

Dělba přepravní práce 2022

Závěrečná zpráva

Zadavatel: statutární město Brno

Zpracoval odborný tým společnosti INBOOX CZ ve složení:

Mgr. Martin Švarc, analytik

Mgr. Martin Stanoev PhD., metodik

Mgr. Aneta Fialová, analytik

Bc. Viktor Bělohoubek, analytik

Lucie Novotná, koordinace sběru dat

Bc. Kristýna Rochová, garance

Obsah

1.	ÚVOD A CÍL ŠETŘENÍ	4
2.	TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	4
2.1.	METODOLOGIE	4
2.2.	PRŮBĚH ŠETŘENÍ	5
2.3.	VÝSLEDNÉ SLOŽENÍ SOUBORU – NAPLNĚNÍ KVÓTNÍCH ZNAKŮ	6
2.3.1.	REZIDENTI.....	6
2.3.2.	NEREZIDENTI	8
2.4.	STRUKTURA VÝBĚROVÉHO SOUBORU	9
2.5.	ÚPRAVY DOTAZNÍKU	10
3.	HLAVNÍ ZÁVĚRY	11
4.	PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA DO ZAMĚSTNÁNÍ NEBO ŠKOLY.....	14
4.1.	PRAVIDELNÁ PŘEPRAVA OBECNĚ	14
4.2.	ZPŮSOBY PRAVIDELNÉ PŘEPRAVY	15
4.2.1.	VYUŽÍVANÉ TYPY PŘEPRAVY	15
4.2.2.	DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE.....	18
4.2.3.	ČAS STRÁVENÝ PŘEPRAVOU	21
4.3.	PŘEDPLATNÍ JÍZDENKY NA VEŘEJNOU DOPRAVU	25
5.	PŘEPRAVA PODLE TYPU AKTIVITY.....	27
5.1.	PŘEPRAVA V RÁMCI PRACOVNÍ DOBY / VYUČOVÁNÍ	27
5.2.	PŘEPRAVA VE VOLNÉM ČASE.....	30
5.3.	PŘEPRAVA O VÍKENDU	33
5.4.	PREFEROVANÉ ZPŮSOBY DOPRAVY ZA VYBRANÝMI AKTIVITAMI.....	35
5.4.1.	SLUŽBY	35
5.4.2.	VOLNOČASOVÉ AKTIVITY.....	37
5.4.3.	NÁKUPY.....	39
5.4.4.	PŘÁTELÉ, PŘÍBUZNÍ	40
5.5.	MOŽNOSTI VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ MIMO VEŘEJNÉ DOPRAVY	42
5.5.1.	POČET A DRUH PROVOZUSCHOPNÝCH DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ V DOMÁCNOSTI	42
5.5.2.	MOŽNOST VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ MIMO VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	43
6.	PŘEPRAVA AUTOMOBILEM.....	47
6.1.	ŘIDIČI A SPOLUCESTUJÍCÍ.....	47
6.2.	OBSAZENOST VOZIDEL PŘI CESTÁCH DO PRÁCE/ŠKOLY A VE VOLNÉM ČASE	48
6.3.	NÁZOR ŘIDIČŮ NA PARKOVÁNÍ V BRNĚ.....	50

6.4.	CARSHARING, CARPOOLING	54
7.	CYKLODOPRAVA V BRNĚ.....	58
7.1.	POUŽÍVÁNÍ KOLA K CESTOVÁNÍ PO BRNĚ	58
7.2.	BARIÉRY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V BRNĚ	59
7.3.	POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA V PŘÍPADĚ ZLEPŠENÍ PODMÍNEK.....	61
7.4.	BIKESHARING.....	65
8.	CESTY MIMO HRANICE MĚSTA BRNA.....	68
9.	SPOKOJENOST S ASPEKTY DOPRAVY V BRNĚ	71
10.	SEZNAM TABULEK A GRAFŮ	76
11.	PŘÍLOHA – DOTAZNÍK	79

1. Úvod a cíl šetření

Cílem sociologického průzkumu bylo získání údajů o podílu jednotlivých druhů dopravy na celkovém výkonu dělby přepravní práce a způsobech pohybu obyvatel města. Výzkum dělby přepravní práce byl ve městě Brně prováděn již v letech 2010, 2012, 2014 a 2019¹. Opakování tohoto průzkumu v roce 2022 zajišťuje nejen kontinuitu dat, ale také získání důležitého indikátoru nejen pro potřeby Odboru dopravy (Plán udržitelné městské mobility atd.), ale i pro další odbory MMB a strategické dokumenty jako je např. strategie #brno2050.

2. Technická zpráva

2.1. Metodologie

Typ: kvótní kvantitativní šetření

Cílová populace: starší 15 let; obyvatelé města Brna (rezidenti; trvalý nebo obvyklý pobyt) a nerezidenti dojíždějící do Brna za účelem práce nebo vzdělávání

Výběrový soubor: 1042 respondentů

Popis kvótního výběru:

Poměr rezidentů (bydlících v Brně) a nerezidentů dojíždějících do Brna za prací či vzděláváním byl zadavatelem šetření stanoven na 70:30. Naplňování kvótních znaků bylo sledováno za tyto dvě skupiny odděleně.

V rámci skupiny **rezidentů** byly sledovány tyto kvótní znaky:

- 1) křížená kvóta pohlaví-věk respondenta
- 2) jednoduchá kvóta nejvyššího dosaženého vzdělání
- 3) jednoduchá kvóta faktického (nikoli trvalého) bydliště v městské části Brna

V rámci skupiny **nerezidentů** byly sledovány tyto kvótní znaky:

- 1) křížená kvóta pohlaví-věk respondenta
- 2) jednoduchá kvóta nejvyššího dosaženého vzdělání

Zdrojová data pro výpočet kvót:

Pro kvótní znaky v tomto šetření² byla zdrojem data Českého statistického úřadu – ze Sčítání lidu, domů a bytů 2021. V případě rezidentů byly kvóty spočteny na základě charakteristik populace města Brna (okres Brno-město); v případě nerezidentů na základě údajů o populaci Jihomoravského kraje bez populace města Brna³.

¹ V roce 2017 navíc proběhl výzkum „Dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti“. Tento průzkum si nicméně kladl odlišné cíle a byl proveden jinou metodologií.

² Týká se kvótních znaků pohlaví, věk, vzdělání, faktické bydliště v městské části Brna – vyjma poměru rezidentů a nerezidentů.

³ Například ve kvótě „ženy“ pro nerezidenty byl výsledný počet populace vypočten jako celkový počet žen v Jihomoravském kraji minus celkový počet žen v okrese Brno-město.

2.2. Průběh šetření

- V úvodu sběru jsme zkontaktovali všechny tazatele z interní tazatelské databáze společnosti Inboox, se kterými spolupracujeme dlouhodobě na rozsáhlých kvantitativních sběrech dat. Tazatele, jež se účastnili sběru dat pro Brno v předchozích letech, či v Brně sami žijí, jsme kontaktovali prioritně. Všichni tazatelé byli komplexně proškoleni, včetně pokynů ke správnému vyplňování dotazníku.
- Sběr dotazníků probíhal formou osobního dotazování respondentů (F2F) metodou CAPI. Ke sběru byl využit profesionální elektronický nástroj pro dotazníkový sběr dat Survey Monkey.
- Díky technickým možnostem použitého webového rozhraní jsme měli možnost průběžně kontrolovat ID zařízení (především smartphonů a tabletů), které tazatelé používali. Přes IP adresu bylo průběžně kontrolováno, zda bylo dotazování provedeno ze zařízení, ze kterého být provedeno mělo. Dalším nástrojem kontroly bylo automatické měření času začátku i konce vyplňování dotazníku, které nám jasně uvádělo dobu vyplňování každého dotazníku.
- Tazatelé dostali pokyn dodávat pouze kompletně vyplněné a hotové dotazníky, díky tomu je item-response rate u všech povinných uzavřených otázek stoprocentní. V systému Survey Monkey nebylo možné vyplnit pouze část dotazníku, v tomto případě by nebyl započítán do celkového počtu nasbíraných dotazníků na daném odkaze.
- Kontrola a koordinace tazatelů probíhala formou namátkových telefonických rozhovorů s tazateli, kteří předem uváděli supervizorům, v jaké městské části se budou daný den vyskytovat. Dále jsme kontrolu prováděli prověřováním zjištěných odchylek v datech. Tazatelé v průběhu sběru dat dodávali poměrně konzistentní množství vyplněných dotazníků.
- Sběr dat probíhal v období 25. srpna – 26. září 2022.
- Průměrná délka rozhovoru s respondentem činila 13 minut.
- Do sběru dat se zapojilo celkem 25 tazatelů společnosti INBOOX CZ
- Tazatelé sbírali v časovém rozmezí 09:00 – 20:00 každý den včetně víkendů. Tazatele jsme koordinovali do jednotlivých městských částí každý pracovní den, a to dle naplněnosti kvót. Víkendové kvóty byly mezi tazatele rozděleny předem tak, aby nedošlo přes víkend k přesbírání některé z kvót.
- Výsledný soubor obsahuje odpovědi od 1042 respondentů.

Zhodnocení celkové úspěšnosti sběru dat v terénu

Sběr dat na území Brna hodnotíme jako úspěšný.

Podařilo se:

- Sesbírat naplánovaný počet dotazníků v požadované struktuře.
- Získat data ve vysoké kvalitě (úplnost a správnost vyplněných dotazníků).
- Spolupracovat se zkušenými tazateli, kteří disponují zkušenostmi z terénu i znalostí místních poměrů a obyvatel.

2.3. Výsledné složení souboru – naplnění kvótních znaků

V následujících tabulkách uvádíme srovnání plánovaných, cílových počtů a podílů respondentů v každé sledované kvótní kategorii s finálním složením vzorku v dané kategorii. Nejprve uvádíme srovnání poměru rezidentů a nerezidentů, poté srovnání naplněnosti kvótních znaků u rezidentů, a nakonec u nerezidentů.

Cílové složení vzorku bylo nastaveno jako 700 : 300 (rezidenti ku nerezidentům), přičemž výsledné složení souboru je 705 : 295. V této charakteristice výběrový soubor velmi přesně kopíruje cílový (zadaný) poměr rezidentů a dojíždějících.

Tabulka 1.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle poměru rezidentů a nerezidentů, absolutní a relativní četnosti, N = 1042

bydliště respondenta	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	N	%	N	%
Rezidenti Brno	729	70%	735	70,5%
Nerezidenti (dojíždějící)	313	30%	307	29,5%
celkem	1042	100%	1042	100%

2.3.1. Rezidenti

Složení vzorku rezidentů podle pohlaví-věku velmi dobře kopíruje strukturu populace se zanedbatelnými odchylkami. Mírně podprezentováni jsou respondenti starší 60 let (-0,6 procentního bodu⁴ v případě mužů a -0,3 p. b. u žen), ostatní věkové skupiny jsou v zanedbatelné míře a rovnoměrně nadprezentovány.

Tabulka 2.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle pohlaví-věku respondenta, rezidenti, srovnání, absolutní a relativní četnosti, N = 735

absolutní četnosti (N)	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	pohlaví		pohlaví	
	muž	žena	muž	žena
věková kategorie				
15-29 let	77	75	78	77
30-44 let	109	99	110	100
45-59 let	80	80	81	81
60 a více let	90	125	85	123
celkem	735		735	
relativní četnosti (%)	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	pohlaví		pohlaví	
	muž	žena	muž	žena
věková kategorie				
15-29 let	10,5%	10,2%	10,6%	10,5%
30-44 let	14,9%	13,5%	15,0%	13,6%
45-59 let	10,8%	10,9%	11,0%	11,0%
60 a více let	12,2%	17,0%	11,6%	16,7%
celkem	100%		100%	

⁴ Dále jen p. b.

Složení vzorku rezidentů podle vzdělání velmi dobře kopíruje strukturu populace se zanedbatelnými odchylkami. Mírně podreprezentováni jsou respondenti s VŠ vzděláním (-0,5 p. b.) ostatní vzdělanostní kategorie jsou v zanedbatelné míře a rovnoměrně nadreprezentovány.

Tabulka 3.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle vzdělání respondenta, rezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 735

nejvyšší dokončené vzdělání	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	N	%	N	%
Bez vzdělání nebo základní vzdělání	75	10,2%	76	10,3%
Středoškolské bez maturity, vyučen/a	155	21,0%	156	21,2%
Středoškolské s maturitou (včetně VOŠ, konzervatoř)	259	35,2%	260	35,4%
Vysokoškolské	247	33,6%	243	33,1%
celkem	735	100%	735	100%

Složení vzorku rezidentů podle bydliště v MČ velmi dobře kopíruje strukturu populace se zanedbatelnými odchylkami. Kvóty v 13 z 29 MČ byly naplněny přesně⁵. V případě dalších MČ jsou rozdíly mezi cílovou hodnotou a finálním složením zanedbatelné nebo velmi malé. Mírně nadreprezentováni jsou respondenti z Brna-středu (+0,6 p. b.), Králova Pole (+0,2 p. b.) a Židenic (+0,2 p. b.); mírně podreprezentováni pak respondenti z Líšně (-0,3 p. b.) a Žabovřesk, Brna-sever a Řečkovic/Mokré Hory (-0,2 p. b.).

Tabulka 4.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle faktického bydliště respondenta v městské části, rezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 735

faktické bydliště podle MČ	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	N	%	N	%
Bohunice	27	3,6%	27	3,7%
Bosonohy	5	0,6%	4	0,5%
Bystrc	45	6,1%	45	6,1%
Černovice	15	2,1%	16	2,2%
Chrlice	7	0,9%	6	0,8%
Ivanovice	3	0,5%	3	0,4%
Jehnice	2	0,3%	2	0,3%
Brno-jih	17	2,3%	18	2,4%
Jundrov	8	1,1%	8	1,1%
Kníničky	2	0,3%	2	0,3%
Kohoutovice	22	3,0%	23	3,1%
Komín	14	2,0%	15	2,0%
Královo Pole	56	7,7%	58	7,9%
Líšně	47	6,4%	45	6,1%
Maloměřice a Obřany	11	1,5%	11	1,5%
Medlánky	11	1,4%	10	1,4%
Nový Lískovec	19	2,6%	19	2,6%
Ořešín	1	0,1%	1	0,1%
Řečkovice a Mokrý Hora	28	3,8%	27	3,7%
Brno-sever	89	12,2%	88	12,0%
Slatina	20	2,7%	19	2,6%
Starý Lískovec	24	3,2%	24	3,3%
Brno-střed	134	18,2%	138	18,8%
Tuřany	10	1,4%	10	1,4%
Útěchov	2	0,2%	2	0,3%
Vinohrady	23	3,1%	22	3,0%
Žabovřesky	40	5,4%	38	5,2%

⁵ N cílová hodnota = N finální složení vzorku

faktické bydliště podle MČ	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	N	%	N	%
Žebětín	11	1,5%	11	1,5%
Židenice	42	5,7%	43	5,9%
celkem	735	100%	735	100%

2.3.2. Nerezidenti

Složení vzorku nerezidentů podle pohlaví-věku naprosto přesně kopíruje strukturu populace ve všech kategoriích.

Tabulka 5.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle pohlaví-věku respondenta, nerezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 307

absolutní četnosti (N)	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	pohlaví		pohlaví	
věková kategorie	muž	žena	muž	žena
15-29 let	30	28	30	28
30-44 let	45	42	45	42
45-59 let	45	43	45	43
60 a více let	35	39	35	39
celkem	307		307	

relativní četnosti (%)	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	pohlaví		pohlaví	
věková kategorie	muž	žena	muž	žena
15-29 let	9,7%	9,1%	9,8%	9,1%
30-44 let	14,7%	13,8%	14,7%	13,7%
45-59 let	14,7%	13,9%	14,7%	14,0%
60 a více let	11,4%	12,8%	11,4%	12,7%
celkem	100%		100%	

Složení vzorku nerezidentů podle vzdělání velmi dobře kopíruje strukturu populace se zanedbatelnými odchylkami. Mírně nadreprezentováni jsou respondenti se SŠ vzděláním s maturitou (+0,6 p. b.) a VŠ vzděláním (+0,2 p. b.); mírně podreprezentováni jsou respondenti se SŠ vzděláním bez maturity (-0,7 p. b.)

Tabulka 6.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle vzdělání respondenta, nerezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 307

nejvyšší dokončené vzdělání	cílová hodnota (kvóta)		finální složení vzorku	
	N	%	N	%
Bez vzdělání nebo základní vzdělání	45	14,7%	45	14,7%
Středoškolské bez maturity, vyučen/a	113	36,9%	111	36,2%
Středoškolské s maturitou (včetně VOŠ, konzervatoř)	100	32,6%	102	33,2%
Vysokoškolské	48	15,8%	49	16,0%
celkem	307	100%	307	100%

2.4. Struktura výběrového souboru

Následující tabulka ilustruje složení výběrového souboru dle základních zjišťovaných demografických charakteristik respondentů – pohlaví, věku, vzdělání, ekonomické aktivity a bydliště.

Ve většině sledovaných charakteristik (pohlaví, věk, bydliště) má soubor obdobné složení jako tomu bylo v předchozí vlně šetření z roku 2019. Pouze v případě bydliště mírně poklesl podíl rezidentů s trvalým bydlištěm (-4 p. b.) a mírně narostl podíl rezidentů bez trvalého bydliště (+4 p. b.).

Struktura vzorku podle vzdělání se oproti šetření z roku 2019 mírně liší⁶: snížil se podíl vysokoškoláků (-6 p. b.) a respondentů se základním vzděláním (-2 p. b.) a naopak rovnoměrně narostly podíly středoškoláků (bez maturity / s maturitou; obě +4 p. b.).

Jako poměrně důležitý rozdíl vnímáme odlišnou skladbu respondentů podle ekonomické aktivity. Zatímco v roce 2019 bylo v kategorii „ekonomicky aktivních“ (OSVČ, podnikatelé, volná spolupráce 6 + zaměstnanci) celkem 64 % dotázaných, v aktuální vlně šetření spadalo do této kategorie pouze 53 % dotázaných (-9 p. b.). Naopak v současné vlně šetření narostl počet dotázaných, které bychom mohli charakterizovat jako „ekonomicky neaktivní“⁷ a to z 36 % (2019) na současných 47 % (+9 p. b.). Zdůraznili bychom také fakt, že podíl seniorů oproti šetření v roce 2019 vzrostl na téměř 22 % (2019 = 14 %; tj. +7 p. b.). Tento fakt se může projevovat na zjištěných výsledcích poměrně významným způsobem, například skrze snížení celkového objemu přepravní práce, nebo jiné struktury přepravní práce (nad/podprezentování určitých dopravních prostředků).

Tabulka 7.: Struktura výběrového souboru podle pohlaví, věku, vzdělání, ekonomické aktivity a bydliště; součet kategorií u každé charakteristiky N = 1042

charakteristika	kategorie	%	N
pohlaví	muž	48,8%	509
	žena	51,2%	533
věk	15-29 let	20,4%	213
	30-44 let	28,5%	297
	45-59 let	24,0%	250
	60 a více let	27,1%	282
vzdělání	Bez vzdělání nebo základní vzdělání	11,6%	121
	Středoškolské bez maturity, vyučen/a	25,6%	267
	Středoškolské s maturitou (včetně VOŠ, konzervatoř)	34,7%	362
	Vysokoškolské	28,0%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	7,9%	82
	Zaměstnanec	44,9%	468
	Nezaměstnaný	5,8%	60
	Rodiče na RD, osoba v domácnosti	7,0%	73
	Student	12,7%	132
	Důchodce	21,8%	227
bydliště	trvalé v Brně	55,5%	578

⁶ Může jít o důsledek odlišného výpočtu kvóty vzdělání pro skupinu nerezidentů (dojíždějících), který byl využit v předchozí vlně šetření (2019). Případně může jít o důsledek využití jiného datového zdroje pro výpočet kvót. Velikosti kategorií kvót pro nerezidenty byly v současné vlně vypočteny jako počet v populaci Jihomoravského kraje minus počet v populaci v okrese Brno-město.

⁷ Nezaměstnaní + rodiče na RD, osoby v domácnosti + studenti + důchodci

charakteristika	kategorie	%	N
	přechodné v Brně	15,1%	157
	mimo Brno	29,5%	307

2.5. Úpravy dotazníku

Dotazník byl převzat z minulé vlny šetření (2019). Na žádost zadavatele byly přidány vybrané otázky z šetření „Dopravní chování obyvatel města Brna a Brněnské metropolitní oblasti“⁸ (2017). Tyto doplněné otázky se ptaly na:

1. Počet provozuschopných dopravních prostředků v domácnosti
2. Znalost a využívání sdílených kol a koloběžek
3. Znalost a využívání služeb carsharing a carpooling

Rozdíly ve výsledcích lze tedy v případě těchto otázek srovnávat s již zmíněnou studií z roku 2017, nikoli s šetřením Dělna přepravní práce 2019, kde tyto otázky nebyly respondentům pokládány.

⁸ Dotazník je dostupný zde:

<https://gis.brno.cz/esri/sharing/rest/content/items/0593a821a71247f7a598846dbf5c47b3/data?>

3. Hlavní závěry

- **Pravidelná přeprava do práce nebo školy**

Za prací či studiem se pravidelně přepravuje 63 % dotázaných rezidentů a mimobrněnských dojíždějících. Pro tyto účely cest jsou využívány především veřejná hromadná doprava (souhrnem 81 %), pěší schůze (55%) a automobil (39 %).

Podíl osob, které se pravidelně přepravují do práce/školy od roku 2019 poměrně výrazně klesl (- 20 p. b.), což může být jednak důsledkem změn v zažitém jednání v populaci a jednak změn v pracovních/školních režimech (home-office, částečně přetrvávající distanční výuka). Oproti roku 2019 se větší část respondentů přepravuje hromadou dopravou a pěšky. Míra využívání automobilu je konstantní. Využívání kola a koloběžky pro přepravu do práce/školy je stále velmi nízké, pozorujeme ale mírný nárůst využívání koloběžek.

Výrazný nárůst využívání VHD oproti předchozím měřením je dán pouze vyšší mírou přesunů v hromadné dopravě při současném využívání dopravních prostředků. To samé platí o pěší chůzi. V kontextu dělby přepravní práce jsou tak u většiny typů přepravy a jejich kombinací poměrně stabilní míry v kontextu ostatní vln šetření. Nicméně mírný nárůst u kombinace IAD a VHD a samostatného využívání jízdního kola z roku 2019 současné šetření potvrzuje.

Celkový průměrný čas jedné cesty do práce/školy se oproti roku 2019 snížil na 33 minut, tj. o 5 minut. Jde o pokles na úroveň z roku 2010. resp. 2014. Cesta na kole trvá v průměru 28 minut, vlakem 27 minut, automobilem 24 minut, hromadou dopravou (trolejbus/tramvaj/autobus) mezi 14 a 21 minutami a pěšky 11 minut. Ke zkrácení přepravního času oproti roku 2019 došlo především v případě vlaku, automobilu, autobusu, motocyklu a trolejbusu. U koloběžky a jízdního kola se naopak přepravní čas prodloužil.

- **Přeprava při jiných aktivitách**

V pracovní době či při vyučování se respondenti typicky přepravují pěšky (45 % každodenně), stejně je tomu v případě volného času (62 % každodenně pěšky) i o víkendy (57 % každodenně). Poměrně častý je také přesun automobilem (ve škole/práci 22 % každodenně); v případě volného času (25 %) a víkendů (20 %) pak tramvaj.

Při cestách za službami, volnočasovými aktivitami, nakupováním a na návštěvy přátel a příbuzných převládá využívání pěší chůze, tramvaje a autobusu. Specifikem je relativně vyšší míra využívání jízdního kola/koloběžky pro přepravu za volnočasovými aktivitami (ve srovnání s ostatními aktivitami).

Frekvence cest mimo hranice města Brna se od posledního měření v roce 2019 snížila. Každý den cestuje mimo Brno 1 % dotázaných rezidentů, 4 % alespoň třikrát týdně, 20 % jednou až dvakrát týdně a 58 % méně často. Zbýlých 17 % necestuje mimo Brno vůbec. Oproti roku 2019 z hlediska struktury cest ubylo především cest s nejvyšší frekvencí (každý den + alespoň 3x týdně) a zvýšil se podíl rezidentů necestujících mimo Brno. Nejčastějším dopravním prostředkem používaným pro cestu mimo Brno zůstává automobil, následují vlak a autobus.

- **Rozdíly v přepravě rezidentů a dojíždějících**

Rezidenti se oproti dojíždějícím významně častěji přepravují především tramvaj, a to bez ohledu na účel cesty. V případě cest do práce/školy, za volnočasovými aktivitami a o víkendy je mezi rezidenty navíc výrazně oblíbenější jízdní kolo/koloběžka.

Dojíždějící v kontrastu k rezidentům významně častěji volí především autobus a vlak, bez ohledu na účel přepravy (o víkendu pouze vlak). Cesty za službami, volným časem, nákupny a přáteli/příbuznými doplňuje také chůze pěšky. Cesty za službami také navíc automobil.

• Možnosti využívání dopravních prostředků

Nově bylo v šetření zjišťováno, které a kolik dopravních prostředků mimo veřejnou dopravu mají respondenti v rámci domácnosti k dispozici – automobil, motocykl, jiná motorová vozidla, jízdní kola, koloběžky a jiné dopravní prostředky. Ve všech zmíněných případech převládají ti, kteří jej nemají k dispozici, nad těmi, kteří mají k dispozici alespoň 1. Navíc celkem třetina dotázaných nemá v rámci domácnosti žádný z uvedených dopravních prostředků.

V průměru vlastní 1 domácnost respondenta 0,7 osobního auta, 0,7 jízdního kola, 0,2 koloběžky, 0,2 jiného dopravního prostředku a 0,07 motocyklu. Zřetelně nejběžnější je tedy mít k dispozici automobil a jízdní kolo.

• Automobilová doprava

Automobil má kdykoli k dispozici 36 % dotázaných, dalších 16 % občas. Téměř polovina (48 %) jej naopak nemůže využívat vůbec. Od roku 2019 jde o výrazný pokles podílu respondentů, kteří mají automobil k dispozici alespoň občas (-33 p. b.). Pravděpodobně jde z velké části o důsledek odlišného výběru vzorku respondentů, který v roce 2022 zahrnoval podstatně vyšší podíl ekonomicky neaktivních (senioři + studenti + nezaměstnaní + osoby na RD). Častěji mají možnost využívat automobil (jako řidič) muži, osoby mezi 30 a 59 lety, vysokoškoláci, OSVČ a zaměstnanci a lidé s trvalým bydlištěm v Brně. Naopak významně častěji nemají vůbec k dispozici ženy, lidé do 29 let, lidé s nižším vzděláním (ZŠ/SŠ bez maturity), nezaměstnaní, studenti a senioři.

Ve vlně 2022 narostl podíl samostatného cestování autem do práce/školy (75 %). Ve volném čase nicméně stále dominují jízdy ve dvou (42 %). Průměrný počet cestujících v autě do práce/školy klesl na 1,3 osoby; v rámci cest ve volném čase se drží průměrný počet osob na 2,5.

Využívání carsharingu i carpoolingu je marginální, pouze 3-4 % tyto služby využívají. Poměrně velká část respondentů tyto služby navíc ani nezná (carsharing 32 %; carpooling 36 %). Využívání těchto služeb je doménou především vzdělanějších respondentů.

• Cyklistická doprava

Jízdní kolo má kdykoli k dispozici 23 % dotázaných, dalších 12 % občas. Jízdu na kole vnímá většina těch, kteří jej mají k dispozici, především jako sportovní aktivitu (73 %), výrazným důvodem pro využívání kola je ale oproti roku 2019 navíc svoboda pohybu (53 %). Celkem 26 % motivuje k jízdě úspora času a 21 % úspora peněz. Jízda na kole je stále spíše sezónní záležitostí, kdy pouze v sezoně jezdí 68 % respondentů disponujících kolem – nicméně od roku 2019 vidíme přírůstek celoročně jezdících (+ 14 p. b.).

Zásadní bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je podle dotázaných především nepropojená síť cyklistických stezek a tras. Velký podíl respondentů označuje za problematické aspekty také náročnost terénu, časté křížení s komunikacemi a řekami a neohleduplnost řidičů motorových vozidel. Vnímaná struktura bariér v tomto ohledu zůstává od minulého šetření stejná, byť došlo k dílčím změnám v proporcích vnímaných problémů.

V případě zlepšení podmínek pro cyklisty by narostlo především využívání jízdního kola k rekreaci, méně k cestám za jiným účelem a nejméně do práce/školy. V takovém případě by kolo nejčastěji nahradilo veřejnou dopravu (39-49 %), pěší chůzi (27-33 %) a také jízdu autem (22-27%).

Sdílená kola a koloběžky využívá 23 %, resp. 28 % dotázaných alespoň několikrát do roka. Využívání koloběžek je přitom jednak celkově populárnější, jednak jsou využívány s vyšší četností (8 % využívá pravidelně). Povědomí o těchto formách sdílení je velmi vysoké (pouze 4-5 % respondentů je nezná).

- **Spokojenost s aspekty dopravy v Brně**

Většina respondentů je spokojena s provozem a fungováním veřejné dopravy v Brně (77 % velmi či spíše spokojeno), s bezpečností v dopravních prostředcích ve dne (72 %) a se sítí pěších tras a průchodností územím města (62 %). Naopak, relativně výraznější nespokojenost s dostupností parkování v centru Brna (39 % spíše a velmi nespokojeno), dostupností parkování v místě bydliště (24 %) a bezpečností v dopravních prostředcích večer (23 %).

V naprosté většině ukazatelů spokojenosti s dopravou v Brně nedošlo od roku 2019 k výraznější změně. Pouze mírně se snížila spokojenost se sítí pěších tras a průchodností městem (-0,3 bodu) a mírně zvýšila spokojenost s vyznačováním tras při opravách (+0,3 bodu).

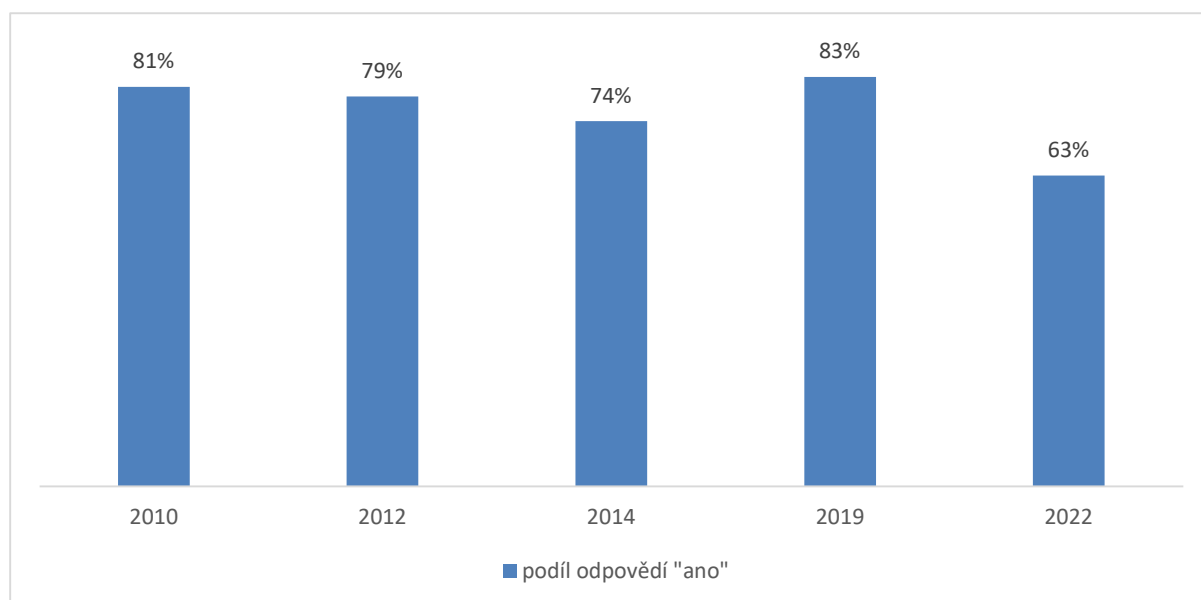
4. Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo školy

4.1. Pravidelná přeprava obecně

Od roku 2019 se snížil podíl respondentů dojíždějících pravidelně do zaměstnání nebo školy z 83 % na 63 %, tj. 20 p. b. V kontextu všech šetření je tento podíl jednoznačně nejnižší. Pravděpodobným vysvětlením jsou změny režimů práce a výuky jednak u části zaměstnaných a studentů v důsledku pandemie Covid-19, kdy řada firem/škol přešla práci/vzdělávání online (z domova), ale také celková změna přepravního chování (redukce přepravy) v obecné populaci.

