

VÝZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PRAZE

Závěrečná zpráva pro TSK

Září 2015



Obsah



1. Pozadí a cíle výzkumu
2. Metodologie výzkumu
3. Hlavní zjištění a doporučení
4. Detailní analýza
 - Základní údaje a jejich vývoj v čase
 - Dopravní chování Pražanů
 - Podmínky pro cyklistiku v Praze
 - Potenciál dalšího rozvoje cyklistiky v Praze
 - Opatření pro rozvoj cyklistiky v Praze
 - Analýza ženských segmentů
5. Příloha

Pozadí výzkumu

Technická správa komunikací Hlavního města Prahy provádí pravidelně analýzu podmínek pro cyklistickou dopravu v Praze.

Analýza je zaměřena na zjištění využívání cyklistické dopravy a možností zlepšení podmínek pro využití jízdního kola jako dopravního prostředku.

Výzkum navazuje na předcházející šetření v roce 2012

Cíle výzkumu

Cílem výzkumu je zmapovat podmínky pro cyklistiku, motivaci a důležitost faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy.

Výsledky budou sloužit ke srovnání vývoje v čase, ke zmapování současného stavu, a k optimálnímu plánování dalšího rozvoje cyklistické infrastruktury.

Výzkum zahrnuje témata: vlastnictví jízdních kol, možnosti jejich umístění a odstavení, podílu cyklistické dopravy na přepravním výkonu v Praze, frekvence jejího využití, počet ujetých km na kole v sezónách, znalost a využívání cyklotras, kombinace MHD a cyklistické dopravy, bariéry rozvoje využívání jízdních kol v Praze, hodnocení současného stavu cyklistické infrastruktury a míry ohrožení cyklistů v dopravním provozu, preference řešení cyklistické infrastruktury, potřeba dalšího rozšiřování a zkvalitňování cyklistických tras a stezek apod.



Metodologie

Kvantitativní výzkum

Cílová skupina

Obyvatelé Hlavního města Prahy ve věku 15 -69 let

Kvóty:

Pohlaví, věk, vzdělání, část Prahy (centrální 1,2,3,7; jihovýchodní 4,10,11,12,15, 22; západní 5,6,13,16,17; severovýchodní 8,9,14,18,19,20,21).

Metodika sběru dat

CAWI

Velikost souboru

986 respondentů

Délka rozhovoru

Ø 26 minut

Sběr dat

22.09 – 6.10. 2015

Grafický přehled hlavních zjištění výzkumu

Hlavní zjištění a doporučení

Zjištění

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O VÝVOJI CYKLISTIKY V PRAZE 1/2

VÝVOJ POČTU CYKLISTŮ V PRAZE

- Postupný nárůst podílu Pražanů jezdících alespoň někdy na kole z let 2002 až 2012 již mezi roky 2012 a 2015 nepokračoval.
- Stagnuje podíl osob, které ujely alespoň několik km po Praze (472 tis. 50%) i podíl cyklistů, kteří jezdí po Praze na kole v letním nebo zimním období minimálně jednou měsíčně (328 tis, 35%).
- Vnitřně se posunula proporce mezi pravidelnými cyklisty a příležitostnými cyklisty ve prospěch příležitostných (11% ku 28%). Mezi cyklisty jezdícími alespoň 1x za měsíc významně ubylo osob nad 50 let. Proporce ostatních věkových kategorií zůstávají zachovány.

ODHADU TÝDENNÍHO PROBĚHU V ZIMĚ A V LÉTĚ

- Dle odhadu týdenního proběhu v zimě a v létě připadne na **pražského obyvatele za rok 207 km najetých km na kole.**
- Úbytek pravidelných cyklistů v cyklistické obci se promítl i do nižšího odhadu ročně najetých km na kole v porovnání s předchozím rokem. **Osoby, které v Praze alespoň někdy jezdí, ujedou ročně 416 km.**
- O určité stagnaci ve vývoji pražské cyklodopravy svědčí i reflexe **Pražanů, kteří sami cítí, že na kole jezdí méně často, než tomu bylo před rokem 2012.**

Zjištění

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O VÝVOJI CYKLISTIKY V PRAZE 2/2

POČET A TYPY KOL PROVOZOVANÝCH V PRAZE

- Bez vývoje od roku 2012 zůstává i počet vlastněných jízdních kol v pražské domácnosti (1,5) Kolo, na němž obyvatelé Prahy jezdí je v průměru 7-8 let staré, koupené za necelých 12 tis Kč, se stávající amortizovanou hodnotou cca 3 tis Kč.

VYUŽITÍ CYKLOTRAS PRAŽANY

- Využití cyklotras zaznamenalo v letech 2010-2012 nárůst příležitostných využití. **Aktuální měření však ukazuje ochabnutí těchto příležitostných výprav na cyklotrasy a návrat míry využití cyklotras k hodnotám z roku 2010. Cyklotrasy alespoň někdy využije zhruba polovina Pražanů.**

MOŽNOST ULOŽENÍ KOLA V CÍLI CESTY

- Stagnující využívání jízdního kola doprovází velmi **pomalou se zlepšující možnost bezpečně a pohodlně uložit kolo v cíli cesty**, která při letošním měření dosáhla **36%**.

Zjištění

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ PRAŽANŮ

- Pro Pražany je pro jejich přesuny **stěžejní hromadná doprava a individuální automobilová doprava**, které obstarávají největší díly odhadu týdenního proběhu.
- **Největší podíl** na počtu vykonaných cest Pražanů zauímají **cesty z a do práce a cesty spojené s nákupy**. Každý tento účel představuje zhruba 20% všech vykonaných cest. Cesty za nedopravními účely činí téměř 30%.
- Pro více než 40% všech cest Pražané využívají MHD, pro více než ¼ použijí automobil a další ¼ ujdou pěšky.

VYUŽITÍ JÍZDNÍHO KOLA K REALIZACI CEST

- Cyklistická doprava se na cestách Pražanů ve všední dny i o víkendech podílí 2% (září 2015)
- Dle odhadnutého týdenního proběhu je využití kola v zimě cca 5x nižší než v létě.

Zjištění

VNÍMÁNÍ CYKLISTIKY I PODMÍNEK PRO NI V PRAZE

- **Vnímání cyklistiky a cyklistů v Praze** je velmi váhavé – **pozitivně** na ni nahlíží **více než třetina Pražanů** a téměř dvě pětiny Pražanů neumí k hodnocení zaujmout rozhodný postoj.
- **Nejlépe** jsou hodnoceny **podmínky pro rekreační cyklistiku** - **spokojeni** jsou **2/3 cyklistů i potenciálních cyklistů**. Naopak **nejhůře** jsou hodnoceny **podmínky pro dopravní cyklistiku**, které jako **nevyhovující** vidí **polovina cyklistů a potenciálních cyklistů**.
- Přestože více **než tři pětiny Pražanů hodnotí** pozitivně změny podmínek pro cyklodopravu v posledních 5 letech, hodnocení jednotlivých aspektů poukazuje na nedostatečně řešené problémy.

BARIÉRY ROZVOJE CYKLISTIKY V PRAZE 1/2

- Za největší bariéry používání jízdního kola Pražané označují **obavy o bezpečnost při jízdě na kole** a **obavu z krádeže kola**.

BEZPEČNOST CYKLISTŮ

- **Jízdu v běžném provozu** považují za **nebezpečnou tři čtvrtiny potenciálních cyklistů**, kteří by při zlepšení podmínek rádi jezdili častěji, a **tři pětiny cyklistů**, kteří jezdí alespoň 1x za měsíc.
- **Řidiči automobilů**, kteří sami **nejezdí na kole**, projevují značnou **intoleranci vůči cyklistům**. **Dvě třetiny z nich svou jízdou neusnadňují cyklistovi jízdu v provozu**, **polovina z nich je přesvědčena, že cyklista do běžného provozu nepatří**.

Zjištění

BARIÉRY ROZVOJE CYKLISTIKY V PRAZE 2/2

HODNOCENÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- Obavy o bezpečnosti při jízdě na kole a obavy z krádeže kola korespondují s **hodnocením cyklistické infrastruktury** jako **nedostatečné** v **ohledu hustoty** sítě komunikací vhodných pro cyklodopravu a vnímaným **nedostatkem míst, kde lze bezpečně a komfortně odložit kolo v cíli cesty**.
- Měření od roku 2002 ukazuje, že se jen velmi pomalu zvyšuje podíl těch, kteří v cíli cesty mají kolo kam uložit – v současnosti je to jen 36%.
- **Chválu** téměř ¾ těch, kteří alespoň někdy jezdí na kole, si vysloužila **kvalita povrchů cyklotras, s vedením a značením cyklotras** je spokojena více než **polovina** z nich.

PODMÍNKY NA STRANĚ ZAMĚSTNAVATELŮ / ŠKOL

- Zaměstnavatelé a školy zajišťují uložení kol ke spokojenosti poloviny pražských cyklistů jezdících alespoň 1x za měsíc. Ovšem, podmínky pro uložení kol u zaměstnavatelů a škol **mohou být** bariérou častějšího využívání kol **u potenciálních cyklistů**, kteří by rádi při zlepšení podmínek jezdili na kole častěji; momentálně s tímto aspektem **nejsou spokojeni tři pětiny** z nich.
- Ještě větší **nespokojenost** panuje **s možností hygieny a převlečení v místě zaměstnání či ve školách** – nespokojeni jsou **tři pětiny stávajících i potenciálních cyklistů**.

Zjištění

POTENCIÁL ROZVOJE PRAŽSKÉ CYKLODOPRAVY

- **Zlepšení podmínek** pro cyklistiku v Praze by otevřelo prostor pro **intenzivnější využití kola 90% cyklistů**, které již dnes jezdí alespoň 1x měsíčně, a u **70% osob**, kterým ve využití kola **brání současné nedostatečné podmínky pro cyklopravu**.
- Současní **cyklisté** se domnívají, že by **zlepšení podmínek** pro cyklistiku v Praze mohlo počet jejich jízd v **letním období zdvojnásobit** (ze 7 výjezdů za měsíc na 13). **Potenciální cyklisté** vidí **nárůst** svých výjezdů (až příliš) optimisticky – **až na 9 v letních měsících**.

OPATŘENÍ NA PODPODRU CYKLISTIKY

- Pražané označují **zvýšení bezpečnosti cyklistů** a **rozvoj cyklistické infrastruktury za klíčové faktory pro zintenzivnění jízd na kole**. Jejich zlepšení by znamenalo zintenzivnění jízd na kole **více než poloviny cyklistů a potenciálních cyklistů**.
- **Dvě pětiny cyklistů**, kteří již dnes jezdí alespoň jednou za měsíc, by hlasovaly i pro **bezplatnou přepravu kol prostředky MHD**.
- Cyklistiku by mohla podpořit i opatření zvyšující komfort provozování kola. **Tři pětiny Pražanů** projevily zájem o **veřejné pumpičky a místa na mytí kola**.
- Velký zájem by cyklisté měli i o aplikaci pro výpočet nejkratší trasy, případně i trasy s minimálním převýšením.

Zjištění

ŽENY A CYKLISTIKA

- **Mezi pražskými ženami je méně cyklistek** jezdících alespoň 1x za měsíc (25% ku 35%), **nežli v pražské populaci, obzvláště pravidelných cyklistek** (6% ku 11%) a **více necyklistek**, které jezdí méně či vůbec a ani více jezdit nechtějí (57% ku 49%). **Méně je dopravních a sportovních cyklistek**, nežli je tomu v pražské populaci (7% a 5% ku 12% a 9%).
- **Slabě vyšší podíl** cyklistek je **mezi ženami ve věku 25-40 let** (27% ku 35%).
- **Nejvíce pravidelných i příležitostných cyklistek** je mezi **matkami** ve věku 25-40 let (8% a 26%).
- **Podíl potenciálních cyklistek** mezi **ženami i ženami ve věku 25-40 let** je **srovnatelný s podílem v pražské populaci** (18% ku 16%).

SOCIODEMOGRAFICKÁ CHARAKTERISTIKA ŽEN CYKLISTEK

- **Ženy cyklistky** pocházejí z **větších domácností**, s **vyššími příjmy** a mají i **vyšší vzdělání**.

BARIÉRY ŽEN PŘI VYUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA

- **Ženy pocítují jednotlivé faktory jako bariéry** využití kola obdobně jako **pražská populace**. Výjimkou je **vyšší potřeba možnosti uložení kola v cíli cesty pro matky ve věku 25-40 let**.

Zjištění

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ ŽEN

- Podíl cest podle jednotlivých účelů reflektují roli žen jako pečovatelek a matek. **Zvyšují se podíly cest spojených s nákupy a u matek a žen ve věku 25-40 let se zvyšuje podíl cest spojený s péčí o příbuzné.**
- **Ženy a ženy ve věku 25-40 let méně** při svých cestách **využívají automobil**, naopak **více** se dopravují **MHD** či **pěšky**.
- Ve srovnání s ostatními ženami **matky ve věku 25-40 let více** využívají **automobily** a u některých cest se **zvyšuje podíl pěší chůze**.

Shrnutí

- Cyklistika v Praze zaznamenala určité zbrzdění po velkém nárůstu v roce 2012.
- Potenciál pro větší rozvoj cyklistiky je patrný z deklarované ochoty jezdit na kole více, pokud by se však zlepšily podmínky pro využití kola.
- Základními bariérami je nízký pocit bezpečnosti při jízdě na kole v Praze, intolerantní chování řidičů k cyklistům, stále nedostatečně rozvinutá cyklistická infrastruktura, zvláště hustota cyklostezek, zajištění bezpečného „zaparkování“ kola v cíli cesty, nedostatečná možnost uložení kola a provedení hygieny na pracovišti či ve školách.
- Přes vnímané nedostatky Pražané hodnotí pozitivně zlepšení podmínek pro cyklistiky v Praze: určité zhuštění cyklostezek a hlavně kvalita jejich povrchů.

Doporučení

- **Doporučujeme především pracovat na zvyšování komfortu jízdy na kole v Praze:**
- **Zhušťovat síť cyklostezek, budovat kvalitní stojany umožňující zaparkování kola a jeho bezpečné připoutání**
- **Všechny úspěchy v rozvoji infrastruktury aktivně komunikovat a zveřejňovat;**
- **Rozvíjet PR aktivity tak, aby pražská média podporovala osvětu a motivovala potenciální cyklisty v Praze. Je možno zvážit též využití sociálních médií a komunitních aktivit k podpoře cyklistiky**
- **Spolu s dalšími orgány/ institucemi pracovat na kultivování chování řidičů vůči cyklistům a případně též na edukaci cyklistů ohledně pravidel chování v dopravě ve městě**

Detailní analýza

Základní údaje a jejich vývoj v čase

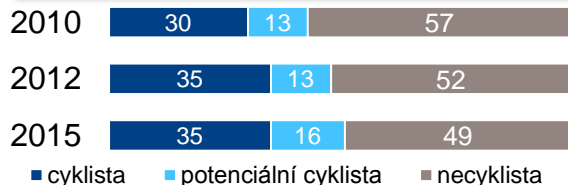
Počty cyklistů v Praze

Počet cyklistů, tedy osob, které jezdí na kole alespoň jednou za měsíc ať již v letním nebo zimním období, **v Praze ve srovnání s rokem 2012 stagnuje. Aktuálně se počet cyklistů ustálil na hodnotě blízké 330 tisícům**, což činí **35%** Pražanů. Mírný nárůst zaznamenal segment potenciálních cyklistů, kterých je zhruba 160 tisíc (16%). Necyklistů je v Praze téměř 470 tisíc, tedy necelých 50%.

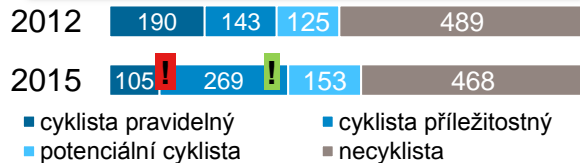
Ve srovnání s předchozím obdobím došlo ke změně vnitřní struktury segmentů cyklistů ve prospěch příležitostných cyklistů, kterých je mezi Pražany 28% - zhruba 270 tisíc. Pravidelných cyklistů je podle aktuálního šetření 11% - 105 tisíc.

Oproti předchozím rokům ubylo cyklistů nejstarší věkové skupiny 50-69 let.

