

VÝZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY 2021

15. října 2021

MEDIAN

zpracováno pro



metodologie

velikost vzorku	1515 respondentů, obyvatelé hl. m. Prahy
termín dotazování	2. – 27. září 2021
metoda sběru dat	online dotazování na panelu respondentů (CAWI) 90 % osobní dotazování prostřednictvím proškolených tazatelů v online prostředí (online CAPI) 10 %
reprezentativita	výzkum je reprezentativní pro populaci hl. m. Prahy podle základních sociodemografických proměnných (pohlaví, věku, vzdělání a městských obvodů)
realizátor a zadavatel	nezávislý výzkum realizuje společnost MEDIAN, s.r.o. (člen SIMAR) exklusivně pro Technickou správu komunikací hl. m. Prahy

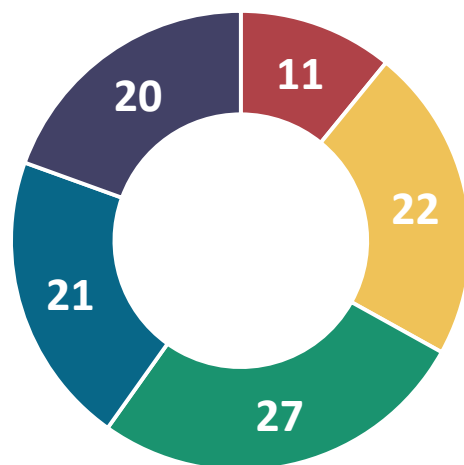
struktura vzorku

<u>Pohlaví</u>	<u>%</u>	<u>Vzdělání (dosažené)</u>	<u>%</u>	<u>Pražské obvody</u>	<u>%</u>
Muž	50,3	Základní (i nedokončené)	6,6	Praha 1	2,3
Žena	49,7	Střední, vyučen bez maturity	14,2	Praha 2	3,8
		Střední, vyučen s maturitou	3,2	Praha 3	5,8
		Střední všeobecné s maturitou	32	Praha 4	22
		Vyšší odborné	4,1	Praha 5	14,6
		Vysokoškolské bakalářské	8,3	Praha 6	10,8
		Vysokoškolské magisterské a vyšší	31,7	Praha 7	3,6
				Praha 8	8,7
				Praha 9	14,7
				Praha 10	13,8
<u>Věk</u>	<u>%</u>				
15-24 let	10,9				
25-34 let	22,2				
35-44 let	26,8				
45-54 let	20,7				
55-69 let	19,5				

Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru

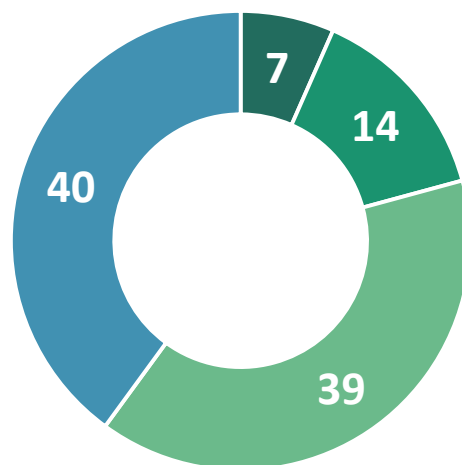
struktura vzorku

věk



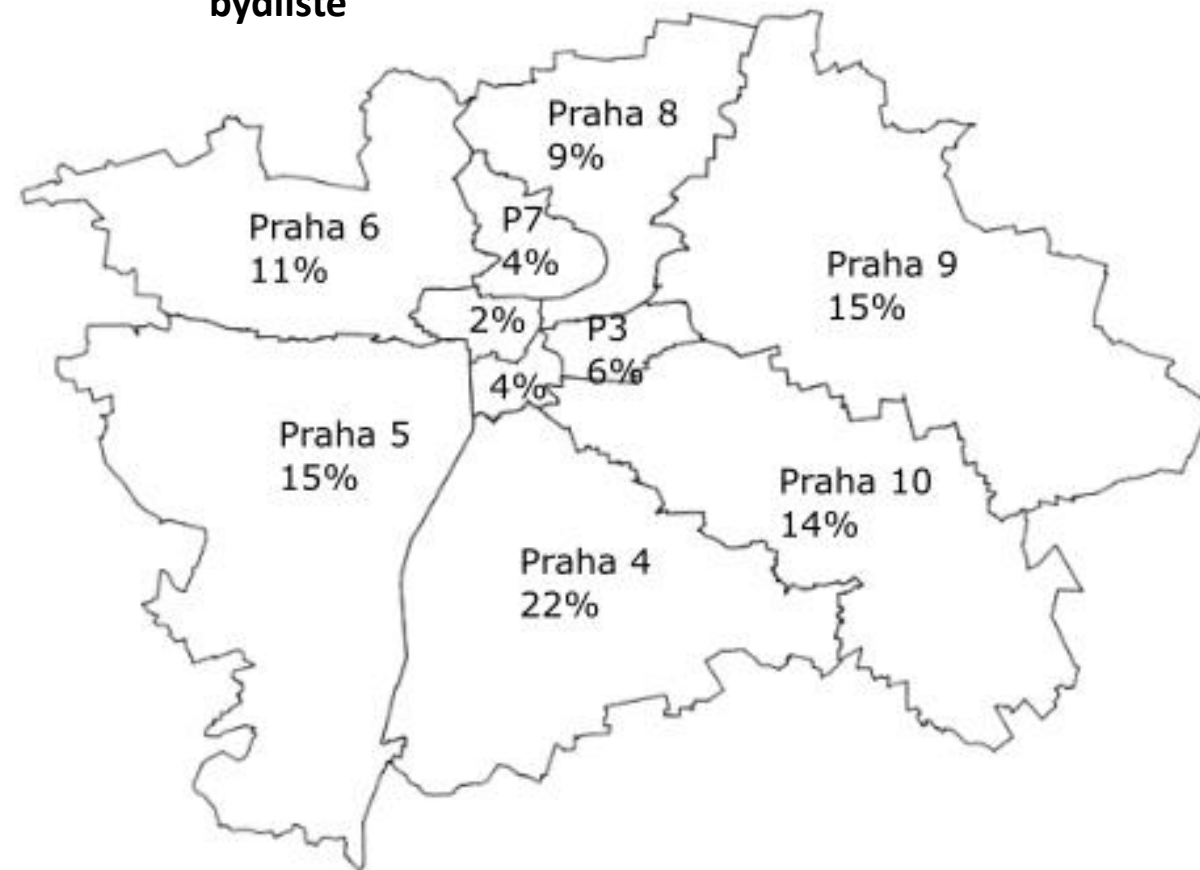
- 15-24
- 25-34
- 35-44
- 45-54
- 55-69

vzdělání



- Základní (i nedokončené)
- Středoškolské bez maturity
- Středoškolské s maturitou / VOŠ
- Vysokoškolské

bydliště



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru

N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

specifikace cílových skupin

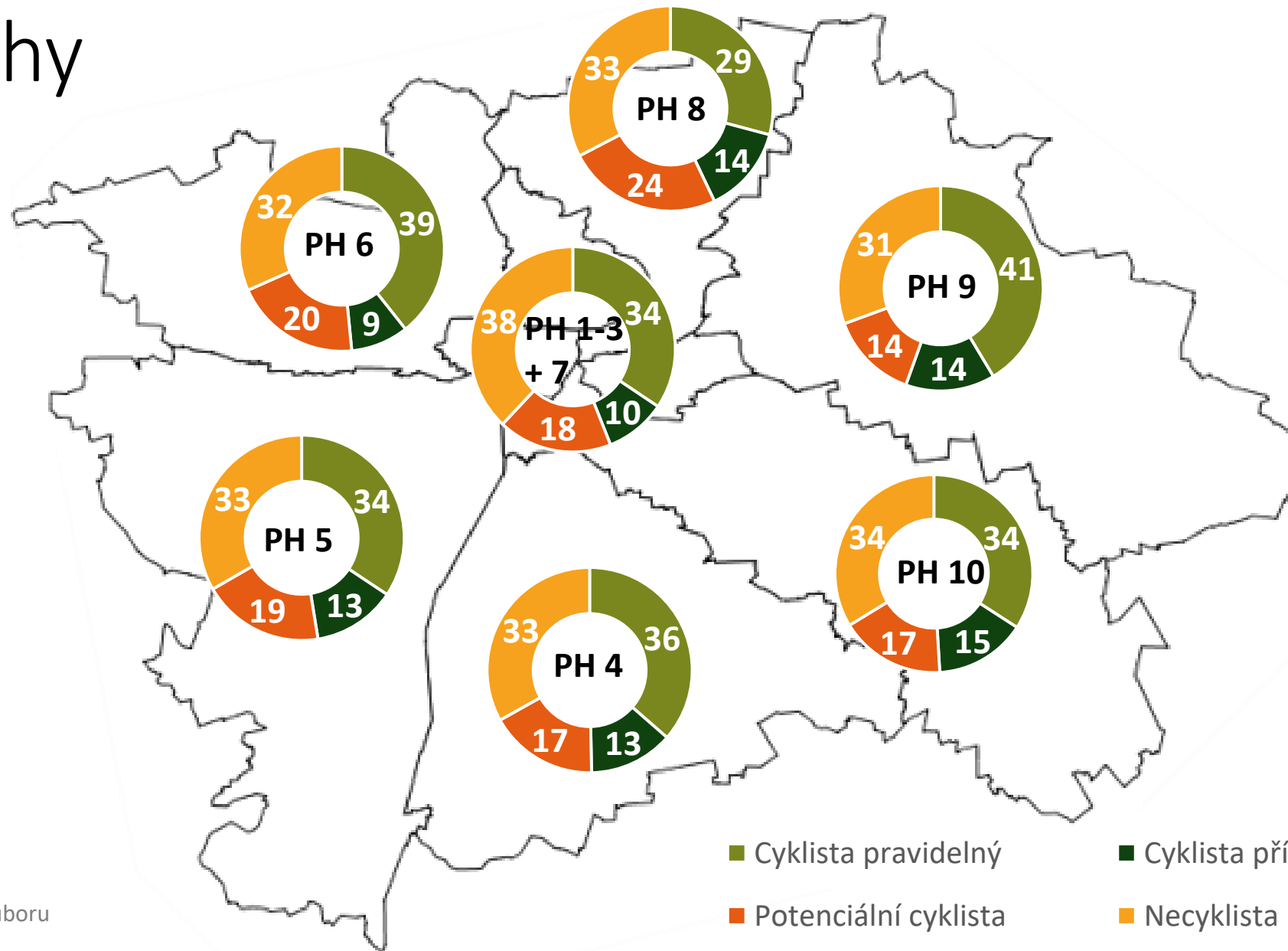
Cyklista pravidelný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze alespoň 1x týdně

Cyklista příležitostný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než 1x týdně, ale více než 1x měsíčně

Potenciální cyklista jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než jednou měsíčně, ale při odstranění bariér by jezdil více

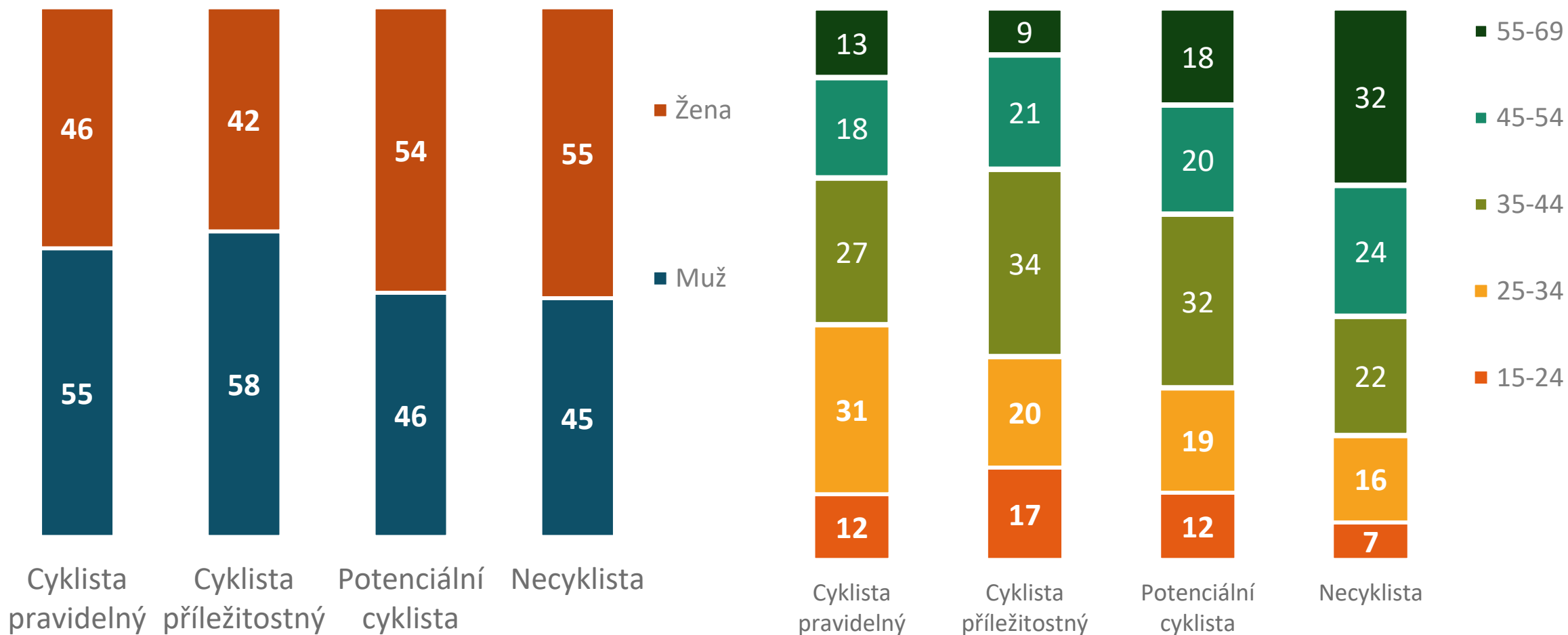
Necyklista na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce **nejezdí a nejezdil by ani** kdyby byly odstraněny bariéry

zastoupení cílových skupin v jednotlivých částech Prahy



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru
N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

struktura cílových skupin



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru
 N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

typický cyklista a potenciální cyklista

Pravidelný cyklista 35 %

- častěji muži oproti ženám
- průměrný věk 38,5 let
- nejčastěji zaměstnanci (řadoví i vecoucí)
- pravidelní cyklisté jsou nejčastěji mezi obyvateli Prahy 9

Příležitostný cyklista 13 %

jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze
méně než 1x týdně, ale více než 1x měsíčně

- častěji muži
- průměrný věk 38,3 let

Cyklista pravidelný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze alespoň 1x týdně

Cyklista příležitostný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než 1x týdně ale více než 1x měsíčně

typický cyklista a potenciální cyklista

Potenciální cyklista 18 %

- průměrný věk 41 let
- potenciální cyklisté jsou nejčastěji mezi obyvateli Prahy 8

Necyklista 33 %

- častěji ženy než muži
- průměrný věk 46,3 let
- nejčastěji důchodci, nezaměstnaní, rodiče na rodičovské/ v domácnosti a podnikatelé bez zaměstnanců (OSVČ)

