	238	17,3	492	46,5	730	30
netýká se mě	143	10,4	203	19,2	346	14,2
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Osprchovat se v zaměstnání či škole může třetina respondentů (33 %), 29 % dotázaných neví, zda to možné je či nikoli.

Tabulka č. 42: Okolnosti používání kola – možnost osprchování v zaměstnání / škole

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost se osprchovat? (p41)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Ano	385	29,6	422	37,2	807	33,1
Ne	372	28,6	215	18,9	587	24,1
Nevím	355	27,3	356	31,4	711	29,2
netýká se mě	189	14,5	142	12,5	331	13,6
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Mezi cyklisty (bez ohledu na účel využívání kola) deklaruje 43 % možnost se v zaměstnání či škole vysprchovat.

Tabulka č. 43: Okolnosti používání kola – možnost osprchování v zaměstnání / škole (jezdí / nejedí na kole)

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost se osprchovat? (p41)

	jezdí na kole		nejedí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Ano	596	43,3	211	19,9	807	33,1
Ne	416	30,2	171	16,2	587	24,1
Nevím	227	16,5	484	45,7	711	29,2
netýká se mě	139	10,1	192	18,1	331	13,6
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

6.3.3.2 Motivy a bariéry preference cyklodopravy

Lidé, kteří využívají kolo k přepravě za prací, do školy, nákupy apod., jej preferují před ostatními druhy dopravy především tehdy, je-li tomu nakloněno počasí či je právě jejich cyklistická sezóna (33 %). Další motivací je možnost si při cestě na kole zároveň zasportovat, pojmout cestu do práce či školy jako výlet, udělat něco pro své zdraví (21 %). Dále také uvádí, že tento způsob přepravy jim ušetří čas, je pro ně rychlejší než jiné varianty (16 %).

Tabulka č. 44: Motivace pro preferenci dopravy na kole do práce, školy, za nákupy apod (kategorizace spontánních odpovědí)

Znění otázky: Za jakých okolností dáváte přednost kolu před jinými druhy dopravy? (p37)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
vhodné počasí, sezóna	54	36,7	52	30,4	106	33,3
sport, rekreace, výlet, zdraví	33	22,4	35	20,5	68	21,4
rychlost, úspora času	24	16,3	26	15,2	50	15,7
krátké vzdálenosti, v místě bydliště	13	8,8	22	12,9	35	11
dostupnost tras, cyklostezek, lokalit	18	12,2	6	3,5	24	7,5
nezávislost, svoboda, flexibilita, nevázanost	8	5,4	15	8,8	23	7,2
dostatek času, nespěchá	6	4,1	9	5,3	15	4,7
levné, zdarma	10	6,8	5	2,9	15	4,7
vždy, kdykoliv	7	4,8	4	2,3	11	3,5
když mám náladu	7	4,8	4	2,3	11	3,5
nemusím nic a nikoho vézt - bez nákladu	7	4,8	2	1,2	9	2,8
příjemnější, pohodlnější	4	2,7	5	2,9	9	2,8
v souvislosti s okolnostmi, bez dalších povinností/omezení	5	3,4	3	1,8	8	2,5
nákup a podobné "zařizování"	1	0,7	6	3,5	7	2,2
dopravní zácpy, výluky	4	2,7	2	1,2	6	1,9
dostupné parkování kola	4	2,7	1	0,6	5	1,6
ekologie	1	0,7	1	0,6	2	0,6
neví, neodpověděl	22	15	40	23,4	62	19,5
celkem	147		171		318	

Poznámky: jen respondenti, kteří používají kolo k dopravě do práce, školy, za nákupy. N = 318

Lidé, kteří kolo k přepravě do zaměstnání, školy či na nákupy apod. nevyužívají, uvádí jako nejzásadnější příčinu velkou přepravní vzdálenost (14 %). Řada z nich také kolo nevlastní či na něm neumí jezdit (12 %), bariérou pak může být i vyšší věk, horší zdravotní stav či nižší fyzická kondice (12 %). Desetina z těch, kteří kolo nevyužívají k běžné přepravě, uvádí, že má obavy o bezpečnost či má z jízdy na kole strach (10 %).

Tabulka č. 45: Bariéry používání kola k dopravě do práce, školy, za nákupy apod. (kategorizace spontánních odpovědí)

Znění otázky: Z jakého důvodu kolo nevyužíváte k cestám do práce, školy, za nákupy, atp.? Co vám osobně brání? (p38)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
vzdálenost	88	7,6	203	21,1	291	13,7
nevlastním kolo, neumím na něm jezdit	197	17,1	53	5,5	250	11,8
zdravotní stav, věk, fyzička	145	12,6	100	10,4	245	11,6
obavy o bezpečnost, strach	132	11,4	75	7,8	207	9,8

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
potřeba převážet náklad, osoby	59	5,1	87	9	146	6,9
čas, pomalé, zdlouhavé	61	5,3	73	7,6	134	6,3
hustota provozu	91	7,9	40	4,1	131	6,2
pohodlí, namáhavé	89	7,7	41	4,3	130	6,1
chybějící cyklostezky, nevyhovující stav vozovek	78	6,8	47	4,9	125	5,9
nejezdím na kole, nechci, nepotřebuji	82	7,1	32	3,3	114	5,4
kvůli zaměstnání není možné kolo - vzhled, oblečení, nutnost	36	3,1	35	3,6	71	3,4
jezdím autem	36	3,1	32	3,3	68	3,2
složitý, náročný terén	34	2,9	23	2,4	57	2,7
hygiena, potřeba se převléct, osprchovat	39	3,4	18	1,9	57	2,7
nemožnost kolo odložit, zaparkovat, uskladnit	39	3,4	11	1,1	50	2,4
nepracuji, nedopravuji se do práce, práce z domu či je velmi blízko	26	2,3	21	2,2	47	2,2
nevhodné počasí	25	2,2	16	1,7	41	1,9
chodím pěšky	17	1,5	19	2	36	1,7
kolo je pouze k rekreaci	24	2,1	9	0,9	33	1,6
nepraktické	17	1,5	8	0,8	25	1,2
špatné ovzduší, smog	21	1,8	4	0,4	25	1,2
dopravuji se jinak, jiným způsobem - MHD, koloběžka	13	1,1	5	0,5	18	0,8
na kole jezdit nemůžu, nevhodné	11	1	6	0,6	17	0,8
obava z krádeže kola	14	1,2	2	0,2	16	0,8
stresující	8	0,7	4	0,4	12	0,6
kolo je drahé	4	0,3	0	0	4	0,2
neví, neodpověděl	255	22,1	327	33,9	582	27,5
celkem	1154		964		2118	

Poznámky: jen respondenti, kteří nepoužívají kolo k dopravě do práce, školy, za nákupy (tzn. nejezdí na kole vůbec nebo jezdí jen rekreačně). N = 2118

Cyklisté, kteří kolo využívají toliko k rekreačním účelům, jej k běžné přepravě nevyužívají především z důvodu velké vzdálenosti, kterou by na něm při cestě do zaměstnání, do školy, na nákup nebo do jiného obdobného cíle museli urazit (23 %). Další bariérou cestování na kole je nutnost přepravovat další osoby či nějaký náklad (12 %), nemalou úlohu hrají i obavy o bezpečnost (12 %). Desetina dotázaných nejezdí běžně na kole kvůli hustému provozu na silnicích (10 %), stejný podíl uvádí jako důvod nevyhovující stav vozovek a chybějící cyklostezky (10 %).

Tabulka č. 46: Bariéry používání kola k dopravě do práce, školy, za nákupy apod. (kategorizace spontánních odpovědí) – jezdí / nejezdí na kole

Znění otázky: Z jakého důvodu kolo nevyužíváte k cestám do práce, školy, za nákupy, atp.? Co vám osobně brání? (p38)

	jezdí na kole (jen rekreačně)		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
vzdálenost	242	22,8	49	4,6	291	13,7
nevlastním kolo, neumím na něm	18	1,7	232	21,9	250	11,8
zdravotní stav, věk, fyzika	47	4,4	198	18,7	245	11,6
obavy o bezpečnost, strach	127	12	80	7,6	207	9,8
potřeba převážet náklad, osoby	128	12,1	18	1,7	146	6,9
čas, pomalé, zdlouhavé	116	10,9	18	1,7	134	6,3
hustota provozu	104	9,8	27	2,6	131	6,2
pohodlí, namáhavé	86	8,1	44	4,2	130	6,1
chybějící cyklostezky, nevyhovující stav vozovek	102	9,6	23	2,2	125	5,9
nejezdím na kole, nechci, nepotřebuji	21	2	93	8,8	114	5,4
kvůli zaměstnání není možné kolo - vzhled, oblečení, nutnost	62	5,8	9	0,9	71	3,4
jezdím autem	41	3,9	27	2,6	68	3,2
složitý, náročný terén	40	3,8	17	1,6	57	2,7
hygiena, potřeba se převléct, osprchovat	49	4,6	8	0,8	57	2,7
nemožnost kolo odložit, zaparkovat, uskladnit	40	3,8	10	0,9	50	2,4
nepracuji, nedopravuji se do práce, práce z domu/velmi blízko	28	2,6	19	1,8	47	2,2
nevhodné počasí	31	2,9	10	0,9	41	1,9
chodím pěšky	25	2,4	11	1	36	1,7
kolo je pouze k rekreaci	31	2,9	2	0,2	33	1,6
nepraktické	19	1,8	6	0,6	25	1,2
špatné ovzduší, smog	18	1,7	7	0,7	25	1,2
dopravuji se jinak, jiným způsobem - MHD, koloběžka	13	1,2	5	0,5	18	0,8
na kole jezdit nemůžu, nevhodné	13	1,2	4	0,4	17	0,8
obava z krádeže kola	14	1,3	2	0,2	16	0,8
stresující	6	0,6	6	0,6	12	0,6
kolo je drahé	2	0,2	2	0,2	4	0,2
neví, neodpověděl	200	18,9	382	36,1	582	27,5
	1060		1058		2118	

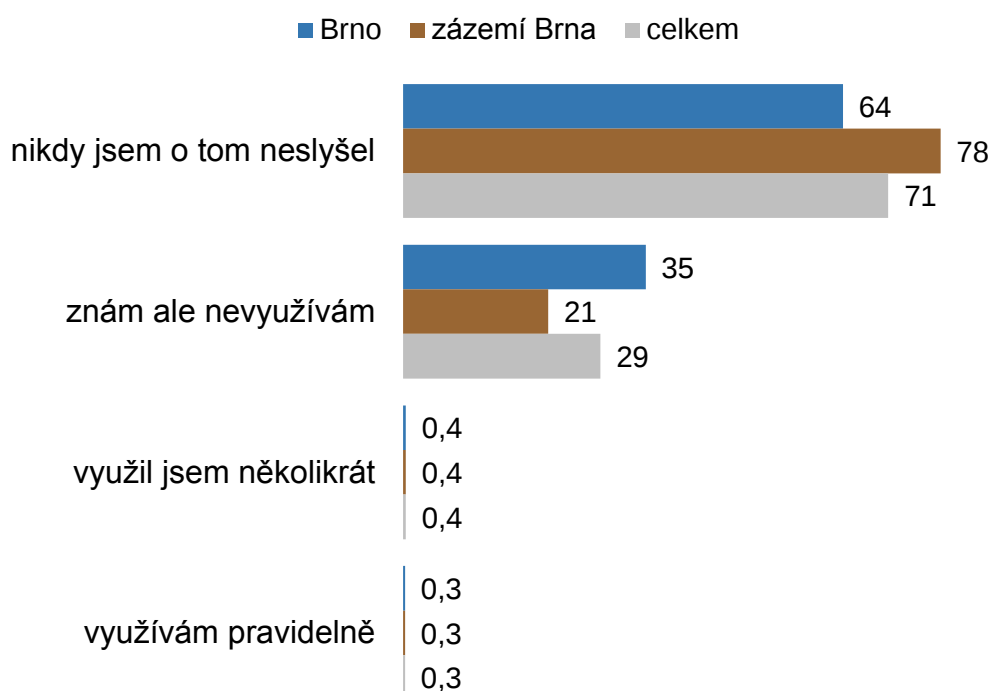
Poznámky: jen respondenti, kteří nepoužívají kolo k dopravě do práce, školy, za nákupy (tzn. nejezdí na kole vůbec nebo jezdí jen rekreačně). N = 2118

6.3.3.3 Znalost a využívání bikesharingu

Zkušenost s bikesharingem je ve zkoumané populaci poměrně nízká – slyšela o něm necelá třetina respondentů (29 %), využilo jej alespoň někdy necelé jedno procento respondentů (0,7 %). Bikesharing nezná 71 % dotázaných.

Graf č. 38: Zkušenost s bikesharingem

Znění otázky *Znáte či využili/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing? (p44)*



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Bikesharing již někdy využili především studenti (3 %), v ostatních sociodemografických kategoriích je podíl osob s praktickou zkušeností zanedbatelný.

Znalost bikesharingu bez osobní zkušenosti uvádějí častěji lidé s VŠ vzděláním (48 %), osoby z domácností s nejvyšším socioekonomickým statusem A (45 %), studenti (39 %) a lidé ve věku 25 – 34 let (37 %) a 35 – 44 let (36 %).

Mezi cyklisty je povědomí o bikesharingu o trochu vyšší než v běžné populaci, nicméně i zde výrazně převažují lidé, kteří o něm dosud nikdy neslyšeli (62 %). Necelé dvě pětiny cyklistů tento pojem znají, ale nikdy bikesharing nevyužili (38 %), osobní zkušenost s ním deklaruje minimum cyklistů (0,6 %).

Tabulka č. 47: Zkušenost s bikesharingem (jezdí / nejezdí na kole)

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing? (p44)

	jezdí na kole		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
nikdy jsem o tom neslyšel	847	61,5	874	82,6	1721	70,6
znám ale nevyužívám	522	37,9	177	16,7	699	28,7
využil jsem několikrát	6	0,4	3	0,3	9	0,4
využívám pravidelně	3	0,2	4	0,4	7	0,3
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

6.3.4 Návrhy na zlepšení podmínek pro cyklisty a vliv těchto zlepšení na využívání kola

Celkově respondenti po dotazu na možnost změny či zlepšení podmínek pro dopravu na kole v Brně a okolí uváděli především oblast cyklostezek – jejich větší počet, vyšší kvalitu a rovněž propojenost (26 % z celého souboru, 29 % z Brna). Další často uváděnou oblastí je zajištění vyšší bezpečnosti cyklistů (11 % celkem, 12 % Brno) a s tím související otázka oddělení cyklostezek od automobilové dopravy (9 % celkem i v Brně).

Tabulka č. 48: Podněty pro změny a zlepšení podmínek pro dopravu na kole v Brně a okolí (kategorizace spontánních odpovědí)

Znění otázky: Co podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy používali kolo po cestování v Brně a jeho okolí více nebo raději než dosud? (p46)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
celkem	1301		1135		2436	
více a kvalitnější, propojenější cyklostezky	373	28,7	255	22,5	628	25,8
bezpečnost cyklistů	155	11,9	111	9,8	266	10,9
oddělené cyklostezky	120	9,2	88	7,8	208	8,5
méně aut, snížit provoz, zakázat dopravu v centru	104	8	47	4,1	151	6,2
stojany, úschovny na kola, bezpečné parkování kol	101	7,8	48	4,2	149	6,1
ohleduplnost účastníků silničního provozu	52	4	30	2,6	82	3,4
zlepšení infrastruktury celkově, údržba všech cest	24	1,8	22	1,9	46	1,9
kvalita ovzduší	32	2,5	9	0,8	41	1,7
lépe vyznačit cyklopruhy, dopravní značení	15	1,2	18	1,6	33	1,4

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
změnit myšlení a chování lidí, změna životního stylu	21	1,6	10	0,9	31	1,3
zvýšit náklady na jiné dopravní prostředky/ zvýhodnit ty, kdo jezdí na kole	15	1,2	13	1,1	28	1,1
služby pro cyklisty - odpočívadla, sprchy, občerstvení, zázemí	13	1	14	1,2	27	1,1
možnost bezproblémové přepravy kol v MHD	10	0,8	10	0,9	20	0,8
změnit pravidla provozu, kontroly městskou policií	15	1,2	5	0,4	20	0,8
lepší dostupnost, menší vzdálenosti, bezbariérovost	11	0,8	8	0,7	19	0,8
jednodušší, nenáročný terén	12	0,9	4	0,4	16	0,7
půjčovny kol, bikesharing	9	0,7	6	0,5	15	0,6
informovanost, osvěta	10	0,8	4	0,4	14	0,6
počasí	3	0,2	2	0,2	5	0,2
netýká se ho, nebude jezdit	97	7,5	92	8,1	189	7,8
nic, neví, neodpověděl	496	38,1	579	51	1075	44,1

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Cyklisté se v dominujících tématech na možné změny a zlepšení v oblasti cyklodopravy v Brně a okolí s běžnou populací shodli – nejčastěji uvádějí kvalitnější, delší a propojenější cyklostezky, bezpečnost cyklistů a oddělení cyklostezek od jiných druhů dopravy. Připojují i z jejich hlediska velmi praktický podnět ke zlepšení, kterým je více možností pro bezpečné parkování kol, jako jsou stojany na kola nebo úschovny kol.

Tabulka č. 49: Podněty pro změny a zlepšení podmínek pro dopravu na kole v Brně a okolí – kategorizace spontánních odpovědí (jezdí / nejezdí na kole)

Znění otázky: Co podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy používali kolo po cestování v Brně a jeho okolí více nebo raději než dosud? (p46)

	jezdí na kole		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
<i>celkem</i>	1378		1058		2436	
více a kvalitnější, propojenější cyklostezky	488	35,4	140	13,2	628	25,8
bezpečnost cyklistů	211	15,3	55	5,2	266	10,9
oddělené cyklostezky	164	11,9	44	4,2	208	8,5
méně aut, snížit provoz, zakázat dopravu v centru	104	7,5	47	4,4	151	6,2
stojany, úschovny na kola, bezpečné parkování kol	126	9,1	23	2,2	149	6,1
ohleduplnost účastníků silničního provozu	63	4,6	19	1,8	82	3,4
zlepšení infrastruktury celkově, údržba všech cest	39	2,8	7	0,7	46	1,9
kvalita ovzduší	30	2,2	11	1	41	1,7
lépe vyznačit cyklopruhy, dopravní značení	25	1,8	8	0,8	33	1,4
změnit myšlení a chování lidí, změna životního stylu	18	1,3	13	1,2	31	1,3
zvýšit náklady na jiné dopravní prostředky/ zvýhodnit ty, co	14	1	14	1,3	28	1,1

	jezdí na kole		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
<i>celkem</i>	1378		1058		2436	
služby pro cyklisty - odpočívadla, sprchy, občerstvení, zázemí	22	1,6	5	0,5	27	1,1
možnost bezproblémové přepravy kol v MHD	16	1,2	4	0,4	20	0,8
změnit pravidla provozu, kontroly městskou policií	17	1,2	3	0,3	20	0,8
lepší dostupnost, menší vzdálenosti, bezbariérovost	16	1,2	3	0,3	19	0,8
jednodušší, nenáročný terén	10	0,7	6	0,6	16	0,7
půjčovny kol, bikesharing	11	0,8	4	0,4	15	0,6
informovanost, osvěta	12	0,9	2	0,2	14	0,6
počasí	3	0,2	2	0,2	5	0,2
netýká se ho, nebude jezdit	65	4,7	124	11,7	189	7,8
nic, neví, neodpověděl	430	31,2	645	61	1075	44,1

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

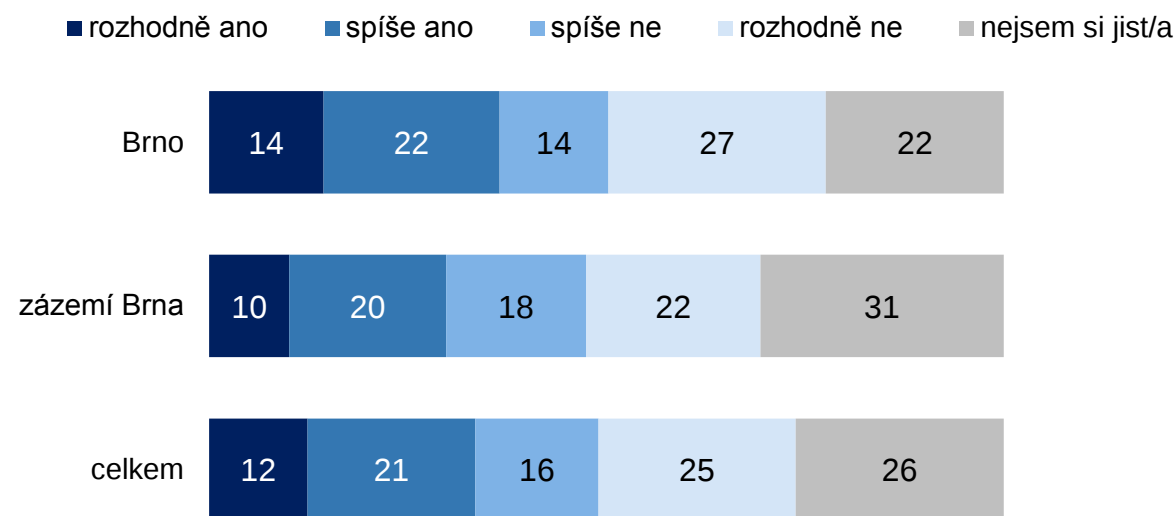
Potenciál cyklodopravy jako substituce jiných forem cestování po Brně je z pohledu respondentů hodnocený nejednoznačně. Dvě pětiny dotázaných by ani po zlepšení podmínek pro jízdu na kole podle jejich představ nepřesedlaly na kolo (41 %). Třetina respondentů by v případě, že by se naplnila jejich očekávání a zlepšily se podmínky pro cyklisty, začala kolo jako dopravního prostředku častěji využívat (33 %). Další čtvrtina dotázaných (26 %) si není jistá, jaký postoj by zaujala.

Vyšší ochotu k intenzivnějšímu využívání kola zaznamenáváme v některých brněnských městských částech - variantu „rozhodně ano“ častěji volí respondenti z Židenic, Maloměřic a Obřan (25 %) a z Líšně (22 %), odpověď „spíše ano“ pak dotázaní z Žabovřesk, Jundrova a Komína (32 %).¹⁴

¹⁴ Bližší informace viz tabulka č. 125 v příloze.

GRAF Č. 39: Potenciál častějšího využívání kola při změně / zlepšení podmínek pro jízdu

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro jízdu na kole podle vašich představ, používal/a byste ho častěji než dosud? (p47)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Vyšší využití cyklistické dopravy po změně či zlepšení podmínek v Brně deklarují především lidé ve věku 15 – 34 let (44 %) a v kategoriích 25 – 34 a 35 – 44 let (shodně 40 %), lidé s VŠ vzděláním (43 %), studenti (46 %), nezaměstnaní (42 %) a lidé z domácností s nejvyšším socioekonomickým statusem A (43 %).

Realizace změn a zlepšení v oblasti cyklodopravy v Brně by rezonovala zejména mezi lidmi, kteří již nyní na kole jezdí, byť třeba jen rekreačně. Pokud by se naplnily jejich představy, začala by kolo využívat polovina cyklistů (50 %). Necelou třetinu by však ani tato opatření k většímu využití kola nepřiměla (30 %), takže pětina dotázaných cyklistů nedokáže svou reakci odhadnout (19 %).

Tabulka č. 50: Potenciál častějšího využívání kola při změně / zlepšení podmínek pro jízdu (jezdí / nejezdí na kole)

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro jízdu na kole podle vašich představ, používal/a byste ho častěji než dosud? (p47)

	jezdí na kole		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Rozhodně ano	264	19,2	38	3,6	302	12,4
Spíše ano	430	31,2	83	7,8	513	21,1
Spíše ne	257	18,7	121	11,4	378	15,5
Rozhodně ne	159	11,5	446	42,2	605	24,8
Nejsem si jist/a	268	19,4	370	35	638	26,2
celkem	1378	100	1058	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Lidé, kteří by se k častějšímu používání kola rozhodli, by jej využívali především k cestám za volnočasovými aktivitami, např. k cestám za přáteli apod. (68 %). K cestám do zaměstnání by kolo začalo více využívat 40 % respondentů s potenciálem zvýšení frekvence využívání kola k přepravě, dalšími účely a cíli cest by byla doprava za službami (24 %) nebo na nákupy (23 %).