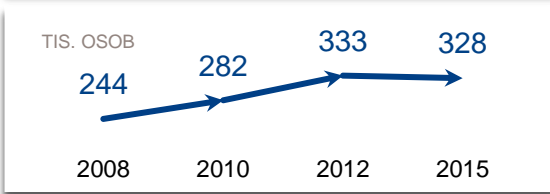
ZÁKLADNÍ SEGMENTACE (%)



DETAILNÍ SEGMENTACE (tis. osob)



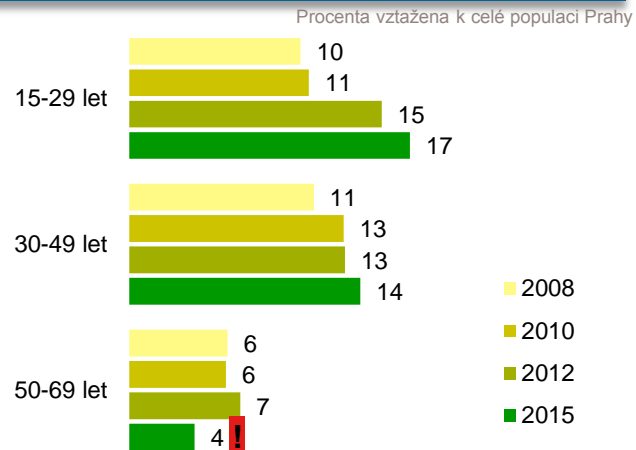
VÝVOJ POČTU CYKLISTŮ (tis. osob)



3 ZÁKLADNÍ SKUPINY POPULACE

- Cyklista:** jezdí na kole po Praze alespoň 1x měsíčně
- Potenciální cyklista:** jezdí na kole po Praze méně nebo vůbec, ale při odstranění bariér by jezdili více
- Necyklista:** nejezdí a nejezdili by ani při odstranění bariér

PODÍLY VĚKOVÝCH KATEGORIÍ CYKLISTŮ (%)



v % | Báze: všichni respondenti | n=948

Q1. Jak často využíváte v letním období, tj. v období letního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?
 Q6. Jak často využíváte v zimním období, tj. v období zimního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?
 © GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

| Báze: Cyklisté | n=328

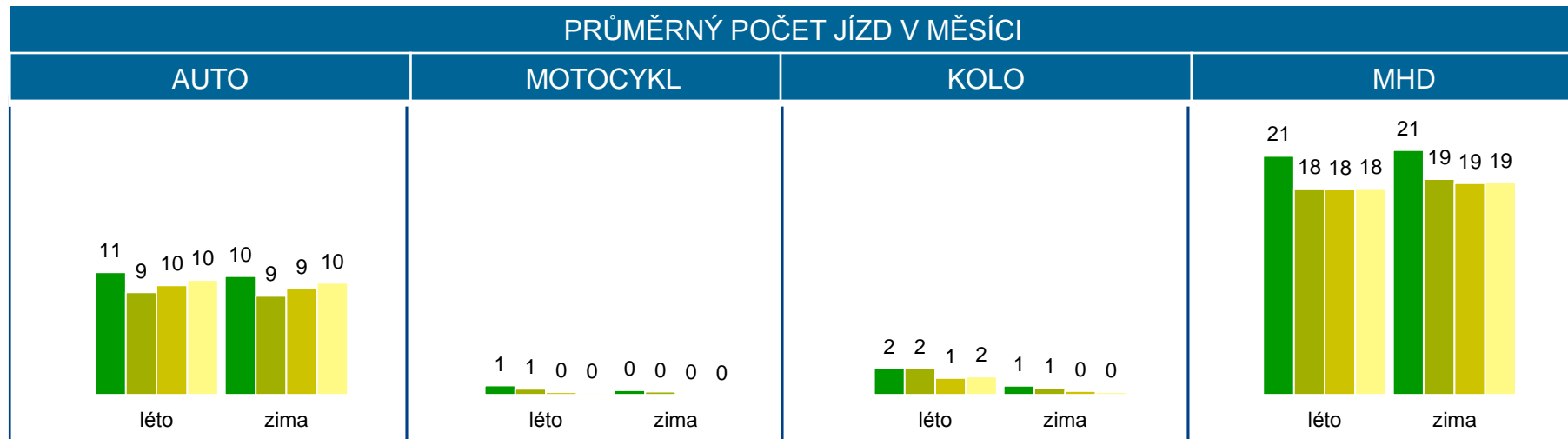
Signifikanční nárůst oproti minulému období
 Signifikanční pokles oproti minulému období

Vývoj frekvence využití dopravy v 1 měsíci v sezónách léto, zima



Počet využití MHD a osobního vozu v rámci 30 dní oproti předchozím letům **lehce vzrostl**.

Počet využití kola průměrným Pražanem v průběhu 30 dní se udržuje na **úrovni roku 2012: 2 v letním období a 1 v zimním období**.



■ rok 2015

■ rok 2012

■ rok 2010

■ rok 2008

v % | Báze: všichni respondenti | n=948

Q1. Jak často využíváte v letním období, tj. v období letního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q6. Jak často využíváte v zimním období, tj. v období zimního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

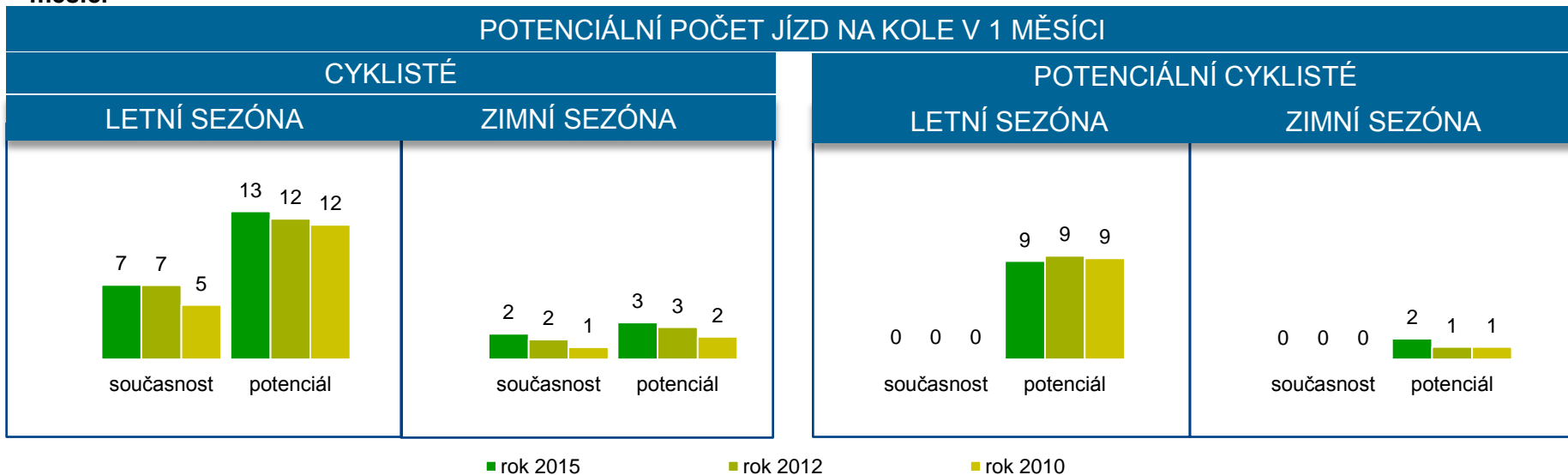
Vývoj potenciálu frekvence využití cyklistické dopravy v 1 měsíci po zmírnění překážek



Cyklisté v průměru vyjedou **na kole 7 krát v 1 měsíci** v **letním** období a **2 krát v zimním** období.

Odstraněním překážek pro cyklistickou dopravu v Praze by mohl **počet jízd cyklistů** v **letním** období **stoupnout téměř na dvojnásobek**, v **zimním** období **o polovinu**.

Potenciální cyklisté odhadují svůj **počet jízd po odstranění překážek** v **letním** období na **9 za měsíc**, v **zimním** období na **2 jízd za měsíc**.



v % | Báze: cyklisté | n=328

| Báze: potenciální cyklisté | n=153

Q1. Jak často využíváte v letním období, tj. v období letního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q6. Jak často využíváte v zimním období, tj. v období zimního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q16. Jak často byste využíval v letním období, tj. v období letního času, **kolo** pro své cesty, pokud by byly výrazně zmírněny jmenované překážky, které Vám brání jezdit na kole častěji?

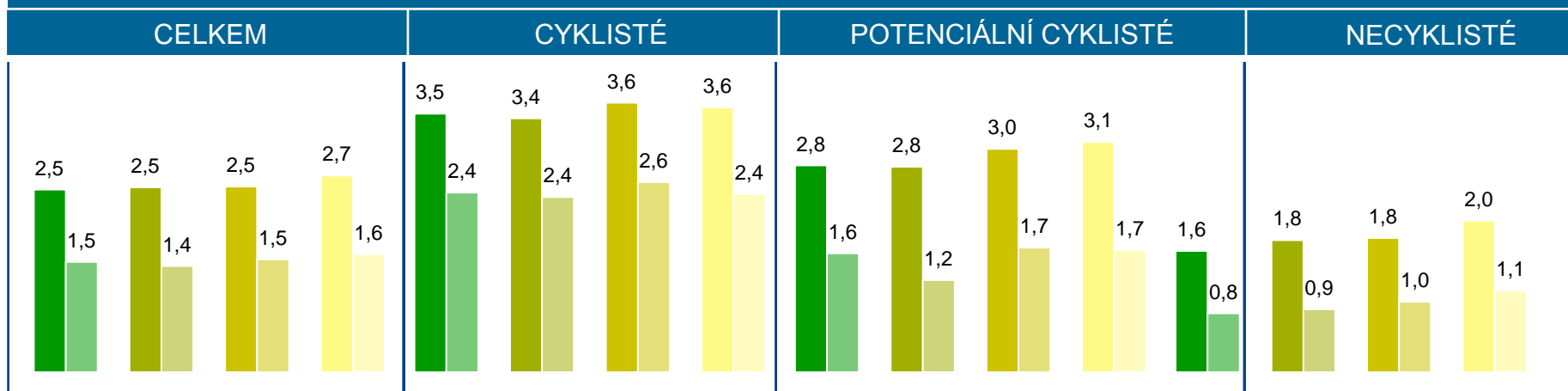
Q17. A jak často byste využíval kolo pro své cesty po Praze v zimním období?

Vývoj počtu vlastněných kol na území Prahy

Počet jízdních kol v pražských domácnostech lehce vzrostl, především díky nárůstu počtu kol v pražských domácnostech skupiny potenciálních cyklistů (početně posilující – viz strana 18).

Vybavenost domácností cyklistů zůstává na stejné úrovni jako v roce 2012.

PRŮMĚRNÝ POČET KOL NA DOMÁCNOST A POČET KOL V PRAŽSKÉM BYDLIŠTI



■ kol v domácnosti 2015 ■ v Praze 2015 ■ kol v domácnosti 2012 ■ v Praze 2012 ■ kol v domácnosti 2010 ■ v Praze 2010 ■ kol v domácnosti 2008 ■ v Praze 2008

v % | Báze: všichni respondenti | N=948

| cyklisté | n=328

| potenciální cyklisté | n=153

| necyklisté | n=468

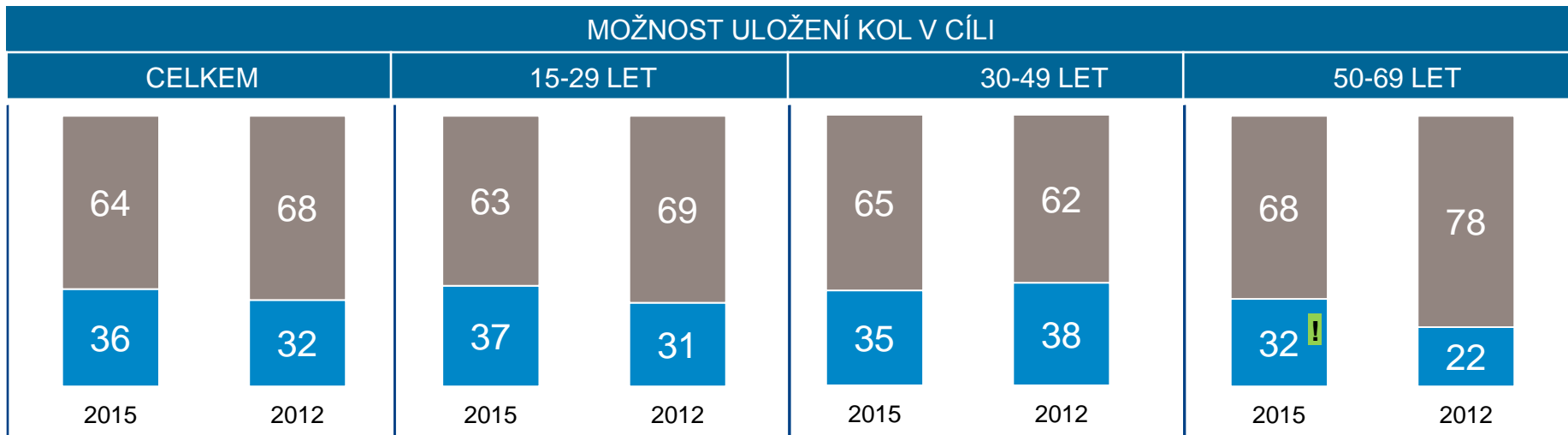
Q25. Kolik jízdních kol vlastní Vaše domácnost? (počítejte pojízdná kola umístěná buď ve vašem bydlíšti nebo i jinde?)

Q26. Kolik z nich je v místě Vašeho bydlíště v Praze?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

Možnost uložení kol v cíli

Téměř 2/3 osob, které v Praze za poslední rok použily jízdní kolo, **nemají možnost** ho v **cíli cesty pohodlně a bezpečně uložit**. Srovnání s rokem 2012 však ukazuje **mírné zlepšení situace** a dokonce významné zlepšení u osob nejvyšší věkové kategorie. Momentálně jsou **podmínky k uložení jízdního kola v cíli cesty** pro jednotlivé **věkové kategorie vyrovnané**.



■ ANO
■ NE

v % | Báze: ujeli po Praze více než 0 km | n=428

Q24. Máte v nejčastějších cílech svých cest v Praze možnost pohodlně a bezpečně uložit své jízdní kolo?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikantní nárůst oproti minulému období
! Signifikantní pokles oproti minulému období

Vývoj počtu odhadnutých km po Praze na kole za rok

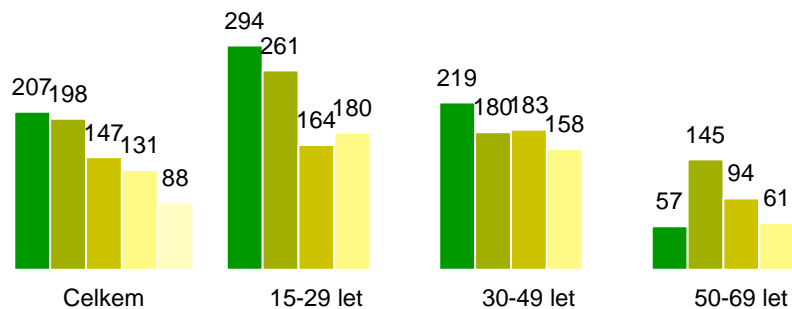


Na průměrného Pražana připadá téměř 210 km najetých na jízdním kole za rok. Počet odhadnutých kilometrů ujetých na kole připadajících na 1 Pražana má od roku 2002 stále lehce rostoucí trend.

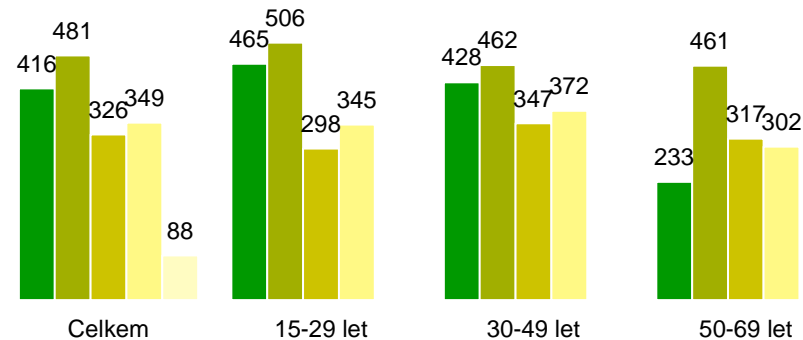
Počet odhadnutých km na osobu, která alespoň někdy jezdí v Praze na kole poklesl ve srovnání s rokem 2012, oproti předchozím rokům je však stále vyšší. Důvodem bude především pokles podílu pravidelných cyklistů oproti roku 2012 a také významně vyšší výsledky v roce 2012 ve srovnání se všemi ostatními měřenými obdobími.

