

VÝZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PRAZE

Závěrečná zpráva pro TSK

Říjen 2017



V Praze, 5. prosince 2017

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
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 letech 2010, 2012 a 2015

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 odstavování, 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, využívání informací pro podporu cyklodopravy apod.

Metodologie výzkumu



Metodologie

Kvantitativní výzkum

Cílová skupina

Obyvatelé Hlavního města Prahy ve věku 15 - 69 let,
Projekce na populaci k 31. 12. 2016 celkem **924.000 osob**
Stratifikace vzorku dle částí 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, Kvóty: pohlaví, věk, vzdělání,

Velikost souboru

1002 respondentů,

Délka rozhovoru

Ø 25 minut

Sběr dat

6.10. – 19.10. 2017

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, ale v roce 2017 se mírně zvýšil.
- Mírně se zvýšil podíl osob, které ujely alespoň několik km po Praze (o 25 tis. na 497 tis., 54%), naproti tomu poklesl podíl cyklistů, kteří jezdí po Praze na kole v letním nebo zimním období minimálně jednou měsíčně (o 30 tis. na 296 tis, 32%).

ODHAD TÝDENNÍHO PROBĚHU V ZIMĚ A V LÉTĚ

- Dle odhadu týdenního proběhu v zimě a v létě připadne na **pražského obyvatele za rok 188 km najetých km na kole, což je cca o 20 km méně.**
- 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 341 km., což je v porovnání s předchozím výzkumem méně o 70 km.** Důvodem může být i rozšíření této skupiny o pouze příležitostné pražské cyklisty.
- O určitém negativním obratu ve vývoji pražské cyklodopravy svědčí i reflexe **Pražanů**, kteří sami **cítí, že na kole jezdí méně často, než tomu bylo v roce 2015. Dokonce 23% uvedlo, že jezdí na kole výrazně méně.**

Zjištění

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O VÝVOJI CYKLISTIKY V PRAZE 2/2

POČET A TYPY KOL PROVOZOVANÝCH V PRAZE

- Bez závažnějšího vývoje od roku 2015 zůstává i počet vlastněných jízdních kol v pražské domácnosti (1,6, mírný nárůst o 0,1) Třetina kol, na něž obyvatelé Prahy jezdí, je zánovních do 3 let, třetina je stará do 8 let a třetina je starší než 8 let. Polovina kol byla v pořizovací ceně do 8.000 Kč, podíl kol s pořizovací cenou nad 20 tis. Kč je 12%. Zůstatková cena kol je v 60% pod 4.000 Kč.

VYUŽITÍ CYKLOTRAS PRAŽANY

- Využití cyklotras se zvýšilo, **alespoň někdy využije cyklotrasy zhruba dvě pětiny Pražanů.**

MOŽNOST ULOŽENÍ KOLA V CÍLI CESTY

- Stagnující využívání jízdního kola doprovází i pokles **možnosti bezpečně a pohodlně uložit kolo v cíli cesty**, která při letošním měření dosáhla pouze **29% (pokles z 36% v roce 2015).**

Zjištění

DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ PRAŽANŮ

- Pro Pražany je pro jejich přesuny **stěžejní hromadná doprava a individuální automobilová doprava**, které obstarávají největší díly odhadu týdenního proběhu. Proti předchozímu výzkumu se ukazuje významná odlišnost v uražené vzdálenost v autě v zimním období proti letnímu období.
- **Největší podíl** na počtu vykonaných cest Pražanů zauímají **cesty z a do práce a cesty s prací spojené, dále cesty za volným časem a na nákupy**.
- Pro více než 36% všech cest Pražané využívají MHD, pro více než 1/4 použijí automobil a další 1/3 ujdou pěšky.

VYUŽITÍ JÍZDNÍHO KOLA K REALIZACI CEST

- Cyklistická doprava se na cestách Pražanů ve všední dny i o víkendech podílí 1,7% (září/říjen 2017)

Zjištění

VNÍMÁNÍ CYKLISTIKY I PODMÍNEK PRO NI V PRAZE

- **Nejlépe** je hodnocena **kvalita povrchů, dále značení a vedení cyklotras, nejnižší** panuje spokojenost s **hustotou tras pro cyklistiky**
- **Nejlépe** jsou hodnoceny **podmínky pro rekreační cyklistiku - spokojeno je 70 % cyklistů i potenciálních cyklistů**. Naopak **nejhůře** jsou hodnoceny **podmínky pro dopravní cyklistiku, které jako nevyhovující vidí téměř polovina cyklistů a potenciálních cyklistů**.
- Snížilo se celkově pozitivní hodnocení změn podmínek z více **než třech pětina Pražanů na mírně nadpoloviční většinu**, hodnocení jednotlivých aspektů ukazuje nedostatečně řešené problémy.

BARIÉRY ROZVOJE CYKLISTIKY V PRAZE

- Za největší deklarovanou bariéru používání jízdního kola Pražané označují **obavy o bezpečnost při jízdě na kole a uložení kol v cílových místech s obavou z krádeže kola**.
- Objektivní překážkou (dle vnímání faktorů typů dopravy) je ale **soulad s životním stylem osoby, dále s vnímáním pohodlnosti dopravy na kole a fyzické námahy z jízdy na kole**

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**.
- Největší riziko ale vidí **v jízdě po vícepruhové komunikaci, odbočování, a předjetí nákladním autem**. Potenciální cyklisté jsou k vnímání rizik a nebezpečí výrazně citlivější.

Zjištění

SPOLUJÍZDA V AUTĚ

- Nejčastěji jezdí **sami v autě** lidé **při cestách z a do práce**, naopak **více osob jezdí v autě** za účelem **péče o děti a seniory a do školy a za vzděláním**.
- V autě bývají kromě řidiče ještě **kolegové** (cesty v rámci zaměstnání), **manžel či partner** (nákupy, volný čas), případně **děti vlastní či cizí** při účelu cesty na vzdělávání nebo péči o děti či seniory.

KOMBINACE KOLA A VYUŽITÍ HROMADNÉ DOPRAVY

- Nejběžnější kombinací je **brání si kola do prostředku HD** (40 % cyklistů ve čtvrtině a více cest), dále **zaparkování poblíž HD** (21 %), nejméně využívaný způsob je **uložení kola do úschovny**. S tím souvisí i poměrně vysoká podpora možnosti vybudování sítě úschoven kol ve stanicích metra.

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 potenciálních cyklistů a polovina stávajících**. Nejhůře jsou hodnoceny zaměstnanecké benefity či motivace pro dopravování se na kole, s těmi není spokojeno 70 % cyklistů a 80 % potenciálních cyklistů.

Zjištění

POTENCIÁL ROZVOJE PRAŽSKÉ CYKLODOPRAVY

- **Zlepšení podmínek** pro cyklistiku v Praze by otevřelo prostor pro **intenzivnější využití kola**, zejména pro volný čas, ale i do práce, na nákupy či za vzděláním
- 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 **přepravu kol v MHD zdarma**, **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 40 % cyklistů a potenciálních cyklistů** (využívali by kolo o hodně více).
- Vysokou podporu získalo i nově zjišťované možné opatření, a to **vybudování úschoven kol ve stanicích metra** (podpora 37 % cyklistů a potenciálních cyklistů celkem).

Hlavní zjištění a doporučení

Shrnutí

- Cyklistika v Praze zaznamenala určité zbrzdění a regresi 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. Na druhou stranu 40 % osob uvádí, že jezdí na kole méně, čtvrtina dokonce výrazně méně. Osob, které by jezdily více, je pouze 15 %. Tento setrvalý nesoulad ochoty jezdit více při odstranění překážek a tvrzení, že jezdí méně než dříve, je v datech přítomen řadu let.
- Určitou odpověď na tento protiklad dává nově zařazená analýza image dopravních módů ve vazbě na využívání kola, kde se projevil objektivnější motivátor (demotivátor) jízdy na kole, a to **soulad s životním stylem, pohodlnost této dopravy a příjemnost či nepříjemnost fyzické zátěže**. Dalšími faktory jsou zdraví, bezpečnost a rychlost při využití kola k dopravě.
- Klíčem k masivnějšímu rozšíření cyklodopravy pak bude nejspíš práce i s těmito faktory, tedy **posunout image cyklodopravy jako součást moderního životního stylu, zajistit větší pohodlí této dopravy** (postačilo by relativně) a snížit fyzickou náročnost tohoto druhu dopravy (např. propagací elektrokol), urychlit ji a učinit bezpečnější. Je nepochybné, že investice do rozvoje cyklodopravy a infrastruktury pro cyklodopravu by měly odpovídat i zlepšování podmínek pro automobilovou dopravu. Masivní investice do silniční infrastruktury svým způsobem působí proti cyklodopravě, protože mají vliv na rychlost a pohodlí dopravy automobily a tím relativně zvyšují uvedené bariéry pro cyklodopravu.
- Je třeba zmínit podstatnou událost z hlediska automobilové dopravy v Praze, a tím bylo **zprovoznění tunelu Blanka**, který významně odlehčil automobilové dopravě, zrychlil ji a učinil pohodlnější. K tomu došlo dne 19. 9. 2015, tedy v době konání předchozího výzkumu dopravy. Nyní jde o první výsledky po zprovoznění tunelu Blanka a nelze vyloučit, že právě otevření této stavby ve spojitosti s hospodářským růstem mohou být klíčové faktory, které ovlivnily negativní vývoj cyklodopravy. Nízké investice do cyklodopravy a do její propagace, ve srovnání s investicemi do automobilové dopravy pak vedou k růstu preference automobilové dopravy.

Doporučení

Detailní analýza

Základní údaje a jejich vývoj v čase

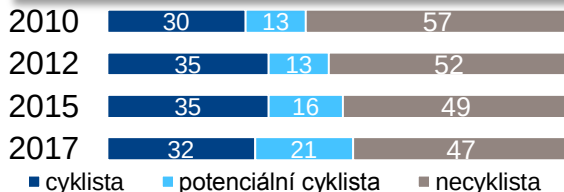
Počty cyklistů v Praze

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 2015 poklesl. Aktuálně se počet cyklistů ustálil na hodnotě blízké 300 tisícům**, což činí **32%** Pražanů. Mírný nárůst zaznamenal segment potenciálních cyklistů, kterých je zhruba 196 tisíc (21%). Necyklistů je v Praze téměř 432 tisíc, tedy necelých 50%. Nárůst potenciálních cyklistů je více na úkor dřívějších cyklistů.

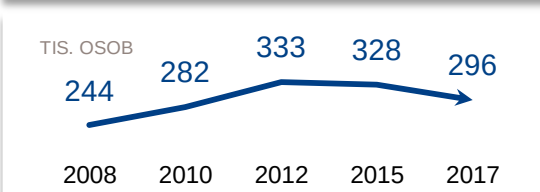
Ve srovnání s předchozím obdobím došlo ke změně vnitřní struktury segmentů cyklistů zpět ve prospěch pravidelných cyklistů, poměr pravidelných a nepravidelných cyklistů je srovnatelný.

Oproti předchozím rokům ubylo nejvíce cyklistů v nejmladší věkové skupině 15-29 let.

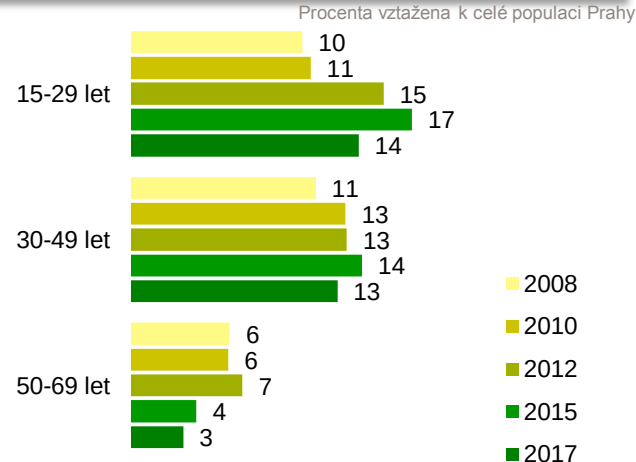
ZÁKLADNÍ SEGMENTACE (%)



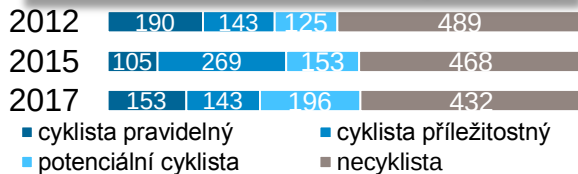
VÝVOJ POČTU CYKLISTŮ (tis. osob)



PODÍLY VĚKOVÝCH KATEGORIÍ CYKLISTŮ (%)



DETAILNÍ SEGMENTACE (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

v % | Báze: všichni respondenti | n=1002

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 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

| Báze: Cyklisté | n=312

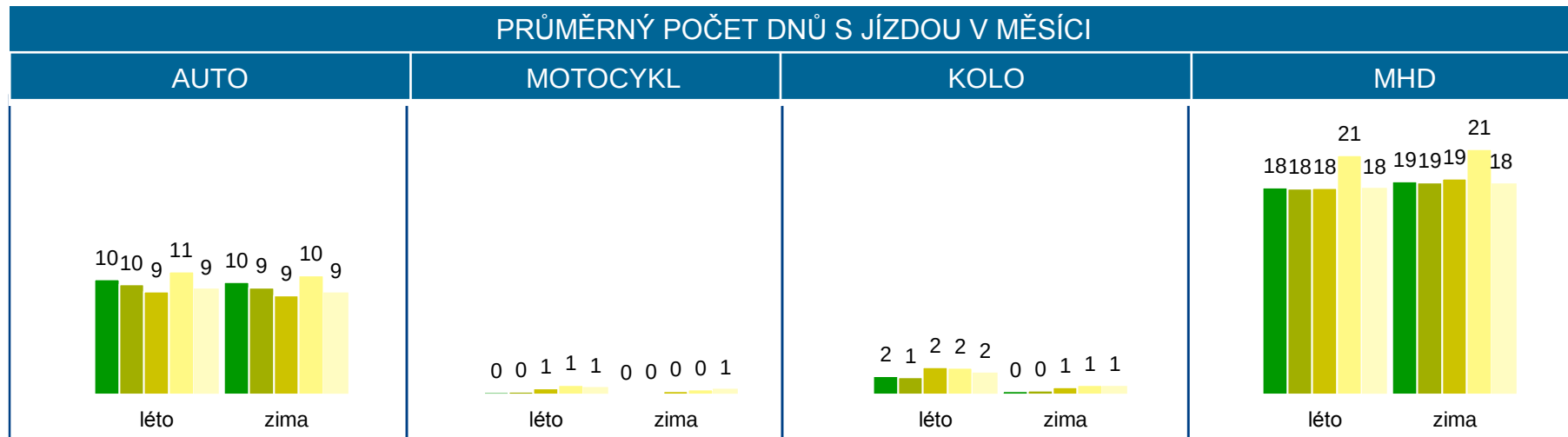
! Signifikanční nárůst oproti minulému období
 ! Signifikanční pokles oproti minulému období

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



Počet využití MHD a osobního vozu v rámci 30 dní oproti předchozím letům poklesl na hodnoty z roku 2012.