Tabulka č. 51: Potenciál častějšího využívání kola – účely jízdy

Znění otázky: K jakým účelům byste pravděpodobně jízdní kolo používal/a častěji než dosud? (p48)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
<i>celkem</i>	476		339		815	
Cesty za vašimi volnočasovými aktivitami, jako např. přátelé	323	67,9	229	67,6	552	67,7
Cesty do zaměstnání	209	43,9	117	34,5	326	40
Cesty za službami jako např. banka, pošta, jiné úřady, apod.	123	25,8	76	22,4	199	24,4
Cesty za nákupy	108	22,7	76	22,4	184	22,6
Cesty za volnočasovými aktivitami vašich dětí	80	16,8	68	20,1	148	18,2
Cesty do školy	81	17	14	4,1	95	11,7
Cesty s dítětem do školy / školky / na volnočasové aktivity	54	11,3	36	10,6	90	11
Cesty k lékaři, do nemocnice	28	5,9	20	5,9	48	5,9
Cesty v průběhu pracovní doby	35	7,4	5	1,5	40	4,9
Doprovod jiné osoby, např. k lékaři, na úřady, atp.	5	1,1	2	0,6	7	0,9

Poznámky: jen respondenti, kteří by začali kolo využívat více než dosud. N = 815

Kolo by nejčastěji nahradilo pěší chůzi (51 %) nebo používání veřejné hromadné dopravy (51 %), použití kola místo automobilu deklaruje méně než třetina těch, kteří by byli ochotni po zlepšení podmínek pro cyklodopravu kolo více využívat (29 %).

Shodné pořadí potenciálně nahrazených jiných typů dopravy zaznamenáváme i u podskupiny stávajících cyklistů.

Tabulka č. 52: Substituovaný druh dopravy při intenzivnějším využívání kola

Znění otázky: Jaké dopravní prostředky, které nyní používáte, by jízdní kolo pravděpodobně nahradilo, pokud by došlo ke zlepšení podmínek? (p49)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
<i>celkem</i>	476		339		815	
Pěší chůzi	260	54,6	159	46,9	419	51,4
Veřejnou hromadnou dopravu	295	62	122	36	417	51,2
Automobil	131	27,5	105	31	236	29
Motocykl	14	2,9	21	6,2	35	4,3
In line brusle / skateboard, atp.	8	1,7	7	2,1	15	1,8
Koloběžka	7	1,5	3	0,9	10	1,2
Jiný	6	1,3	2	0,6	8	1

Poznámky: jen respondenti, kteří by začali kolo využívat více než dosud. N = 815

Zásadní bariéry pro intenzivnějšího spočívají v tom, že respondent kolo nevlastní, neumí na něm jezdit, případně ho nepoužívá v Brně (17 %). Zásadní bariérou pro řadu dotázaných jsou také zdravotní důvody či vyšší věk (16 %).

Tabulka č. 53: Bariéry intenzivnějšího využívání kola (kategorizace spontánních odpovědí)

Znění otázky: Z jakého důvodu byste jízdní kolo nezačal/a používat častěji, než dosud? (p50)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
nejezdím na kole, nemám kolo, nepoužívám jej v Brně	188	22,8	82	10,3	270	16,7
zdravotní důvody, věk	143	17,3	109	13,7	252	15,5
bezpečnost, bojím se (dopravní situace)	53	6,4	33	4,1	86	5,3
kolo je pouze k rekreaci, sportu, pro volný čas	49	5,9	28	3,5	77	4,8
čas, časové důvody, rychlost	30	3,6	34	4,3	64	3,9
fyzicky náročné, lenost	39	4,7	25	3,1	64	3,9
nepohodlné	32	3,9	22	2,8	54	3,3
jezdím na kole nejvíc, jak to jde	13	1,6	40	5	53	3,3
vzdálenost	16	1,9	36	4,5	52	3,2
nebaví mě jízda na kole	30	3,6	17	2,1	47	2,9
jezdím autem, na motorce	32	3,9	11	1,4	43	2,7
doprovázím/vozím děti, náklad	16	1,9	17	2,1	33	2
nevhodný, náročný terén	19	2,3	5	0,6	24	1,5
nepraktické, pocení, potřeba sprchy	15	1,8	9	1,1	24	1,5
kolo se neslučuje s mým zaměstnáním	13	1,6	8	1	21	1,3
počasí, sezóna	10	1,2	8	1	18	1,1
málo cyklostezek, jízda v provozu, stav silnic a stezek	7	0,8	9	1,1	16	1
dostupné, využívám MHD	8	1	5	0,6	13	0,8
chodím pěšky	5	0,6	6	0,8	11	0,7
parkování kola, obavy z krádeže	6	0,7	4	0,5	10	0,6
kolo je nevhodné do města	5	0,6	2	0,3	7	0,4
nevím, neodpověděl	246	29,8	381	47,9	627	38,7
celkem	825		796		1621	

Poznámky: jen respondenti, kteří by nezačali kolo využívat více než dosud. N = 1621

V případě cyklistů většímu využívání kola pro cestování v Brně brání především jeho chápání jako nástroje pro rekreaci, sport či volnočasové využití (10 %), dále pak zdravotní důvody či vyšší věk (9 %), obavy o bezpečnost v městském provozu (8 %) nebo časové důvody, kdy by cesta na kole byla náročnější na čas (7 %).

Tabulka č. 54: Bariéry intenzivnějšího využívání kola – kategorizace spontánních odpovědí (jezdí / nejezdí na kole)

Znění otázky: Z jakého důvodu byste jízdní kolo nezačal/a používat častěji, než dosud? (p50)

	jezdí na kole		nejezdí na kole		celkem	
	N	%	N	%	N	%
nemám kolo, nepoužívám jej v Brně	34	5	236	25,2	270	16,7
zdravotní důvody, věk	58	8,5	194	20,7	252	15,5
bezpečnost, bojím se (dopravní situace)	51	7,5	35	3,7	86	5,3
kolo je pouze k rekreaci, sportu, pro volný čas	70	10,2	7	0,7	77	4,8
čas, časové důvody, rychlost	50	7,3	14	1,5	64	3,9
fyzicky náročné, lenost	35	5,1	29	3,1	64	3,9
nepohodlné	34	5	20	2,1	54	3,3
jezdím na kole nejvíc, jak to jde	50	7,3	3	0,3	53	3,3
vzdálenost	38	5,6	14	1,5	52	3,2
nebaví mě jízda na kole	11	1,6	36	3,8	47	2,9
jezdím autem, na motorce	23	3,4	20	2,1	43	2,7
doprovázím/voším děti, náklad	19	2,8	14	1,5	33	2
nevhodný, náročný terén	14	2	10	1,1	24	1,5
nepraktické, pocení, potřeba sprchy	20	2,9	4	0,4	24	1,5
kolo se neslučuje s mým zaměstnáním	17	2,5	4	0,4	21	1,3
počasí, sezóna	13	1,9	5	0,5	18	1,1
málo cyklostezek, jízda v provozu, stav silnic a stezek	9	1,3	7	0,7	16	1
dostupné, využívám MHD	8	1,2	5	0,5	13	0,8
chodím pěšky	5	0,7	6	0,6	11	0,7
parkování kola, obavy z krádeže	5	0,7	5	0,5	10	0,6
kolo je nevhodné do města	4	0,6	3	0,3	7	0,4
neví, neodpověděl	247	36,1	380	40,6	627	38,7
celkem	684		937		1621	

Poznámky: jen respondenti, kteří by nezačali kolo využívat více než dosud. N = 1621

6.3.5 Analýza souvislostí percepce a postojů k cyklodopravě s vybranými charakteristikami zkoumaného souboru

Na základě faktorové analýzy¹⁵ byly identifikovány následující faktory odrážející subjektivní percepci cyklodopravy:

Faktor č. 1, který sytí položky „Jezdit v Brně na kole je bezpečné.“ (p45.a), „Jízda na kole v Brně člověku přináší potěšení z pohybu.“ (p45.c), „Cyklostezky a cyklopruhy jsou v Brně dobře propojené.“ (q45.e), „Řidiči jsou v Brně k cyklistům ohleduplní.“ (q45.d) a „Existující cyklopruhy v Brně poskytují cyklistům bezpečí.“ (q45.i) lze souhrnně chápat jako respondenty vnímaný **pocit z jízdy** na kole. Ten v sobě tak zahrnuje hned několik oblastí, které spojuje obdobný způsob odpovídání.

¹⁵ Vypracované analýzy se nacházejí v příloze 8.4.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vnímané možnosti **parkování** kol: „V Brně je dostatek parkovacích míst pro kola.“ (p45.n), „Najít volné místo k bezpečnému zaparkování kola v Brně je snadné.“ (p45.g) a „Nabídka služeb pro cyklisty v Brně (stojany atd.) je dobrá.“ (p45.r).

Faktor č. 3 představuje vnímanou **vhodnost kola jako dopravního prostředku** pro Brno: „Pro pohyb v Brně je kolo rychlý dopravní prostředek.“ (p45.h), „Kolo je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (p45.m), „V Brně je pro jízdu na kole náročný terén.“ (p45.j) a „Centrum Brna je na kole dobře dostupné.“ (p45.u).

Faktor č. 4 pokrývá vnímané **bariéry** pro jízdu na kole, které mohou mít podobu intenzivního automobilového provozu („Množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole.“, p45.p), zhoršené kvality životního prostředí („Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu jet na kole v Brně.“, p45.b) či bariéry v infrastruktuře („Snadnost jízdy na kole v Brně zhoršují bariéry.“, p45.f; „Pro bezpečnou a snadnou jízdu na kole po Brně jsou nutné oddělené cyklostezky.“, p45.q).

Faktor č. 5 odpovídá **životnímu stylu** souvisejícímu s jízdou na kole: „Jízda na kole je součástí zdravého životního stylu.“ (q45.k) a „Jízda na kole v zázemí Brna člověku přináší potěšení z pohybu.“ (q45.s).

6.3.5.1 Brno versus zázemí

Do jaké míry se lišili obyvatelé Brna od těch ze sousedních obcí z hlediska vnímání kola jako dopravního prostředku? Obyvatelé Brna průměrně vzato více akcentovali pozitivní pocity spjaté s jízdou na kole. Stejná povaha vztahu byla identifikována i u posouzení vhodnosti kola jako dopravního prostředku (pro pohyb po Brně), opět více preferovaného obyvateli Brna-města. Současně s tím obyvatelé zázemí Brna ve větší míře vnímají přítomnost bariér pro používání kola typu množství aut v ulicích či zhoršená kvalita ovzduší.

V ostatních faktorech nebyly mezi obyvateli Brna-města a zázemí Brna identifikovány statisticky i věcně významné rozdíly. Detailnější pohled skýtá tabulka č. 55.

Tabulka č. 55: Vnímání jednotlivých faktorů jízdy na kole dle místa bydliště respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Pocit z jízdy									
Brno	572	5	11	11,2	3,33	20	2,79*	585,27	0,19
Zázemí	276	5	10	10,55	3,07	20			
Parkování kola									
Brno	433	3	6	6,08	2,39	12	0,04	470,15	<0,01
Zázemí	225	3	6	6,07	2,29	12			
Vhodnost									

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Brno	627	4	11	11,01	2,54	16	2,17*	591,84	0,15
Zázemí	315	4	11	10,62	2,73	16			
Bariéry									
Brno	682	5	13	12,93	2,33	16	-4,37*	969,76	-0,26
Zázemí	421	4	14	13,52	2,07	16			
Životní styl									
Brno	829	2	7	6,84	1,16	8	0,37	1426,1	0,02
Zázemí	683	2	7	6,82	1,22	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.3.5.2 Pohlaví

Pokud jde o rozdíly mezi muži a ženami, byly přítomné pouze ve vnímaných bariérách pro jízdu na kole, přičemž jejich přítomnost zmiňovaly ženy ve větší míře než muži.

Podrobnější informace se nachází v tabulce č. 56.

Tabulka č. 56: Vnímání jednotlivých faktorů jízdy na kole dle pohlaví respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Pocit z jízdy									
Muži	435	5	11	11,15	3,31	20	1,50	845,8	0,10
Ženy	413	5	11	10,81	3,19	20			
Parkování kola									
Muži	346	3	6	6,14	2,32	12	0,78	643,8	0,06
Ženy	312	3	6	6	2,4	12			
Vhodnost									
Muži	495	4	11	10,98	2,5	16	1,24	908,64	0,08
Ženy	447	4	11	10,77	2,72	16			
Bariéry									
Muži	543	5	13	12,9	2,36	16	-3,79*	1078,7	-0,23
Ženy	560	4	14	13,41	2,11	16			
Životní styl									
Muži	711	2	7	6,84	1,18	8	0,22	1491,60	0,01
Ženy	801	2	7	6,83	1,19	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.3.5.3 Vzdělání

V neposlední řadě jsme věnovali pozornost možným odlišnostem v rámci jednotlivých vzdělanostních skupin z hlediska míry sledovaných faktorů u kola jako dopravního prostředku.

Souhrnně řečeno lze konstatovat, že statisticky signifikantní rozdíly v rámci jednotlivých úrovní dosaženého vzdělání znamenají z hlediska věcného rozdíly zanedbatelné. Jinými slovy, přestože z hlediska průměrných hodnot můžeme identifikovat statisticky odlišné vnímání jednotlivých faktorů jízdy na kole dle úrovně dosaženého vzdělání respondentů, fakticky tyto rozdíly nehrají roli. Řečeno ještě jinak – dosažená úroveň vzdělání se promítá do vnímání sledovaných aspektů jízdy na kole v prakticky nerozpoznatelné míře.

Podrobnější informace podává Tabulka č. 57:

Tabulka č. 57: Vnímání jednotlivých faktorů jízdy na kole dle vzdělání respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Pocit z jízdy									
Neukončené základní	2	7	10	10	4,24	13	7,01*	(5; 11,105)	0,05
Základní	41	5	13	12,15	3,21	19			
Výuční list	141	5	12	11,97	3,57	20			
Středoškolské s maturitou	308	5	11	10,94	3,18	20			
Vyšší odborné vzdělání	42	5	13	12,52	3,62	18			
Vysokoškolské	314	5	10	10,23	2,92	20			
Parkování kola									
Neukončené základní	2,00	4,00	4,50	4,50	0,71	5,00	4,76	(5; 11,71)	0,03
Základní	35,00	4,00	7,00	7,31	2,49	12,00			
Výuční list	120,00	3,00	6,00	6,38	2,51	12,00			
Středoškolské s maturitou	230,00	3,00	6,00	5,97	2,32	12,00			
Vyšší odborné vzdělání	41,00	3,00	6,00	6,73	2,31	12,00			
Vysokoškolské	230,00	3,00	6,00	5,73	2,20	11,00			
Vhodnost									
Neukončené základní	4,00	10,00	11,50	12,25	2,63	16,00	2,97*	(5; 31,12)	0,02
Základní	53,00	4,00	11,00	10,91	2,34	16,00			
Výuční list	168,00	4,00	11,00	11,25	2,64	16,00			
Středoškolské s maturitou	340,00	4,00	11,00	10,90	2,67	16,00			
Vyšší odborné vzdělání	44,00	5,00	12,00	11,80	2,56	16,00			
Vysokoškolské	333,00	4,00	10,00	10,54	2,54	16,00			
Bariéry									
Neukončené základní	3,00	12,00	13,00	13,33	1,53	15,00	1,24	(5; 21,9)	0,01
Základní	51,00	6,00	13,00	12,35	2,57	16,00			
Výuční list	193,00	7,00	13,00	13,21	2,21	16,00			
Středoškolské s maturitou	404	4	13,00	13,12	2,31	16,00			
Vyšší odborné vzdělání	61	8	13,00	13,03	1,97	16,00			

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Vysokoškolské	391	5	13,00	13,29	2,21	16,00			
Životní styl									
Neukončené základní	6,00	5,00	8,00	7,17	1,33	8,00	0,24	(5; 51,5)	<0,01
Základní	81,00	3,00	7,00	6,79	1,24	8,00			
Výuční list	322,00	2,00	7,00	6,87	1,23	8,00			
Středoškolské s maturitou	570	2	7	6,8	1,17	8,00			
Vyšší odborné vzdělání	71	3	7	6,86	1,12	8,00			
Vysokoškolské	462	2	7	6,84	1,19	8,00			

6.4 Pěší doprava

6.4.1 Vnímání pěší chůze z pohledu respondentů

Postoj respondentů k pěší chůzi jsme mapovali pomocí sady 18 výroků, popisujících různé aspekty chůze po Brně a po zázemí Brna. Dotázaní nejvíce souhlasí s výroky, popisujícími chůzi jako zdravý a ekonomicky výhodný, avšak pomalý způsob cestování: V Brně lze rovněž pěšky snadno dosáhnout zastávek VHD.

- Chůze je součástí zdravého životního stylu (souhlasí 88 %).
- Zastávky VHD v Brně jsou pěšky dobře dostupné (78 %).
- Chůze je pomalý způsob dopravy v Brně (76 %).
- Chůze člověku šetří peníze (76 %).

Problémem chůze je podle dotázaných především její malá bezpečnost v nočních hodinách: Chodit v noci po Brně nebo po zázemí Brna pokládá za bezpečné jen zhruba pětina respondentů:

- Chůze v noci v Brně je bezpečná (nesouhlasí 54 %, souhlasí 24 %).
- Chůze v noci v zázemí Brna je bezpečná (nesouhlasí 48 %, souhlasí 19 %).

Mezi respondenty z města Brna a z oblasti brněnského zázemí existují v postojích k jednotlivým výrokům rozdíly. Dotázaní z Brna oproti mimobrněnským častěji souhlasí především s těmito výroky:

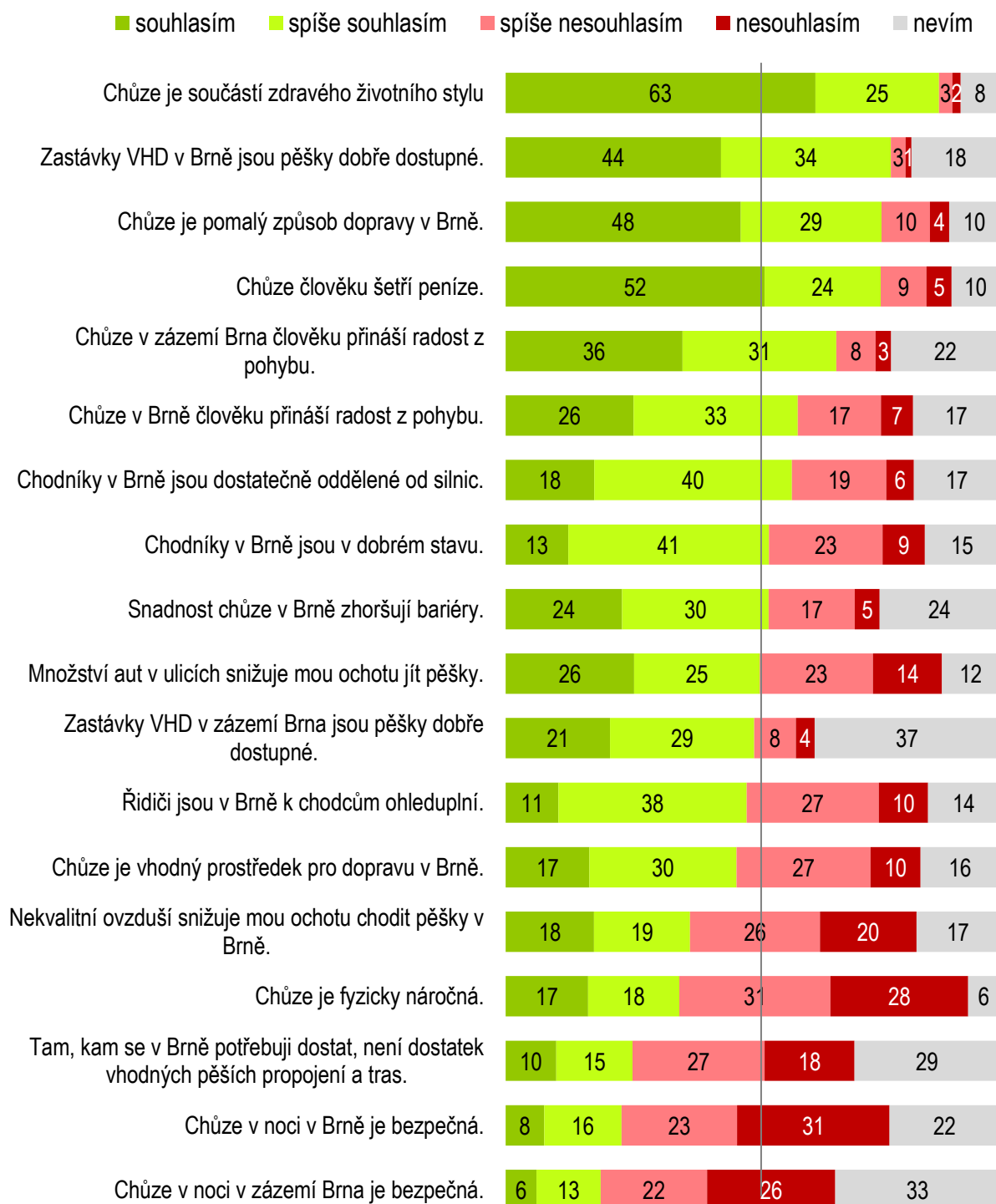
- Chůze v Brně člověku přináší radost z pohybu.
- Chůze v noci v Brně je bezpečná.
- Zastávky VHD v Brně jsou pěšky dobře dostupné.

Dotázaní ze zázemí Brna oproti tomu častěji vyslovují souhlas s těmito tvrzeními:

- Množství aut v ulicích snižuje mou ochotu jít pěšky
- Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu chodit pěšky v Brně.
- Chodníky v Brně jsou v dobrém stavu.

Graf č. 40: Souhlas s výroky o pěší chůzi.

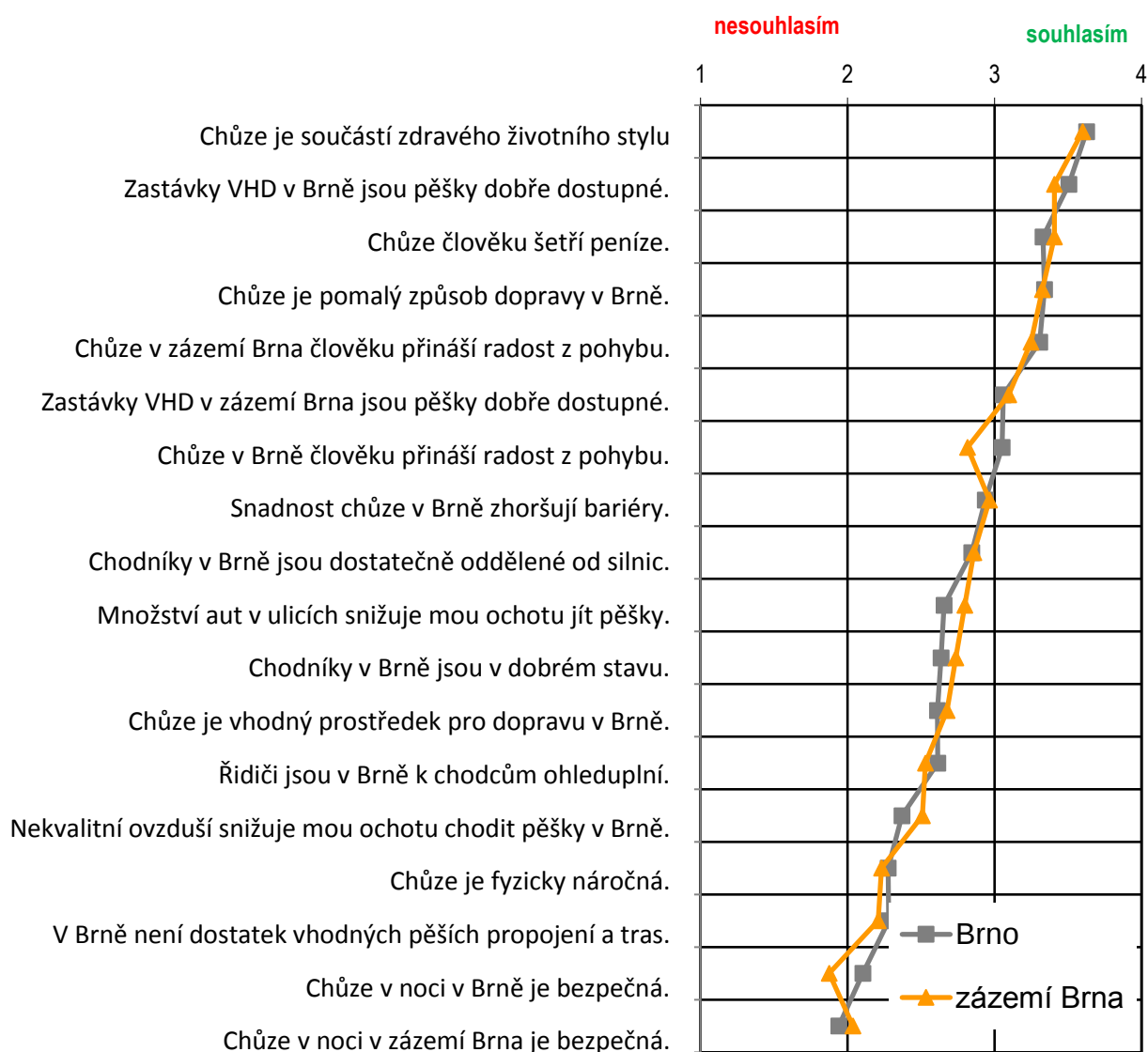
Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte. (p51)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, v %

Graf č. 41: Souhlas s výroky o pěší chůzi – průměrné hodnoty odpovědí - Brno a zázemí Brna

Znění otázky: U každého výroku označte, do jaké míry s ním souhlasíte nebo nesouhlasíte? (p51)



6.4.2 Návrhy na zlepšení podmínek pro pěší a vliv těchto zlepšení na využívání chůze

Polovina dotázaných spontánně uvedla nějaký návrh, jak zlepšit podmínky pro pěší chůzi v Brně. K jejímu většímu využívání by podle respondentů pomohlo především zkvalitnění chodníků a jejich pravidelné čištění (14 %) a také omezení automobilové dopravy (10 %).