VÝVOJ PRŮMĚRNÉHO POČTU UJETÝCH KM NA KOLE V PRAZE

NA OSOBU



JEZDÍCÍ NA KOLE V PRAZE



■ 2015*) ■ 2012*) ■ 2008*) ■ 2002*)

*) srovnání provedeno na skupině osob od 18 let

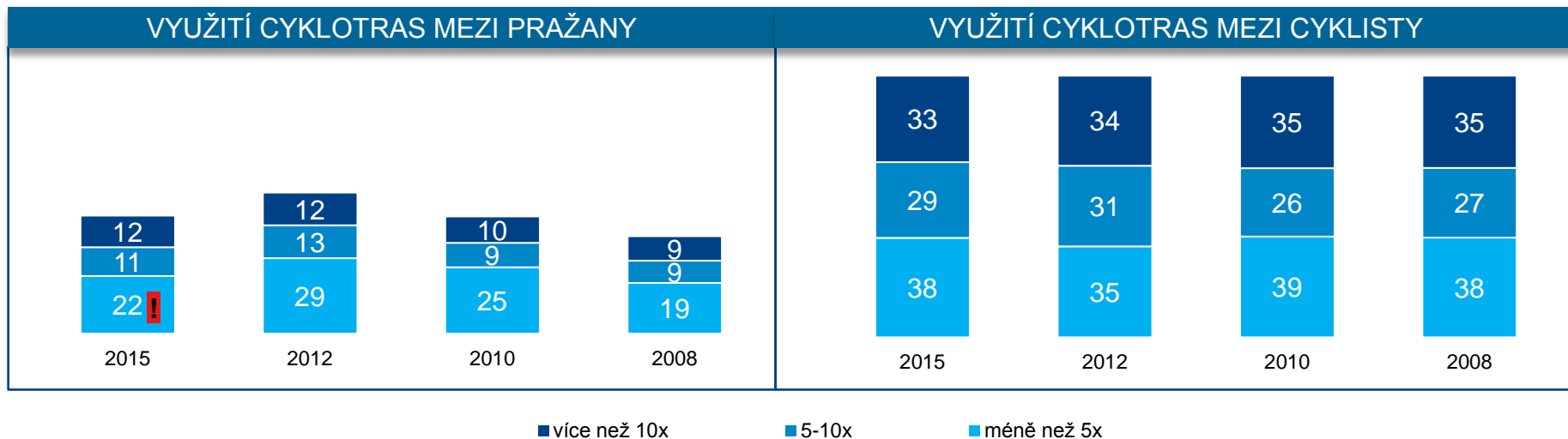
v % | Báze: všichni respondenti | N=948

| Báze: využívají kolo v dopravě po Praze | n=472

Q2-5. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze na kole.
 Q7-10. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v zimním období v Praze urazíte na kole.
 © GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

Vývoj využití cyklotras

Po nárůstu využívání **cyklotras** Pražany v roce 2012 se **frekvence** jejich **využití** opět **vrací na úroveň z roku 2010**. Ve srovnání s rokem 2012 **ubyla osob**, které cyklotrasy **využívají spíše ojediněle**. **Cyklotrasy využila necelá polovina Pražanů**. Čtvrtina Pražanů na cyklotrasy vyrazila nejméně 5 krát za poslední rok. Využití cyklotras **cyklisty** – tedy osobami, které na kole v Praze jezdí v letním či zimním období alespoň jedenkrát měsíčně, **zůstává stabilní**.



v % | Báze: všichni respondenti | N=948

| Báze: cyklisté | N=319

Q23. Jak často jste v posledním roce nějakou cyklotrasu využil?

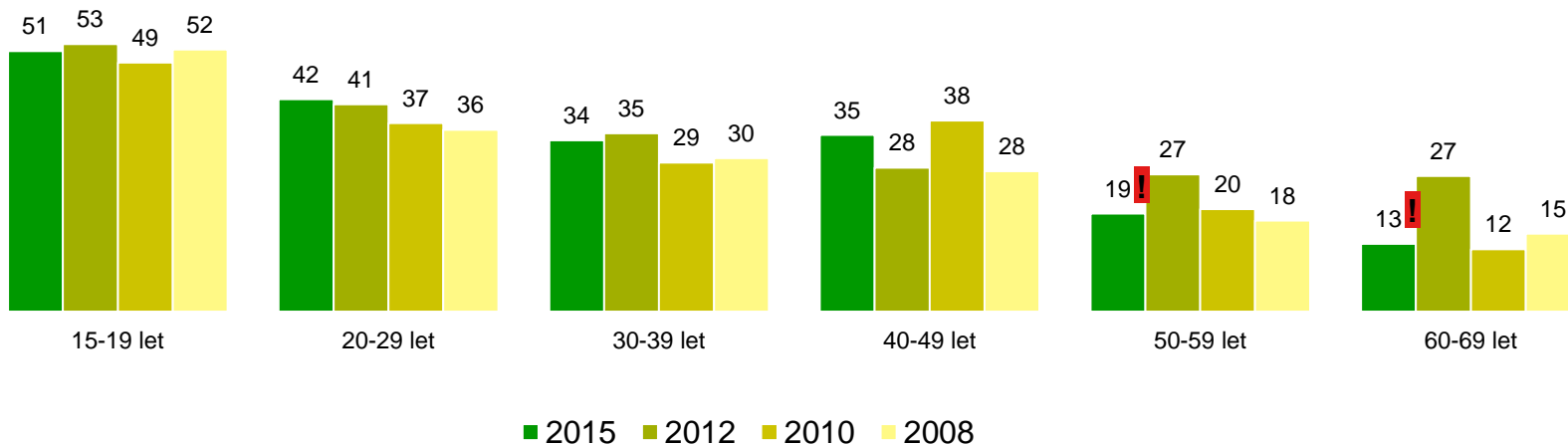
© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikantní nárůst oproti minulému období
! Signifikantní pokles oproti minulému období

Vývoj podílu cyklistů podle věkových kategorií

Podíly cyklistů ve věkových kategoriích **do 40 let zůstávají na stejné úrovni** jako v předchozích letech.

Nárůst podílu cyklistů **starších 50 let** zaznamenaný v roce **2012** je aktuálním měřením **korigován** - podíl cyklistů v těchto kategoriích **opět klesá** k podílům zjištěným v letech **2010** i **2008**.



v % | Báze: cyklisté | n=328

Q2-5. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze na kole.
 Q7-10. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v zimním období v Praze urazíte na kole.
 © GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

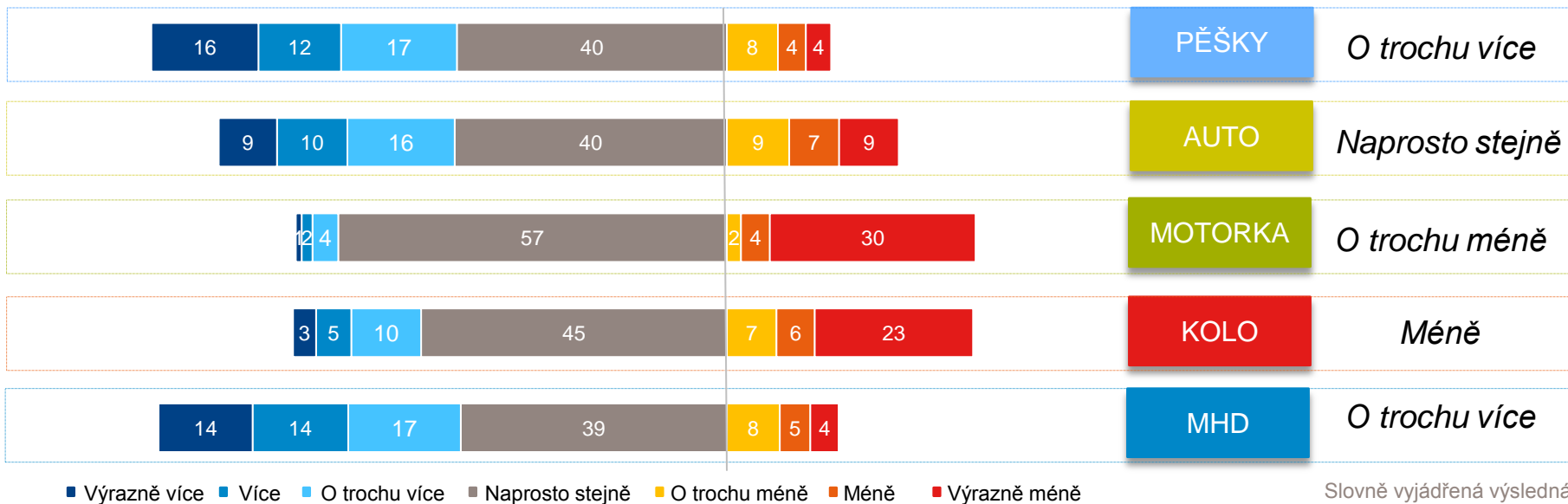
! Signifikantní nárůst oproti minulému období
 ! Signifikantní pokles oproti minulému období

Subjektivní vnímání vývoje intenzity využívání typů dopravy



Pražané mají dojem, že využívají jízdní kolo a motorky méně často, než tomu bylo v roce 2012. Potvrzují, že používají častěji MHD a automobily, a také častěji chodí pěšky.

(Pouze pravidelní cyklisté hlásí častější využívání kola, příležitostní cyklisté na kolo usedají přibližně stejně často.)



Slovně vyjádřená výsledná průměrná hodnota ze škály

v % | Báze: všichni respondenti | n=948

X2. Pokud byste měl srovnat využití jednotlivých druhů dopravy po Praze s Vaším využíváním před třemi lety, tj. v roce 2012, řekl(a) byste, že nyní využíváte...

Dopravní chování Pražanů

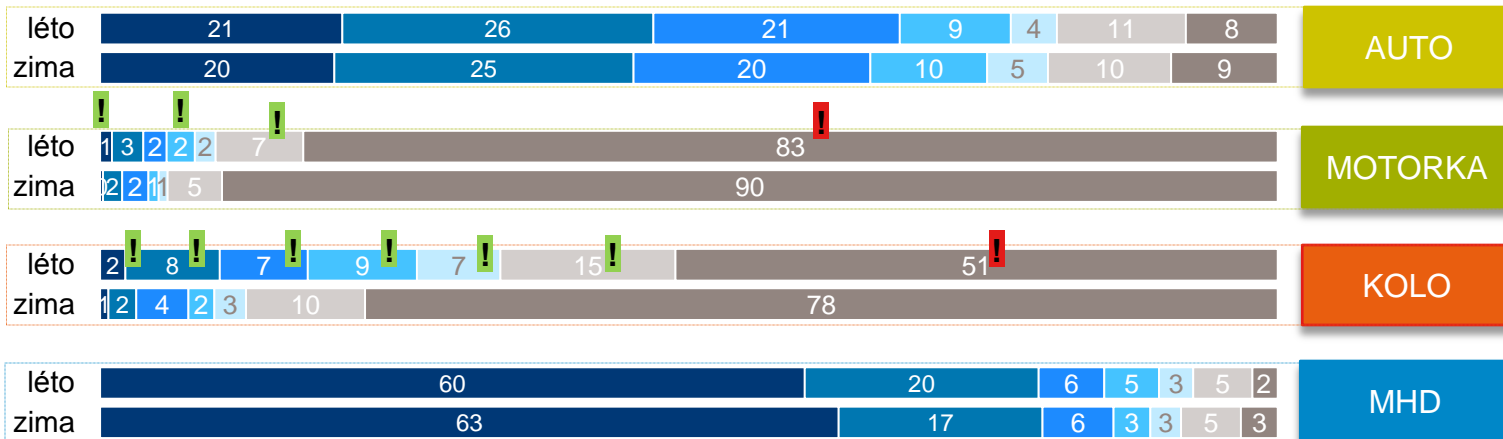
Frekvence dopravy a odhad týdenního proběhu v sezónách léto a zima



V obou sezónách je **nejčastěji využívána** pražská **MHD**. **Automobilová doprava** je co do odhadu týdenního proběhu nejsilnějším typem dopravy, je však využívána s nižší frekvencí.

Jízdní kolo využívá v letním období několikrát měsíčně více než čtvrtina Pražanů, několikrát za týden desetina Pražanů. V letním období se jízdní kolo podílí **na odhadu týdenního proběhu** Pražana **5%**. Využití jízdního kola v **zimním období** ustává – **na odhadu týdenního proběhu** jeho podíl klesá na **1%**, přesto je několikrát za měsíc použije desetina Pražanů.

FREKVENCE VYUŽITÍ DOPRAVY



■ denně, téměř denně ■ několikrát týdně ■ asi jednou týdně ■ 2-3 x měsíčně ■ asi 1x měsíčně ■ méně často ■ vůbec

v % | Báze: všichni respondenti | n=948

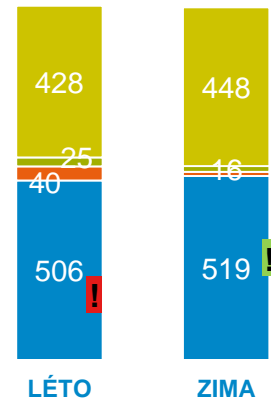
Q1. Jak často využíváte v letním období, tj. v období letního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q6. Jak často využíváte v zimním období, tj. v období zimního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q2-5. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze. Q7-10. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v zimním období v Praze urazíte...

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

ODHAD TÝDENNÍHO PROBĚHU



! Signifikantní nárůst oproti opačnému období
! Signifikantní pokles oproti opačnému období

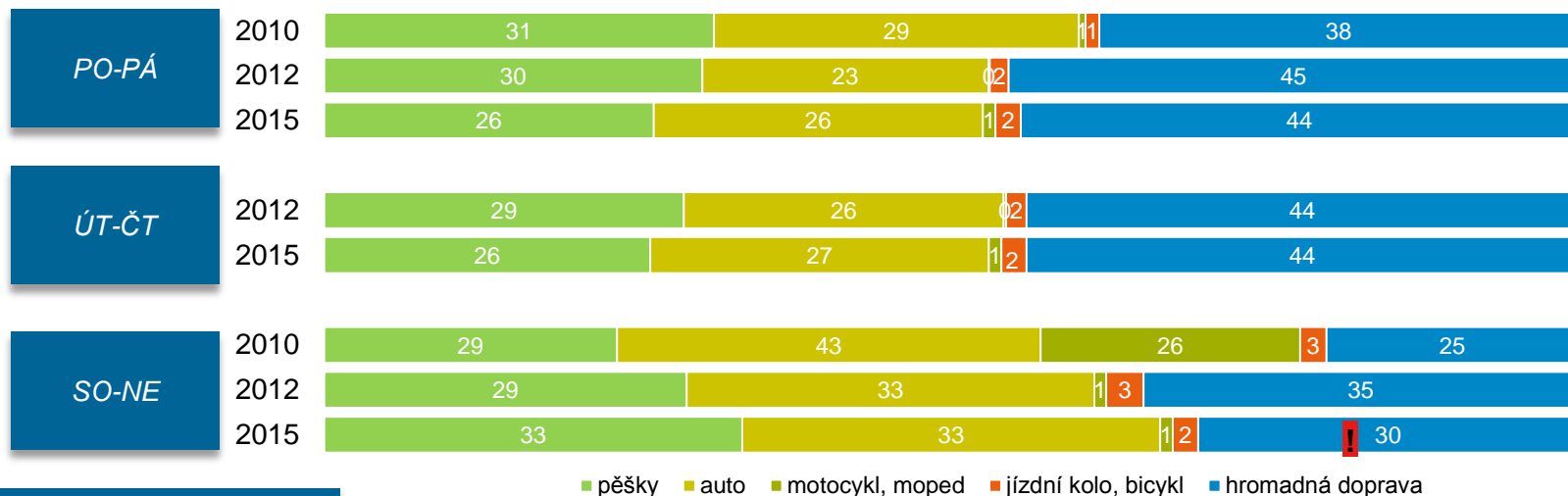
Modal split

Výpočet vychází z dotazu na včerejší den, 8 různých typů cest, u každého byl zjišťován počet vykonaných cest tohoto typu a způsoby použité dopravy. Do pěší dopravy nebyly započteny přesuny na nejbližší zastávku MHD nebo k autu.