Počet využití kola průměrným Pražanem v průběhu 30 dní se udržuje pod **úrovní roku 2012 i 2015** v **letním období**, v **zimním období je pod úrovní roku 2015**.



■ rok 2008

■ rok 2010

■ rok 2012

■ rok 2015

■ rok 2017

v % | Báze: všichni respondenti | n=1002

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 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

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



Cyklisté v průměru vyjedou **na kole 6 krát v 1 měsíci** v **letním** období a **2 krát v zimním** období.

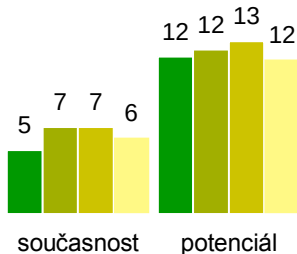
Odstraněním překážek pro cyklistickou dopravu v Praze by mohl **počet jízd cyklistů** v **letním** období **stoupnout na dvojnásobek**, v **zimním** období **o necelou polovinu**.

Potenciální cyklisté odhadují svůj **počet jízd po odstranění překážek** v **letním** období na **7 za měsíc**, v **zimním** období na **1-2 jízdy za měsíc**. Celkově ale **potenciál proti předchozím období poklesl**.

POTENCIÁLNÍ POČET DNŮ S JÍZDOU NA KOLE V 1 MĚSÍCI

CYKLISTÉ

LETNÍ SEZÓNA



ZIMNÍ SEZÓNA

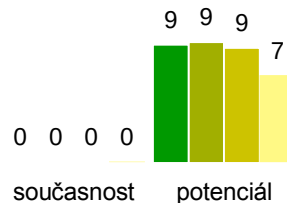


■ rok 2010

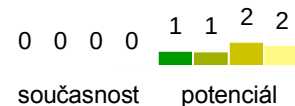
■ rok 2012

POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ

LETNÍ SEZÓNA



ZIMNÍ SEZÓNA



■ rok 2015

■ rok 2017

v % | Báze: cyklisté | n=312

| Báze: potenciální cyklisté | n=225

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?

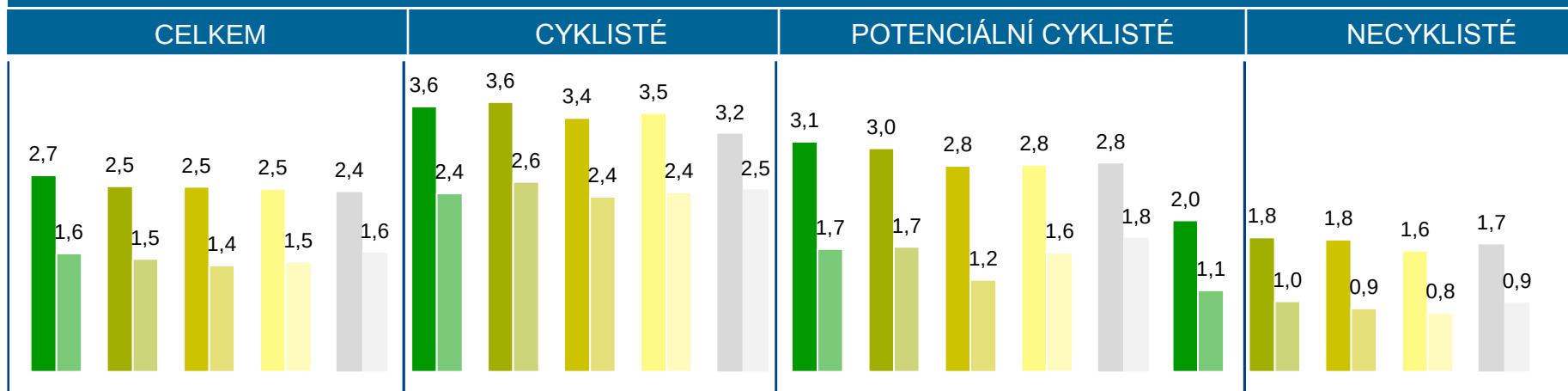
© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Vývoj počtu vlastněných kol na území Prahy

Počet jízdních kol v pražských domácnostech lehce vzrostl v Praze, zajímavá je tendence nárůstu kol v Praze v pražských domácnostech skupiny potenciálních cyklistů.

Vybavenost domácností cyklistů zůstává na podobné úrovni jako v roce 2015 a 2012.

PRŮMĚRNÝ POČET KOL NA DOMÁCNOST A POČET KOL V PRAŽSKÉM BYDLIŠTI



■ celkem 2008 ■ v Praze 2008 ■ celkem 2010 ■ v Praze 2010 ■ celkem 2012 ■ v Praze 2012 ■ celkem 2015 ■ v Praze 2015 ■ celkem 2017 ■ v Praze 2017

v % | Báze: všichni respondenti | N=1002

| cyklisté | n=312

| potenciální cyklisté | n=225

| necyklisté | n=466

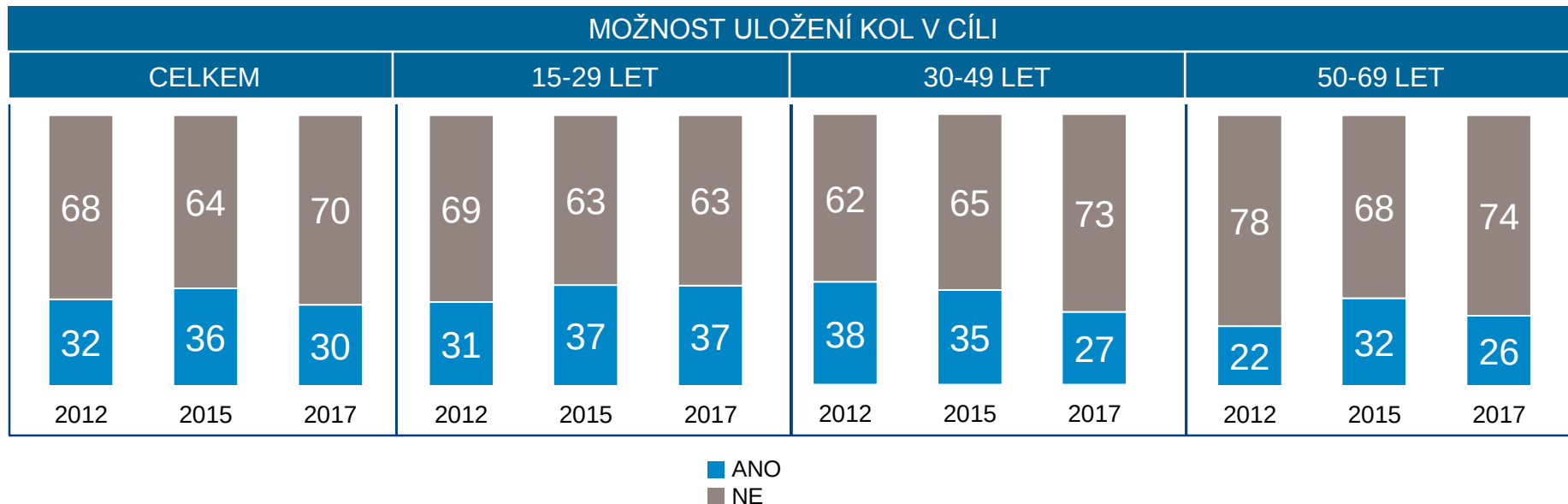
Q25. Kolik jízdních kol vlastní Vaše domácnost? (počítejte pojízdná kola umístěná buď ve vašem bydlíšti nebo i jinde?)

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

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Možnost uložení kol v cíli

Více než 2/3 osob, které v Praze za poslední rok použily jízdní kolo, **nemají možnost** ho v **cíli cesty pohodlně a bezpečně uložit**. Srovnání s předchozím výzkumem se však ukazuje **mírné zhoršení situace** způsobené poklesem především u střední a starší generace. Tím došlo ke změně v tom, že nejmladší generace vnímá **podmínky k uložení jízdního kola v cíli cesty** znatelně pozitivněji.



v % | Báze: ujeli po Praze více než 0 km | n=544

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

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

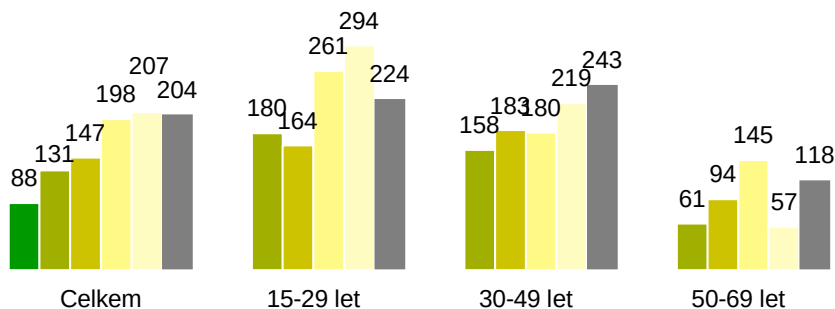
Vývoj počtu odhadnutých km po Praze na kole za rok

Na průměrného Pražana připadá přes 200 km najetých na jízdním kole za rok. Počet odhadnutých kilometrů ujetých na kole připadajících na 1 Pražana měl od roku 2002 stále lehce rostoucí trend, nyní se růst zastavil.

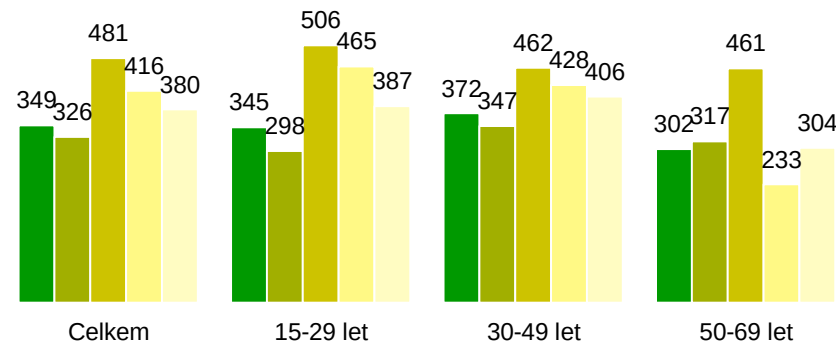
Počet odhadnutých km na osobu, která alespoň někdy jezdí v Praze na kole dále poklesl ve srovnání s rokem 2012 i 2015, oproti předchozím rokům je však stále vyšší. Pokles je dán změnami v nejmladší a střední věkové kategorii.