Tabulka č. 58: Návrhy na zlepšení podmínek pro chůzi v Brně – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Co by se podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy chodili v Brně pěšky více nebo raději než dosud? (p53)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
zkvalitnit chodníky, udržovat je v čistotě	228	17,5	116	10,2	344	14,1
omezit automobilovou dopravu	153	11,8	78	6,9	231	9,5
lepší ovzduší, bez smogu, lepší počasí	103	7,9	49	4,3	152	6,2
bezpečnost, kriminalita, lepší kontroly	69	5,3	63	5,6	132	5,4
víc zeleně, upravené parky, lavičky	92	7,1	35	3,1	127	5,2
víc tras, pěších zón, přechodů, značení, propojenost cest	81	6,2	46	4,1	127	5,2
víc času, časové možnosti	55	4,2	29	2,6	84	3,4
změnit myšlení a chování lidí, životní styl, odstranit lenost	48	3,7	24	2,1	72	3,0
kratší vzdálenosti, dostupnost	46	3,5	13	1,1	59	2,4
chodím dostatečně	32	2,5	25	2,2	57	2,3
lepší průchodnost - parkování aut, bariéry	37	2,8	12	1,1	49	2,0
oddělit chodníky od ostatních	28	2,2	11	1,0	39	1,6
zdravotní stav, stáří	23	1,8	15	1,3	38	1,6
ohleduplnost ostatních účastníků silničního provozu	18	1,4	14	1,2	32	1,3
nechodím pěšky	20	1,5	11	1,0	31	1,3
osvětlení chodníků, přechodů	15	1,2	9	0,8	24	1,0
propagace, osvěta - zajímavá místa, zdravý životní styl	16	1,2	6	0,5	22	0,9
omezit/zrušit MHD, auta	16	1,2	6	0,5	22	0,9
zdražit MHD, pohonné hmoty	12	0,9	9	0,8	21	0,9
méně lidí	2	0,2	13	1,1	15	0,6
nadchody, podchody	7	0,5	3	0,3	10	0,4
dostupnost služeb	7	0,5	2	0,2	9	0,4
mít důvod k chůzi	2	0,2	1	0,1	3	0,1
<i>nic, neví, neodpověděl/a</i>	522	40,1	705	62,1	1227	50,4
celkem	1301		1135		2436	

Poznámka: všichni respondenti. N = 2436, možnost více odpovědí

Recept pro zlepšení podmínek pro chůzi v zázemí Brna spontánně uvedla jen zhruba třetina respondentů (35 %). Dotázaní doporučují kvalitnější a lépe udržované chodníky (10 %), potřeba by byla i lepší infrastruktura pro pěší (cesty, přechody, značení, pěší zóny – 8 %).

Tabulka č. 59: Návrhy na zlepšení podmínek pro chůzi v zázemí Brna – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Co by se podle Vás mělo zlepšit nebo změnit, aby lidé jako Vy chodili v zázemí Brna pěšky více nebo raději než dosud? (p54)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	v %	N	v %	N	v %
zkvalitnit chodníky, udržovat je v čistotě	83	6,4	160	14,1	243	10,0
víc tras, pěších zón, přechodů, značení, propojenost cest	63	4,8	132	11,6	195	8,0
bezpečnost, kriminalita, lepší kontroly	37	2,8	45	4,0	82	3,4
chodím dostatečně	24	1,8	42	3,7	66	2,7
omezit automobilovou dopravu, parkování aut	32	2,5	30	2,6	62	2,5
osvětlení chodníků, přechodů	21	1,6	29	2,6	50	2,1
změnit myšlení a chování lidí, životní styl, odstranit lenost	20	1,5	28	2,5	48	2,0
víc času, časové možnosti	26	2,0	21	1,9	47	1,9
víc zeleně, upravené parky, lavičky	20	1,5	24	2,1	44	1,8
nechodím pěšky	31	2,4	9	0,8	40	1,6
oddělit chodníky od ostatních	16	1,2	22	1,9	38	1,6
propagace, osvěta - zajímavá místa, zdravý životní styl	22	1,7	11	1,0	33	1,4
ovzduší, bez smogu, lepší počasí	20	1,5	9	0,8	29	1,2
zdravotní stav, stáří	7	0,5	19	1,7	26	1,1
kratší vzdálenosti, dostupnost	11	0,8	9	0,8	20	0,8
dostupnost MHD	10	0,8	3	0,3	13	0,5
ohleduplnost ostatních účastníků silničního provozu	4	0,3	8	0,7	12	0,5
lepší průchodnost - parkování aut, bariéry	5	0,4	5	0,4	10	0,4
omezit/zrušit MHD, auta	5	0,4	5	0,4	10	0,4
zdražit MHD, pohonné hmoty	6	0,5	3	0,3	9	0,4
dostupnost služeb	7	0,5	2	0,2	9	0,4
méně lidí	1	0,1			1	0,0
nadchody, podchody	1	0,1			1	0,0
<i>nic, neví, neodpověděl/a</i>	925	71,1	650	57,3	1575	64,7
celkem	1301		1135		2436	

Poznámka: všichni respondenti, N = 2436, možnost více odpovědí

Dotázaní, kteří by pěšky nechodili více než nyní ani v případě, pokud by se podmínky pro chůzi zlepšily, byli dotázáni na motivy tohoto postoje. Téměř tři desetiny z nich uvádějí, že již nyní chodí

dostatečně či maximálně (28 %). Více než pětina tvrdí, že pro větší využívání chůze nemají dostatek času (22 %).

Tabulka č. 6o: Bariéry většího využívání chůze i v případě zlepšení podmínek pro pěší – kategorizace spontánních odpovědí

Znění otázky: Z jakého důvodu byste pěší chůzi nezačal/a používat častěji, než dosud? (p58)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
chodím dostatečně, maximálně	121	27,6	102	29,3	223	28,4
nedostatek času, časově náročné, spěch	126	28,8	45	12,9	171	21,8
zdravotní důvody, věk	52	11,9	32	9,2	84	10,7
vzdálenosti	40	9,1	19	5,5	59	7,5
pohodlí, pohodlnost, lenost	25	5,7	10	2,9	35	4,5
nechci, nemám důvod chodit	20	4,6	14	4,0	34	4,3
jezdím autem	21	4,8	9	2,6	30	3,8
využívám jiný prostředek - kolo, MHD	17	3,9	2	0,6	19	2,4
přeprava zavazadel	9	2,1	4	1,1	13	1,7
příliš namáhavé	7	1,6	5	1,4	12	1,5
vyhovuje mi současný stav	4	0,9	4	1,1	8	1,0
bezpečnost, strach	4	0,9	3	0,9	7	0,9
zaměstnání, povinnosti	2	0,5	5	1,4	7	0,9
zlepšit podmínky pro chodce	4	0,9	2	0,6	6	0,8
počasí, ovzduší, smog	3	0,7	2	0,6	5	0,6
nepraktické	5	1,1			5	0,6
pouze pro rekreaci a volný čas	3	0,7	1	0,3	4	0,5
neví, neodpověděl/a	66	15,1	110	31,6	176	22,4
celkem	438		348		786	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří by nechodili pěšky ani v případě zlepšení podmínek pro chůzi. N = 786, možnost více odpovědí

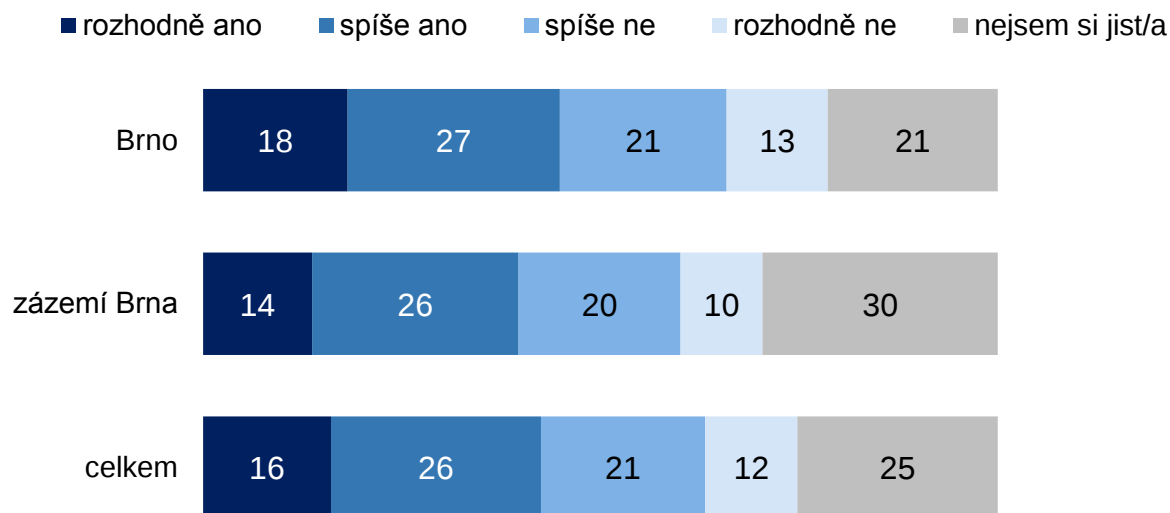
Více než dvě pětiny dotázaných jsou ochotny více chodit pěšky, pokud se podmínky pro chůzi zlepší podle jejich představ (43 %). Třetina více chodit nechce (32 %) a jedna čtvrtina (25 %) nemá jednoznačný názor. Ve městě Brně je mírně vyšší podíl dotázaných, kteří by více chodit chtěli (45 % ve srovnání se 40 % v zázemí Brna), mimobrněňští respondenti častěji volí variantu „nejsem si jist/a“ – 30 % oproti 21 % Brňanů.

Větší ochotu chodit pěšky vidíme u hlavně dotázaných z Nového Lískovce a Bosonoh (43 % odpovídá „rozhodně ano“), opačný názor pozorujeme zejména u respondentů z Vinohrad a z Řečkovic a okolí (24 %, resp. 20 % odpovídá „rozhodně ne“).¹⁶

¹⁶ Podrobnější informace jsou v tabulce č. 126 v příloze.

Graf č. 42: Ochota více chodit pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro pěší chůzi podle vašich představ, chodil/a byste pěšky častěji než dosud? (p55)



Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Připravenost chodit více pěšky statisticky významně souvisí s pohlavím respondentů, jejich vzděláním a socioekonomickým statutem: ochotny chodit pěšky jsou častěji ženy (45 %), respondenti s vysokoškolským vzděláním (48 %) a s nejvyšším socioekonomickým statutem A (47 %). Neprojevila se očekávatelná souvislost vůle k chůzi s věkem dotázaných – mladší a tedy potenciálně zdravější a fyzicky zdatnější respondenti nejsou ochotni chodit výrazně více než jejich starší spoluobčané.

Tabulka č. 61: Ochota více chodit pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi – dle vybraných sociodemografických charakteristik

proměnná		ano		ne		nejsem si jist/a		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%
celý soubor		1035	42,5	786	32,3	615	25,2	2436	100,0
pohlaví									
	muž	437	39,0	407	36,3	276	24,6	1120	100,0
	žena	598	45,4	379	28,8	339	25,8	1316	100,0
vzdělání									
	ZŠ	57	36,1	54	34,2	47	29,7	158	100,0
	vyučen-a	228	38,4	187	31,5	179	30,1	594	100,0
	SŠ s maturitou	435	42,5	342	33,4	246	24,0	1023	100,0
	VŠ	315	47,7	203	30,7	143	21,6	661	100,0

proměnná		ano		ne		nejsem si jist/a		celkem	
		N	%	N	%	N	%	N	%
celý soubor		1035	42,5	786	32,3	615	25,2	2436	100,0
socioekonomický status									
	A	239	46,7	160	31,3	113	22,1	512	100,0
	B	161	45,5	124	35,0	69	19,5	354	100,0
	C1	179	43,0	133	32,0	104	25,0	416	100,0
	C2	216	42,4	169	33,2	124	24,4	509	100,0
	D	134	37,9	121	34,2	99	28,0	354	100,0
	E	50	42,4	35	29,7	33	28,0	118	100,0
	nelze určit	56	32,4	44	25,4	73	42,2	173	100,0

Poznámka: všichni respondenti, N = 2436, v %

Dotázaní, kteří by chodili více pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi, by tento způsob přepravy více používali především pro cesty za svými volnočasovými aktivitami (64 % z nich). Častěji by také pěšky chodili na nákupy (42 %) nebo za službami (např. do banky, na poštu – 37 %). Za většinou cílů jsou ochotnější pěšky chodit víc Brňané než lidé ze zázemí Brna – především do školy (10 % oproti 3 % v zázemí) a do zaměstnání (24 % vs. 15 %), dále na nákupy (45 % oproti 38 %) a za různými službami (39 % vs. 34 %).

Tabulka č. 62: K jakým účelům by byla chůze více využívána v případě zlepšení podmínek pro pěší

Znění otázky: Kam byste pravděpodobně chodil/a pěšky častěji než dosud? (p56)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
cesty za vašimi volnočasovými aktivitami	374	64,0	283	62,7	657	63,5
cesty za nákupy	263	45,0	170	37,7	433	41,8
cesty za službami jako (banka, pošta apod.)	228	39,0	154	34,1	382	36,9
cesty k lékaři, do nemocnice	121	20,7	93	20,6	214	20,7
cesty do zaměstnání	142	24,3	66	14,6	208	20,1
cesty za volnočasovými aktivitami vašich dětí	107	18,3	86	19,1	193	18,6
cesty s dítětem do školy / školky / na volnočasové aktivity, atp.	93	15,9	68	15,1	161	15,6
cesty v průběhu pracovní doby	84	14,4	48	10,6	132	12,8
doprovod jiné osoby (k lékaři, na úřady, atp.)	57	9,8	47	10,4	104	10,0
cesty do školy	61	10,4	13	2,9	74	7,1
celkem	584		451		1035	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří by více chodili pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi. N = 1035, možnost více odpovědí

Pokud by dotázaní větším využíváním chůze nahradili některé dopravní prostředky, byla by to hlavně VHD (54 %) a automobily (45 %). Vzorce substituce by byly odlišné ve městě Brně a v jeho

zázemí: obyvatelé Brna by více nahrazovali VHD (66 % oproti 37 % v zázemí), mimobrněnské automobily (50 % oproti 41 % Brňanů) a kolo (24 % vs. 13 %).

Tabulka č. 63: Pěší chůze jako substituce jiných forem dopravy

Znění otázky: Jaké dopravní prostředky, které nyní používáte, by pěší chůze pravděpodobně nahradila, pokud by došlo ke zlepšení podmínek? (p30)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	%	%	%	%
veřejná hromadná doprava	388	66,4	168	37,3	556	53,7
automobil	238	40,8	227	50,3	465	44,9
kolo	78	13,4	108	23,9	186	18,0
motocykl	13	2,2	14	3,1	27	2,6
in line brusle, skateboard, atp.	12	2,1	7	1,6	19	1,8
jiný	39	6,7	33	7,3	72	7,0
celkem	584		451		1035	

Poznámky: Pouze respondenti, kteří by více chodili pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi. N = 1035, možnost více odpovědí

6.4.3 Analýza percepce a postojů k chůzi jako módu dopravy

Na základě faktorové analýzy¹⁷ byly identifikovány následující faktory odrážející subjektivní percepci chůze jako dopravního prostředku:

Faktor č. 1, který sytí položky „Chůze v zázemí Brna člověku přináší radost z pohybu.“ (p51.k), „Chůze je součástí zdravého životního stylu.“ (p51.q), „Chůze v Brně člověku přináší radost z pohybu.“ (q51.a), „Zastávky VHD v Brně jsou pěšky dobře dostupné.“ (q51.d) a „Chůze člověku šetří peníze.“ (q51.c), lze chápat jako respondenty vnímané **přednosti a přínosy chůze**.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vyjádření vnímaných **bariér pro chůzi** jako dopravního prostředku, které mohou mít podobu intenzivního automobilového provozu („Množství aut v ulicích snižuje mou ochotu jít pěšky.“, p51.r), zhoršené kvality životního prostředí („Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu chodit pěšky v Brně.“, p51.h), bariér v infrastruktuře („Nedostatek vhodných propojení tam, kam se potřebuji dostat“, p51.i) či překážek ve fyzickém stavu respondentů („Chůze je fyzicky náročná.“, q51.e).

¹⁷ Vypracované analýzy se nacházejí v Příloze 8.4.

Faktor č. 3 představuje vnímaný **stav chodníků** v Brně a s tím související **pěší dostupnost zastávek** VHD v rámci **zázemí Brna**: „Chodníky v Brně jsou dostatečně oddělené od silnic.“ (p51.n), „Chodníky v Brně jsou v dobrém stavu.“ (p51.j) a „Zastávky VHD v zázemí Brna jsou pěšky dobře dostupné.“ (p51.l).

Faktor č. 4 pokrývá ceněné aspekty spjaté s vnímanou **bezpečností chůze v noci** Brnem a jeho zázemím: „Chůze v noci v zázemí Brna je bezpečná.“ (p51.o) a „Chůze v noci v Brně je bezpečná.“ (p51.f).

Faktor č. 5 odpovídá vnímané míře **vhodnosti chůze** jako dopravního prostředku v Brně: „Chůze je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (q51.m) a „Chůze je pomalý způsob dopravy v Brně.“ (q51.g).

6.4.3.1 Brno versus zázemí

Do jaké míry se lišili obyvatelé Brna od těch ze sousedních obcí z hlediska vnímání chůze jako dopravního prostředku? Statisticky signifikantní rozdíly, dané spíše velikostí vzorku než samotnou velikostí rozdílu, jsou přítomné v rámci dimenzí „Přednosti chůze“ a „Infrastruktura“. V prvním případě měli obyvatelé Brna-města tendenci průměrně identifikovat pozitiva spjaté s chůzí ve větší míře než jejich protějšky ze zázemí Brna. Obráceně tomu pak bylo v případě hodnocení kvality chodníků a související dopravní infrastruktury, kterou lépe hodnotili právě lidé žijící v zázemí Brna. Zároveň je ale třeba připomenout, že věcně vzato mezi oběma skupinami nenacházíme velké rozdíly.

V ostatních faktorech nebyly mezi obyvateli Brna-města a zázemí Brna nalezeny statisticky i věcně významné rozdíly.

Detailnější pohled skýtá tabulka č. 64:

Tabulka č. 64: Vnímání jednotlivých faktorů chůze dle místa bydliště respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Přednosti									
Brno	833	5	17	16,97	2,31	20	2,2*	1352,5	0,12
Zázemí	641	7	17	16,7	2,39	20			
Bariéry									
Brno	880	5	12	12,38	3,23	20	0,52	1107,7	0,03
Zázemí	538	5	12	12,29	3,33	20			
Infrastruktura									
Brno	603	3	9	8,54	2,02	12	-2,07*	1234,2	-0,12
Zázemí	688	3	9	8,76	1,87	12			
Bezpečí v noci									
Brno	718	2	4	3,97	1,78	8	1,7	1456,3	0,09

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Zázemí	760	2	4	3,81	1,68	8			
Vhodnost									
Brno	1175	2	4	4,29	1,42	8	-1,57	1787	-0,07
Zázemí	819	2	4	4,39	1,38	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.4.3.2 Pohlaví

Ženy ve srovnání s muži průměrně vzato více zdůrazňovaly jak přednosti spjaté s chůzí, ale i bariéry. Oproti tomu muži vyjadřovali podstatně vyšší míru pocitu bezpečí v souvislosti s chůzí nočním Brnem či zázemím Brna.

V zbývajících dvou faktorech nebyly mezi muži a ženami nalezeny statisticky i věcně významné rozdíly.

Podrobnější informace se nachází v tabulce č. 65:

Tabulka č. 65: Vnímání jednotlivých faktorů chůze dle pohlaví respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	t	df	d
Přednosti									
Muži	647	5	17	16,68	2,3	20	-2,59*	1409,4	-0,13
Ženy	827	7	17	17	2,38	20			
Bariéry									
Muži	647	5	12	12,14	3,2	20	-2,19*	1388,1	-0,12
Ženy	771	5	12	12,52	3,31	20			
Infrastruktura									
Muži	603	3	9	8,71	1,9	12	0,90	1278,10	0,05
Ženy	688	3	9	8,61	1,98	12			
Bezpečí v noci									
Muži	654	2	4	4,24	1,77	8	7,01**	1352,30	0,36
Ženy	824	2	3	3,61	1,65	8			
Vhodnost									
Muži	913	2	4	4,28	1,4	8	-1,59	1941,30	-0,07
Ženy	1081	2	4	4,38	1,41	8			

Poznámky: N = počet případů, Min = nejmenší hodnota, MD = medián, M = aritmetický průměr, SD = směrodatná odchylka, Max = nejvyšší hodnota, t = hodnota Welchova t-testu, df = stupně volnosti, d = Cohenovo d, *p < 0,05, **p < 0,001.

6.4.3.3 Vzdělání

V neposlední řadě jsme věnovali pozornost možným odlišnostem v rámci jednotlivých vzdělanostních skupin z hlediska míry sledovaných faktorů.

Souhrnně řečeno lze konstatovat, že statisticky signifikantní rozdíly v rámci jednotlivých úrovní dosaženého vzdělání znamenají z hlediska věcného rozdíly zanedbatelné. Jinými slovy, přestože z hlediska průměrných hodnot můžeme identifikovat statisticky odlišné vnímání jednotlivých faktorů pěší chůze dle úrovně dosaženého vzdělání respondentů, fakticky tyto rozdíly nehrají roli. Řečeno jinak – dosažená úroveň vzdělání se promítá do vnímání sledovaných aspektů chůze v prakticky nerozpoznatelné míře.

Detailní popis situace se nachází v tabulce č. 66:

Tabulka č. 66: Vnímání jednotlivých faktorů chůze dle vzdělání respondentů

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω2
Přednosti									
Neukončené základní	5	17	18	18,2	1,3	20	1,33	(5; 42,7)	<0,01
Základní	77	11	17	16,73	2,5	20			
Výuční list	328	7	17	16,8	2,37	20			
Středoškolské s maturitou	557	7	17	16,8	2,34	20			
Vyšší odborné vzdělání	68	12	17	17,01	2,25	20			
Vysokoškolské	439	5	17	16,95	2,35	20			
Bariéry									
Neukončené základní	6	7	10	11,17	4,17	19	5,32**	(5; 50,95)	0,02
Základní	74	5	12	12,55	3,36	20			
Výuční list	285	5	13	13,07	3,24	20			
Středoškolské s maturitou	519	5	12	12,28	3,18	20			
Vyšší odborné vzdělání	68	6	12	12,97	3,36	20			
Vysokoškolské	466	5	12	11,86	3,25	20			
Infrastruktura									
Neukončené základní	5	8	9	9,8	1,64	12	2,72	(5; 42,36)	0,01
Základní	75	5	9	9,08	1,84	12			
Výuční list	329	3	9	8,55	2,07	12			
Středoškolské s maturitou	482	3	9	8,68	1,96	12			
Vyšší odborné vzdělání	73	3	9	9,11	1,7	12			
Vysokoškolské	327	3	9	8,51	1,85	12			
Bezpečí v noci									
Neukončené základní	6	2	3	3,17	1,33	5	2,88*	(5; 52,184)	<0,01
Základní	90	2	3	3,91	2,01	8			
Výuční list	370	2	4	3,74	1,73	8			
Středoškolské s maturitou	546	2	4	3,79	1,67	8			
Vyšší odborné vzdělání	74	2	4	4,16	1,76	8			

Faktor	N	Min	MD	M	SD	Max	F	df	ω^2
Vysokoškolské	392	2	4	4,12	1,73	8			
Vhodnost									
Neukončené základní	8	2	5	4,62	1,19	6	0,69	(5; 72,01)	<0,01
Základní	102	2	4	4,33	1,33	6			
Výuční list	444	2	4	4,43	1,41	6			
Středoškolské s maturitou	753	2	4	4,29	1,43	6			
Vyšší odborné vzdělání	97	2	4	4,3	1,19	6			
Vysokoškolské	590	2	4	4,31	1,43	6			

7 Závěrečné shrnutí

Obyvatelé zázemí Brna podnikají v průměru delší cesty než Brňané. Delší jsou především jejich cesty do práce, do školy a za návštěvou lékaře. Obyvatelé Brna naopak konají delší cesty v rámci svých pracovních povinností. Brňané jsou většími uživateli hromadné dopravy, mimobrněňští respondenti častěji cestují auty jako řidiči. Frekvence pěších cest, spolujízdy automobilem a cest a kole je v rámci celé BMO obdobná.