Pražané absolvují více než čtvrtinu svých cest pěšky, stejný díl cest automobilem a dvě pětiny MHD. Využití dopravních prostředků **MHD** je významně **nižší** o víkendy, kdy klesá na **30%**, zatímco ve **všední dny** dosahuje **44%**, současně s tím posiluje podíl cest autem a pěších. **Cyklistická doprava** se na cestách Pražanů ve všední dny i o víkendech podílí **2%**.

Oproti roku 2012 se ve všední dny mírně zvýšil podíl individuální automobilové dopravy a významně **snížil** podíl jízd **MHD o víkendech**.



ANALÝZA JÍZD AUTOMOBILEM

PODÍL JÍZD VOZEM V RÁMCI PRACOVNÍCH ZÁLEŽITOSTÍ: 14 % jízd PODÍL JÍZD VOZEM S NÁKLADEM : 8 % jízd PODÍL JÍZD POUZE S 1 OSOBOU VE VOZE: 54 % jízd

v % | Báze: všichni respondenti | n=948, PO-PÁ | n=585, ÚT-ČT | n=393, SO-NE | n=363

X1a. Nyní se zaměříme na včerejší den, tj.) a cesty výhradně po území Prahy. Kolik cest jste včera vykonali za následujícím účelem?
 X1b. Odhadněte, prosím, o jakou vzdálenost se jednalo? X1c. Jaký způsob dopravy jste na této cestě využili? X1d. V případě, že jste k cestě pro daný účel využili více druhů dopravy, uveďte, kolik cest jste vykonali jednotlivými použitými druhy dopravy

Modal split dle typů cest

Výpočet vychází z dotazu na včerejší den, 8 různých typů cest, u každého byl zjišťován počet vykonaných cest tohoto typu a způsoby použité dopravy. Do pěší dopravy nebyly započteny přesuny na nejbližší zastávku MHD nebo k autu.

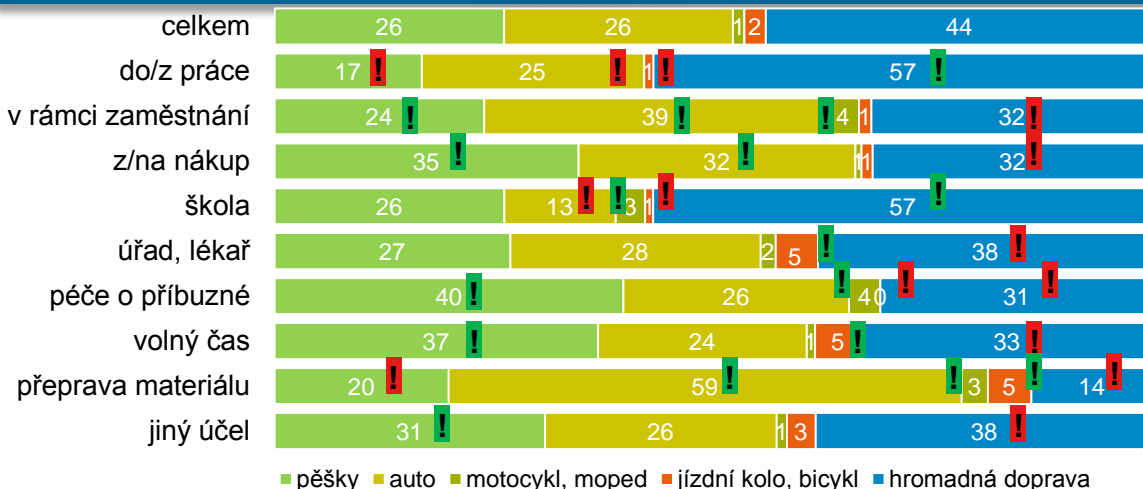


Většina (71%) cest Pražanů připadá na dopravní účely; necelá 1/3 na účely nedopravní. Pouhým dvěma účelům: na **cesty do práce (23%)**, cesty spojené s **obstaráním nákupů (20%)** slouží **2/5 všech cest Pražanů**. Desetina všech cest připadá na **jízdy / pochůzky v rámci výkonu práce**.

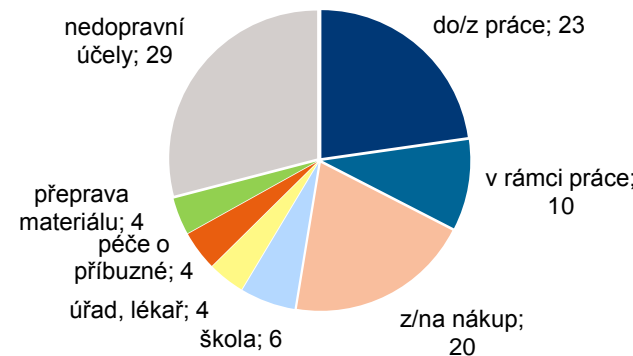
Pro téměř **3/5 cest do/z práce či školy** je využita **MHD**, na **ostatních cestách**, s výjimkou přepravy materiálu, je **MHD** využita ve zhruba **jedné třetině**. **Tři pětiny cest** nutných k **přepravě materiálu** jsou vykonány **automobilem**. **Automobil** hraje také důležitou roli při **cestách v rámci zaměstnání (39%)**.

Jízdní kolo je nejvíce využito při cestách za **volnočasovými aktivitami** ale i při blízkých **cestách na úřad či k lékaři (5%)**

MODAL SPLIT



PODÍLY CEST PODLE ÚČELU



v % | Báze: všichni respondenti | n=948

X1a. Nyní se zaměříme na včerejší den, tj.) a cesty výhradně po území Prahy. Kolik cest jste včera vykonali za následujícím účelem?

X1b. Odhadněte, prosím, o jakou vzdálenost se jednalo? X1c. Jaký způsob dopravy jste na této cestě využili? X1d. V případě, že jste k cestě pro daný účel využili více druhů dopravy uveďte, kolik cest jste vykonali jednotlivými použitými druhy dopravy

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikantně důležitější důvod pro daný segment

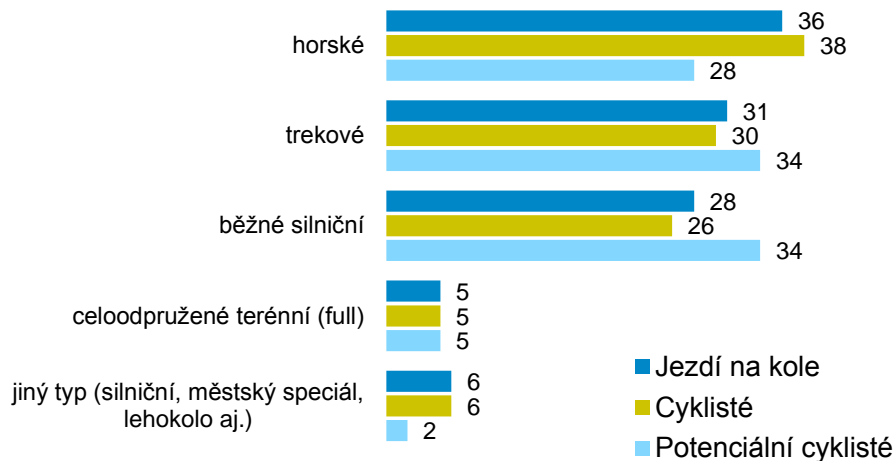
Podmínky pro cyklistiku v Praze

Kola používaná pro jízdu po Praze



K jízdě po Praze jsou nejvíce využívána horská, treková a běžná silniční kola (všechna přibližně stejnou měrou).
Průměrné kolo, které používají Pražané jezdící na kole, je staré 7-8 let, jeho nákupní cena byla necelých 12 000 Kč.

TYP KOLA VYUŽÍVANÝ V PRAŽSKÉ CYKLODOPRAVĚ



PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ KOLA

JEZDÍ NA KOLE	CYKLISTÉ	POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ
7,6 let	7,1 let	8,2 let

PRŮMĚRNÁ POŘIZOVACÍ CENA KOLA

JEZDÍ NA KOLE	CYKLISTÉ	POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ
11 772 Kč	12 819 Kč	9 268 Kč

ODHAD AMORTIZOVANÉ HODNOTY KOLA

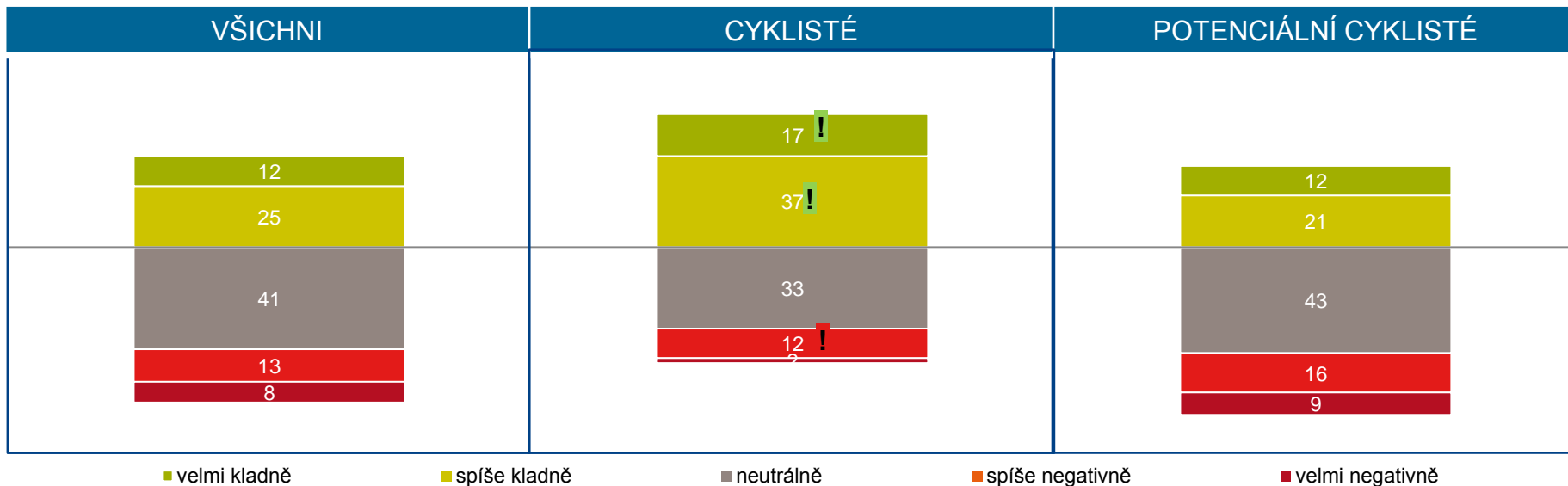
JEZDÍ NA KOLE	CYKLISTÉ	POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ
3 061 Kč	3 461 Kč	2 224 Kč

v % | Báze: jezdí na kole a uvedli odpověď | n=428, | Báze: cyklisté | n=319, | potenciální cyklisté | n=54
Q28b. Na jakém kole jezdíte po Praze?

Tabulka s amortizačními indexy v příloze

Vnímání cyklo dopravy v Praze

V hodnocení cyklistů a cyklo dopravy běžnou pražskou populací **převládají pozitivní pocity nad negativními**; velká část respondentů však neumí zaujmout jednoznačný postoj. **Nejednoznačný postoj** převládá především u **potenciálních cyklistů**, proti loňsku zde lidí s tímto postojem výrazně přibýlo na úkor těch s kladným vztahem k cyklistice. **Cyklisté**, kteří jezdí buď v letním či zimním období alespoň jednou za měsíc, se významně více kloní k **pozitivnímu hodnocení**.



v % | Báze: všichni respondenti | n=948

| cyklisté | n=328

| potenciální cyklisté | n=153

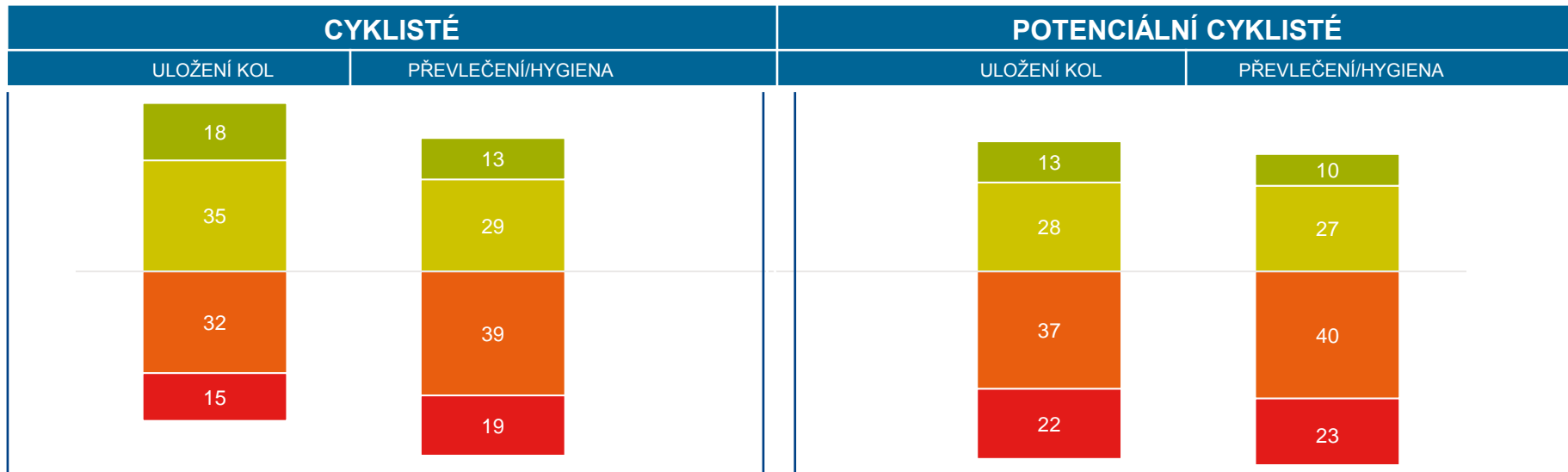
XX18. Jak celkově vnímáte cyklisty a cyklo dopravy v Praze?

! Signifikanční nárůst oproti totalu
 ! Signifikanční pokles oproti totalu

Hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu na straně zaměstnavatelů a škol



Zatímco při hodnocení **možnosti uložení kol u zaměstnavatelů / škol pozitivní hodnocení** současných cyklistů **mírně převyšují** nad **negativními**, v **hodnocení hygienických podmínek** panuje mezi třemi pětinami cyklistů i potenciálních cyklistů značná **nespokojenost**.



■ spíše kladně ■ velmi kladně ■ spíše záporně ■ velmi záporně

v % | Báze: cyklisté | n=328

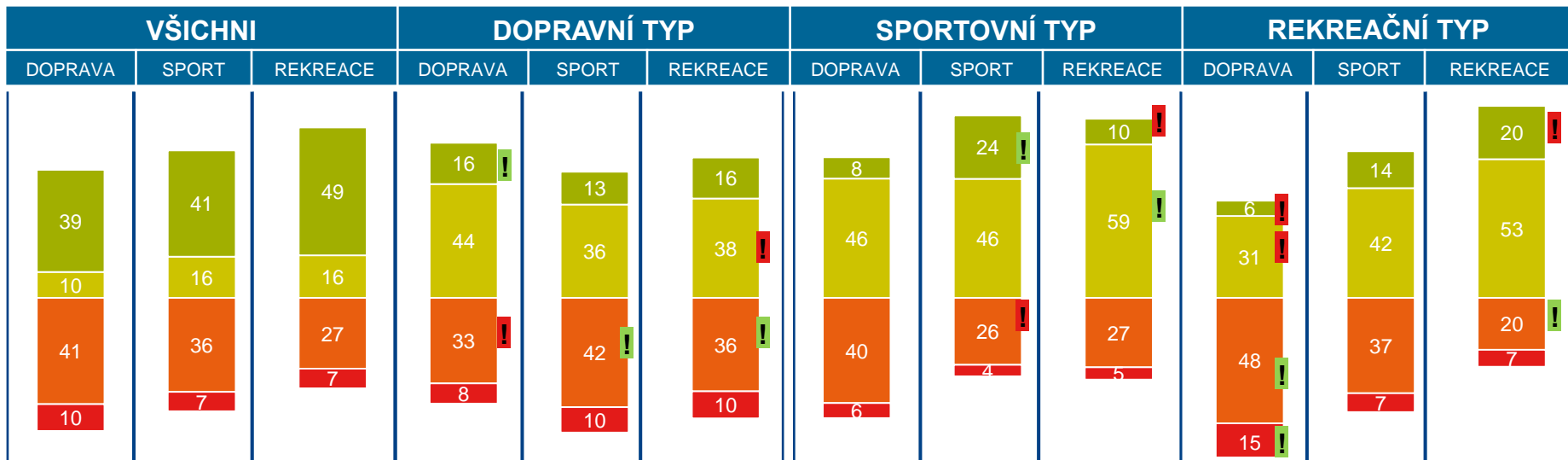
| Báze: potenciální cyklisté | n=153

Q29a. Jak hodnotíte podmínky pro dopravu na kole do zaměstnání či školy vytvářené zaměstnavatelem, školou z hlediska.....?

Hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu různého zaměření



Nejlépe jsou hodnoceny podmínky pro **rekreační cyklistiku**, které vnímají zhruba **2/3 cyklistů a potenciálních cyklistů pozitivně**, z **rekreačních cyklistů téměř 3/4**. **Nejhůře** jsou hodnoceny podmínky pro dopravu na kole, které **negativně hodnotí polovina cyklistů a potenciálních cyklistů**. Z osob, kteří kolo využívají především jako **prostředek dopravy**, jsou s podmínkami pro tento typ cyklistiky ale **spokojeni 3/5**.



■ spíše kladně ■ velmi kladně ■ spíše záporně ■ velmi záporně

v % | Báze: cyklisté a potenciální cyklisté | n=480, dopravní typ | n=173, sportovní typ | n=109, rekreační typ | n=198

Q29b. Jak hodnotíte podmínky pro jízdu na kole na území Prahy z hlediska.....?

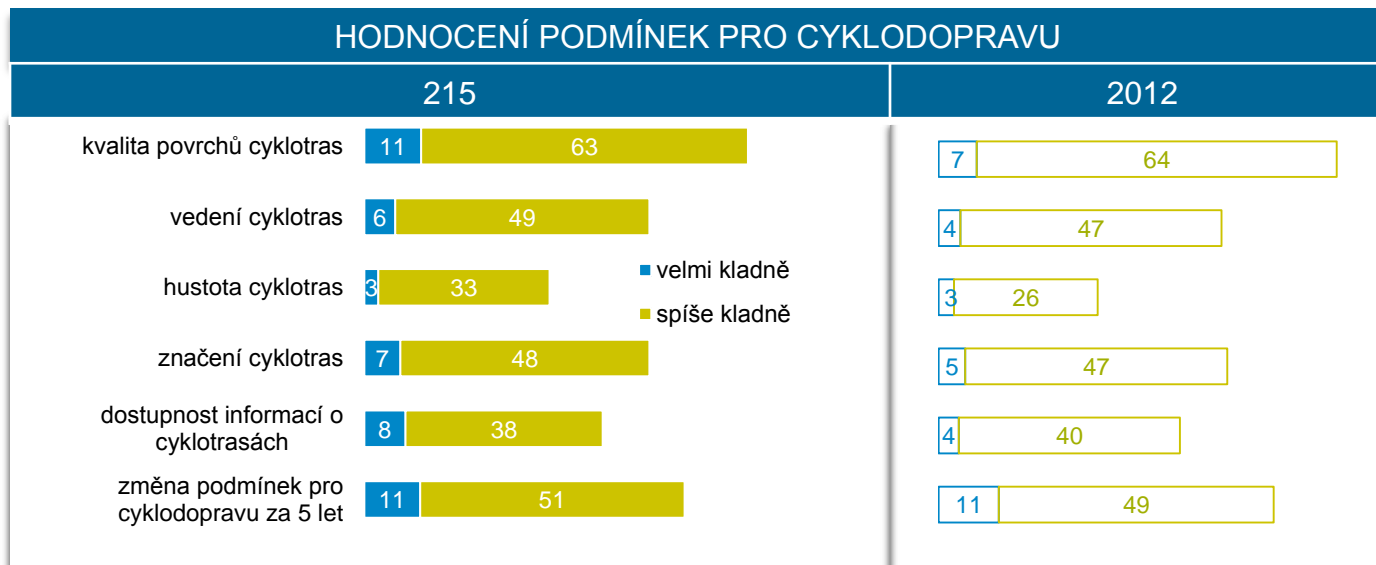
© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikanční nárůst oproti totalu
! Signifikanční pokles oproti totalu

Podmínky pro cyklodopravu v Praze

Ačkoliv **3/5** osob využívajících jízdní kolo v Praze hodnotí **pozitivně změnu podmínek pro pražskou cyklodopravu v posledních 5 letech**, zlepšení se neodráží v hodnocení žádného jejího aspektu v porovnání s rokem 2012 s výjimkou hustoty cyklotras.

Nejpříznivěji je hodnocen **povrch cyklostezek**, naopak **nejhůře hustota cyklotras**.



v % | Báze: jezdí na kole | n=387

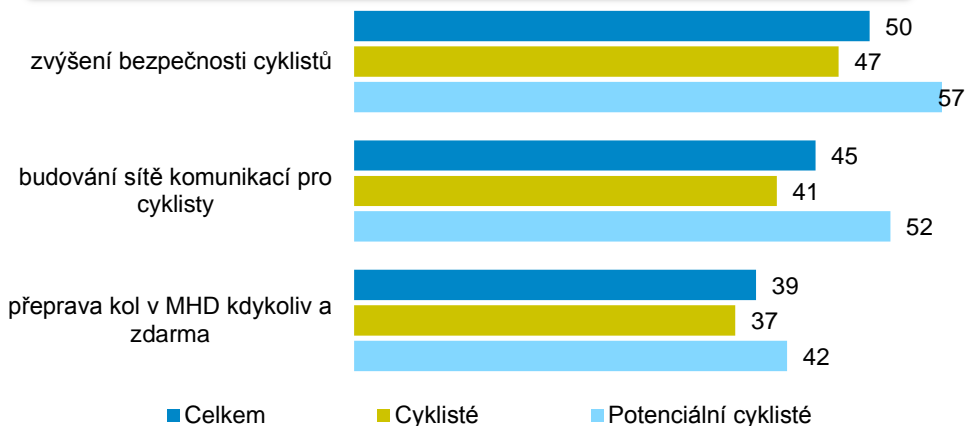
Q31. Jak hodnotíte v Praze

Podmínky pro cyklodopravu v Praze



Zvýšení bezpečnosti cyklistů a s tím spojené budování sítě komunikací určených cyklistice jsou základní opatření, která by napomohla rozvoji cyklistiky, a především by mohla odstranit základní bariéry potenciálních cyklistů. Současní i potenciální cyklisté by uvítali bezplatnou přepravu kola v MHD.

NEJVÍCE AKCEPTOVANÁ OPATŘENÍ



MÉNĚ AKCEPTOVANÁ OPATŘENÍ



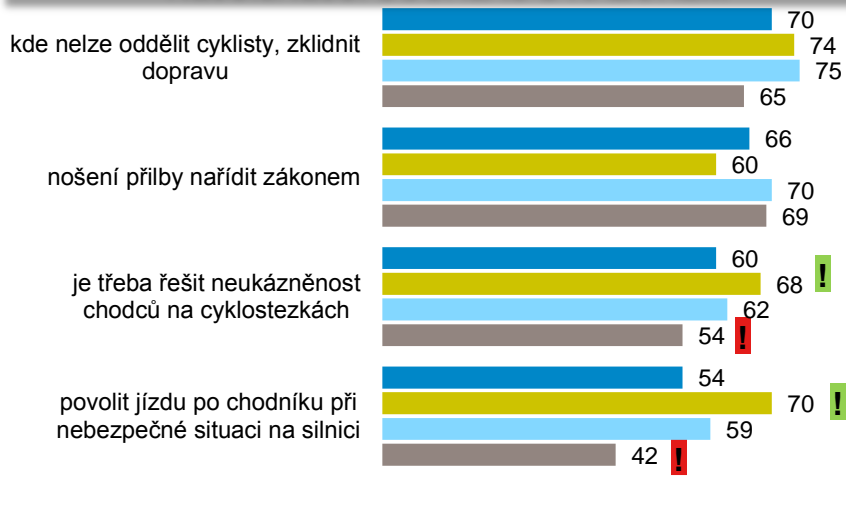
v % | Báze: cyklisté a potenciální cyklisté | N=480, cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153
 Q30. Jaká opatření by měla největší pozitivní vliv pro vás osobně na větší využívání kola k dopravě po Praze?

Odpověď: využíval by o hodně více

Názory na cyklodopravu v Praze

Největší souhlas cyklistů a potenciálních cyklistů je se **zklidněním dopravy** v místech, kde pro cyklisty není možné vyčlenit prostor, dále s ustanovením zákonné **povinnosti nosit přilbu** a **řešením neukázněnosti chodců na cyklostezkách**. Stávající **cyklisté** by také povolili **jízdu po chodníku při nebezpečné situaci ve vozovce**.

NEJSILNĚJŠÍ SOUHLAS S NÁZOREM

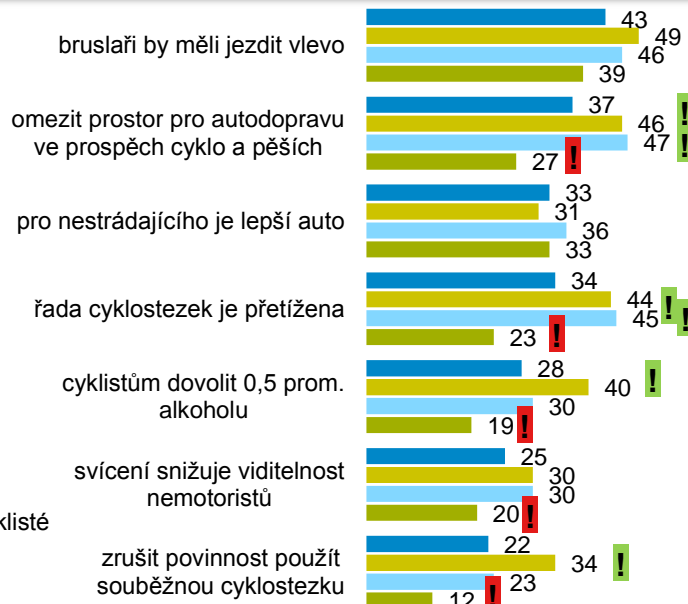


v % | Báze: všichni respondenti | n=948, cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153, necyklisté | n=468

Q34. Vyjádřete souhlas či nesouhlas s následujícími výroky ...

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

NÁZORY S MENŠÍM SOUHLASEM



Odpovědi: T2B=zcela + spíše souhlasí

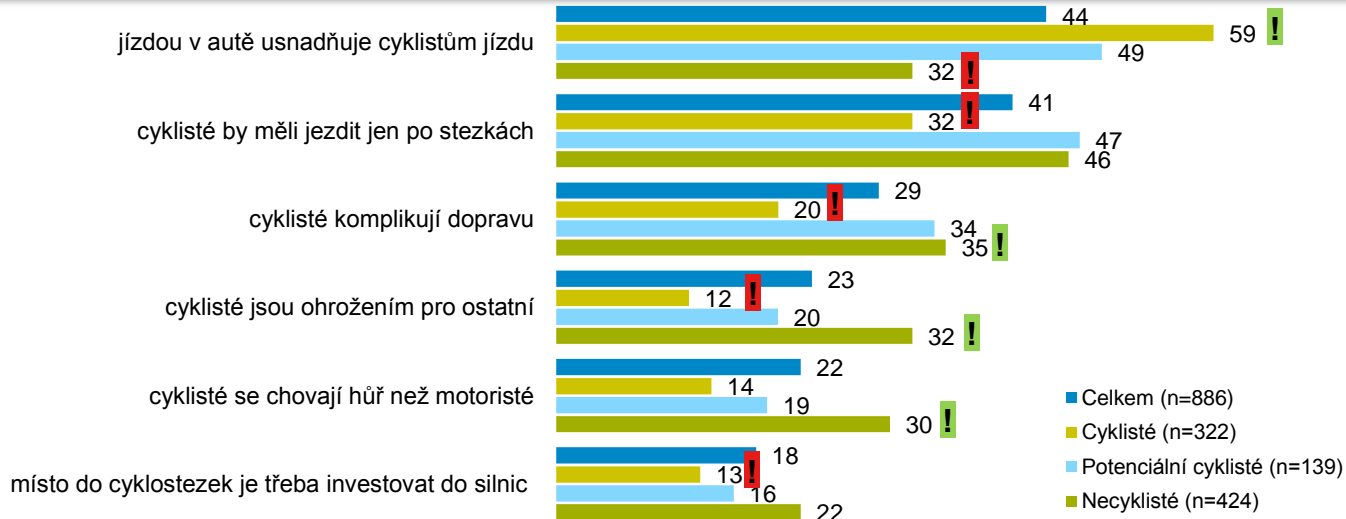
! Signifikantní nárůst oproti totalu
! Signifikantní pokles oproti totalu

Názory řidičů na cyklodopravu v Praze

Řidiči necyklisté vyjadřují ve svých názorech určitou **netoleranci vůči cyklistům** – pouze třetina z nich svým stylem jízdy usnadňuje cyklistovi život na silnici a téměř polovina se domnívá, že cyklisté by měli jezdit pouze po cyklostezkách. Přibližně třetina zastává názor, že cyklisté komplikují dopravu, jsou ohrožením pro ostatní a chovají se hůře než motoristé.

Řidiči cyklisté a potenciální cyklisté se chovají k cyklistům v pražské dopravě významně ohleduplněji.

NÁZORY Z POHLEDU MOTORISTŮ



v % | Báze: jezdí v Praze autem | n=886

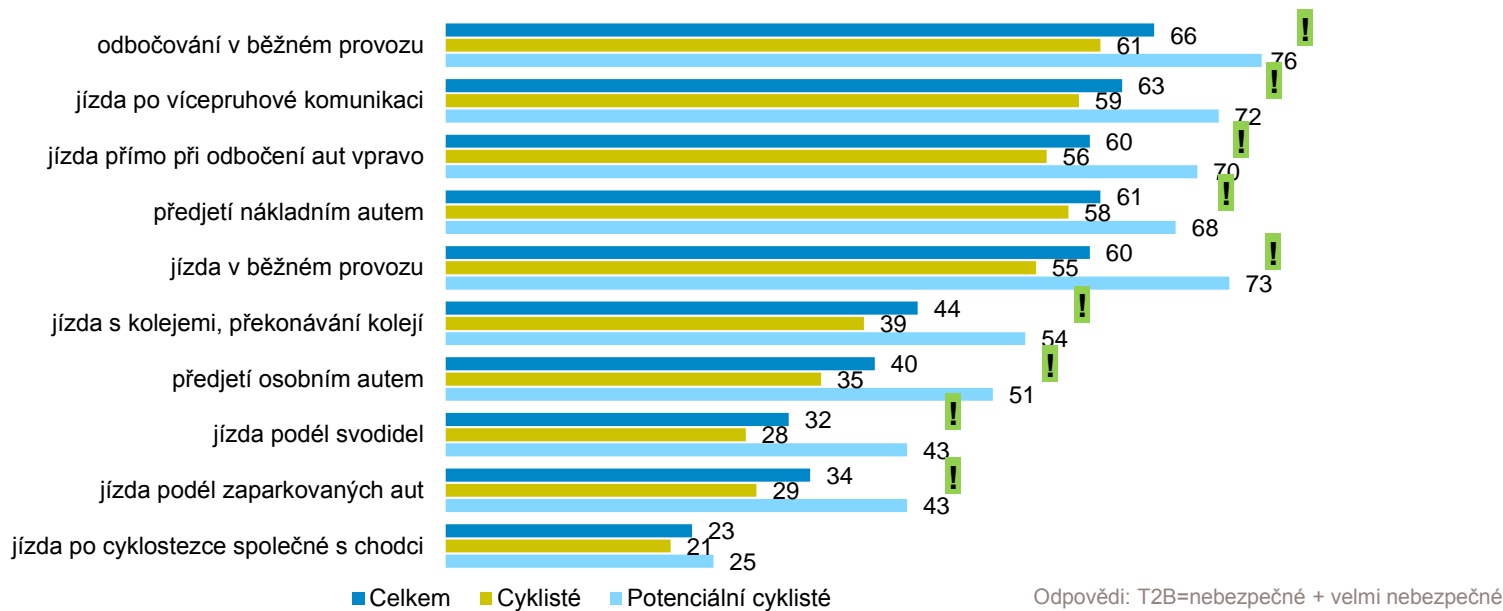
Q36. Jak hodnotíte cyklistickou dopravu v Praze v situaci, kdy jedete autem? Označte výroky, se kterými souhlasíte.