Graf 1.: Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo do školy

Znění otázky: *Přepravujete (přesunujete) se pravidelně do zaměstnání nebo do školy?* $N(2022) = 1042$, $N(2019) = 1009$, $N(2014) = 1033$, $N(2012) = 1044$, $N(2010) = 1020$



Nejvýraznější štěpící linií v kontextu přepravy do práce/školy je nepřekvapivě ekonomická aktivita. Výrazně častěji se do zaměstnání nebo školy přepravují zaměstnanci a studenti, ale také OSVČ a podnikatelé. Na opačném konci spektra z pohledu pravidelné přepravy do zaměstnání/školy pak stojí nezaměstnaní, osoby na RD a důchodci. V souvislosti s ekonomickou aktivitou je vidět také závislost pravidelné přepravy do zaměstnání/školy na věku – častější je přeprava u respondentů do 59 let, méně typická v kategorii 60+ (velký podíl seniorů v kategorii).

Méně často se přepravují lidé s trvalým bydlištěm v Brně, častěji naopak ti s přechodným bydlištěm v Brně nebo nerezidenti.

Pravidelná přeprava do školy/práce je méně častá u žen než u mužů, to je nicméně částečně způsobeno vysokým zastoupením žen v kategorii ekonomické aktivity „osoby na RD“, které do práce/školy téměř nedojíždí.

Tabulka 8.: Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo školy dle sociodemografických charakteristik

Znění otázky: *Přeppravujete se pravidelně do zaměstnání nebo do školy? N(2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.*

charakteristika	kategorie	ano	ne	N
celkem		63%	37%	1042
pohlaví	muž	72%	28%	509
	žena	55%	45%	533
věk	15-29 let	84%	16%	213
	30-44 let	76%	24%	297
	45-59 let	79%	21%	250
	60 a více let	21%	79%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	60%	40%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	66%	34%	267
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	67%	33%	362
	vysokoškolské	58%	42%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	78%	22%	82
	zaměstnanec	97%	3%	468
	nezaměstnaný	3%	97%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	4%	96%	73
	student	95%	5%	132
	důchodce	4%	96%	227
bydliště	trvalé v Brně	55%	45%	578
	přechodné v Brně	75%	25%	157
	mimo Brno	73%	27%	307

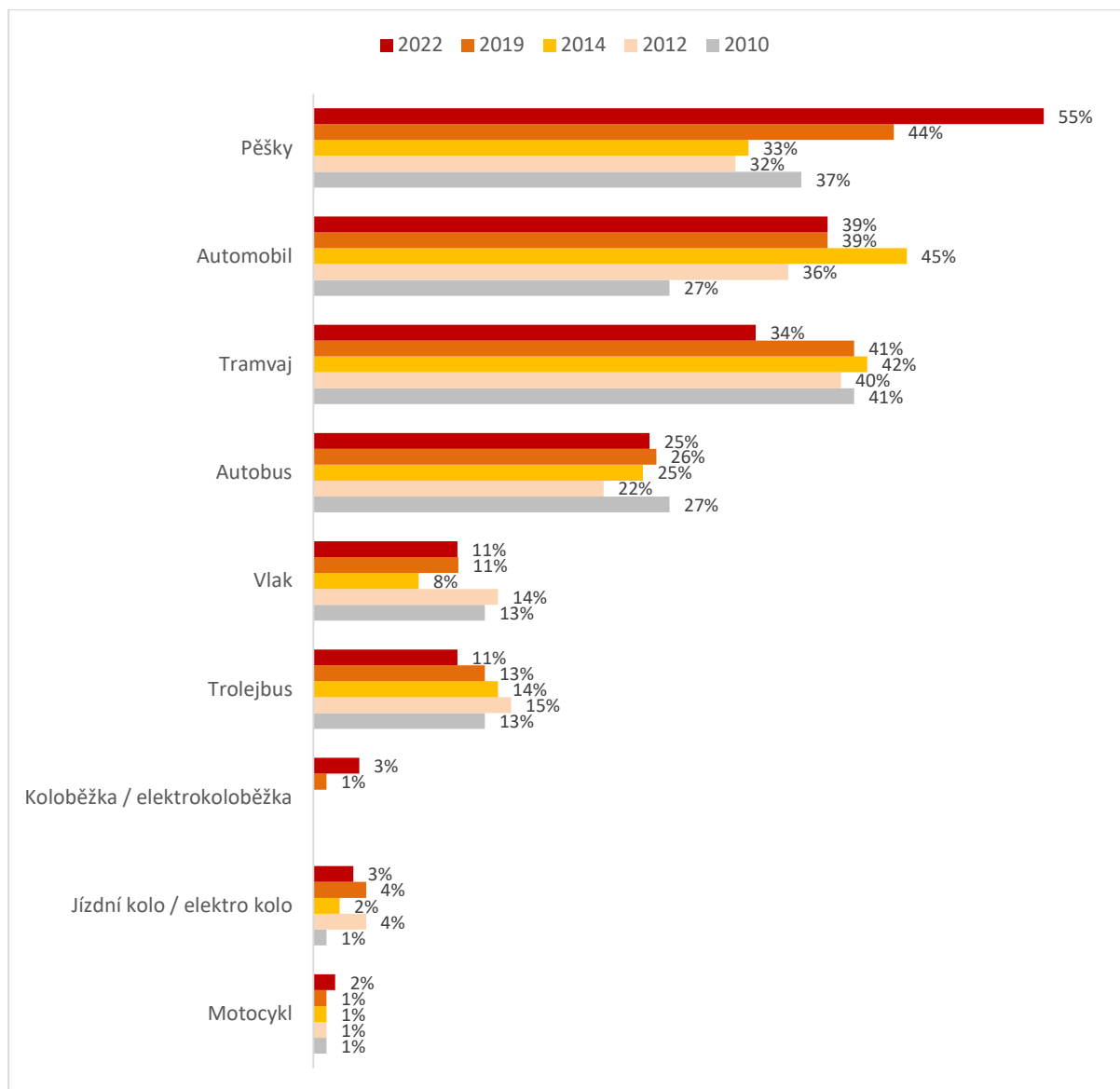
4.2. Způsoby pravidelné přepravy

4.2.1. Využívané typy přepravy

Nejčastěji využívané způsoby přepravy do práce/školy jsou chůze pěšky, jízda automobilem a cestování tramvají. Oproti předchozím vlnám výzkumu narostl podíl respondentů, kteří chodí pěšky na 55 % (+11 p. b. oproti 2019). Podíl cestujících automobilem zůstal od roku 2019 stabilní (39 %). Podíl cestujících tramvají se naopak snížil na 34 % (-7 p. b. oproti 2019). Autobus využívá stabilně čtvrtina dotázaných, vlak 11 % - oba druhy přepravy na stejné úrovni jako v minulé vlně. Využívání trolejbusů zvolilo 11 % dotázaných. Koloběžky využívala 3 % dotázaných (+2 p. b. oproti 2019). Jízdu na kole volila 3 % dotázaných, motocykl pak 2 %. Jiný způsob přepravy uvedli 2 respondenti (tj. 0,3 %).

Graf 2.: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy

Znění otázky: Jaký způsob přepravy pravidelně (obvykle) využíváte cestou do práce/do školy a kolik času jím trávíte? Máme na mysli pouze první cestu z místa bydliště. Uveďte všechny způsoby přepravy (jejich kombinace) a čas, který jednotlivými způsoby přepravy strávíte v prvním průběhu cesty do práce/do školy. N(2022) = 659, N(2019) = 840, N(2014) = 759, N(2012) = 822, N(2010) = 828; pravidelně se přepravují do práce/do školy, možnost více odpovědí.



Rezidenti častěji využívají k dopravě do práce/školy tramvaje, trolejbusy a (elektro)koloběžky, zatímco mimobrnění dojíždějí častěji autobusy a vlaky. Mezi skupinami neexistuje statisticky významný rozdíl v případě přepravy pěšky, automobilem, na jízdním kole a na motocyklu.

Tabulka 9.: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy (porovnání rezidentů a dojíždějících)

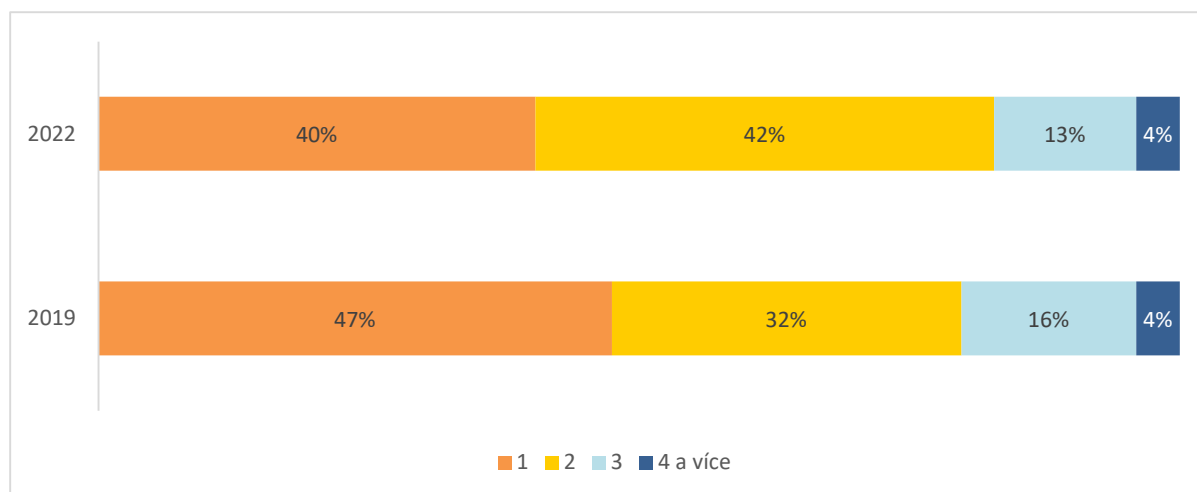
$N(\text{celek}) = 659$, $N(\text{rezidenti}) = 436$, $N(\text{dojíždějící}) = 223$, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

způsob přepravy	rezident	dojíždějící	celkem
Pěšky	58%	50%	55%
Automobil	40%	38%	39%
Tramvaj	40%	22%	34%
Autobus	20%	35%	25%
Trolejbus	15%	3%	11%
Vlak	2%	29%	11%
Koloběžka / elektrokoloběžka	5%	0%	3%
Jízdní kolo / elektro kolo	4%	1%	3%
Motocykl	2%	1%	2%

Celkem 40 % respondentů volí pro pravidelnou přepravu za prací a do školy toliko jeden způsob přepravy. Dalších 42 % kombinuje dva způsoby přepravy a 13 % kombinuje tři způsoby. Čtyři a více způsobů přepravy volí pouze 4 % dotázaných. Od roku 2019 vzrostl podíl respondentů, kteří volí kombinovanou dopravu z 53 % na současných 60 % (+7 p. b.).

Graf 3.: Počet způsobů přepravy pravidelně využívaných při cestě do práce / do školy

$N(2022) = 659$, $N(2019) = 840$, pravidelně se přepravují do práce/do školy.

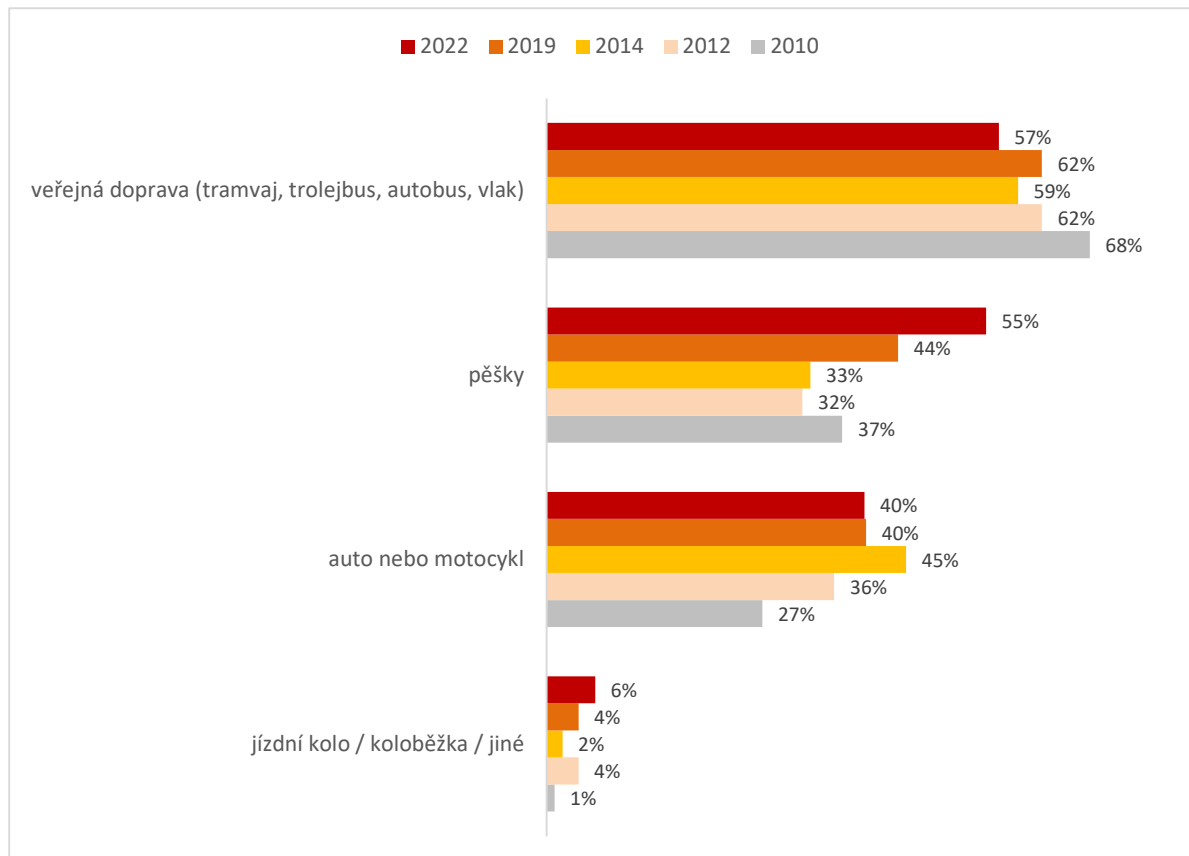


Dále jsme sloučili kategorie dopravy podle podobných způsobů přepravy do čtyř kategorií – veřejná doprava (tramvaj, trolejbus, autobus, vlak), pěší doprava, individuální motorová doprava (automobil a motorka) a individuální nemotorová doprava (jízdní kolo, koloběžka a jiné způsoby dopravy). Následující graf ukazuje, jaký podíl respondentů každou z uvedených kategorií dopravy pravidelně využívá při přepravě do zaměstnání / za studiem. Respondent využívající více druhů přepravy v rámci dané kategorie se přitom do podílu v dané kategorii započítává právě jednou.

V rámci kategorie veřejné hromadné dopravy (VHD) jsme zaznamenali mírný pokles pravidelného využívání do práce/školy na 57 % (-5 p. b. oproti 2019), střední nárůst pravidelného využívání pěší dopravy na 55 % (+11 p. b.) a mírný nárůst v kategorii individuální nemotorové dopravy na 6 % (+2 p. b.). Pravidelné využívání individuální motorové dopravy je od roku 2019 stabilní na 40 %.

Graf 4.: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy (sloučené kategorie)

$N(2022) = 659$, $N(2019) = 840$, $N(2014) = 759$, $N(2012) = 822$, $N(2010) = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy.



4.2.2. Dělbá přepravní práce

Kategorizace pro výpočet dělby přepravní práce slučuje do kategorie veřejné hromadné dopravy (VHD) respondenty, kteří při obvyklé cestě do práce/školy využívají tramvaj, trolejbus, autobus či vlaků a případně k těmto typům prostředků uvádí také pěší chůzi. Kategorie individuální automobilové dopravy (IAD) slučuje respondenty, kteří se dopravují automobilem či motocyklem a případně k těmto prostředkům uvádí také chůzi.

Respondenti, kteří využívají některý z prostředků VHD a zároveň IAD, jsou sloučeni do kategorie kombinace IAD a VHD. V případě, že dotázaný uvedl současně využití VHD a jízdního kola či koloběžky, je zařazen do kategorie kombinace VHD a kola/koloběžky, podobně při využití IAD a kola či koloběžky spadá respondent do kategorie kombinace IAD a kola/koloběžky. Pokud respondent využívá kola či koloběžky současně s IAD a VHD, je zařazen do kategorie kombinace IAD, VHD a kola/koloběžky.

Respondenti, kteří využívají kolo či koloběžku, případně doplněné chůzí, ale nevyžívají žádný z prostředků VHD ani IAD, jsou zařazeni do kategorie jízdní kolo / koloběžka. Pokud respondent uvedl pouze pěší způsob přepravy bez žádného dalšího typu, je zařazen do kategorie pěšky.

Většina respondentů, stejně jako v předchozích vlnách, preferuje pro cesty do práce/školy VHD (56 %). Třetina dotázaných se do zaměstnání nebo školy přepravuje IAD, dalších 7 % chodí pouze pěšky. Kombinaci dopravy IAD a VHD pro cesty do školy a/nebo práce pravidelně využívá 6 %

dotázaných; jízdního/kola a/nebo koloběžky 3 % dotázaných. Kombinací VHD a kola/koloběžky se dopravují 2 % respondentů; kombinací IAD a kola/koloběžky 1 % dotázaných a kombinací IAD, VHD a kola/koloběžky rovněž 1 % respondentů.

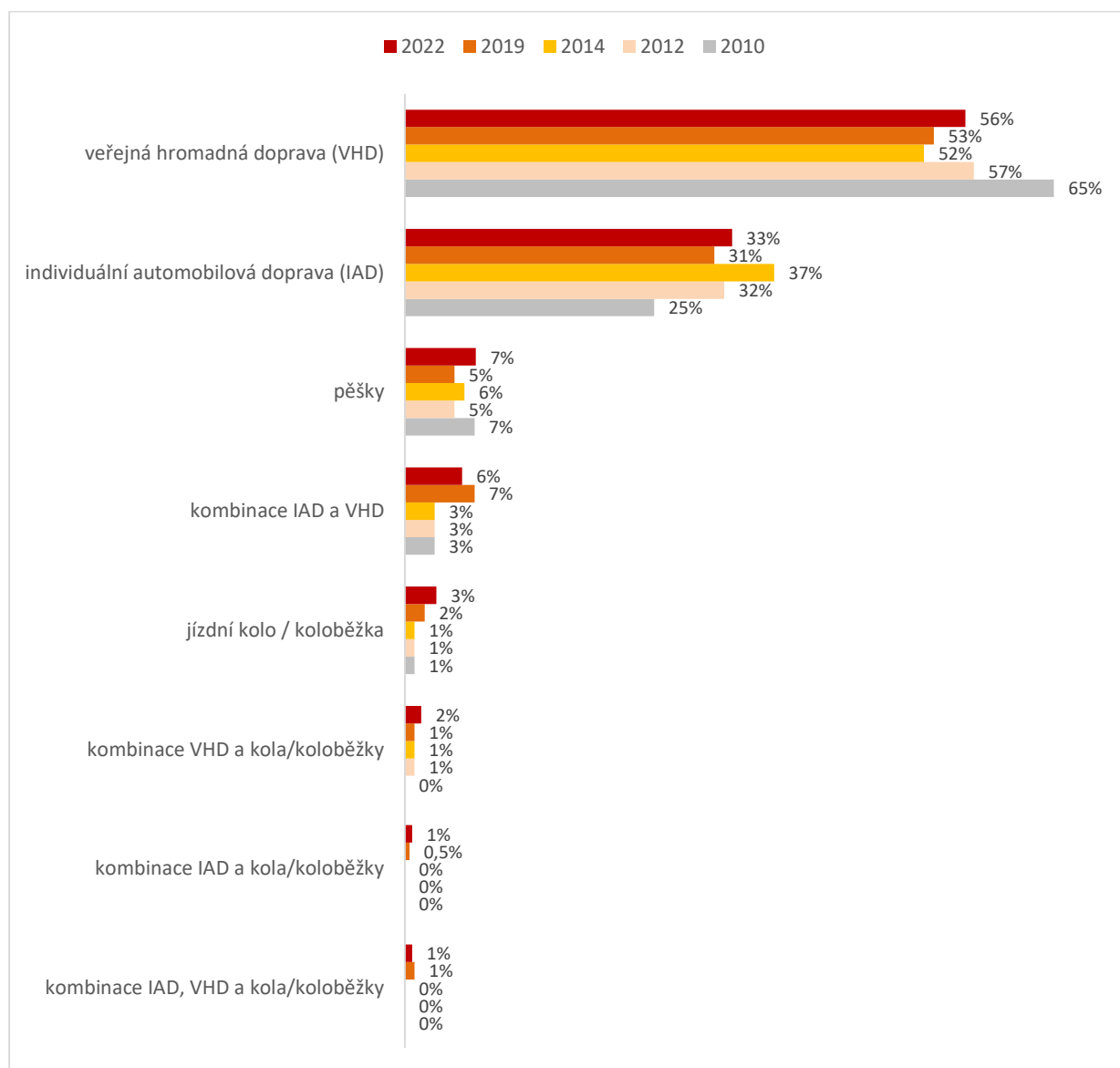
Od roku 2019 jsme zaznamenali marginální přírůstky využívání výše definovaných způsobů (kombinací typů dopravy) napříč téměř všemi kategoriemi: +3 p. b. v případě VHD; +2 p. b. u IAD; +2 p. b. pouze pěšky; +1 p. b. kolo/koloběžka a +1 p. b. v případě kombinace VHD a kola/koloběžky.

Naopak marginální pokles využívání se objevil v případě kombinace IAD a VHD (-1 p. b. oproti 2019).

V kontextu všech šetření, tedy od roku 2010, lze konstatovat, že využívání VHD samostatně, chůze pěšky a různé kombinace IAD, VHD s kolem a koloběžkou vykazují dlouhodobě poměrně stabilní podíly dopravní práce. Naopak oproti letům 2010-2014 roste využívání kombinace IAD a VHD a také samostatné využívání jízdního kola.

Graf 5.: Dělbá přepravní práce – kategorizace

N(2022) = 659, N(2019) = 840, N(2014) = 759, N(2012) = 822, N(2010) = 828; pravidelně se přepravují do práce/do školy.

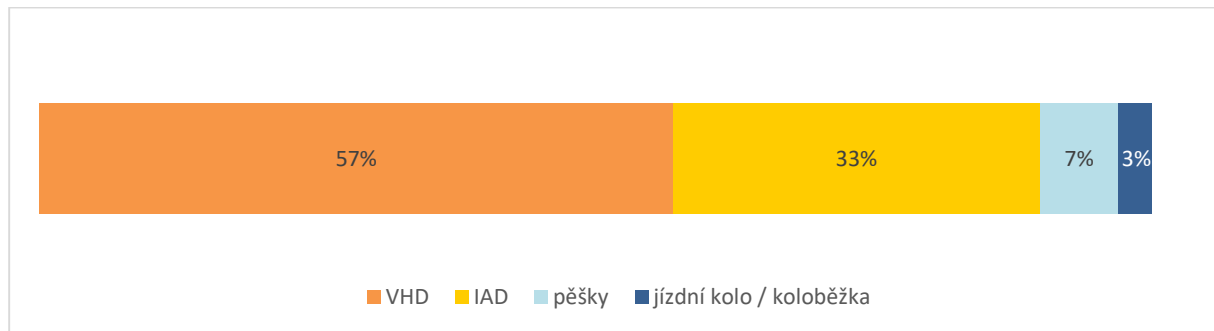


Jestliže využijeme stejnou logiku přiřazení dopravního modu, jak bylo vysvětleno na začátku této podkapitoly a očistíme soubor o respondenty využívající výše definované kombinace dopravních prostředků⁹, získáme výslednou dělbu přepravní práce na 4 hlavních dopravních modech – veřejné hromadné dopravě, individuální automobilové/motocyklové dopravě, chůzi a jízdě na kole/koloběžce. Jde o podíl respondentů, kteří pravidelně využívají daný dopravní prostředek pro pravidelné cesty do práce nebo školy na celkově se přepravujících za těmito účely.

Největší a nadpoloviční objem přepravní práce připadá na veřejnou hromadnou dopravu (57 %), třetinu dopravní práce obstarává individuální automobilová doprava, 7 % objemu tvoří pěší chůze a zbylá 3 % objemu přepravy je obstaráno na kole/koloběžce.

Graf 6.: Dělbá přepravní práce – kategorizace, 4 hlavní dopravní mody

$N(2022) = 651$; pravidelně se přepravují do práce/do školy.



Ze srovnání dělby přepravní práce podle demografických charakteristik vyplynulo několik skutečností (viz tabulka níže). Ženy, ve srovnání s muži, využívají statisticky významně častěji VHD a čistě pěší chůzi, zatímco muži využívají častěji IAD a kolo/koloběžku.

Nejmladší respondenti (15-29 let) využívají častěji VHD a kolo(běžky), respondenti středního věku (30-59 let) využívají IAD častěji než ostatní věkové skupiny. Pro nejstarší věkovou skupinu 60+ let je poměrně specifické využívání kombinace IAD a VHD.

Vzdělání souvisí se samostatným využíváním IAD a VHD. Vyšší vzdělání predikuje vyšší využívání IAD a opačně. Současně platí, že se snižujícím se vzděláním se zvyšuje využívání VHD – ovšem zde existuje poměrně silná oslabující intervence věku (nižší vzdělání koreluje s nižším věkem respondenta).

Obdobný obrázek představuje třídění podle převažující ekonomické aktivity¹⁰. Zatímco studenti více využívají VHD a méně IAD, u pracujících a OSVČ/podnikatelů platí opak. Specifikem OSVČ/podnikatelů je častější využívání kombinace VHD a IAD; specifikem studentů pak kombinování využití kola/koloběžky s VHD.

Bydliště naznačuje souvislost mezi využíváním VHD, IAD a kola/koloběžky. VHD využívají častěji rezidenti s přechodným bydlištěm, v kontrastu k rezidentům s trvalým bydlištěm. U IAD platí opak: rezidenti s trvaným ji využívají častěji než rezidenti s přechodným bydlištěm. Využívání kola/koloběžky je častější u rezidentů s trvalým bydlištěm, naopak dojíždějícími respondenty nejsou využívány vůbec.

⁹ IAD + VHD, VHD + kolo, IAD + kolo, IAD + VHD + kolo

¹⁰ Kategorie s extrémně nízkými počty bylo sloučeny do jedné. Jde o důsledek filtrace respondentů, kdy byli vybráni pouze ti, kteří se pravidelně dopravují do práce/školy. V této kategorii jsou zastoupeni: Nezaměstnaní (N = 2); rodiče na RD, osoby v domácnosti (N = 3); důchodci (N = 9).

Tabulka 10.: Dělna přepravní práce dle sociodemografických charakteristik

$N(2022) = 659$, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

charakteristika	kategorie	VHD	IAD	pěšky	IAD + VHD	kolo/koloběžka	VHD + kolo(běžka)	N
celkem		56%	33%	7%	6%	3%	2%	659
pohlaví	muž	51%	39%	5%	5%	5%	1%	364
	žena	63%	26%	10%	6%	1%	2%	295
věk	15-29 let	72%	14%	8%	3%	7%	3%	178
	30-44 let	47%	41%	8%	4%	3%	1%	225
	45-59 let	51%	40%	7%	7%	1%	2%	198
	60 a více let	60%	35%	0%	16%	3%	0%	58
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	73%	8%	8%	3%	10%	6%	73
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	62%	26%	9%	7%	4%	1%	175
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	60%	30%	9%	5%	1%	2%	241
	vysokoškolské	38%	54%	3%	6%	3%	0%	170
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	38%	61%	2%	14%	0%	3%	64
	zaměstnanec	52%	36%	8%	6%	3%	1%	455
	nezaměstnaný + RD + důchodce	79%	14%	7%	7%	0%	0%	14
	student	79%	8%	7%	1%	6%	4%	126
bydliště	trvalé v Brně	49%	38%	8%	7%	5%	2%	318
	přechodné v Brně	68%	19%	9%	4%	4%	3%	118
	mimo Brno	56%	33%	6%	5%	0%	0%	223

4.2.3. Čas strávený dopravou

Při cestách do zaměstnání/školy stráví respondenti nejdéle na jízdním kole, ve vlaku a v automobilu¹¹. Cesta na kole trvá v průměru necelých 28 minut, vlakem 27 minut a autem 24 minut. Cesty autobusem vycházejí v průměru na necelých 21 minut, na kole/koloběžce respondenti tráví cestou do práce/školy 17 minut. Cesty tramvají trvají v průměru necelých 17 minut, obdobně je tomu při cestách na motocyklu. Cesty trolejbusem zabírají v průměru 14 minut a cesty pěšky 11 minut.

¹¹ Pokud nezapočteme dva respondenty, kteří uvedli „jiný dopravní prostředek“ s průměrným časem 27,5 minuty.

Tabulka 11.: Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce/do školy

Pravidelně se přepravují do práce/do školy. Hodnoty uvedeny v minutách. N(2022) = 659

	průměr	směrodatná odchylka	medián	modus	N
Jízdní kolo / elektrokolo	27,6	21,3	22,5	30	20
Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)	27,5	10,6	27,5	20	2
Vlak	27,1	26,1	20	20	72
Automobil	24,0	12,9	20	20	257
Autobus	20,8	12,7	20	20	168
Koloběžka / elektrokoloběžka	17,2	9,7	20	20	23
Tramvaj	16,9	9,7	15	10	221
Motocykl	16,7	7,4	18	18	11
Trolejbus	14,0	6,7	11	10	72
Pěšky	11,1	8,5	10	10	365

Oproti předchozímu šetření se výrazně zkrátily cesty vlakem – o 11 minut. Může jít o důsledek výběru respondentů, kdy mohli být do šetření vybráni respondenti dojíždějící z bližších destinací, než tomu bylo v předchozím šetření. Faktickým důvodem může být také probíhající intenzivní rekonstrukce vlakových koridorů v okolí Brna (především směrem na Blansko/Svitavy), kdy část respondentů mohla na čas omezit tento způsob dopravy.

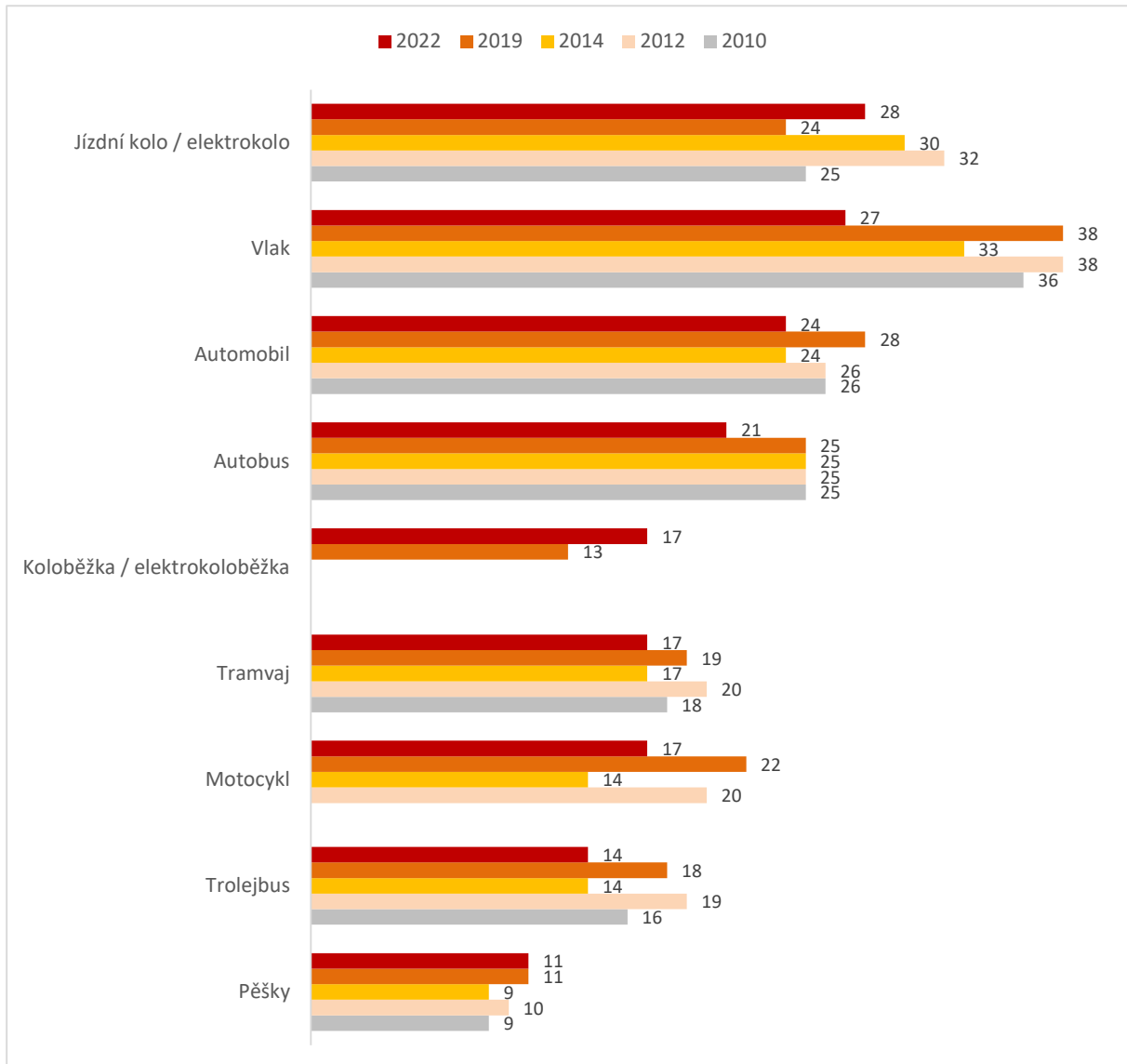
Snížení průměrného času oproti vlně z roku 2019 jsme zaznamenali také v případě motocyklu (-5 minut), trolejbusu, autobusu a automobilu (vše -4 minuty), a tramvaje (- 2 minuty). Průměrná délka cesty pěšky se drží na stejné úrovni.