Individuální automobilová doprava pro respondenty znamená volnost pohybu a cestování v soukromí. Vadí jim ovšem vysoké ceny pohonných hmot, negativní vliv na životní prostředí a problémy s parkováním. K omezení jízd autem by byli dotázaní ochotni, pokud by se snížila cena jízdného na hromadnou dopravu a veřejná doprava umožňovala pohodlné a rychlé cestování.

Veřejnou hromadnou dopravu respondenti považují za vhodný způsob cestování po Brně, spokojenost s mimobrněňskou VHD je nižší. Dotázaní oceňují šetrnost k životnímu prostředí a dodržování jízdních řádů. Bariérou používání VHD je především vysoká cena jízdného, orientace respondenta na používání auta, pomalost a časová náročnost hromadné dopravy a její vnímané nepohodlí či nehygieničnost. V zázemí Brna představuje problém i nutnost přestupů. Nadpoloviční většina respondentů by hromadnou dopravu v případě zlepšení jejího stavu používala častěji.

Cyklodoprava je jednoznačně vnímána jako sezónní typ dopravy, a to především k rekreačním účelům. Dotázaní ji pokládají za součást zdravého životního stylu, přinášející potěšení z pohybu. Jejím většímu rozšíření brání celá řada těžko ovlivnitelných bariér: dlouhé vzdálenosti, nutnost přepravy nákladů, závislost na počasí, vyšší věk či horší zdravotní stav některých dotázaných. Především v Brně mají respondenti obavy z bezpečnosti jízdy, zejména ženy považují za důležité vymezené cyklostezky. Nespokojenost panuje s možnostmi pro parkování kol v Brně. Dvě pětiny dotázaných by ani po zlepšení podmínek pro jízdu na kole nevyužívaly tuto formu cestování častěji, třetina respondentů by naopak jezdila více.

Chůze je vnímána jako zdravý a ekonomicky výhodný, avšak pomalý způsob cestování. Problémem je především její malá bezpečnost, zejména v nočních hodinách. Příjemné a bezpečné podmínky pro chůzi jsou důležité hlavně pro ženy a lidi ve vyšším věku. K většímu využívání pěší chůze by pomohlo především zkvalitnění chodníků a infrastruktury pro pěší (cesty, přechody, značení, pěší zóny). V Brně by rozšíření chůze usnadnilo omezení automobilové dopravy a lepší ovzduší. Necelá polovina dotázaných je ochotna více chodit pěšky, pokud se podmínky pro chůzilepší podle jejich představ. Třetina ani v tomto případě více chodit nechce.

8 Přílohy

8.1 Kapitola 3 (Frekvence a způsob využívání jednotlivých forem dopravy) – tabulková příloha

Tabulka č. 67: Frekvence cest obyvatel Brna

Znění otázky: Jak často v průběhu běžného roku, tedy ne v období prázdnin a dovolených, cestujete (vyjíždíte)? (p1)

	do zázemí Brna		mimo zázemí Brna	
	N	%	N	%
4x týdně nebo častěji	212	16,3	40	3,1
3 x týdně	61	4,7	18	1,4
1x - 2x týdně	168	12,9	99	7,6
alespoň 2x - 3x za měsíc	174	13,4	195	15,0
alespoň jednou za měsíc	208	16	268	20,6
méně často	331	25,4	534	41,0
vůbec	112	8,6	99	7,6
neuvedeno	35	2,7	48	3,7
celkem	1301	100	1301	100,0

Poznámky: Pouze obyvatelé Brna, N = 1301

Tabulka č. 68: Frekvence cest obyvatel zázemí Brna

Znění otázky: Jak často v průběhu běžného roku, tedy ne v období prázdnin a dovolených, cestujete (vyjíždíte)? (p2)

	do Brna		do zázemí Brna		mimo zázemí Brna	
	N	%	N	%	N	%
4x týdně nebo častěji	422	37,2	250	22,0	50	4,4
3 x týdně	80	7,0	98	8,6	18	1,6
1x-2x týdně	175	15,4	256	22,6	58	5,1
alespoň 2x-3x za měsíc	157	13,8	179	15,8	138	12,2
alespoň jednou za měsíc	111	9,8	108	9,5	234	20,6
méně často	124	10,9	132	11,6	441	38,9
vůbec	27	2,4	54	4,8	121	10,7
neuvedeno	39	3,4	58	5,1	75	6,6
celkem	1135	100,0	1135	100,0	1135	100,0

Poznámky: Pouze respondenti ze zázemí Brna, N = 1135

8.2 Kapitola 5 (Analýza volby přepravního módu) – dílčí aspekty voleb dopravního módu

8.2.1 Analýza subjektivních postojů

Pro měření subjektivních postojů byla zvolena metoda sémantického diferenciálu. Respondenti měli za úkol ohodnotit každý z probíraných módů dopravy (veřejná doprava, cyklistická doprava, osobní automobilová doprava a chůze) pomocí adjektiv, tvořících polarity:

- Vzrušující – uklidňující
- Svobodný – nesvobodný
- Zábavný – nudný
- Příjemný – nepříjemný
- Nebezpečný – bezpečný
- Únavný – osvěžující
- Pohodlný – nepohodlný

K hodnocení respondenti užívali šestibodovou škálu, na které vyjádřil vnímanou polohu každého dopravního módu v rámci jednotlivých sémantických polarit.

Na výsledcích byla provedena exploratorní faktorová analýza za účelem zmenšení dimenzionality a případné interpretace postojů. Extrahovány byly 4 faktory.

	Faktor 1	Faktor 2	Faktor 3	Faktor 4
automobil-bezpečný				-0.479
automobil-osvěžující	0.104		-0.109	-0.526
automobil-pohodlný	-0.294		0.148	-0.646
vhd-uklidňující			-0.665	
vhd-svobodný	-0.125		-0.65	
vhd-zábavný			-0.688	
vhd-příjemný	-0.104		-0.826	
vhd-bezpečný	-0.368		-0.184	-0.161
vhd-osvěžující	0.142		-0.584	
vhd-pohodlný			-0.739	
kolo-uklidňující	0.127	-0.676		
kolo-svobodný	-0.243	-0.622		-0.174
kolo-zábavný	-0.349	-0.628		-0.142
kolo-příjemný	-0.144	-0.856		-0.136
kolo-bezpečný	0.254	-0.494	-0.12	
kolo-osvěžující	-0.112	-0.594		
kolo-pohodlný		-0.738		
chůze-uklidňující	-0.718			
chůze-svobodný	-0.792		0.122	
chůze-zábavný	-0.82			
chůze-příjemný	-0.89			
chůze-bezpečný	-0.481			
chůze-osvěžující	-0.49			
chůze-pohodlný	-0.676	-0.128	-0.114	

Poznámka: v tabulce jsou uvedeny vlivy jednotlivých položek sémantického diferenciálu (faktorové náboje) na celkovou hodnotu faktoru (faktorový skóre). Záporné hodnoty znamenají pouze to, že se jedná o negativní náklonnost (averzi).

Tyto faktory lze interpretovat jednoduše jako deklarovanou náklonnost (respektive averzi) k jednotlivým dopravním módům. Faktor 1 měří deklarovanou náklonnost k chůzi. Faktor 2 odpovídá náklonnosti k jízdnímu kolu. Faktor 3 vyjadřuje náklonnost k MHD a faktor 4 zase náklonnost k užívání osobního automobilu. Respondenti tedy nerozlišují mezi vlastnostmi jednotlivých módů a staví se ke způsobům dopravy jako k celkům. Faktory postoje k dopravním nejsou mezi sebou korelované.

Faktory nekorelují s věkem, pohlavím, s vlastnictvím předplatní jízdenky na MHD ani s vlastnictvím řidičského průkazu. Nesouvisí ani s tím, zda je respondent z Brna nebo jeho zázemí. Znamená to, že sémantický diferenciál měří postoje k jednotlivým dopravním módům na úrovni nezávislé na bydlišti a sociodemografii lidí.

Dále je zde souvislost mezi subjektivním hodnocením módů a ekonomickou aktivitou. Pro faktor hodnocení veřejné dopravy je zde statisticky významný vztah [$F(6,1719)=12.18$, $p<0.001$].

Ekonomicky aktivní respondenti (samostatně výdělečně činní nebo zaměstnanci) hodnotí veřejnou dopravu spíše špatně, zatímco respondenti v důchodu a studenti spíše dobře.

8.2.2 Analýza preferencí

Analýza preferencí při volbě přepravního módu vychází z dat získaných pomocí SP (stated preference) experimentu¹⁸. V rámci tohoto experimentu dostali respondenti scénář pro cestu, kterou v poslední době absolvovali, kde měli na výběr z různých možností dopravy s rozdílně nastavenými parametry. Úkolem respondentů bylo vybrat si takový způsob dopravy z nabízených, který by jim nejlépe vyhovoval. Na výběr byla cesta veřejnou dopravou, na kole, osobním automobilem nebo pěšky. V případě, že respondent neměl pro tuto cestu k dispozici osobní automobil nebo kolo, nebyl příslušný dopravní mód respondentovi předkládán.

Parametry alternativních způsobů dopravy byly tyto:

- cestovní čas pro jednotlivé dopravní módy (tt_{pt} , tt_{car} , tt_{bike} , tt_{walk}) je v minutách;
- cena za veřejnou dopravu (cpt), která nabývala hodnot 20 a 25 Kč za cestu, v případě, že respondent deklaroval vlastnictví časové jízdenky, byla rovna nule;
- počet přestupů ve veřejné dopravě ($ptch$), byl nulový nebo jeden;
- cena za parkování osobního automobilu ($cpark$) nabývá dvou hodnot: „parkujete zadarmo“ nebo „za parkování platíte 30 Kč/h“;
- parametr cyklistické infrastruktury ($ibike$) nabývá hodnot „Většinu cesty jedu po normální silnici.“ nebo „Většinu cesty jedu po vyhrazeném cyklopruhu.“ a násobí se cestovním časem na kole;
- možnost parkování kol ($pbike$) „NEMÁM k dispozici zabezpečené parkování kola.“; „MÁM k dispozici zabezpečené parkování kola.“
- kvalita pěší trasy ($iwalk$) nabývá hodnot „Cesta NENÍ nijak příjemná a bezpečná.“; „Cesta JE příjemná a bezpečná.“ a násobí se cestovním časem pěšky;
- faktory sémantického diferenciálu (f_1 , f_2 , f_3 , f_4) vstupovaly do jednotlivých módů dopravy jako latentní rysy. Využilo se přitom, že každý z faktorů se týká především jednoho módu.

¹⁸ Hensher, D. A., Rose, J. M., & Greene, W. H. (2005). Applied choice analysis: a primer. Cambridge University Press.

Kromě toho jsou v základním modelu použity indikátory toho, kterým dopravním módem respondent tuto cestu ve skutečnosti realizoval (lpt , $lcar$, $lbike$, $lwalk$). Indikátory nabývají hodnot 1 (použitý mód) nebo 0 (nepoužitý mód). Předpoklad je ten, že respondent bude i v experimentu preferovat již užitý mód a nebude pravděpodobně tolik ochotný volit jiný způsob dopravy.

Jako analytický model byl použit multinomiální logistický regresní model¹⁹ s těmito parametry.

Model má tvar:

$$U_{pt} = ASC_{pt} + \beta_{lpt} lpt + \beta_{tt} tt_{pt} + \beta_{cpt} cpt + \beta_{ptch} ptch + \beta_{f3} f3$$

$$U_{bike} = ASC_{bike} + \beta_{lbike} lbike + \beta_{tt} tt_{bike} + \beta_{ibike} ibike + \beta_{pbike} pbike + \beta_{f2} f2$$

$$U_{car} = ASC_{car} + \beta_{lcar} lcar + \beta_{tt} tt_{car} + \beta_{cpark} cpark + \beta_{f4} f4$$

$$U_{walk} = \beta_{lwalk} lwalk + \beta_{tt} tt_{walk} + \beta_{iwalk} iwalk + \beta_{f1} f1$$

Pro analýzu preferencí byla získána použitelná data od 2198 respondentů. Původně každý respondent prováděl v experimentu volnu módu 8x, ale ukázalo se, že s narůstajícím počtem voleb respondenta dramaticky klesá kvalita získaných dat. Proto byl pro analýzu zredukován počet voleb od jednoho respondenta na 4. Odstraněny byly dále zjevně vadné reakce respondentů.

V následujícím textu budou probrány celkový model a poté dílčí modely, ve kterých budou respondenti rozděleni do skupin podle bydliště, věku, ekonomické aktivity a pohlaví.

K modelům bude uvedena tabulka odhadnutých parametrů, se standardními chybami těchto odhadů a kvantifikacemi síly účinku jednotlivých vlastností dopravních módů opět s dopočtenými standardními chybami odhadu.

¹⁹ Ben-Akiva, M. E., & Lerman, S. R. (1985). Discrete choice analysis: theory and application to travel demand (Vol. 9). MIT press.

8.2.3 Kvantifikace síly atributů

Každý odhadovaný parametr reprezentuje sílu účinku atributu (vlastnosti dopravního módu), ke kterému se váže. Například parametr β_{tt} představuje sílu účinku cestovního času – tedy jak délka cestovního času ovlivňuje výběr mezi alternativami. Protože však různé atributy mají různé jednotky, nedává smysl parametry porovnávat přímo. Například nelze přímo srovnávat sílu cestovního času (v minutách) s počtem přestupů ve veřejné dopravě (počet) nebo s cenou za parkování (CZK/hod). Výsledný užitek U z každé alternativy musí být bezrozměrný, a proto parametry v jeho rovnici mají obrácené jednotky ke svým atributům. Takže například, jestliže cestovní čas je v minutách, má parametr β_{tt} jednotku [1/min]. Díky tomu lze použít jednotku, jejíž parametr se podařilo robustně odhadnout, ke kvantifikaci účinku atributů alternativ převedením na tuto jednotku. V ekonometrii se, pokud je to možné, užívá měna, my ale raději použijeme čas, jehož parametr je odhadován mnohem přesněji. Sílu vlivu různých atributů na rozhodování pak budeme moci vyjádřit v minutách cestovního času nebo v jednotkách z nich odvozených.

Jednotlivé parametry jsou odhadovány s určitou chybou. Ta bude vyjádřena jako standardní chyba (SE), tedy jako směrodatná odchylka jistoty odhadu. To znamená, že s pravděpodobností zhruba 68 % se prezentovaný odhad parametru nachází ve vzdálenosti ± 1 standardní chyby od skutečné hodnoty parametru. Rovněž pro kvantifikované veličiny lze dopočítat standardní chybu, a to ze standardní chyby odhadu příslušného parametru a ze standardní chyby parametru, který je použit ke kvantifikaci. K výpočtu byl použit postup, používaný v metrologii pro komponentní veličiny (Tichá, 2004).

8.2.4 Modely volby dopravního módu

8.2.4.1 Celkový model

Model pro všechna data vysvětlil 39 % rozptylu ($R^2=0,391$).

Tabulka č. 70: Parametry celkového modelu

Parametr	hodnota	SE	p	Kvantifikace na čas	
				hodnota	SE
ASC_{bike}	0.312	0.117	0.010	-4.852	1.826
ASC_{car}	2.420	0.109	0.000	-37.636	2.063
ASC_{pt}	2.380	0.122	0.000	-37.014	2.222

Parametr	hodnota	SE	p	Kvantifikace na čas	
				hodnota	SE
β_{ibike}					
β_{pbike}	0.886	0.084	0.000	-13.779	1.380
β_{cpark}	-1.250	0.063	0.000	19.440	1.157
β_{f1}					
β_{f2}					
β_{f3}	-0.086	0.029	0.000	1.336	0.458
β_{f4}	-0.126	0.035	0.000	1.960	0.545
β_{ptch}	-0.235	0.058	0.000	3.655	0.902
β_{cpt}	-0.014	0.003	0.000	0.219	0.045
β_{tt}	-0.064	0.002	0.000	1.000	-
β_{iwalk}	0.013	0.002	0.000	-0.202	0.031
β_{lbike}	2.610	0.277	0.000	-40.591	4.491
β_{lcar}	1.190	0.080	0.000	-18.507	1.372
β_{lpt}	0.432	0.085	0.000	-6.719	1.332
β_{lwalk}	0.807	0.220	0.000	-12.551	3.444

Alternativně specifické konstanty (ASC) udávají obecnou preferenci jednotlivých módů proti pěšímu módu. Když je konstanta větší než nula, je příslušný dopravní mód obecně více preferovaný, když je menší než nula, je naopak obecně méně preferovaný, než chůze. Alternativně specifické konstanty pro kolo, automobil a veřejnou dopravu vyjadřují implicitní preferenci jednotlivým módům dopravy. Alternativně specifická konstanta pro chůzi v modelu chybí, je tedy vlastně rovna nule. U ostatních módů jsou ASC větší než jedna. Ostatní módy jsou tedy proti chůzi preferované. Alternativně specifické konstanty pro veřejnou dopravu a automobil jsou značně veliké. Respondenti ale měli za úkol referovat o cestách, které trvají alespoň 20 minut, což pro značnou část z nich může představovat zátěž při chůzi. Průzkum navíc probíhal na podzim a v zimě za počasí, které venkovním dopravním módům nepřeje.

Vliv přítomnosti cyklistické infrastruktury na cestě (β_{ibike}) nevychází v celkovém modelu významně rozdílný od nuly. Nutno opět upozornit na roční období sběru dat a nízký podíl reálných cest na kole.

Možnost bezpečného zaparkování kola (β_{pbike}) zvyšuje preferenci cyklistického módu. Pro respondenty má tato možnost hodnotu, 14 minut cestovního času.

Ve veřejné dopravě (β_{ptch}) jsou přestupy mezi linkami vnímány, pochopitelně, negativně.

Přítomnost přestupu vnímají respondenti jako ekvivalent prodloužení cestovního času o 3,7 minuty.

To nesouvisí se samotným čekáním na spoj, který musí být normálně zahrnut do cestovního času. Jde o penalizaci za přítomnost přestupu, která je v navýšení cestovního času vyjádřena.

Vliv ceny veřejné dopravy na rozhodování o volbě módu (β_{cpt}) je takový, že ekvivalentem jedné koruny je pro respondenty 0,22 minuty. Obrácená hodnota je tzv. hodnota času a vychází na 4,6 koruny za minutu strávenou cestováním.

Nutnost platit za parkování 30 korun za hodinu pro respondenty celkově znamená penalizaci cesty autem o něco přes 19 minut cestovního času.

Přítomnost příjemného a bezpečného prostředí pro pěší cestu má takový vliv na volbu pěšího módu, že každá minuta příjemné cesty vede k preferenci takové cesty v hodnotě cca 0,2 minuty. Příjemná pěší cesta má tedy stejnou hodnotu, jako obyčejná pěší cesta, ovšem o 20 % kratší.

Byl pozorovaný vliv toho, kterým módem respondent cestu v minulosti absolvoval (β_{lbike} , β_{lcar} , β_{lpt} , β_{lwalk}). Je zde zřejmá tendence stejný dopravní mód použít příště. Tato rigidní tendence je pochopitelná a souvisí například s preferencí známého. Užití jízdního kola, pokud respondent kolo použil posledně, získává výhodu téměř 41 minut. U osobního automobilu je to téměř 19 minut a u chůze je to téměř 13 minut. Nejmenší tendence k rigiditě je u respondentů, kteří reálně použili k cestě veřejnou dopravu (bonus necelých 7 minut). To znamená, že v případě veřejné dopravy experiment dobře popisuje významné aspekty cesty jejími atributy (cestovní čas, počet přestupů, popřípadě cena).

První dva faktory subjektivního hodnocení (chůze a cyklistiky) pomocí sémantického diferenciálu neukázaly v tomto modelu žádný efekt na rozhodování. Faktory, které hodnotí cestování veřejnou dopravou a osobním automobilem, působí na volbu dopravního módu velmi slabě. Pokud respondent hodnotí příslušný mód kladně, získávala jeho preference tohoto módu výhodu 1,3 minuty v případě veřejné dopravy a 2 minuty v případě automobilu oproti respondentovi, který příslušný mód hodnotí neutrálně.

8.2.4.2 Model pro Brňany

Model pro obyvatele Brna vysvětluje 39 % rozptylu ($R^2=0,390$).

Tabulka č. 71: Parametry modelu volby dopravního módu pro Brňany

Parametr	hodnota	SE	p	Kvantifikace na čas	
				hodnota	SE
ASC_{bike}					
ASC_{car}	2.07	0.098	0	-28.79	1.747207
ASC_{pt}	2.14	0.115	0	-29.7636	1.958407
β_{ibike}					
β_{pbike}	1.08	0.101	0	-15.0209	1.516095
β_{cpark}	-1.43	0.0897	0	19.88873	1.458318
β_{f1}					
β_{f2}					
β_{f3}	-0.178	0.0422	0	2.475661	0.594406
β_{f4}					
β_{ptch}					
β_{cpt}	-0.0247	0.00375	0	0.343533	0.053762
β_{tt}	-0.0719	0.00273	0	1	-
β_{iwalk}	0.0144	0.0023	0	-0.20028	0.03288
β_{lbike}	2.42	0.342	0	-33.6579	4.925293
β_{lcar}	1.26	0.113	0	-17.5243	1.706679
β_{lpt}	0.274	0.112	0.01	-3.81085	1.564425
β_{lwalk}	0.912	0.257	0	-12.6843	3.606709

Alternativně specifická konstanta pro kolo není v tomto modelu významně odlišná od nuly.

Implicitní preference motorizovaných módů (automobilová a veřejná) odpovídají výhodě necelých 29 a 30 minut.

Vliv přítomnosti cyklistické infrastruktury na cestě (β_{ibike}) opět nevychází významně rozdílný od nuly.

Možnost bezpečného zaparkování kola (β_{pbike}) zvyšuje preferenci cyklistického módu v hodnotě 15 minut cestovního času.

Vliv přestupu ve veřejné dopravě (β_{ptch}) na volbu módu není průkazný. Brňané jsou na přestupování zvyklí, přestupy jsou patrně řešené tak, že kromě čekání nepřinášejí další podstatnou újmu.

Vliv ceny veřejné dopravy na rozhodování o volbě módu (β_{cpt}) je takové, že ekvivalentem jedné koruně je pro respondenty 0,34 minuty. Obrácená hodnota je tzv. hodnota času a vychází na 2.9 koruny za minutu strávenou cestováním.

Nutnost platit za parkování 30 korun za hodinu pro respondenty celkově znamená penalizaci cesty autem o téměř 20 minut cestovního času.

Přítomnost příjemného prostředí pro pěší cestu má stejný vliv jako v celkovém modelu. Tedy každá minuta příjemné cesty vede k preferenci takové cesty v hodnotě cca 0,2 minuty. Příjemná pěší cesta má pak stejnou hodnotu, jako obyčejná pěší cesta, ovšem o 20 % kratší.

Byl pozorovaný vliv toho, kterým módem respondent cestu v minulosti absolvoval (β_{lbike} , β_{lcar} , β_{lpt} , β_{lwalk}). Je zde zřejmá tendence stejný dopravní mód použít příště. Tato rigidní tendence je pochopitelná a souvisí například s preferencí známého. Užití kola, pokud respondent kolo použil posledně, získává výhodu téměř 34 minut. U osobního automobilu je to téměř 18 minut a u chůze je to téměř 12 minut a u veřejné dopravy téměř 8 minut.

Pro Brňany vychází významný vliv pouze faktoru subjektivního hodnocení veřejné dopravy, kde veřejná doprava získává u příznivců bonus něco přes 2 minuty.