VÝVOJ PRŮMĚRNÉHO POČTU UJETÝCH KM NA KOLE V PRAZE

NA OSOBU



JEZDÍCÍ NA KOLE V PRAZE



■ 2002*) ■ 2008*) ■ 2012*) ■ 2015*) ■ 2017*)
) srovnání provedeno na skupině osob od 18 let

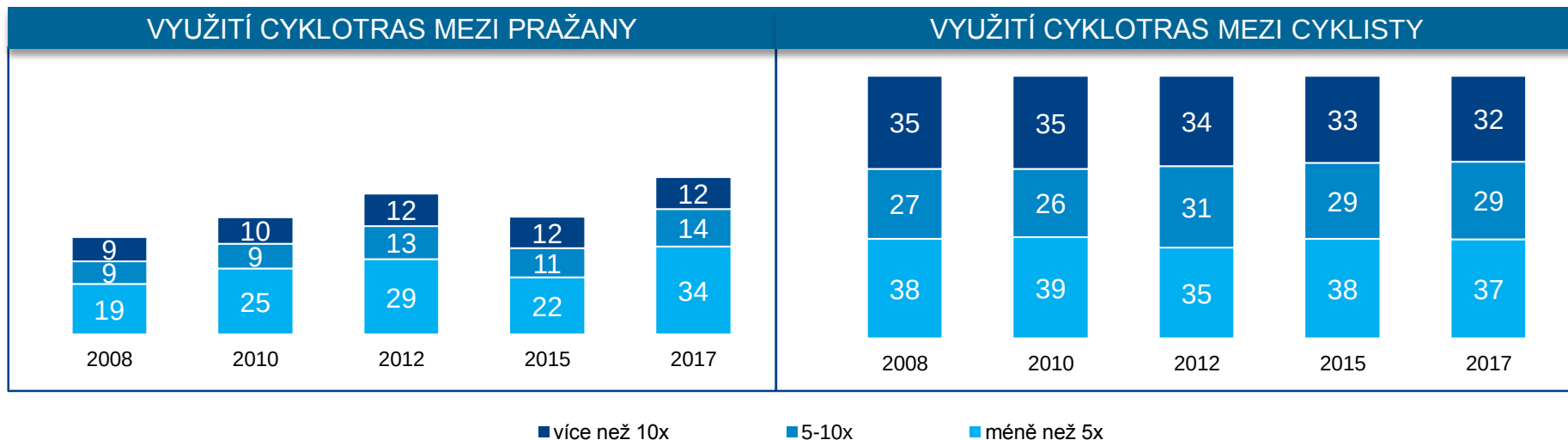
v % | Báze: všichni respondenti | N=1022

| Báze: využívají kolo v dopravě po Praze | n=544

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 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Vývoj využití cyklotras

Využívání **cyklotras** Pražany v roce 2017 vzrostlo, ale zejména ojedinělé využívání. **Cyklotrasy využilo cca 60% Pražanů**. Třetina Pražanů na cyklotrasy vyrazila nejvýše 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=1002

| Báze: cyklisté | N=312

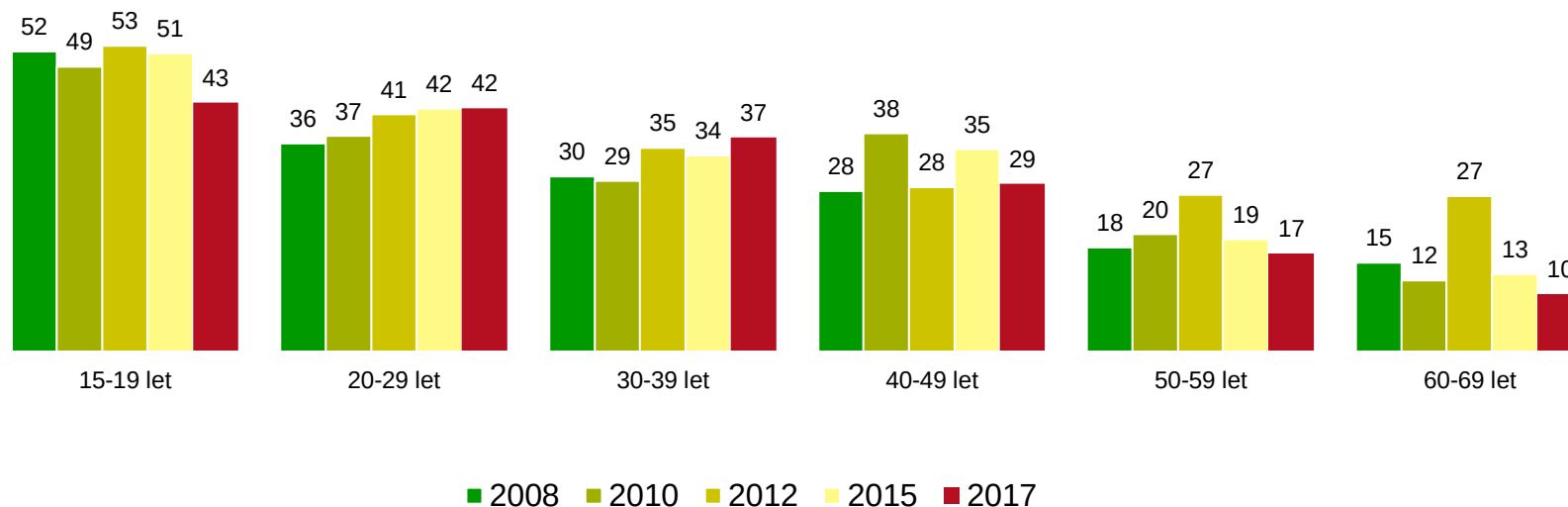
Q23. Jak často jste v posledním roce nějakou cyklotrasu využili?

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Vývoj podílu cyklistů podle věkových kategorií

Podíly cyklistů ve věkových kategoriích **od 20 do 40 let zůstávají na stejné úrovni** jako v předchozích letech.

Ukazuje se, že problém může být u nejmladší generace, kde podíl cyklistů již opakovaně poklesl..



v % | Báze: Pražané | n=1002

Q2-5. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze na kole.

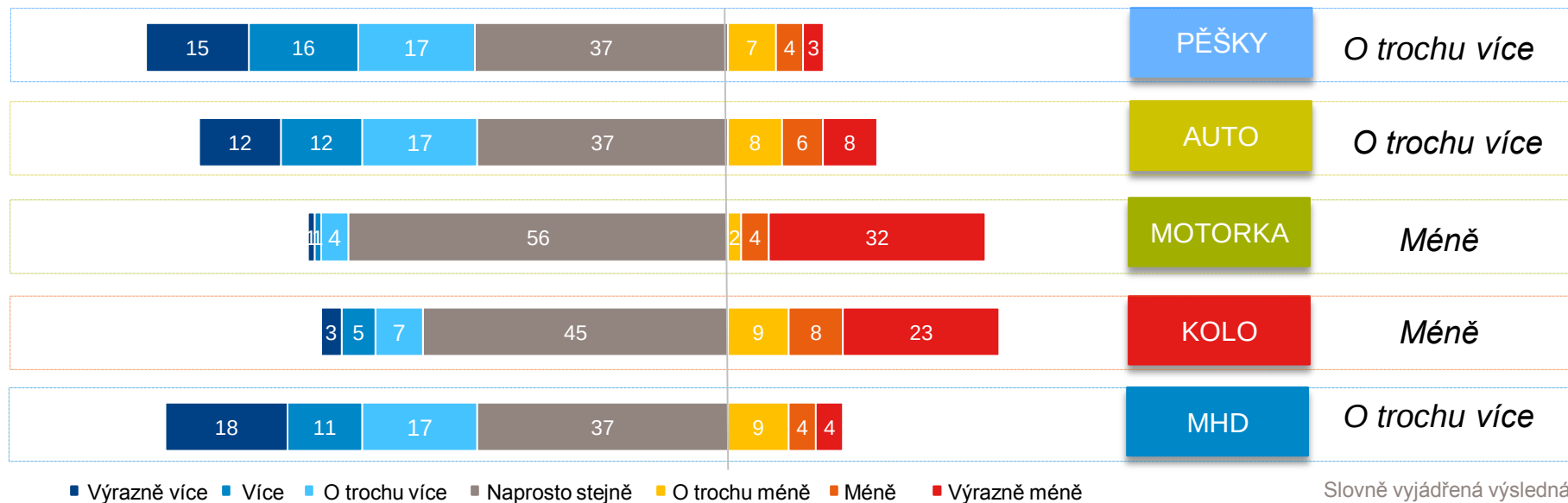
Q7-10. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v zimním období v Praze urazíte na kole.

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Subjektivní vnímání vývoje intenzity využívání typů dopravy

Pražané mají dojem, že využívají jízdní kolo a motorky méně často, než tomu bylo v roce 2015. Potvrzují, že používají častěji MHD a automobily, a také častěji chodí pěšky.

(Cyklisté využívají kolo stejně často, potenciální cyklisté výrazně méně)



Slovně vyjádřená výsledná průměrná hodnota ze škály

v % | Báze: všichni respondenti | n=1002

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...

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Dopravní chování Pražanů

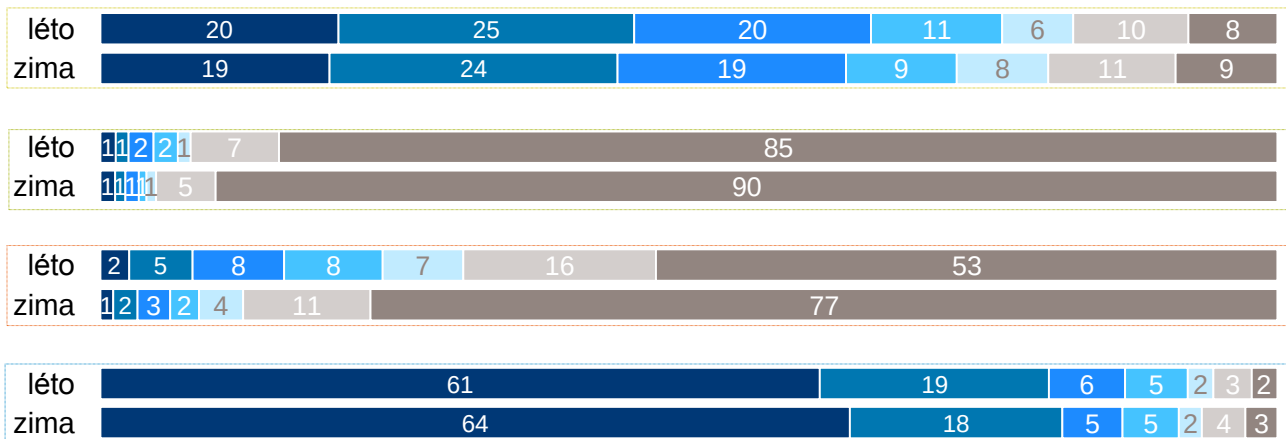
Frekvence dopravy a odhad týdenního proběhu v sezónách léto a zima



V obou sezónách je **nejčastěji využívána pražská MHD**. V zimním období je výkon IAD a MHD o 5 % resp. o 7,5 % vyšší..

Jízdní kolo využívá v letním období několikrát měsíčně necelá čtvrtina Pražanů, několikrát za týden 7 % Pražanů. V letním období se jízdní kolo podílí **na odhadu týdenního proběhu** Pražana **4,2 %**. Využití jízdního kola v **zimním období** ustává – **na odhadu týdenního proběhu** jeho podíl klesá na **1,3%**, přesto je několikrát za měsíc použije necelá 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=1002

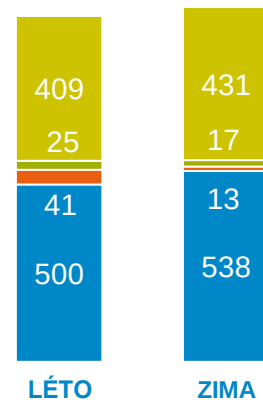
Q1. Jak často využíváte v letním období, tj. v období letního času, následující dopravní prostředky pro své cesty?

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 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

ODHAD TÝDENNÍHO PROBĚHU



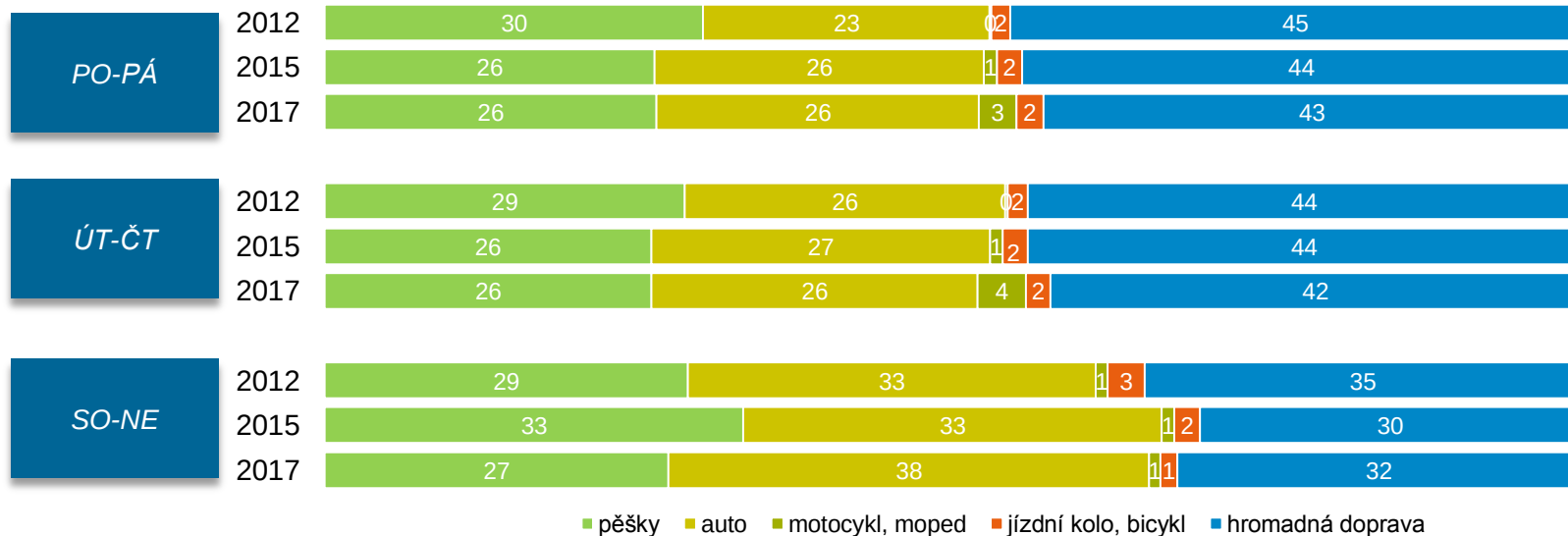
Modal split

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 **32%**, zatímco ve **všední dny** dosahuje **43%**, současně s tím posiluje podíl cest autem. **Cyklistická doprava** se na cestách Pražanů ve všední dny podílí 2% a o víkendech se podílí **1%**.