Průměrný čas dopravy se prodloužil v případě koloběžky a jízdního kola, a to o 4 minuty.

Celkově lze tedy konstatovat, že průměrný čas přepravy se snížil, u většiny dopravních prostředků v intervalu 2 až 5 minut.

Graf 7.: Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce/školy (časové srovnání)

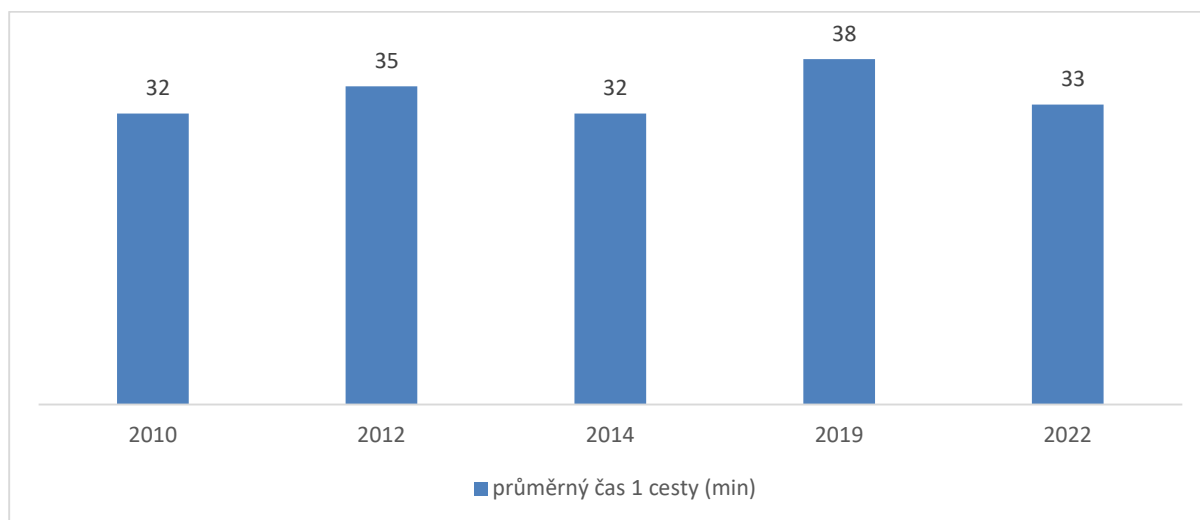
N(2022) = 659, N(2019) = 840, N(2014) = 759, N(2012) = 822, N(2010) = 828; pravidelně se přepravují do práce/do školy, průměr, v minutách.



Ze zkrácení průměrných časů přepravy u většiny prostředků plyne také snížení celkového průměrného času přepravy na 33 minut, tj. o 5 minut méně ve srovnání s rokem 2019. Jde o pokles na úroveň z roku 2010, příp. 2014.

Graf 8.: Průměrná celková délka pravidelné dopravy za práci/studiem v Brně

$N(2022) = 659$, $N(2019) = 840$, $N(2014) = 759$, $N(2012) = 822$, $N(2010) = 828$; pravidelně se přepravují do práce/do školy, průměr, v minutách.



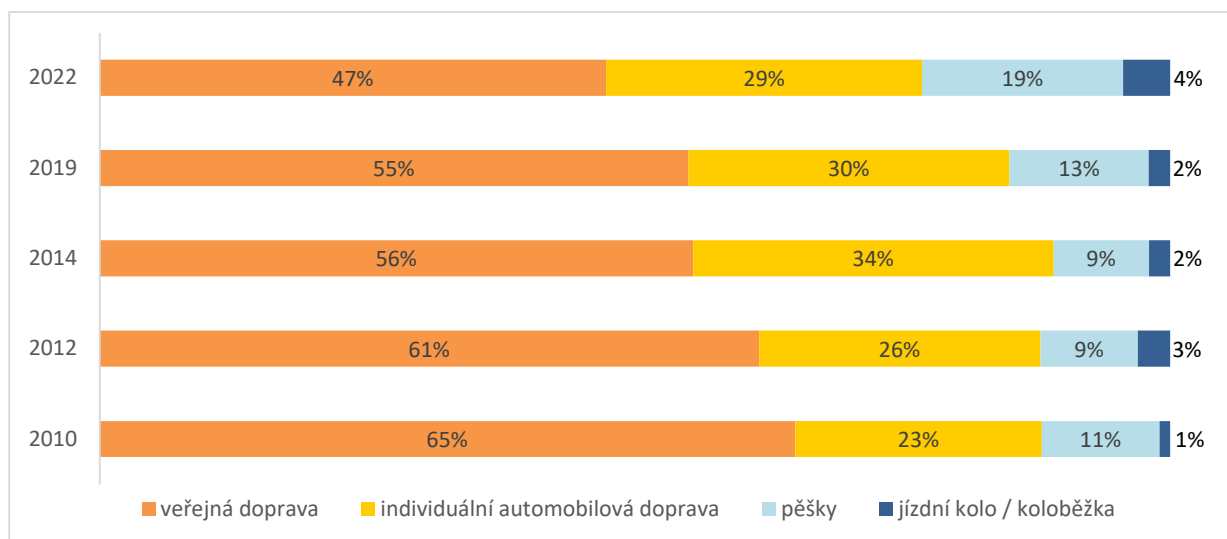
Sečteme-li celkové časy jednotlivých způsobů přepravy a vztáhneme je k celkovému přepravnímu času (tzn. Souhrnu doby, kterou respondenti strávili dopravou bez ohledu na dopravní prostředek), získáme podíl jednotlivých typů přepravy na celkovém přepravním čase.

V aktuálním šetření je podíl jednotlivých kategorií dopravy na celkovém přepravním čase následující: 47 % celkového přepravního času strávili respondenti ve veřejné hromadné dopravě, 29 % v autě nebo na motorce, 19 % pěší chůzí a 4 % na kole nebo koloběžce.

V kontextu všech vln šetření pozorujeme i roce 2022 pokračující tendenci k nižšímu podílu veřejné dopravy na celkové době strávené cestováním. Nicméně v současné vlně šetření nepozorujeme nárůst podílu času na cestách automobilem (na motorce), ale stagnaci. Výrazný růst podílu celkového dopravního času do práce/školy v kontextu všech vln zaznamenala pěší chůze. V případě jízdního kola/koloběžek pozorujeme stagnaci až mírný nárůst.

Graf 9.: Podíl času stráveného dopravou jednotlivými druhy přepravních prostředků na celkovém přepravním čase (sloučené kategorie)

V % z celkového času přepravy. Pouze pravidelně cestující do práce/školy.



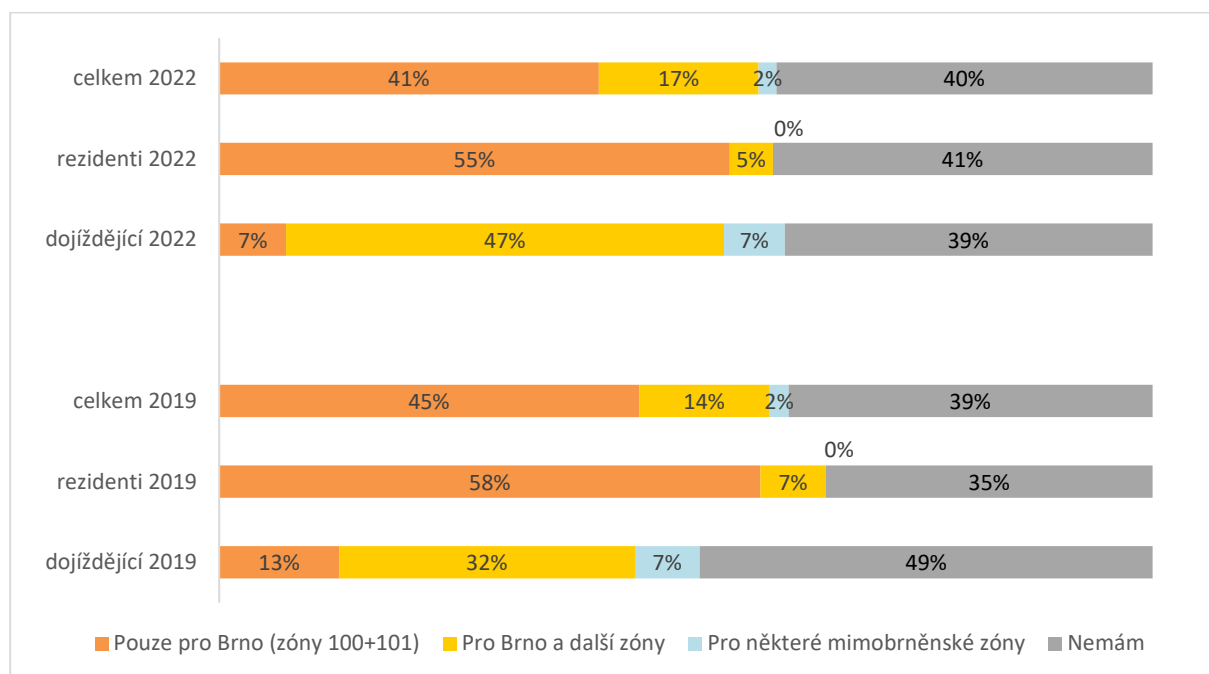
4.3. Předplatní jízdenky na veřejnou dopravu

Předplatní jízdenku na VHD v Jihomoravském kraji/Brno vlastní tři pětiny dotázaných, celkový podíl vlastnictví je obdobný jak v podskupině rezidentů, tak mezi dojíždějícími. Celkem 41 % respondentů vlastní předplatní jízdenku pro zóny 100+101, dalších 17 % pro Brno a další zóny a 2 % pro některé z mimobrněnských zón. Mezi rezidenty, vlastníci předplatní jízdenku jednoznačně převažuje vlastnictví jízdenky s platností 100+101; mezi vlastníky z řad dojíždějících dominuje vlastnictví jízdenky pro Brno a okolí.

Ve srovnání s rokem 2019 došlo v celkovém pohledu k mírnému poklesu využívání jízdenek 100+101 (-4 p. b.) a mírnému nárůstu využívání předplatných jízdenek pro Brno a okolí (+3 p. b.). Celkové vlastnictví jakékoli předplatní jízdenky se snížilo o 1 %.

Graf 10.: Vlastnictví předplatných jízdenek na veřejnou dopravu

Znění otázky: Máte předplatní jízdenku na veřejnou dopravu? N(2022) = 1042, N(2019) = 1009.



Při zhodnocení vlastnictví předplatní jízdenky dle sociodemografických charakteristik vlastní jízdenku výrazně častěji než je tomu v celém souboru především: mladší lidé do 29 let, lidé se základním vzděláním nebo SŠ s maturitou, studenti a lidé na RD / v domácnosti. Typ předplatní jízdenky (100+101 X Brno plus okolí a mimobrněnské) je asociován především s místem bydliště respondenta – rezidenti mají výrazně častěji jízdenky platné v zónách 100+101, dojíždějící pak častěji v kombinovaných a mimobrněnských.

Naopak předplatními jízdenkami v kontextu průměru z celku respondentů méně často disponují především lidé nad 60 let, vysokoškoláci, OSVČ a podnikatelé a senioři.

Tabulka 12.: Vlastnictví předplatných jízdenek na veřejnou dopravu dle sociodemografických charakteristik

N(2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

Charakteristika	kategorie	Pouze pro Brno (zóny 100+101)	Pro Brno a další zóny	Pro některé mimobrněnské zóny	Nemám	N
celkem		41%	17%	2%	40%	1042
pohlaví	muž	39%	16%	3%	43%	509
	žena	43%	18%	1%	38%	533
věk	15-29 let	61%	16%	5%	18%	213
	30-44 let	41%	19%	0%	40%	297
	45-59 let	35%	18%	2%	45%	250
	60 a více let	31%	15%	1%	53%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	51%	19%	9%	21%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	36%	28%	1%	36%	267
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	48%	18%	1%	33%	362
	vysokoškolské	32%	6%	0%	62%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	22%	4%	0%	74%	82
	zaměstnanec	39%	18%	2%	42%	468
	nezaměstnaný	52%	20%	0%	28%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	53%	21%	0%	26%	73
	student	58%	23%	8%	11%	132
	důchodce	34%	15%	0%	51%	227
bydliště	trvalé v Brně	48%	5%	0%	48%	578
	přechodné v Brně	81%	5%	0%	14%	157
	mimo Brno	7%	47%	7%	39%	307

5. Přeprava podle typu aktivity

5.1. Přeprava v rámci pracovní doby / vyučování

V průběhu pracovní doby či vyučování se většina dotázaných přepravuje pěšky (45 % každodenně). Relativně často respondenti také využívají auto (22 % každodenně) a dále také tramvaj (16 %) a autobus (11 %). Vlak a trolejbus poté využívá 7 %, respektive 6 % z dotázaných každodenně.

Ve srovnání s předchozími vlnami výzkumu došlo k mírnému nárůstu každodenního využívání všech druhů přepravy, nejvíce v případě přepravy pěšky (32 % v roce 2019), případně automobilové přepravy (18 % v roce 2019).

Při kategorizaci přepravy, kterou respondenti v rámci práce či vyučování využívají alespoň jednou týdně, vyšly významné rozdíly v případě využívání tramvaje, trolejbusu, vlaku a koloběžky/elektrokoloběžky.

Ve srovnání s předchozími vlnami výzkumu došlo k nárůstu osob využívajících k přesunu pěší chůzi. Došlo také k mírnému nárůstu využívání vlaků, autobusů a (elektro)koloběžek. V případě ostatních prostředků pro přepravu lze sledovat v porovnání s předchozími roky relativní stagnaci.

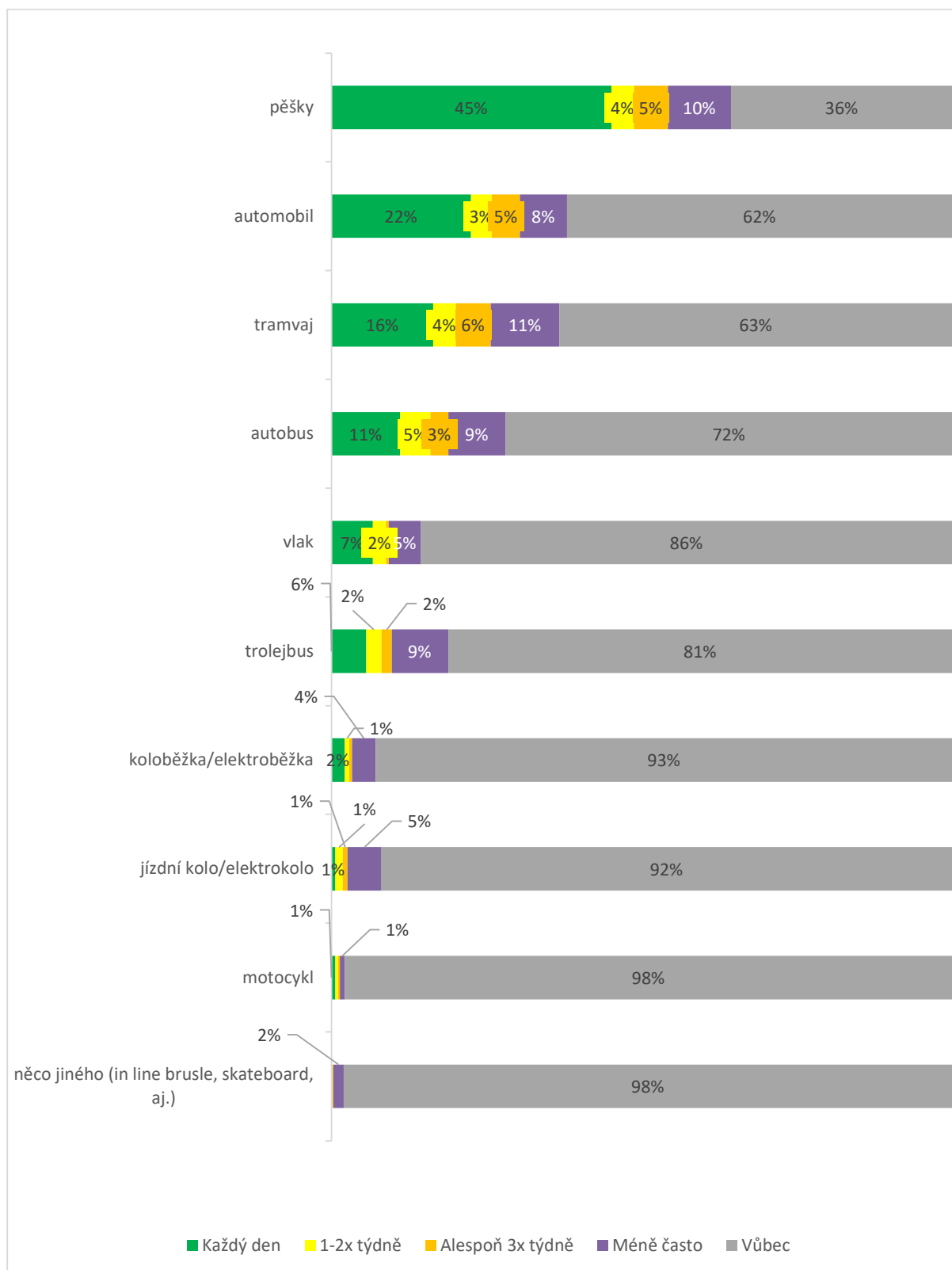
Tabulka 13.: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 1x týdně)

N(celek) = 659, N(rezidenti) = 436, N(dojíždějící) = 223, pravidelně se přepravují do práce/do školy, v sloupcových %, alespoň 1x týdně využívají daný způsob dopravy, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	53 %	57 %	54 %
Automobil	31 %	28 %	30 %
Tramvaj	30 %	17 %	26 %
Autobus	18 %	21 %	19 %
Trolejbus	14 %	2 %	10 %
Vlak	4 %	20 %	9 %
Jízdní kolo/elektrokolo	3 %	1 %	3 %
Motocykl	1 %	1 %	1 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	5 %	0 %	3 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	0 %	0 %

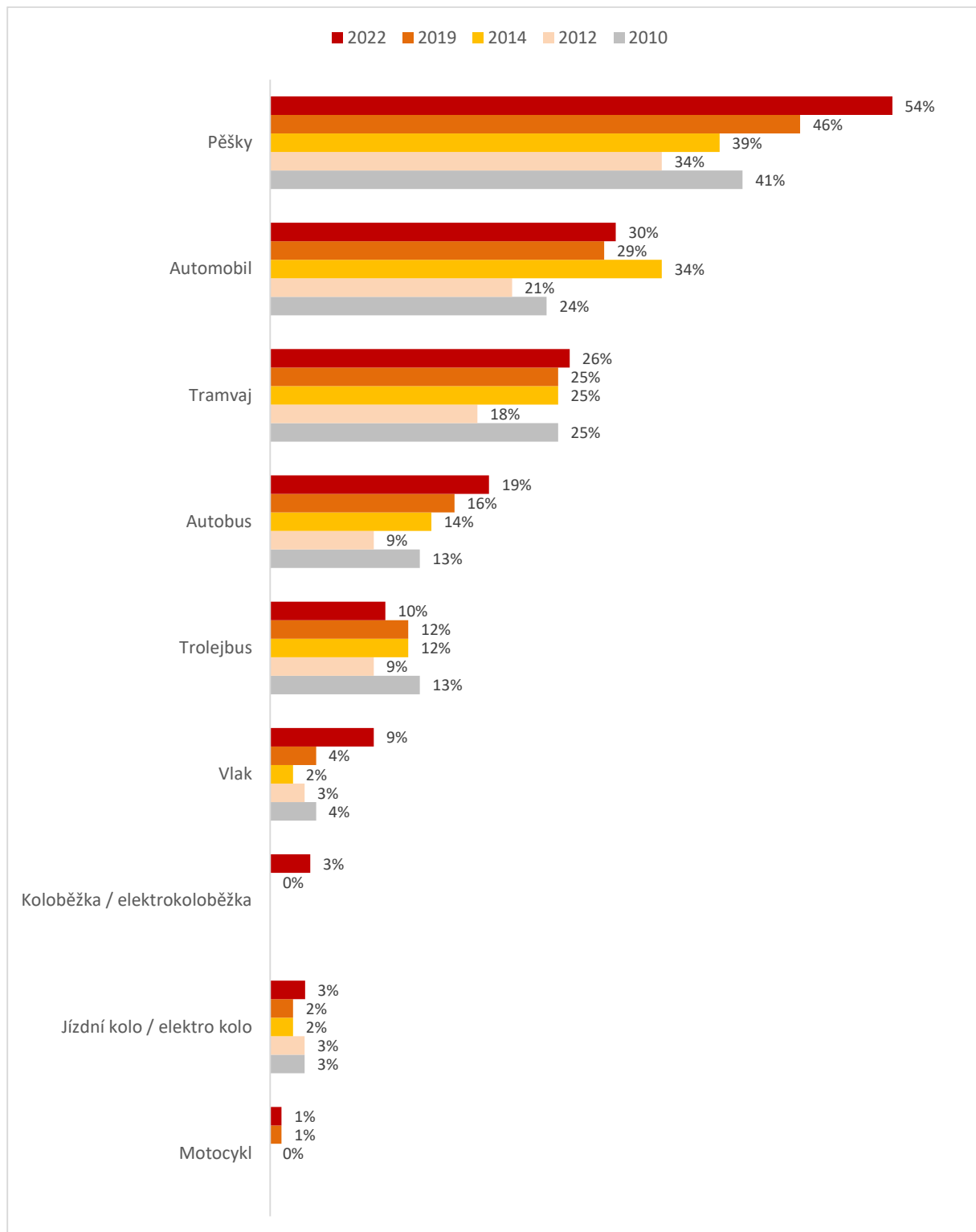
Graf 11.: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování

Znění otázky: Jak často se přepravujete v rámci své pracovní doby / v rámci doby vyučování a jaký způsob dopravy používáte? N(2022) = 659, pravidelně se přepravují do práce/do školy.



Graf 12.: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování (časové srovnání, alespoň 1x týdně)

N(2022) = 659, N(2019) = 840, N(2014) = 759, N(2012) = 822, N(2010) = 828; pravidelně se přepravují do práce/do školy, v %, alespoň 1x týdně.



5.2. Přeprava ve volném čase

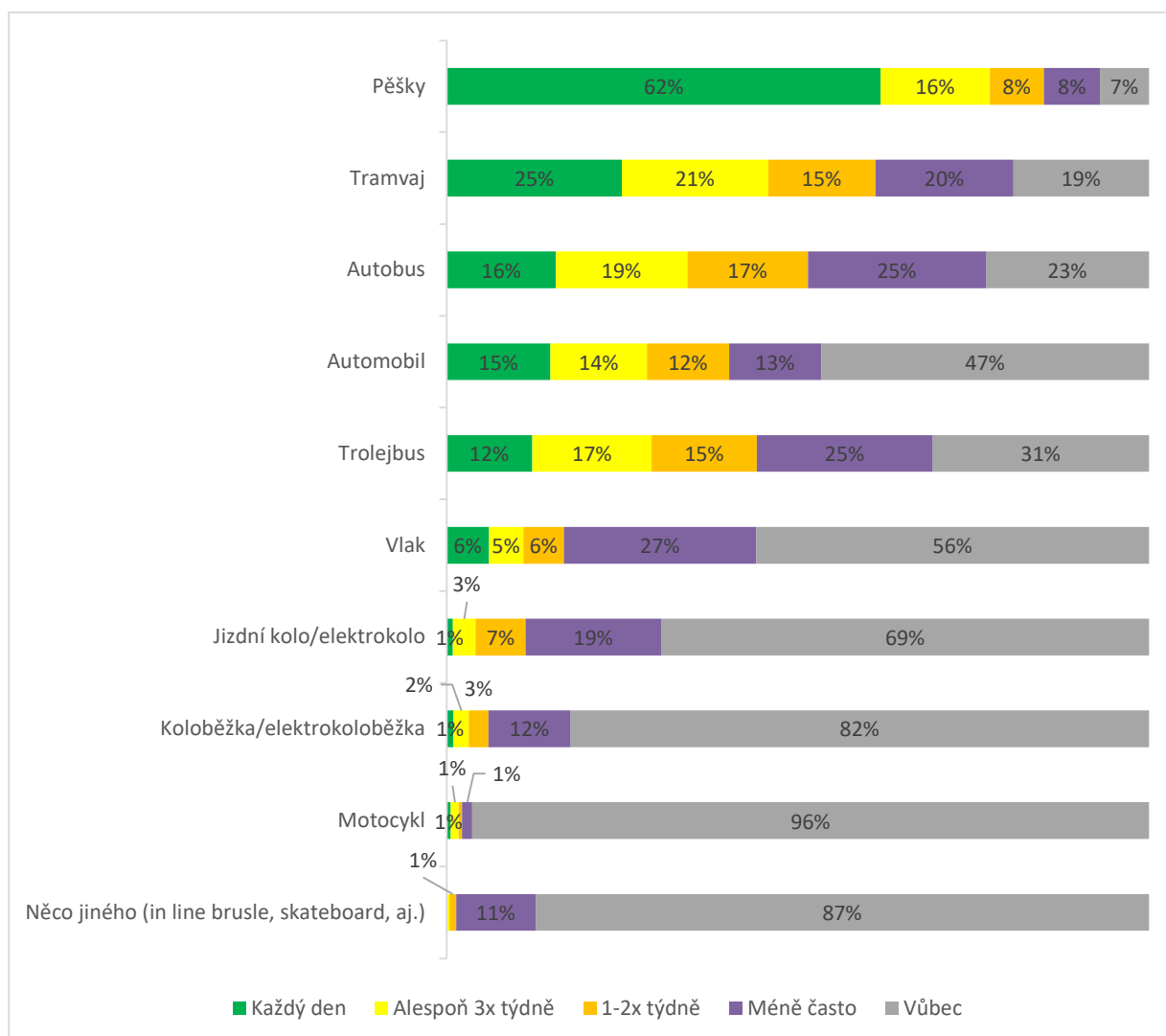
Nejběžnějším volnočasovým způsobem pohybu po Brně je chůze (62 % každodenně), poté tramvaj (25 %), autobus (16 %) a automobil (15 %).

Alespoň jednou týdně ve volném čase využívají rezidenti statisticky významně více pohyb tramvaj a trolejbusem, což není překvapivé vzhledem k tomu, že se jedná o prostředky typické pro městskou hromadnou dopravu a statisticky významně více také využívají kola, případně elektrokola. Naopak nerezidenti využívají statisticky významně více dopravu autobusem, vlakem a také dalšími nespécifikovanými způsoby.

V případě všech typů přepravy s výjimkou automobilové došlo oproti poslednímu běhu výzkumu k zvýšení využívanosti. V případě automobilu došlo k relativně významnému snížení využívanosti.

Graf 13.: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase

Znění otázky: Jak často se přepравujete ve všední dny ve volném čase a jaký způsob dopravy používáte? $N(2022) = 1042$.



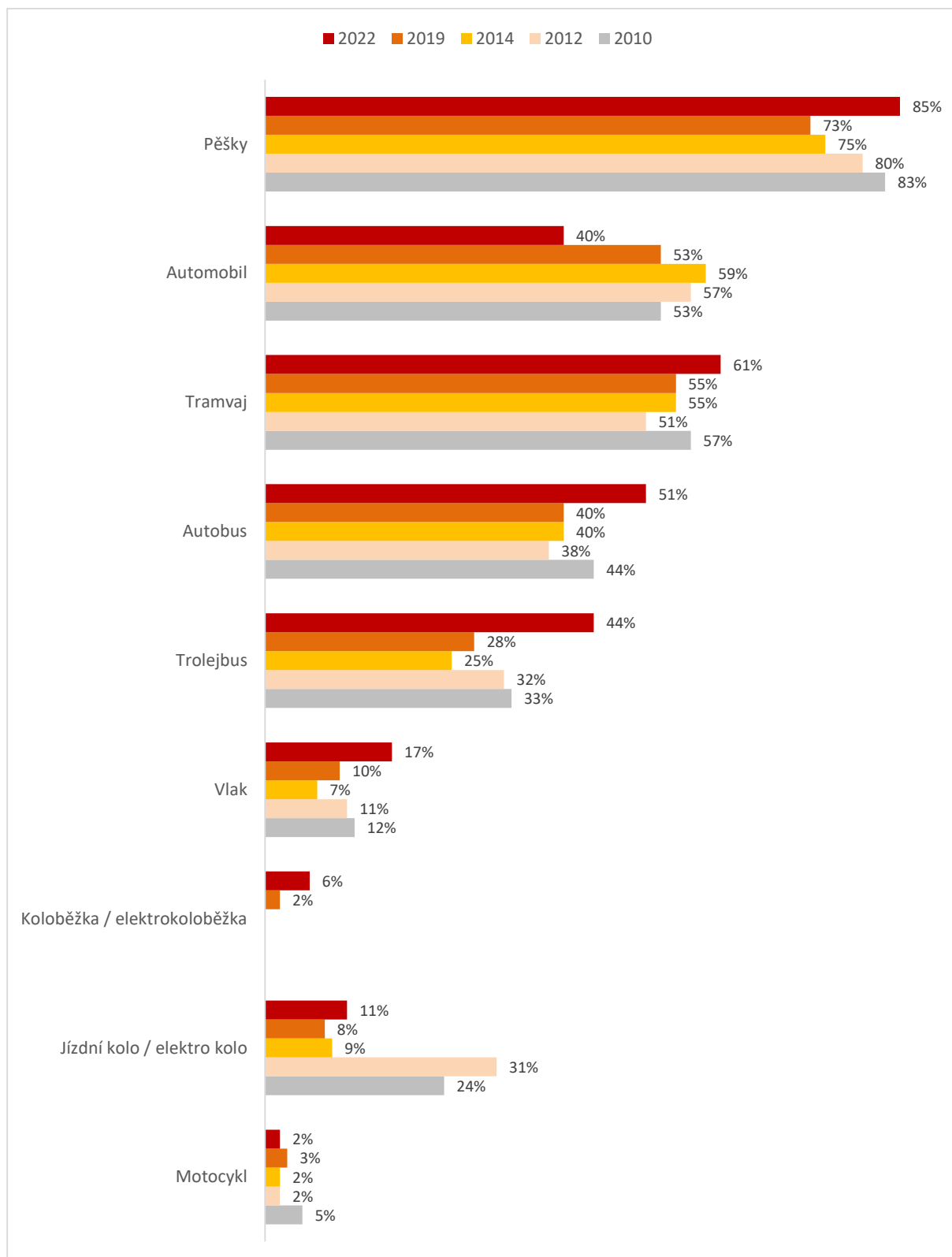
Tabulka 14.: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 1x týdně)

$N(\text{celek}) = 1042$, $N(\text{rezidenti}) = 735$, $N(\text{dojíždějící}) = 307$, v sloupcových %, alespoň 1x týdně využívají daný způsob dopravy, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	84 %	87 %	85 %
Automobil	40 %	40 %	40 %
Tramvaj	67 %	47 %	61 %
Autobus	48 %	59 %	51 %
Trolejbus	46 %	39 %	44 %
Vlak	6 %	43 %	17 %
Jízdní kolo/elektrokolo	13 %	7 %	11 %
Motocykl	2 %	3 %	2 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	7 %	4 %	6 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	1 %	3 %	1 %

Graf 14.: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase (časové srovnání, alespoň 1x týdně)

$N(2022) = 1042$, $N(2019) = 1009$, $N(2014) = 1033$, $N(2012) = 1044$, $N(2010) = 1020$; alespoň 1x týdně.