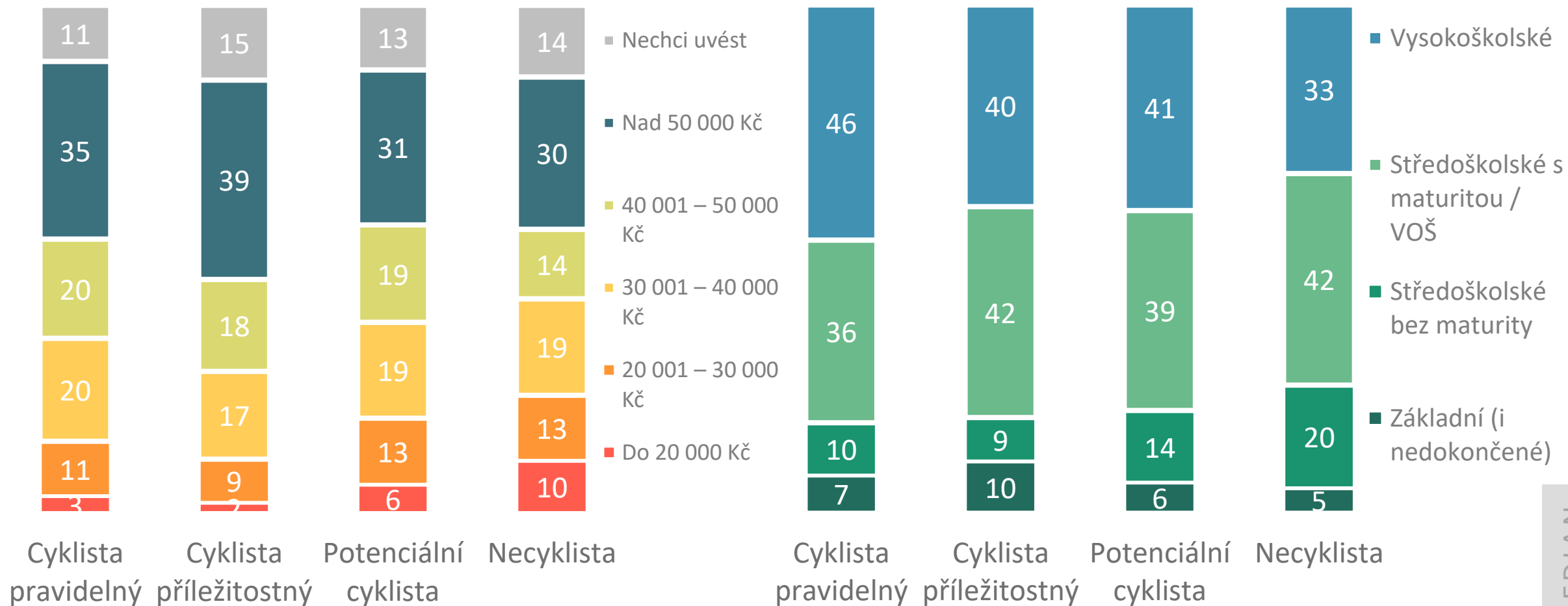
Cyklista pravidelný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze alespoň 1x týdně

Cyklista příležitostný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než 1x týdně ale více než 1x měsíčně

Potenciální cyklista jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než jednou měsíčně, ale při odstranění bariér by jezdil více

Necyklista na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce nejedí a nejezdil by ani kdyby byly odstraněny bariéry

struktura cílových skupin



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru

N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

základní údaje a vývoj v čase

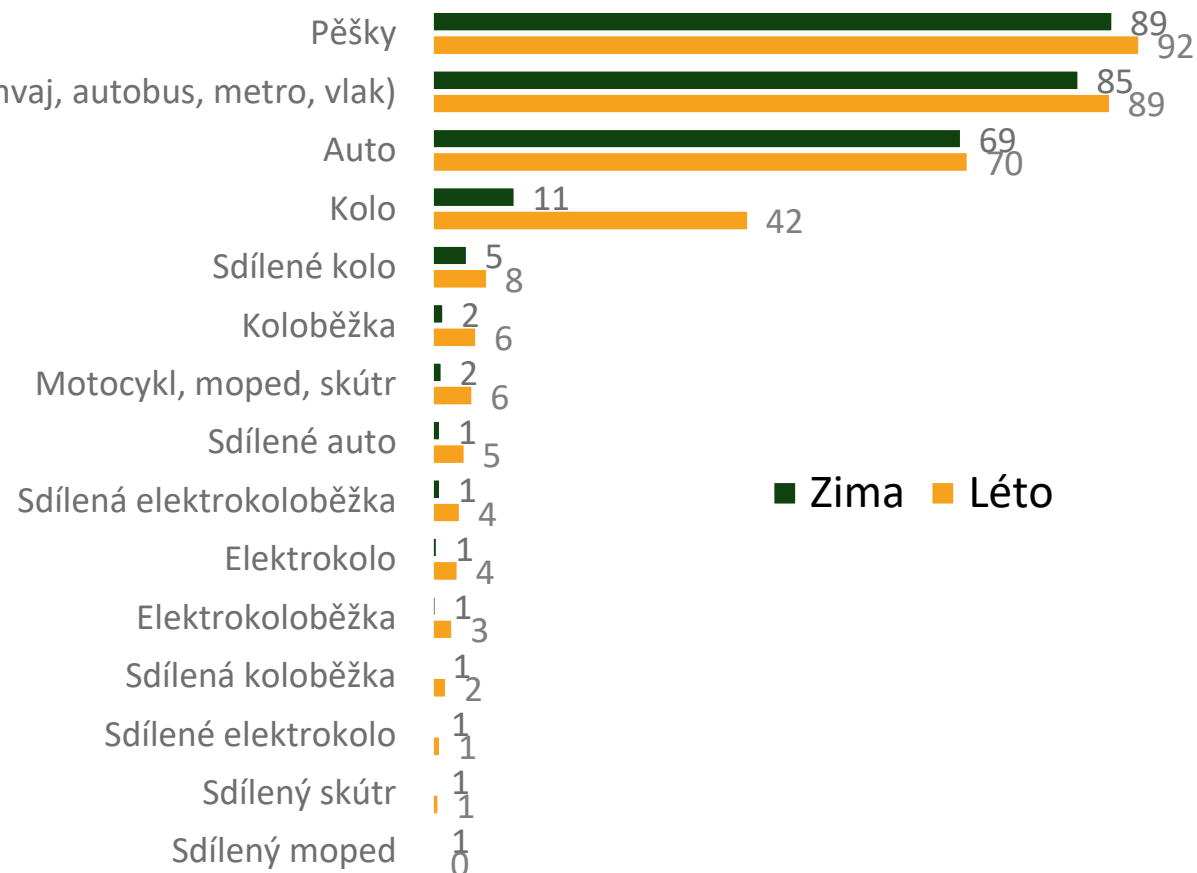
uživatelé druhů dopravy v Praze v zimě a létě

Pražané využívají prakticky všechny z dotazovaných typů dopravy více v létě.

Nejvýraznější rozdíly dle sezóny jsou u dopravy na kole, které v létě běžně (zhruba 1x měsíčně) využijí dvě pětiny Pražanů, zatímco v zimě jen desetina.

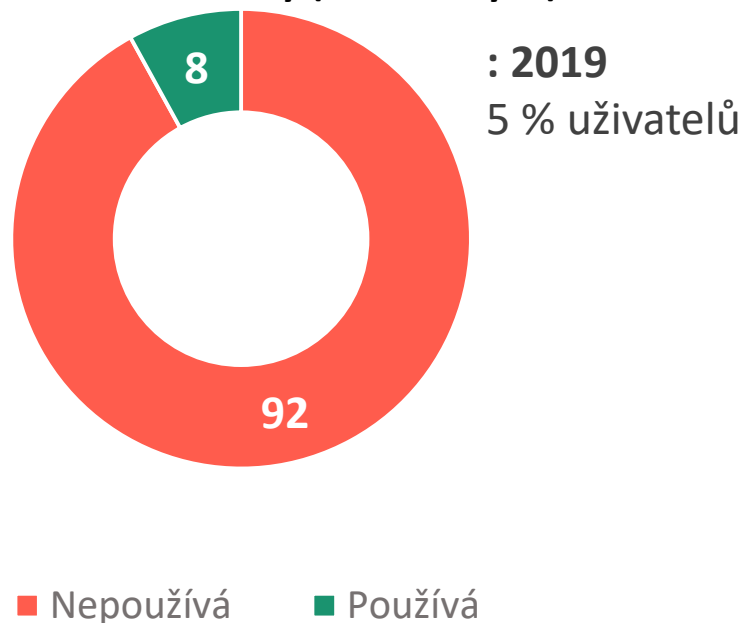
Největší oblibě se v zimě těší pěší chůze nebo MHD, na třetím místě auto, které je využíváno téměř stejně v zimě i v létě.

Hromadná doprava (tramvaj, autobus, metro, vlak)

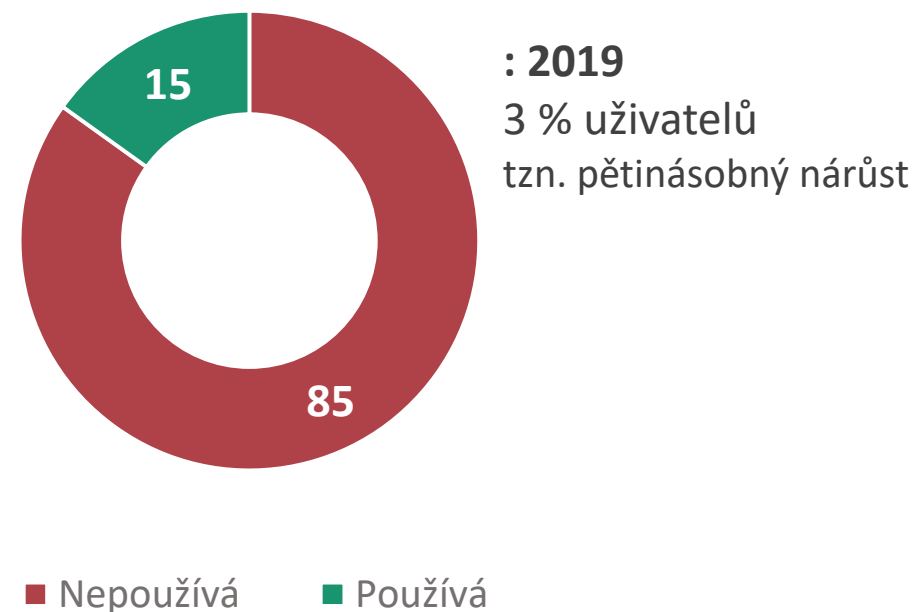


sdílené koloběžky, kola/elektrokola, koloběžky

elektrokola a elektrokoloběžky (vč. sdílených)



sdílená kola, koloběžky (vč. elektro variant)



Sdílené i elektro varianty jsou využívány nejvíce pravidelnými cyklisty. Sdílené prostředky využívá více než šestina Pražanů. Nejvíce jsou sdílené prostředky používané mladými lidmi ve věku 15-34 let. Více než ostatní skupiny je využívají studující (27 %). Mezi etapami zaznamenaly sdílené prostředky výrazný nárůst deklarované využitelnosti.

Elektro varianty kol a koloběžek využívá méně než desetina, a to zejména mladí lidé mezi 15-34 lety.

Q00. Jaké dopravní prostředky běžně (alespoň 1x měsíčně) používáte k dopravě po Praze v letním a v zimním období?

N = 1515; grafy zobrazují údaje v %

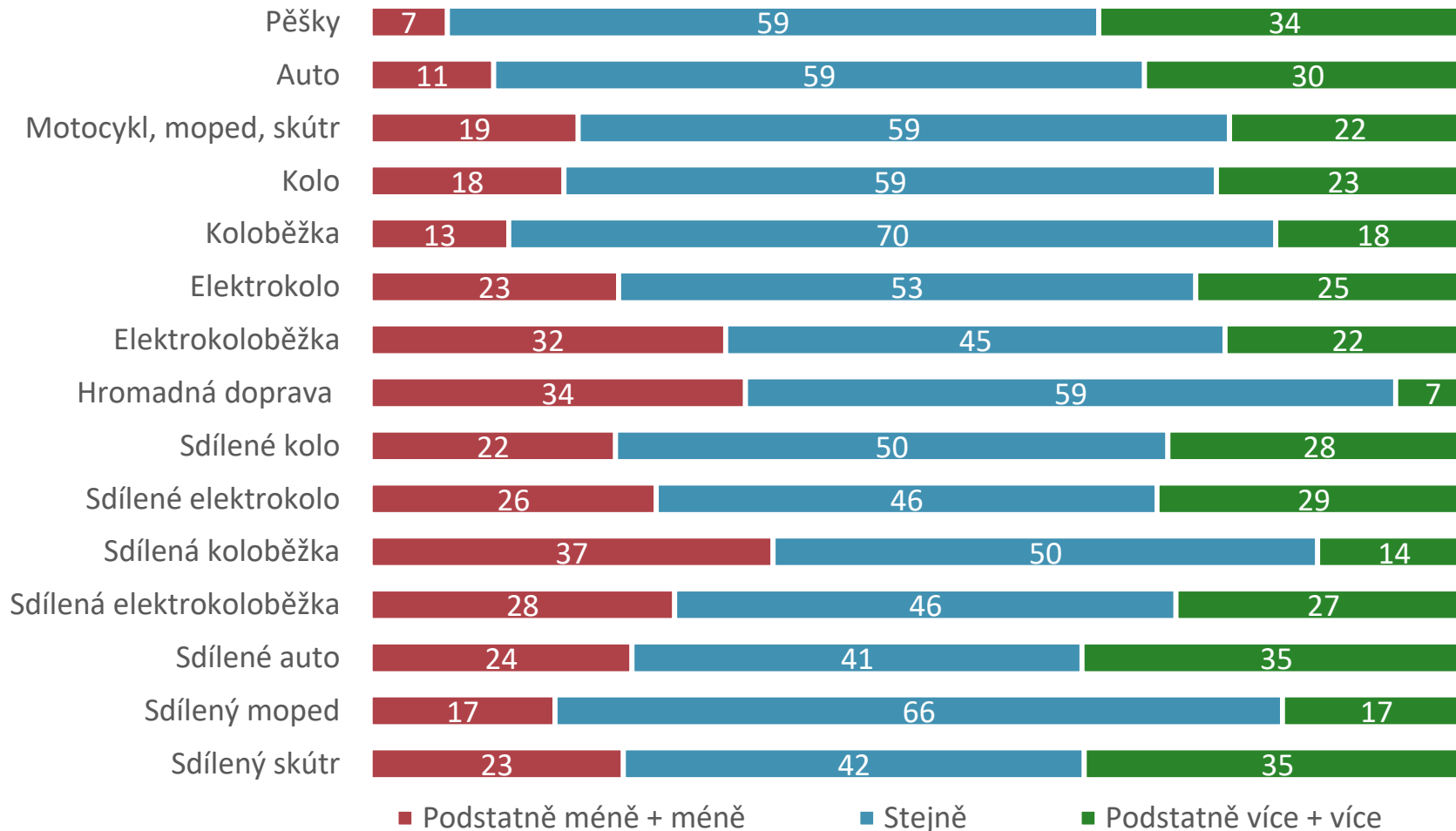
užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

Během pandemie došlo ke změně využívání určitých způsobů dopravy.