Oproti roku 2015 se ve volné dny zvýšil podíl individuální automobilové dopravy.



v % | Báze: všichni respondenti | n=1002, PO-PÁ | n=636, ÚT-ČT | n=385, SO-NE | n=366

X1a. Nyní se zaměříme na včerejší 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 vykonali jednotlivými použitými druhy dopravy

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

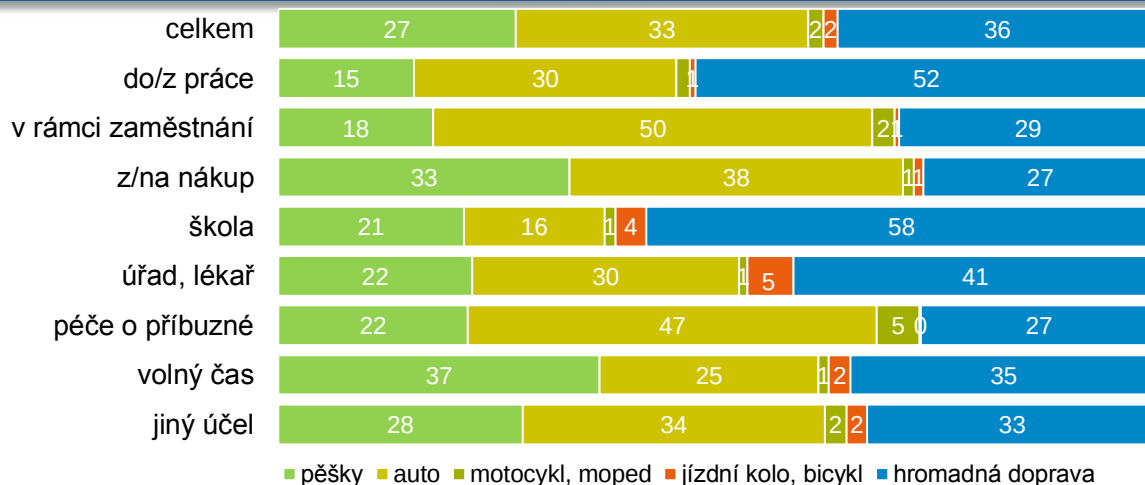
Modal split dle typů cest

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.

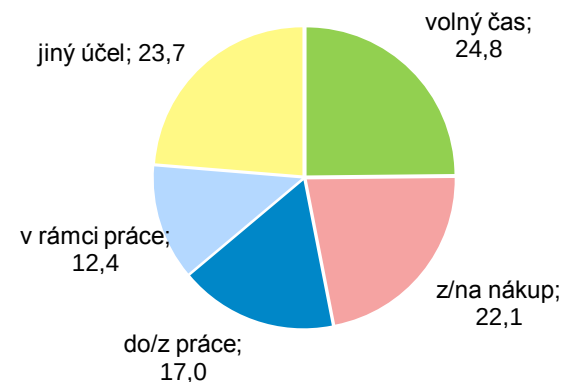


Nejvíce cest Pražanů je spojeno se zaměstnáním, celkem 30 %, z toho 17 % zahrnují cesty do a z práce, 12 % cesty spojené se zaměstnáním a v rámci zaměstnání. Druhým nejčastějším účelem cesty je volný čas ve čtvrtině realizovaných cest. Jen o něco méně frekventovaným účelem cesty je nakupování (22 %). Pěšky se pohybují Pražané častěji za volnočasovými aktivitami a po nákupu. Nejméně využívají chůzi pro cesty do a ze zaměstnání. Hromadná doprava je nejčastější pro cesty do školy (3/5 cest je hromadnou dopravou) a rovněž do a z práce (více než polovina). Automobilová doprava je nejčastěji používána pro povinnosti v rámci zaměstnání, dále při péči o příbuzné. Rovněž na nákup je auto hojně používaným prostředkem. **Jízdní kolo** je nejvíce využito při **cestách na úřad či k lékaři (5%)**

MODAL SPLIT



PODÍLY CEST PODLE ÚČELU



v % | Báze: všichni respondenti | n=1002

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

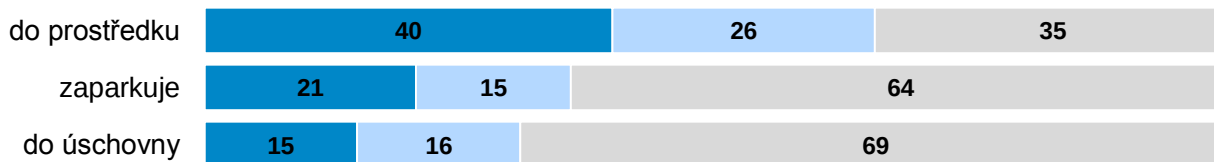
© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Nakládání s kolem při cestách kombinovaných s hromadnou dopravou

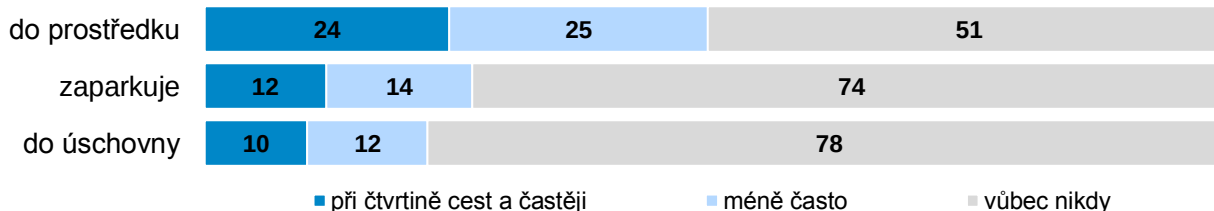
Nejčastěji si cyklisté i potenciální cyklisté berou kolo s sebou do dopravního prostředku, nejméně je využíváno ukládání kol do úschovny. Z dat vyplývá, že cyklisté jsou v kombinování dopravy zkušenější, tedy jednou z možností podpory cyklodopravy je popularizovat kombinaci s hromadnou dopravou, aby i potenciální cyklisté tento způsob přepravy uměli využívat. Tím by mohla být odstraněna jedna z bariér.

NAKLÁDÁNÍ S KOLEM PŘI KOMBINACI DOPRAVY

CYKLISTÉ



POTENCIÁLNÍ CYKLISTÉ



■ při čtvrtině cest a častěji ■ méně často ■ vůbec nikdy

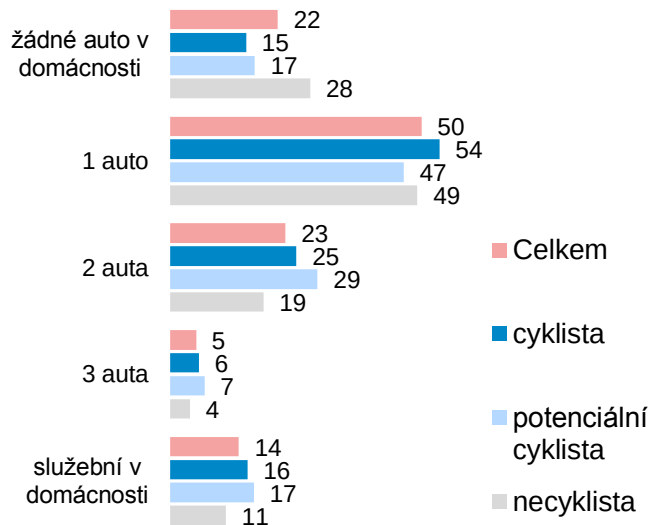
v % | Báze: cyklisté | n=312, potenciální cyklisté n=225

Ot. 18a Jakým způsobem kombinujete dopravu na kole při svých cestách po Praze s hromadnou dopravou?

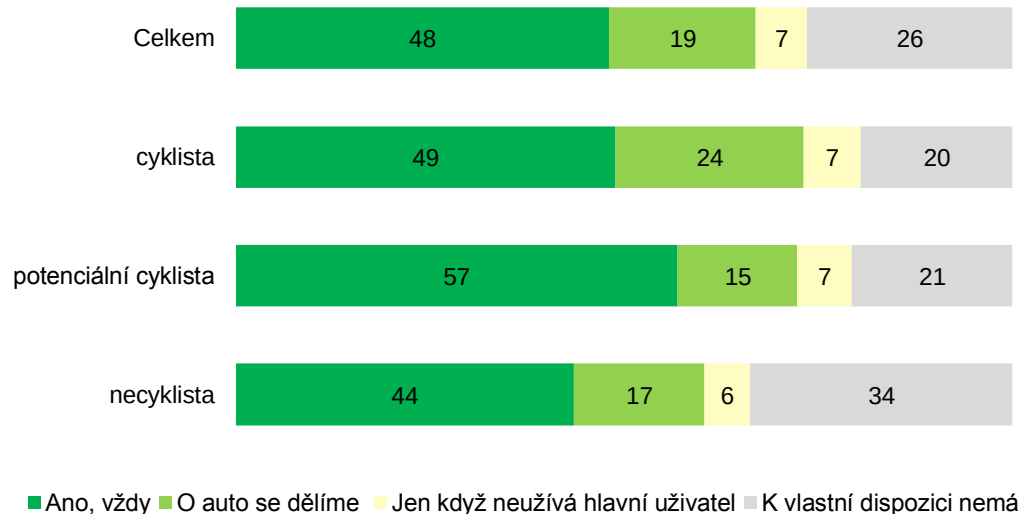
Vybavenost automobily

Pětina osob nemá v domácnosti automobil. 30 % domácností má automobily 2 a více, v každé šesté domácnosti je služební automobil. Nejlépe jsou autem vybaveni potenciální cyklisté. Ti mají také nejčastěji osobní auto k plné dispozici. Naopak nejvyšší podíl sdílení auta mají cyklisté.

VYBAVENOST DOMÁCNOSTI AUTY



DISPOZICE S AUTEM



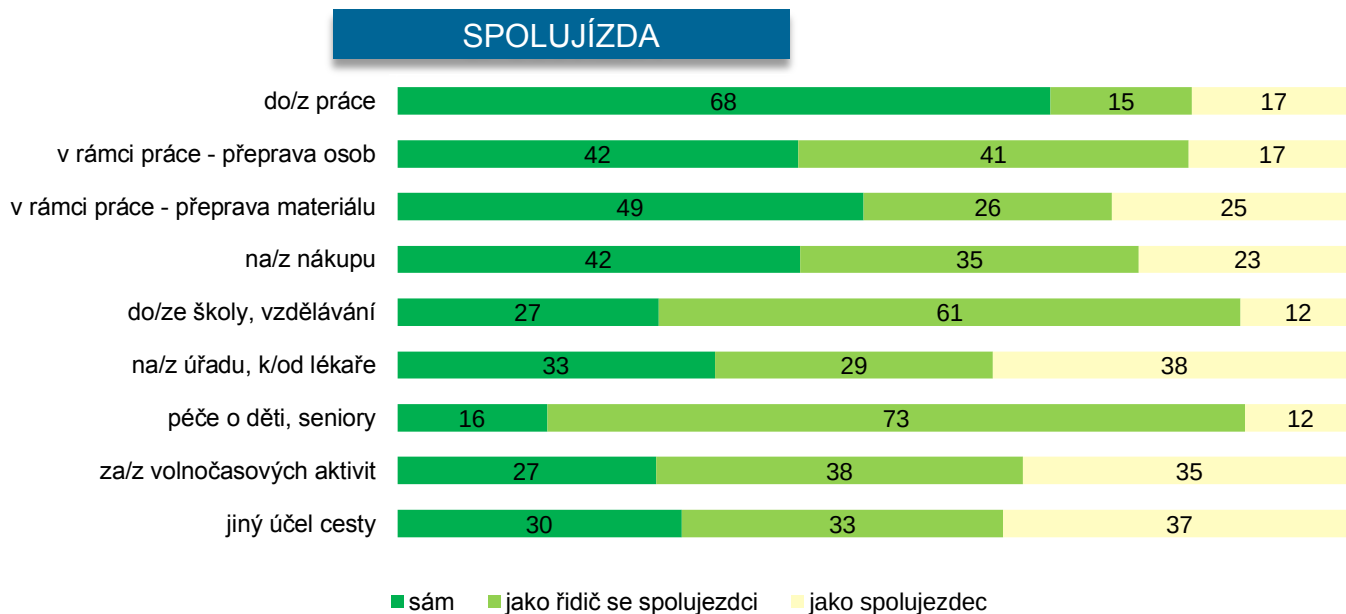
v % | Báze: cyklista | n=312, | Báze: potenciální cyklisté | n=225, necyklisté | n=465

Q45a. Máte ve své domácnosti k dispozici osobní autoobill? Q45b Kolik osobních aut máte k dispozici? Q45c Kolik z nich je služebních?

Q45bb Máte vy osobně vůz vždy k dispozici?

Spolujízda při cestách autem

Spolujízda se velmi odlišuje podle účelu cesty. Nejčastěji Pražané jezdí v autě sami při cestách z a do práce (více než dvě třetiny), v rámci zaměstnání a na nákupy (necelá polovina). Nejčastěji je Pražan řidičem při dopravě dalších osob při cestách do školy a při péči o děti a seniory. Jako pasažéři se nejčastěji lidé dopravují na úřady, k lékařům, na volnočasové aktivity.