8.2.4.3 Model pro respondenty ze zázemí Brna

Model pro respondenty ze zázemí Brna vysvětluje 40 % rozptylu ($R^2=0,404$).

Tabulka č. 72: Parametry modelu volby dopravního módu pro obyvatele zázemí Brna

Parametr	hodnota	SE	p	Kvantifikace na čas	
				hodnota	SE
ASC_{bike}	0.789	0.231	0.000	-13.150	3.906
ASC_{car}	3.180	0.223	0.000	-53.000	4.575
ASC_{pt}	2.680	0.219	0.000	-44.667	4.287
β_{ibike}					
β_{pbike}	0.796	0.128	0.000	-13.267	2.235
β_{cpark}	-1.110	0.090	0.000	18.500	1.763
β_{f1}					
β_{f2}					
β_{f3}					
β_{f4}	-0.152	0.049	0.000	2.533	0.820
β_{ptch}	-0.398	0.086	0.000	6.633	1.472

Parametr	hodnota	SE	p	Kvantifikace na čas	
				hodnota	SE
β_{cpt}					
β_{tt}	-0.060	0.003	0.000	1.000	-
β_{iwalk}	0.011	0.004	0.010	-0.175	0.063
β_{lbike}	3.280	0.503	0.000	-54.667	8.823
β_{lcar}	0.934	0.119	0.000	-15.567	2.132
β_{lpt}	0.995	0.131	0.000	-16.583	2.337
β_{lwalk}	0.923	0.413	0.030	-15.383	6.927

U respondentů ze zázemí Brna stoupá implicitní preference cyklistické, automobilové i veřejné dopravy proti chůzi, nebo spíše stoupá nechuť dopravovat se pěšky proti obyvatelům města.

Přítomnost cyklistické infrastruktury se opět ukazuje jako statisticky nevýznamná.

Možnost bezpečně zaparkovat kolo zvyšuje preferenci cyklistického módu o více než 13 minut cestovního času.

Placené parkování na 30 korun za hodinu snižuje preferenci automobilové dopravy o téměř 19 minut cestovního času.

Negativní užitek z nutnosti přestupu respondenti ohodnocují na téměř 7 minut cestovního času. Svoji roli zde patrně hrají fyzické bariéry při přestupu, nižší úroveň dodržování jízdního řádu a tedy riziko ztráty návaznosti spojů.

Cena za veřejnou dopravu je v rozhodování nevýznamná díky určitému nedostatku v experimentu, kdy se respondentům v zázemí nastavovala cena odpovídající nerealisticky nízké sazbě.

Nutnost platit za parkování 30 korun za hodinu pro respondenty z brněnského zázemí znamená penalizaci cesty autem o více než 18 minut cestovního času.

Přítomnost příjemného prostředí pro pěší cestu má pro obyvatele zázemí Brna hodnotu téměř 0,18 minuty na jednu minutu cestovního času. Příjemná pěší cesta má pak stejnou hodnotu, jako obyčejná pěší cesta, ovšem o 18 % kratší.

8.2.4.4 Modely podle věku respondentů

Volba způsobu dopravy se mění s věkem. Proto jsme soubor rozdělili do čtyř věkových kategorií a odhadli jsme parametry modelu pro každou z nich zvlášť. Odhadnuté parametry modelů podle věku respondentů jsou uvedeny souhrnně pouze v časové kvantifikaci s chybou odhadu.

Tabulka č. 73: Parametry modelu volby dopravního módu podle věku respondenta

	15 – 30 let	30 – 50 let	50 – 70 let	>70 let
R^2	0.334	0.356	0.416	0.482
Parametr	hodnota	hodnota	hodnota	hodnota
ASC_{bike}	-6.7±2.6		-11.4±4.6	-10.9±4.7
ASC_{car}	-38.2±3.1	-33.1±2.3	-49.4±5.1	-39.4±6.2
ASC_{pt}	-30.4±3	-32.6±2.6	-51.7±5.6	-32.3±5.6
β_{ibike}		-0.117±0.056		
β_{pbike}	-16.6±2.3	-12.1±1.7	-13.7±2.9	
β_{cpark}	21±2.1	19.1±1.6	18.9±2.1	14.6±4
β_{f1}				
β_{f2}				
β_{f3}	3.7±1.3			
β_{f4}	3.4±1.7	1.8±0.8		
β_{ptch}	3.6±1.6	4.9±1.3	4.2±1.8	
β_{cpt}		0.2±0.1	0.5±0.1	
β_{tt}	-	-	-	-
β_{iwalk}	-0.155±0.048	-0.194±0.04	-0.238±0.091	
β_{lbike}	-15.7±7.3	-33.8±5.6	-59.1±11	
β_{lcar}	-15.7±2.3	-17.3±2	-16.3±2.6	-16.7±4.8
β_{lpt}	-5.3±2	-7.4±1.9	-9.1±2.7	-17.5±4.9
β_{lwalk}			-18.4±7.8	

Obecně jsou motorizované způsoby dopravy (ASC_{car} , ASC_{pt}) více preferované, což může souviset s ročním obdobím. Zároveň ale kolo (ASC_{bike}) je obecně preferovanější, než chůze. Proti chůzi má kolo výhodu necelých 7 minut cestovního času u respondentů do 30 let a kolem 11 minut u respondentů od 50 let.

Cyklistická infrastruktura (β_{ibike}) se ukazuje důležitá pro respondenty od 30 do 50 let, kteří jsou za ni ochotni platit cestovním časem o necelých 12 % delším.

Užitek z možnosti bezpečně zaparkovat kolo (β_{pbike}) s věkem spíše klesá, což může souviset s poměrně vysokou pořizovací cenou jízdních kol, kupovaných spíše mladými lidmi. Například lidé do 30 let si cení možnosti bezpečného parkování na necelých 17 minut cestovního času.

Negativní užitek z placeného parkování (β_{cpark}) s věkem opět klesá, což patrně souvisí s délkou aktivity, kterou respondenti v místě parkování provozovali, nebo s kupní silou respondentů.

Faktory subjektivního vnímání pěší a cyklistické dopravy (β_{f1} , β_{f2}) se ukázaly jako nevýznamné pro všechny věkové skupiny.

Faktor vnímání veřejné dopravy (β_{f3}) byl významný pouze pro respondenty do 30 let. Pokud se respondent do 30 let nacházel v hodnocení veřejné dopravy v horních 84% (jedna směrodatná odchylka), byl ochoten „zaplatit“ navíc 3,7 minuty cestovního času proti respondentům s neutrálním postojem.

Subjektivní vnímání osobního automobilu (β_{f4}) mělo vliv na respondenty do 30 let a od 30 do 50 let. Tento vliv byl klesající. Zatímco u respondentů do 30 let činil 3,4 minuty, u respondentů od 30 do 50 let pouze 1,8 minuty.

Negativní užitek z přestupu ve veřejné dopravě (β_{ptch}) varioval od necelých 4 do necelých 5 minut cestovního času. Pro respondenty nad 70 let nebyl statisticky významný.

Cena za veřejnou dopravu (β_{cpt}) se ukazuje významná pouze u respondentů od 30 do 70 let a její vliv na rozhodování je fakticky zanedbatelný. Souvisí to patrně s tím, že respondenti, kteří občas užívají veřejnou dopravu, mají často předplatní jízdenku a za jednotlivé cesty neplatí.

Vliv pěšího cestování po příjemné a bezpečné cestě má vliv od necelých 16% do téměř 24% cestovního času. Pro respondenty nad 70 let je ovšem nevýznamný. Ve vyšším věku mohou hrát důležitější roli fyzické možnosti a navíc zde analýza naráží na malou velikost vzorku.

Pokud respondenti svoji cestu realizovali na kole (β_{lbike}), objevuje se silná tendence použít kolo k této cestě i za jiných podmínek. Tato tendence s věkem stoupá, takže u respondentů 50 až 70 letých jde o výhodu 59 minut cestovního času. Nevýznamnost parametru pro respondenty nad 70 let souvisí s malým zastoupením cest, reálně vykonaných na kole.

V případě předešlého použití osobního automobilu (β_{lcar}) bylo jeho zvýhodnění při volbách konstantní vzhledem k věku v rozsahu od necelých 16 do více než 17 minut cestovního času.

Naopak tendence zvolit znovu veřejnou dopravu (β_{lpt}), pokud pro cestu byla použita respondentem ve skutečnosti, s věkem respondentů stoupá, a to od více než 5 minut do téměř 18 minut cestovního času navíc. S věkem „návyk“ na využívání veřejné dopravy patrně stoupá.

Vliv předchozí volby pěší cesty v realitě (β_{lwalk}) průzkum pro jednotlivé skupiny nedostatečně podchycuje.

8.2.4.5 Modely podle ekonomické aktivity respondentů

Volba dopravního módu je závislá na ekonomické aktivitě. Proto jsme sdružili data od respondentů do čtyř skupin podle ekonomické aktivity a odhadli parametry modelu pro každou skupinu zvlášť.

Tabulka č. 74: Parametry modelu volby dopravního módu podle skupin ekonomické aktivity

	Zaměstnaní a samostatně výdělečně činní	Důchodci	Studenti	Nezaměstnaní nebo v domácnosti
R^2	0.37	0.484	0.371	0.38
Parametr	hodnota	hodnota	hodnota	hodnota
ASC_{bike}	-5.4±2.6	-8.2±4.4		
ASC_{car}	-38.2±2.9	-42.9±4.7	-24.5±4	-37.7±6.4
ASC_{pt}	-38.2±3.1	-35.4±4.4	-17.7±4	-29.9±4.7
β_{ibike}	-0.087±0.047			
β_{pbike}	-12.7±1.6	-11.1±3.8	-14.4±3.3	
β_{cpark}	19.5±1.4	14±2.4	22.9±4.7	22.5±5.1
β_{f1}		6.7±2.6		
β_{f2}				
β_{f3}	1.1±0.6			
β_{f4}	1.7±0.6			
β_{ptch}	4.6±1.1			
β_{cpt}	0.3±0.1			
β_{tt}	-	-	-	-
β_{iwalk}	-0.258±0.048	-0.152±0.063	-0.306±0.071	
β_{lbike}	-37.2±4.9	-48.9±10.5		
β_{lcar}	-17.1±1.6	-15.5±3	-19.1±5.6	-24.3±5.9
β_{lpt}	-6±1.6	-18.4±3.2	-10.5±4.2	
β_{lwalk}	-13.2±5.2			

Motorizované způsoby dopravy (ASC_{car} , ASC_{pt}) jsou opět více preferované, nicméně u studentů není rozdíl proti nemotorizované dopravě tak značný.

Cyklistická infrastruktura (β_{ibike}) je významná pro skupinu zaměstnanců a samostatně výdělečně činných osob. Představuje téměř 9 % z cestovního času.

Užitek z možnosti bezpečně zaparkovat kolo (β_{pbike}) je největší u studentů, kteří jsou ochotni platit přes 14 minut cestovního času. To patrně souvisí s věkem respondentů, jak ukázala předchozí série modelů.

Negativní užitek z placeného parkování (β_{cpark}) je největší u studentů a nezaměstnaných (téměř 23 minut). Souvisí s délkou aktivity v místě parkování a s příjmy respondenta.

Faktor subjektivního vnímání pěší dopravy (β_{f1}) má význam pouze v modelu rozhodování pro skupinu důchodců. Subjektivní vnímání cyklistické dopravy (β_{f2}) se ukázalo jako nevýznamné pro všechny skupiny.

Faktor vnímání veřejné dopravy (β_{f3}) a automobilu (β_{f4}) byl významný pouze pro skupinu zaměstnaných a samostatně výdělečně činných. Jejich vliv na rozhodování je však velmi slabý.

Negativní užitek z přestupu ve veřejné dopravě (β_{ptch}) vyšel významný pouze v modelu pro skupinu zaměstnaných a samostatně výdělečně činných a představoval necelých 5 minut cestovního času. Stejně tak cena za veřejnou dopravu je pro tuto skupinu 0,3 korun za minutu cestovního času

Příjemná a bezpečná cesta pěšky (β_{iwalk}) nevyšla významná v modelu pro skupinu nezaměstnaných a respondentů v domácnosti. Pro skupinu důchodců představovala užitek srovnatelný s 15 % cestovního času, pro zaměstnané a samostatně výdělečně činné to bylo téměř 26 % a pro studenty dokonce téměř 31 %.

Pokud skupiny zaměstnanců a samostatně výdělečně činných respondentů použili k cestě reálně kolo (β_{lbike}), projevíli tendenci použít jej znovu, a to srovnatelnou s 37 respektive 49 minutami cestovního času. U ostatních tato tendence nevyšla v modelech významná.

V případě předešlého použití osobního automobilu (β_{lcar}) byla tato tendence největší u nezaměstnaných (24 minut). Jeho zvýhodnění při volbách konstantní vzhledem k věku v rozsahu od necelých 16 do více než 17 minut cestovního času.

Naopak tendence zvolit znovu veřejnou dopravu (β_{lpt}) byla největší u skupiny důchodců (přes 18 minut) a u nezaměstnaných vyšla statisticky nevýznamná

Tendence volit cestu v realitě vykonanou pěšky (β_{lwalk}) byla významná pouze pro ekonomicky aktivní a měla sílu 13 minut cestovního času.

8.2.4.6 Modely podle pohlaví respondentů

Pohlaví respondentů může mít vliv na volbu dopravního módu. Proto byly odhadnuty parametry modelu pro ženy a muže zvlášť.

	ženy	muži
R^2	0.404	0.377
Parametr	hodnota	hodnota
ASC_{bike}		-5.6 ± 2.9
ASC_{car}	-36.7 ± 2.2	-36.6 ± 3.2
ASC_{pt}	-30.6 ± 2.1	-42.7 ± 3.3
β_{ibike}	-0.128 ± 0.056	
β_{pbike}	-14.3 ± 1.8	-14.3 ± 2
β_{cpark}	20.1 ± 1.6	18.8 ± 1.6
β_{f1}		
β_{f2}		
β_{f3}	1.4 ± 0.6	
β_{f4}	2.3 ± 0.7	
β_{ptch}	3.4 ± 1.2	4.2 ± 1.3
β_{cpt}		0.4 ± 0.1
β_{tt}	-	-
β_{iwalk}	-0.218 ± 0.035	-0.128 ± 0.06
β_{lbike}	-47.2 ± 14	-39.7 ± 5
β_{lcar}	-17.2 ± 1.9	-20.9 ± 2
β_{lpt}	-11.7 ± 1.8	
β_{lwalk}		-17.8 ± 5

Muži preferují veřejnou dopravu obecně o něco více, než ženy. Zatímco muži jí dokonce dávají přednost před osobním automobilem, ženy, pokud mají automobil k dispozici, preferují nejvíc právě individuální automobilovou dopravu. Muži rovněž, pokud mají k dispozici kolo, preferují cyklistickou dopravu před chůzí.

Pro ženy je na rozdíl od mužů důležité, zda se na kole pohybují po vyhrazeném cyklopruhu nebo nikoli. Přítomnost cyklopruhu zvýhodňuje jízdu na kole o téměř 13 % cestovního času.

Možnost bezpečně zaparkovat kolo je pro muže i ženy stejně důležitá a cení si jí na více než 14 minut cestovního času.

V rozhodování žen hraje roli subjektivní vnímání veřejné a automobilové dopravy, ale tato síla je slabá (přes 1 respektive 2 minuty cestovního času). U mužů jsou faktory subjektivního vnímání dopravních módů statisticky nevýznamné.

Přesedání ve veřejné dopravě vnímají ženy i muži přibližně stejně (přes 3 respektive 4 minuty cestovního času).

Ženy preferují chůzi po bezpečné a příjemné cestě více než muži. Taková cesta jim kompenzuje téměř 22 % cestovního času navíc, zatímco u mužů je to jen necelých 13 %.

8.3 Kapitola 6 (Analýza jednotlivých dopravních módů detailněji) – tabulková příloha

8.3.1 Individuální automobilová doprava

Tabulka č. 75: Nejčastější způsob cestování autem

Znění otázky: Autem nejčastěji cestujete ...? (p7)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
jako řidič	662	50,9	689	60,7	1351	55,5
jako spolujezdec	514	39,5	338	29,8	852	35,0
autem vůbec nikdy nejezdím	114	8,8	80	7,0	194	8,0
neuvedeno	11	0,8	28	2,5	39	1,6
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 76: Znalost a využívání car sharingu

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut? Pokud ano, jak často ...? (p10A)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
využívám pravidelně	8	0,6	5	0,4	13	0,5
využil/a jsem několikrát	22	1,7	6	0,5	28	1,1
znám, ale nevyužívám	524	40,3	321	28,3	845	34,7
nikdy jsem o tom neslyšel/a	747	57,4	803	70,7	1550	63,6
celkem	1301	100	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 77: Znalost a používání car poolingu

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut? Pokud ano, jak často ...? (p10B)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
využívám pravidelně	7	0,5	2	0,2	9	0,4
využil/a jsem několikrát	12	0,9	3	0,3	15	0,6
znám, ale nevyužívám	361	27,7	219	19,3	580	23,8
nikdy jsem o tom neslyšel/a	921	70,8	911	80,3	1832	75,2
celkem	1301	100	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 78: Automobily, které respondenti používají – ujeté kilometry za rok

Znění otázky: Uvedte prosím, jaké provozuschopné dopravní prostředky máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.

	Brno			zázemí Brna			celkem		
	průměr	median	modus	průměr	median	modus	průměr	median	modus
ujetě km / rok	15474,3	11000	10000	16047,1	12000	10000	15781,06	12000	10000

Poznámky: všechny automobily v užívání respondentů. N = 2908

Tabulka č. 79: Automobily, které respondenti používají – dálniční známka

Znění otázky: Uvedte prosím, jaké provozuschopné dopravní prostředky máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
roční	763	55,9	807	52,3	1570	54,0
měsíc/10 dní	23	1,7	20	1,3	43	1,5
nezakoupeno	469	34,4	623	40,3	1092	37,6
neví, neodpověděl/a	109	8,0	94	6,1	203	7,0
celkem	1364	100	1544	100	2908	100

Poznámky: všechny automobily v užívání respondentů. N = 2908

Tabulka č. 80: Automobily, které respondenti používají – palivo

Znění otázky: Uvedte prosím, jaké provozuschopné dopravní prostředky máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
benzín	763	55,9	802	51,9	1565	53,8
nafta	534	39,1	666	43,1	1200	41,3
LPG/CNG	22	1,6	34	2,2	56	1,9
jiné	1	0,1	2	0,1	3	0,1
neví, neodpověděl/a	44	3,2	40	2,6	84	2,9
celkem	1364	100	1544	100	2908	100

Poznámky: všechny automobily v užívání respondentů. N = 2908

Tabulka č. 81: Automobily, které respondenti používají – forma vlastnictví

Znění otázky: Uvedte prosím, jaké provozuschopné dopravní prostředky máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
soukromé	1063	78,0	1203	77,9	2266	77,9
služební	180	13,2	209	13,5	389	13,4
neví, neodpověděl/a	120	8,8	132	8,5	252	8,7
celkem	1363	100	1544	100	2907	100

Poznámky: všechny automobily v užívání respondentů. N = 2908

Tabulka č. 82: Automobily, které respondenti používají – rok výroby

Znění otázky: Uvedte prosím, jaké provozuschopné dopravní prostředky máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
1960-1969	2	0,1			2	0,1
1970-1979	1	0,1	6	0,4	7	0,2
1980-1989	15	1,1	8	0,5	23	0,8
1990-1999	136	10,0	162	10,5	298	10,2
2000-2009	554	40,6	653	42,3	1207	41,5
2010-2017	433	31,7	449	29,1	882	30,3
neví, neodpověděl/a	223	16,3	266	17,2	489	16,8
celkem	1364	100	1544	100	2908	100

Poznámky: všechny automobily v užívání respondentů. N = 2908

Tabulka č. 83: Řidičská oprávnění respondentů (možnost více odpovědí)*Znění otázky: Jaká vlastníte řidičská oprávnění?*

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	počet	v %	počet	v %	počet	v %
osobní automobil (B)	968	74,4	872	76,8	1840	75,5
motocykl (A)	226	17,4	333	29,3	559	22,9
nákladní automobil (C)	74	5,7	141	12,4	215	8,8
nevlastním ŘP	325	25,0	239	21,1	564	23,2
bez odpovědi	4	0,3			4	0,2
celkem	1301		1135		2436	

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436, možnost více odpovědí

Tabulka č. 84: Obvyklá délka hledání parkovacího místa poblíž bydliště*Znění otázky: Jak dlouho Vám obvykle trvá, než v místě Vašeho bydliště najdete parkovací místo pro automobil (osobní či užitkový)? Vyjděte prosím z Vaší zkušenosti za posledních 14 dní.*

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
méně než jednu minutu	443	34,1	699	61,6	1142	46,9
1 až 5 minut	278	21,4	113	10,0	391	16,1
6 až 10 minut	105	8,1	28	2,5	133	5,5
11 až 19 minut	27	2,1	6	0,5	33	1,4
víc než 20 min	15	1,2	1	0,1	16	0,7
neparkuji	414	31,8	273	24,1	687	28,2
neví, neodpověděl/a	19	1,5	15	1,3	34	1,4
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 85: Obvyklá délka hledání parkovacího místa poblíž pracoviště / místa studia / pravidelné ho cíle*Znění otázky: Jak dlouho Vám obvykle trvá, než v místě práce/ studia/ pravidelného cíle cest najdete parkovací místo pro automobil (osobní či užitkový)? Vyjděte prosím z Vaší zkušenosti za posledních 14 dní*

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
méně než jednu minutu	269	20,7	361	31,8	630	25,9
1 až 5 minut	268	20,6	258	22,7	526	21,6
6 až 10 minut	125	9,6	91	8,0	216	8,9
11 až 19 minut	46	3,5	28	2,5	74	3,0
víc než 20 min	12	0,9	19	1,7	31	1,3
neparkuji	555	42,7	339	29,9	894	36,7
neví, neodpověděl/a	26	2,0	39	3,4	65	2,7
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Tabulka č. 86: Parkování respondentů v místě bydliště

Znění otázky: Jakým způsobem auta parkujete v místě bydliště?

na vlastním (soukromém) pozemku				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	182	14,0	360	31,7
2	52	4,0	111	9,8
3	9	0,7	18	1,6
4	3	0,2	7	0,6
bez odpovědi	1055	81,1	639	56,3
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	236	18	476	41,9
za poplatek	5	0,4	5	0,4
bez odpovědi	1060	81,5	654	57,6
celkem	1301	100	1135	100

v garáži				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	220	16,9	365	32,2
2	43	3,3	64	5,6
3	2	0,2	5	0,4
bez odpovědi	1036	79,6	701	61,8
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	240	18,4	400	35,2
za poplatek	16	1,2	3	0,3
bez odpovědi	1045	80,3	732	64,5
celkem	1301	100	1135	100

na veřejných komunikacích				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	397	30,5	149	13,1
2	82	6,3	39	3,4
3	13	1,0	6	0,5
bez odpovědi	809	62,2	941	82,9
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek		Brno	zázemí Brna	

	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	478	37	184	16,2
za poplatek	5	0,4	2	0,2
bez odpovědi	818	62,9	949	83,6
celkem	1301	100	1135	100

na vyhrazeném místě				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	85	6,5	41	3,6
2	11	0,8	13	1,1
3	4	0,3	2	0,2
4	1	0,1		
8	1	0,1		
bez odpovědi	1199	92,2	1079	95,1
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	90	6,9	51	4,5
za poplatek	13	1,0	5	0,4
bez odpovědi	1198	92,1	1079	95,1
celkem	1301	100	1135	100

Tabulka č. 87: Parkování respondentů na pracovišti / v místě studia / v cíli pravidelných cest

Znění otázky: Jakým způsobem auta parkujete v místě práce / studia / pravidelného cíle cest?

na vlastním (soukromém) pozemku				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	146	11,2	138	12,2
2	18	1,4	20	1,8
3	3	0,2	2	0,2
4	1	0,1	6	0,5
bez odpovědi	1133	87,1	969	85,4
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	155	11,9	156	13,7
za poplatek	5	0,4	4	0,4
bez odpovědi	1141	87,7	975	85,9
celkem	1301	100	1135	100

v garáži		
počet aut	Brno	zázemí Brna

	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	48	3,7	26	2,3
2	5	0,4	4	0,4
3	1	0,1		
4			1	0,1
bez odpovědi	1247	95,8	1104	97,3
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	45	3,5	21	1,9
za poplatek	9	0,7	10	0,9
bez odpovědi	1247	95,8	1104	97,3
celkem	1301	100	1135	100

na veřejných komunikacích				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	307	23,6	231	20,4
2	35	2,7	29	2,6
3	4	0,3	6	0,5
bez odpovědi	955	73,4	869	76,6
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	318	24,4	237	20,9
za poplatek	28	2,2	23	2,0
bez odpovědi	955	73,4	875	77,1
celkem	1301	100	1135	100

na vyhrazeném místě				
počet aut	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
1	249	19,1	359	31,6
2	25	1,9	38	3,3
3	2	0,2	6	0,5
bez odpovědi	1025	78,8	732	64,5
celkem	1301	100	1135	100
parkování zdarma / za poplatek	Brno		zázemí Brna	
	počet odpovědí	v %	počet odpovědí	v %
bezplatně	226	17,4	352	31,0
za poplatek	42	3,2	42	3,7
bez odpovědi	1033	79,4	741	65,3
celkem	1301	100	1135	100

8.3.2 Veřejná hromadná doprava

Tabulka č. 88: Spokojenost s kvalitou VHD v Brně

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v Brně? (p17)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	v %	N	v %	N	v %
rozhodně spokojen/a	235	18,1	149	13,1	384	15,8
spíše spokojen/a	584	44,9	323	28,5	907	37,2
ani spokojen/a, ani nespokojen/a	258	19,8	222	19,6	480	19,7
spíše nespokojen/a	99	7,6	58	5,1	157	6,4
rozhodně nespokojen/a	25	1,9	17	1,5	42	1,7
nevím, VHD nepoužívám	98	7,5	290	25,6	388	15,9
neuveďeno	2	0,2	76	6,7	78	3,2
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 89: Spokojenost s kvalitou VHD v zázemí Brna

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v zázemí Brna? (p18)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %
rozhodně spokojen/a	91	7,0	134	11,8	225	9,2
spíše spokojen/a	288	22,1	337	29,7	625	25,7
ani spokojen/a, ani nespokojen/a	287	22,1	227	20,0	514	21,1
spíše nespokojen/a	66	5,1	109	9,6	175	7,2
rozhodně nespokojen/a	22	1,7	62	5,5	84	3,4
nevím, VHD nepoužívám	473	36,4	243	21,4	716	29,4
neuveďeno	74	5,7	23	2,0	97	4,0
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 90: Vlastnictví předplatné jízdenky na VHD

Znění otázky: Vlastníte předplatnou jízdenku na veřejnou dopravu

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %
ano	705	54,2	225	19,8	930	38,2
ne	596	45,8	910	80,2	1506	61,8
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 91: Typy předplatných jízdenek pro Brno ve vlastnictví respondentů

Znění otázky: Jaký typ předplatní jízdenky vlastníte?