V porovnání s dobou před pandemií se **Pražané častěji dopravovali pomocí chůze či automobilu. Naopak méně jezdili hromadnou dopravou.**

Potenciální cyklisté omezili využívání sdílených koloběžek a častěji se uchýlili k cestování pomocí sdílených aut.

Na jednotlivé položky této otázky odpovídali respondenti jen v případě, že je uvedli jako běžně využívané.

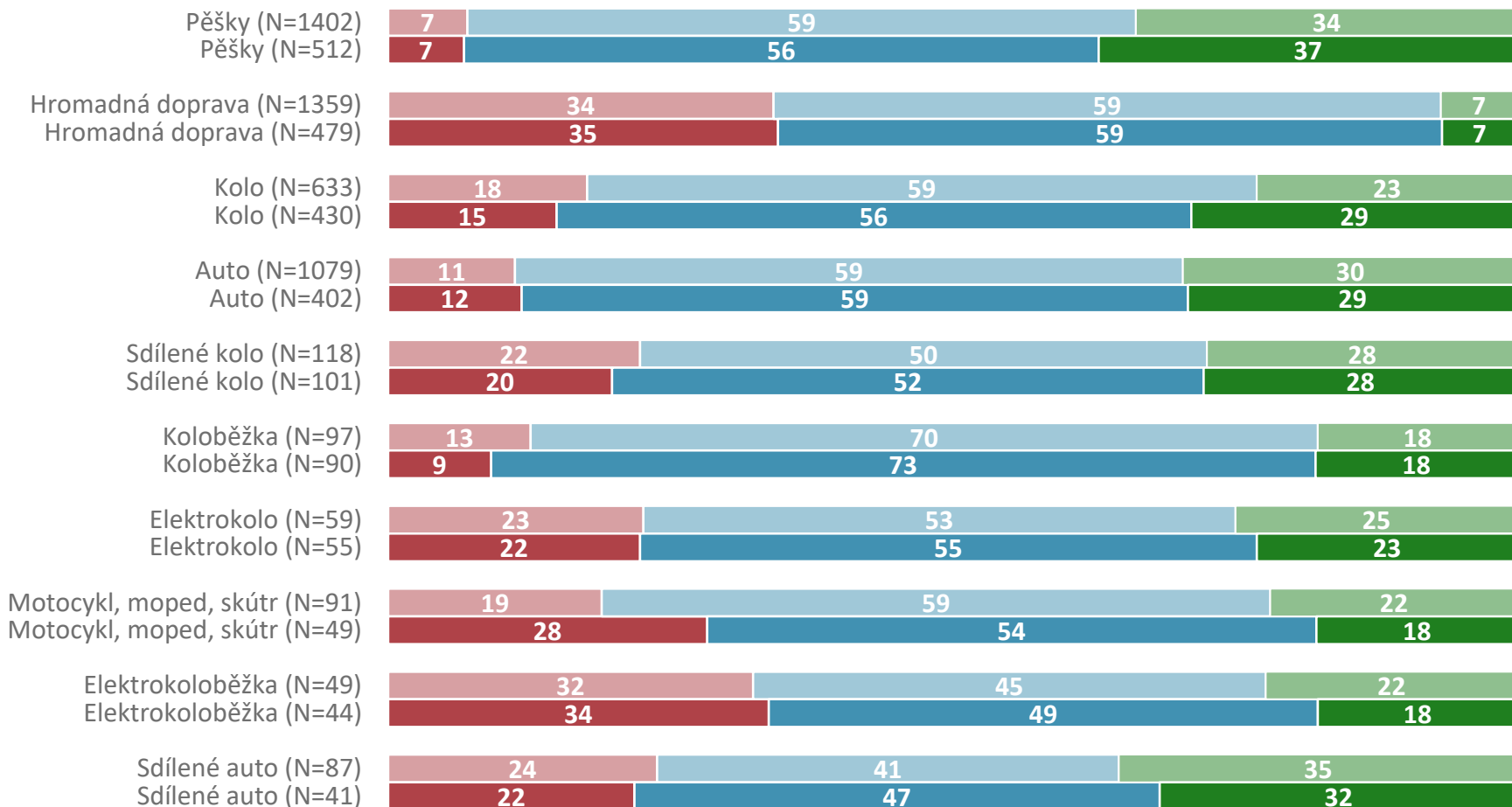


Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

N = 1515 ; graf zobrazuje údaje v %

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

srovnání Cyklista pravidelný x průměr



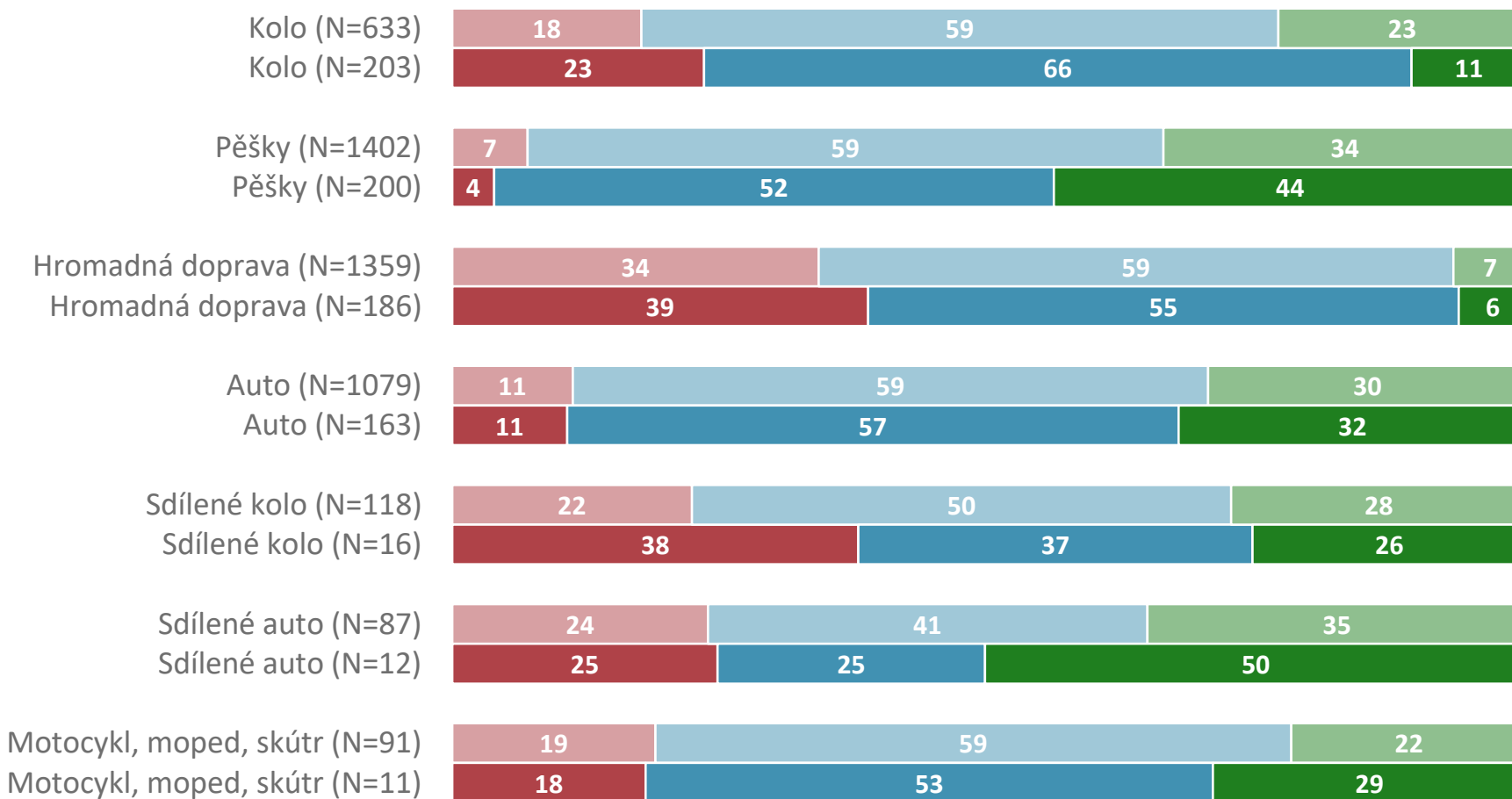
Průměr	Cyklista pravidelný
Podstatně méně + méně	Podstatně méně + méně
Stejně	Stejně
Podstatně více + více	Podstatně více + více

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf zobrazuje údaje v % a takové kategorie, kde N>10; počty jsou uvedeny u jednotlivých kategorií. Seřazeno sestupně dle nejvyužívanějších způsobů dopravy dle pravidelného cyklisty.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

srovnání Cyklista příležitostný x průměr



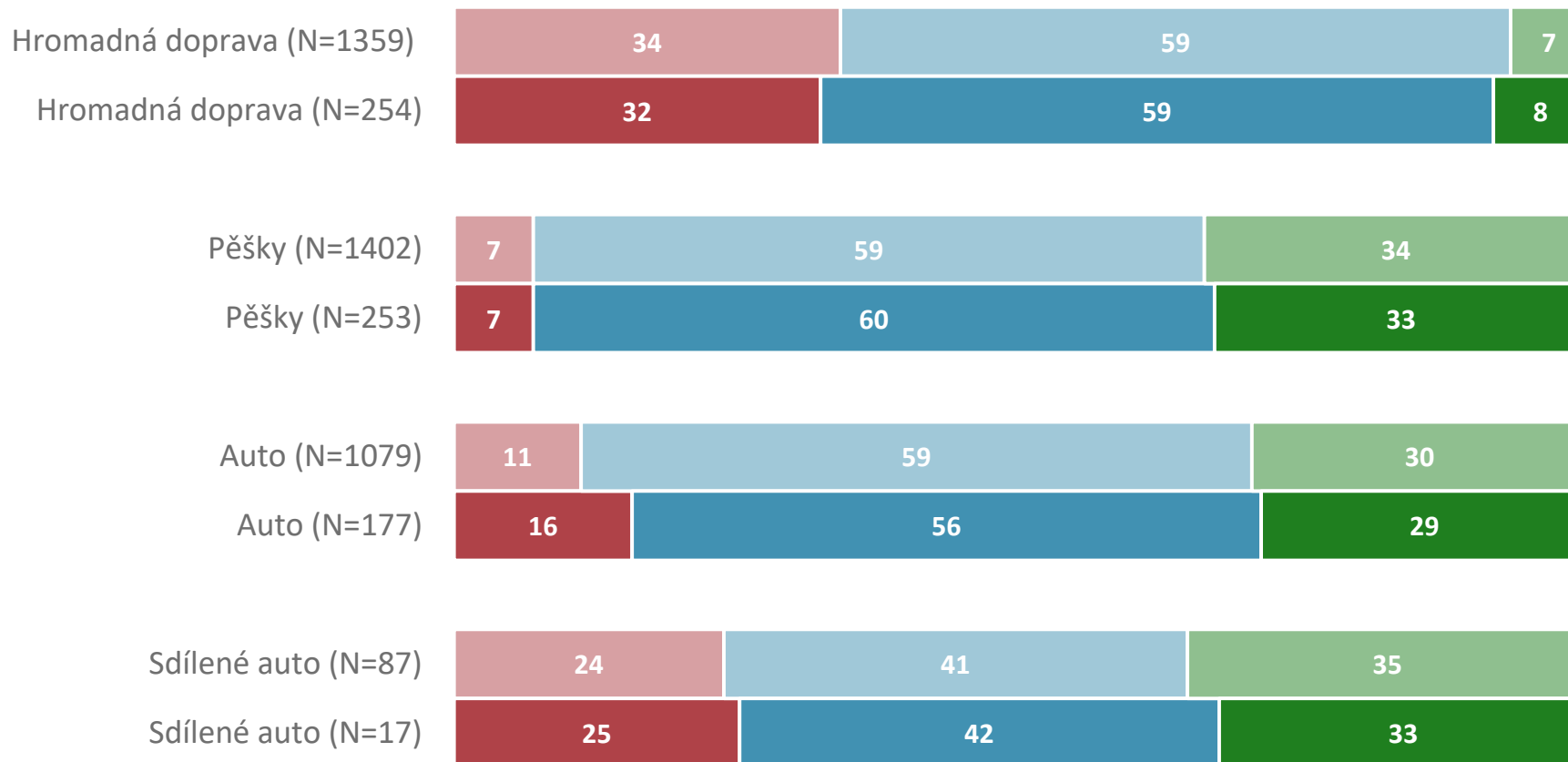
Průměr	Cyklista příležitostný
Podstatně méně + méně	Podstatně méně + méně
Stejně	Stejně
Podstatně více + více	Podstatně více + více

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf zobrazuje údaje v % a takové kategorie, kde N>10; počty jsou uvedeny u jednotlivých kategorií. Seřazeno sestupně dle nejvyužívanějších způsobů dopravy dle příležitostného cyklisty.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

srovnání Cyklista potenciální x průměr



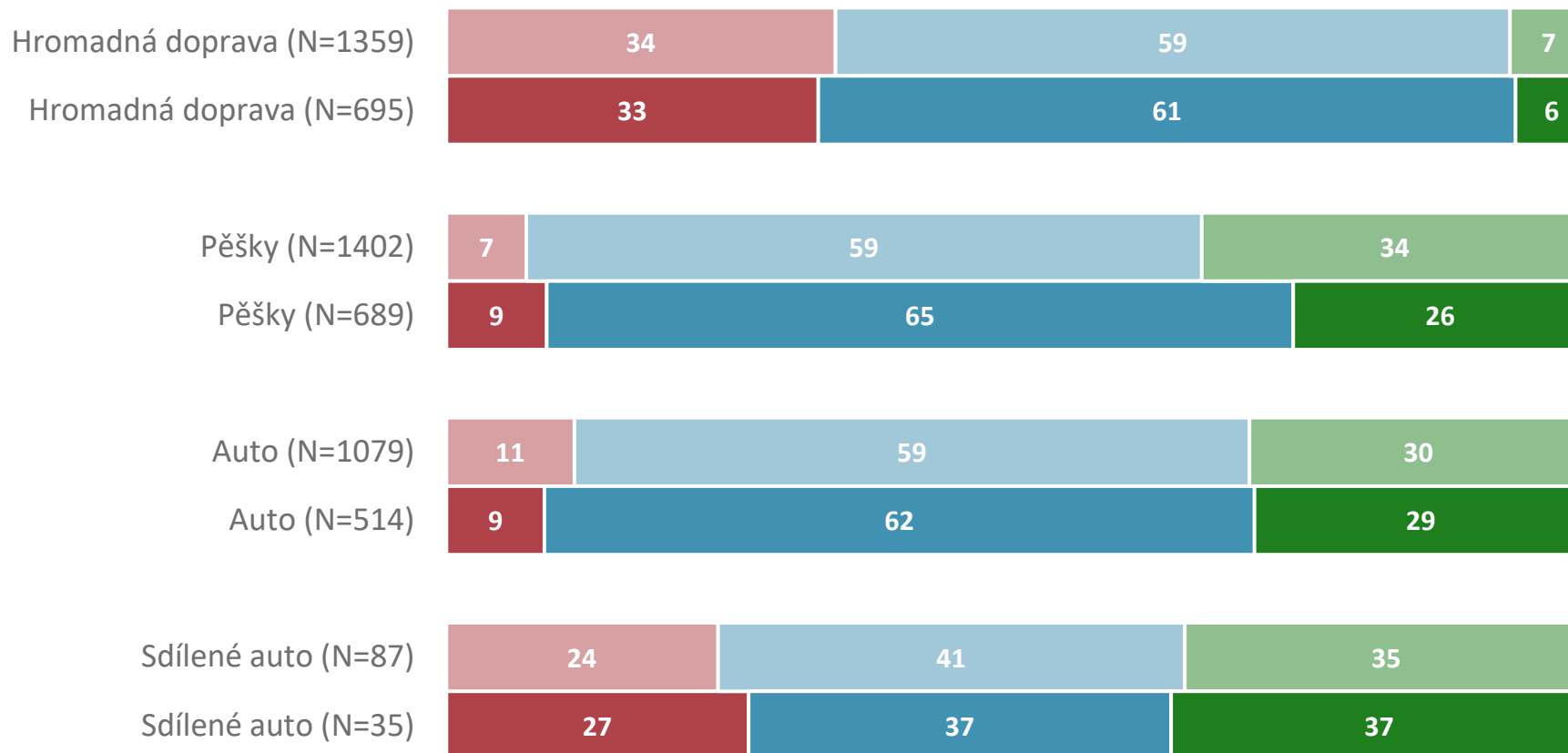
Průměr	Cyklista potenciální
Podstatně méně + méně	Podstatně méně + méně
Stejně	Stejně
Podstatně více + více	Podstatně více + více