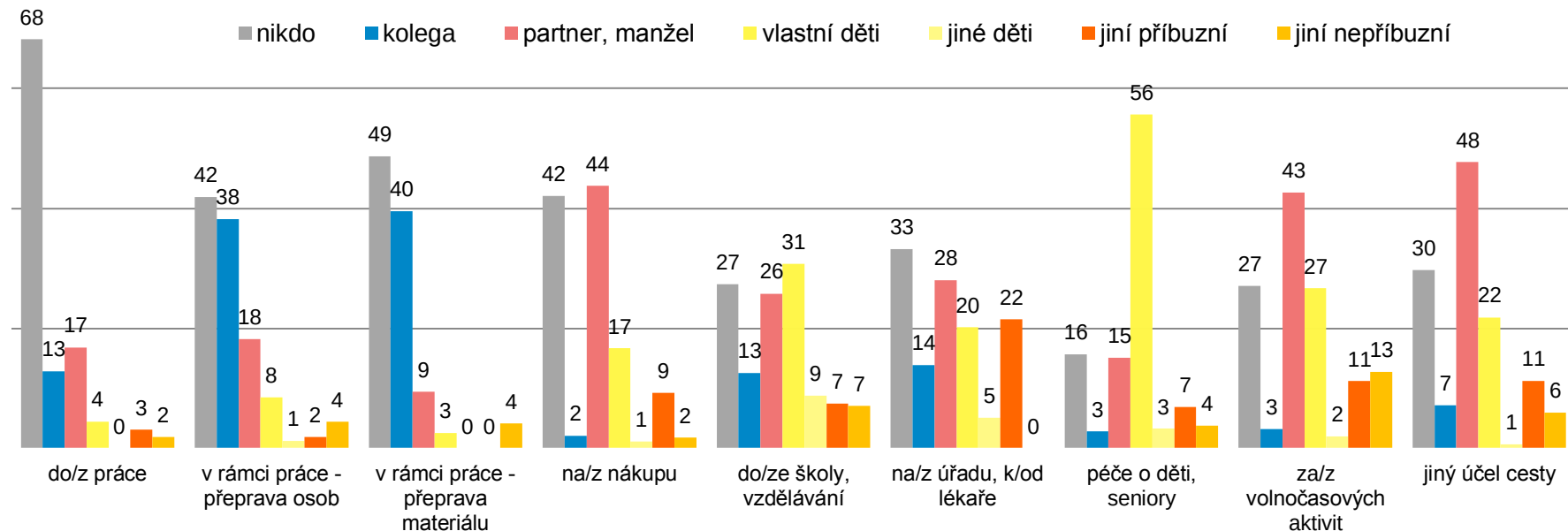


v % | Báze: všichni n=1002

X1e Na poslední cestě autem za účelem jste jel

Spolujízda při cestách autem

Podle účelu cesty se liší i osazenstvo spoujezdci. Kolegové jsou spoujezdci při cestách ve spojení se zaměstnáním (až 40%), dále při samotné dopravě do práce a rovněž na úřad. Partneři a manželé jsou nejčastěji spoujezdci při cestách na nákup, za volným časem (přes 40% cest). Děti jsou v autě přirozeně při cestách souvisejících s péčí o děti a jejich školní docházkou. Nejméně jezdí lidé sami, pokud je účelem cesty péče o další osoby, naopak nejvíce na cestách do a ze zaměstnání.



v % | Báze: všichni n=1002

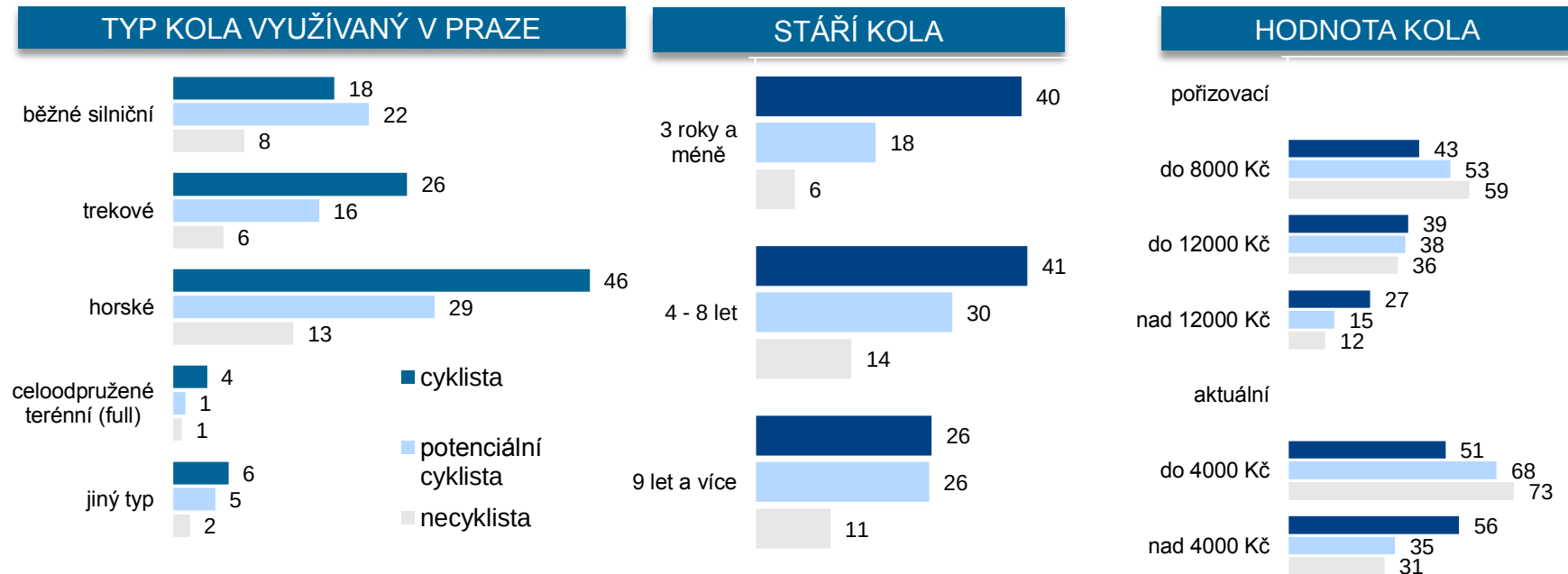
X1f Kdo další jel s vámi v autě

Podmínky pro cyklistiku v Praze

Kola používaná pro jízdu po Praze

K jízdě po Praze jsou nejvíce využívána horská, treková a běžná silniční kola (cyklisté jsou vybaveni ve větší míře horskými koly, potenciální cyklisté mají vyšší podíl běžných silničních kol).

Cyklisté mají kola s vyšší pořizovací cenou i s vyšší zůstatkovou aktuální cenou.



v % | Báze: cyklista | n=312, | Báze: potenciální cyklisté | n=225, necyklisté | n=465

Q28b. Na jakém kole jezdíte po Praze?

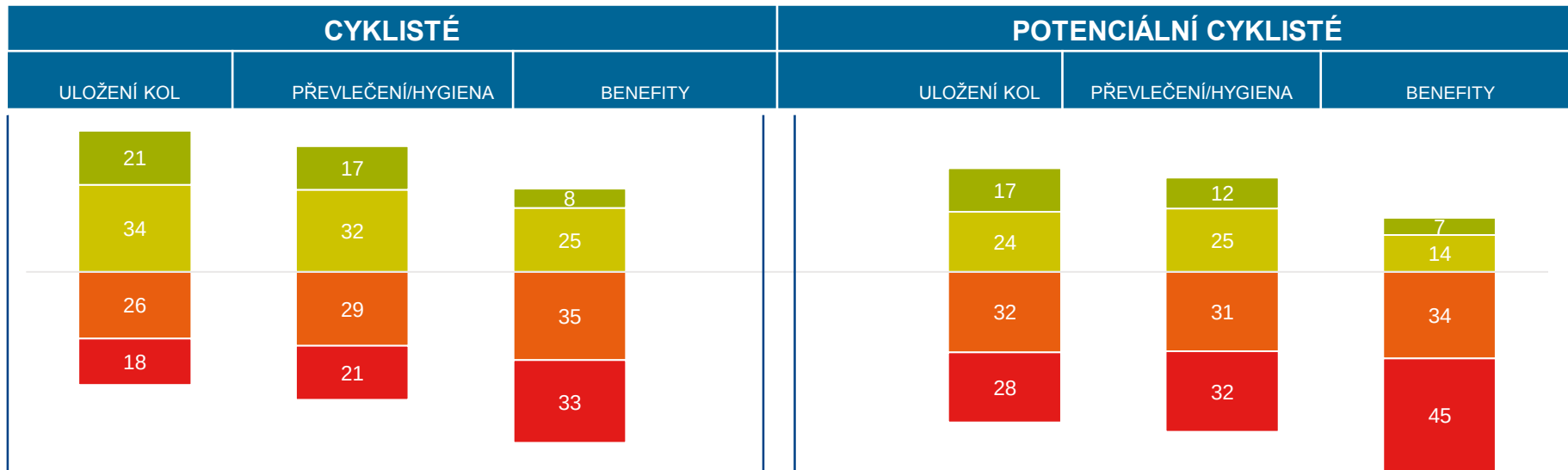
Báze omezena osobami, které cenu uvedly

Možnost více kol

Tabulka s amortizačními indexy v příloze

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 polovinou cyklistů **nespokojenost**. U **benefitů** jsou **cyklisté ještě kritičtější**. **Potenciální cyklisté ze všech hledisek vyjadřují výrazně nižší spokojenost.**



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

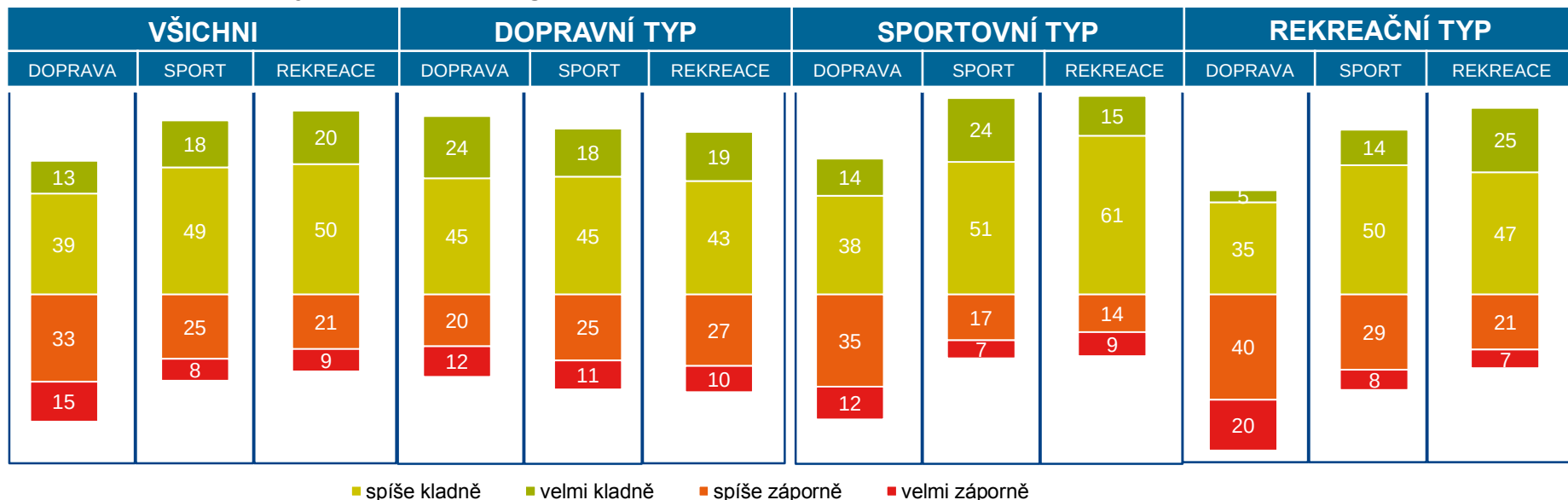
v % | Báze: cyklisté | n=312

| Báze: potenciální cyklisté | n=225

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 a sportovní cyklistiku, které vnímají zhruba 2/3 cyklistů a potenciálních cyklistů pozitivně. **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. Podstatné zjištění je, že sportovní a rekreační cyklisté vyjadřují vůči podmínkám pro dopravní cyklistiku výrazně kritičtější stanovisko (rekreační typ dokonce 60% negativních hodnocení).

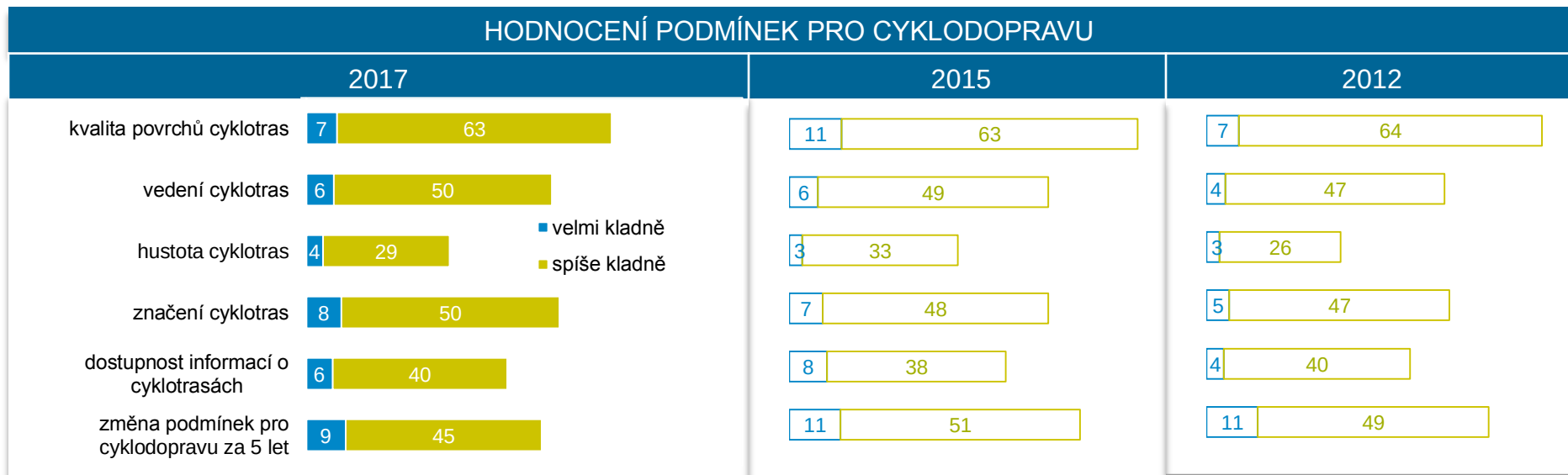


v % | Báze: dopravní typ | n=149, sportovní typ | n=144, rekreační typ | n=244

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

Podmínky pro cyklodopravu v Praze

Od posledních výzkumů došlo ke snížení spokojenosti se změnami podmínek pro cyklodopravu za 5 let. Tento údaj je v souladu s poklesem využívání kola pro jízdy po Praze. Významný je pokles v aspektu kvality povrchů cyklotras, ale z v dalších hledisek. Nejnižší spokojenost je s hustotou cyklotras.