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikantní nárůst oproti totalu
! Signifikantní pokles oproti totalu

Vnímání bezpečnosti cyklodopravy v Praze

Odbočování a jízda v běžném provozu, jízda rovně v křižovatce, kde odbočují automobily vpravo, jízda po vícepruhové komunikaci a předjetí nákladním autem jsou nejnebezpečnější manévry cyklisty v pražské dopravě. Cyklisté, tedy lidé, kteří jezdí na kole v pražském provozu minimálně jednou za měsíc ať již v letním či zimním období, jsou sebejistější, ale na nejnebezpečnějších manévrech v dopravním provozu se s potenciálními cyklisty shodnou.



v % | Báze: jezdí na kole | n=480 | cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153

Q33. Za jak nebezpečné považujete následující dopravní situace?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

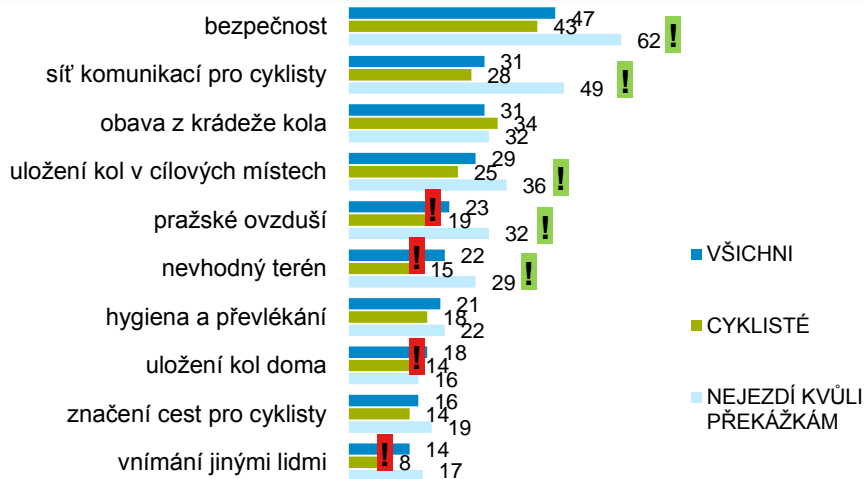
! Signifikanční nárůst oproti totalu
 ! Signifikanční pokles oproti totalu

Potenciál dalšího rozvoje cyklistiky v Praze

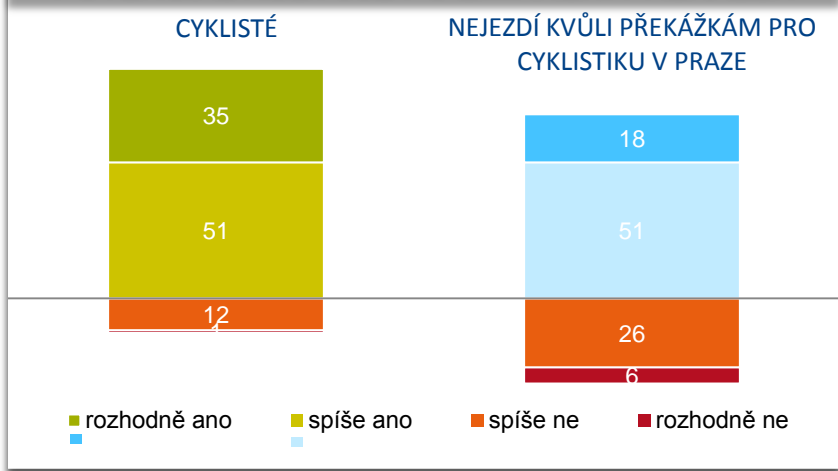
Bariéry využití cyklo dopravy

Většímu rozvoji cyklo dopravy v Praze brání v první řadě absence pocitu bezpečí spolu s nedostatečnou sítí vhodných komunikací. Využití kola v pražské dopravě brzdí také absence bezpečných míst k uložení kola v cíli cesty a z toho vyplývající obava z krádeže. Těžko ovlivnitelným nepřítelem jízdy na kole je i pražské ovzduší. Zlepšení podmínek pro jízdu na kole v Praze by podnítilo k vyššímu využití kola téměř 70% těch, pro které jsou podmínky pro cyklo dopravu skutečně bariérou, a téměř 90% stávajících cyklistů, tedy osob, které již dnes jezdí v letním či zimním období na kole alespoň jednou za měsíc.

ZÁSADNÍ PŘEKÁŽKY ROZVOJE CYKLO DOPRAVY



POTENCIÁL ROZVOJE PO ZMÍRNĚNÍ PŘEKÁŽEK



v % | báze: všichni respondenti n=948 | cyklisté n=328 | nejezdí kvůli překážkám n=221

Q12. Co konkrétně je pro vás osobně překážkou, abyste využíval kolo pro dopravu v Praze?

Q13. V případě, že by byly výrazně zmírněny jmenované překážky, které Vám brání jezdit na kole častěji než 1x měsíčně, využíval byste kolo k dopravě po Praze častěji?

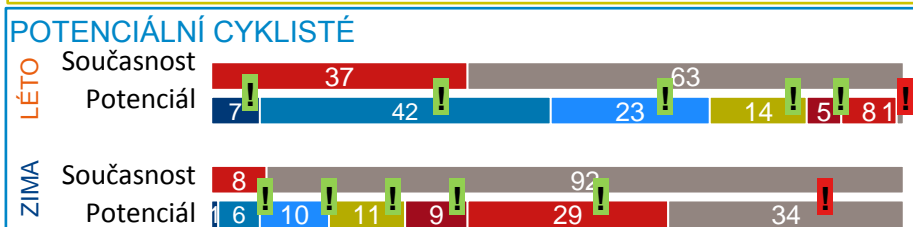
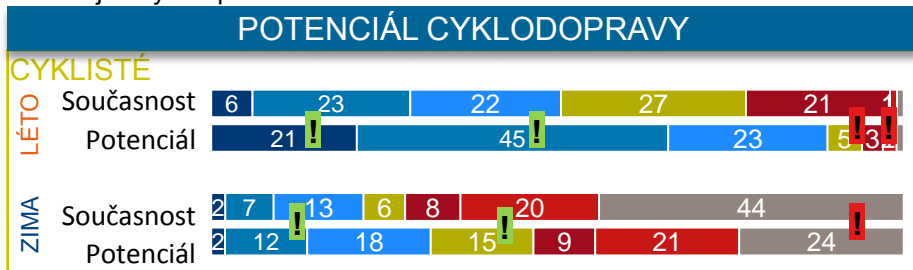
! Signifikantrní nárůst oproti totalu
! Signifikantrní pokles oproti totalu

Potenciál využití cyklodopravy po odstranění překážek

Zlepšení podmínek pro jízdu na kole by mohlo přinést **zvýšenou frekvenci jízd** na kole stávajících **cyklistů**, takže by jich **až dvě třetiny** mohly jezdit **několikrát týdně** v **letním** období a **více než polovina** **nejméně jednou měsíčně** v **zimním** období.

Polovinu potenciálních cyklistů by **zlepšení podmínek mohlo** vysadit do sedla kola v **letním** období **nejméně několikrát týdně**.

Zlepšení podmínek při kombinování jízdy na kole s jízdou MHD by napomohlo spíše **potenciálním cyklistům**. Někteří by jízdu MHD nahradili jízdou na kole a jiní by naopak kombinaci kola a MHD zintenzivnili..

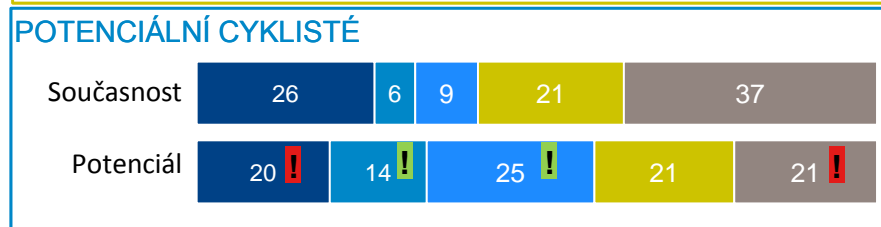
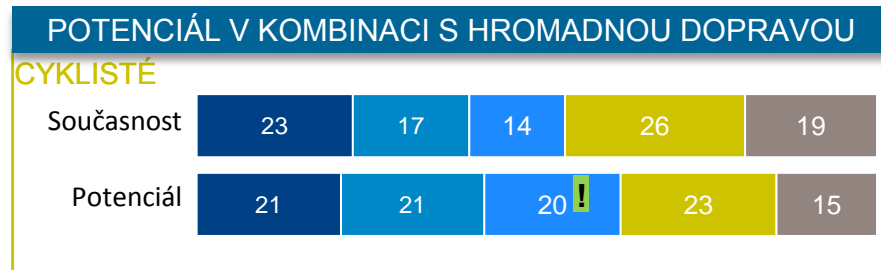


■ denně, téměř denně ■ několikrát týdně ■ asi jednou týdně ■ 2-3 x měsíčně
 ■ asi 1x měsíčně ■ méně často ■ vůbec

! Signifikantní nárůst oproti opačnému období

! Signifikantní pokles oproti opačnému období

v % | Báze: cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153



■ téměř vždy ■ asi při polovině cest ■ asi při čtvrtině cest ■ méně často ■ vůbec nikdy

! Signifikantní nárůst oproti skutečnosti

! Signifikantní pokles oproti skutečnosti

Q1./6. Jak často využíváte v letním / zimním období, tj. v období letního / zimního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q16./17. Jak často byste využíval v letním / zimním období kolo pro své cesty, pokud by byly výrazně zmírněny jmenované překážky, které Vám brání jezdit na kole častěji?

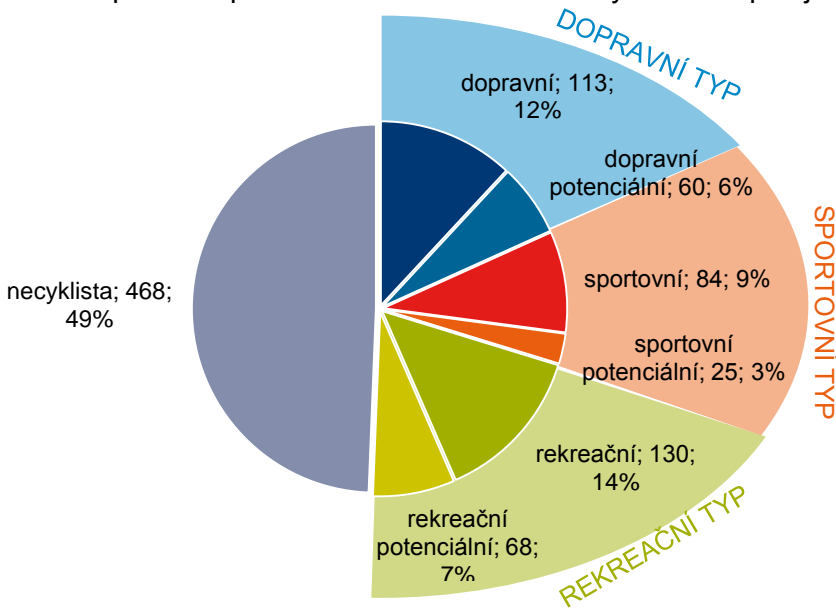
Q18. Jak často využíváte při svých cestách na kole po Praze kombinaci s hromadnou dopravou (tramvaj, autobus, metro, vlak)?

Q19. Jak často byste využíval při svých cestách na kole po Praze kombinaci s hromadnou dopravou (tramvaj, autobus, metro, vlak), pokud by byly výrazně zmírněny jmenované překážky?

Segmentace cyklistů a potenciálních cyklistů podle účelu využívání kola v Praze



Nejsilnějším typem jsou **cyklisté rekreační**, aktuálně jich je **130 tis. osob**. Rekreační cyklistika má také **největší potenciál - téměř 70 tis. osob**. Druhý nejsilnějším typem jsou **cyklisté dopravní**, kterých je v současnosti zhruba **110 tis. osob, s potenciálem dalších 60 tis. osob**. Zatímco tři pětiny cyklistů celkem, čtyři pětiny dopravních cyklistů a tři pětiny sportovních cyklistů tráví své jízdy na kole sami, více než polovina potenciálních a rekreačních cyklistů naopak jezdí s někým dalším.



PODÍL POTENCIÁLNÍCH CYKLISTŮ NA TYPU		DOPROVOD PŘI JÍZDĚ NA KOLE	
DOPRAVNÍ	35	79%	jezdí spíše sám
SPORTOVNÍ	32	59%	jezdí spíše sám
REKREAČNÍ	34	52%	jezdí spíše s někým
		CYKLISTÉ: 63% jezdí spíše sám	
		POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ: 54% jezdí spíše s někým	

v % | Báze: všichni respondenti | n=948 | Báze: cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153

Q29c. Jaký účel jízdy na kole v Praze upřednostňujete Vy osobně?

Q13/15. V případě, že by byly výrazně zmíněny jmenované překážky, které Vám brání jezdit na kole častěji než 1x měsíčně, využíval byste kolo k dopravě po Praze častěji?

XX1. Pokud jezdíte po Praze na kole - jezdíte obvykle sám/a nebo s někým – kamarády, rodinnými příslušníky a pod?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

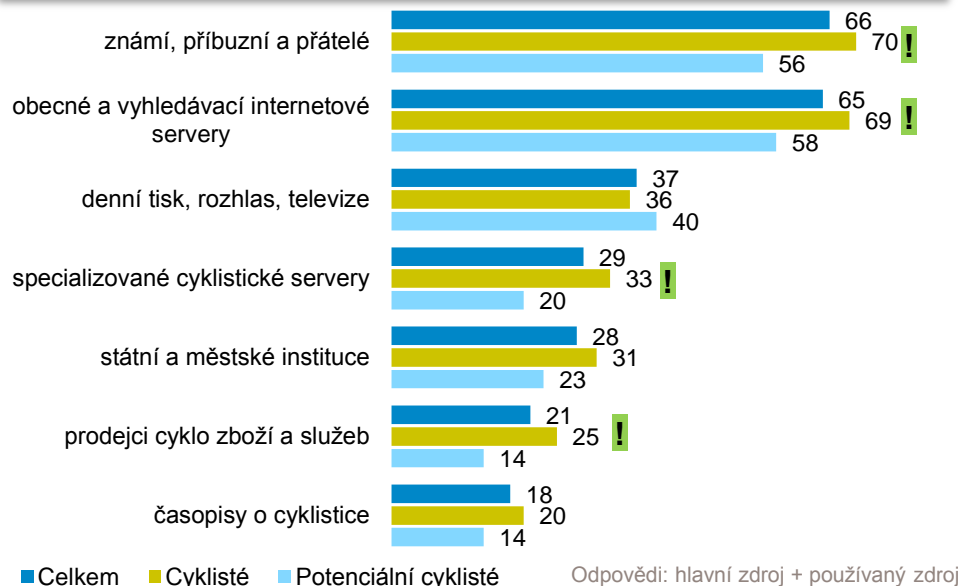
Opatření pro rozvoj cyklistiky v Praze

Informace v cyklodopravě v Praze

Cyklisté i lidé jezdící na kole méně často hledají informace o cyklistice / pražské cyklodopravě v první řadě **na běžných vyhledávacích serverech a mezi blízkými osobami**. **Cyklisté** významně častěji využívají jako zdroj informací **speciální servery** a **prodejce** zaměřené na cyklistiku.

Mezi pražskou populací i cyklisty je nejvíce známý i populární portál **prahounakole.cz** a také **cyklo.praha.eu**.

VYUŽÍVÁNÍ KLASICKÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ



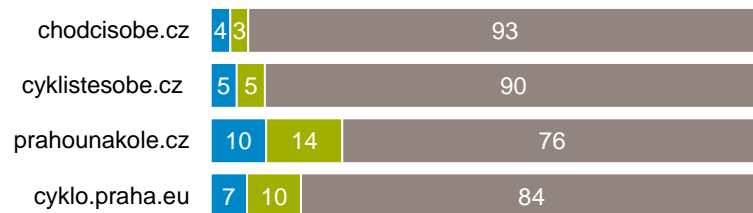
v % | Báze: jezdí na kole | n=480 | Báze: cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153

Q35. Jak často využíváte následující zdroje informací o cyklistické dopravě v Praze?