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf zobrazuje údaje v % a takové kategorie, kde N>10; počty jsou uvedeny u jednotlivých kategorií. Seřazeno sestupně dle nejvyužívanějších způsobů dopravy dle potenciálního cyklisty.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

srovnání Necyklista x průměr



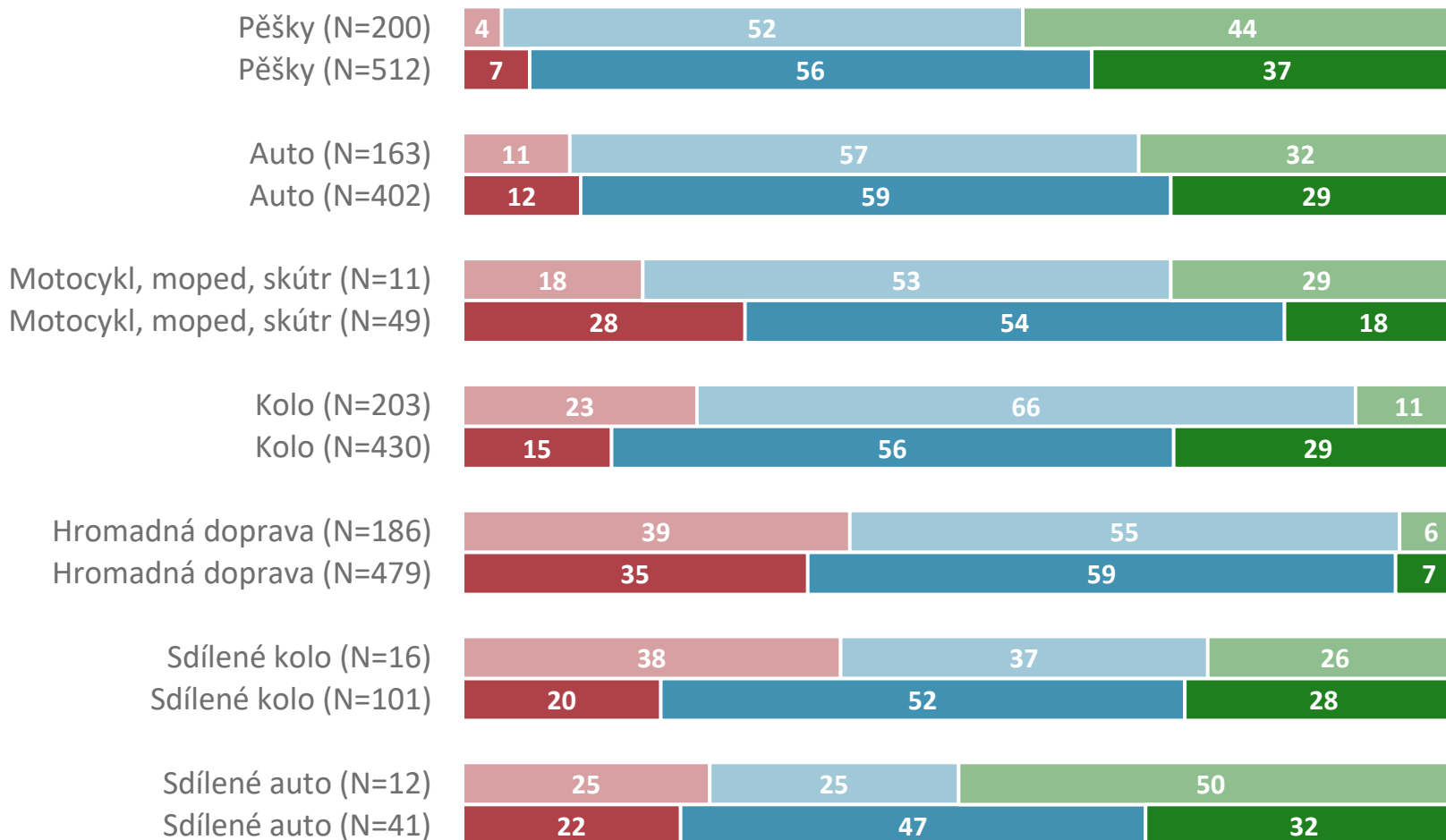
Průměr	Necyklista
Podstatně méně + méně	Podstatně méně + méně
Stejně	Stejně
Podstatně více + více	Podstatně více + více

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf zobrazuje údaje v % a takové kategorie, kde N>10; počty jsou uvedeny u jednotlivých kategoriích. Seřazeno sestupně dle nejvyužívanějších způsobů dopravy dle Necyklisty.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

srovnání Cyklista příležitostný x Cyklista pravidelný



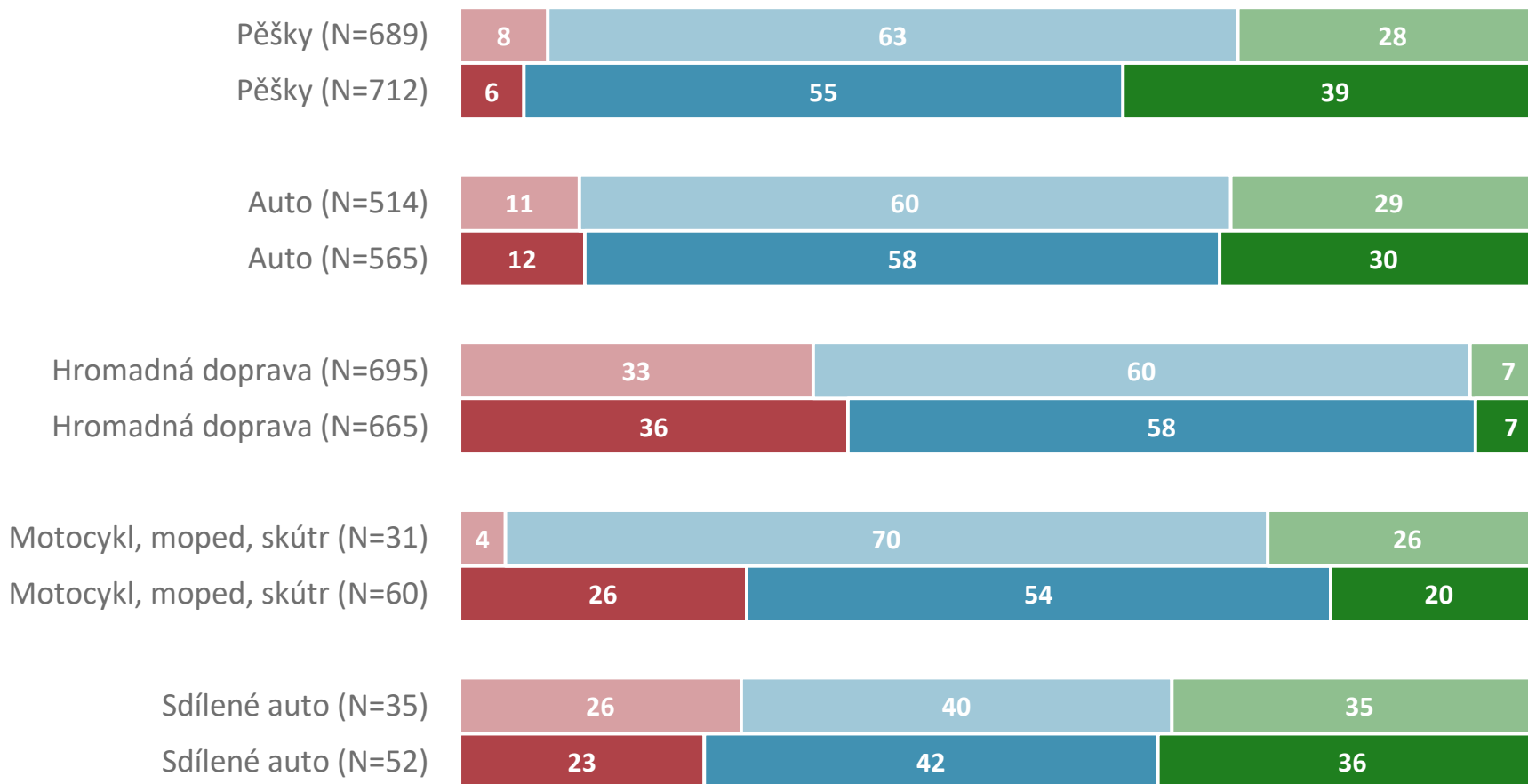
Cyklista příležitostný	Cyklista pravidelný
Podstatně méně + méně	Podstatně méně + méně
Stejně	Stejně
Podstatně více + více	Podstatně více + více

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf zobrazuje údaje v %, počty jsou uvedeny u jednotlivých kategorií.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

srovnání Necyklisté x Cyklisté



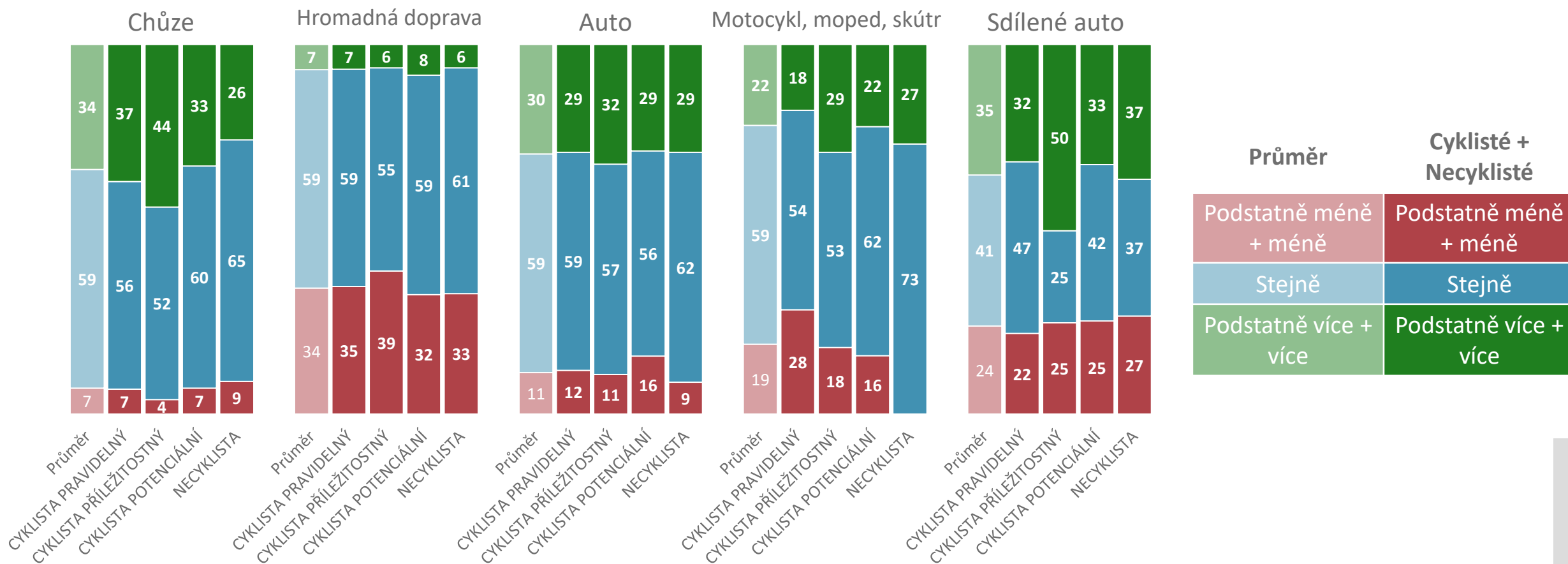
Necyklisté	Cyklisté
Podstatně méně + méně	Podstatně méně + méně
Stojně	Stojně
Podstatně více + více	Podstatně více + více

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf zobrazuje údaje v %, počty jsou uvedeny u jednotlivých kategoriích. Necyklisté zahrnují segment potenciálních cyklistů a necyklistů. Cyklisté zahrnují příležitostné a pravidelné cyklisty.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií

5 nejoblíbenějších dopravních prostředků napříč kategoriemi

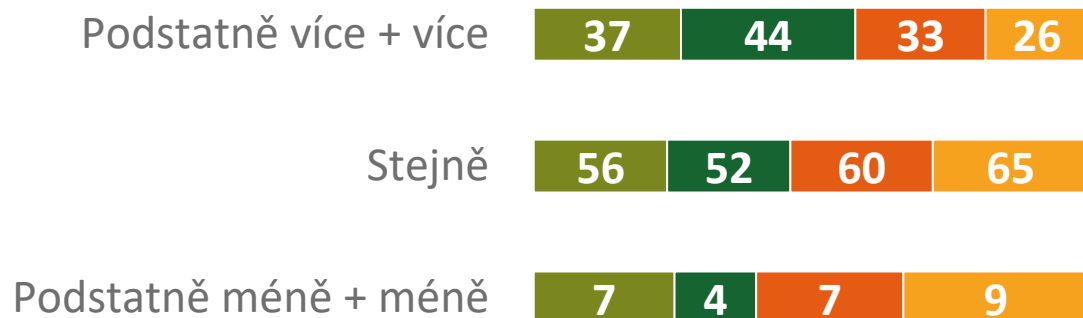


Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

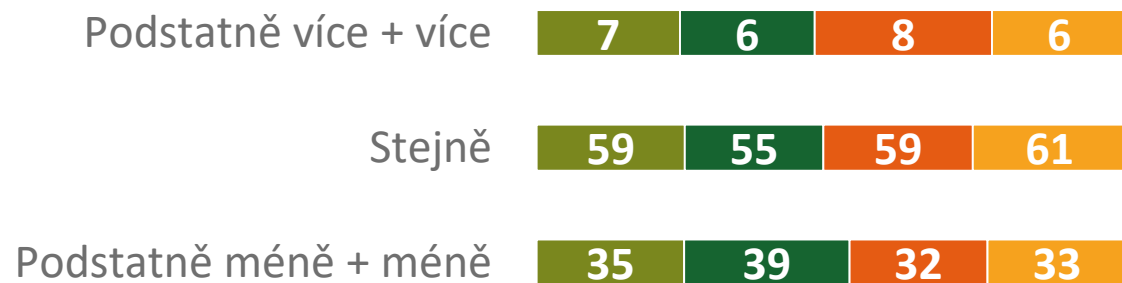
Grafy zobrazují údaje v procentech. Četnosti jednotlivých skupin u konkrétního způsobu dopravy jsou dostupné v datovém souboru.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií dle segmentů I.