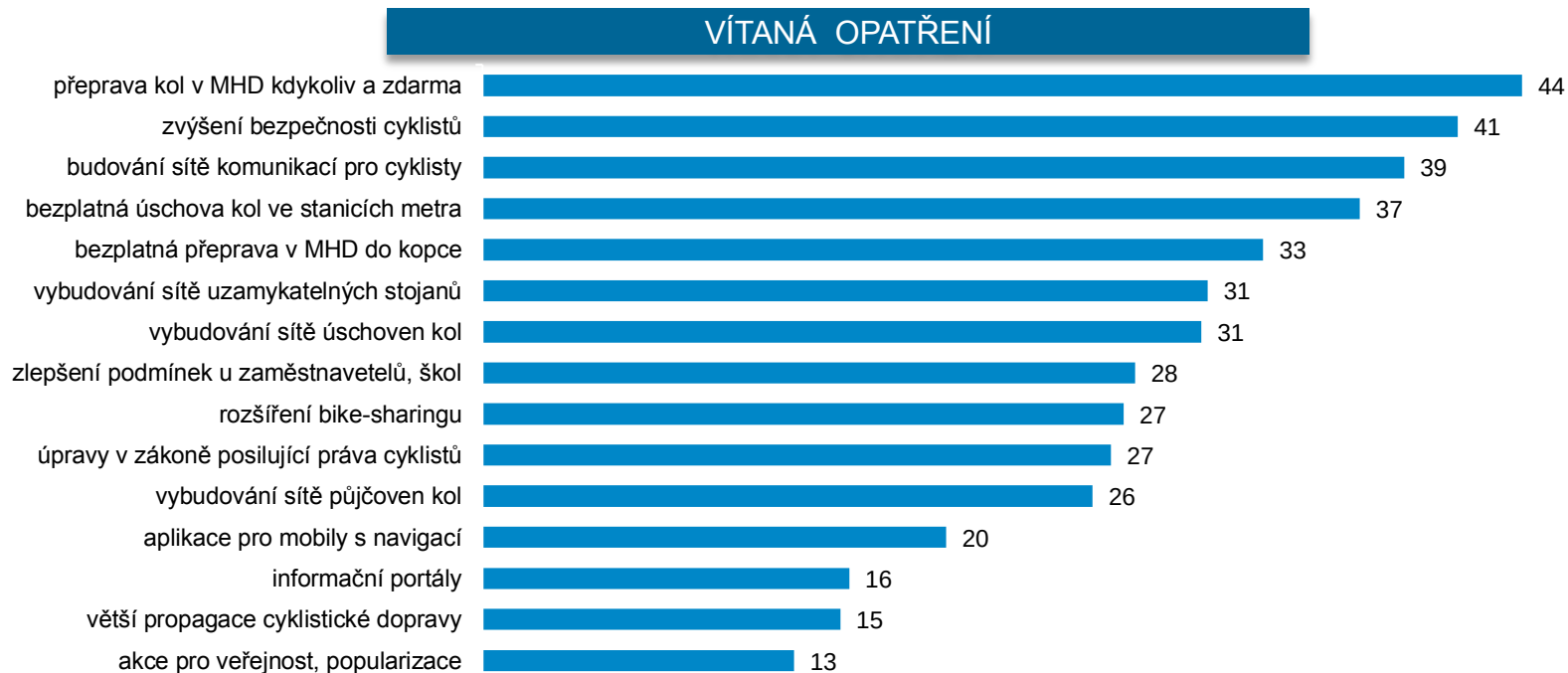
v % | Báze: jezdí v Praze na kole | n=544

Q31. Jak hodnotíte v Praze

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Podmínky pro cyklodopravu v Praze

Nejvítanějším opatřením je přeprava kol v MHD zdarma, zvýšení bezpečnosti cyklistů a s tím spojené budování sítě komunikací určených cyklistice. K základním opatřením, která by mohla napomoci rozvoji cyklistiky se připojila i nově zařazená možnost vybudování bezplatných úschoven kol ve stanicích metra.



v % | Báze: cyklisté a potenciální cyklisté | N=537, cyklisté | n=312, potenciální cyklisté | n=225

Q30. Jaká opatření by měla největší pozitivní vliv pro vás osobně na větší využívání kola k dopravě po Praze?

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

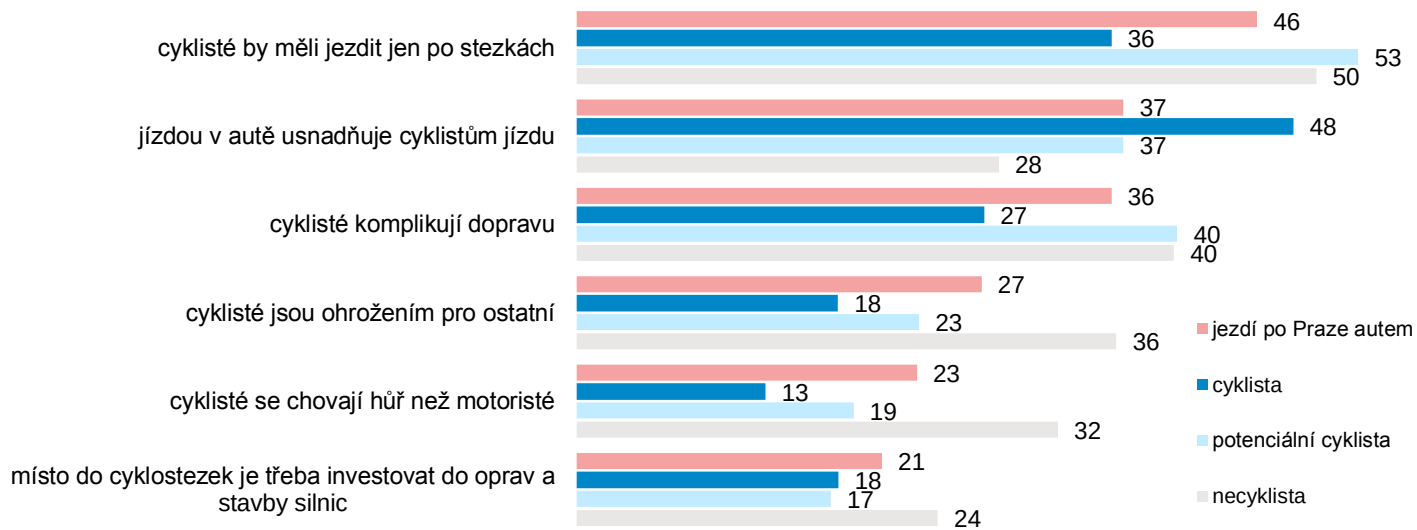
Odpověď: využíval by o hodně více

Názory řidičů na cyklodopravu v Praze

Řidiči necyklisté vyjadřují ve svých názorech určitou **netoleranci vůči cyklistům** – pouze necelá 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 dvě pětiny zastávají shodně s potenciální cyklisty názor, že cyklisté komplikují dopravu, ovšem za ohrožení pro ostatní považují necyklisté cyklisty více než potenciální cyklisté. Stejný rozdíl je i v názoru, že se cyklisté chovají se hůře než motoristé.

Řidiči cyklisté a potenciální cyklisté jsou i jako řidiči auta k cyklistům v pražské dopravě významně ohleduplnější.

NÁZORY Z POHLEDU MOTORISTŮ



v % | Báze: jezdí v Praze autem | n=934, cyklista n=303 | potenciální cyklista n=211 | necyklista n=420

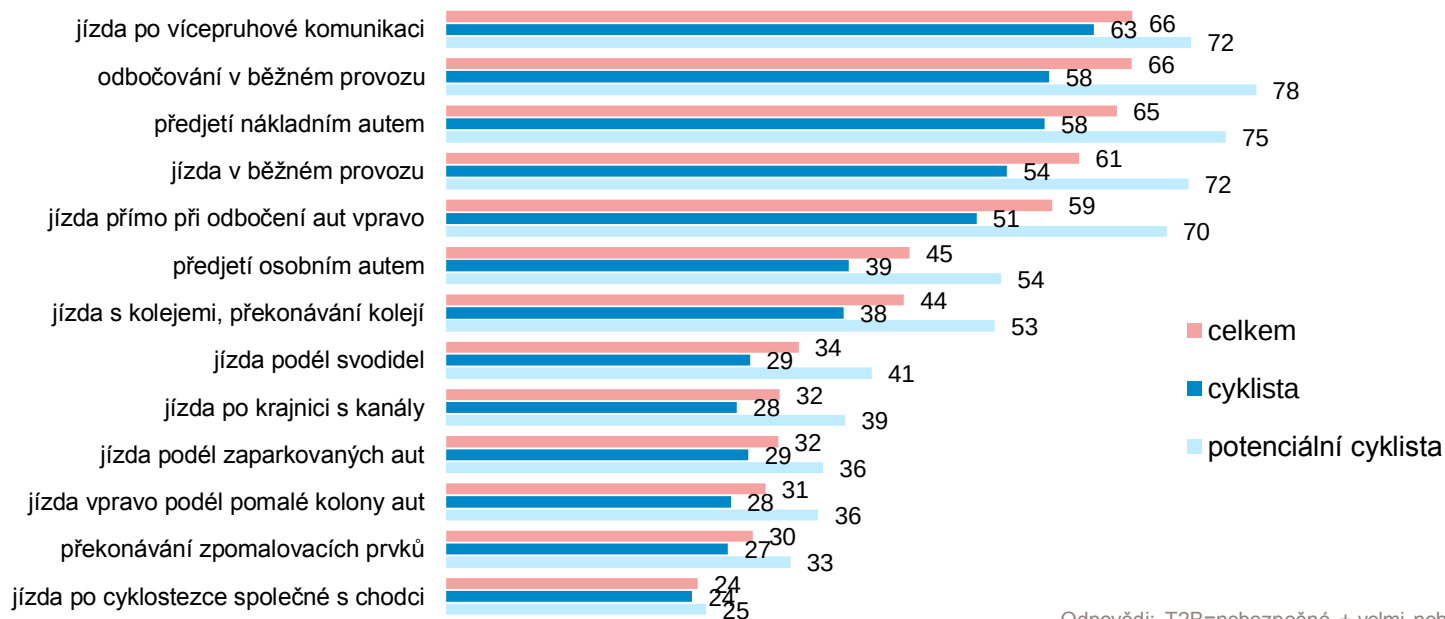
Q36. Jak hodnotíte cyklistickou dopravu v Praze v situaci, kdy jedete autem? Označte výroky, se kterými souhlasíte.

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Vnímání bezpečnosti cyklodopravy v Praze



Jízda po vícepruhové komunikaci, odbočování a jízda v běžném provozu, předjetí nákladním autem, jízda rovně v křižovatce, kde odbočují automobily vpravo, a 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. Potenciální cyklisté vnímají nebezpečí výrazně citelněji.



v % | Báze: jezdí na kole | n=537 | cyklisté | n=312, potenciální cyklisté | n=225

Q33. Za jak nebezpečné považujete následující dopravní situace?

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Odpovědi: T2B=nebezpečné + velmi nebezpečné

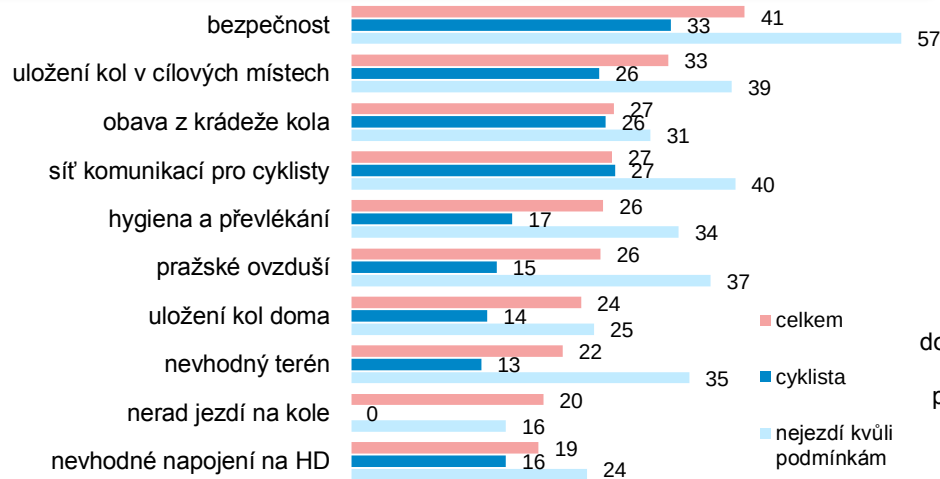
Potenciál dalšího rozvoje cyklistiky v Praze

Bariéry využití cyklodopravy

Většímu rozvoji cyklodopravy v Praze brání v první řadě absence pocitu bezpečí spolu s problémem uložení kol a obavy z krádeže, navíc s nedostatečnou sítí vhodných komunikací. Překážky vnímají necyklisté výrazně citlivěji, zejména bezpečnost, pražský terén a ovzduší.

Zlepšení podmínek pro jízdu na kole v Praze by podnítilo k vyššímu využití kola zejména pro volnočasové aktivity, ale i cesty do a z práce či školy. Větší pobídkou pro širší využívání kola by zlepšení podmínek bylo pro stávající cyklisty.

ZÁSADNÍ PŘEKÁŽKY ROZVOJE CYKLODOPRAVY



POTENCIÁL ROZVOJE PO ZMÍRNĚNÍ PŘEKÁŽEK



v % | báze: všichni respondenti n=1002 | cyklisté n=312 | nejezdí kvůli překážkám n=275

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?