5.3. Přeprava o víkendu

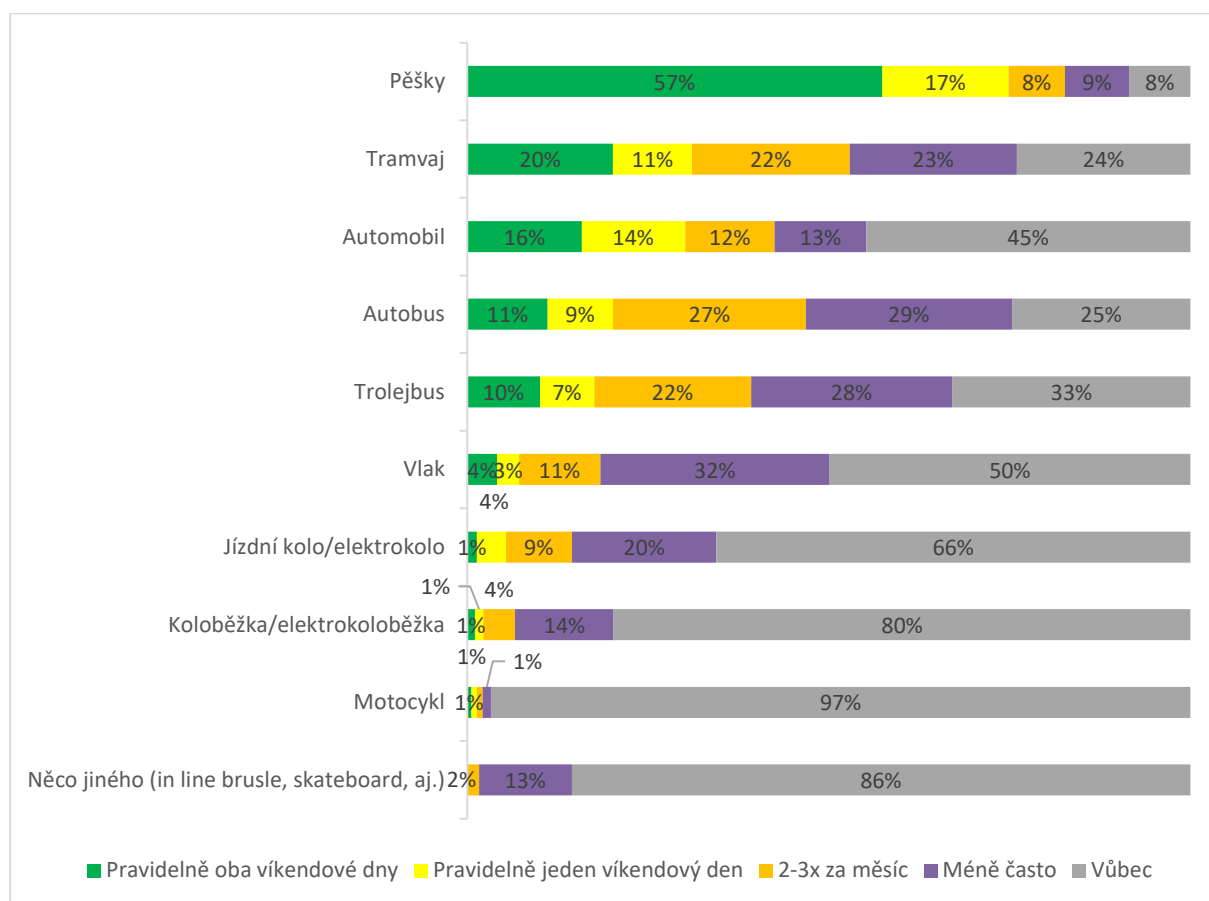
Také při přepravě o víkendu je nejvýznamnější pěší chůze (oba víkendové dny jí využívá 57 % respondentů), s odstupem následuje přeprava tramvají (20 %) a automobilová přeprava (16 %).

Alespoň dvakrát měsíčně při přepravě o víkendu využívají rezidenti statisticky významně více oproti dojíždějícím dopravu tramvají, (elektro)kolem a (elektro)koloběžkou. Naopak dojíždějící využívají statisticky více dopravu vlakem.

Obdobně jako v předchozích případech i v tomto dochází k nárůstu pěší přepravy. Nárůst zaznamenaly také všechny formy hromadné dopravy, naopak k propadu došlo zejména u automobilové přepravy, to lze vysvětlit významným zdražením pohonných hmot v době sběru dat.

Graf 15.: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu

Znění otázky: *Jak často se přepравujete o víkendu a jaký způsob dopravy používáte?* N(2022) = 1042.



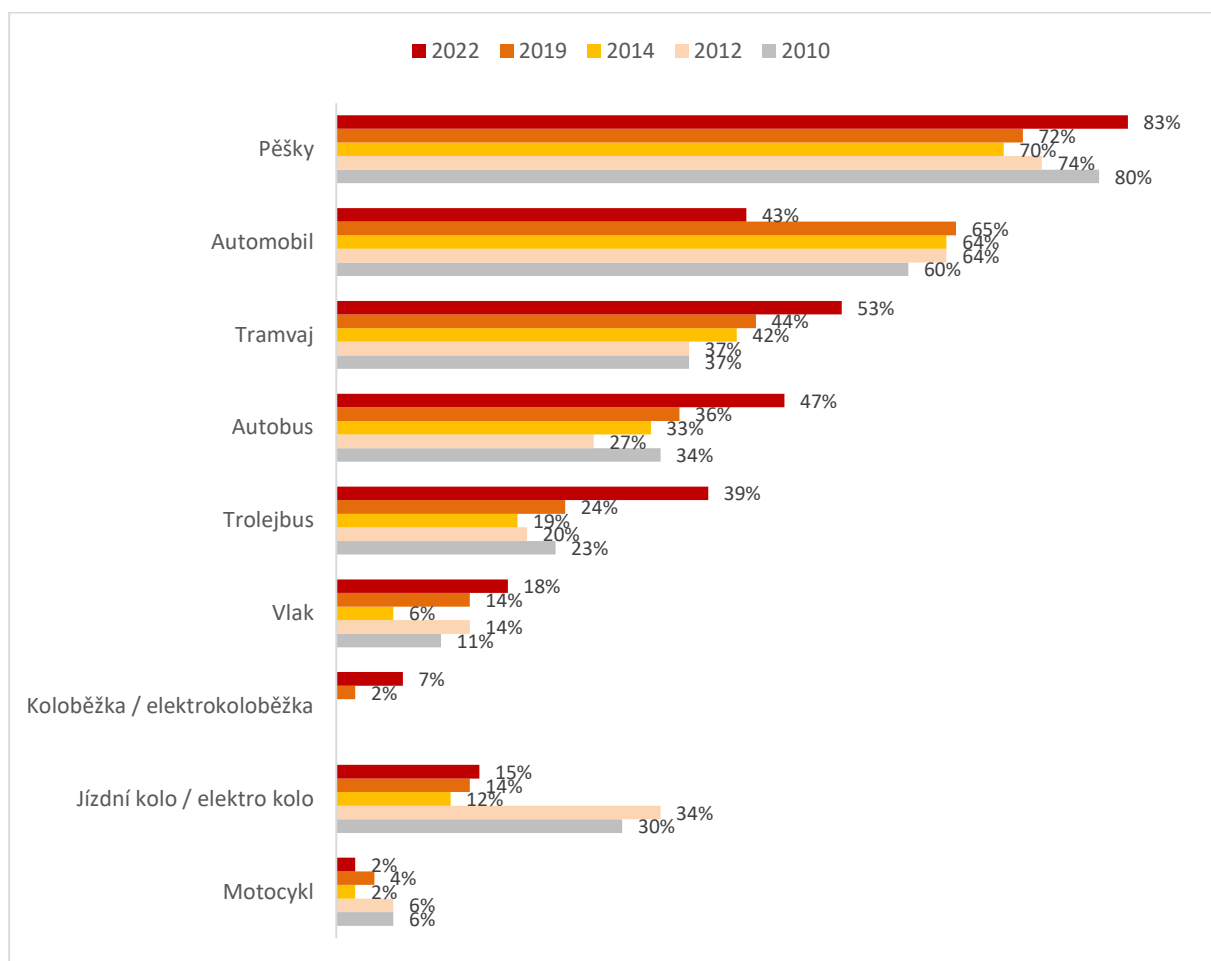
Tabulka 15.: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 2x měsíčně)

$N(\text{celek}) = 1042$, $N(\text{rezidenti}) = 735$, $N(\text{dojíždějící}) = 307$, v sloupcových %, alespoň 2x měsíčně využívají daný způsob dopravy, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	82 %	85 %	83 %
Automobil	44 %	39 %	43 %
Tramvaj	59 %	39 %	53 %
Autobus	45 %	51 %	47 %
Trolejbus	41 %	35 %	39 %
Vlak	9 %	40 %	18 %
Jízdní kolo/elektrokolo	16 %	10 %	15 %
Motocykl	2 %	2 %	2 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	8 %	4 %	7 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	1 %	3 %	2 %

Graf 16.: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu (časové srovnání, alespoň 2x měsíčně)

$N(2022) = 1042$, $N(2019) = 1009$, $N(2014) = 1033$, $N(2012) = 1044$, $N(2010) = 1020$; alespoň 2x měsíčně.



5.4. Preferované způsoby dopravy za vybranými aktivitami

V této vlně průzkumu, podobně jako ve vlně z roku 2019, mohli respondenti uvést více možností odpovědí, proto je omezená srovnatelnost s výzkumy před tímto rokem. V případě všech aktivit je nejpreferovanější variantou přesunu pěší chůze. Často je také využívána tramvajová doprava a také doprava autobusem. Specifickou pozici má využívání kola, respektive koloběžky, které respondenti více využívají v souvislosti s volnočasovými aktivitami.

Tabulka 16.: Preferované způsoby dopravy za vybranými aktivitami

N(2022) = 1042, vyznačeny hodnoty 50 % a více

	služby (lékař, banka, úřad atp.)	volnočasové aktivity (kultura, sport atp.)	nakupování	přátelé, příbuzní, návštěvy
pěšky	64 %	73 %	70 %	65 %
jízdní kolo/elektrokolo	1 %	16 %	1 %	5 %
motocykl	1 %	2 %	1 %	2 %
automobil	38 %	37 %	44 %	46 %
tramvaj	57 %	58 %	48 %	58 %
trolejbus	39 %	45 %	37 %	48 %
autobus	45 %	52 %	43 %	56 %
vlak	14 %	23 %	13 %	30 %
koloběžka /elektrokoloběžka	1 %	11 %	1 %	4 %
něco jiného (in line brusle, skateboard aj.)	0 %	6 %	0 %	0 %
nic z uvedeného	0 %	1 %	0 %	1 %

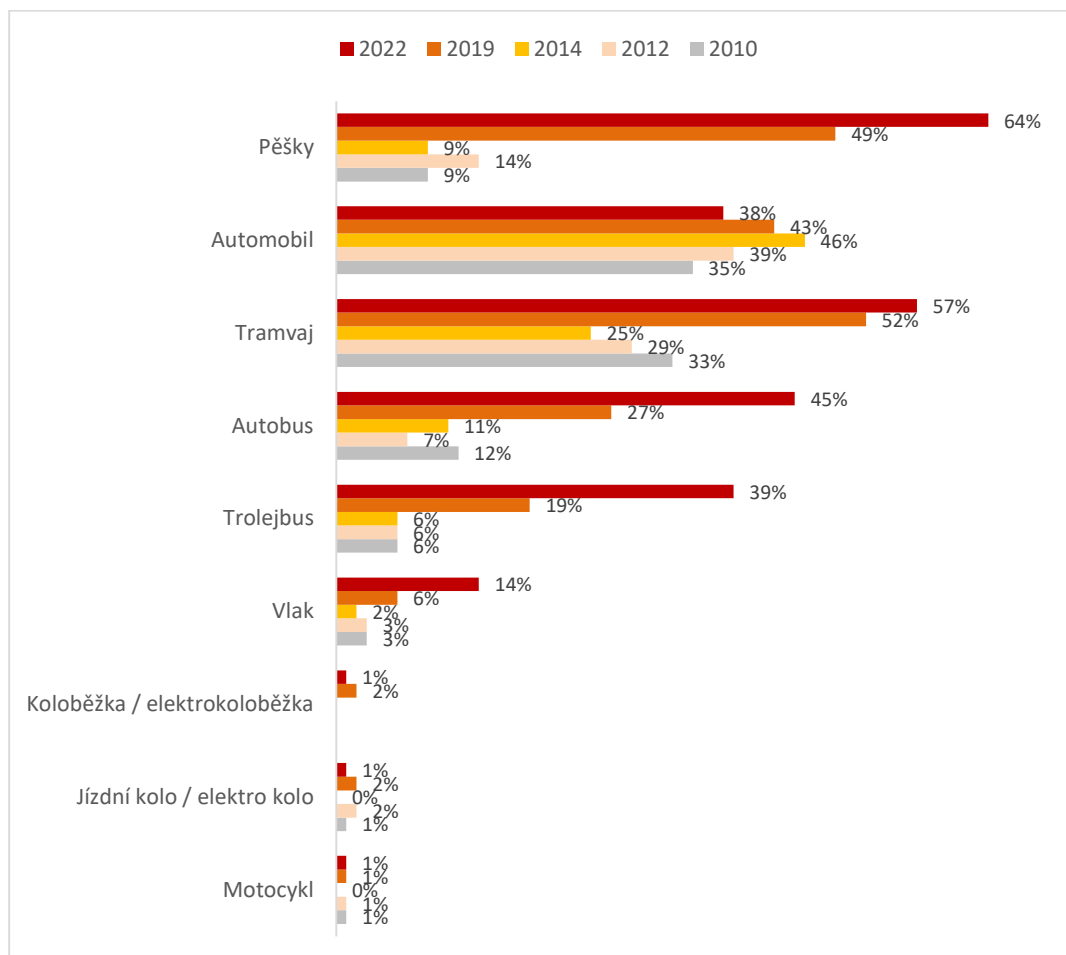
5.4.1. Služby

Při přepravě za službami (lékař, banka, úřad) velká část respondentů využívá pěší chůze, kde lze zaznamenat i velký nárůst oproti předešlému výzkum. Podobně velký vzestup lze zaznamenat i u autobusové a trolejbusové dopravy, nadpoloviční většina poté také využívá tramvaje, naopak relativně méně respondentů ve srovnání s předešlými lety využívá k dopravě automobil.

Rezidenti statisticky významněji využívají pro cestování za službami zejména tramvajovou dopravu. Oproti tomu dojíždějící více využívají pěší chůze, automobilu, vlakové dopravy a autobusu.

Graf 17.: Preferovaný způsob dopravy za službami

Znění otázky: Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? služby; N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, N(2014) = 1033, N(2012) = 1044, N(2010) = 1020. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 a 2022 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.



Tabulka 17.: Preferovaný způsob dopravy za službami (porovnání rezidentů a dojíždějících)

N(celek) = 1042, N(rezidenti) = 735, N(dojíždějící) = 307, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

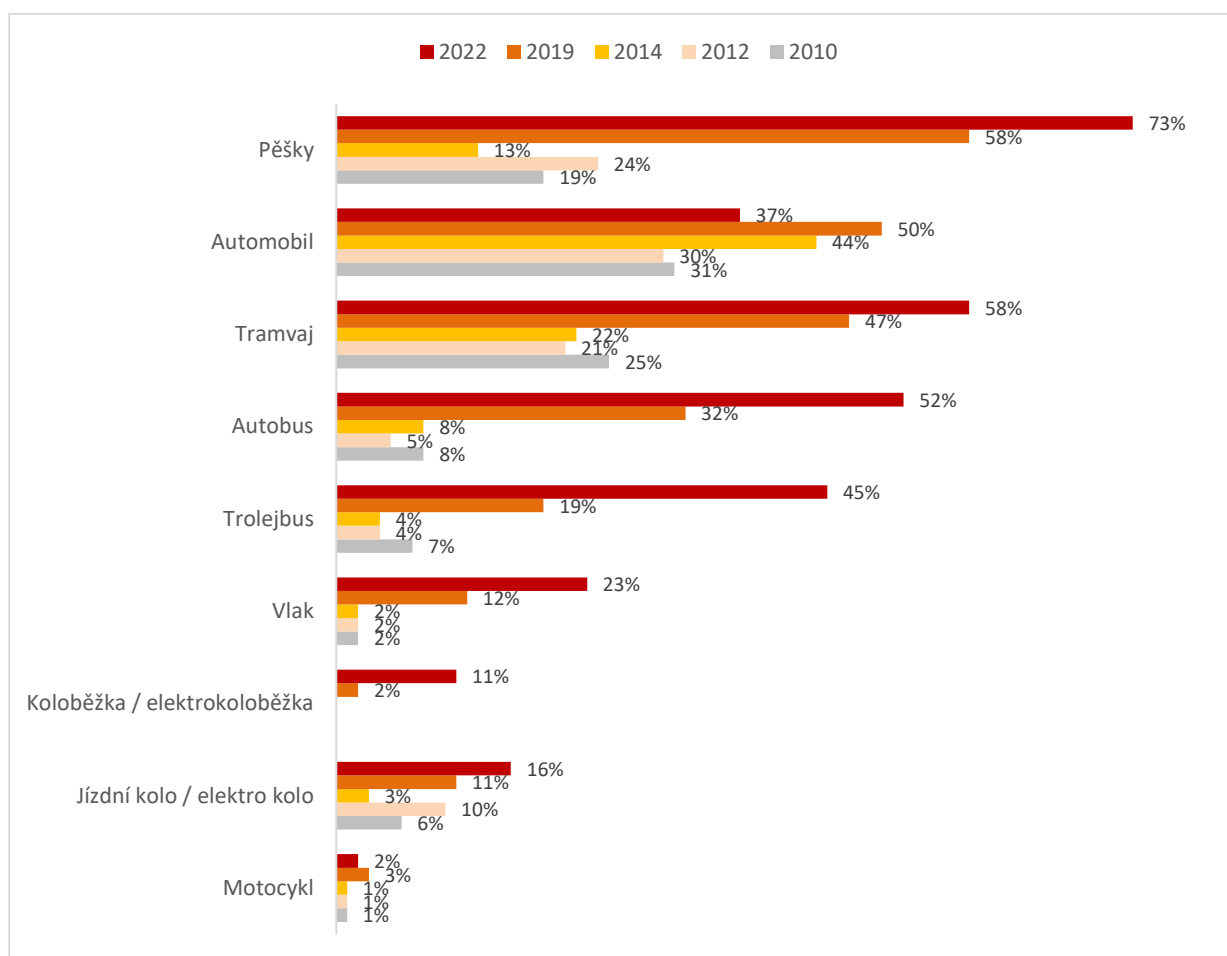
	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	61 %	71 %	64 %
Automobil	36 %	44 %	39 %
Tramvaj	62 %	44 %	57 %
Autobus	40 %	57 %	45 %
Trolejbus	39 %	37 %	39 %
Vlak	2 %	42 %	
Jízdní kolo/elektrokolo	1 %	1 %	1 %
Motocykl	1 %	2 %	1 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	1 %	0 %	1 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	0 %	0 %

5.4.2. Volnočasové aktivity

K dopravě za volnočasovými aktivitami začali respondenti využívat více všech prostředků s výjimkou automobilové přepravy, kde došlo k poklesu. Respondenti nejvíce využívají pěší chůze a hromadné dopravy. Rezidenti statisticky významně více využívají tramvajovou dopravu. Oproti tomu dojíždějí využívají více pěší, vlakovou a autobusovou dopravu. V případě ostatních způsobů přepravy neexistuje statisticky významný rozdíl mezi oběma skupinami.

Graf 18.: Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami

Znění otázky: *Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? volnočasové aktivity; N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, N(2014) = 1033, N(2012) = 1044, N(2010) = 1020. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 a 2022 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.*



Tabulka 18.: Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami (porovnání rezidentů a dojíždějících)

$N(\text{celek}) = 1042$, $N(\text{rezidenti}) = 735$, $N(\text{dojíždějící}) = 307$, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

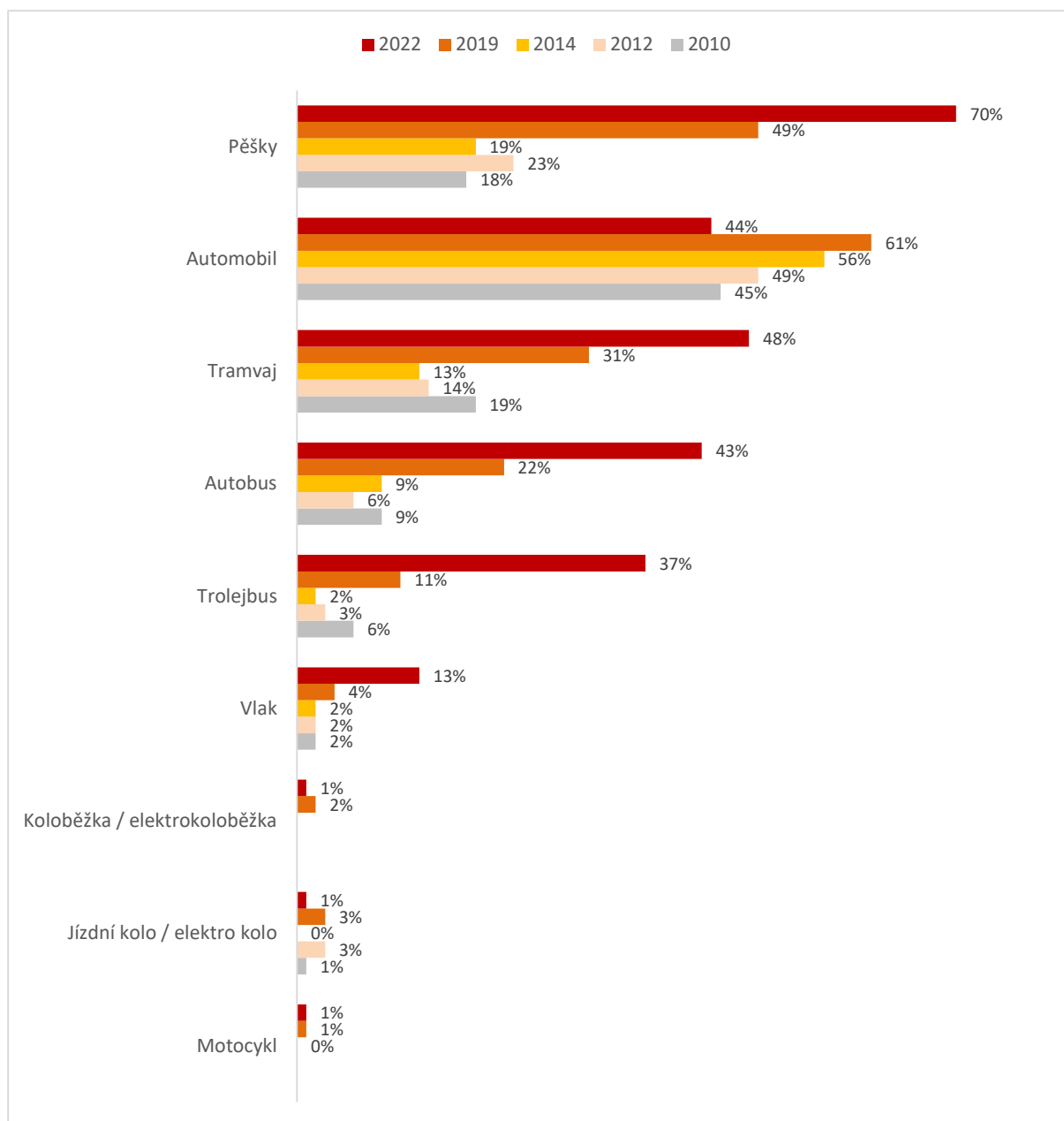
	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	69 %	80 %	73 %
Automobil	36 %	39 %	37 %
Tramvaj	61 %	51 %	58 %
Autobus	48 %	64 %	52 %
Trolejbus	45 %	44 %	45 %
Vlak	11 %	52 %	23 %
Jízdní kolo/elektrokolo	15 %	18 %	16 %
Motocykl	2 %	2 %	2 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	11 %	11 %	11 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	6 %	6 %	6 %

5.4.3. Nákupy

Ve srovnání s předchozími běhy výzkumu uvedli respondenti, že na nákupy chodí více pěšky a také více využívají hromadnou dopravu, a to jak městskou, tak i vlakovou. Naopak méně využívají dopravu automobilovou. Rezidenti statisticky významně více cestují za nákupy pomocí tramvají. Oproti tomu dojíždějící respondenti statisticky významně více využívají pěší chůze, autobusu a vlaku.

Graf 19.: Preferovaný způsob dopravy za nákupy

Znění otázky: Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? nakupování; N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, N(2014) = 1033, N(2012) = 1044, N(2010) = 1020 Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 a 2022 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost.



Tabulka 19.: Preferovaný způsob dopravy za nákupy (porovnání rezidentů a dojíždějících)

$N(\text{celek}) = 1042$, $N(\text{rezidenti}) = 735$, $N(\text{dojíždějící}) = 307$, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	68 %	75 %	70 %
Automobil	44 %	43 %	44 %
Tramvaj	51 %	41 %	48 %
Autobus	37 %	58 %	43 %
Trolejbus	36 %	37 %	37 %
Vlak	1 %	42 %	13 %
Jízdní kolo/elektrokolo	1 %	2 %	1 %
Motocykl	1 %	1 %	1 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	2 %	0 %	1 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	0 %	1 %	0 %

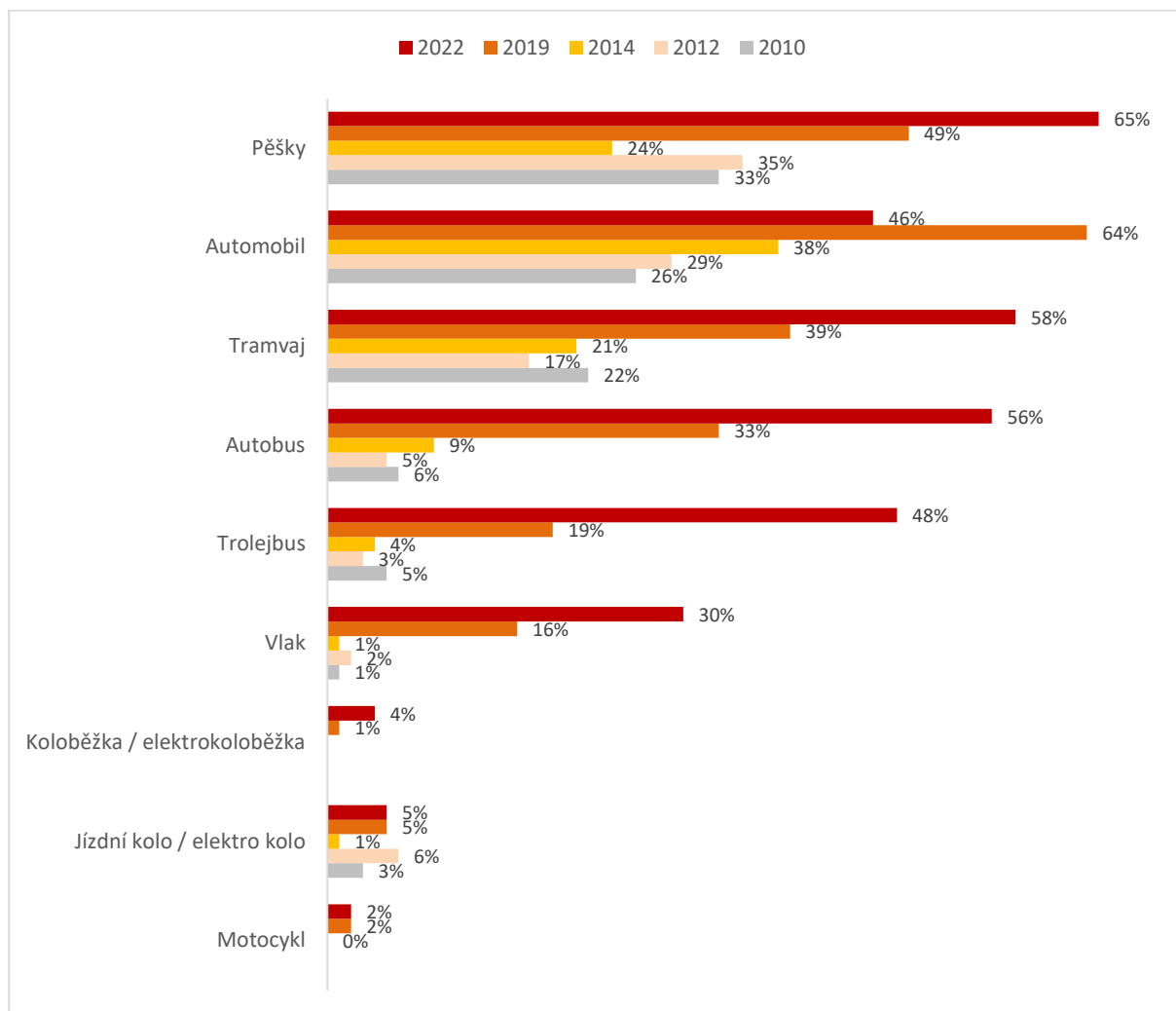
5.4.4. Přátelé, příbuzní

V případě většiny přepravních prostředků došlo od posledního výzkumu k nárůstu využívanosti. Jedinou výjimkou je opět automobilová přeprava, která zaznamenala úbytek. Respondenti více využívají všechny formy hromadné dopravy a pěší chůzi.

Podobně jako v předchozích aktivitách i zde byl statisticky významný rozdíl mezi rezidenty a dojíždějícími v případě využívání tramvajové dopravy, kterou využívají více rezidenti, a v případě pěší chůze, autobusu a vlaku, které více využívají dojíždějící.

Graf 20.: Preferovaný způsob dopravy za přáteli, příbuznými

Znění otázky: *Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami? přátelé, příbuzní; N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, N(2014) = 1033, N(2012) = 1044, N(2010) = 1020. Porovnání je pouze orientační – v roce 2019 a 2022 měli respondenti možnost uvést více odpovědí, v letech 2010–2014 mohli uvést pouze jednu možnost*



Tabulka 20.: Preferovaný způsob dopravy za přáteli, příbuznými (porovnání rezidentů a dojíždějících)

N(celek) = 1042, N(rezidenti) = 735, N(dojíždějící) = 307, v sloupcových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

	rezidenti	dojíždějící	celek
Pěšky	59 %	80 %	65 %
Automobil	46 %	45 %	46 %
Tramvaj	61 %	52 %	58 %
Autobus	52 %	67 %	56 %
Trolejbus	48 %	46 %	48 %
Vlak	19 %	55 %	30 %
Jízdní kolo/elektrokolo	5 %	5 %	5 %
Motocykl	2 %	2 %	2 %
Koloběžka/elektrokoloběžka	4 %	3 %	4 %
Něco jiného (in-line brusle, skateboard aj.)	1 %	0 %	

5.5. Možnosti využívání dopravních prostředků mimo veřejné dopravy

Do šetření v roce 2022 byla nově přidána otázka zjišťující, kolik vozidel mají respondenti k dispozici k vlastnímu (soukromému) využívání¹². Z tohoto důvodu není v kapitole zahrnuto srovnání s předchozími vlnami šetření „Dělna přepravní práce“.

5.5.1. Počet a druh provozuschopných dopravních prostředků v domácnosti

V případě každého jednotlivého druhu dopravního prostředku převládají mezi respondenty ti, kteří nedisponují ani jedním takovým prostředkem. Respondenti disponují především osobními auty a jízdními koly a elektrokoly. Statisticky významný rozdíl mezi rezidenty a dojíždějícími nalezneme v případě jízdních kol a elektrokol, kterých mají statisticky významně více dojíždějící a v případě (elektro)koloběžek, kterých mají statisticky významně více rezidenti. Na hranici statistické významnosti se také pohybuje rozdíl ve vlastnictví osobních a užitkových vozidel.

Respondentů, kteří nemají k dispozici ani jeden uvedený dopravní prostředek je třetina (34 %).