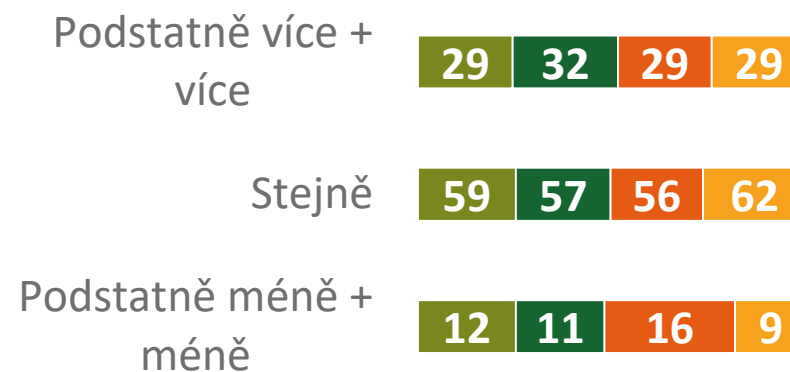
Chůze



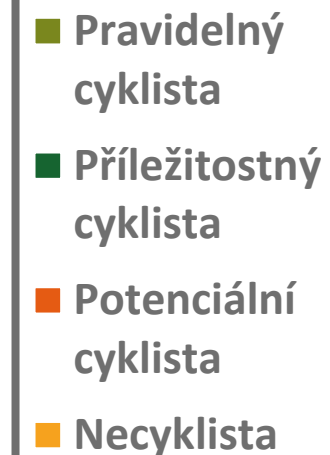
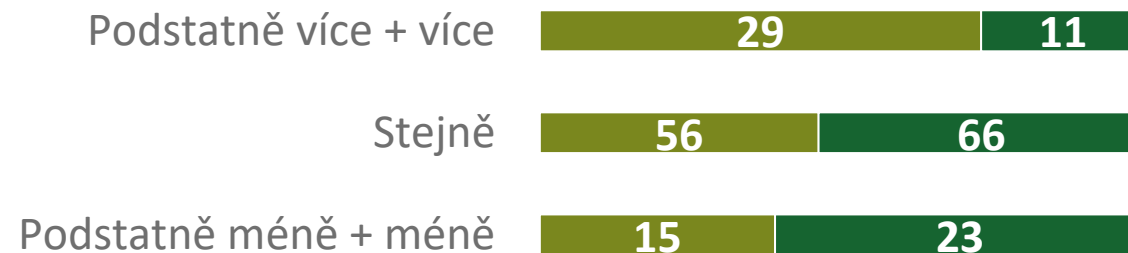
MHD



Auto



Kolo



Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Četnosti jednotlivých skupin u konkrétního způsobu dopravy jsou dostupné v datovém souboru.

užívání dopravních prostředků v souvislosti s pandemií dle segmentů II.

Sdílené auto

Podstatně více + více **32** **50** **33** **37**

Stejně **47** **25** **42** **37**

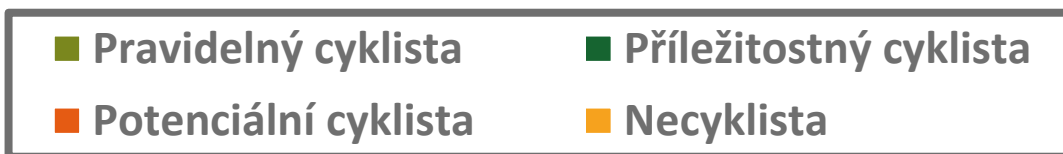
Podstatně méně + méně **22** **25** **25** **27**

Motocykl, moped, skútr

Podstatně více + více **18** **29** **22** **27**

Stejně **54** **53** **62** **73**

Podstatně méně + méně **28** **18** **16**



Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s dobou před pandemií k dopravě po Praze více, stejně, či méně?

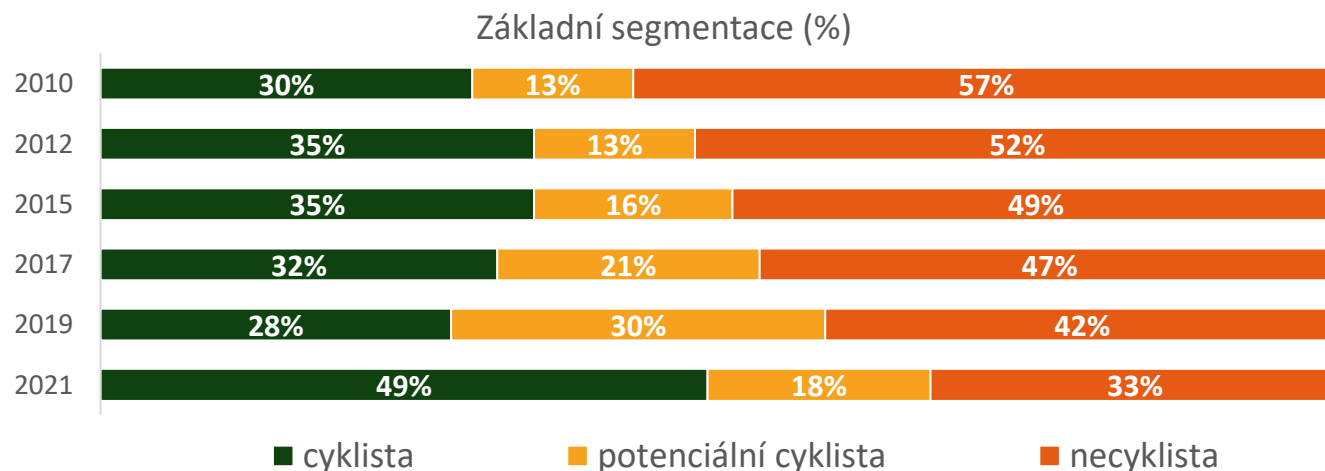
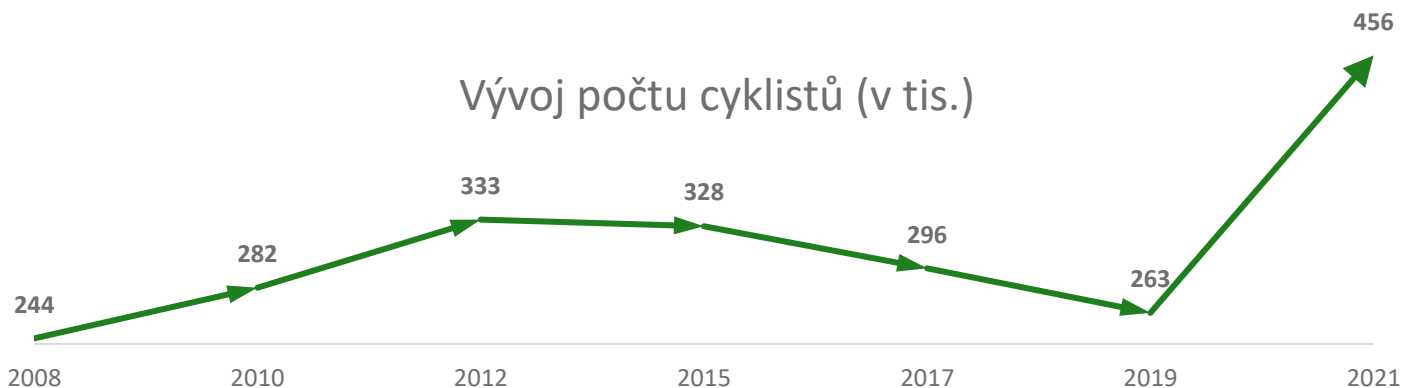
Četnosti jednotlivých skupin u konkrétního způsobu dopravy jsou dostupné v datovém souboru.

cyklisté v Praze

V porovnání s předchozími roky výrazně vzrostl celkový počet cyklistů, tedy těch, kteří využívají alespoň jeden z vymezených prostředků (kolo, koloběžka, vč. sdílených a elektro variant) alespoň jednou měsíčně.

Tato skupina čítá takřka polovinu všech obyvatel Prahy, je tak téměř stejně početná jako skupina necyklistů a potenciálních cyklistů dohromady.

Aktuální počet cyklistů se pohybuje okolo půl milionu osob, což je oproti roku 2019 téměř dvojnásobný nárůst.



Q00. Jaké dopravní prostředky běžně (alespoň 1x měsíčně) používáte k dopravě po Praze v letním a v zimním období?

N = 1515; graf vývoje počtu cyklistů zahrnuje počet pravidelných + příležitostných cyklistů

cyklisté v Praze – segmentace

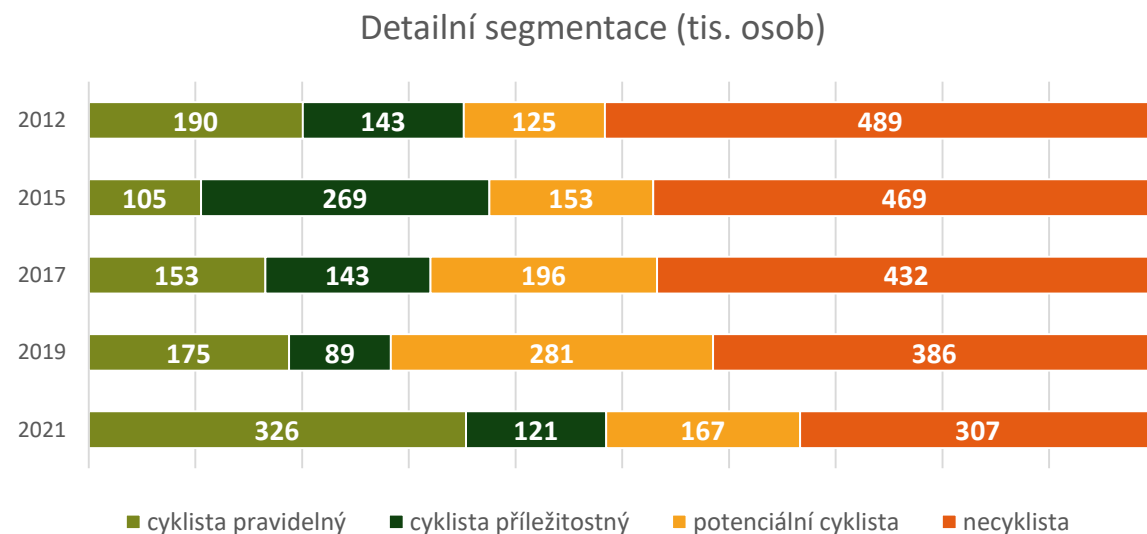
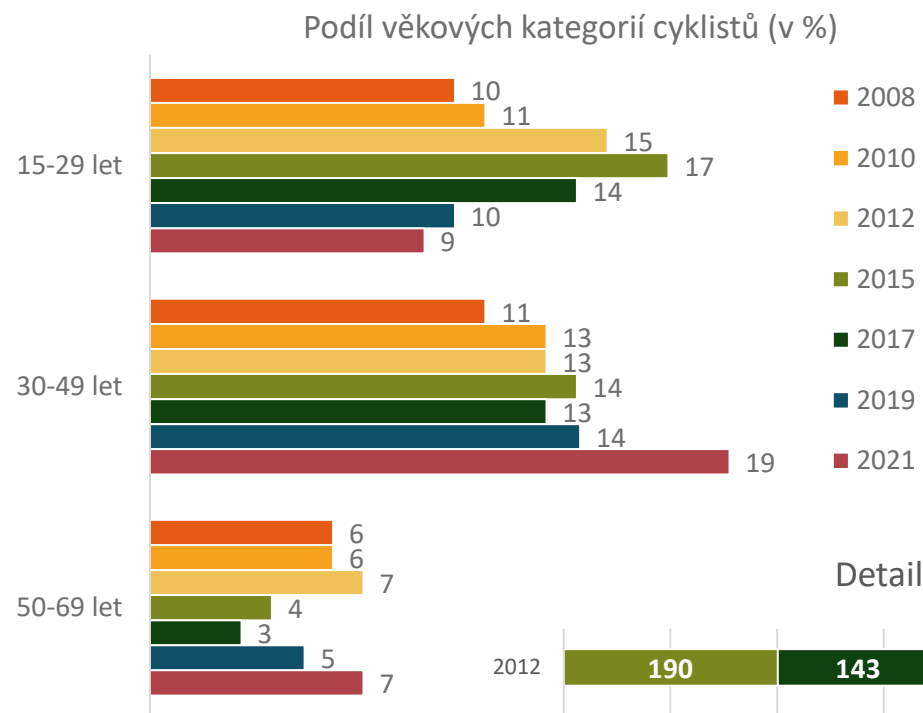
Takřka 330 tisíc Pražanů jezdí na kole alespoň 1x týdně.

Postupně dochází k proměně struktury cyklistů.

Narůstá počet jak pravidelných, tak i příležitostných cyklistů.

Co se týče věkových kategorií, nejpočetnější skupinou cyklistů jsou osoby ve středním věku (30 – 49 let).