Potenciál využití cyklodopravy po odstranění překážek

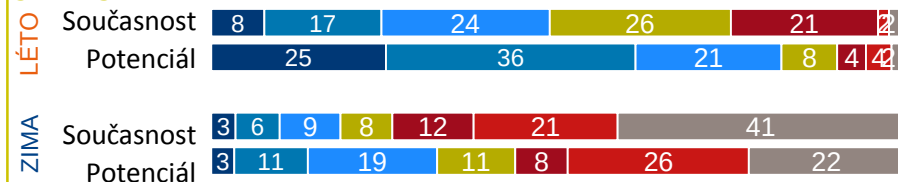
Zlepšení podmínek pro jízdu na kole by mohlo přinést **zvýšenou frekvenci jízd** na kole stávajících **cyklistů**, takže by jich **až dvě třetiny** mohly jezdit **několikrát týdně** v **letním** období a **více než polovina** **nejméně jednou měsíčně** v **zimním** období.

Dvě pětiny potenciálních cyklistů by **zlepšení podmínek** mohlo vysadit do sedla kola v **letním** období aspoň **jednou týdně**.

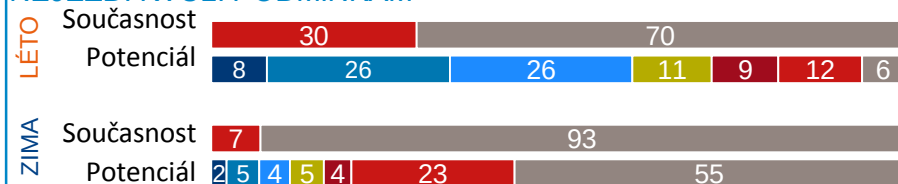
Zlepšení podmínek při kombinování jízdy na kole s jízdou MHD by napomohlo nejvíce kombinacím s vlaky a metrem. Vyšší frekvence jízdy na kole automaticky neznamená zvýšení podílu cest s kombinací s hromadnou dopravou.

POTENCIÁL CYKLODOPRAVY

CYKLISTÉ



NEJEZDÍ KVŮLI PODMÍNKÁM



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

v % | Báze: cyklisté | n=312, nejedzí kvůli podmínkám | n=275

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 zmíněny jmenované překážky, které Vám brání jezdit na kole častěji?

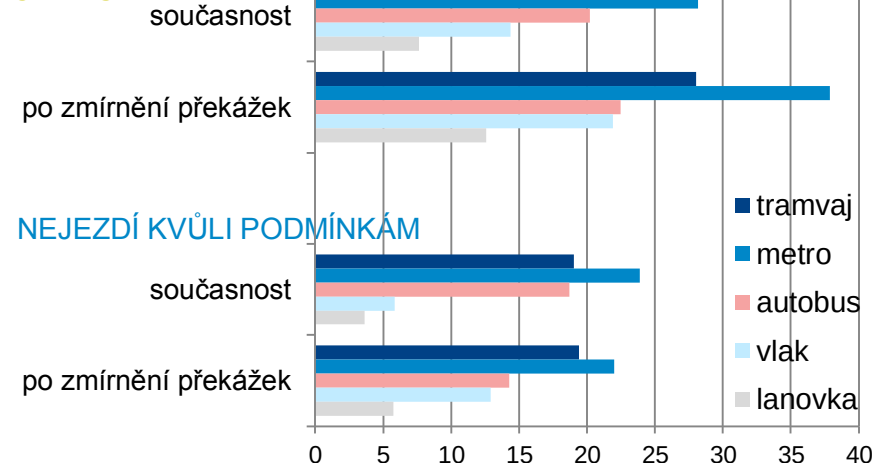
Q18. Jak často využíváte při svých cestách na kole po Praze kombinaci s hromadnou dopravou (tramvaj, autobus, metro, vlak)? (odpověď – aspoň v polovině cest)

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

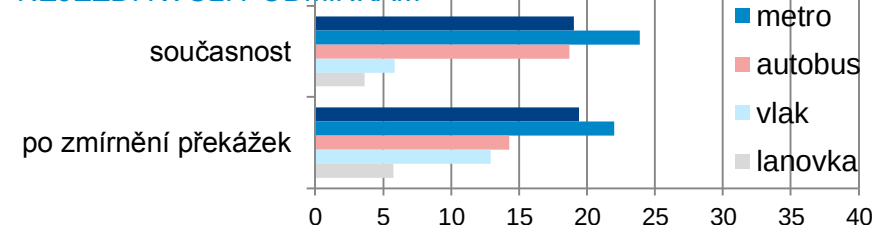
© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

POTENCIÁL V KOMBINACI S HROMADNOU DOPRAVOU

CYKLISTÉ

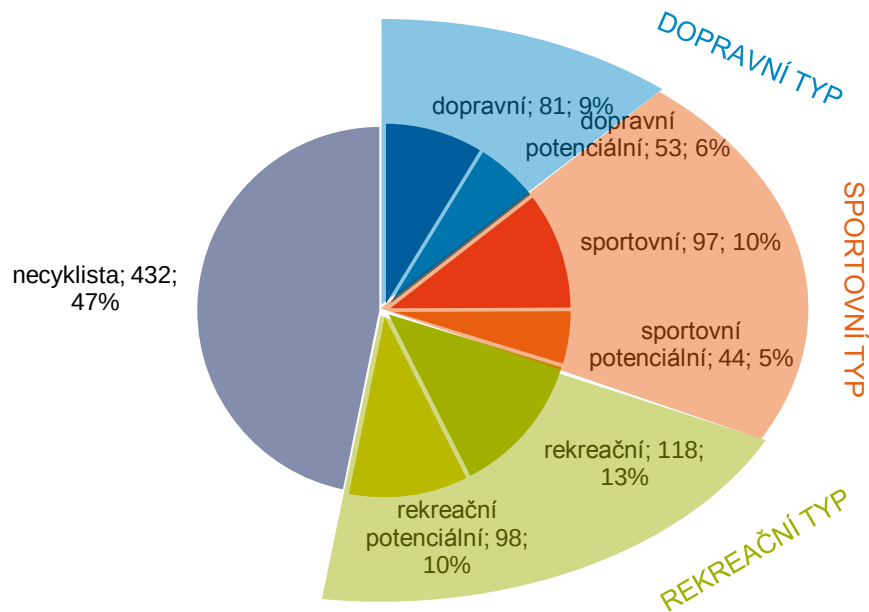


NEJEZDÍ KVŮLI PODMÍNKÁM



Segmentace cyklistů a potenciálních cyklistů podle účelu využívání kola v Praze

Nejsilnějším typem jsou **cyklisté rekreační**, aktuálně jich je **118 tis. osob**. Rekreační cyklistika má také **největší potenciál - téměř 100 tis. osob**. Segment **cyklistů dopravních**, kterých je v současnosti zhruba **81 tis. osob**, s **potenciálem dalších 53 tis. osob**. Dohnal segment **sportovních cyklistů s 97 tis. cyklisty a potenciálem dalších 44 tis. osob**.



v % | Báze: všichni respondenti | n=1002 | Báze: cyklisté | n=312, potenciální cyklisté | n=225

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?

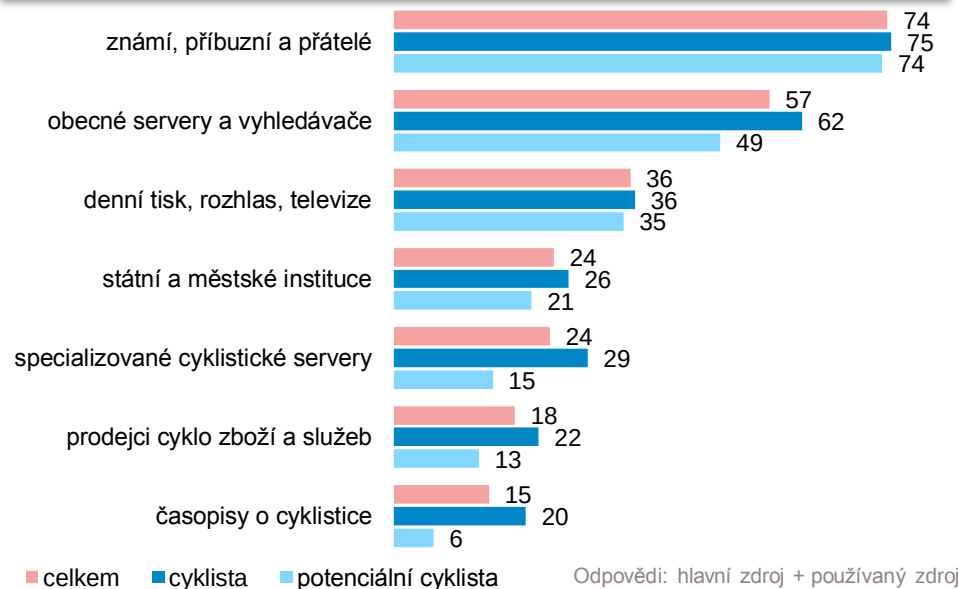
Opatření pro rozvoj cyklistiky v Praze

Informace v cyklodopravě v Praze

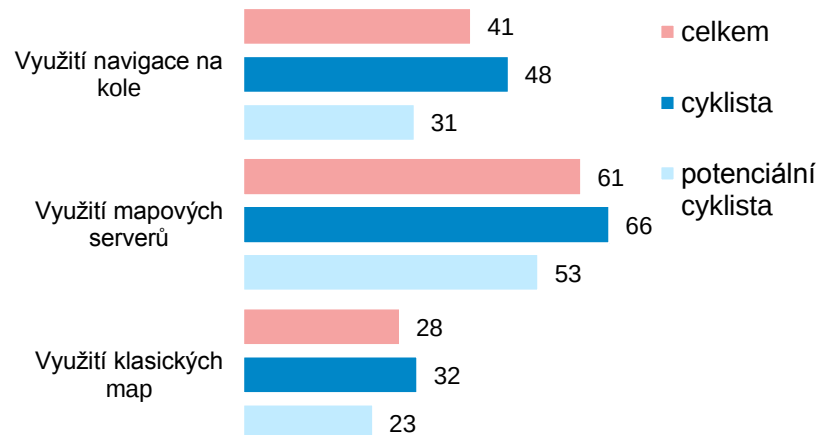
Cyklisté i potenciální cyklisté čerpají informace zpravidla **mezi blízkými osobami**, dále **na běžných vyhledávacích serverech**. **Cyklisté** významně častěji využívají jako zdroj informací **speciální servery** a **prodejce** zaměřené na cyklistiku a **cyklistické časopisy**.

Polovina cyklistů využívá navigace (nárůst o 8 p.b. proti roku 2015), dvě třetiny mapové servery. **Klasické mapy používá už pouze 1/3 cyklistů.**

VYUŽÍVÁNÍ INFORMAČNÍCH ZDROJŮ



VYUŽÍVÁNÍ PORTÁLŮ - VŠICHNI



v % | Báze: potenciál celkem | n=537 | Báze: cyklisté | n=312, potenciální cyklisté | n=225

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

XX8. Znáte a využíváte tyto portály?

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

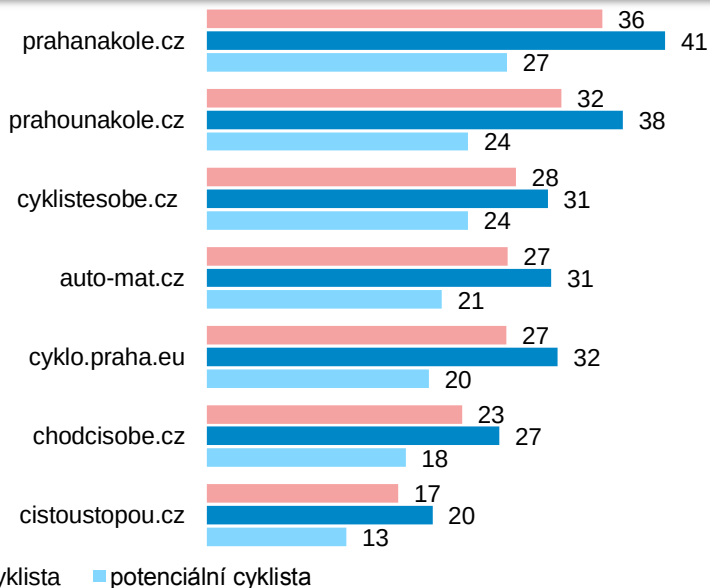
Báze: všichni respondenti | n=1002 | cyklisté | n=312

Weby a aplikace

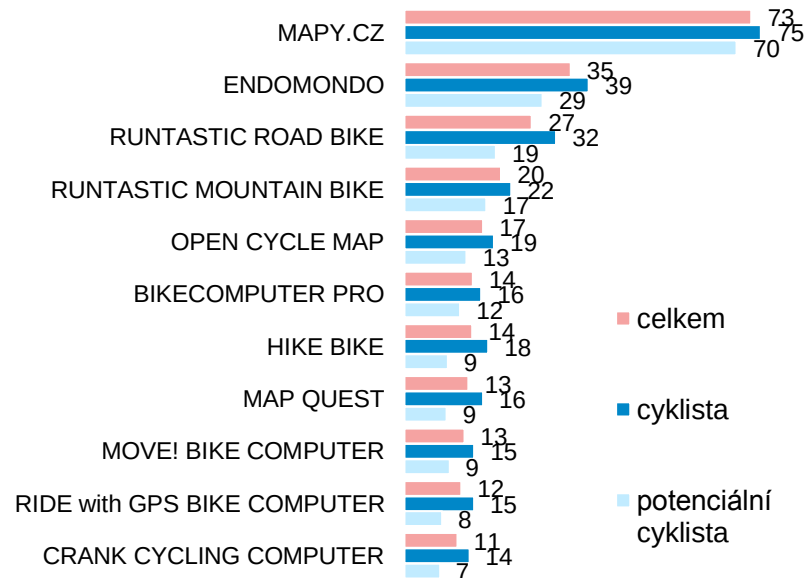
Nejznámější stránky jsou **prahanakole.cz** a rovněž **prahounakole.cz**. Přirozeně větší znalost vykazují cyklisté proti potenciálním cyklistům.