Tabulka 21.: Počet provozuschopných dopravních prostředků v domácnosti podle jejich druhu

Znění otázky: Uvedte prosím, jaké a kolik provozuschopných dopravních prostředků máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební. N(2022) = 1042

	průměrný počet	medián	modus	maximální počet	počet respondentů bez tohoto prostředku
osobní a užitková auta	0,7	0	0	8	525
motocykly, mopedy a skútry	0,07	0	0	3	984
jiná motorová vozidla	0,02	0	0	2	1030
jízdní kola a elektrokola	0,7	0	0	9	657
koloběžky a elektrokoloběžky	0,2	0	0	4	873
jiné dopravní prostředky (in line brusle, skateboary aj.)	0,2	0	0	4	925

¹² Znění otázky: „Jaké a kolik provozuschopných dopravních prostředků máte ve vaší domácnosti k dispozici. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.“

Tabulka 22.: Průměrný počet provozuschopných dopravních prostředků v domácnosti podle druhu; rozdíl mezi rezidenty a dojíždějíci

$N(\text{celek}) = 1042$, $N(\text{rezidenti}) = 735$, $N(\text{dojíždějíci}) = 307$ vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

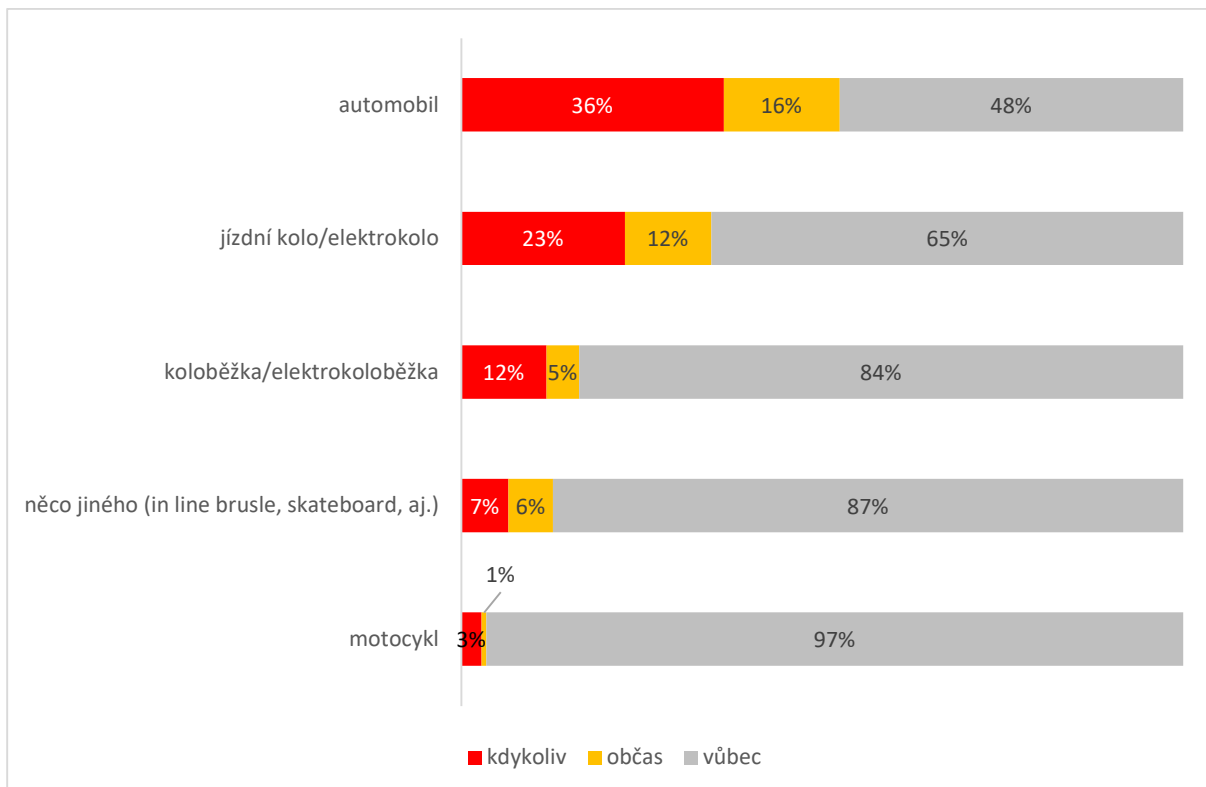
	rezident	dojíždějíci
osobní a užitková auta	0,7	0,8
motocykly, mopedy a skútry	0,07	0,07
jiná motorová vozidla	0,02	0,03
jízdní kola a elektrokola	0,6	0,8
koloběžky a elektrokoloběžky	0,3	0,2
jiné dopravní prostředky (in line brusle, skateboary aj.)	0,2	0,2

5.5.2. Možnost využívání dopravních prostředků mimo veřejné dopravy

Největší část respondentů uvedla, že má kdykoli k dispozici automobil, druhou nejčastější odpovědí poté bylo jízdní kolo/elektrokolo. Tyto dvě odpovědi mají také největší podíl respondentů, kteří uvedli, že daný prostředek mají k dispozici občas. Naopak nejvýraznější většina respondentů nemá k dispozici motocykl.

Graf 21.: Možnost využít dopravní prostředky mimo veřejné dopravy

Znění otázky: *Jaký dopravní prostředek, který máte k dispozici, mimo veřejné dopravy, můžete (pro cestu do práce nebo ve volném čase, za zábavou apod.) využít a jak často?* $N(2022) = 1042$



Statisticky významně více oproti celku uvádí možnost využít automobil kdykoli muži (44 %), osoby ve věku 30-44 (46 %) a 45-59 let (49 %), osoby s vysokoškolským vzděláním (52 %), OSVČ a podnikatelé (77 %), zaměstnanci (48 %) a osoby trvale žijící v Brně (43 %).

Naopak podíl těch, kteří auto nemohou využít nikdy, je statisticky výrazně vyšší mezi ženami (52 %), lidmi ve věku 15-29 let (62 %), osoby se základním vzděláním nebo bez vzdělání (69 %), osoby se středoškolským vzděláním bez maturity (58 %), také mezi nezaměstnanými (78 %), studenty (64 %), důchodci (54 %) a také mezi osobami, které žijí v Brně přechodně (72 %).

V případě jízdních kol a elektrokol mají statisticky významně vyšší možnost jej kdykoliv využít osoby ve věku 15-29 (29 %) a 30-44 let (27 %), poté také zaměstnanci (27 %) a studenti (32 %).

Naopak odpověď „nikdy“ zvolilo statisticky významně vyšší procento osob starších 60 let (75 %), osob se středoškolským vzděláním bez maturity (74 %), rodiče na rodičovské dovolené (85 %), důchodci a osoby přechodně žijící v Brně (v obou případech 77 %).

Tabulka 23.: Možnost využít automobil dle sociodemografických charakteristik

N(2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku

		kdykoliv	občas	vůbec	N
celek		36 %	16 %	48 %	1042
pohlaví	muž	44 %	13 %	43 %	509
	žena	29 %	19 %	52 %	533
věk	15-29 let	18 %	20 %	62 %	213
	30-44 let	46 %	10 %	44 %	297
	45-59 let	49 %	11 %	40 %	250
	60 a více let	29 %	24 %	47 %	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	10 %	21 %	69 %	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	30 %	12 %	58 %	267
	středoškolské s maturitou	37 %	16 %	47 %	362
	vysokoškolské	52 %	18 %	30 %	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel	77 %	11 %	12 %	82
	zaměstnanec	48 %	12 %	41 %	468
	nezaměstnaný	15 %	7 %	78 %	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	30 %	14 %	56 %	73
	student	11 %	25 %	64 %	132
	důchodce	21 %	25 %	54 %	227
bydliště	trvale v Brně	43 %	18 %	39 %	578
	přechodně v Brně	18 %	10 %	72 %	157
	mimo Brno	33 %	16 %	52 %	307

Tabulka 24.: Možnost využit jízdní kolo/elektrokolo dle sociodemografických charakteristik

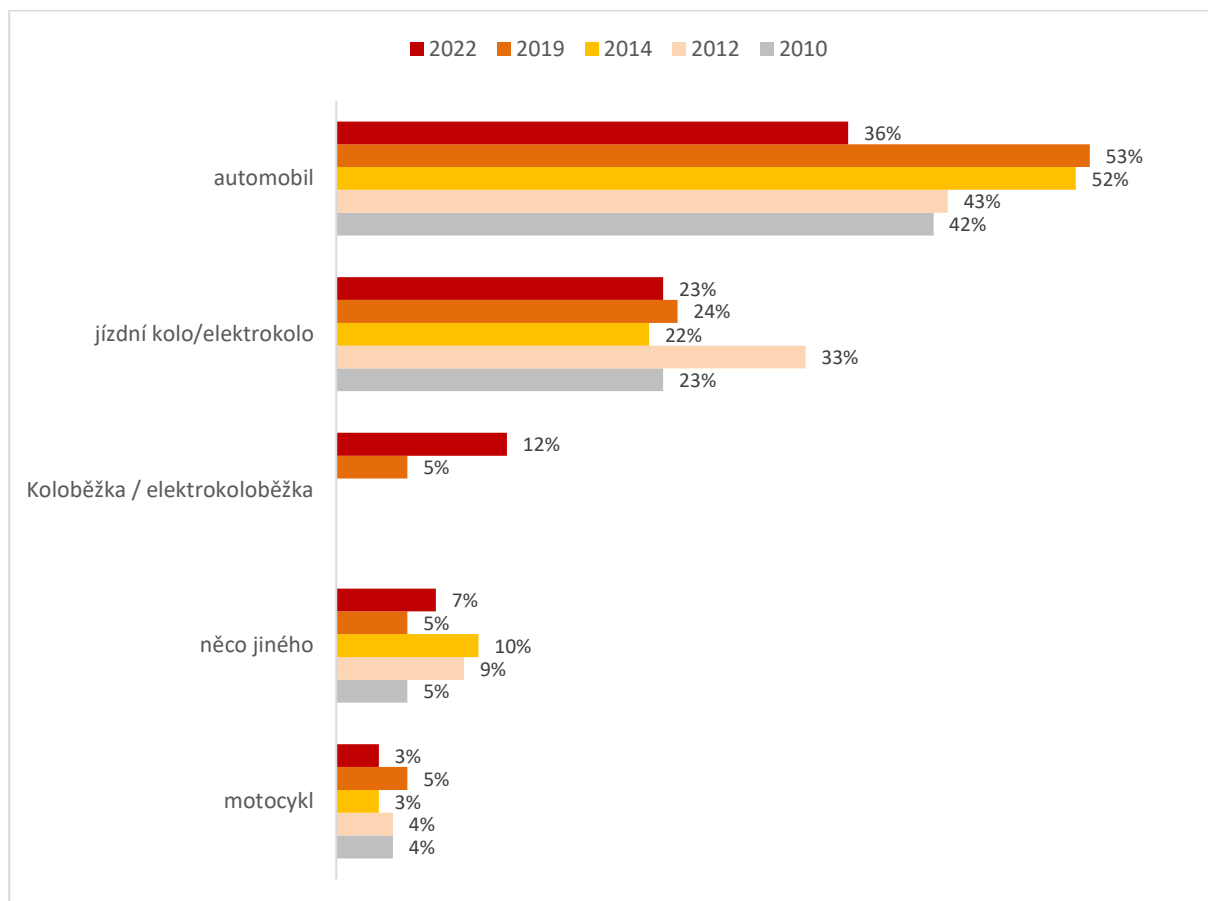
N(2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

		kdykoliv	občas	vůbec	N
celek		23 %	12 %	65 %	1042
pohlaví	muž	23 %	14 %	63 %	509
	žena	22 %	11 %	67 %	533
věk	15-29 let	29 %	14 %	57 %	213
	30-44 let	27 %	9 %	64 %	297
	45-59 let	22 %	14 %	64 %	250
	60 a více let	13 %	12 %	75 %	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	24 %	7 %	69 %	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	17 %	10 %	74 %	267
	středoškolské s maturitou	24 %	12 %	64 %	362
	vysokoškolské	26 %	16 %	58 %	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel	26 %	20 %	55 %	82
	zaměstnanec	27 %	11 %	62 %	468
	nezaměstnaný	27 %	7 %	67 %	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	8 %	7 %	85 %	73
	student	32 %	15 %	53 %	132
	důchodce	11 %	12 %	77 %	227
bydliště	trvale v Brně	25 %	14 %	61 %	578
	přechodně v Brně	15 %	8 %	77 %	157
	mimo Brno	22 %	10 %	68 %	307

Ve srovnání s výzkumy z minulých běhů došlo k poměrně významnému poklesu v možnosti využívat automobil, což reflektuje i předchozí zjištění z této kapitoly. Současně došlo k významnému zvýšení možnosti využívat (elektro)koloběžky. U ostatních sledovaných prostředků nedošlo k významné změně.

Graf 22.: Možnost využít dopravní prostředky mimo MHD (časové srovnání, možnost kdykoliv)

Znění otázky: *Jaký dopravní prostředek, který máte k dispozici, mimo veřejné dopravy, můžete (pro cestu do práce nebo ve volném čase, za zábavou apod.) využít a jak často? N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, N(2014) = 1033, N(2012) = 1044, N(2010) = 1020, možnost kdykoliv.*



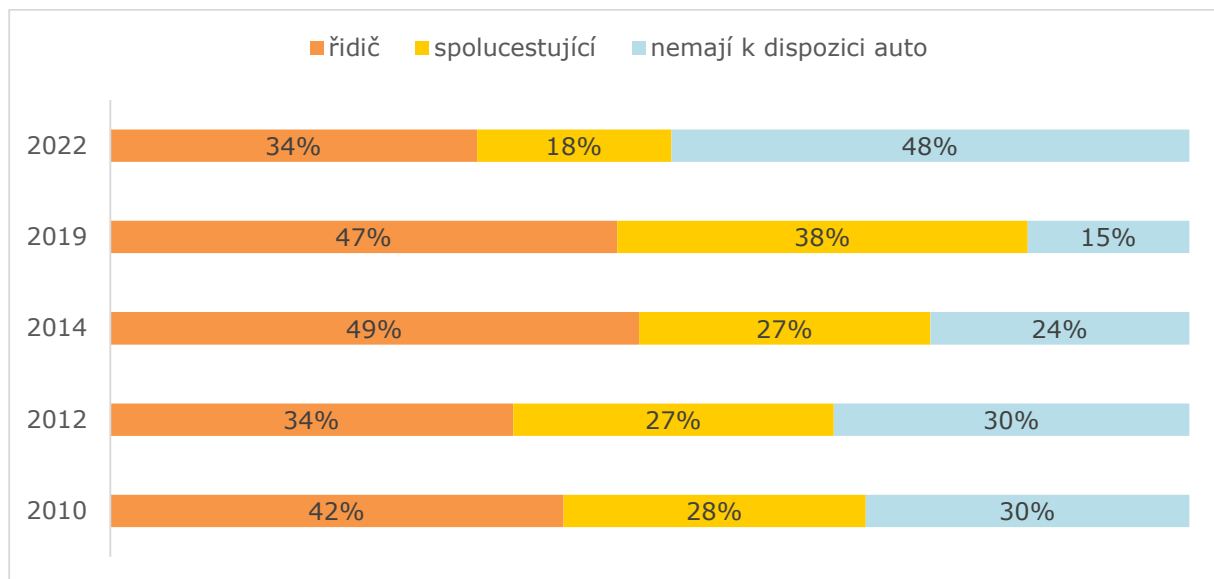
6. Přeprava automobilem

6.1. Řidiči a spolucestující

Oproti přechozímu šetření v roce 2019 poklesl (-13 %) podíl řidičů, a ještě výrazněji poklesl podíl spolucestujících (-20 %). Podíl cestujících, kteří nemají k dispozici auto naopak narostl nejvíce (+ 33 %).

Graf 23.: Podíl řidičů, spolucestujících a osob nemajících k dispozici auto

Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jste obvykle řidič nebo spolucestující?* N (2022) = 1042, N (2019) = 1009, N (2014) = 1033, N (2012) = 1044, N (2010) = 1020, v %.



Statisticky významně vyšší zastoupení řidičů je mezi muži, respondenty mezi 30-59 lety, vysokoškoláky, OSVČ/podnikateli a zaměstnanci, a respondenty s trvalým bydlištěm v Brně.

Jako spolucestující se autem častěji přepravují ženy, osoby nad 60 let, rodiče na RD, studenti a důchodci a respondenti s trvalým bydlištěm v Brně.

Auto nemají k dispozici častěji ženy, osoby ve věkové kategorii 15-29 let, lidé s nižším vzděláním (ZŠ/SŠ bez maturity), nezaměstnaní, studenti a důchodci a respondenti s přechodným bydlištěm v Brně.

Tabulka 25.: Podíl řidičů, spolucestujících a osob nemajících k dispozici auto dle sociodemografických charakteristik

N (2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

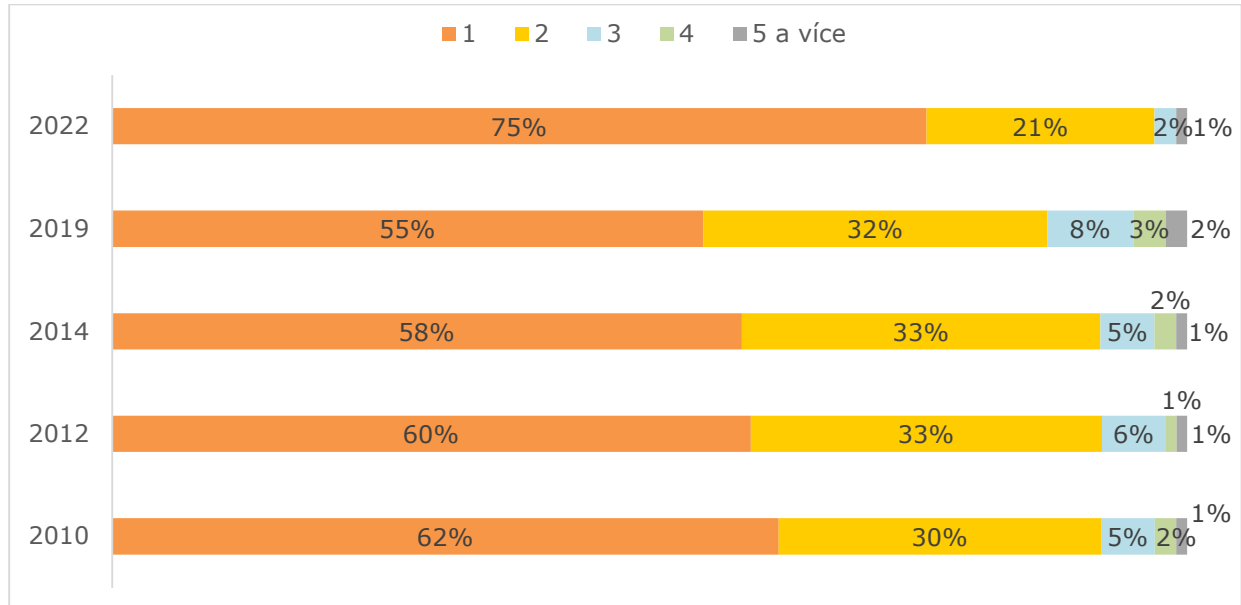
charakteristika	kategorie	Řidič	Spolucestující	Nemá k dispozici auto	N
celkem		34%	18%	48%	1042
pohlaví	muž	47%	9%	43%	509
	žena	22%	27%	51%	533
věk	15-29 let	15%	23%	62%	213
	30-44 let	41%	15%	43%	297
	45-59 let	46%	12%	41%	250
	60 a více let	30%	24%	46%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	7%	25%	68%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	29%	15%	57%	267
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	33%	19%	48%	362
	vysokoškolské	52%	18%	30%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	79%	7%	13%	82
	zaměstnanec	46%	14%	41%	468
	nezaměstnaný	8%	13%	78%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	14%	34%	52%	73
	student	9%	25%	66%	132
	důchodce	21%	25%	54%	227
bydliště	trvalé v Brně	40%	41%	39%	578
	přechodné v Brně	17%	10%	73%	157
	mimo Brno	31%	17%	52%	307

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

Oproti minulému šetření v roce 2019 výrazně narostl podíl samostatného cestování autem při cestách do práce/školy (+ 20 %). Jedná se o doposud nejvyšší naměřenou hodnotu ve srovnání s minulými vlnami šetření. Oproti roku 2019 se snižují podíly cestování ve dvou (- 11 %) a více lidech. Jedná se o nejnižší naměřené hodnoty v kontextu všech vln.

Graf 24.: Obvyklý počet osob cestujících autem při cestách do práce/školy

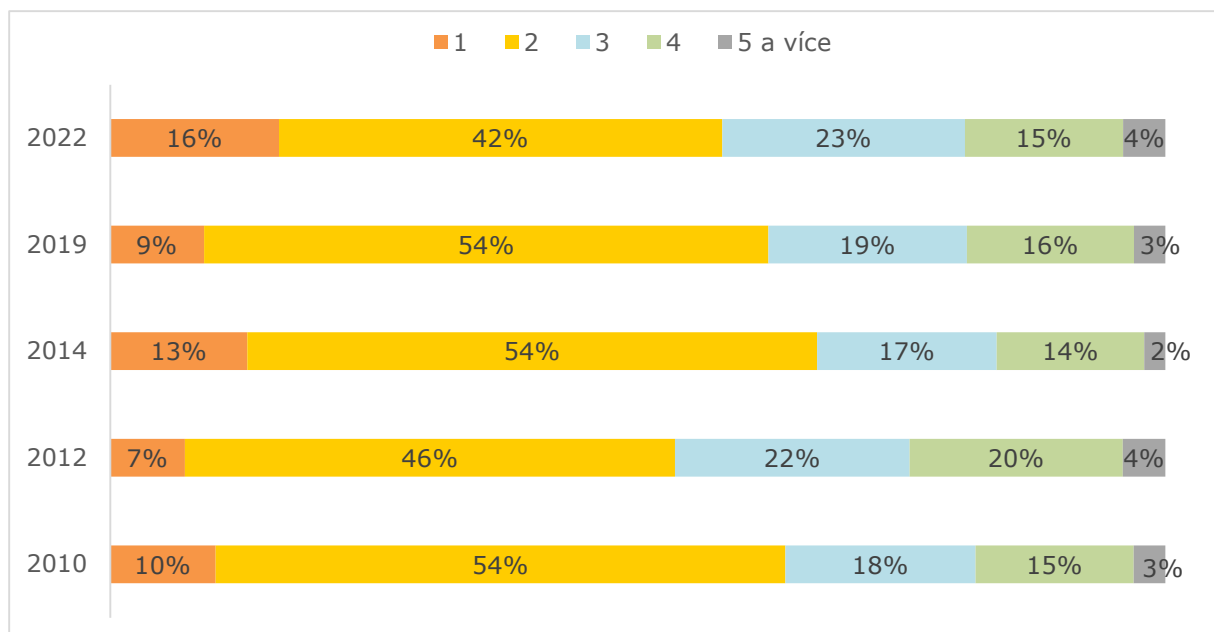
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle celkem (včetně vás) cestuje...? N (2022) = 325, N (2019) = 559, N (2014) = 503, N (2012) = 418, N (2010) = 454, v %, uvedli počet cestujících do práce.*



Nejtypičtější pro cestování autem ve volném čase je cestování ve dvou (42 %), přestože se jedná o nejnižší naměřený podíl cestujících za minulé roky měření. Samostatně jezdí 16 %, ve třech a více lidech 42 % cestujících.

Graf 25.: Obvyklý počet osob cestujících autem ve volném čase

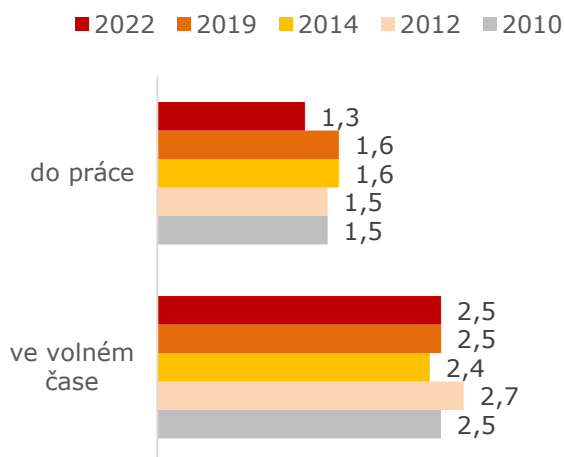
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, do práce nebo ve volném čase, kolik Vás obvykle celkem (včetně vás) cestuje...? N (2022) = 529, N (2019) = 858, N (2014) = 784, N (2012) = 695, N (2010) = 694, v %, uvedli počet cestujících ve volném čase.*



Průměrný počet osob v automobilu při cestě do práce je 1,3, jedná se o nejnižší průměr za všechny uplynulé roky měření. Průměrný počet osob v automobilu při cestování ve volném čase je 2,5. Oproti minulému měření v roce 2019 se průměrný počet nezměnil.

Graf 26.: Obvyklý počet osob cestujících autem ve volném čase

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



6.3. Názor řidičů na parkování v Brně

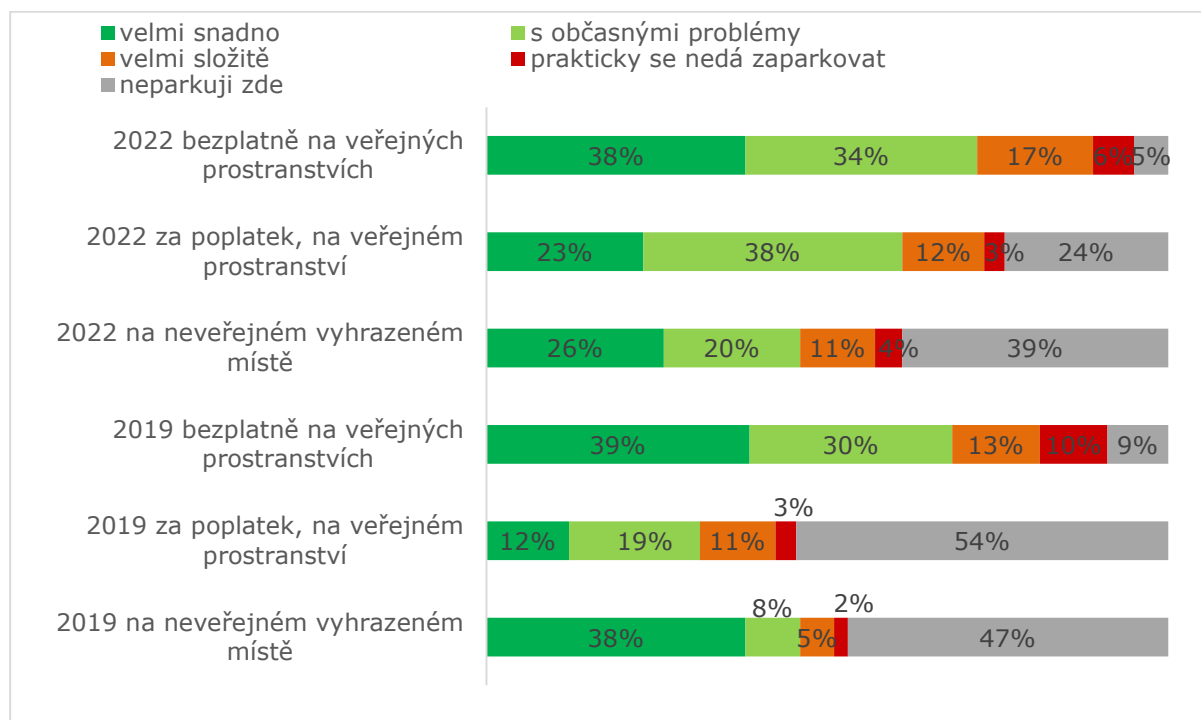
Názory řidičů na parkování v Brně byly v dotazování rozděleny na parkování v místě bydliště a parkování v místě zaměstnání. Další možností, jak sdělit své názory na toto téma, bylo umožněno vložením volitelného komentáře.¹³

V rámci letošního měření řidiči nejčastěji v místě bydliště parkují bezplatně na veřejných prostranstvích, 38 % se to daří velmi snadno a 34 % má občasné problémy. Dále v místě bydliště parkují na neveřejném vyhrazeném místě, 26 % takto zaparkuje velmi snadno a 20 % s občasnými problémy. Velmi snadno za poplatek na veřejném prostranství zaparkuje 23 % řidičů. Nejsložitější parkování uvádějí ti, kteří parkují bezplatně na veřejných prostranstvích, 17 % velmi složitě a 6 % uvádí, že se prakticky nedá zaparkovat.

¹³ Tuto možnost využilo 15 dotazovaných, dvě odpovědi byly nerelevantní. Tři odpovědi se vyskytly vždy dvakrát ve stejném významu, další varianty odpovědí jsou uvedeny jedenkrát. „V místě bydliště parkuji na vlastním pozemku“ (2x), „V zaměstnání využívám vyhrazené parkovací stání pro zaměstnance, proto nemám problém s parkováním“ (2x), „Vlastním průkaz ZTP, proto mám snadné parkování na vyhrazených stáních“ (2x), „Protože nemám trvalý pobyt v Brně, nemám nárok na povolení rezidentního parkování“, „Do práce jezdím s MHD, protože v práci se nedá prakticky nikde parkovat“, „Pracuji doma, vyjíždím jen nepravidelně kvůli pracovním povinnostem. Parkuji doma na svém pozemku.“, „Pracuji pár minut pěší chůze od bydliště, parkuji v garáži u domu. Parkování v centru města je prakticky nemožné!“, „Na neveřejném místě neparkuji.“, „Parkování je zcela jistě ne úplně vyhovující. Chybí obzvlášť v širším centru možnost parkování“.

Graf 27.: Parkování v místě bydliště

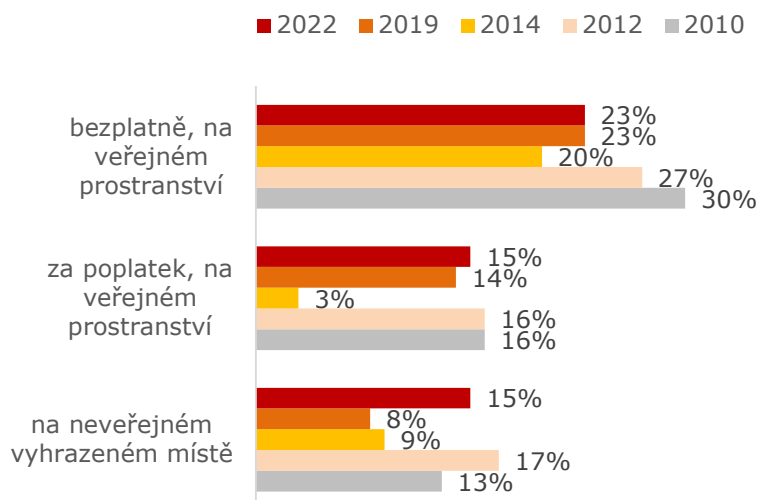
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...? (V místě bydliště); N (2022) = 355, N (2019) = 479, N (2014) = 508, řidiči, v %.*



Oproti roku 2019 vzrostl podíl řidičů, kteří mají problémy s parkováním na neveřejném vyhrazeném místě (+ 7 %). U ostatních variant se hodnoty oproti minulému měření příliš nezměnily.

Graf 28.: Parkování v místě bydliště (časové srovnání součtu variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“)

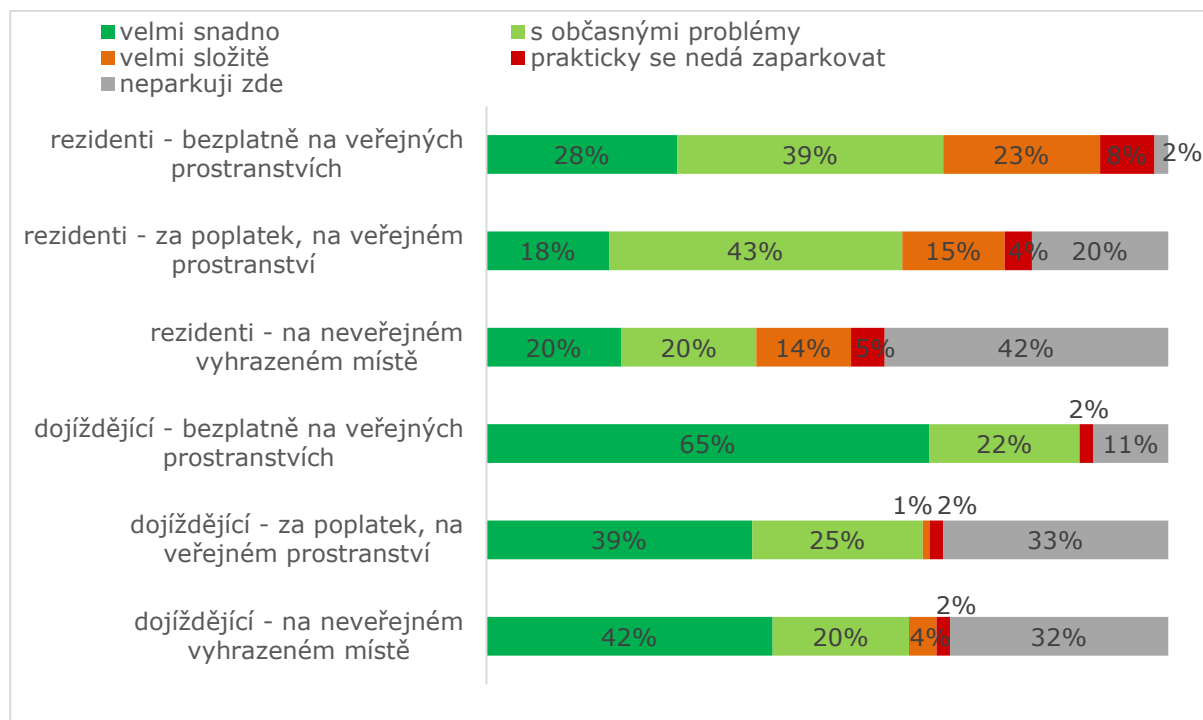
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...? N (2022) = 355, N (2019) = 479, N (2014) = 508, N (2012) = 449, N (2010) = 432, řidiči, v %, součet variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“.*



Větší problémy s parkováním mají řidiči s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně než ti, kteří do Brna dojíždějí. Rezidenti mají nejčastěji problémy s parkováním bezplatně na veřejných prostranstvích (31 %), stejný podíl rezidentů (19 %) má pak problémy při parkování za poplatek na veřejných prostranstvích. Dojíždějící mají při parkování zanedbatelné problémy.