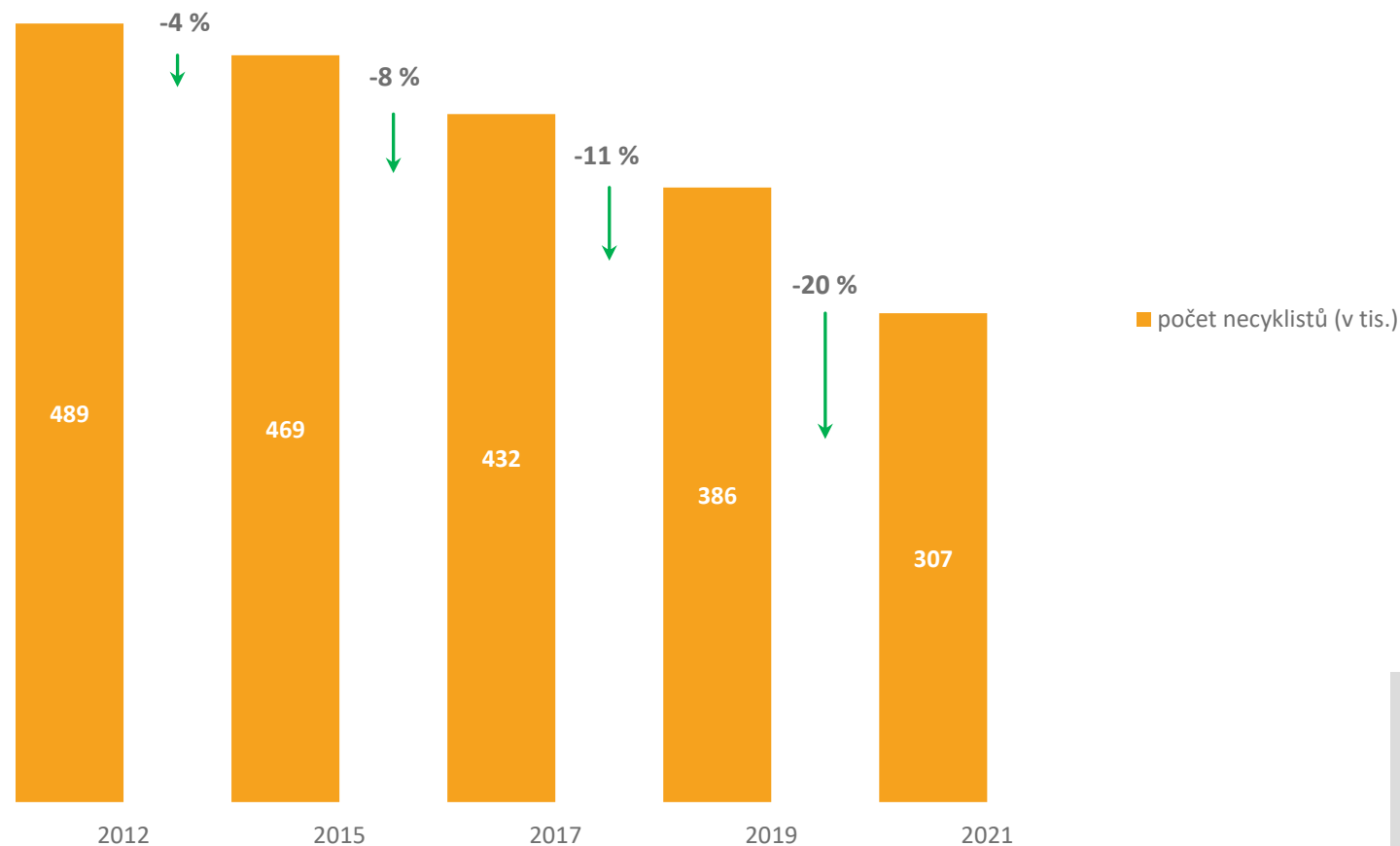
Q02A. Frekvence využívání způsobu dopravy - letní období.
 Q05A. Frekvence využívání způsobu dopravy - zimní období.
 N = 1515, detailní segmentace přepočtena na celkový počet obyvatel Prahy starší 15 let



proměna necyklistů v čase

Z původních téměř **490 tisíc necyklistů** v roce **2012** se okolo **183 tisíc** z této skupiny stalo do roku **2021** potenciálními, příležitostnými či pravidelnými cyklisty.

Největší proměna necyklistů v potenciální, příležitostné či pravidelné cyklisty nastala mezi lety 2019 a 2021, kdy se podíl necyklistů snížil o celou pětinu.



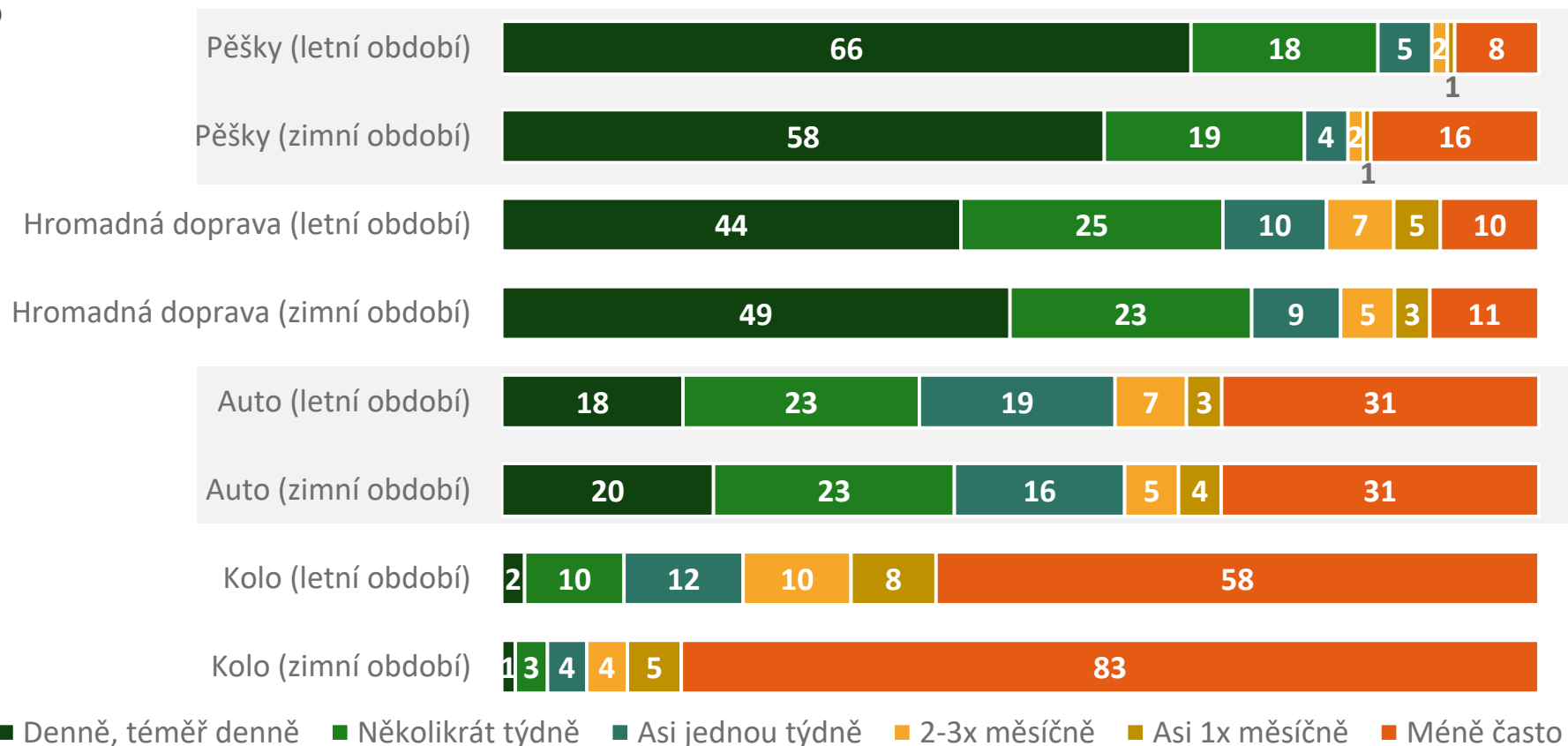
dopravní chování Pražanů

letní období a zimní období

Nezávisle na ročním období je pro Pražany nejoblíbenějším typem dopravy pěší chůze společně s MHD.

Osobní automobil je častěji využíván během zimních měsíců, kdy jej denně využije skoro polovina lidí.

Jízdní kolo během letní sezóny využije alespoň jednou týdně pětina Pražanů.



Q02. Frekvence využívání způsobu dopravy v letním období.

Q05. Frekvence využívání způsobu dopravy v zimním období.

N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

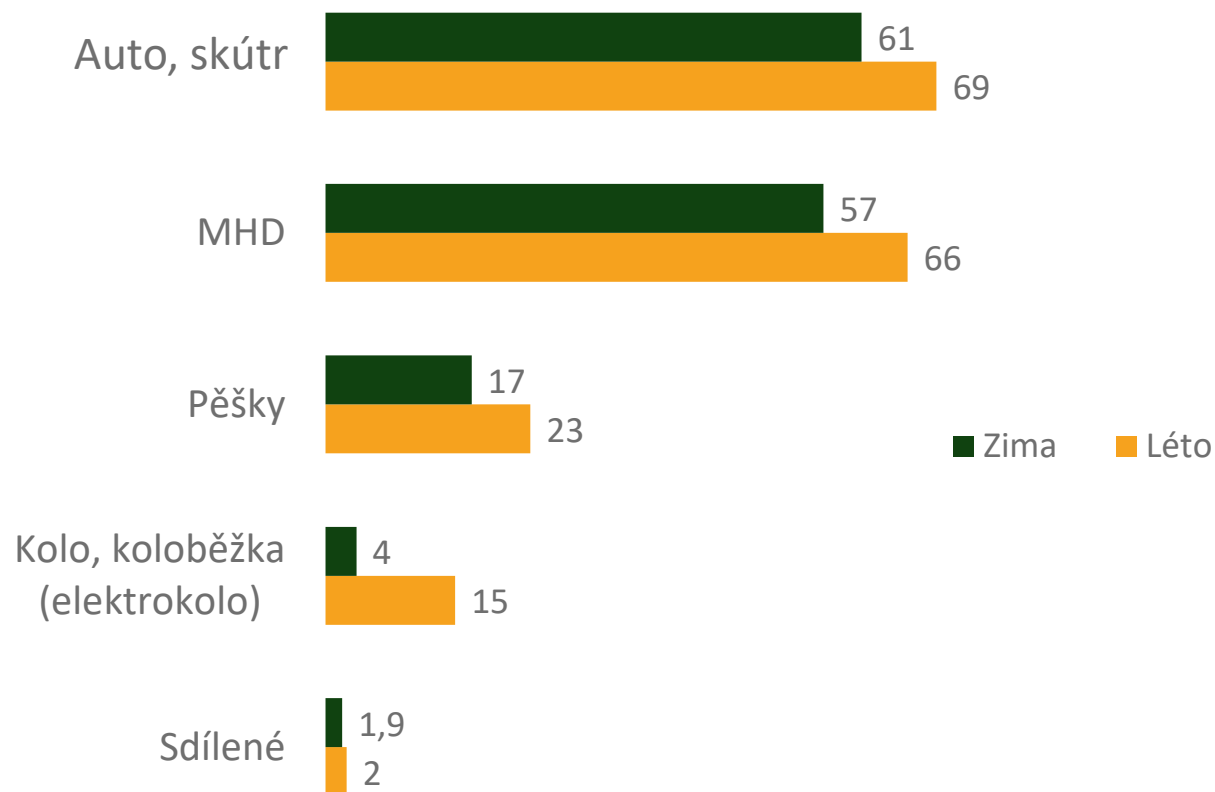
počet odhadnutých km po Praze

všechny dopravní prostředky za týden během zimy a léta

Pražané cestují v letních měsících více, a to ve všech typech dopravy. Nejvíce ujedou automobilem, v průměru 69 kilometrů týdně. To je třikrát více než vzdálenost dosažená pěší chůzí.

Na **průměrného obyvatele Prahy připadá v letním období 15 km najetých na kole za týden. Oproti roku 2019 je to o 6 km více.**

Pravidelní cyklisté ujedou v letních měsících v průměru 30 km, nejvíce ti ve věku 35-44 let.



Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

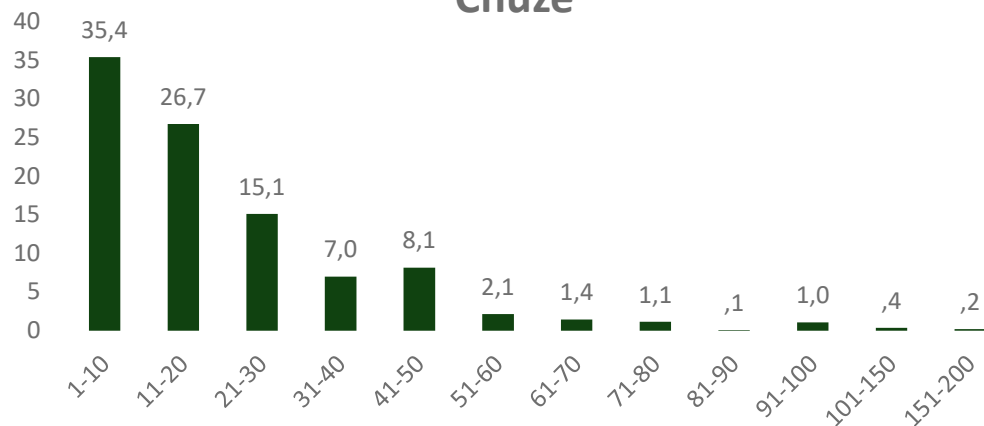
Q06. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v zimním období urazíte v Praze.

N = 1515; graf zobrazuje údaje v km

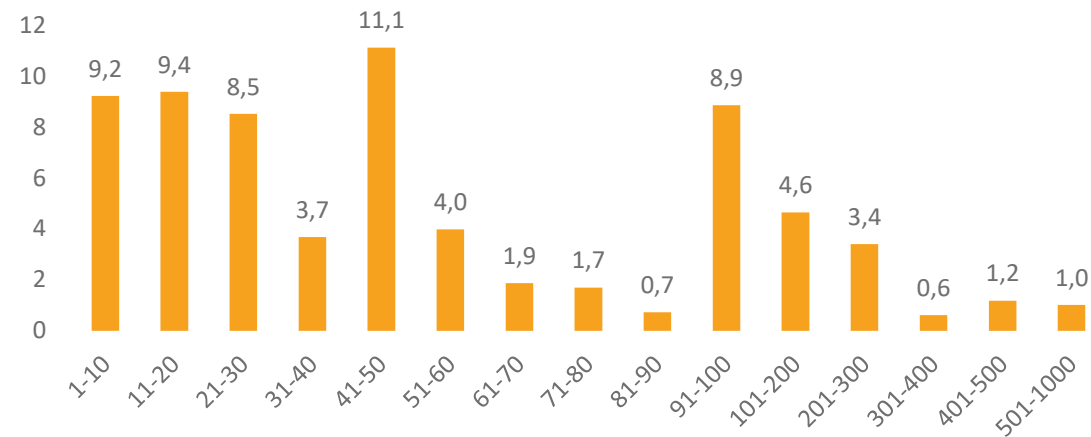
počet odhadnutých km po Praze I.