Nejznámější aplikací je **MAPY.CZ**, s odstupem poté **ENDOMONDO**.

ZNALOST ZDROJŮ INFORMACÍ NA INTERNETU



ZNALOST APLIKACÍ



v % | Báze: potenciál celkem | n=537 | Báze: cyklisté | n=312, potenciální cyklisté | n=225

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

XX8. Znáte a využíváte tyto portály?

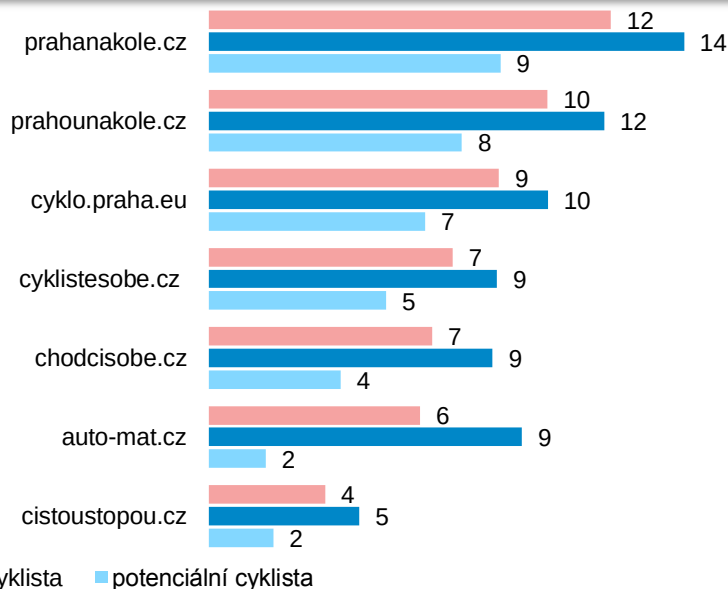
© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Weby a aplikace

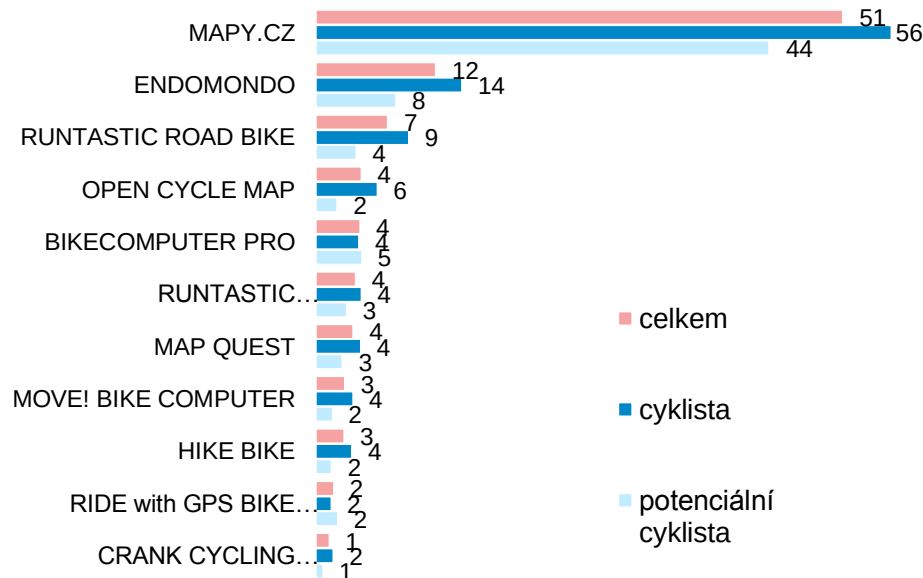
Nejvyužívanější stránky jsou **prahanakole.cz** a rovněž **prahounakole.cz**, ale rozdíly ve využívání dalších stránek nejsou nijak velké. Přirozeně větší využívání vykazují cyklisté proti potenciálním cyklistům.

Nejvyužívanější aplikací je **MAPY.CZ**, s výrazným odstupem poté **ENDOMONDO**

VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ INFORMACÍ NA INTERNETU



VYUŽÍVÁNÍ APLIKACÍ



v % | Báze: potenciál celkem | n=537 | Báze: cyklisté | n=312, potenciální cyklisté | n=225

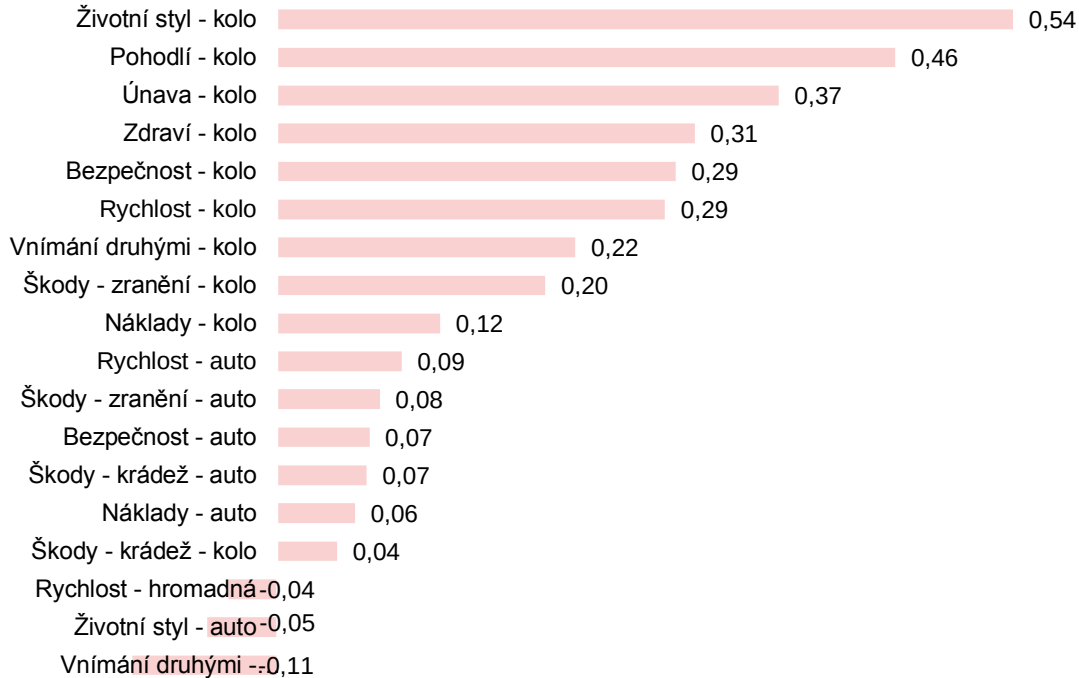
Q35. Jak často využíváte následující zdroje informací o cyklistické dopravě v Praze?

XX8. Znáte a využíváte tyto portály?

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Korelace image druhů dopravy s cykloaktivitou

Jde o nedeklarované zjištění vazeb image a aktivity na kole. Do srovnávané proměnné byla zahrnuta frekvence jízdy na kole v létě i zimě, před i po zmírnění překážek a ujeté km v Praze.. Nejvýznamnější faktory, které ovlivňují aktivitu na kolech, jsou soulad se životním stylem, dále vnímání pohodlnosti a fyzické zátěže jízdou na kole. Vnímání rizika bezpečí a krádeže u auta má negativní vliv na jízdu na kole, neboť se přímo promítá i do vnímání rizik na kole.



v % | Báze: všichni | N=1002,

Q11. Jak hodnotíte jednotlivé faktory pro jednotlivé typy dopravy?

© GfK 2017 | Výzkum cyklistické dopravy v Praze | TSK | Závěrečná zpráva | Listopad 2017

Kolo odporuje mému životnímu stylu - méně jezdím
Kolo je mi nepohodlné - méně jezdím
Kolo je nepříjemná fyzická zátěž - méně jezdím
Kolo poškozuje zdraví - méně jezdím
Kolo je nebezpečné - méně jezdím
Kolo je pomalá doprava - méně jezdím
Na kole bych byl považován za jiného, divného - méně jezdím
Na kole je vysoké riziko úrazu - méně jezdím
Kolo je levná doprava - méně jezdím
Auto je pomalé - méně jezdím na kole
Vysoké riziko úrazu v autě - méně jezdím na kole
Auto je nebezpečné - méně jezdím
U auta je vysoké riziko krádeže - méně jezdím
Auto je levné - méně jezdím
Je vysoké riziko krádeže kola - méně jezdím
Hromadná doprava je pomalá - více jezdím
Auto odporuje mému životnímu stylu - více jezdím
V MHD bych byl vnímán divně, odlišně - více jezdím

DĚKUJEME ZA POZORNOST GfK KONTAKT

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

Přehled počasí v době terénního sběru dat 2012



Praha Karlov 10.9 - 23.9.2012

Průměrná denní teplota vzduchu (°C), denní úhrn srážek (mm), stav oblačnosti v 7, 14 a 21 h SEČ

Den	Teplota	Srážky	Oblačnost 07	Oblačnost 14	Oblačnost 21
pondělí 10.9.	22,6	0,0	polojasno	jasno	polojasno
úterý 11.9.	21,7	2,6	jasno	polojasno	zataženo
středa 12.9.	12,6	18,9	zataženo	zataženo	zataženo
čtvrtek 13.9.	12,2	0,3	zataženo	polojasno	jasno
pátek 14.9.	12,8	0,0	zataženo	polojasno	polojasno
sobota 15.9.	14,6	0,0	polojasno	zataženo	zataženo
neděle 16.9.	15,6	0,0	jasno	polojasno	polojasno
pondělí 17.9.	15,7	0,0	polojasno	zataženo	polojasno
úterý 18.9.	18,2	9,4	zataženo	polojasno	polojasno
středa 19.9.	11,6	0,5	zataženo	zataženo	jasno
čtvrtek 20.9.	10,8	0,0	jasno	polojasno	zataženo
pátek 21.9.	12,0	4,8	zataženo	zataženo	Zataženo
sobota 22.9.	12,2	0,0	zataženo	polojasno	polojasno
neděle 23.9.	11,0	0,0	polojasno	zataženo	polojasno

Přehled počasí v době terénního sběru dat 2015



Praha Karlov 21. 9. - 6. 10. 2015

Průměrná denní teplota vzduchu (°C), denní úhrn srážek (mm), stav oblačnosti v 7, 14 a 21 h SEČ

Den	Teplota	Srážky	Oblačnost 07	Oblačnost 14	Oblačnost 21
pondělí 21.9.	12,8	0,0	skoro jasno	oblačno	jasno
úterý 22.9.	15,1	0,0	polojasno	skoro zataženo	skoro zataženo
středa 23.9.	12,6	0,5	zataženo	zataženo	zataženo
čtvrtek 24.9.	13,4	0,0	skoro zataženo	polojasno	polojasno
pátek 25.9.	14,3	0,0	polojasno	oblačno	skoro zataženo
sobota 26.9.	14,0	0,0	skoro zataženo	skoro zataženo	skoro zataženo
neděle 27.9.	12,2	0,0	polojasno	skoro zataženo	skoro zataženo
pondělí 28.9.	12,3	0,0	skoro zataženo	skoro jasno	skoro jasno
úterý 29.9.	11,5	0,0	oblačno	oblačno	skoro jasno
středa 30.9.	10,3	0,0	polojasno	polojasno	skoro jasno
čtvrtek 1.10.	10,0	0,0	skoro jasno	skoro jasno	skoro jasno
pátek 2.10.	11,9	0,0	skoro jasno	jasno	skoro jasno
sobota 3.10.	13,4	0,0	skoro jasno	skoro zataženo	skoro zataženo
neděle 4.10.	13,4	0,0	polojasno	zataženo	polojasno
pondělí 5.10.	15,0	0,0	skoro jasno	skoro jasno	skoro jasno
úterý 6.10.	14,2	4,0	skoro zataženo	oblačno	skoro zataženo

Přehled počasí v době terénního sběru dat 2017



Praha Karlov 6. 10. – 19.10. 2017

Průměrná denní teplota vzduchu (°C), denní úhrn srážek (mm), stav oblačnosti v 7, 14 a 21 h SEČ

Den	Teplota	Srážky	Obláčnost 07	Obláčnost 14	Obláčnost 21
pátek 6.10.	10,5	0,5	skoro zataženo	polojasno	oblačno
sobota 7.10.	10,4	2,9	oblačno	skoro zataženo	zataženo
neděle 8.10.	10,7	1,2	skoro zataženo	skoro zataženo	skoro jasno
pondělí 9.10.	9,2	0,7	polojasno	skoro zataženo	skoro zataženo
úterý 10.10.	12,6	0,4	zataženo	oblačno	skoro zataženo
středa 11.10.	14,2	.	skoro zataženo	oblačno	oblačno
čtvrtek 12.10.	13,8	.	skoro zataženo	oblačno	oblačno
pátek 13.10.	13,4	.	oblačno	skoro zataženo	polojasno
sobota 14.10.	14,8	.	polojasno	skoro jasno	jasno
neděle 15.10.	15,4	.	skoro jasno	skoro jasno	polojasno
pondělí 16.10.	15,5	.	skoro jasno	jasno	polojasno
úterý 17.10.	15,4	.	jasno	jasno	skoro jasno
středa 18.10.	11,1	0,2	zataženo	zataženo	zataženo
čtvrtek 19.10.	11,8	NEM	zataženo	zataženo	zataženo