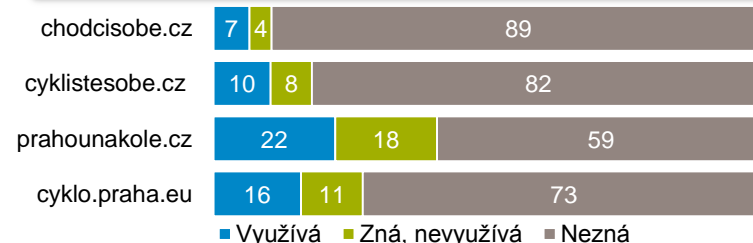
XX8. Znáte a využíváte tyto portály?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

VYUŽÍVÁNÍ PORTÁLŮ - VŠICHNI



VYUŽÍVÁNÍ PORTÁLŮ - CYKLISTÉ



Báze: všichni respondenti | n=948 | cyklisté | n=328

! Signifikanční nárůst oproti totalu

! Signifikanční pokles oproti totalu

Navigace v cyklodopravě v Praze

Velký rozvoj zaznamenalo využívání **navigace**, která vytlačuje používání klasických map.

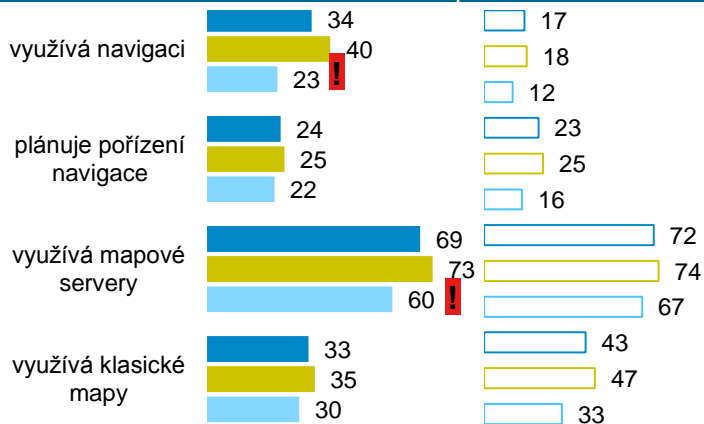
Z 18% v roce 2012 vzrostl počet cyklistů používajících navigaci na **40%**, čtvrtina cyklistů si hodlá navigaci pořídit. Přesto **hlavním prostředkem plánování** zůstávají **mapové servery**, které používá **73% cyklistů** a **60% potenciálních cyklistů**.

Velký zájem projeví cyklisté i potenciální cyklisté o plánovací aplikaci do smartphonu – více než ¼ cyklistů i potenciálních cyklistů by ji „určitě využila“. Aplikace by měla nabízet **hlavně funkci hledání nejkratší a nejrychlejší trasy, případně i trasy s minimálním převýšením, měření najetých kilometrů a také informace o možnosti zaparkování kola.**

VYUŽÍVÁNÍ KLASICKÉ NAVIGACE

215

2012

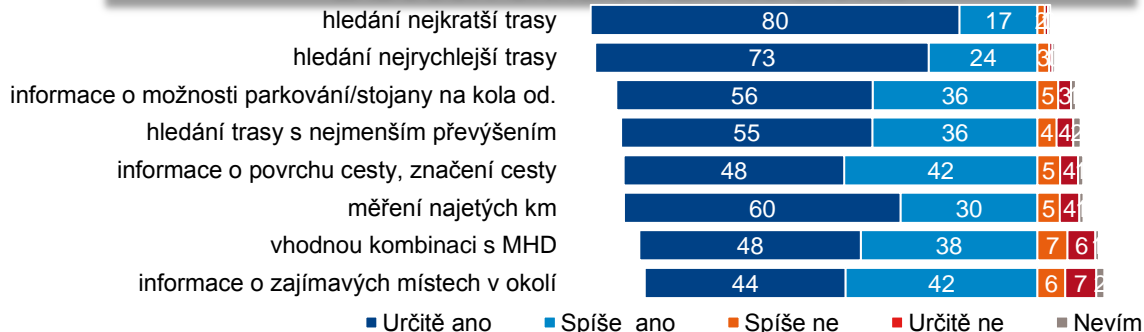


■ Celkem ■ Cyklisté ■ Potenciální cyklisté

ZÁJEM O APLIKACI DO SMARTPHONU



ŽÁDOUCÍ FUNKCIONALITY APLIKACE



■ Určitě ano ■ Spíše ano ■ Spíše ne ■ Určitě ne ■ Nevím

v % | Báze: jezdí na kole | n=480 | Báze: cyklisté | n=328, potenciální cyklisté | n=153

Q35a. Využíváte pro orientaci při cestách na kole v Praze navigaci (ať již jako samostatné zařízení GPS nebo přes aplikaci Smartphone ? Pokud ne, plánujete pořízení takového zařízení?

Q35b. Využíváte pro plánování cest na kole v Praze mapové servery na internetu? Q36c. Využíváte pro plánování cest na kole v Praze klasické tištěné mapy?

XX6. Využil/a byste speciální aplikaci pro Smartphone, která by hledala optimální trasu pro kola? XX7. Co by tato aplikace měla umět, jaké funkce by měla mít?

! Signifikantní nárůst oproti totalu

! Signifikantní pokles oproti totalu 47

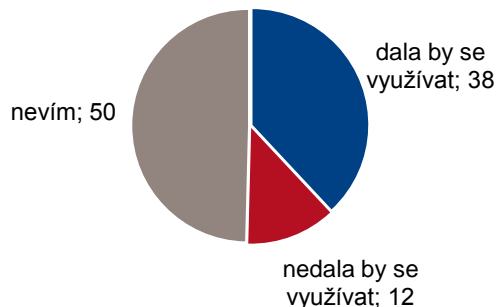
Zájem o opatření na podporu cyklistiky

Největší zájem vzbudil námět **veřejných pumpiček a míst pro mytí kol**, které by určitě uvítala téměř ¼ **Pražanů** (zhruba 1/3 cyklistů i osob jezdících někdy na kole). Poněkud menší zájem je o **veřejná servisní místa a automaty na náhradní díly** – určitě by zájem mělo **16% Pražanů**.

Povědomí o **cargo kolech** je velmi nízké – pojem **zná 15% pražské populace**. Počet těch, kterým cargo kola připadají využitelná, převyšuje počet těch, kteří v jejich využitelnost nevěří.

CARGO KOLA

O cargo kolech má povědomí: 15%



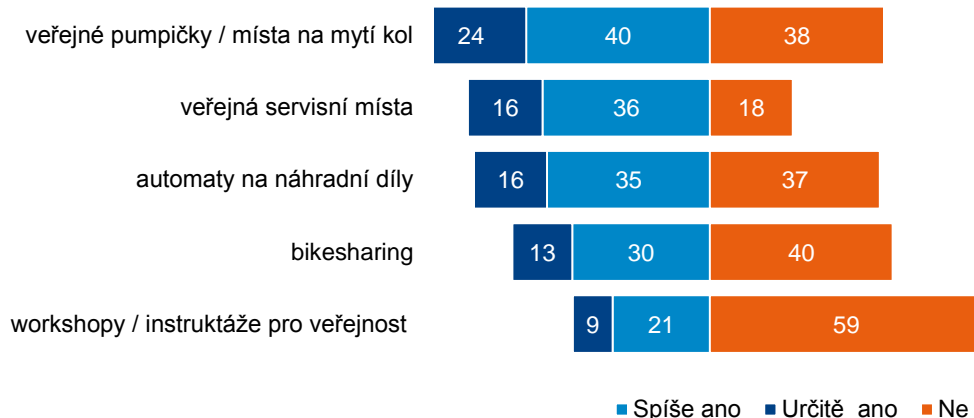
v % | Báze: všichni respondenti | n=480

XX2. Slyšel/a jste někdy o termínu Cargo kolo (nákladní kolo určené k přepravě zboží/ materiálu nebo k nákupům?)

XX3. Myslíte si, že by se tato kola dala v Praze využívat?

© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

ZÁJEM PODPORU CYKLISTIKY V PRAZE



XX4a. Měl/a byste zájem zúčastnit se (zdarma nebo za symbolický poplatek) různých workshopů/ instruktáží pro veřejnost na téma....

XX4b. Měl/a byste zájem využívat veřejná servisní místa?

XX4c. Měl/a byste zájem využívat, veřejné pumpičky místa na mytí kol a pod?

XX4d. Měl/a byste zájem využívat automaty na náhradní duše, lepení, blikačky apod. na veřejných místech přístupné 24h denně?

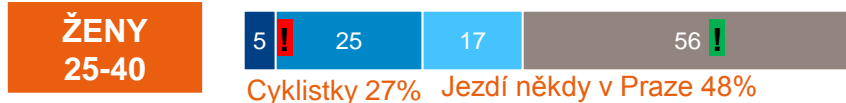
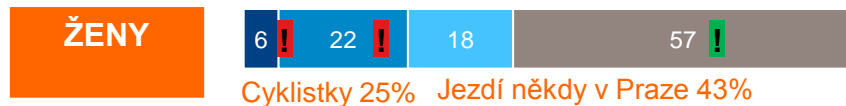
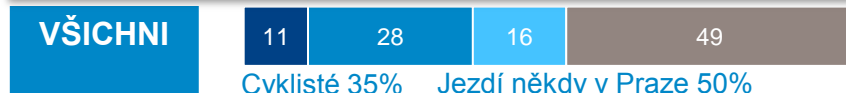
Analýza ženských segmentů

Ženské segmenty a cyklistika – podíly segmentů

Mezi **pražskými ženami** je v porovnání s celkovou pražskou populací významně **méně pravidelných i příležitostných cyklistek**. Věková **skupina žen 25-40** let se zásadně **neliší** v zastoupení cyklistických segmentů od pražských žen.

Skupina **matek ve věku 25-40** let se ale již od pražských žen odlišuje **vyšším zastoupením pravidelných i příležitostných cyklistek**, a **větším zastoupením rekreačních cyklistek** na úkor dopravních.

ZÁKLADNÍ SEGMENTACE



SEGMENTACE DLE ORIENTACE



■ dopravní ■ sportovní ■ rekreační ■ potenciální cyklistka ■ necyklistka

v % | Báze: všichni respondenti | n=948, ženy | n=474, ženy 25-40 let | n=196, ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti | n=99

Q1. Jak často využíváte v letním období, tj. v období letního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q6. Jak často využíváte v zimním období, tj. v období zimního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

Q29c. Jaký účel jízdy na kole v Praze upřednostňujete Vy osobně?

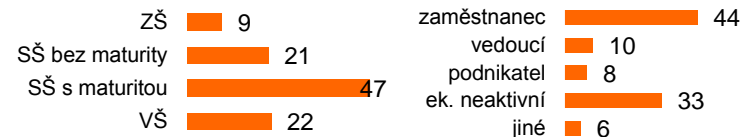
© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikantní více oproti totalu
! Signifikantní méně oproti totalu

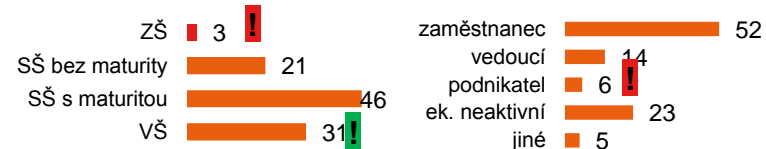
Profil ženských segmentů 1/2

VELIKOST SEGMENTU (zdroj čsů)	VELIKOST DOMÁCNOSTI	PŘÍJEM DOMÁCNOSTI	VZDĚLÁNÍ	PROFESE
-------------------------------	---------------------	-------------------	----------	---------

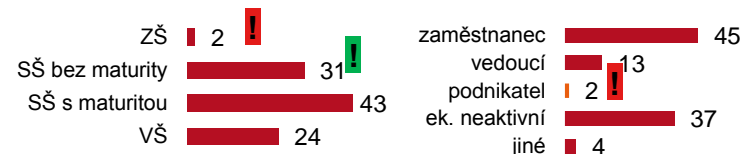
ŽENY	477 200 osob	2,92 osob	32 024 Kč
-------------	---------------------	------------------	------------------



ŽENY (25-40)	170 100 osob	2,96 osob	34 430 Kč
---------------------	---------------------	------------------	------------------



MATKY (25-40)	132 000 osob	3,78 osob	34 573 Kč
----------------------	---------------------	------------------	------------------



v % | Báze: ženy n=474 | ženy 25-40 let n=196 | ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti n=174

41. Kolik členů včetně Vás má vaše domácnost? 42. Kolik dětí do 17 let včetně má vaše domácnost?

43. Do jaké skupiny podle čistého měsíčního příjmu domácnosti patříte? 40. Jaké je Vaše ekonomické postavení?

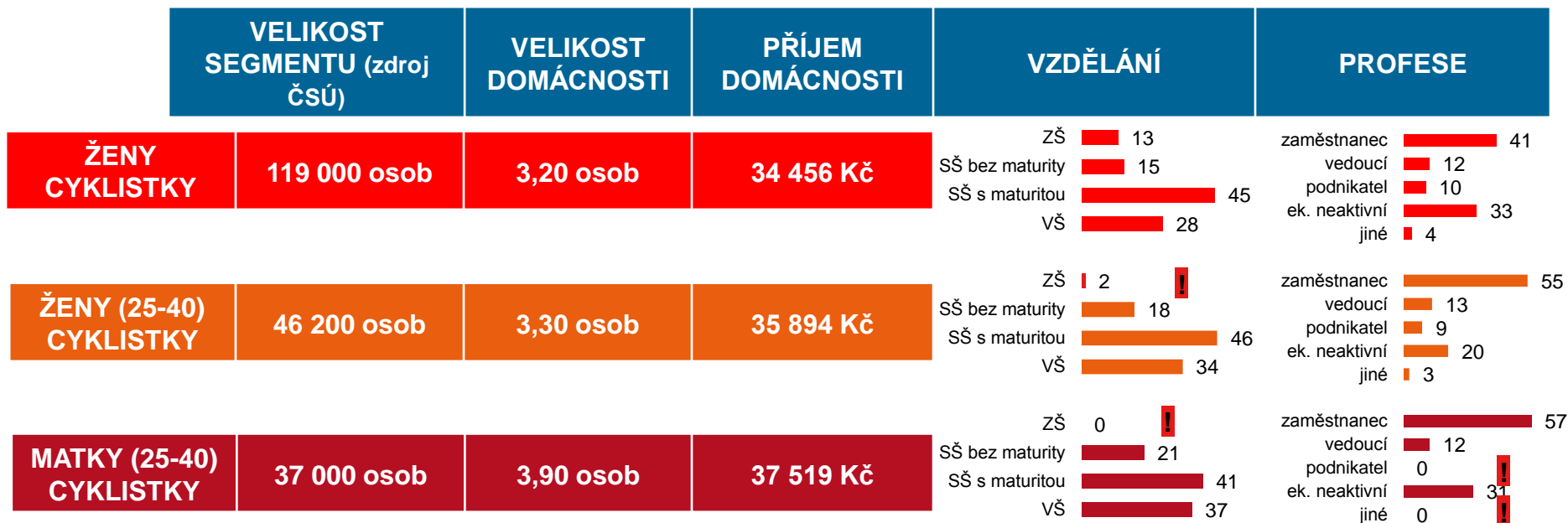
© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

Signifikantní více oproti segmentu „ŽENY“
 Signifikantní méně oproti segmentu „ŽENY“

Profil ženských segmentů – cyklistky 2/2



Všechny ženy **cyklistky** bez ohledu na jejich věk a mateřský status pocházejí z **větších domácností**, s **vyšším příjmem**, (především matky) s **vyšším vzděláním**.



v % | Báze: ženy cyklistky n=117 | ženy 25-40 let cyklistky n=53 | ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti cyklistky n=29

41. Kolik členů včetně Vás má vaše domácnost? 42. Kolik dětí do 17 let včetně má vaše domácnost?

43. Do jaké skupiny podle čistého měsíčního příjmu domácnosti patříte? 40. Jaké je Vaše ekonomické postavení?

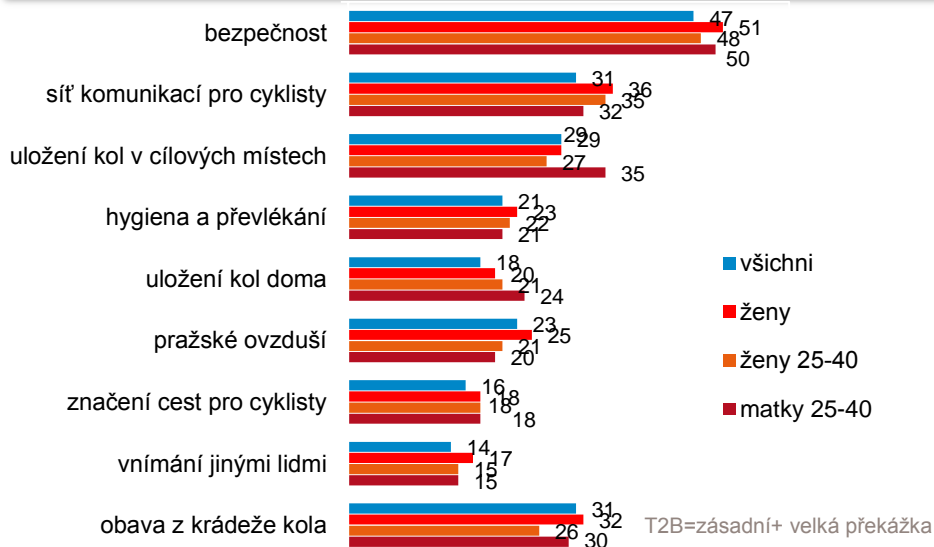
© GfK 2015 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | září 2015