Graf 29.: Parkování v místě bydliště – respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně a mimobrněňští dojíždějící do Brna

Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...?* N (2022 řidiči rezidenti) = 259, N (2022 řidiči dojíždějící) = 96, v %.



Celkem 68 % řidičů parkuje v místě zaměstnání bezplatně na veřejných prostranstvích, z toho velmi snadno 30 %, s občasnými problémy 25 %, 11 % velmi složitě a 2 % prakticky nemohou zaparkovat.

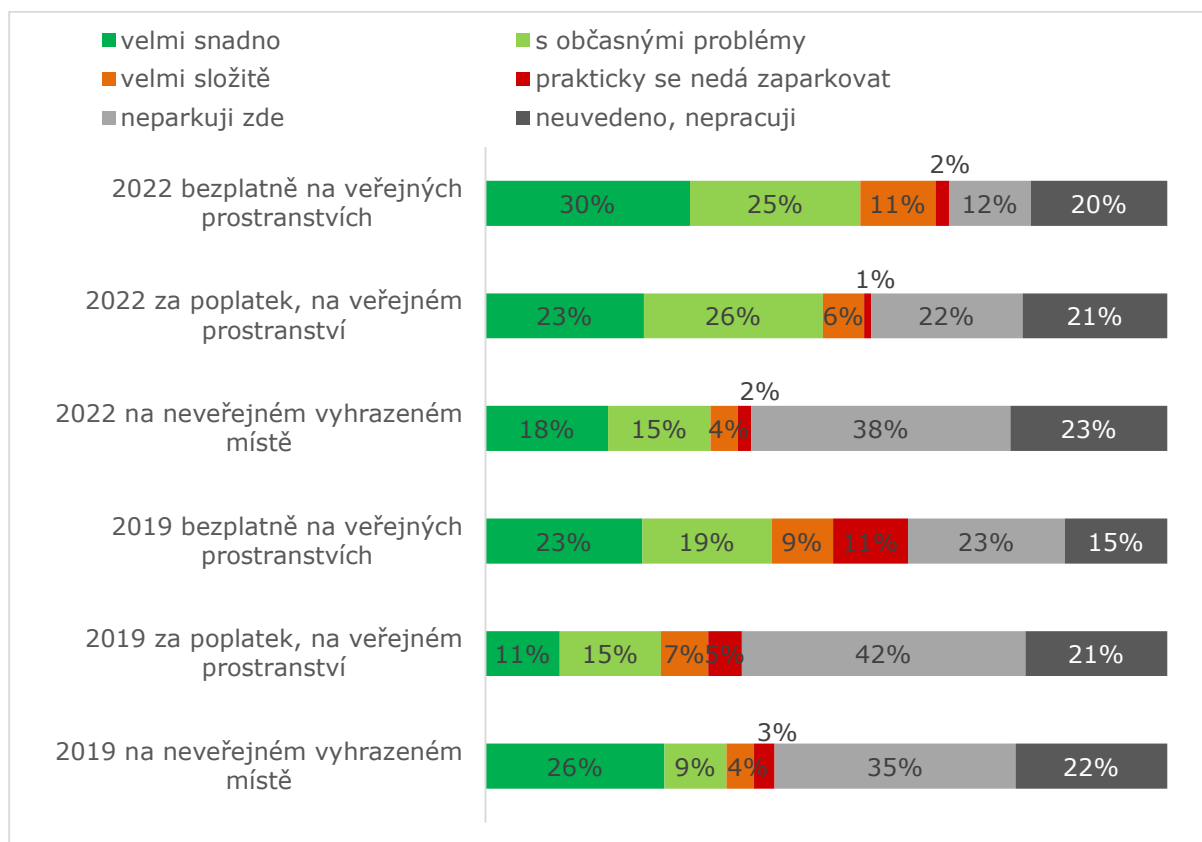
Za poplatek na veřejném prostranství parkuje 56 % řidičů, z toho velmi snadno 23 %, s občasnými problémy 26 %, 6 % velmi složitě a 1 % prakticky nemůže zaparkovat.

Na neveřejném vyhrazeném místě parkuje 39 % řidičů, z toho 18 % velmi snadno, 15 % s občasnými problémy, 4 % velmi složitě a 2 % prakticky nemohou zaparkovat.

Ve srovnání s minulým výzkumem v roce 2019 zejména poklesl podíl řidičů, kteří parkují za poplatek na veřejném prostranství (- 18 %). U tohoto typu parkování můžeme sledovat také velký úbytek těch řidičů, kteří zde neparkují (- 20 %).

Graf 30.: Parkování v místě zaměstnání

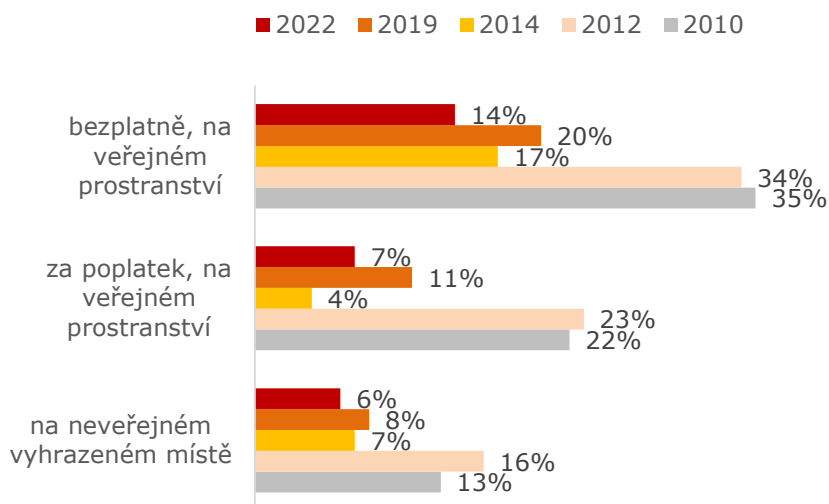
Znění otázky: *Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...? (V místě zaměstnání), N (2022) = 355, N (2019) = 479, řidiči, v %.*



Oproti roku 2019 se nejvíce snížil podíl řidičů, kteří mají problémy s parkováním bezplatně na veřejném prostranství (- 6 %).

Graf 31.: Parkování v místě zaměstnání (časové srovnání součtu variant „velmi složité“ a „prakticky se nedá zaparkovat“)

Znění otázky: Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech...? N (2022) = 355, N (2019) = 479, N (2014) = 508, N (2012) = 449, N (2010) = 432, řidiči, v %, součet variant „velmi složité“ a „prakticky se nedá zaparkovat“.



6.4. Carsharing, carpooling

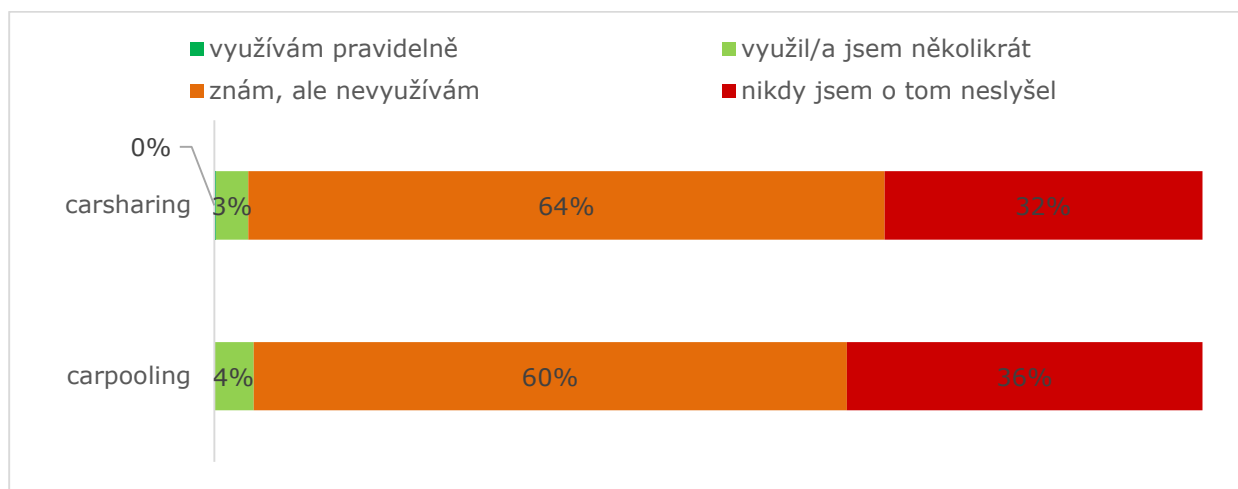
V letošním výzkumu jsme se poprvé dotazovali na známost a využívání carsharingu (sdílení automobilů) a carpoolingu (spolujízdy).

Z výsledků vyplývá, že carsharing je využíván mírně častěji než carpooling a je také mírně více známý. Obě formy sdíleného využívání aut je nicméně využíván pouze 3-4 % respondentů. Pravidelné využívání carsharingu deklarovalo 0,2 % respondentů (2) a carpooling pravidelně nevyužívá ani jeden respondent. Carsharing již několikrát v minulém roce využila 3 % respondentů a carpooling pouze 4 %.

O možnosti takto cestovat v případě carsharingu ví 64 % respondentů a v případě carpoolingu 60 %. Naopak o carsharingu nikdy neslyšelo 32 % respondentů a o carpoolingu 36 % respondentů.

Graf 32.: Využívání carsharingu a carpoolingu

Znění otázky: Využíváte služby typu carsharing (sdílení automobilů) a carpooling (spolujízda)? Případně jak často. N (2022) = 1 042.



Respondenty jsme dále roztřídili podle sociodemografických charakteristik k zjištění, zda některé skupiny častěji využívají/znají carsharing.

Statisticky významně častěji využívají carsharing (byť pouze „několikrát“) osoby mezi 30-44 lety, vysokoškoláci a zaměstnanci. Naopak vůbec nevyužívají carsharing osoby starší 60 let a senioři.

Povědomí o carsharingu („znám, ale nevyužívám“) je vyšší zejména u vysokoškoláků a OSVČ/podnikatelů. Pozorujeme přímou úměru mezi mírou povědomí o této službě a vzděláním; vzdělanější mají vyšší povědomí a opačně.

Statisticky významně častěji službu vůbec neznají („nikdy jsem o tom neslyšel/a“) ženy, respondenti se ZŠ/SŠ bez maturity a senioři.

Tabulka 26.: Podíl cestujících využívajících carsharing dle sociodemografických charakteristik

N (2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

Charakteristika	Kategorie	Využívám pravidelně	Využil/a jsem několikrát	Znám, ale nevyužívám	Nikdy jsem o tom neslyšel/a	N
celkem		0%	3%	64%	32%	1042
pohlaví	muž	0%	4%	67%	29%	509
	žena	0%	3%	62%	35%	533
věk	15-29 let	0%	4%	62%	34%	213
	30-44 let	0%	6%	64%	30%	297
	45-59 let	0%	3%	68%	29%	250
	60 a více let	0%	0%	64%	36%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	0%	4%	48%	48%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	0%	1%	58%	41%	267

Charakteristika	Kategorie	Využívám pravidelně	Využil/a jsem několikrát	Znám, ale nevyužívám	Nikdy jsem o tom neslyšel/a	N
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	1%	3%	64%	33%	362
	vysokoškolské	0%	6%	78%	16%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	0%	5%	77%	18%	82
	zaměstnanec	0%	5%	67%	28%	468
	nezaměstnaný	0%	7%	52%	42%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	0%	3%	69%	29%	73
	student	0%	2%	61%	37%	132
	důchodce	0%	0%	59%	41%	227
bydliště	trvalé v Brně	0%	4%	66%	31%	578
	přechodné v Brně	1%	5%	63%	32%	157
	mimo Brno	0%	3%	64%	32%	307

Statisticky významně častěji využívají carpooling (byť pouze „několikrát“) vysokoškoláci. Naopak téměř vůbec nevyužívají carsharing osoby starší 60 let.

Povědomí o carpoolingu („znám, ale nevyužívám“) je vyšší zejména u vysokoškoláků a OSVČ/podnikatelů, zaměstnanců i nezaměstnaných. Pozorujeme přímou úměru mezi mírou povědomí o této službě a vzděláním; vzdělanější mají vyšší povědomí a opačně.

Statisticky významně častěji službu vůbec neznají („nikdy jsem o tom neslyšel/a“) respondenti se ZŠ/SS, osoby starší 60 let a senioři.

Tabulka 27.: Podíl cestujících využívajících carpooling dle sociodemografických charakteristik

N (2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

Charakteristika	Kategorie	Využívám pravidelně	Využil/a jsem několikrát	Znám, ale nevyužívám	Nikdy jsem o tom neslyšel/a	N
celkem		0%	4%	60%	36%	1042
pohlaví	muž	0%	4%	62%	34%	509
	žena	0%	3%	59%	39%	533
věk	15-29 let	0%	5%	55%	39%	213
	30-44 let	0%	4%	64%	32%	297
	45-59 let	0%	4%	65%	32%	250
	60 a více let	0%	1%	56%	43%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	0%	3%	46%	51%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	0%	3%	55%	42%	267

Charakteristika	Kategorie	Využívám pravidelně	Využil/a jsem několikrát	Znám, ale nevyužívám	Nikdy jsem to neslyšel/a	N
	středoškolské maturitou, odborné s vyšší	0%	2%	56%	41%	362
	vysokoškolské	0%	7%	76%	18%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	0%	2%	76%	22%	82
	zaměstnanec	0%	5%	65%	31%	468
	nezaměstnaný	0%	3%	47%	50%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	0%	3%	70%	27%	73
	student	0%	5%	55%	41%	132
	důchodce	0%	2%	50%	49%	227
bydliště	trvalé v Brně	0%	3%	62%	35%	578
	přechodné v Brně	0%	5%	60%	36%	157
	mimo Brno	0%	4%	58%	38%	307

7. Cyklodoprava v Brně

7.1. Používání kola k cestování po Brně

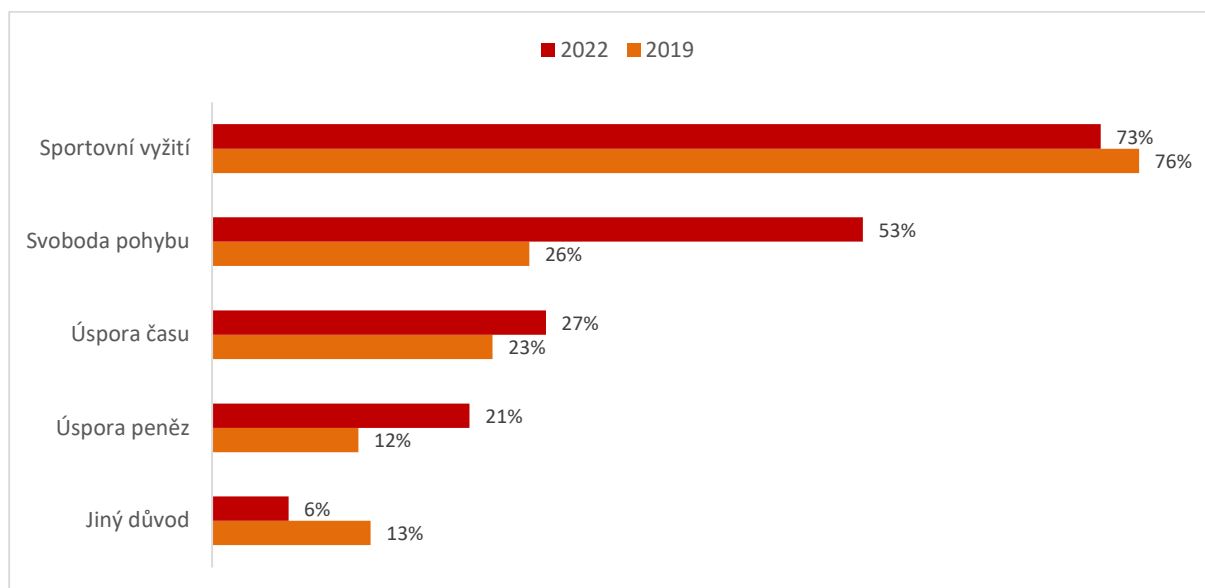
Pro necelé tři čtvrtiny respondentů, kteří mají k dispozici kolo/koloběžku, je důvodem k využívání kola sportovní vyžití, případně zlepšování kondice (73 %). Více než polovina dotázaných jezdí na kole kvůli vnímané svobodě pohybu (53 %). Z důvodu úspory času jezdí na kole 27 % dotázaných a pro 21 % jde o úsporu peněz. Jiný důvod zvolilo 6 % respondentů.

Pokud srovnáme pořadí uváděných důvodů s předchozí vlnou šetření (2019), vidíme, že pořadí uváděných důvodů se téměř nezměnilo, vyjma prohození posledního s předposledním místem – úspora peněz je nyní důležitější než „jiný důvod“¹⁴.

Od poslední vlny šetření se výrazně posílil důvod svobody pohybu (+27 p. b.). Středně silné posílení jsme zaznamenali u důvodu úspory peněz (+9 p. b.). Výrazné posílení důvodu svobody pohybu by mohlo být důsledkem uvědomění si významu svobody pohybu v návaznosti na omezující opatření proti šíření pandemie Covid-19. Vyšší význam kladený na úsporu peněz lze dát do souvislosti s rostoucí inflací, především energií a pohonných hmot v období před a v průběhu samotného sběru dat.

Graf 33.: Důvody pro využívání jízdního kola

Znění otázky: Jezdíte-li na kole či koloběžce, ať už do práce nebo ve volném čase, z jakého důvodu kolo využíváte? N(2022) = 431, N(2019) = 448, mají k dispozici kolo/koloběžku, možnost více odpovědí

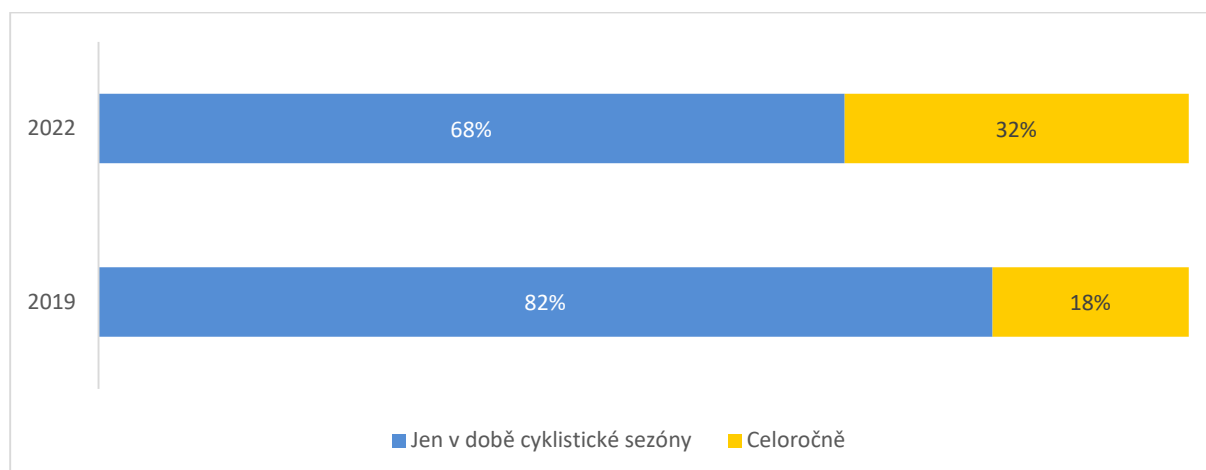


¹⁴ V rámci této kategorie respondenti uváděli především odpovědi jako „zábava“, „pro pobavení“, „k odreagování“ (18 z 27), dále špatná dostupnost MHD (3 z 27) a poté další jednotlivé odpovědi bez možnosti kategorizace.

Celkem 68 % dotázaných, kteří mají k dispozici kolo/koloběžku, je využívají pouze v období cyklistické sezony. Zbýlých 32 % kolo/koloběžku využívají celoročně. Od poslední vlny šetření v roce 2019 došlo k poměrně výraznému nárůstu podílu cyklistů/koloběžkářů, kteří jezdí celoročně (+14 p. b.).

Graf 34.: Sezónnost používání kola

Znění otázky: Jezdíte na kole / koloběžce celoročně nebo jen v době cyklistické sezóny? N(2022) = 431, N(2019) = 448, mají k dispozici kolo.



7.2. Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně

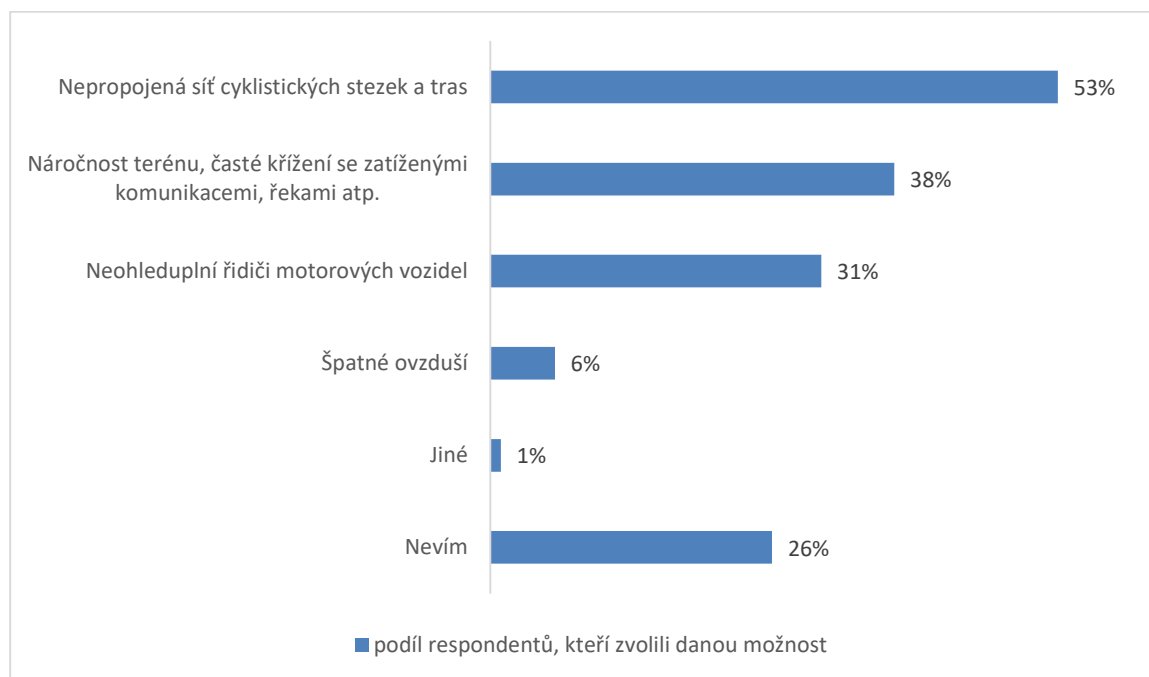
Nejčastěji uváděnou bariérou rozvoje cyklistické dopravy v Brně je podle dotázaných nepropojená síť cyklistických stezek a tras (53 %). Poměrně často vnímají dotázaní jako problém náročnost terénu / časté křížení se zatíženými komunikacemi, řekami (38 %). Třetím nejpodstatnějším důvodem je neohleduplnost řidičů motorových vozidel (31 %). Bariéru v podobě špatného ovzduší vnímá pouze 6 % dotázaných. Více než čtvrtina dotázaných na otázku nedokázala odpovědět (26 %, „nevím“).

Rozdíly ve vnímání bariér rozvoje cyklodopravy v Brně mezi rezidenty a dojíždějícími nejsou zásadní, respektive jejich struktura je velmi podobná s jediným podstatným rozdílem: dojíždějící citelněji vnímají jako problém neohleduplné řidiče (28 % rezidentů; 38 % dojíždějících).

Respondenti mající k dispozici kolo vnímají bariéry cyklodopravy v Brně kvalitativně podobně jako celý soubor respondentů, nicméně mezi těmito 2 skupinami se objevují drobné rozdíly. Respondenti mající k dispozici kolo mírně silněji vnímají jako problém nepropojenost cyklotras (+5 p. b.) a náročnost terénu (+4 p. b.); slaběji naopak neohleduplnost řidičů (-4 p. b.). Méně častěji také volí možnost „nevím“ (21 %, tj. -6 p. b.).

Graf 35.: Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně (všichni respondenti)

Znění otázky: *Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně?*
N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, možnost maximálně dvou odpovědí.

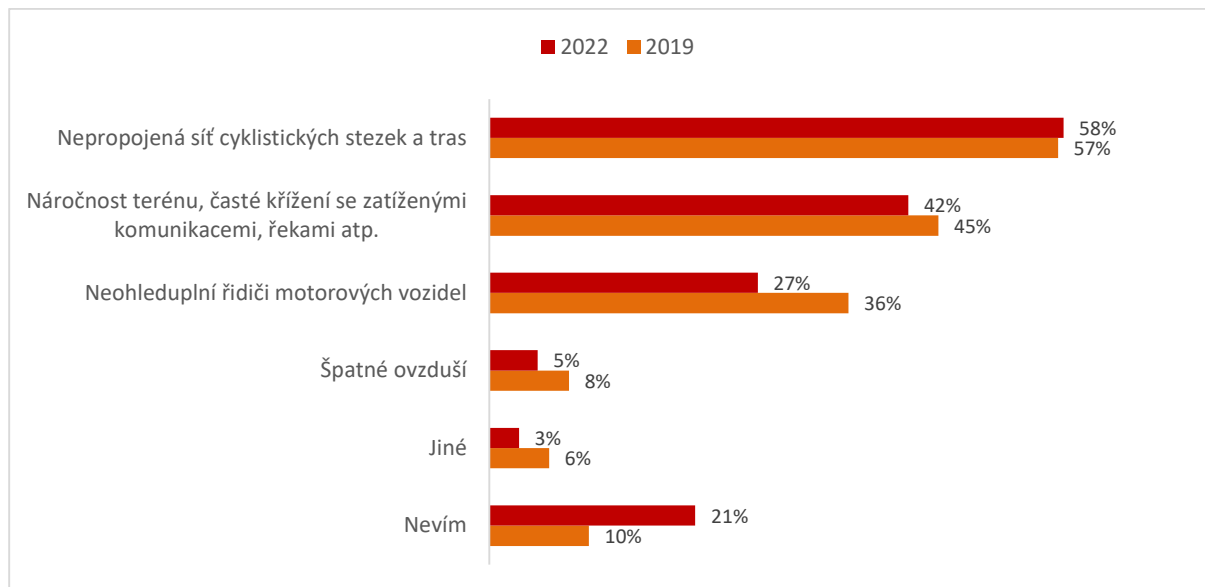


Srovnáme-li posun ve vnímání bariér rozvoje cyklo dopravy v Brně mezi lety 2019 a 2022, vidíme, že kvalitativně zůstává struktura vnímaných problémů stále stejná: hlavní vnímanou bariérou je nadále nepropojenost tras; druhé místo zaujímá náročnost terénu a třetí neohleduplní řidiči.

Nepropojenost tras je vnímána stejným podílem majitelů kol jako v předchozí vlně. K mírnému poklesu subjektivního vnímání problému došlo u náročnosti terénu (-3 p. b.), ke středně silnému poklesu pak v případě vnímání neohleduplnosti řidičů (-9 p. b.). Vzrostl také podíl odpovědí „nevím“ (na 21 %, tj. +11 p. b.).

Graf 36.: Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně (časové srovnání, respondenti mající k dispozici kolo)

Znění otázky: Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně? $N(2022) = 431$, $N(2019) = 448$, mají k dispozici kolo, možnost maximálně dvou odpovědí.



7.3. Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek

Všech respondentů jsme se ptali, zda by využívali dopravu na kole za 3 různými účely v případě, že by došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty. Variantami byly cesty do práce/školy, za účelem rekreace a za jiným účelem (než je rekreace nebo cesty do práce/školy)¹⁵.

Ze současné vlny šetření vyplývá, že nejvýznamnější dopad zlepšení podmínek pro cyklisty by se týkal cest za rekreací (29 % by kolo využilo), středně silný dopad na cesty za jiným účelem (19 % by kolo využilo) a relativně nejslabší v případě cest do práce (16 % by využilo). Pro 30 až 32 % dotázaných by zlepšení podmínek nemělo dopad na jejich současné využívání kola/koloběžky k dopravě po městě / rekreaci.

Největší skupinu tvoří ti, pro něž by zlepšení podmínek pro cyklistiku nevedlo k využití kola. V případě účelu cesty „rekreace“ jde o 41 %, v případě účelu „jiný“ o 49 % a v případě cest do práce/školy dokonce o 54 %.

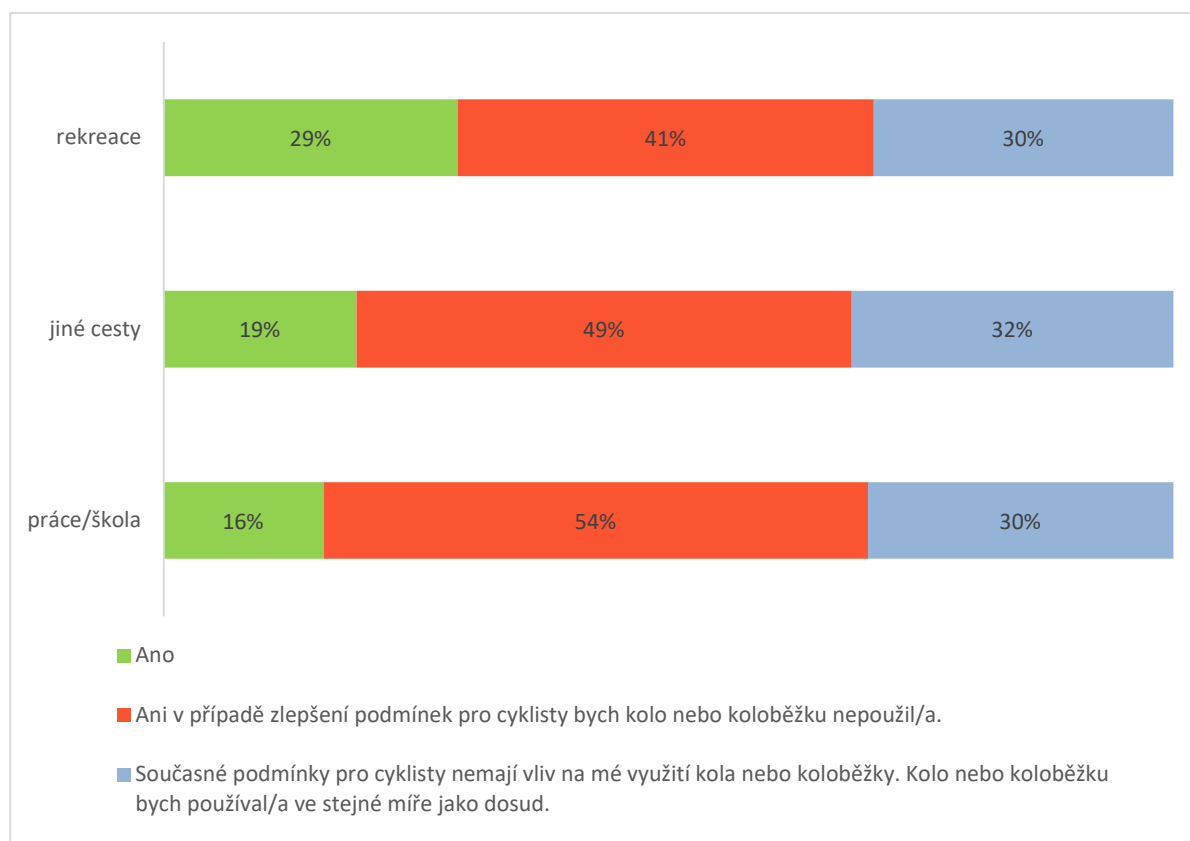
Pokud třídíme respondenty podle místa bydliště na rezidenty a dojíždějící, podíly odpovědí „Současné podmínky pro cyklisty nemají vliv na mé využití kola nebo koloběžky...“ zůstávají konstantní u obou skupin, nicméně mění se poměr mezi těmi, kteří by kolo(běžku) v takovém případě začali používat a těmi, kteří by své dopravní chování ani v takovém případě nezměnili. Mírně silnější efekt zlepšení podmínek jsme zaznamenali ve skupině rezidentů, což je logické, protože oni by nejvíce benefitovali z případného zlepšení podmínek pro cyklistiku v Brně.

¹⁵ V minulých vlnách šetření byla otázka položena za všechny účely cesty dohromady se stejnými položkami odpovědí, přičemž respondent mohl vybrat libovolný počet odpovědí. V minulých šetřeních navíc bylo možné vybírat také kontradiktorní odpovědi (typicky „Ano“ a „Ani v případě zlepšení podmínek bych kolo(běžku) nepoužil(a)“).