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %
základní	286	22,0	80	7,0	366	15,0
zlevněná (STP, ITIC/ISIC, a pod.)	168	12,9	39	3,4	207	8,5
bezplatná	78	6,0	38	3,3	116	4,8
nevlastním předplatní jízdenku	597	45,9	945	83,3	1542	63,3
bez odpovědi	172	13,2	33	2,9	205	8,4
celek	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 92: Typy předplatných jízdenek pro zázemí Brna ve vlastnictví respondentů

Znění otázky: Jaký typ předplatní jízdenky vlastníte?

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %
základní	13	1,0	96	8,5	109	4,5
zlevněná (STP, ITIC/ISIC, a pod.)	7	0,5	50	4,4	57	2,3
bezplatná	12	0,9	12	1,1	24	1,0
nevlastním předplatní jízdenku	1082	83,2	944	83,2	2026	83,2
bez odpovědi	187	14,4	33	2,9	220	9,0
celek	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 93: Časová platnost předplatných jízdenek ve vlastnictví respondentů

Znění otázky: Na jak dlouhou dobu máte předplatní jízdenku pořízenou?

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %
měsíc	59	4,5	60	5,3	119	4,9
čtvrtletí	192	14,8	66	5,8	258	10,6
rok	267	20,5	68	6,0	335	13,8
nemají žádnou předplatní jízdenku	593	45,6	897	79,0	1490	61,2
bez odpovědi	190	14,6	44	3,9	234	9,6
celek	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 94: Úvahy o pořízení roční předplacené jízdenky

Znění otázky: Město Brno uvažuje, že zlevní roční předplacenou jízdenku o 50 %. Pokud by se tak stalo, uvažoval/a byste o pořízení této jízdenky? (p20)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
rozhodně ano	628	48,3	193	17,0	821	33,7
spíše ano	192	14,8	133	11,7	325	13,3
nejsem si jist/a	176	13,5	224	19,7	400	16,4

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
spíše ne	112	8,6	215	18,9	327	13,4
rozhodně ne	193	14,8	370	32,6	563	23,1
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 95: Ochota více využívat VHD v případě zlepšení jejího stavu

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek ve veřejné hromadné dopravě podle vašich představ, používal/a byste ji častěji než dosud? (p28)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
rozhodně ano	390	30,0	209	18,4	599	24,6
spíše ano	352	27,1	309	27,2	661	27,1
spíše ne	214	16,4	195	17,2	409	16,8
rozhodně ne	144	11,1	139	12,2	283	11,6
nejsem si jist/a	201	15,4	283	24,9	484	19,9
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

8.3.3 Cyklodoprava

Tabulka č. 96: Účel používání kola

Znění otázky: Pokud jezdíte na kole, tak jej používáte? (p32)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Výhradně k rekreačním účelům	520	40	540	47,6	1060	43,5
Výhradně k cestám do práce, do školy, za nákupy, k lékaři, a	8	0,6	40	3,5	48	2
K oběma účelům	139	10,7	131	11,5	270	11,1
Na kole vůbec nejedím	634	48,7	424	37,4	1058	43,4
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 97: Převažující účel používání kola v případě, že jej používají k oběma účelům (rekreace / cesty do práce apod.)

Znění otázky: Pokud kolo používáte k oběma účelům, který z nich převažuje? (p33)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
rekreačním účel	87	62,6	76	58	163	60,4

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
cesty do práce, školy, za nákupy, k lékaři, atp.	52	37,4	55	42	107	39,6
celkem	139	100	131	100	270	100

Poznámky: jen respondenti, kteří kolo používají rekreačně i k cestám (práce, škola, nákupy atd.). N = 270

Tabulka č. 98: Sezónnost používání kola

Znění otázky: Na kole jezdíte? (p34)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Po celý rok	52	7,8	97	13,6	149	10,8
Jen v některých měsících v roce	615	92,2	614	86,4	1229	89,2
celkem	667	100	711	100	1378	100

Poznámky: jen respondenti, kteří jezdí na kole. N = 1378

Tabulka č. 99: Zkušenost s bikesharingem

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing? (p44)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
nikdy jsem o tom neslyšel	833	64	888	78,2	1721	70,6
znám ale nevyužívám	459	35,3	240	21,1	699	28,7
využil jsem několikrát	5	0,4	4	0,4	9	0,4
využívám pravidelně	4	0,3	3	0,3	7	0,3
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 100: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v Brně

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí Brno (p42)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Rozhodně spokojen/a	52	4	28	2,5	80	3,3
Spíše spokojen/a	128	9,8	53	4,7	181	7,4
Ani spokojen/a, ani nespokojen/a	213	16,4	123	10,8	336	13,8
Spíše nespokojen/a	190	14,6	93	8,2	283	11,6
Rozhodně nespokojen/a	163	12,5	104	9,2	267	11
Nevím, protože nemám o této problematice žádný přehled	555	42,7	734	64,7	1289	52,9
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

Tabulka č. 101: Potenciál častějšího využívání kola při změně / zlepšení podmínek pro jízdu

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro jízdu na kole podle vašich představ, používal/a byste ho častěji než dosud? (p47)

	Brno		zázemí Brna		celkem	
	N	%	N	%	N	%
Rozhodně ano	187	14,4	115	10,1	302	12,4
Spíše ano	289	22,2	224	19,7	513	21,1
Spíše ne	178	13,7	200	17,6	378	15,5
Rozhodně ne	356	27,4	249	21,9	605	24,8
Nejsem si jist/a	291	22,4	347	30,6	638	26,2
celkem	1301	100	1135	100	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

8.3.4 Pěší doprava

Tabulka č. 102: Ochota více chodit pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro pěší chůzi podle vašich představ, chodil/a byste pěšky častěji než dosud? (p55)

	Brno		zázemí Brna		celek	
	N	%	N	%	N	%
rozhodně ano	237	18,2	156	13,7	393	16,1
spíše ano	347	26,7	295	26,0	642	26,4
spíše ne	273	21,0	231	20,4	504	20,7
rozhodně ne	165	12,7	117	10,3	282	11,6
nejsem si jist/a	279	21,4	336	29,6	615	25,2
celkem	1301	100,0	1135	100,0	2436	100,0

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436

8.4 Kapitola 6 - Faktorové analýzy související se subjektivním vnímáním jednotlivých dopravních módů

8.4.1 Analýza percepce a postojů k IAD

Do faktorové analýzy vstoupilo 17 položek, které se týkaly vnímání automobilové dopravy občany BMO. Účelem tohoto postupu bylo zjistit, zda mezi baterií položek, které zkoumají různé aspekty hodnocení IAD, můžeme identifikovat společné proměnné, tj. faktory. Z proměnných, které sytí společný faktor, jsme následně vytvořili sumační index. Vytvořené sumační indexy pro jednotlivé faktory jsme poté využili pro vybraná srovnání – mezi muži a ženami, obyvateli Brna a zázemí Brna či jednotlivými vzdělanostními skupinami.

Odhad počtu faktorů byl proveden v kombinaci Hornovy paralelní analýzy a scree plotu. Jako metoda extrakce faktorů byla zvolena metoda ordinary least squares. Vzhledem k předpokládané

souvislosti mezi jednotlivými aspekty vnímání automobilové dopravy byla zvolena šikmá metoda rotace, jmenovitě geomin.

Přestože bylo možné u většiny položek identifikovat podobné vzorce odpovídání, které indikují přítomnost latentních proměnných, část položek se z tohoto ohledu vymykala.

Jde přitom o všechny položky, které se týkají vnímané situace ohledně parkování: „*Najít neplacené místo k zaparkování v blízkosti mého bydliště je snadné*“ (p12.a), „*Najít placené místo k parkování v práci je snadné*.“ (q12.g), „*Najít neplacené místo k parkování v práci je snadné*“ (p.12j), „*Najít neplacené místo k zaparkování v centru Brna je snadné*.“ (p12.m)²⁰ a „*Cena placeného parkování v Brně je vysoká*“²¹ (p12.d).

Obdobně se jednalo o výrok „*Cena pohonných hmot je vysoká*“²² (p12.o).

Zjednodušeně řečeno lze říci, že způsob odpovídání na tyto položky nesouvisel s odpovídáním na položky ostatní. Jinými slovy spolu souvisí jednotlivé vnímané aspekty parkování v Brně jen málo, což platí jak pro soubor jako takový (Tabulka č. 103), ale specificky i pro řidiče (Tabulka č. 103). Vzhledem k ordinální povaze jednotlivých položek je tato skutečnost vyjádřena skrze koeficient Kendallovo tau:

Tabulka č. 103: Souvislost položek týkajících se vnímání parkování v Brně a ceny pohonných hmot u všech respondentů, vyjádřeno Kendallovým tau

	p12.a	p12.d	p12.g	p12.j	p12.m	p12.o
p12.a	1					
p12.d	-0,06	1				
p12.g	0,09	-0,07	1			
p12.j	0,23	-0,13	0,29	1		
p12.m	0,12	-0,14	0,10	0,14	1	
p12.o	<0,00	0,29	-0,02	-0,01	-0,09	1

Poznámka: N = 1485.

²⁰ Ve všech případech je důvodem pro vyřazení nízká hodnota komunity, tedy části rozptylu vysvětlené společnými faktory – ve všech případech vyjma položky „*Najít placené místo k parkování v práci je snadné*.“ ($u^2 = 0,34$) byly tyto hodnoty menší než 0,3.

²¹ KMO = 0,56.

²² KMO = 0,56. Důvodem může být její obecná povaha, nezávislá na kontextu Brna, k němuž je obsahově vztažena většina položek vztažena.

Tabulka č. 104: Souvislost položek týkajících se vnímání parkování v Brně a ceny pohonných hmot u řidičů, vyjádřeno Kendallovým tau

	p12.a	p12.d	p12.g	p12.j	p12.m	p12.o
p12.a	1					
p12.d	-0,06	1				
p12.g	0,09	-0,07	1			
p12.j	0,23	-0,13	0,29	1		
p12.m	0,12	-0,14	0,10	0,14	1	
p12.o	0,00	0,29	-0,02	-0,01	-0,09	1

Poznámka: N = 589.

Následkem nízké souvislosti byly tyto položky z faktorové analýzy vyřazeny a v dalších analýzách budou figurovat samostatně.

Po vyřazení výše uvedených položek byla identifikována následující faktorová struktura:

Tabulka č. 105: Faktorová struktura postojů k IAD

Položka	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄
<i>Auto je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.</i>	0,78			
<i>Ve městě je auto nejrychlejší způsob dopravy.</i>	0,76			
<i>Jízda automobilem v Brně představuje zátěž pro životní prostředí.</i>	-0,44			
<i>Auto je součástí mého životního stylu.</i>		0,88		
<i>Jízda autem je nezbytná k tomu, abych mohl/a zvládnout naplánované aktivity.</i>		0,77		
<i>Jízda autem mě baví.</i>		0,31		
<i>Jízda autem v zázemí Brna je bezpečná.</i>			0,91	
<i>Jízda autem v Brně je bezpečná.</i>			0,67	
<i>Na jízdě autem si cením soukromí.</i>				0,91
<i>Auto znamená volnost pohybu.</i>				0,48
<i>Auto je pro mě symbol prestiže.</i>				0,33

Poznámka: N = 2436.

Faktor č. 1, který sytí položky „Auto je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (p12.p), „Ve městě je auto nejrychlejší způsob dopravy.“ (p12.b) a „Jízda automobilem v Brně představuje zátěž pro životní prostředí.“ (p12.n), lze chápat jako respondenty vnímaný **užitek** spjatý s **užíváním** individuální automobilové dopravy. V souladu s tím je tendence respondentů nesouhlasit s tvrzením, že IAD

v Brně znamená náklady pro životní prostředí. Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru vyjádřená skrze Cronbachovo alfa odpovídá hodnotě 0,6²³²⁴.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vyjádření **životního stylu** souvisejícího s užíváním automobilu, které v očích respondentů umožňuje zvládat jejich každodenní harmonogram: „*Jízda autem je nezbytná k tomu, abych mohl/a zvládnout naplánované aktivity.*“ (p12.f) či „*Auto je součástí mého životního stylu.*“ (p12.q). Zároveň se ale v jejich očích jedná o příjemnou aktivitu, byť skutečnost, zda respondenty jízda autem uspokojuje, nehraje ve vztahu k faktoru jako celku takovou roli jako logistické souvislosti užívání automobilu – „*Jízda autem mě baví.*“ (p12.l). Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru vyjádřená skrze Cronbachovo alfa se rovná hodnotě 0,67.

Faktor č. 3 představuje obecně vnímanou míru **bezpečí** pro používání IAD v Brně-městě, ale i celé BMO: „*Jízda autem v Brně je bezpečná.*“ (p12.c) a „*Jízda autem v zázemí Brna je bezpečná.*“ (p12.k). Hodnota vnitřní konzistence škály vytvořené na těchto dvou položkách vyjádřená skrze Cronbachovo alfa je 0,44.

Faktor č. 4 pokrývá **ceněné aspekty** spjaté s užíváním IAD – soukromí („*Na jízdě autem si cením soukromí.*“; p12.h), nezávislost („*Auto znamená volnost pohybu.*“; p12.i) a prestiž („*Auto je pro mě symbol prestiže.*“; p12.e). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,51.

Korelační matice jednotlivých faktorů se nachází v Tabulce č. 106 níže:

Tabulka č. 106: Korelační matice jednotlivých faktorů IAD

	Užitek	Životní styl	Bezpečí	Pozitivní aspekty IAD
Užitek	1			
Životní styl	0,42	1		
Bezpečí	0,40	0,60	1	
Pozitivní aspekty IAD	0,36	0,47	0,37	1

Poznámka: N = 2436.

²³ Vnitřní konzistence vyjadřuje míru korelace mezi proměnnými, tj. míru konzistence v odpovídání na jednotlivé položky měřícími stejný konstrukt, např. vnímaný užitek spjatý s užíváním IAD. Může nabývat hodnot od mínus nekonečna po jedna, přičemž čím více se blíží hodnotě jedna, tím více spolu odpoví na jednotlivé (manifestní) proměnné souvisejí, tj. tím větší jsou hodnoty jejich vzájemných korelací.

²⁴ Míra vnitřní konzistence při odpovídání na položky spadající pod stejný faktor napříč dopravními módy byla v některých případech relativně nízká. Důvodem je například malý počet položek, nadto s nepříliš specifikovaným či (alespoň potenciálně v myslích respondentů) heterogenním obsahem, kupř.: „*Jízda autem v Brně je bezpečná.*“.

8.4.2 Analýza percepce a postojů k VHD

Do faktorové analýzy vstoupilo 32 položek, které se týkaly vnímání veřejné hromadné dopravy občany BMO. Účelem tohoto postupu bylo zjistit, zda mezi baterií položek, které zkoumají různé aspekty hodnocení VHD, můžeme identifikovat společné proměnné, tj. faktory. Z proměnných, které sytí společný faktor, jsme následně vytvořili sumační index. Vytvořené sumační indexy pro jednotlivé faktory jsme poté využili pro vybraná srovnání – mezi muži a ženami, obyvateli Brna a zázemí Brna či jednotlivými vzdělanostními skupinami.

Odhad počtu faktorů byl proveden v kombinaci Hornovy paralelní analýzy a scree plotu. Jako metoda extrakce faktorů byla zvolena metoda ordinary least squares. Vzhledem k předpokládané souvislosti mezi jednotlivými aspekty vnímání automobilové dopravy byla zvolena šikmá metoda rotace, jmenovitě geomin.

Přestože bylo možné u naprosté většiny položek identifikovat podobné vzorce odpovídání, které indikují přítomnost latentních proměnných, tři položky se z tohoto ohledu vymykaly a obsahově spolu navzájem nesouvisely.

Jedná se o následující položky: „Centrum Brna je VHD dobře dostupné“ (p25.u), „VHD je šetrná k životnímu prostředí.“ (p25.z), „Změny v jízdách v řádech VHD, výluky apod. informace se člověk snadno dozví“ (p25.ad) .

Následkem nízké souvislosti byly tyto položky z faktorové analýzy vyřazeny a v dalších analýzách budou figurovat samostatně.

Po vyřazení výše uvedených položek byla identifikována následující faktorová struktura:

Tabulka č. 107: Faktorová struktura postojů k VHD

Položka	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9
Cestování VHD mě neomezuje v mých aktivitách.	0,80								
Cestování VHD zabere mnoho času.	0,69								
VHD je pohodlný způsob dopravy.	0,53								
VHD je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.	0,46								
Cestování VHD mě neomezuje v mých aktivitách.	0,44								
Jízda VHD je pro mě vítanou příležitostí k tomu potkat další lidi.	0,36								
Vozidla VHD v zázemí Brna jsou čistá.		0,67							
Vozidla VHD v Brně jsou čistá.		0,63							
Zastávky spojů VHD v Brně jsou v dobrém stavu.		0,52							

Položka	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9
Zastávky spojů VHD v zázemí Brna jsou v dobrém stavu.		0,50							
Jízda VHD je pro mě symbolem prestiže.		0,36							
Počet vypravených spojů VHD v zázemí Brna je dostatečný.			0,75						
Hustota sítě VHD (počet spojů, zastávek atd.) v zázemí Brna je dostatečná.			0,71						
Hustota sítě VHD (počet spojů, zastávek atd.) v Brně je dostatečná.			0,52						
Počet vypravených spojů VHD v Brně je dostatečný.			0,44						
Spoje VHD v Brně jezdí podle jízdního řádu.				0,87					
Spoje VHD v zázemí Brna jezdí podle jízdního řádu.				0,58					
Spoje VHD v Brně na sebe dobře navazují.				0,36					
V zázemí Brna VHD jezdí dostatek bezbariérových spojů.					0,99				
V Brně jezdí dostatek bezbariérových (nízkopodlažních) spojů.					0,51				
Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v zázemí Brna v noci než přes den.						0,99			
Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v Brně v noci než přes den.						0,47			
VHD v Brně je bezpečná v nočních hodinách.							0,98		
VHD v zázemí Brna je bezpečná v nočních hodinách.							0,42		
Spoje VHD v Brně bývají přeplněné.								0,79	
Spoje VHD v zázemí Brna bývají přeplněné.								0,44	
VHD má špatnou pověst.								0,30	
Cena předplatné jízdenky (šalinkarty) je vysoká.									0,76
Cena jednorázových jízdének je vysoká.									0,56

Poznámka: N = 2436.

Faktor č. 1, který sytí položky „Cestování VHD v Brně mě neomezuje v mých aktivitách.“ (q25.aa), „Cestování VHD v zázemí Brna mě neomezuje v mých aktivitách.“ (q25.i), „VHD je pohodlný způsob dopravy.“ (q25.o), „VHD je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (q25.v), „Cestování VHD zabere mnoho času.“ (q25.l) a „Jízda VHD je pro mě vítanou příležitostí k tomu potkat další lidi.“ (q25.af) lze chápat jako respondenty vnímaný **užitek** spjatý s užíváním **veřejné hromadné dopravy**. Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru odpovídá hodnotě 0,76.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vyjádření vnímané **čistoty vozidel a zastávek** veřejné hromadné dopravy, která zároveň souvisí s vnímanou prestiží VHD: „Vozidla VHD v zázemí Brna jsou čistá.“ (q25.r), „Vozidla VHD v Brně jsou čistá.“ (q25.a), „Zastávky spojů VHD v Brně jsou v dobrém stavu.“ (q25.h), „Zastávky spojů VHD v zázemí Brna jsou v dobrém stavu.“ (q25.y) a „Jízda VHD je pro mě symbolem prestiže.“ (q25.t). Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru se rovná hodnotě 0,73.

Faktor č. 3 představuje vnímanou **hustotu sítě VHD** v Brně-městě, ale i celé BMO: „Počet vypravených spojů VHD v zázemí Brna je dostatečný.“ (q25.k), „Hustota sítě VHD (počet spojů, zastávek atd.) v zázemí Brna je dostatečná.“ (q25.s), „Hustota sítě VHD (počet spojů, zastávek atd.) v

Brně je dostatečná." (q25.j) a *„Počet vypravených spojů VHD v Brně je dostatečný.“* (q25.x). Hodnota vnitřní konzistence škály vytvořené na těchto dvou položkách je 0,79.

Faktor č. 4 pokrývá ceněné aspekty spjaté s vnímanou **přesností** a **spolehlivostí** VHD v Brně a okolních obcích: *„Spoje VHD v Brně jezdí podle jízdního řádu.“* (q25.w), *„Spoje VHD v zázemí Brna jezdí podle jízdního řádu.“* (q25.d) a *„Spoje VHD v Brně na sebe dobře navazují.“* (p25.c). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,73.

Faktor č. 5 pokrývá ceněné aspekty spjaté s vnímaným zapojením **bezbariérových vozidel**: *„V zázemí Brna VHD jezdí dostatek bezbariérových spojů.“* (q25.ae) a *„V Brně jezdí dostatek bezbariérových (nízkopodlažních) spojů.“* (q25.f). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,76.

Faktor č. 6 se týká vnímaného rozdílu při **čekání na zastávkách VHD ve dne a v noci**: *„Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v zázemí Brna v noci než přes den.“* (q25.ab) a *„Je pro mě mnohem horší čekat na zastávkách v Brně v noci než přes den.“* (q25.e). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,68.

Faktor č. 7 reprezentuje **vnímané bezpečí VHD v nočních hodinách**: *„VHD v Brně je bezpečná v nočních hodinách.“* (p25.b) a *„VHD v zázemí Brna je bezpečná v nočních hodinách.“* (p25.n). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,77.

Faktor č. 8 pokrývá **negativní aspekty** spjaté s užíváním VHD – *„Spoje VHD v Brně bývají přeplněné.“* (p25.q), *„Spoje VHD v zázemí Brna bývají přeplněné.“* (p25.ac) a *„VHD má špatnou pověst.“* (p25.m). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,58.

Faktor č. 9 představuje dimenzi vnímané **ceny jízdenek** – jednorázové (*„Cena jednorázových jízdenek je vysoká“,* p25.g) i předplatné (*„Cena předplatné jízdenky (šalinkarty) je vysoká“,* p25.p). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,6.