! Signifikantní více oproti segmentu „ŽENY CYKLISTKY“
 ! Signifikantní méně oproti segmentu „ŽENY CYKLISTKY“

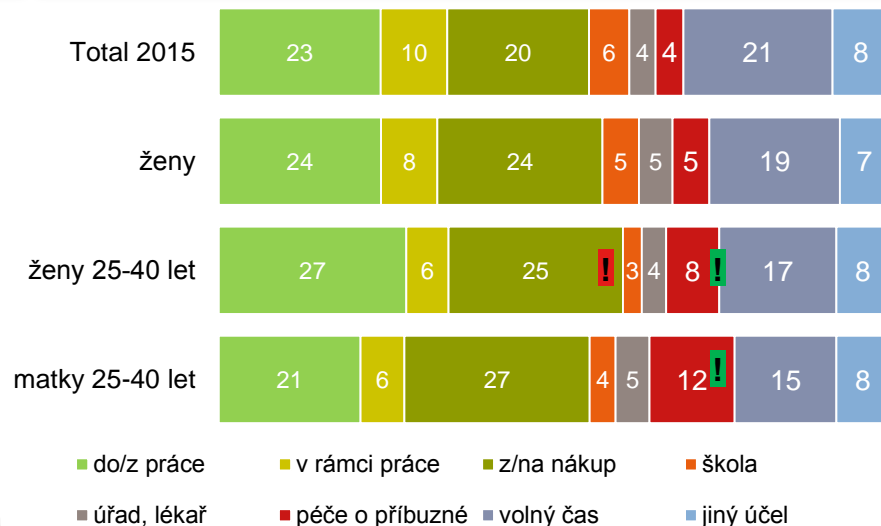
Účely cest žen a překážky pro cyklo dopravu

Ženy **nepocitují** jednotlivé faktory jako **bariéry využití kola významně** více, nežli je tomu v pražské populaci. Výjimkou je **vyšší potřeba možnosti uložení kola v cíli cesty pro matky ve věku 25-40 let**. Podíly cest podle účelu logicky reflektují roli žen pečovatele / matek: **zvyšuje se podíl cest za nákupy, u matek i žen ve věku 25-40 se zvyšuje podíl cest souvisejících s péčí o příbuzné**.

PŘEKÁŽKY ROZVOJE CYKLODOPRAVY



PODÍLY CEST PODLE ÚČELU



v % | Báze: všichni respondenti | n=948, ženy | n=474, ženy 25-40 let | n=196, ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti | n=99

Q12. Co konkrétně je pro vás osobně překážkou, abyste využíval kolo pro dopravu v Praze?

X1a. Nyní se zaměříme na veřejší den, tj.) a cesty výhradně po území Prahy. Kolik cest jste včera vykonal za následujícím účelem?

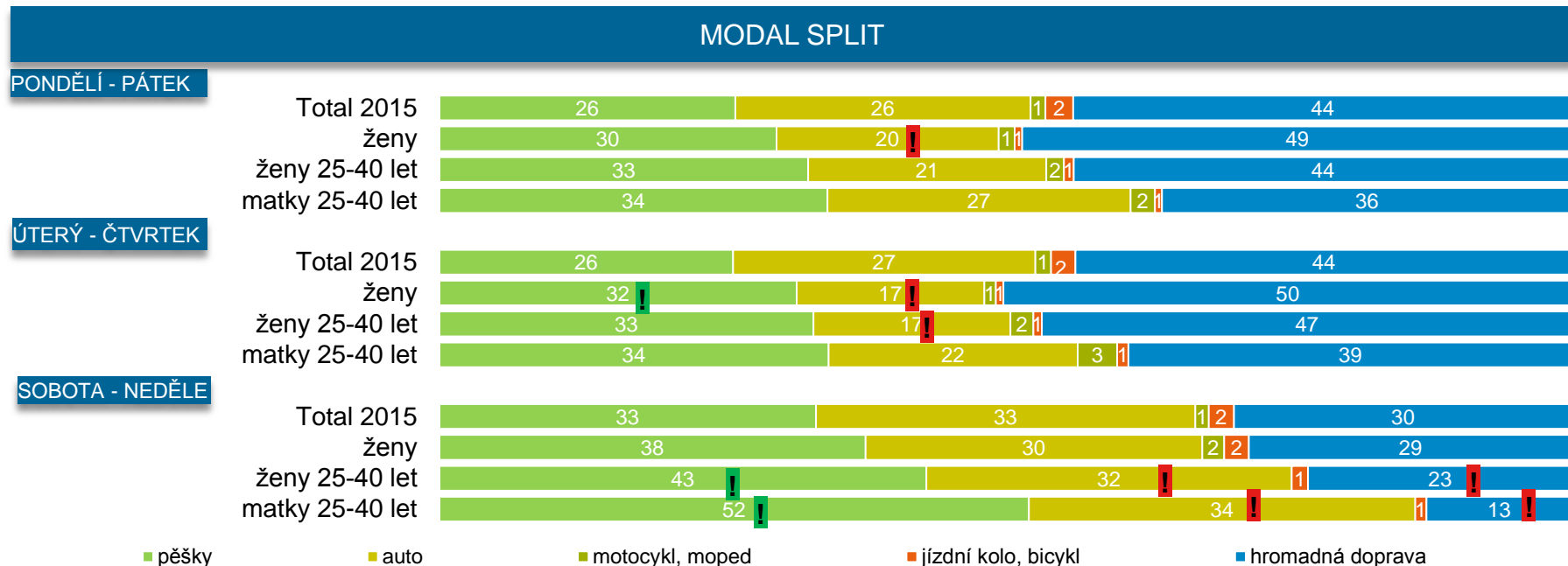
X1b. Odhadněte, prosím, o jakou vzdálenost se jednalo? X1c. Jaký způsob dopravy jste na této cestě využili? X1d. V případě, že jste k cestě pro daný účel využili více druhů dopravy, uveďte, kolik cest jste vykonal jednotlivými použitými druhy dopravy.

! Signifikantní více oproti totalu

! Signifikantní méně oproti totalu

Modal split dle dnů

Ženy celkově při svých cestách významně méně využívají automobil a více ve všední dny využívají MHD a více chodí pěšky. Matky ve věku 25-40 chodí pěšky nejvíce (zvláště o víkendech), na druhou stranu nejméně využívají MHD.



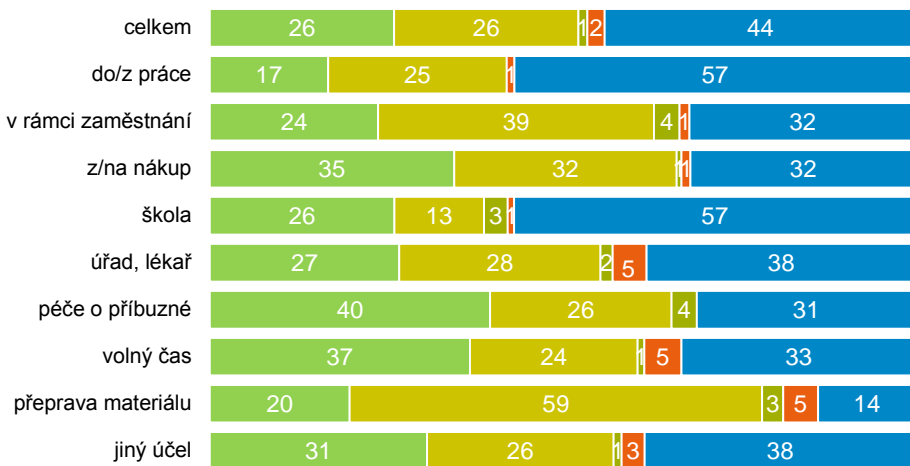
v % | Báze: všichni respondenti | n=948, PO-PÁ | n=585, ÚT-ČT | n=393, SO-NE | n=363, ženy | n=474, ženy 25-40 let | n=196, ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti | n=99
 X1a. Nyní se zaměříme na včerejší den, tj.) a cesty výhradně po území Prahy. Kolik cest jste včera vykonali za následujícím účelem?

X1b. Odhadněte, prosím, o jakou vzdálenost se jednalo? X1c. Jaký způsob dopravy jste na této cestě využili? X1d. V případě, že jste k cestě pro daný účel využili více druhů dopravy, uveďte, kolik cest jste vykonali jednotlivými použitými druhy dopravy.

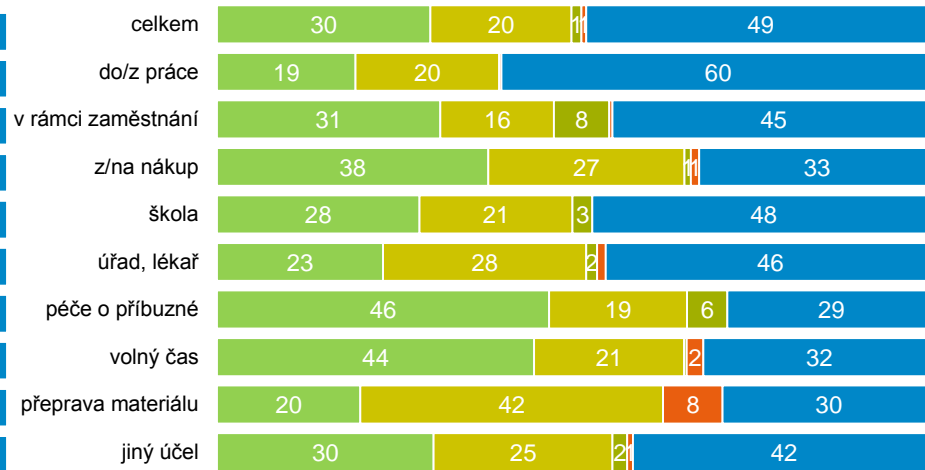
Modal split dle dnů a dle účelu

Ve většině cest podle účelu se u žen projevuje obecně nižší míra využívání automobilů a/nebo vyšší míra využití MHD či pěší chůze. Nejvíce je tato tendence patrná při jízdách v rámci zaměstnání.

MODAL SPLIT - PRAŽANÉ



MODAL SPLIT DLE ÚČELU - ŽENY



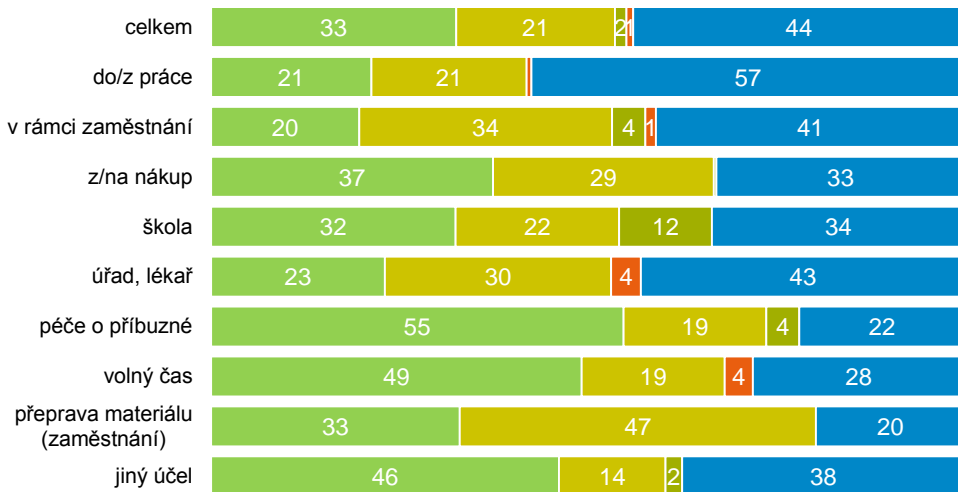
■ pěšky ■ auto ■ motocykl, moped ■ jízdní kolo, bicykl ■ hromadná doprava

v % | Báze: všichni respondenti | n=948, PO-PÁ | n=585, ÚT-ČT | n=393, SO-NE | n=363, ženy | n=474, ženy 25-40 let | n=196, ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti | n=99
 X1a. Nyní se zaměříme na včerejší den, tj.) a cesty výhradně po území Prahy. Kolik cest jste včera vykonali za následujícím účelem?
 X1b. Odhadněte, prosím, o jakou vzdálenost se jednalo? X1c. Jaký způsob dopravy jste na této cestě využili? X1d. V případě, že jste k cestě pro daný účel využili více druhů dopravy, uveďte, kolik cest jste vykonali jednotlivými použitými druhy dopravy.

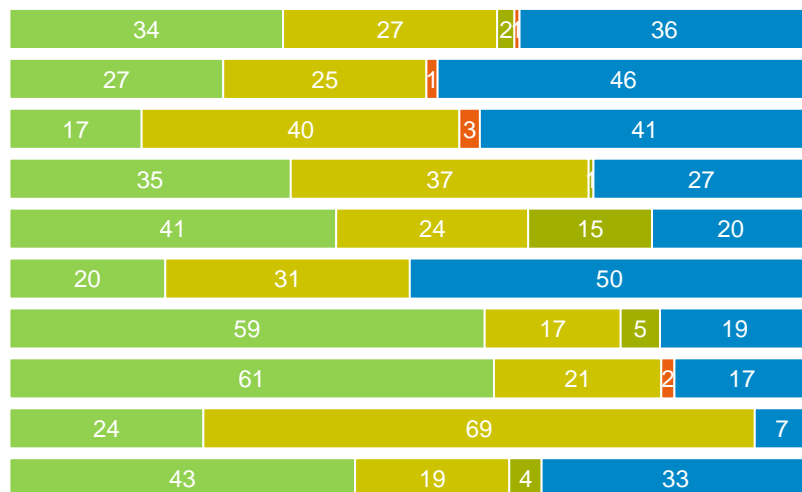
Modal split dle účelu

I u žen ve věku 25-40 let se u většiny cest podle účelu se projevuje obecně nižší míra využívání automobilů a/nebo vyšší míra využití MHD či pěší chůze. Matky v tomto věku naopak více využívají přepravy vozem a více cest absolvují pěšky.

MODAL SPLIT DLE ÚČELU – ŽENY (25-40)



MODAL SPLIT DLE ÚČELU – MATKY (25-40)



■ pěšky ■ auto ■ motocykl, moped ■ jízdní kolo, bicykl ■ hromadná doprava

v % | Báze: ženy | n=474, ženy 25-40 let | n=196, ženy alespoň s 1 dítětem do 18 let v domácnosti | n=99

X1a. Nyní se zaměříme na včerejší den, tj.) a cesty výhradně po území Prahy. Kolik cest jste včera vykonali za následujícím účelem?

X1b. Odhadněte, prosím, o jakou vzdálenost se jednalo? X1c. Jaký způsob dopravy jste na této cestě využili? X1d. V případě, že jste k cestě pro daný účel využili více druhů dopravy, uveďte, kolik cest jste vykonali jednotlivými použitými druhy dopravy.

THANK YOU GfK CONTACT

Petr Megela

Client Consultant Technology & Automotive

+420 731 534 277

petr.megela@gfk.com

GfK Czech, s.r.o.

Na Hřebenech II 1718/10, 140 00 Praha 4

Příloha

Podklad pro odhad amortizované hodnoty kola



AS 2 - stáří věci (let)	0,0	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0
HODNOTA (%)	100	86	78	71	65	59	54	50	45	42	38	35	33	30	27	26	24	22	21	20	10
nábytek a ostatní doplňky																					
domácí potřeby																					
gumy + kola																					
kuchyňské potřeby (hmce, sklo, porcelán)																					
autodily																					
spojovací materiály																					
hračky - počítačové hry																					
jízdní kola																					
sportovní potřeby																					
dětské kočárky																					