Významně výraznější pozitivní reakci na zlepšení podmínek pro cyklistiku jsme zaznamenali především ve skupině respondentů, kteří mají k dispozici kolo(běžku). Pro cesty do práce/školy by v takovém případě kolo(běžku) využilo 29 % respondentů disponující kolem/koloběžkou; pro jiné cesty 35 % z nich a pro cesty k rekreaci dokonce 45 % z nich. Oproti podílům kladných odpovědí v celém souboru jde o přírůstek mezi 14 a 16 p. b. Lze tedy konstatovat, že „vlastníci“ kol/koloběžek jsou výrazně více než ostatní připraveni využít tento dopravní prostředek k cestám za libovolným účelem.

Graf 37.: Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek (celek)

Znění otázek: *Používal/a byste kolo v případě zlepšení podmínek pro cyklisty k...(1) jízdě do práce na kole? (2) rekreaci? (3) jiným cestám (mimo rekreaci a cestu do práce/školy)?* N(2022) = 1042, N(2019) = 1009



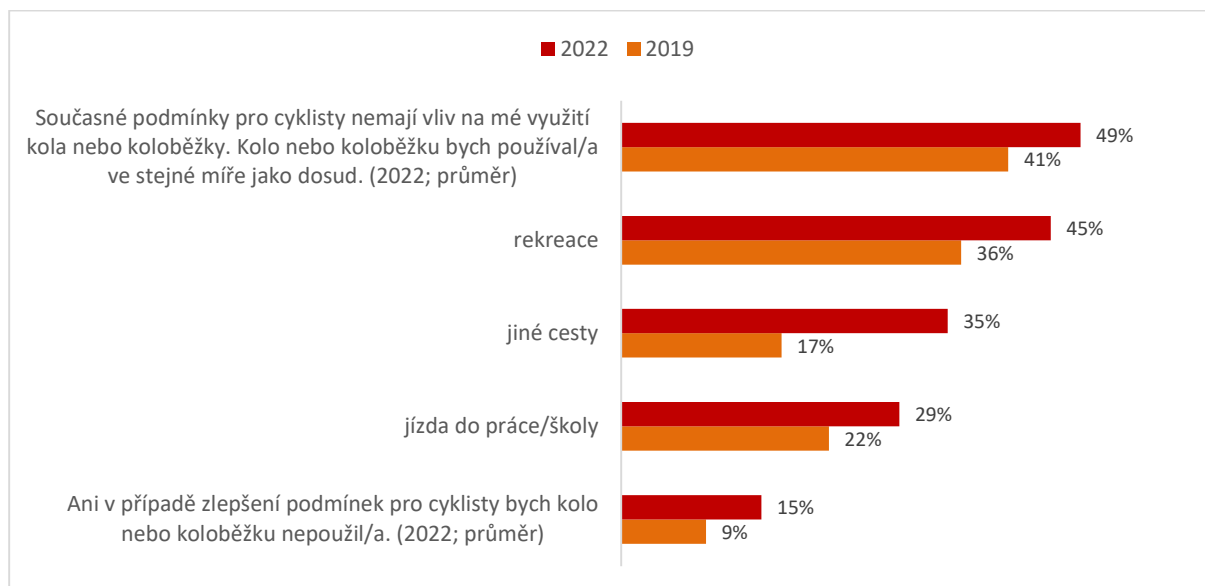
Oproti roku 2019 došlo v šetření v roce 2022 k mírně odlišné logice položení otázek respondentům¹⁶. Proto není vhodné srovnávat podíly odpovědí, ale spíše pořadí odpovědí podle výsledných podílů.

Pořadí odpovědí podle podílu odpovědí v každé kategorii je obdobné jako tomu bylo v případě minulé vlny (2019). Pouze ochota využívat kolo k „jiným“ cestám oproti roku 2019 vzrostla – zařadila se na 3. místo a nikoli na 4. místo jako v roce 2019.

¹⁶ Formulace zůstala stejná, nicméně ptali jsme se na 3 účely cesty (práce/školy; rekreace; jiné) odděleně.

Graf 38.: Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek (časové srovnání, respondenti mající k dispozici kolo)

Znění otázek: *Používal/a byste kolo v případě zlepšení podmínek pro cyklisty k...(1) jízdě do práce na kole? (2) rekreaci? (3) jiným cestám (mimo rekreaci a cestu do práce/školy)?* N(2022) = 431, N(2019) = 448.



Respondenti, kteří kladně odpověděli na otázku, zda by v případě zlepšení podmínek pro cyklisty využívali více kolo pro daný účel cesty, byli dotazováni, jaký způsob dopravy by byl v případě cest za tímto účelem nahrazen. Následující text a graf pracuje pouze s takto vyfiltrovanými respondenty.

V případě cest do práce/školy by respondenti přesešli na kolo(běžku) převážně z hromadné dopravy (49 %), ale i z automobilu (27 %) a také by byla nahrazena chůze pěšky (22 %).

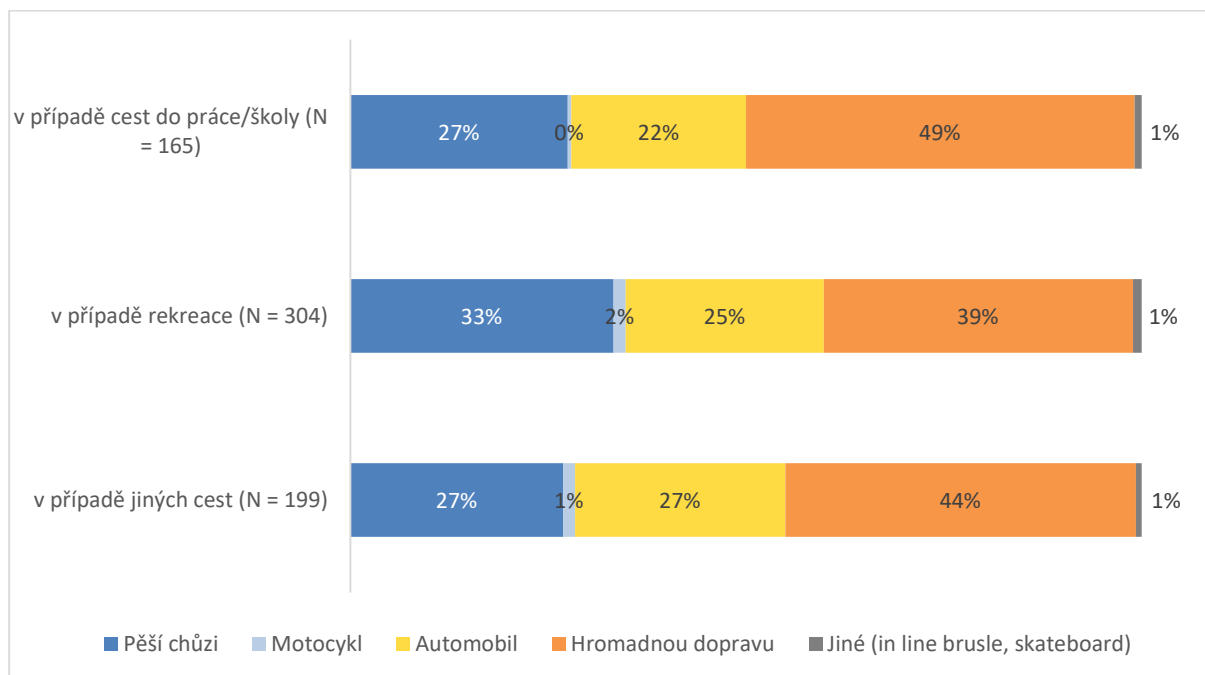
V případě cest za rekreací by kolo(běžka) nahradilo(a) hromadnou dopravu z 39 %, pěší chůzi z 33 % a automobil z 25 %.

V případě cest za jiným účelem by kolo(běžka) nahradilo(a) hromadnou dopravu ze 44 % a pěší chůzi i automobil shodně ze 27 %.

Graf 39.: Potenciální substituce jiných forem dopravy cyklodopravou

Znění otázky: *Jaký dosavadní způsob dopravy by ve Vašem případě nahradilo kolo nebo koloběžka, pokud by došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty?*

Pouze respondenti, kteří by používali kolo k danému účelu v případě zlepšení podmínek; možnost více odpovědí – podíly z celkového počtu odpovědí.



7.4. Bikesharing

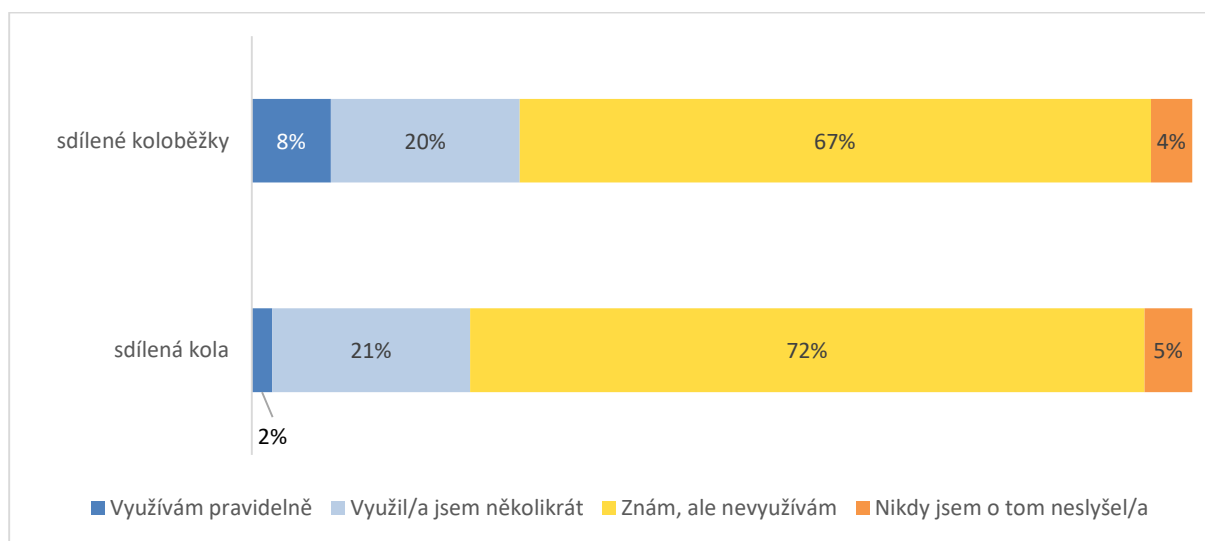
Současná vlna šetření byla doplněna o otázku týkající se známosti a využívání bikesharingu (sdílených kol), resp. využívání sdílených koloběžek v posledním roce.

Z odpovědí respondentů plyne, že obě formy sdílení jsou prakticky univerzálně známé – pouze 4-5 % respondentů tyto formy dopravy vůbec nezná. Využívání sdílených koloběžek je populárnější; 8 % dotázaných je v posledním roce využívalo pravidelně, oproti 2 % pravidelných uživatelů sdílených kol. Občas využívá („využil jsem několikrát“) sdílené koloběžky i kola okolo pětiny respondentů.

Pokud vyfiltrujeme pouze respondenty, kteří mají k dispozici kolo/koloběžku, ať už ve svém vlastnictví či nikoli, zjistíme, že mírně častěji volí možnost „využil(a) jsem několikrát“, přičemž známost těchto forem dopravy, i její pravidelné využívání je stejné jako v celém souboru respondentů. Z toho vyplývá, že tito respondenti mírně častěji (+5 p. b.) využívají sdílená kola/koloběžky, ovšem nikoli pravidelně, ale pouze občas.

Graf 40.: Známost a využívání sdílených kol a koloběžek

Znění otázek: *Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing (sdílená kola / případně sdílené koloběžky)?* N(2022) = 1042



Třídíme-li známost a využívání **sdílených kol** podle sociodemografických charakteristik, pozorujeme v určitých kategoriích statisticky významné rozdíly ve známosti/využívání sdílených kol ve vztahu k celému souboru.

Sdílená kola *pravidelně* využívají častěji muži než ženy, lidé mladší 29 let, středoškoláci s maturitou, studenti a lidé s přechodným bydlištěm¹⁷. Méně často jsou *pravidelně* využívány především lidmi nad 60 let, důchodci a lidmi s trvalým bydlištěm v Brně.

Využívání *několikrát v posledním roce*¹⁸ je specifické pro mladší do 44 let, respondenty se ZŠ, rodiče na RD a studenty, a také přechodně bydlicí a dojíždějící.

¹⁷ Přechodné bydliště je ovšem typické převážně pro mladší respondenty do 29 let.

¹⁸ Tedy spíše občasné, nepravidelné využívání

Mezi skupiny, které tuto službu častěji *znají, ale nevyužívají*, patří především lidé s VŠ vzděláním a rezidenti s trvalým bydlištěm.

Neznalost této služby („nikdy jsem o tom neslyšel“) je častěji patrná v případě respondentů se SŠ vzděláním bez maturity a seniorů.

Tabulka 28.: Známost a využívání sdílených kol dle sociodemografických charakteristik

N(2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

charakteristika	kategorie	Využívám pravidelně	Využil/a jsem několikrát	Znám, ale nevyužívám	Nikdy jsem o tom neslyšel/a	N
celkem		2%	21%	72%	5%	1042
pohlaví	muž	3%	22%	71%	4%	509
	žena	1%	21%	72%	6%	533
věk	15-29 let	5%	37%	53%	6%	213
	30-44 let	3%	28%	67%	2%	297
	45-59 let	1%	21%	74%	4%	250
	60 a více let	0%	2%	89%	9%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	2%	29%	63%	7%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	1%	24%	68%	8%	267
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	4%	23%	69%	4%	362
	vysokoškolské	1%	13%	82%	4%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	1%	12%	81%	6%	82
	zaměstnanec	2%	25%	70%	3%	468
	nezaměstnaný	3%	30%	62%	5%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	1%	38%	53%	7%	73
	student	7%	32%	56%	5%	132
	důchodce	0%	2%	89%	9%	227
bydliště	trvalé v Brně	1%	14%	79%	6%	578
	přechodné v Brně	5%	38%	53%	3%	157
	mimo Brno	2%	25%	68%	5%	307

Třídíme-li známost a využívání **sdílených koloběžek** podle sociodemografických charakteristik, pozorujeme v určitých kategoriích statisticky významné rozdíly ve známosti/využívání sdílených kol ve vztahu k celému souboru.

Sdílené koloběžky *pravidelně* využívají především muži, lidé mladší 44 let, zaměstnanci a studenti, lidé s přechodným bydlištěm a dojíždějící. Méně často jsou *pravidelně* využívány především ženami, lidmi nad 60 let, důchodci a OSVČ/podnikateli, lidmi s VŠ vzděláním a lidmi s trvalým bydlištěm v Brně.

Využívání *několikrát v posledním roce*¹⁹ je specifické pro mladší do 44 let, respondenty se ZŠ/SŠ s maturitou, rodiče na RD, nezaměstnané a studenty, a také přechodně bydlící.

Mezi skupiny, které tuto službu častěji *znají, ale nevyužívají*, patří především osoby starší 45 let, senioři, lidé s VŠ vzděláním a rezidenti s trvalým bydlištěm.

Neznalost této služby („nikdy jsem o tom neslyšel“) je častěji patrná především u seniorů / osob nad 60 let.

Tabulka 29.: Známost a využívání sdílených koloběžek dle sociodemografických charakteristik

N(2022) = 1042, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

charakteristika	kategorie	Využívám pravidelně	Využil/a jsem několikrát	Znám, ale nevyužívám	Nikdy jsem o tom neslyšel/a	N
celkem		8%	20%	67%	4%	1042
pohlaví	muž	11%	21%	64%	4%	509
	žena	6%	19%	70%	5%	533
věk	15-29 let	13%	40%	44%	3%	213
	30-44 let	12%	29%	58%	2%	297
	45-59 let	10%	14%	72%	4%	250
	60 a více let	0%	1%	90%	9%	282
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	12%	33%	50%	6%	121
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	10%	19%	66%	6%	267
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	10%	25%	62%	4%	362
	vysokoškolské	4%	10%	83%	3%	292
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	1%	20%	72%	7%	82
	zaměstnanec	14%	21%	63%	2%	468
	nezaměstnaný	8%	32%	57%	3%	60
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	1%	34%	60%	4%	73
	student	14%	36%	47%	3%	132
	důchodce	0%	1%	90%	9%	227
bydliště	trvalé v Brně	4%	15%	75%	6%	578
	přechodné v Brně	15%	38%	45%	3%	157
	mimo Brno	13%	20%	64%	3%	307

¹⁹ Tedy spíše občasné, nepravidelné využívání

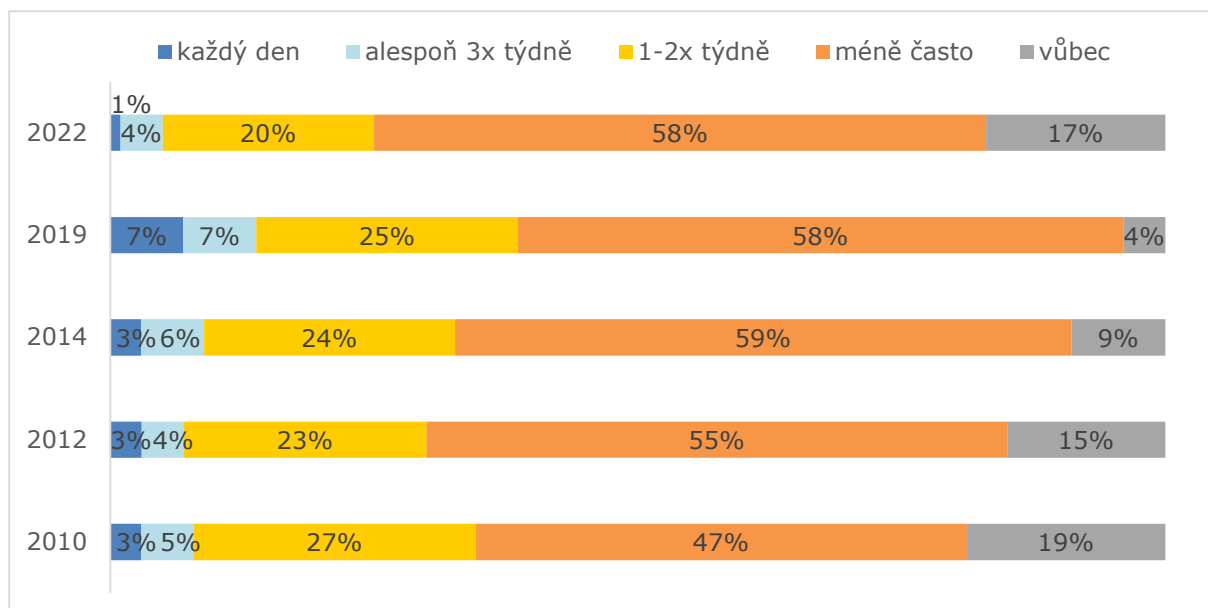
8. Cesty mimo hranice města Brna

Respondentů a respondentek, kteří mají trvalé či přechodné bydliště v Brně, jsme se ptali na jejich cestování mimo hranice města.

Oproti roku 2019 se frekvence cestování mimo hranice Brna snížila. Každý den mimo Brno cestuje pouze 1 % rezidentů, alespoň třikrát týdně další 4 %, jednou až dvakrát 20 % a méně často 58 %, 17 % nevyjíždí z Brna vůbec.

Graf 41.: Frekvence cestování mimo Brno

Znění otázky: Jak často vyjíždíte mimo Brno? N (2022) = 730, N (2019) = 702, N (2014) = 725, N (2012) = 713, N (2010) = 682, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, v %.



Respondenty jsme na základě jejich frekvence cest mimo Brno sloučili do 3 kategorií: (1) vyjíždějící každý den + alespoň 3x týdně, (2) vyjíždějící 1-2x týdně a (3) vyjíždějící méně často + vůbec. Četnost voleb jednotlivých kategorií dále analyzujeme podle sociodemografických charakteristik respondenta.

V první kategorii – nejčastěji vyjíždějící – jsou statisticky významně častěji zastoupeni muži, OSVČ/podnikatelé, zaměstnanci a respondenti s trvalým bydlištěm v Brně.

Ve druhé kategorii, vyjíždějící 1-2x týdně, jsou statisticky významně častěji zastoupeni respondenti do 29 let, OSVČ/podnikatelé, studenti a respondenti s přechodným bydlištěm v Brně.

Ve třetí kategorii – nejméně nebo zcela nevyjíždějící z Brna – jsou statisticky významně častěji zastoupeni respondenti starší 60 let, osoby se ZŠ vzděláním, nezaměstnaní, důchodci a respondenti s trvalým bydlištěm v Brně.

Tabulka 30.: Frekvence cestování mimo Brno dle sociodemografických charakteristik

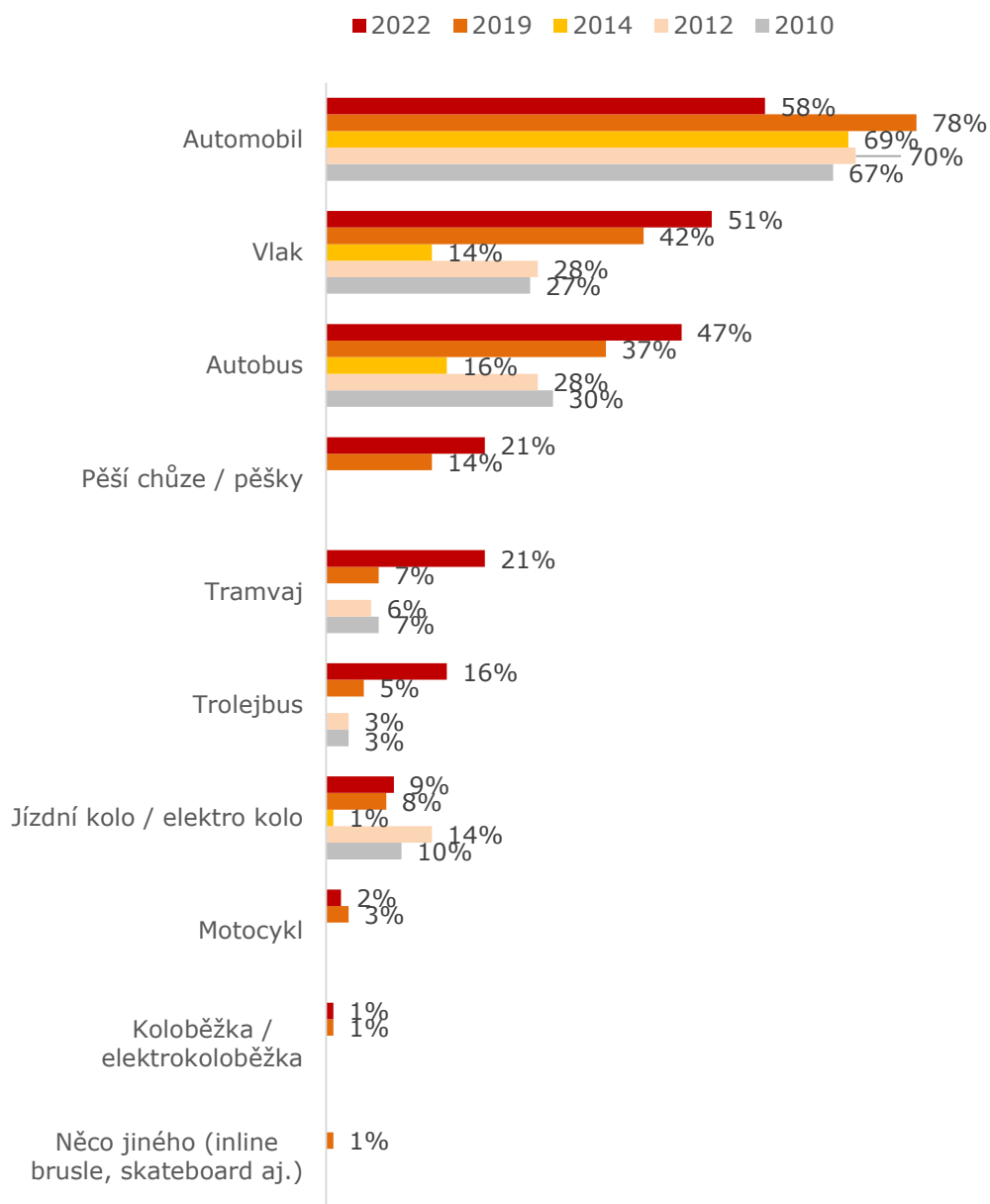
N (2022) = 730, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, v řádkových %, vyznačeny hodnoty statisticky významně vyšší (žlutě) a nižší (červeně) oproti celku.

Charakteristika	Kategorie	Každý den + Alespoň 3x týdně	1 - 2x týdně	Méně často + Vůbec	N
celkem		5%	20%	75%	730
pohlaví	muž	7%	21%	72%	352
	žena	4%	19%	78%	378
věk	15-29 let	4%	29%	68%	154
	30-44 let	7%	19%	75%	209
	45-59 let	8%	19%	73%	160
	60 a více let	3%	14%	83%	207
vzdělání	bez vzdělání nebo základní vzdělání	0%	12%	88%	74
	středoškolské bez maturity, vyučen/a	7%	19%	75%	155
	středoškolské s maturitou, vyšší odborné	6%	21%	72%	258
	vysokoškolské	6%	20%	74%	243
ekonomická aktivita	OSVČ, podnikatel, volná spolupráce	15%	31%	55%	55
	zaměstnanec	8%	18%	75%	315
	nezaměstnaný	3%	5%	93%	40
	rodiče na RD, osoba v domácnosti	2%	20%	78%	54
	student	2%	43%	54%	83
	důchodce	2%	12%	87%	183
bydliště	trvalé v Brně	7%	17%	77%	576
	přechodné v Brně	2%	30%	69%	154
	mimo Brno	---	---	---	0

Při výjezdech z Brna rezidenti nejčastěji používají automobil (58 %), oproti minulému roku měření se ale jeho používání snížilo o 20 %. Oblíbenými dopravními prostředky jsou také vlak (51 %) a autobus (47 %).

Graf 42.: Dopravní prostředky používané při cestách mimo Brno

Znění otázky: *Jaké dopravní prostředky při výjezdech mimo Brno obvykle používáte? Uvedte všechny, které používáte. N (2022) = 603, N (2019) = 676, N (2014) = 663, N (2012) = 603, N (2010) = 554, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně, kteří cestují mimo Brno, v %, pouze orientační srovnání – v roce 2014 možnost jedné odpovědi, v letech 2010, 2012, 2019 a 2022 možnost více odpovědí.*

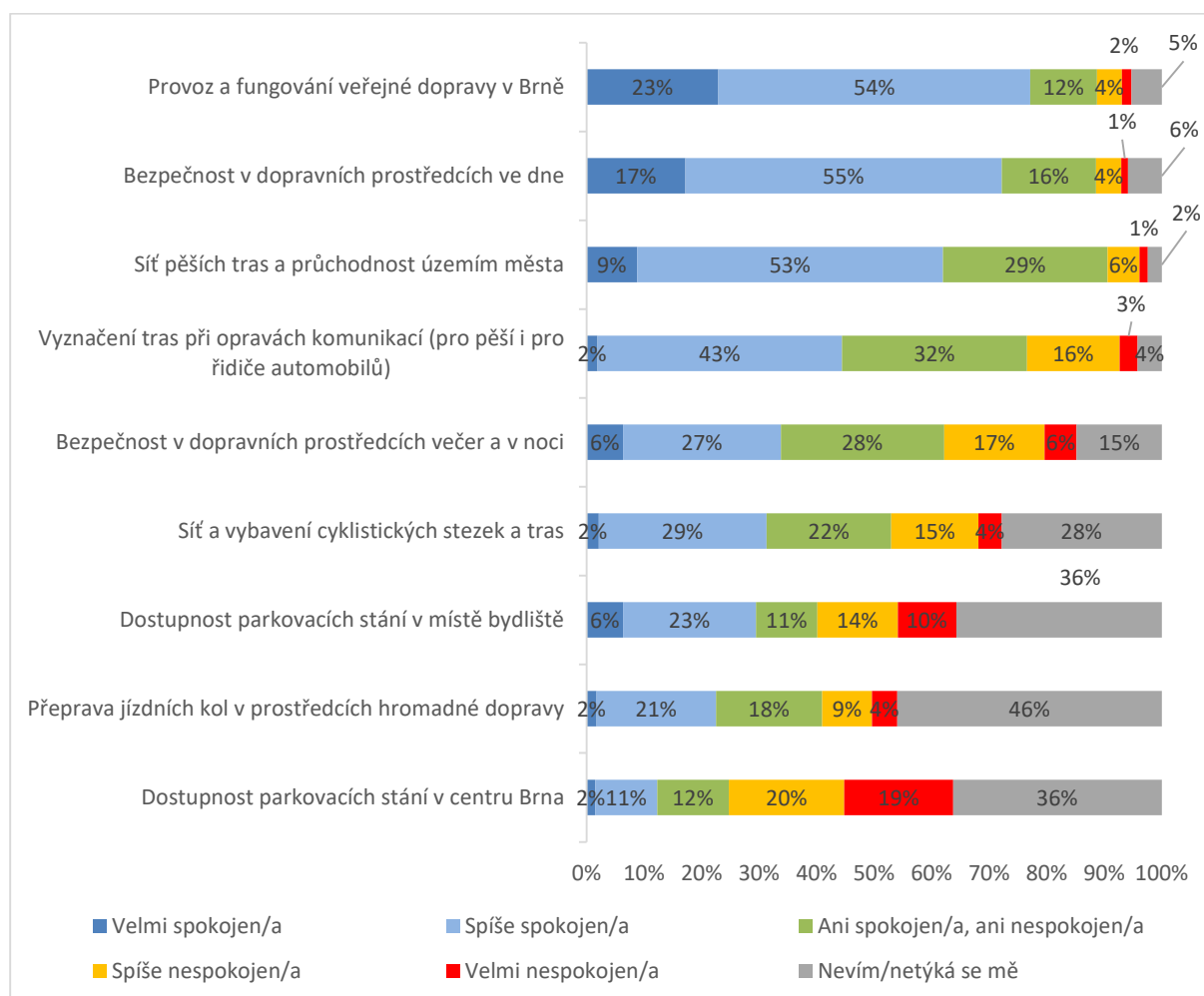


9. Spokojenost s aspekty dopravy v Brně

Významná většina respondentů je velmi nebo spíše spokojena s provozem a fungováním veřejné dopravy v Brně (77 %), to je srovnatelné i s běhy z předchozích let. 72 % respondentů je spokojeno také s bezpečností v dopravních prostředcích ve dne, nicméně spokojenost výrazně klesá v případě večerních a nočních spojů (spokojenost 33 %). Dvě třetiny respondentů jsou spokojeny také s průchodností města. Největší nespokojenost panuje v případě dostupnosti parkovacích stání v centru města (39 % velmi nebo spíše nespokojeno).

Graf 43.: Spokojenost s aspekty dopravy v Brně

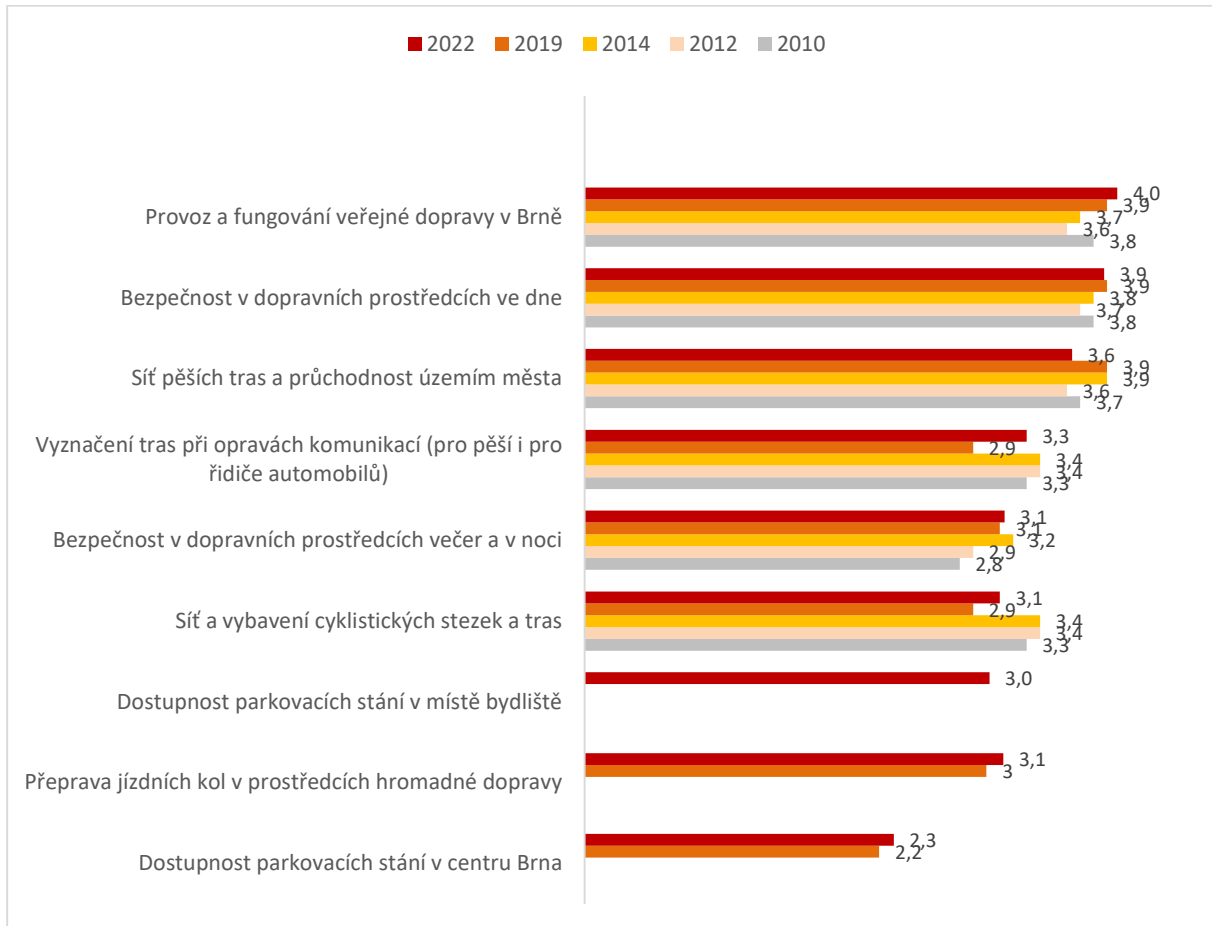
Znění otázky: *Uvedte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. N(2022) = 1042.*



Mezi jednotlivými běhy výzkumů nedošlo u žádného z aspektů k výrazné změně. V případě spokojenosti s vyznačením tras při opravách komunikací lze zaznamenat návrat k předchozím hodnotám po propadu v roce 2019. Mírný pokles lze zaznamenat u spokojenosti se sítí pěších tras a průchodností města.