6 nejpoužívanějších dopravních prostředků za týden během léta

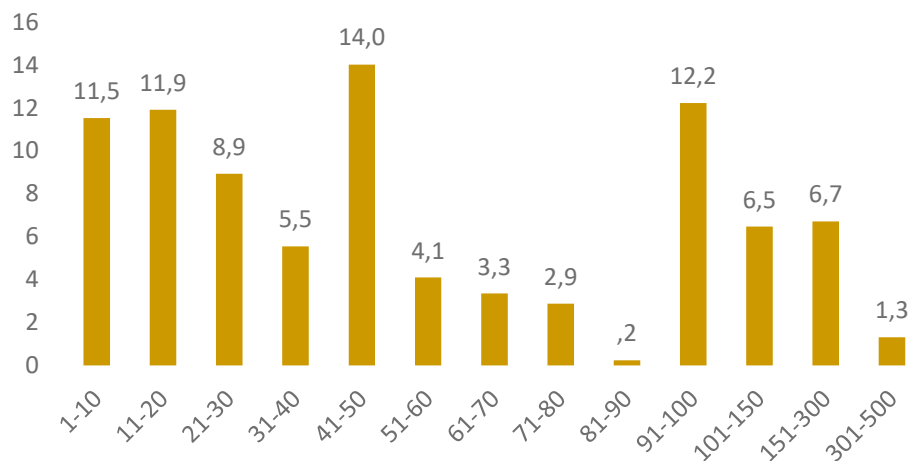
Chůze



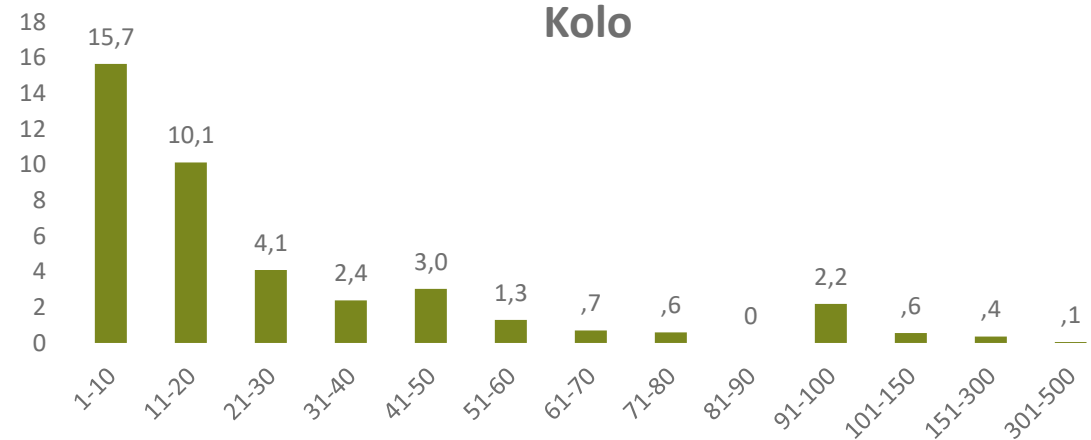
Auto



MHD



Kolo



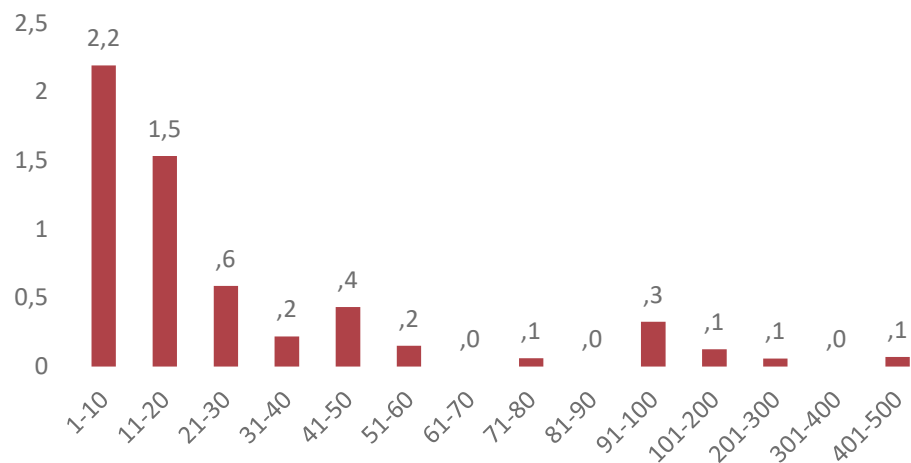
Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

N = 1515; vertikální osy grafů zobrazují údaje v procentech, horizontální počet km (Pozn.: pouze ti, kteří daný dopravní prostředek využívají)

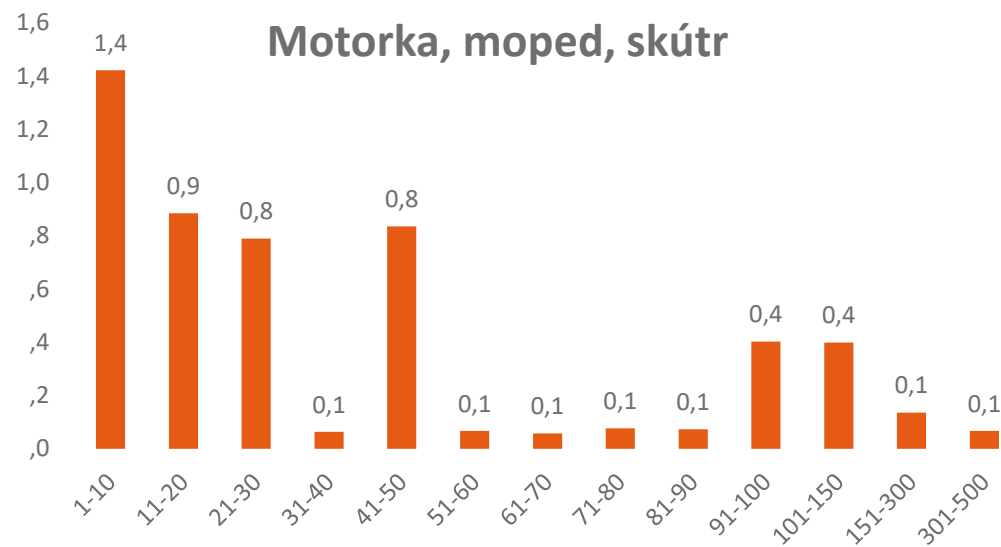
počet odhadnutých km po Praze II.

6 nejpoužívanějších dopravních prostředků za týden během léta

Sdílené auto



Motorka, moped, skútr



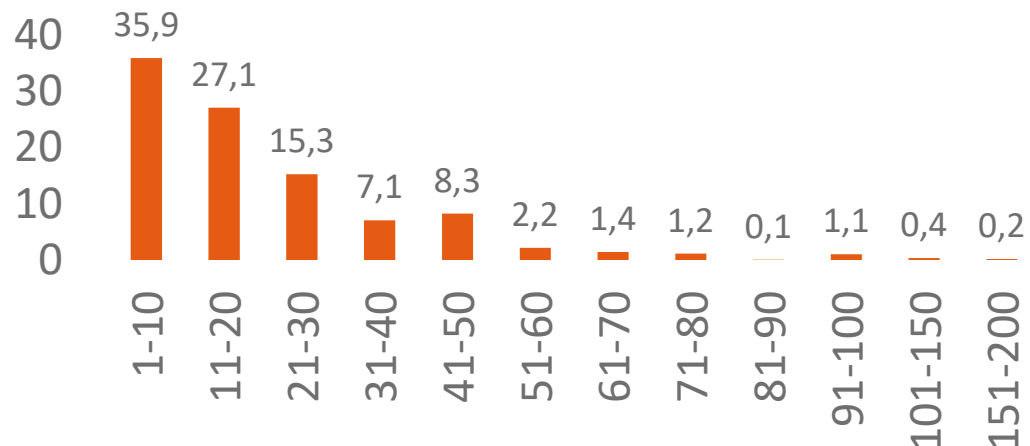
Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

N = 1515; vertikální osy grafů zobrazují údaje v procentech, horizontální počet km (Pozn.: pouze ti, kteří daný dopravní prostředek využívají)

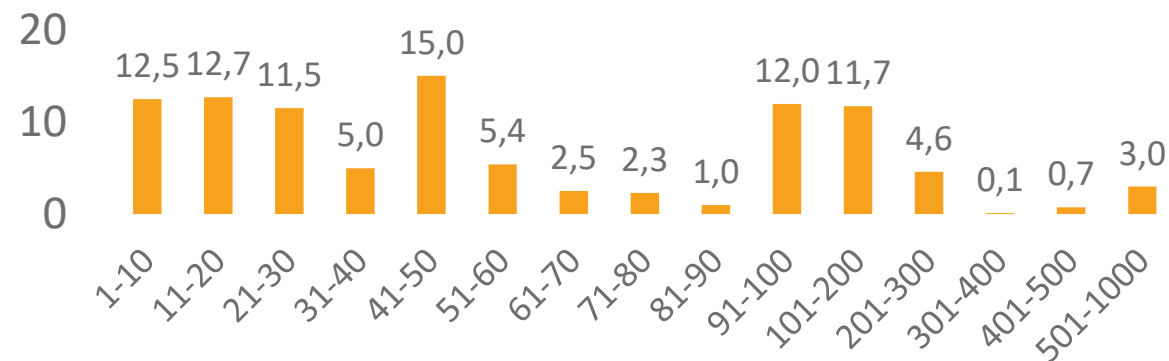
počet odhadnutých km po Praze I.

6 nejpoužívanějších dopravních prostředků za týden během léta

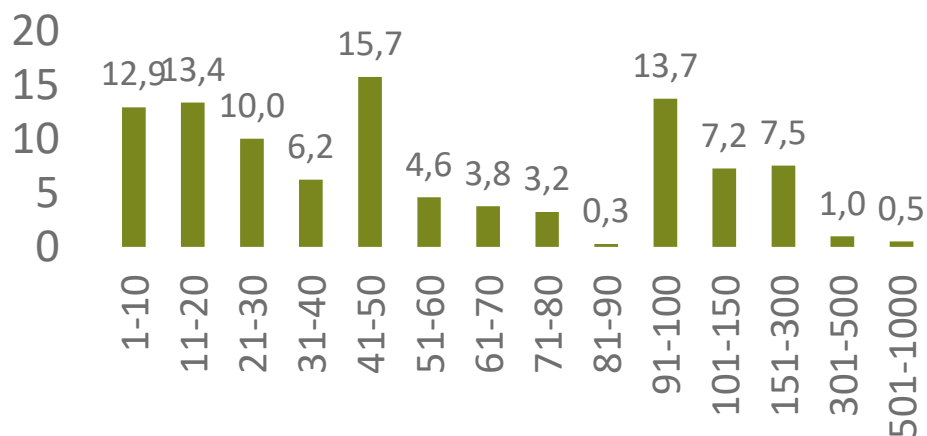
Chůze (N=1495)



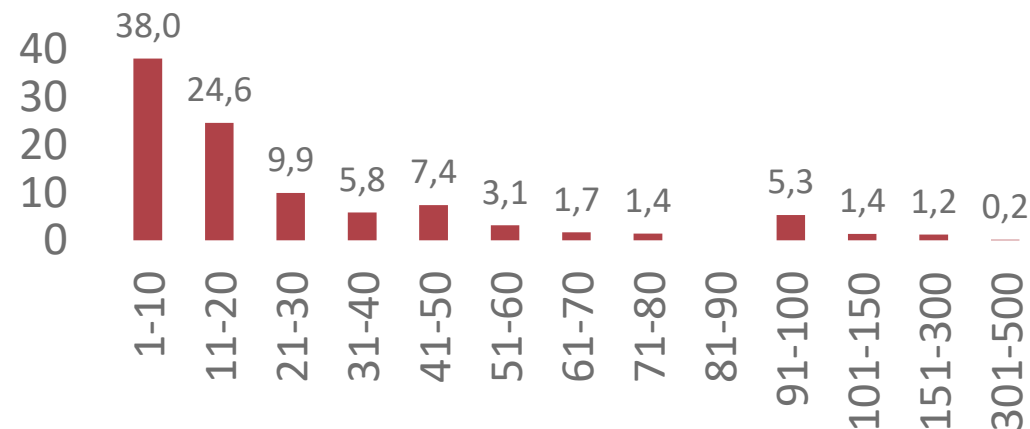
Auto (N=1120)



MHD (N=1351)



Kolo (N=624)



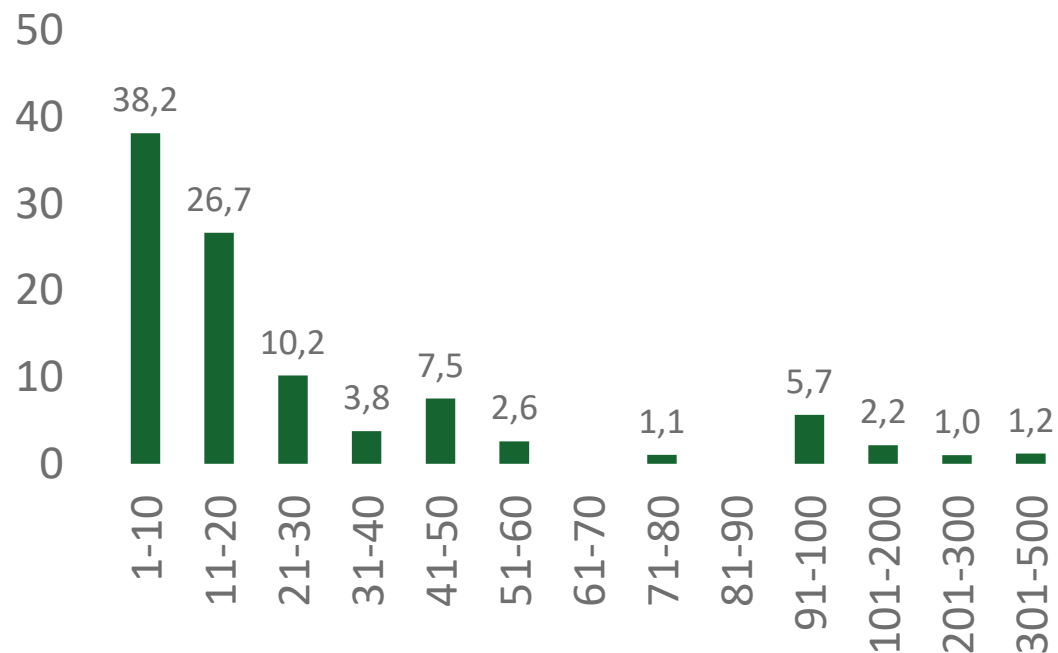
Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

Grafy zobrazují přepočtené údaje na danou skupinu. Vertikální osy grafů zobrazují údaje v procentech, horizontální počet km (Pozn.: pouze ti, kteří daný dopravní prostředek využívají)

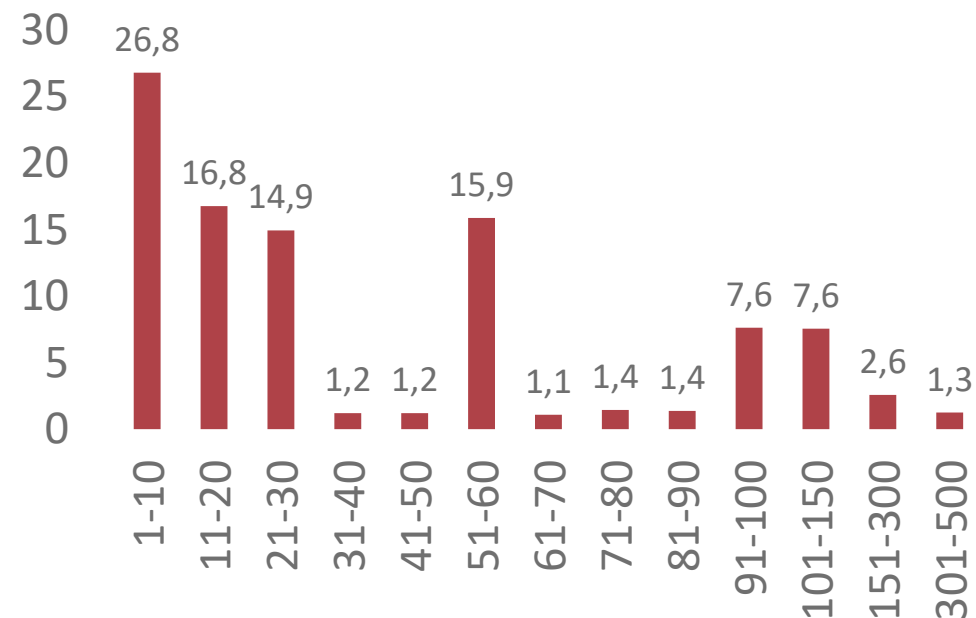
počet odhadnutých km po Praze II.