Korelační matice jednotlivých faktorů se nachází v Tabulce č. 108 níže:

Tabulka č. 108: Korelační matice jednotlivých faktorů IAD

	Bez bariér	Bezpečí	Čekání	Cena	Čistota	Hustota	Negativa	Přesnost	Užitek
Bez bariér	1								
Bezpečí	0,31	1							
Čekání	-0,12	-0,41	1						
Cena	-0,12	-0,20	0,20	1					
Čistota	0,48	0,50	-0,17	-0,15	1				
Hustota	0,50	0,29	-0,04	-0,11	0,52	1			

	Bez bariér	Bezpečí	Čekání	Cena	Čistota	Hustota	Negativa	Přesnost	Užitek
Negativa	-0,16	-0,30	0,25	0,27	-0,31	-0,28	1		
Přesnost	0,43	0,29	-0,01	-0,07	0,51	0,58	-0,33	1	
Užitek	0,28	0,32	-0,08	-0,09	0,44	0,49	-0,36	0,42	1

Poznámka: N = 2436.

8.4.3 Analýza percepce a postojů k cyklistické dopravě

Do faktorové analýzy vstoupilo 21 položek, které se týkaly vnímání jízdy na kole jako módy dopravy lidmi žijícími v BMO. Účelem tohoto postupu bylo zjistit, zda mezi baterií položek, které zkoumají různé aspekty hodnocení cyklistické dopravy, můžeme identifikovat společné proměnné, tj. faktory. Z proměnných, které sytí společný faktor, jsme následně vytvořili sumační index. Vytvořené sumační indexy pro jednotlivé faktory jsme poté využili pro vybraná srovnání – mezi muži a ženami, obyvateli Brna a zázemí Brna či jednotlivými vzdělanostními skupinami.

Odhad počtu faktorů byl proveden v kombinaci Hornovy paralelní analýzy a scree plotu. Jako metoda extrakce faktorů byla zvolena metoda ordinary least squares. Vzhledem k předpokládané souvislosti mezi jednotlivými aspekty vnímání automobilové dopravy byla zvolena šikmá metoda rotace, jmenovitě geomin.

Přestože bylo možné u naprosté většiny položek identifikovat podobné vzorce odpovídání, které indikují přítomnost latentních proměnných, tři položky se z tohoto ohledu vymykaly a obsahově nesouvisely s ostatními.

Jedná se o následující položky: „*Jízda na kole je fyzicky náročná*“ (p45.t), „*Cyklopruhy jsou na komunikacích v Brně dobře označené.*“ (p45.l) a „*Přeprava jízdních kol v prostředcích VHD je snadná.*“ (p45.o).

Následkem nízké souvislosti byly tyto položky z faktorové analýzy vyřazeny a v dalších analýzách budou figurovat samostatně.

Po vyřazení výše uvedených položek byla identifikována následující faktorová struktura:

Tabulka č. 109: Faktorová struktura postojů ke kolu jako dopravnímu módu

Položka	F1	F2	F3	F4	F5
Jezdit v Brně na kole je bezpečné.	0.67				
Jízda na kole v Brně člověku přináší potěšení z pohybu.	0.54				
Cyklostezky a cyklopruhy jsou v Brně dobře propojené.	0.50				
Řidiči jsou v Brně k cyklistům ohleduplní.	0.45				
Existující cyklopruhy v Brně poskytují cyklistům bezpečí.	0.42				
V Brně je dostatek parkovacích míst pro kola.		0.88			
Najít volné místo k bezpečnému zaparkování kola v Brně je snadné.		0.64			
Nabídka služeb pro cyklisty v Brně (stojany na kola, atd.).		0.44			
Pro pohyb v Brně je kolo rychlý dopravní prostředek.			0.70		
Kolo je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.			0.68		
V Brně je pro jízdu na kole náročný terén.			-0.41		
Centrum Brna je na kole dobře dostupné.			0.36		
Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu jet na kole v Brně.				0.66	
Množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole.				0.56	
Snadnost jízdy na kole v Brně zhoršují bariéry.				0.37	
Pro bezpečnou a snadnou jízdu na kole po Brně jsou nutné oddělené cyklostezky.				0.32	
Jízda na kole je součástí zdravého životního stylu.					0.50
Jízda na kole v zázemí Brna člověku přináší potěšení z pohybu.					0.41

Poznámka: N = 2436.

Faktor č. 1, který sytí položky „Jezdit v Brně na kole je bezpečné.“ (p45.a), „Jízda na kole v Brně člověku přináší potěšení z pohybu.“ (p45.c), „Cyklostezky a cyklopruhy jsou v Brně dobře propojené.“ (q45.e), „Řidiči jsou v Brně k cyklistům ohleduplní.“ (q45.d) a „Existující cyklopruhy v Brně poskytují cyklistům bezpečí.“ (q45.i) lze souhrnně chápat jako respondenty vnímaný **pocit z jízdy** na kole. Ten v sobě tak zahrnuje hned několik oblastí, které spojuje obdobný způsob odpovídání. Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru odpovídá hodnotě 0,73.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vnímané možnosti **parkování** kol: „V Brně je dostatek parkovacích míst pro kola.“ (p45.n), „Najít volné místo k bezpečnému zaparkování kola v Brně je snadné.“ (p45.g) a „Nabídka služeb pro cyklisty v Brně (stojany atd.) je dobrá.“ (p45.r). Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru se rovná hodnotě 0,76.

Faktor č. 3 představuje vnímanou **vhodnost kola jako dopravního prostředku** pro Brno: „Pro pohyb v Brně je kolo rychlý dopravní prostředek.“ (p45.h), „Kolo je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.“ (p45.m), „V Brně je pro jízdu na kole náročný terén.“ (p45.j) a „Centrum Brna je na kole dobře dostupné.“ (p45.u). Hodnota vnitřní konzistence škály vytvořené na těchto dvou položkách je 0,65.

Faktor č. 4 pokrývá vnímané **bariéry** pro jízdu na kole, které mohou mít podobu intenzivního automobilového provozu („Množství aut v ulicích Brna snižuje mou ochotu jet na kole.“, p45.p), zhoršené kvality životního prostředí („Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu jet na kole v Brně.“,

p45.b) či bariéry v infrastruktuře („Snadnost jízdy na kole v Brně zhoršují bariéry.“, p45.f; „Pro bezpečnou a snadnou jízdu na kole po Brně jsou nutné oddělené cyklostezky.“, p45.q). Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru se rovná hodnotě 0,58.

Faktor č. 5 odpovídá **životnímu stylu** souvisejícímu s jízdou na kole: „Jízda na kole je součástí zdravého životního stylu.“ (q45.k) a „Jízda na kole v zázemí Brna člověku přináší potěšení z pohybu.“ (q45.s). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,35.

Korelační matice jednotlivých faktorů se nachází v tabulce č. 110 níže:

Tabulka č. 110: Korelační matice jednotlivých faktorů jízdy na kole

	Bariéry	Parkování	Pocit z jízdy	Životní styl	Vhodnost
Bariéry	1				
Parkování	-0,09	1			
Pocit z jízdy	-0,35	0,45	1		
Životní styl	0,07	-0,05	0,16	1	
Vhodnost	-0,22	0,28	0,50	0,29	1

Poznámka: N = 2436.

8.4.4 Analýza percepce a postojů k chůzi jako módu dopravy

Do faktorové analýzy vstoupilo 18 položek, které se týkaly vnímání chůze jako dopravního módu lidmi žijícími v BMO. Účelem tohoto postupu bylo zjistit, zda mezi baterií položek, které zkoumají různé aspekty hodnocení chůze jako dopravního módu, můžeme identifikovat společné proměnné, tj. faktory. Z proměnných, které sytí společný faktor, jsme následně vytvořili sumační index. Vytvořené sumační indexy pro jednotlivé faktory jsme poté využili pro vybraná srovnání – mezi muži a ženami, obyvateli Brna a zázemí Brna či jednotlivými vzdělanostními skupinami.

Odhad počtu faktorů byl proveden v kombinaci Hornovy paralelní analýzy a scree plotu. Jako metoda extrakce faktorů byla zvolena metoda ordinary least squares. Vzhledem k předpokládané souvislosti mezi jednotlivými aspekty vnímání automobilové dopravy byla zvolena šikmá metoda rotace, jmenovitě geomin.

Přestože bylo možné u naprosté většiny položek identifikovat podobné vzorce odpovídání, které indikují přítomnost latentních proměnných, jedna položka se z tohoto ohledu vymykala a obsahově nesouvisela s ostatními.

Jedná se o následující položku: „Řidiči jsou v Brně k chodcům ohleduplní.“ (p51.b) .

Následkem nízké souvislosti byla tyto položky z faktorové analýzy vyřazena a v dalších analýzách bude figurovat samostatně. Po vyřazení této položky byla identifikována následující faktorová struktura:

Tabulka č. 111: Faktorová struktura postojů k chůzi jako dopravnímu módu

Položka	F ₁	F ₂	F ₃	F ₄	F ₅
Chůze v zázemí Brna člověku přináší radost z pohybu.	0,73				
Chůze je součástí zdravého životního stylu.	0,58				
Chůze v Brně člověku přináší radost z pohybu.	0,52				
Zastávky VHD v Brně jsou pěšky dobře dostupné.	0,33				
Chůze člověku šetří peníze.	0,31				
Množství aut v ulicích snižuje mou ochotu jít pěšky.		0,69			
Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu chodit pěšky v Brně.		0,67			
Nedostatek vhodných propojení tam, kam se potřebuji dostat		0,43			
Snadnost chůze v Brně zhoršují bariéry		0,42			
Chůze je fyzicky náročná.		0,34			
Chodníky v Brně jsou dostatečně oddělené od silnic.			0,74		
Chodníky v Brně jsou v dobrém stavu.			0,63		
Zastávky VHD v zázemí Brna jsou pěšky dobře dostupné			0,32		
Chůze v noci v zázemí Brna je bezpečná.				0,77	
Chůze v noci v Brně je bezpečná.				0,71	
Chůze je vhodný prostředek pro dopravu v Brně.					0,58
Chůze je pomalý způsob dopravy v Brně.					-0,45

Poznámka: N = 2436.

Faktor č. 1, který sytí položky „Chůze v zázemí Brna člověku přináší radost z pohybu.“ (p51.k), „Chůze je součástí zdravého životního stylu.“ (p51.q), „Chůze v Brně člověku přináší radost z pohybu.“ (q51.a), „Zastávky VHD v Brně jsou pěšky dobře dostupné.“ (q51.d) a „Chůze člověku šetří peníze.“ (q51.c), lze chápat jako respondenty vnímané **přednosti a přínosy chůze**. Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru odpovídá hodnotě 0,62.

Faktor č. 2 lze pojímat jako vyjádření vnímaných **bariér pro chůzi** jako dopravního prostředku, které mohou mít podobu intenzivního automobilového provozu („Množství aut v ulicích snižuje mou ochotu jít pěšky.“, p51.r), zhoršené kvality životního prostředí („Nekvalitní ovzduší snižuje mou ochotu chodit pěšky v Brně.“, p51.h), bariér v infrastruktuře („Nedostatek vhodných propojení tam, kam se potřebuji dostat“, p51.i) či překážek ve fyzickém stavu respondentů („Chůze je fyzicky náročná.“, q51.e). Vnitřní konzistence škály vytvořené na základě tohoto faktoru se rovná hodnotě 0,65.

Faktor č. 3 představuje vnímaný **stav chodníků** v Brně a s tím související **pěší dostupnost zastávek VHD v rámci zázemí Brna**: „Chodníky v Brně jsou dostatečně oddělené od silnic.“ (p51.n), „Chodníky v

Brně jsou v dobrém stavu." (p51.j) a *„Zastávky VHD v zázemí Brna jsou pěšky dobře dostupné."* (p51.l).
Hodnota vnitřní konzistence škály vytvořené na těchto dvou položkách je 0,63.

Faktor č. 4 pokrývá ceněné aspekty spjaté s vnímanou **bezpečností chůze v noci** Brnem a jeho zázemím: *„Chůze v noci v zázemí Brna je bezpečná."* (p51.o) a *„Chůze v noci v Brně je bezpečná."* (p51.f). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,71.

Faktor č. 5 odpovídá vnímané míře **vhodnosti chůze** jako dopravního prostředku v Brně: *„Chůze je vhodný prostředek pro dopravu v Brně."* (q51.m) a *„Chůze je pomalý způsob dopravy v Brně."* (q51.g). Cronbachovo alfa škály vytvořené na základě těchto položek odpovídá hodnotě 0,4.

Korelační matice jednotlivých faktorů se nachází v tabulce č. 112 níže:

Tabulka č. 112: Korelační matice jednotlivých faktorů chůze

	Bariéry	Bezpečí v noci	Infrastruktura	Pozitiva chůze	Vhodnost
Bariéry	1				
Bezpečí v noci	-0,11	1			
Infrastruktura	-0,24	0,29	1		
Pozitiva chůze	-0,19	0,13	0,38	1	
Vhodnost	-0,20	0,18	0,24	0,26	1

Poznámka: N = 2436.

8.5 Geografické členění vybraných otázek

Tabulka č. 113: Nejčastější způsob cestování autem – dle regionů

Znění otázky: Autem nejčastěji cestujete ...? (p7)

	jako řidič		jako spolujezdec		autem vůbec nikdy nejezdím		neuvedeno		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %	N	v %	N	v %
Bohunice	31	51,7	22	36,7	7	11,7			60	100
Brno-Jih	16	47,1	17	50,0	1	2,9			34	100
Brno-Sever	100	54,9	68	37,4	14	7,7			182	100
Brno-Střed	84	45,4	81	43,8	19	10,3	1	0,5	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	38	44,7	38	44,7	8	9,4	1	1,2	85	100
Kohoutovice	22	64,7	10	29,4	1	2,9	1	2,9	34	100
Královo Pole	48	38,4	65	52,0	12	9,6			125	100
Líšeň	51	56,0	28	30,8	8	8,8	4	4,4	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	16	40,0	21	52,5	3	7,5			40	100
Řečkovice a okolí	67	65,7	29	28,4	6	5,9			102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	43	50,6	34	40,0	5	5,9	3	3,5	85	100
Starý Lískovec	13	41,9	9	29,0	8	25,8	1	3,2	31	100
Vinohrady	25	50,0	17	34,0	8	16,0			50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	62	59,0	37	35,2	6	5,7			105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	46	50,0	38	41,3	8	8,7			92	100
Blanensko	34	57,6	20	33,9	3	5,1	2	3,4	59	100
Hustopečsko	30	60,0	16	32,0	1	2,0	3	6,0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	58	63,7	20	22,0	10	11,0	3	3,3	91	100
Kuřim a okolí	74	65,5	29	25,7	7	6,2	3	2,7	113	100
Pohořelicko	38	63,3	17	28,3	2	3,3	3	5,0	60	100
Rosicko	49	61,3	28	35,0	3	3,8			80	100
Slavkovsko a Bučovicko	73	52,1	52	37,1	11	7,9	4	2,9	140	100
Šlapanicko	195	62,5	85	27,2	26	8,3	6	1,9	312	100
Tišnovsko	42	52,5	28	35,0	10	12,5			80	100
Židlochovicko	96	64,0	43	28,7	7	4,7	4	2,7	150	100
celek	1351	55,5	852	35,0	194	8,0	39	1,6	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 114: Znalost a využívání car-sharingu – dle regionů

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut? Pokud ano, jak často ...? (p10A)

	nikdy jsem o tom neslyšel/a		znám, ale nevyužívám		využil/a jsem několikrát		využívám pravidelně		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	44	73,3	16	26,7					60	100
Brno-Jih	19	55,9	13	38,2	2	5,9			34	100
Brno-Sever	86	47,3	87	47,8	5	2,7	4	2,2	182	100
Brno-Střed	106	57,3	71	38,4	8	4,3			185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	46	54,1	39	45,9					85	100
Kohoutovice	25	73,5	9	26,5					34	100
Královo Pole	62	49,6	56	44,8	4	3,2	3	2,4	125	100
Líšeň	57	62,6	33	36,3	1	1,1			91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	19	47,5	20	50,0	1	2,5			40	100
Řečkovice a okolí	47	46,1	54	52,9	1	1,0			102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	57	67,1	27	31,8	1	1,2			85	100
Starý Lískovec	27	87,1	4	12,9					31	100
Vinohrady	34	68,0	16	32,0					50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	63	60,0	40	38,1	1	1,0	1	1,0	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	55	59,8	37	40,2					92	100
Blanensko	43	72,9	16	27,1					59	100
Hustopečsko	37	74,0	13	26,0					50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	62	68,1	28	30,8			1	1,1	91	100
Kuřim a okolí	73	64,6	38	33,6	1	0,9	1	0,9	113	100
Pohořelicko	44	73,3	16	26,7					60	100
Rosicko	64	80,0	16	20,0					80	100
Slavkovsko a Bučovicko	106	75,7	33	23,6	1	0,7			140	100
Šlapanicko	208	66,7	101	32,4	3	1,0			312	100
Tišnovsko	57	71,3	23	28,8					80	100
Židlochovicko	109	72,7	37	24,7	1	0,7	3	2,0	150	100
celek	1550	63,6	843	34,6	30	1,2	13	0,5	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 115: Znalost a využívání car pooling – dle regionů

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách některé z následujících typů sdílení aut (Car pooling)? Pokud ano, jak často ...? (p10b)

	nikdy jsem o tom neslyšel/a		znám, ale nevyužívám		využil/a jsem několikrát		využívám pravidelně		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %	N	v %	N	v %
Bohunice	46	76.7	14	23.3					60	100
Brno-Jih	28	82.4	5	14.7	1	2.9			34	100
Brno-Sever	130	71.4	50	27.5	2	1.1			182	100
Brno-Střed	127	68.6	55	29.7	2	1.1	1	0.5	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	58	68.2	26	30.6			1	1.2	85	100
Kohoutovice	27	79.4	7	20.6					34	100
Královo Pole	80	64.0	36	28.8	5	4.0	4	3.2	125	100
Líšeň	69	75.8	22	24.2					91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	21	52.5	18	45.0			1	2.5	40	100
Řečkovice a okolí	60	58.8	42	41.2					102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	67	78.8	17	20.0	1	1.2			85	100
Starý Lískovec	27	87.1	4	12.9					31	100
Vinohrady	38	76.0	12	24.0					50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	79	75.2	24	22.9	2	1.9			105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	64	69.6	28	30.4					92	100
Blanensko	48	81.4	11	18.6					59	100
Hustopečsko	39	78.0	11	22.0					50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	67	73.6	23	25.3			1	1.1	91	100
Kuřim a okolí	88	77.9	24	21.2	1	0.9			113	100
Pohořelicko	51	85.0	9	15.0					60	100
Rosicko	72	90.0	8	10.0					80	100
Slavkovsko a Bučovicko	122	87.1	17	12.1			1	0.7	140	100
Šlapanicko	241	77.2	70	22.4	1	0.3			312	100
Tišnovsko	63	78.8	17	21.3					80	100
Židlochovicko	120	80.0	29	19.3	1	0.7			150	100
Celek	1832	75.2	579	23.8	16	0.7	9	0.4	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 116: Spokojenost s kvalitou VHD v Brně – dle regionů

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v Brně? (p17)

	rozhodně spokojen/a		spíše spokojen/a		ani spokojen/a, ani nespokojen/a		spíše nespokojen/a		rozhodně nespokojen/a		nevím, nemám o problematice přehled		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	5	8.3	35	58.3	9	15.0	1	1.7			10	16.7	60	100
Brno-Jih	5	14.7	13	38.2	10	29.4	4	11.8			2	5.9	34	100
Brno-Sever	38	20.9	74	40.7	31	17.0	19	10.4	4	2.2	16	8.8	182	100
Brno-Střed	35	18.9	81	43.8	39	21.1	12	6.5	3	1.6	15	8.1	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	14	16.5	49	57.6	13	15.3	4	4.7	1	1.2	4	4.7	85	100
Kohoutovice	7	20.6	19	55.9	5	14.7	2	5.9			1	2.9	34	100
Královo Pole	31	24.8	55	44.0	21	16.8	10	8.0	3	2.4	5	4.0	125	100
Líšeň	12	13.2	38	41.8	24	26.4	11	12.1	2	2.2	4	4.4	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	18	45.0	13	32.5	5	12.5	2	5.0	1	2.5	1	2.5	40	100
Řečkovice a okolí	15	14.7	48	47.1	19	18.6	7	6.9	4	3.9	9	8.8	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	11	12.9	35	41.2	23	27.1	7	8.2	2	2.4	7	8.2	85	100
Starý Lískovec	3	9.7	16	51.6	4	12.9		0.0			8	25.8	31	100
Vinohrady	2	4.0	22	44.0	11	22.0	7	14.0			8	16.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	22	21.0	45	42.9	25	23.8	5	4.8			8	7.6	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	17	18.5	41	44.6	19	20.7	8	8.7	5	5.4	2	2.2	92	100
Blanensko	10	16.9	18	30.5	9	15.3	5	8.5	1	1.7	16	27.1	59	100
Hustopečsko	5	10.0	16	32.0	5	10.0	1	2.0	1	2.0	22	44.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	7	7.7	23	25.3	22	24.2	7	7.7	1	1.1	31	34.1	91	100
Kuřim a okolí	19	16.8	32	28.3	26	23.0	5	4.4	3	2.7	28	24.8	113	100
Pohořelicko	7	11.7	15	25.0	13	21.7	3	5.0	1	1.7	21	35.0	60	100
Rosicko	12	15.0	24	30.0	12	15.0	3	3.8			29	36.3	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	25	17.9	33	23.6	25	17.9	12	8.6	1	0.7	44	31.4	140	100
Šlapanicko	39	12.5	95	30.4	54	17.3	12	3.8	7	2.2	105	33.7	312	100
Tišnovsko	9	11.3	22	27.5	23	28.8	2	2.5			24	30.0	80	100
Židlochovicko	16	10.7	45	30.0	33	22.0	8	5.3	2	1.3	46	30.7	150	100
celek	384	15.8	907	37.2	480	19.7	157	6.4	42	1.7	466	19.1	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 117: Spokojenost s kvalitou VHD v zázemí Brna – dle regionů

Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami a kvalitou veřejné hromadné dopravy v zázemí Brna? (p18)

	rozhodně spokojen/a		spíše spokojen/a		ani spokojen/a, ani nespokojen/a		spíše nespokojen/a		rozhodně nespokojen/a		nevím, nemám o problematice přehled		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	3	5.0	13	21.7	15	25.0	2	3.3			27	45.0	60	100
Brno-Jih	1	2.9	4	11.8	10	29.4	2	5.9	2	5.9	15	44.1	34	100
Brno-Sever	13	7.1	52	28.6	36	19.8	4	2.2	5	2.7	72	39.6	182	100
Brno-Střed	18	9.7	38	20.5	45	24.3	10	5.4	3	1.6	71	38.4	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	4	4.7	15	17.6	16	18.8	2	2.4			48	56.5	85	100
Kohoutovice	2	5.9	9	26.5	9	26.5		0.0			14	41.2	34	100
Královo Pole	12	9.6	24	19.2	22	17.6	5	4.0			62	49.6	125	100
Líšeň	7	7.7	18	19.8	23	25.3	12	13.2	2	2.2	29	31.9	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	7	17.5	12	30.0	5	12.5		0.0	2	5.0	14	35.0	40	100
Řečkovice a okolí	6	5.9	12	11.8	28	27.5	5	4.9	3	2.9	48	47.1	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	5	5.9	14	16.5	16	18.8	6	7.1	2	2.4	42	49.4	85	100
Starý Lískovec	1	3.2	14	45.2	4	12.9	1	3.2			11	35.5	31	100
Vinohrady		0.0	19	38.0	14	28.0	3	6.0	1	2.0	13	26.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	7	6.7	20	19.0	21	20.0	4	3.8			47	44.8	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	5	5.4	24	26.1	23	25.0	10	10.9	2	2.2	28	30.4	92	100
Blanensko	9	15.3	15	25.4	17	28.8	6	10.2	3	5.1	9	15.3	59	100
Hustopečsko	4	8.0	17	34.0	4	8.0	3	6.0	3	6.0	19	38.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	8	8.8	25	27.5	16	17.6	12	13.2	8	8.8	22	24.2	91	100
Kuřim a okolí	12	10.6	27	23.9	25	22.1	16	14.2	4	3.5	29	25.7	113	100
Pohořelicko	8	13.3	12	20.0	15	25.0	11	18.3			14	23.3	60	100
Rosicko	14	17.5	27	33.8	10	12.5	2	2.5	6	7.5	21	26.3	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	18	12.9	45	32.1	26	18.6	13	9.3	3	2.1	35	25.0	140	100
Šlapanicko	33	10.6	96	30.8	62	19.9	27	8.7	23	7.4	71	22.8	312	100
Tišnovsko	8	10.0	30	37.5	21	26.3	7	8.8	1	1.3	13	16.3	80	100
Židlochovicko	20	13.3	43	28.7	31	20.7	12	8.0	11	7.3	33	22.0	150	100
celek	225	9.2	625	25.7	514	21.1	175	7.2	84	3.4	813	33.4	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 118: Úvahy o pořízení roční předplacené jízdenky – dle regionů