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

Znění otázky: Uvedte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. N(2022) = 1042, N(2019) = 1009, N(2014) = 1033, N(2012) = 1044, N(2010) = 1020; ar. průměr na škále 5=velmi spokojen/a až 1=velmi nespokojen/a. V letech 2010–2014 nebyla dotazována spokojenost s aspektem „přeprava jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy“ a aspekty spokojenosti s „dostupností placených parkovacích stání v centru města Brna“ a „dostupností volných parkovacích stání v centru města Brna“ byly v roce 2019 nahrazeny „dostupností parkovacích stání v centru města Brna“. V letech 2010-2019 nebyla dotazována spokojenost s aspektem „dostupnost parkovacích stání v místě bydliště“. V roce 2022 byla respondentům nabídnuta odpověď „nevím/netýká se mě“, respondenti, kteří tuto odpověď zvolili, nejsou do výpočtu průměru zahrnuti.

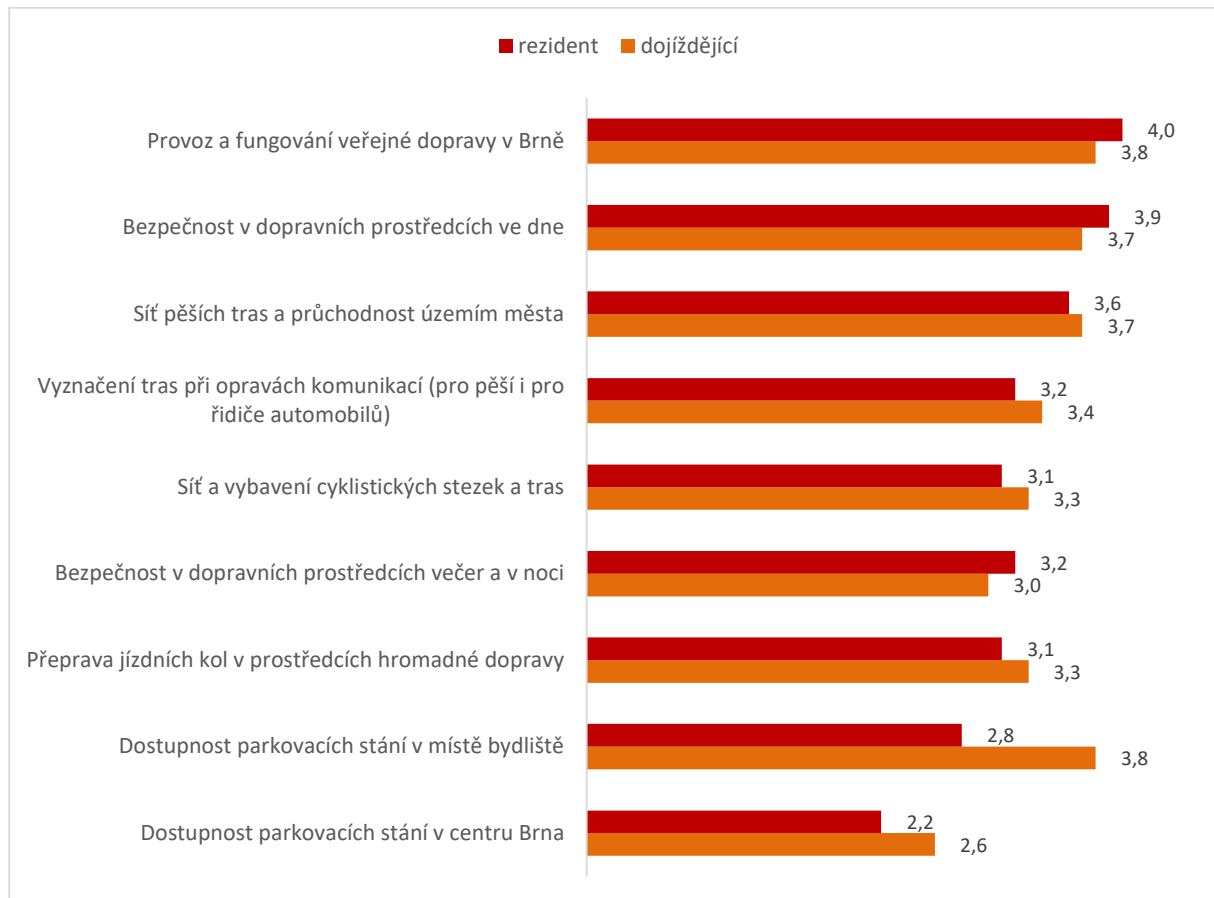


Rozdíly ve spokojenosti s vybranými aspekty dopravy v Brně mezi skupinou rezidentů a dojíždějících jsou ve většině položek velmi malé. V dílčích položkách jsou mírně spokojenější rezidenti (MHD celkově, bezpečnost MHD ve dne i v noci), v ostatních pak dojíždějící.

Významný rozdíl mezi těmito skupinami lze zaznamenat pouze v případě názorů na parkování – dojíždějící jsou mírně spokojenější s parkováním v centru Brna (+0,4 bodu), ale především jsou výrazně spokojenější s parkováním v místě svého bydliště (+1,0 bodu).

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

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



Mezi respondenty-rezidenty je s dostupností parkovacích stání v místě bydliště spokojeno celkem 23 % dotázaných, nespokojeno je 31 % a třetina otázku nedokáže posoudit. V současné vlně šetření byla přidána varianta odpovědi „nevím, nedokážu posoudit“, proto je srovnání s vlnami 2014 a 2019 obtížnější.

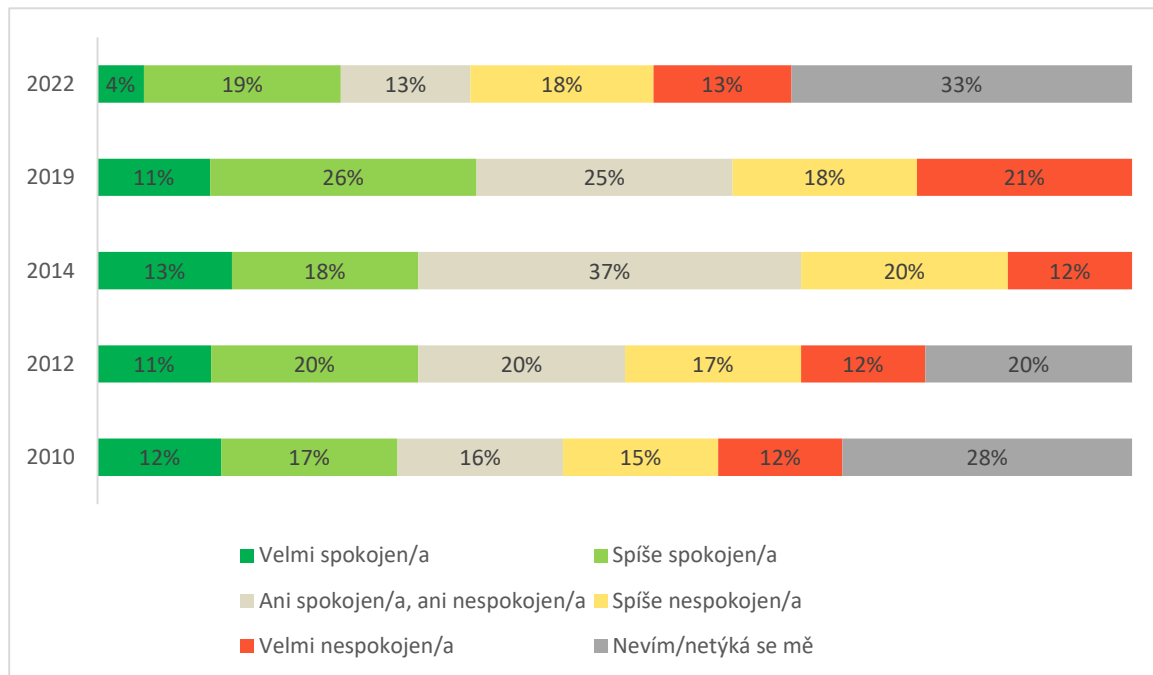
Současné výsledky lze dobře porovnat s vlnami v roce 2010 a 2012, které využívaly únikovou položku. Oproti vlnám 2010/12 narostl podíl nespokojených (+2 až 4 p. b.) a ubyl podíl spokojených (-5 až 7. p. b.). A to i přesto, že ve vlnách 2010/12 výrazně vyšší část respondentů zvolila buď neutrální odpověď nebo únikovou variantu „nevím“.

Závěr o zhoršující se spokojenosti s parkováním v místě bydliště doplňuje srovnání poměru spokojených ku nespokojeným v čase. Zatímco v roce 2012 bylo na 100 spokojených 94 nespokojených; v roce 2019 již 100 spokojených na 105 nespokojených a v současné vlně šetření dokonce 100 spokojených na 132 nespokojených.

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

Znění otázky: Uvedte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. N(2022) = 735 , N(2019) = 702, N(2014) = 725, N(2012) = 713, N(2010) = 682, respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně.

V šetření 2022 doplněna varianta „nevím, nedokážu posoudit“, která absentuje ve vlnách 2014 a 2019. Pouze orientační porovnání výsledků.



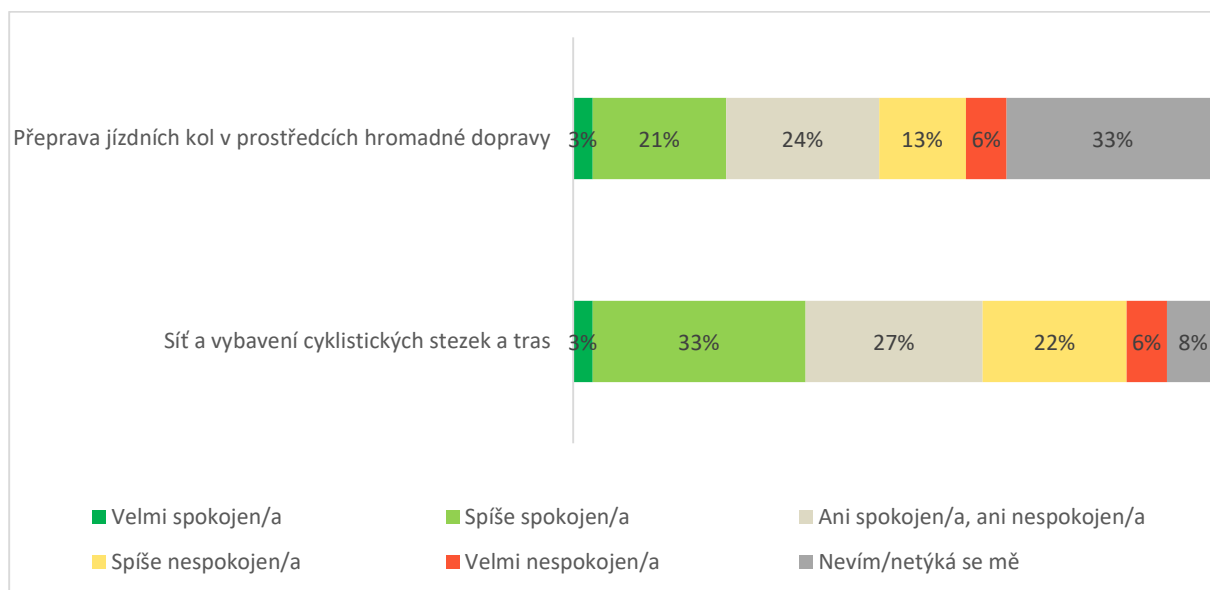
Pro další analýzu spokojenosti se 2 aspekty cyklodopravy v Brně jsme vyfiltrovali pouze respondenty, kteří uvedli, že mají k dispozici jízdní kolo/koloběžku.

S přepravou na kolech je spokojeno 24 % takto vyfiltrovaných respondentů, nespokojeno 19 % a 33 % neví. Ve srovnání s celým souborem respondentů roste podíl nespokojených a volících neutrální odpověď a snižuje se podíl volby odpovědi „nevím“. „Cyklisté“ tedy logicky mají na věc častěji názor, byť stále poměrně velká část z nich nemá s dopravou kola/koloběžky v MHD zkušenost. Pokud již zkušenost mají, tak častěji pozitivní než negativní.

Na síť a vybavení cyklistických stezek a tras má pozitivní názor 36 % respondentů majících k dispozici kolo; 28 % negativní názor a pouze 8 % neví. Převládá tedy pozitivní hodnocení nad negativním, obdobně je tomu v celém souboru respondentů.

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

Znění otázky: Uvedte prosím, jak jste spokojen/a s následujícími položkami. N(2022) = 431, mají k dispozici kolo.



10. Seznam tabulek a grafů

Seznam tabulek

Tabulka 1.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle poměru rezidentů a nerezidentů, absolutní a relativní četnosti, N = 1042.....	6
Tabulka 2.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle pohlaví-věku respondenta, rezidenti, srovnání, absolutní a relativní četnosti, N = 735	6
Tabulka 3.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle vzdělání respondenta, rezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 735	7
Tabulka 4.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle faktického bydliště respondenta v městské části, rezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 735.....	7
Tabulka 5.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle pohlaví-věku respondenta, nerezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 307	8
Tabulka 6.: Cílový a finální počet respondentů ve vzorku podle vzdělání respondenta, nerezidenti, (srovnání), absolutní a relativní četnosti, N = 307	8
Tabulka 7.: Struktura výběrového souboru podle pohlaví, věku, vzdělání, ekonomické aktivity a bydliště; součet kategorií u každé charakteristiky N = 1042	9
Tabulka 8.: Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo školy dle sociodemografických charakteristik .	15
Tabulka 9.: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy (porovnání rezidentů a dojíždějících)	17
Tabulka 10.: Dělbá přepravní práce dle sociodemografických charakteristik	21
Tabulka 11.: Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce/do školy	22
Tabulka 12.: Vlastnictví předplatných jízdenek na veřejnou dopravu dle sociodemografických charakteristik.....	26
Tabulka 13.: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 1x týdně)	27
Tabulka 14.: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 1x týdně)	31
Tabulka 15.: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu (porovnání rezidentů a dojíždějících, alespoň 2x měsíčně)	34
Tabulka 16.: Preferované způsoby dopravy za vybranými aktivitami.....	35
Tabulka 17.: Preferovaný způsob dopravy za službami (porovnání rezidentů a dojíždějících).....	36
Tabulka 18.: Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami (porovnání rezidentů a dojíždějících)	38
Tabulka 19.: Preferovaný způsob dopravy za nákupy (porovnání rezidentů a dojíždějících)	40
Tabulka 20.: Preferovaný způsob dopravy za přáteli, příbuznými (porovnání rezidentů a dojíždějících)	41
Tabulka 21.: Počet provozuschopných dopravních prostředků v domácnosti podle jejich druhu	42
Tabulka 22.: Průměrný počet provozuschopných dopravních prostředků v domácnosti podle druhu; rozdíl mezi rezidenty a dojíždějícími	43
Tabulka 23.: Možnost využít automobil dle sociodemografických charakteristik	44
Tabulka 24.: Možnost využít jízdní kolo/elektrokolo dle sociodemografických charakteristik.....	45

Tabulka 25.: Podíl řidičů, spolucestujících a osob nemajících k dispozici auto dle sociodemografických charakteristik.....	48
Tabulka 26.: Podíl cestujících využívajících carsharing dle sociodemografických charakteristik.....	55
Tabulka 27.: Podíl cestujících využívajících carpooling dle sociodemografických charakteristik	56
Tabulka 28.: Známost a využívání sdílených kol dle sociodemografických charakteristik	66
Tabulka 29.: Známost a využívání sdílených koloběžek dle sociodemografických charakteristik	67
Tabulka 30.: Frekvence cestování mimo Brno dle sociodemografických charakteristik.....	69

Seznam grafů

Graf 1.: Pravidelná přeprava do zaměstnání nebo do školy	14
Graf 2.: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy.....	16
Graf 3.: Počet způsobů přepravy pravidelně využívaných při cestě do práce / do školy.....	17
Graf 4.: Způsob přepravy pravidelně využívaný při cestě do práce / do školy (sloučené kategorie)....	18
Graf 5.: Dělbá přepravní práce – kategorizace.....	19
Graf 6.: Dělbá přepravní práce – kategorizace, 4 hlavní dopravní módy.....	20
Graf 7.: Průměrný čas strávený v dopravním prostředku při cestě do práce/školy (časové srovnání)	23
Graf 8.: Průměrná celková délka pravidelné dopravy za prací/studiem v Brně.....	24
Graf 9.: Podíl času stráveného dopravou jednotlivými druhy přepravních prostředků na celkovém přepravním čase (sloučené kategorie)	24
Graf 10.: Vlastnictví předplatných jízdenek na veřejnou dopravu.....	25
Graf 11.: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování	28
Graf 12.: Frekvence využívání způsobů přepravy v pracovní době / během vyučování (časové srovnání, alespoň 1x týdně)	29
Graf 13.: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase	30
Graf 14.: Frekvence využívání způsobů přepravy ve volném čase (časové srovnání, alespoň 1x týdně)	32
Graf 15.: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu	33
Graf 16.: Frekvence využívání způsobů přepravy o víkendu (časové srovnání, alespoň 2x měsíčně) ..	34
Graf 17.: Preferovaný způsob dopravy za službami	36
Graf 18.: Preferovaný způsob dopravy za volnočasovými aktivitami	37
Graf 19.: Preferovaný způsob dopravy za nákupy.....	39
Graf 20.: Preferovaný způsob dopravy za přáteli, příbuznými.....	41
Graf 21.: Možnost využít dopravní prostředky mimo veřejné dopravy	43
Graf 22.: Možnost využít dopravní prostředky mimo MHD (časové srovnání, možnost kdykoliv).....	46
Graf 23.: Podíl řidičů, spolucestujících a osob nemajících k dispozici auto.....	47
Graf 24.: Obvyklý počet osob cestujících autem při cestách do práce/školy.....	49
Graf 25.: Obvyklý počet osob cestujících autem ve volném čase	49
Graf 26.: Obvyklý počet osob cestujících autem ve volném čase	50
Graf 27.: Parkování v místě bydliště.....	51
Graf 28.: Parkování v místě bydliště (časové srovnání součtu variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“)	51
Graf 29.: Parkování v místě bydliště – respondenti s trvalým či přechodným bydlištěm v Brně a mimobrněnský dojíždějící do Brna	52

Graf 30.: Parkování v místě zaměstnání.....	53
Graf 31.: Parkování v místě zaměstnání (časové srovnání součtu variant „velmi složitě“ a „prakticky se nedá zaparkovat“).....	54
Graf 32.: Využívání carsharingu a carpoolingu.....	55
Graf 33.: Důvody pro využívání jízdního kola.....	58
Graf 34.: Sezónnost používání kola.....	59
Graf 35.: Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně (všichni respondenti).....	60
Graf 36.: Bariéry rozvoje cyklistické dopravy v Brně (časové srovnání, respondenti mající k dispozici kolo).....	61
Graf 37.: Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek (celek).....	62
Graf 38.: Používání jízdního kola v případě zlepšení podmínek (časové srovnání, respondenti mající k dispozici kolo).....	63
Graf 39.: Potenciální substituce jiných forem dopravy cyklo dopravou.....	64
Graf 40.: Známost a využívání sdílených kol a koloběžek.....	65
Graf 41.: Frekvence cestování mimo Brno.....	68
Graf 42.: Dopravní prostředky používané při cestách mimo Brno.....	70
Graf 43.: Spokojenost s aspekty dopravy v Brně.....	71
Graf 44.: Průměrná spokojenost s aspekty dopravy v Brně (časové srovnání).....	72
Graf 45.: Průměrná spokojenost s aspekty dopravy v Brně (rezidenti a dojíždějící).....	73
Graf 46.: Spokojenost s dostupností parkovacích stání v místě bydliště (respondenti s trvalým a přechodným bydlištěm v Brně).....	74
Graf 47.: Spokojenost s aspekty cyklo dopravy mezi respondenti, kteří mají k dispozici kolo.....	75

11. Příloha – dotazník

Červenou barvou je naznačena logika (filtrace v) dotazníku.

Modrou barvou jsou naznačeny pokyny pro tazatele – nechte se respondentovi

1. Žijete, pracujete nebo studujete v Brně?

- Ano -> pokračuje na další otázku
- Ne -> diskvalifikace respondenta -> ukončení rozhovoru

2. Bydlíte v Brně?

- Ano, trvale -> pokračuje na další otázku
- Ano, přechodně -> pokračuje na další otázku
- Ne, nebydlím -> přeskakuje následující otázku

3. Ve které části města bydlíte?

- Bohunice
- Bosonohy
- Bystrc
- Černovice
- Chrlice
- Ivanovice
- Jehnice
- Brno-jih
- Jundrov
- Kníničky
- Kohoutovice
- Komín
- Královo Pole
- Líšeň
- Maloměřice a Obřany
- Medlánky
- Nový Lískovec
- Ořešín
- Řečkovice a Mokrá Hora
- Brno-sever
- Slatina
- Starý Lískovec
- Brno-střed
- Tuřany
- Útěchov
- Vinohrady
- Žabovřesky
- Žebětín
- Židenice

4. Pohlaví respondenta

- muž
- žena

5. Kolik máte let?

6. Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání?

- Bez vzdělání nebo základní vzdělání
- Středoškolské bez maturity, vyučen/a
- Středoškolské s maturitou (včetně VOŠ, konzervatoř)
- Vysokoškolské

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

- OSVČ, volná spolupráce
- Zaměstnanec/kyně – řídicí pozice
- Zaměstnanec/kyně – vysoce kvalifikovaný pracovník (lékař, právník, učitel, inženýr atp.)
- Zaměstnanec/kyně – pracující v administrativě, v kanceláři
- Zaměstnanec/kyně – pracující manuálně (např. dělník, prodavačka...)
- Nezaměstnaný/á
- Rodiče na RD, osoba v domácnosti
- Student/ka
- Důchodce/kyně

8. Převazujete se pravidelně do zaměstnání nebo do školy?

- Ano -> pokračuje na další otázku
- Ne -> přeskakuje následující 2 otázky

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

ZAZNAMENEJTE POUŽITÉ PROSTŘEDKY A VYPIŠTE ČAS V MINUTÁCH!

a.	Pěšky	Ne, nevyužívám	Ano, využívám (doplňte počet minut)
b.	Jízdní kolo / elektro kolo		
c.	Motocykl		
d.	Automobil		
e.	Tramvaj		
f.	Trolejbus		
g.	Autobus		
h.	Vlak		
i.	Koloběžka / elektrokoloběžka		
j.	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)		

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

V každém řádku 1 odpověď

		každodenně	alespoň 3x týdně	1-2x týdně	méně často	vůbec
a.	Pěšky					
b.	Jízdní kolo / elektro kolo					
c.	Motocykl					

d.	Automobil					
e.	Tramvaj					
f.	Trolejbus					
g.	Autobus					
h.	Vlak					
i.	Koloběžka / elektrokoloběžka					
j.	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)					

11. Jak často se přepravujete ve všední dny ve volném čase a jaký způsob dopravy používáte?

V každém řádku 1 odpověď

		každodenně	alespoň 3x týdně	1-2x týdně	méně často	vůbec
a.	Pěšky					
b.	Jízdní kolo / elektro kolo					
c.	Motocykl					
d.	Automobil					
e.	Tramvaj					
f.	Trolejbus					
g.	Autobus					
h.	Vlak					
i.	Koloběžka / elektrokoloběžka					
j.	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)					

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

V každém řádku 1 odpověď

		pravidelně oba víkendové dny	pravidelně jeden víkendový den	2-3x za měsíc	méně často	vůbec
a.	Pěšky					
b.	Jízdní kolo / elektro kolo					
c.	Motocykl					
d.	Automobil					
e.	Tramvaj					
f.	Trolejbus					
g.	Autobus					
h.	Vlak					
i.	Koloběžka / elektrokoloběžka					
j.	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)					

13. Jaký způsob přepravy přednostně využíváte při cestách za následujícími aktivitami?

V každém řádku 1 odpověď.

		Pěšky	Jízdní kolo / elektro kolo	Motocykl	Automobil	Tramvaj	Trolejbus	Autobus	Vlak	Koloběžka / elektrokoloběžka	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)	Nic z uvedeného
a.	Služby (lékař, banka, úřad atp.)											
b.	Volnočasové aktivity (kultura, sport atp.)											
c.	Nakupování											
d.	Přátelé, příbuzní, návštěvy											

14. Uveďte prosím, jaké a kolik provozuschopných dopravních prostředků máte ve Vaší domácnosti. Je jedno, zda se jedná o dopravní prostředky vlastní nebo služební.

		zapište počet číslem:
a.	Osobních a užitkových aut	
b.	Motocyklů, mopedů, skútrů a elektrokol	
c.	Jiných motorových vozidel	
d.	Jízdních kol	
e.	Koloběžek	
f.	In-line bruslí	
g.	Jiných dopravních prostředků	

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

[V každém řádku 1 odpověď](#)

		kdykoliv	občas	vůbec	Filtrace
a.	Jízdní kolo / elektro kolo	1	2	3	→ 1 / 2 = Odpovídají na 3 otázky začínající č. 20.: „Jezdíte-li na kole či koloběžce...“
b.	Koloběžka / elektrokoloběžka				
c.	Motocykl				
d.	Automobil	1	2	3	→ 1 / 2 = Odpovídají na 3 otázky začínající č. 16 „Jak často využíváte služby typu carsharing...“

e.	Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)				
----	---	--	--	--	--

Začátek sekce AUTO

16. Jak často využíváte služby typu carsharing (sdílení automobilů) a carpooling (spolujízda)?

V každém řádku 1 odpověď

		využívám pravidelně	využil/a jsem několikrát	znám, ale nevyužívám	nikdy jsem o tom neslyšel/a
a.	Carsharing (sdílení automobilů)				
b.	Carpooling (spolujízda)				

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

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

		Počet cestujících (včetně respondenta)
a.	Do práce	
b.	Ve volném čase (nákupy, hobby, zábava apod.)	

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

Možnost jedné odpovědi

- o Řidič -> odpovídají na následující otázku (Parkování)
- o Spolucestující -> filtrace; přeskakují na otázku „Máte předplatní jízdenku na veřejnou dopravu?“ / pokud mají k dispozici kolo, odpovídají ještě na otázky v sekci KOLO

19. Jezdíte-li autem, jak snadno parkujete na následujících místech?

Ptejte se na 3 různé typy parkování jak v místě bydliště, tak i v místě zaměstnání. Příslušné odpovědi zaznamenejte do obou sloupců.

		V místě bydliště					V místě zaměstnání					
		velmi snadno	s občasnými problémy	velmi složitě	prakticky se zaparkovat nedá	neparkuji zde	velmi snadno	s občasnými problémy	velmi složitě	prakticky se zaparkovat nedá	neparkuji zde	netýká se (např. nepracuji...)
a.	Na ulici a jiných veřejných prostranstvích včetně veřejných parkovacích domů a garáží – bezplatně											
b.	Na ulici a jiných veřejných prostranstvích včetně veřejných parkovacích domů a garáží – za											

	poplatek, včetně rezidentního parkování											
c.	Na neveřejném, vyhrazeném místě (např. soukromé garáže, pozemky)											

Konec sekce AUTO

Začátek sekce KOLO

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

Možnost více odpovědí

- Úspory času
- Úspory peněz
- Sportovního vyžití, zlepšování kondice
- Svobody pohybu
- Jiný důvod (jaký? – doplňte)

21. Jezdíte na kole / koloběžce celoročně nebo jen v době cyklistické sezóny?

Možnost jedné odpovědi

- Jen v době cyklistické sezóny
- Celoročně

22. Znáte či využil/a jste v posledním roce při svých cestách bikesharing? (sdílená kola / případně sdílené koloběžky)

V každém řádku jedna odpověď

		využívám pravidelně	využil/a jsem několikrát	znám, ale nevyužívám	nikdy jsem o tom neslyšel/a
a.	sdílená kola				
b.	sdílené koloběžky				

Konec sekce KOLO

Odpovídají všichni

23. Máte předplatní jízdenku na veřejnou dopravu?

Možnost jedné odpovědi

- Pouze pro Brno (zóny 100+101)
Pro Brno a další zóny
- Pro některé mimobrněnské zóny
- Nemám

24. Jaké jsou dle vašeho názoru největší překážky rozvoje cyklistické dopravy v Brně?

Můžete uvést maximálně 2 odpovědi.

- Náročnost terénu, časté křížení se zatíženými komunikacemi, řekami atp.
- Nepropojená síť cyklistických stezek a tras
- Neohleduplní řidiči motorových vozidel
- Špatné ovzduší
- Jiné (co konkrétně? – doplňte)
- Nevím

25. Používal/a byste kolo v případě zlepšení podmínek pro cyklisty k...**Můžete uvést více odpovědí.**

- ... jízde do práce/školy? -> odpovídají na následující otázku
- ... rekreaci? -> odpovídají na následující otázku
- ... jiným cestám? -> odpovídají na následující otázku
- Ani v případě zlepšení podmínek pro cyklisty bych kolo nepoužil/a.
- Současné podmínky pro cyklisty nemají vliv na mé využití kola. Kolo bych používal/a ve stejné míře jako dosud.

26. Jaký dosavadní způsob dopravy by ve Vašem případě nahradilo kolo nebo koloběžka, pokud by došlo ke zlepšení podmínek pro cyklisty?

Odpovědi pouze u položek, které byly zvoleny v předchozí otázce.

		Pěší chůze	Motocykl	Automobil	Hromadnou dopravu	Jiné (in line brusle, skateboard)
a.	V případě cesty do práce / do školy					
b.	V případě rekreace					
c.	V případě jiných cest					

Otázku 27 položte pouze těm, kteří bydlí v Brně (OTÁZKA 2 = položka 1 nebo 2). Ostatní pokračují na otázku 29.

27. Jak často vyjíždíte mimo Brno?

- Každý den
- Alespoň 3x týdně
- 1-2x týdně
- Méně často
- Vůbec -> přeskakují následující otázku

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

- Pěší chůze / pěšky
- Trolejbus
- Jízdní kolo / elektro kolo
- Autobus
- Motocykl
- Vlák
- Automobil
- Koloběžka / elektrokoloběžka
- Tramvaj
- Něco jiného (in line brusle, skateboard, aj.)

Odpovídají všichni**29. Uveďte prosím, jak jste spokojen/a, nebo nespokojen/a s následujícím:****Získejte odpovědi na všechny položky**

		Velmi spokojen/a	Spíše spokojen/a	Ani spokojen/a, ani nespokojen/a	Spíše nespokojen/a	Velmi nespokojen/a
a.	Provoz a fungování veřejné dopravy v Brně					
b.	Bezpečnost v dopravních prostředcích ve dne					
c.	Bezpečnost v dopravních prostředcích večer a v noci					
d.	Dostupnost parkovacích stání v centru města Brna					
e.	Dostupnost parkovacích stání v místě bydliště					
f.	Síť pěších tras a průchodnost územím města					
g.	Síť a vybavení cyklistických stezek a tras					
h.	Vyznačení tras při opravách komunikací (pro pěší i pro řidiče automobilů)					
i.	Přeprava jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy (tramvaje, trolejbusy, autobusy)					

KONEC DOTAZOVÁNÍ