Znění otázky: Město Brno uvažuje, že zlevní roční předplacenou jízdenku o 50 %. Pokud by se tak stalo, uvažoval/a byste o pořízení této jízdenky? (p2o)

	rozhodně ano		spíše ano		nejsem si jist/a		spíše ne		rozhodně ne		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	18	30.0	18	30.0	13	21.7	3	5.0	8	13.3	60	100
Brno-Jih	14	41.2	8	23.5	2	5.9	6	17.6	4	11.8	34	100
Brno-Sever	99	54.4	23	12.6	9	4.9	21	11.5	30	16.5	182	100
Brno-Střed	86	46.5	27	14.6	34	18.4	13	7.0	25	13.5	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	52	61.2	8	9.4	8	9.4	5	5.9	12	14.1	85	100
Kohoutovice	14	41.2	7	20.6	7	20.6	2	5.9	4	11.8	34	100
Královo Pole	68	54.4	17	13.6	20	16.0	8	6.4	12	9.6	125	100
Líšeň	37	40.7	11	12.1	15	16.5	7	7.7	21	23.1	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	20	50.0	3	7.5	7	17.5	4	10.0	6	15.0	40	100
Řečkovice a okolí	49	48.0	11	10.8	11	10.8	13	12.7	18	17.6	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	34	40.0	18	21.2	18	21.2	5	5.9	10	11.8	85	100
Starý Lískovec	14	45.2	2	6.5	4	12.9	2	6.5	9	29.0	31	100
Vinohrady	19	38.0	10	20.0	6	12.0	6	12.0	9	18.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	56	53.3	14	13.3	13	12.4	8	7.6	14	13.3	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	48	52.2	15	16.3	9	9.8	9	9.8	11	12.0	92	100
Blanensko	10	16.9	7	11.9	13	22.0	12	20.3	17	28.8	59	100
Hustopečsko	3	6.0	4	8.0	8	16.0	14	28.0	21	42.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	16	17.6	10	11.0	19	20.9	16	17.6	30	33.0	91	100
Kuřim a okolí	23	20.4	8	7.1	18	15.9	24	21.2	40	35.4	113	100
Pohořelicko	12	20.0	7	11.7	13	21.7	11	18.3	17	28.3	60	100
Rosicko	10	12.5	12	15.0	11	13.8	19	23.8	28	35.0	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	23	16.4	24	17.1	27	19.3	27	19.3	39	27.9	140	100
Šlapanicko	63	20.2	36	11.5	80	25.6	51	16.3	82	26.3	312	100
Tišnovsko	5	6.3	4	5.0	15	18.8	11	13.8	45	56.3	80	100
Židlochovicko	28	18.7	21	14.0	20	13.3	30	20.0	51	34.0	150	100
celek	821	33.7	325	13.3	400	16.4	327	13.4	563	23.1	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 119: Ochota více využívat VHD v případě zlepšení jejího stavu – dle regionů

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek ve veřejné hromadné dopravě podle vašich představ, používal/a byste ji častěji než dosud? (p28)

	rozhodně ano		spíše ano		spíše ne		rozhodně ne		nejsem si jist/a		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	9	15.0	20	33.4	9	15.0	8	13.3	14	23.3	60	100
Brno-Jih	7	20.6	11	32.4	7	20.6	1	2.9	8	23.5	34	100
Brno-Sever	55	30.2	54	29.7	21	11.5	22	12.1	30	16.5	182	100
Brno-Střed	55	29.7	45	24.3	30	16.2	26	14.1	29	15.7	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	17	20.0	24	28.2	25	29.5	8	9.4	11	12.9	85	100
Kohoutovice	11	32.4	8	23.5	6	17.6	3	8.8	6	17.7	34	100
Královo Pole	44	35.2	30	24.1	20	16.1	12	9.6	19	15.2	125	100
Líšeň	34	37.3	28	30.8	12	13.2	9	9.9	8	8.8	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	17	42.5	9	22.5	6	15.0	4	10.0	4	10.0	40	100
Řečkovice a okolí	28	27.5	21	20.6	18	17.6	15	14.7	20	19.6	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	25	29.4	28	32.9	14	16.5	4	4.7	14	16.5	85	100
Starý Lískovec	12	38.7	5	16.1	3	9.7	8	25.8	3	9.7	31	100
Vinohrady	10	20.0	17	34.0	8	16.0	8	16.0	7	14.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	35	33.3	21	20.0	22	21.0	12	11.4	15	14.3	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	31	33.7	31	33.7	13	14.1	4	4.3	13	14.1	92	100
Blanensko	12	20.3	16	27.1	14	23.7	6	10.2	11	18.6	59	100
Hustopečsko	5	10.0	9	18.0	11	22.0	8	16.0	17	34.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	13	14.3	20	22.0	11	12.1	17	18.7	30	33.0	91	100
Kuřim a okolí	13	11.5	35	31.0	23	20.4	15	13.3	27	23.9	113	100
Pohořelicko	15	25.0	13	21.7	11	18.3	8	13.3	13	21.7	60	100
Rosicko	16	20.0	23	28.8	13	16.3	11	13.8	17	21.3	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	34	24.3	34	24.3	26	18.6	14	10.0	32	22.9	140	100
Šlapanicko	58	18.6	93	29.8	54	17.3	30	9.6	77	24.7	312	100
Tišnovsko	15	18.8	20	25.0	12	15.0	9	11.3	24	30.0	80	100
Židlochovicko	28	18.7	46	30.7	20	13.3	21	14.0	35	23.3	150	100
celek	599	24.6	661	27.1	409	16.8	283	11.6	484	19.9	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 120: Účel používání kola – dle regionů

Znění otázky: Pokud jezdíte na kole, tak jej používáte? (p32)

	výhradně k rekreačním účelům		výhradně k cestám do práce, do školy, za nákupy, k lékaři, atp.		k oběma účelům		na kole vůbec nejedím		celkem	
	N	v %	N	v %	N	v %	N	v %	N	v %
Bohunice	21	35.0			4	6.7	35	58.3	60	100
Brno-Jih	11	32.4	1	2.9	5	14.7	17	50.0	34	100
Brno-Sever	69	37.9	2	1.1	25	13.7	86	47.3	182	100
Brno-Střed	69	37.3	1	0.5	16	8.6	99	53.5	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	39	45.9			15	17.6	31	36.5	85	100
Kohoutovice	14	41.2					20	58.8	34	100
Královo Pole	43	34.4			15	12.0	67	53.6	125	100
Líšeň	46	50.5			9	9.9	36	39.6	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	14	35.0			2	5.0	24	60.0	40	100
Řečkovice a okolí	45	44.1	1	1.0	10	9.8	46	45.1	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	36	42.4			7	8.2	42	49.4	85	100
Starý Lískovec	6	19.4			4	12.9	21	67.7	31	100
Vinohrady	22	44.0			4	8.0	24	48.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	49	46.7	2	1.9	11	10.5	43	41.0	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	36	39.1	1	1.1	12	13.0	43	46.7	92	100
Blanensko	23	39.0	1	1.7	3	5.1	32	54.2	59	100
Hustopečsko	23	46.0	3	6.0	5	10.0	19	38.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	43	47.3	5	5.5	10	11.0	33	36.3	91	100
Kuřim a okolí	55	48.7	3	2.7	13	11.5	42	37.2	113	100
Pohořelicko	30	50.0	5	8.3	10	16.7	15	25.0	60	100
Rosicko	41	51.3	1	1.3	6	7.5	32	40.0	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	64	45.7	6	4.3	17	12.1	53	37.9	140	100
Šlapanicko	140	44.9	6	1.9	30	9.6	136	43.6	312	100
Tišnovsko	35	43.8	2	2.5	12	15.0	31	38.8	80	100
Židlochovicko	86	57.3	8	5.3	25	16.7	31	20.7	150	100
Celek	1060	43.5	48	2.0	270	11.1	1058	43.4	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 121 Okolnosti používání kola – možnost parkování kola v zaměstnání / škole – dle regionů

Znění otázky: Máte v místě pracoviště / školy možnost bezpečně zaparkovat jízdní kolo? (p39)

	ano		ne		netýká se mě		nevím		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	15	25.0	4	6.7	28	46.7	13	21.6	60	100
Brno-Jih	15	44.1	2	5.9	9	26.5	8	23.5	34	100
Brno-Sever	68	37.4	31	17.0	43	23.6	40	22.0	182	100
Brno-Střed	49	26.5	22	11.9	65	35.1	49	26.5	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	33	38.8	14	16.5	18	21.2	20	23.5	85	100
Kohoutovice	8	23.5	3	8.8	18	52.9	5	14.7	34	100
Královo Pole	52	41.6	17	13.6	26	20.8	30	24.0	125	100
Líšeň	24	26.4	20	22.0	38	41.8	9	9.9	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	8	20.0	8	20.0	3	7.5	21	52.5	40	100
Řečkovice a okolí	39	38.2	10	9.8	36	35.3	17	16.7	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	19	22.4	18	21.2	28	32.9	20	23.5	85	100
Starý Lískovec	6	19.4	2	6.5	13	41.9	10	32.3	31	100
Vinohrady	20	40.0	7	14.0	16	32.0	7	14.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	36	34.3	15	14.3	20	19.0	34	32.4	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	34	37.0	12	13.0	32	34.8	14	15.2	92	100
Blanensko	21	35.6	3	5.1	21	35.6	14	23.7	59	100
Hustopečsko	22	44.0	5	10.0	14	28.0	9	18.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	28	30.8	12	13.2	40	44.0	11	12.1	91	100
Kuřim a okolí	40	35.4	17	15.0	37	32.7	19	16.8	113	100
Pohořelicko	23	38.3	2	3.3	19	31.7	16	26.7	60	100
Rosicko	31	38.8	10	12.5	28	35.0	11	13.8	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	44	31.4	24	17.1	47	33.6	25	17.9	140	100
Šlapanicko	117	37.5	30	9.6	115	36.9	50	16.0	312	100
Tišnovsko	28	35.0	7	8.8	22	27.5	23	28.8	80	100
Židlochovicko	68	45.3	16	10.7	39	26.0	27	18.0	150	100
celek	848	34.8	311	12.8	775	31.8	502	20.6	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 122: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v Brně – dle regionů

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí Brno? (p42)

	rozhodně spokojen/a		spíše spokojen/a		ani spokojen/a, ani nespokojen/a		spíše nespokojen/a		rozhodně nespokojen/a		nevím, nemám o problematice přehled		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	3	5.0	7	11.7	7	11.7	6	10.0	2	3.3	35	58.3	60	100
Brno-Jih	2	5.9	3	8.8	5	14.7	6	17.6	3	8.8	15	44.1	34	100
Brno-Sever	5	2.7	9	4.9	28	15.4	35	19.2	22	12.1	83	45.6	182	100
Brno-Střed	18	9.7	21	11.4	33	17.8	13	7.0	24	13.0	76	41.1	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	4	4.7	8	9.4	11	12.9	15	17.6	18	21.2	29	34.1	85	100
Kohoutovice	2	5.9	3	8.8	7	20.6	3	8.8	4	11.8	15	44.1	34	100
Královo Pole	3	2.4	13	10.4	23	18.4	19	15.2	11	8.8	56	44.8	125	100
Líšeň	3	3.3	5	5.5	13	14.3	21	23.1	16	17.6	33	36.3	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	6	15.0	8	20.0	2	5.0	5	12.5	4	10.0	15	37.5	40	100
Řečkovice a okolí	2	2.0	6	5.9	18	17.6	13	12.7	13	12.7	50	49.0	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	2	2.4	14	16.5	19	22.4	11	12.9	12	14.1	27	31.8	85	100
Starý Lískovec			2	6.5	1	3.2	2	6.5	3	9.7	23	74.2	31	100
Vinohrady			10	20.0	10	20.0	6	12.0	6	12.0	18	36.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	2	1.9	15	14.3	19	18.1	19	18.1	8	7.6	42	40.0	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany			4	4.3	17	18.5	16	17.4	17	18.5	38	41.3	92	100
Blanensko	1	1.7	2	3.4	11	18.6	2	3.4	3	5.1	40	67.8	59	100
Hustopečsko	1	2.0	1	2.0	4	8.0	3	6.0	3	6.0	38	76.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	1	1.1	6	6.6	9	9.9	11	12.1	6	6.6	58	63.7	91	100
Kuřim a okolí	2	1.8	5	4.4	12	10.6	5	4.4	16	14.2	73	64.6	113	100
Pohořelicko	3	5.0	1	1.7	4	6.7	3	5.0	2	3.3	47	78.3	60	100
Rosicko			3	3.8	8	10.0	7	8.8	7	8.8	55	68.8	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	1	0.7	6	4.3	16	11.4	13	9.3	12	8.6	92	65.7	140	100
Šlapanicko	8	2.6	16	5.1	34	10.9	31	9.9	32	10.3	191	61.2	312	100
Tišnovsko			1	1.3	11	13.8	2	2.5	10	12.5	56	70.0	80	100
Židlochovicko	11	7.3	12	8.0	14	9.3	16	10.7	13	8.7	84	56.0	150	100
celek	80	3.3	181	7.4	336	13.8	283	11.6	267	11.0	1289	52.9	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 123: Spokojenost se současnými podmínkami pro cyklisty v zázemí Brna – dle regionů

Znění otázky: Do jaké míry jste spokojen/a se současnými podmínkami (např. s množstvím cyklostezek a cyklopruhů, s možnostmi bezpečně parkovat kolo, atp.), které pro cyklisty nabízí zázemí Brna? (p43)

	rozhodně spokojen/a		spíše spokojen/a		ani spokojen/a, ani nespokojen/a		spíše nespokojen/a		rozhodně nespokojen/a		nevím, nemám o problematice přehled		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	1	1.7	9	15.0	3	5.0	5	8.3	3	5.0	39	65.0	60	100
Brno-Jih	2	5.9	2	5.9	3	8.8	5	14.7	2	5.9	20	58.8	34	100
Brno-Sever	8	4.4	18	9.9	27	14.8	16	8.8	7	3.8	106	58.2	182	100
Brno-Střed	12	6.5	23	12.4	27	14.6	9	4.9	7	3.8	107	57.8	185	100
Bystřec, Kníničky, Žebětín	2	2.4	8	9.4	10	11.8	11	12.9	8	9.4	46	54.1	85	100
Kohoutovice			6	17.6	5	14.7	1	2.9	2	5.9	20	58.8	34	100
Královo Pole			9	7.2	19	15.2	4	3.2	5	4.0	88	70.4	125	100
Líšeň	2	2.2	9	9.9	18	19.8	14	15.4	4	4.4	44	48.4	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	4	10.0	9	22.5	3	7.5	5	12.5	3	7.5	16	40.0	40	100
Řečkovice a okolí	3	2.9	12	11.8	16	15.7	8	7.8	7	6.9	56	54.9	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	3	3.5	10	11.8	16	18.8	4	4.7	9	10.6	43	50.6	85	100
Starý Lískovec			1	3.2	1	3.2	2	6.5	2	6.5	25	80.6	31	100
Vinohrady	1	2.0	12	24.0	6	12.0	4	8.0	4	8.0	23	46.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	1	1.0	14	13.3	18	17.1	10	9.5	2	1.9	60	57.1	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	2	2.2	14	15.2	14	15.2	6	6.5	3	3.3	53	57.6	92	100
Blanensko	8	13.6	6	10.2	9	15.3	9	15.3	1	1.7	26	44.1	59	100
Hustopečsko	3	6.0	5	10.0	3	6.0	9	18.0	3	6.0	27	54.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	3	3.3	14	15.4	13	14.3	20	22.0	9	9.9	32	35.2	91	100
Kuřim a okolí	6	5.3	13	11.5	13	11.5	14	12.4	20	17.7	47	41.6	113	100
Pohořelicko	5	8.3	8	13.3	11	18.3	5	8.3	6	10.0	25	41.7	60	100
Rosicko	4	5.0	13	16.3	6	7.5	12	15.0	10	12.5	35	43.8	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	5	3.6	19	13.6	18	12.9	18	12.9	23	16.4	57	40.7	140	100
Šlapanicko	14	4.5	45	14.4	42	13.5	40	12.8	34	10.9	137	43.9	312	100
Tišnovsko	6	7.5	12	15.0	19	23.8	4	5.0	11	13.8	28	35.0	80	100
Židlochovicko	18	12.0	28	18.7	30	20.0	18	12.0	13	8.7	43	28.7	150	100
celek	113	4.6	319	13.1	350	14.4	253	10.4	198	8.1	1203	49.4	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 124: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing – dle regionů

Znění otázky: Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing? (p44)

	nikdy jsem o tom neslyšel		znám, ale nevyužívám		využil jsem několikrát		využívám pravidelně		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	51	85.0	9	15.0					60	100
Brno-Jih	24	70.6	10	29.4					34	100
Brno-Sever	119	65.4	61	33.5	2	1.1			182	100
Brno-Střed	114	61.6	70	37.8	1	0.5			185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	42	49.4	42	49.4			1	1.2	85	100
Kohoutovice	29	85.3	5	14.7					34	100
Královo Pole	66	52.8	58	46.4	1	0.8			125	100
Líšeň	64	70.3	27	29.7					91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	17	42.5	22	55.0			1	2.5	40	100
Řečkovice a okolí	64	62.7	37	36.3			1	1.0	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	63	74.1	22	25.9					85	100
Starý Lískovec	27	87.1	4	12.9					31	100
Vinohrady	37	74.0	13	26.0					50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	59	56.2	46	43.8					105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	57	62.0	33	35.9	1	1.1	1	1.1	92	100
Blanensko	46	78.0	13	22.0					59	100
Hustopečsko	42	84.0	8	16.0					50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	71	78.0	19	20.9			1	1.1	91	100
Kuřim a okolí	79	69.9	33	29.2	1	0.9			113	100
Pohořelicko	46	76.7	14	23.3					60	100
Rosicko	66	82.5	14	17.5					80	100
Slavkovsko a Bučovicko	113	80.7	26	18.6	1	0.7			140	100
Šlapanicko	237	76.0	73	23.4	1	0.3	1	0.3	312	100
Tišnovsko	68	85.0	12	15.0					80	100
Židlochovicko	120	80.0	28	18.7	1	0.7	1	0.7	150	100
celek	1721	70.6	699	28.7	9	0.4	7	0.3	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 125: Potenciál častějšího využívání kola při změně / zlepšení podmínek pro jízdu – dle regionů

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro jízdu na kole podle vašich představ, používal/a byste ho častěji než dosud? (p47)

	rozhodně ano		spíše ano		spíše ne		rozhodně ne		nejsem si jist/a		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	3	5.0	11	18.3	10	16.7	21	35.0	15	25.0	60	100
Brno-Jih	5	14.7	7	20.6	5	14.7	6	17.6	11	32.4	34	100
Brno-Sever	20	11.0	40	22.0	26	14.3	48	26.4	48	26.4	182	100
Brno-Střed	27	14.6	36	19.5	32	17.3	58	31.4	32	17.3	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	15	17.6	23	27.1	15	17.6	22	25.9	10	11.8	85	100
Kohoutovice	4	11.8	6	17.6	4	11.8	8	23.5	12	35.3	34	100
Královo Pole	22	17.6	32	25.6	12	9.6	33	26.4	26	20.8	125	100
Líšeň	20	22.0	19	20.9	10	11.0	12	13.2	30	33.0	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	6	15.0	7	17.5	4	10.0	18	45.0	5	12.5	40	100
Řečkovice a okolí	11	10.8	28	27.5	12	11.8	29	28.4	22	21.6	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	10	11.8	22	25.9	15	17.6	16	18.8	22	25.9	85	100
Starý Lískovec	3	9.7	3	9.7	1	3.2	21	67.7	3	9.7	31	100
Vinohrady	6	12.0	6	12.0	12	24.0	18	36.0	8	16.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	12	11.4	34	32.4	16	15.2	23	21.9	20	19.0	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	23	25.0	15	16.3	4	4.3	23	25.0	27	29.3	92	100
Blanensko	5	8.5	13	22.0	10	16.9	19	32.2	12	20.3	59	100
Hustopečsko	2	4.0	7	14.0	11	22.0	13	26.0	17	34.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	10	11.0	16	17.6	18	19.8	17	18.7	30	33.0	91	100
Kuřim a okolí	12	10.6	25	22.1	18	15.9	28	24.8	30	26.5	113	100
Pohořelicko	9	15.0	9	15.0	10	16.7	10	16.7	22	36.7	60	100
Rosicko	5	6.3	13	16.3	12	15.0	24	30.0	26	32.5	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	14	10.0	28	20.0	29	20.7	26	18.6	43	30.7	140	100
Šlapanicko	35	11.2	58	18.6	51	16.3	68	21.8	100	32.1	312	100
Tišnovsko	7	8.8	16	20.0	14	17.5	13	16.3	30	37.5	80	100
Židlochovicko	16	10.7	39	26.0	27	18.0	31	20.7	37	24.7	150	100
celek	302	12.4	513	21.1	378	15.5	605	24.8	638	26.2	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.

Tabulka č. 126: Ochota více chodit pěšky v případě zlepšení podmínek pro chůzi – dle regionů

Znění otázky: Pokud by došlo ke změně a zlepšení podmínek pro pěší chůzi podle vašich představ, chodil/a byste pěšky častěji než dosud? (p55)

	rozhodně ano		spíše ano		spíše ne		rozhodně ne		nejsem si jist/a		celkem	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Bohunice	8	13.3	20	33.3	10	16.7	7	11.7	15	25.0	60	100
Brno-Jih	2	5.9	10	29.4	8	23.5	3	8.8	11	32.4	34	100
Brno-Sever	29	15.9	49	26.9	36	19.8	31	17.0	37	20.3	182	100
Brno-Střed	32	17.3	43	23.2	38	20.5	30	16.2	42	22.7	185	100
Bystrc, Kníničky, Žebětín	11	12.9	24	28.2	25	29.4	8	9.4	17	20.0	85	100
Kohoutovice	5	14.7	8	23.5	8	23.5	3	8.8	10	29.5	34	100
Královo Pole	28	22.4	33	26.4	26	20.8	17	13.6	21	16.8	125	100
Líšeň	13	14.3	21	23.1	25	27.5	8	8.8	24	26.4	91	100
Nový Lískovec, Bosonohy	17	42.5	7	17.5	7	17.5	6	15.0	3	7.5	40	100
Řečkovice a okolí	18	17.6	28	27.5	14	13.7	20	19.6	22	21.6	102	100
Slatina, Tuřany, Chrlice, Černovice	20	23.5	20	23.5	18	21.2	7	8.2	20	23.5	85	100
Starý Lískovec	7	22.6	6	19.4	3	9.7	1	3.2	14	45.2	31	100
Vinohrady	3	6.0	14	28.0	15	30.0	12	24.0	6	12.0	50	100
Žabovřesky, Jundrov, Komín	25	23.8	33	31.4	23	21.9	3	2.9	21	20.0	105	100
Židenice, Maloměřice, Obřany	19	20.7	31	33.7	17	18.5	9	9.8	16	17.4	92	100
Blanensko	4	6.8	19	32.2	10	16.9	12	20.3	14	23.7	59	100
Hustopečsko	2	4.0	9	18.0	15	30.0	5	10.0	19	38.0	50	100
Ivančicko a Moravskokrumlovsko	10	11.0	22	24.2	22	24.2	10	11.0	27	29.7	91	100
Kuřim a okolí	17	15.0	27	23.9	32	28.3	8	7.1	29	25.7	113	100
Pohořelicko	6	10.0	17	28.3	11	18.3	7	11.7	19	31.7	60	100
Rosicko	13	16.3	13	16.3	15	18.8	11	13.8	28	35.0	80	100
Slavkovsko a Bučovicko	23	16.4	40	28.6	23	16.4	9	6.4	45	32.1	140	100
Šlapanicko	48	15.4	80	25.6	55	17.6	33	10.6	96	30.8	312	100
Tišnovsko	12	15.0	26	32.5	12	15.0	5	6.3	25	31.3	80	100
Židlochovicko	21	14.0	42	28.0	36	24.0	17	11.3	34	22.7	150	100
celek	393	16.1	642	26.4	504	20.7	282	11.6	615	25.2	2436	100

Poznámky: všichni respondenti. N = 2436. Barevně jsou vyznačeny statisticky významné korelace mezi regionem a příslušnou proměnnou.