6 nejpoužívanějších dopravních prostředků za týden během léta

Sdílené auto (N=87)



Motorka, moped, skútr (N=80)



Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

Grafy zobrazují přepočtené údaje na danou skupinu. Vertikální osy grafů zobrazují údaje v procentech, horizontální počet km (Pozn.: pouze ti, kteří daný dopravní prostředek využívají)

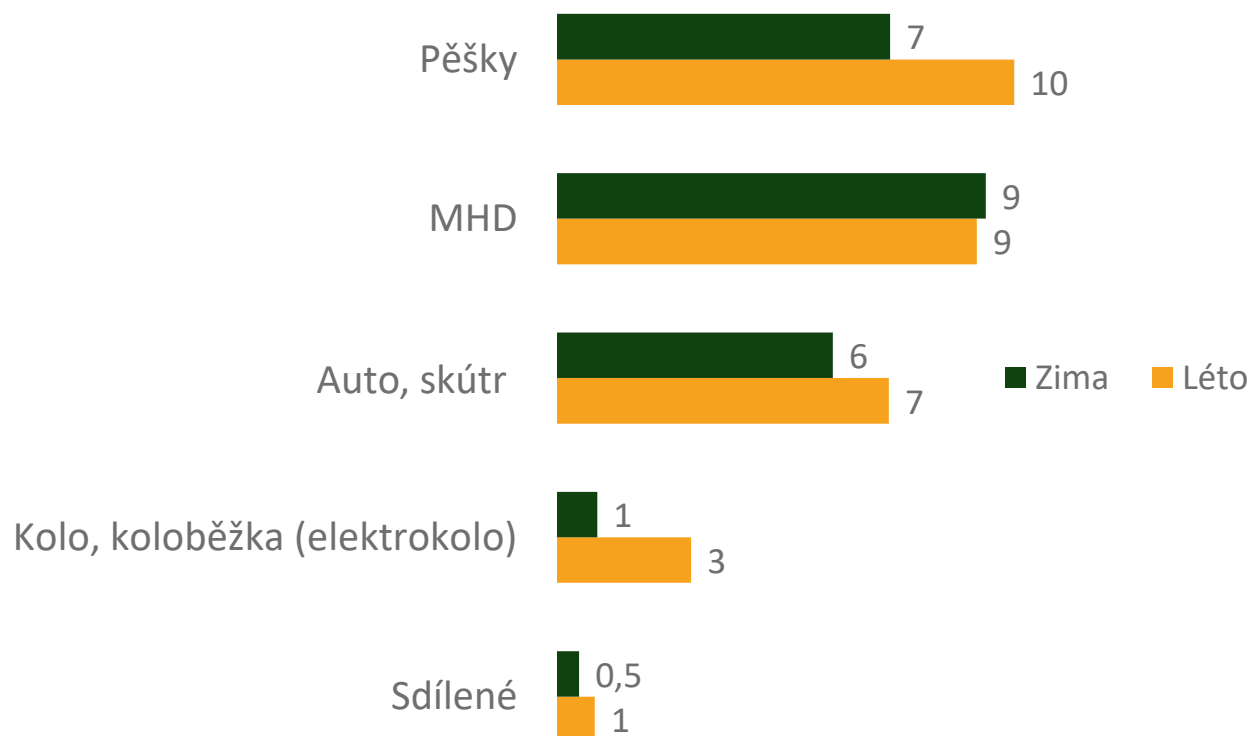
počet odhadnutých hodin po Praze

všechny dopravní prostředky za týden během zimy a léta

Nejvíce času v létě stráví Pražané pěší chůzí, v průměru skoro 10 hodin týdně.

V zimě naopak dávají přednost hromadné dopravě.

To do určité míry platí i pro **pravidelné a příležitostné cyklisty**, kteří v zimě během jednoho týdne stráví v průměru na kole 1 h a 20 min zatímco v létě okolo 4 h a 40 min.



Q04. Zkuste prosím odhadnout, kolik hodin v průměrném týdnu v letním období v Praze strávíte cestou.

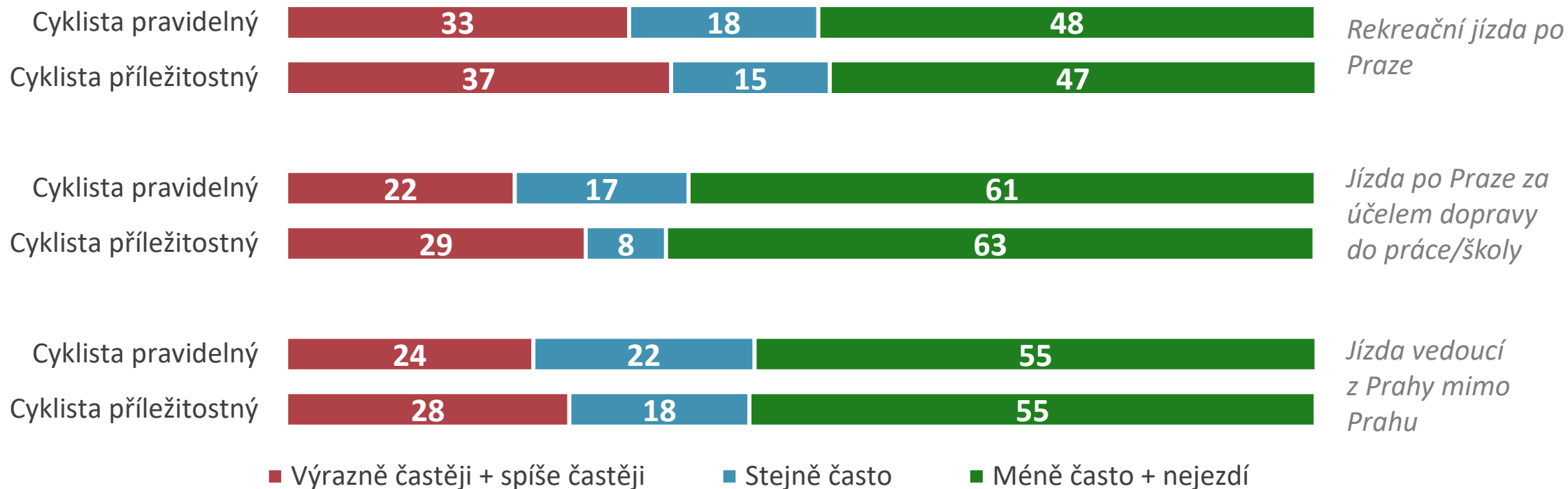
Q07. Zkuste prosím odhadnout, kolik hodin v průměrném týdnu v zimním období v Praze strávíte cestou.

N = 1515; graf zobrazuje údaje v hodinách

jízda po Praze vs. jízda mimo Prahu

porovnání

Jak často využíváte kolo mimo Prahu v porovnání s:



Pražští **pravidelní i příležitostní cyklisté** využívají v kolo v Praze celkově **více než mimo Prahu**. Nejméně využívají kolo k jízdám vedoucím z Prahy (55 % pravidelný a 55 % příležitostný cyklista). Z podílů odpovědi výrazně častěji + spíše častěji je evidentní, že **pravidelní cyklisté** využívají kola v Praze **ke všem účelům více**, zejména k rekreačním jízdám a dopravě do práce a školy v porovnání s příležitostnými cyklisty.

Q08. Jak často využíváte kolo mimo Prahu v porovnání s:

N = 736, pouze cyklisté; graf zobrazuje údaje v %

proč *jezdí* Pražané na kole?

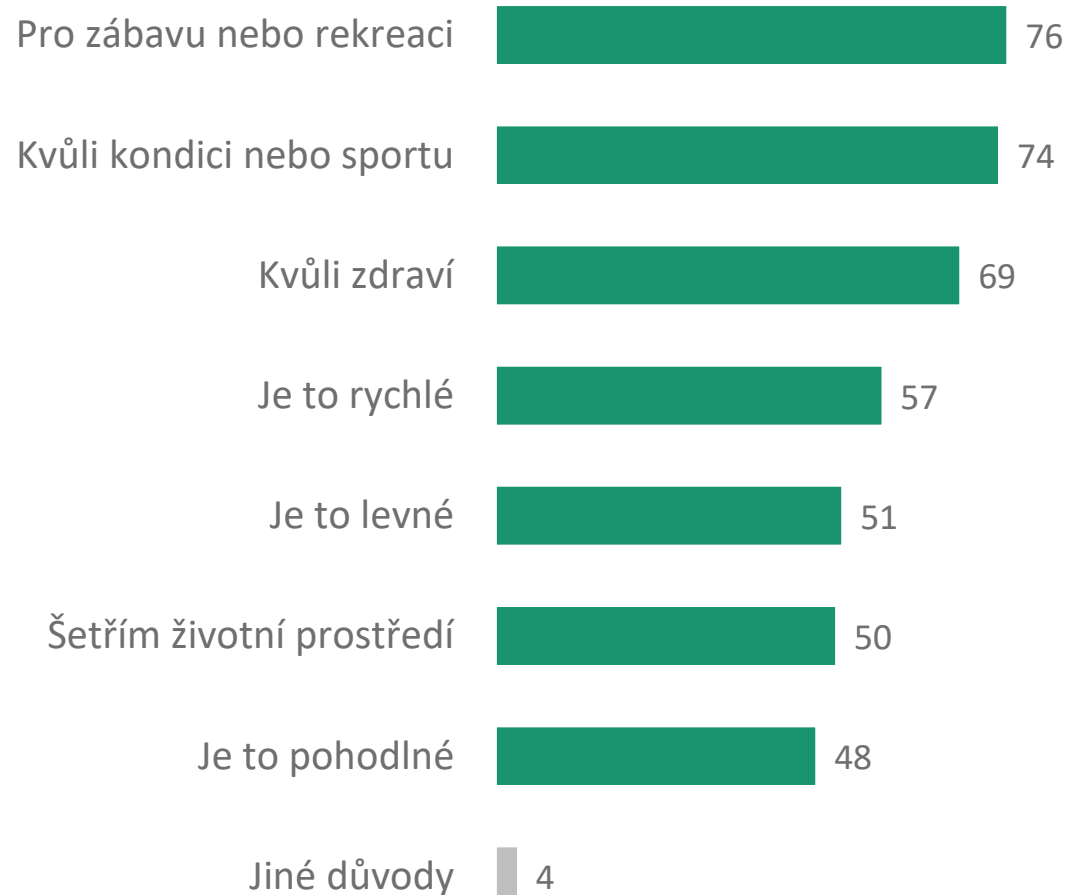
cyklisté

Nejčastějším důvodem využívání kola v Praze je zábava a rekreace, což uvedly 3/4 Pražanů. Tento důvod uvádějí častěji muži.

V těsném závěsu je **však i udržování kondice a sport**. Zde jsou muži a ženy vyrovnání.

Pro 69 % je podstatné také hledisko zdraví.

Všechna zdůvodnění jsou relevantní alespoň pro polovinu Pražanů.

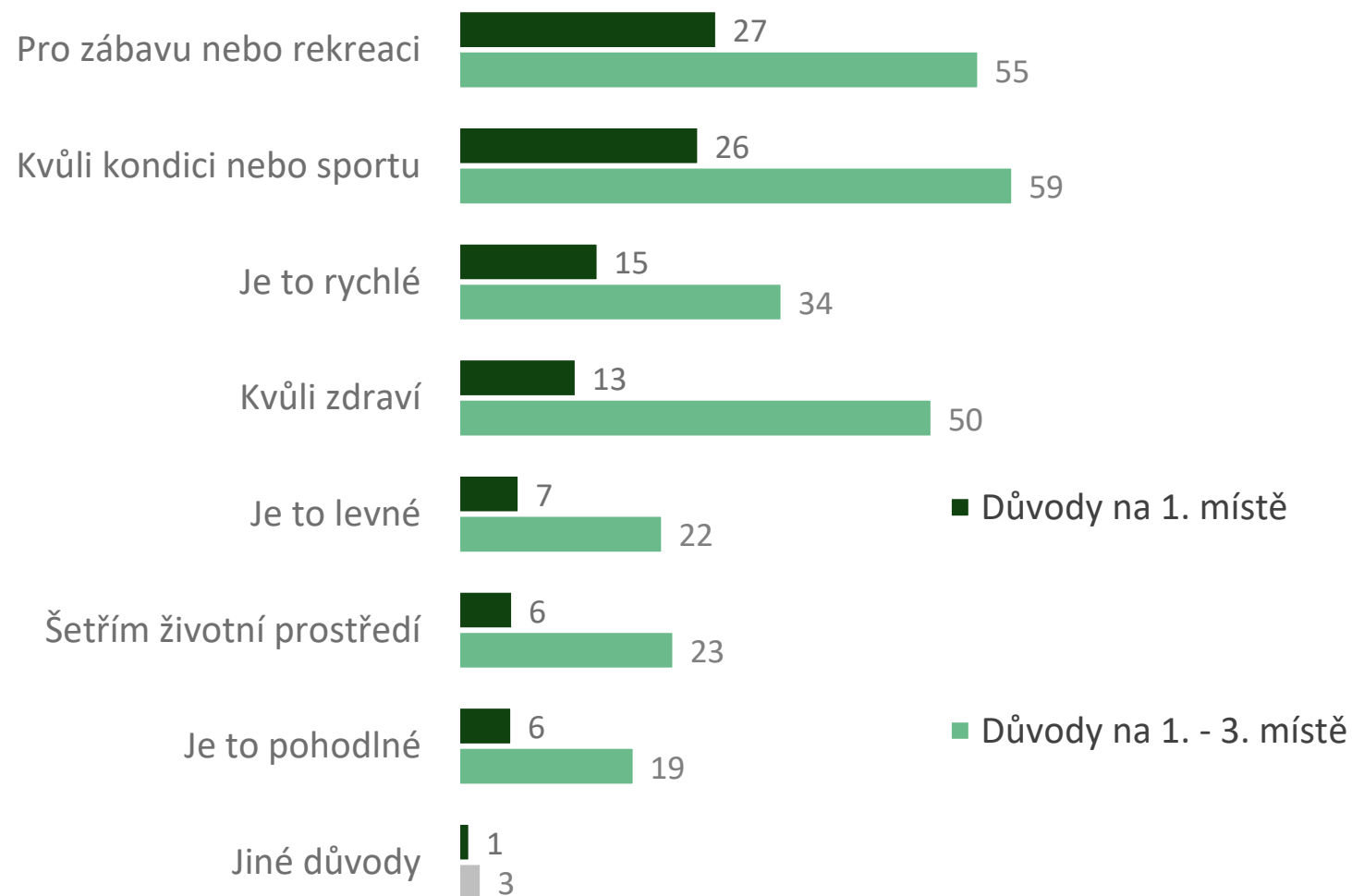


Q09A. Proč po Praze jezdíte na kole (případně elektrokole, koloběžce atd.)?

N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v % (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí, při čemž záleží na pořadí, ve kterém respondent/ka na danou odpověď klikl/a. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

proč *jezdí* Pražané na kole?

cyklisté



Q09A. Proč po Praze jezdíte na kole (případně elektrokole, koloběžce atd.)?

N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %. (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí, při čemž záleží na pořadí, ve kterém respondent/ka na danou odpověď klikl/a. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

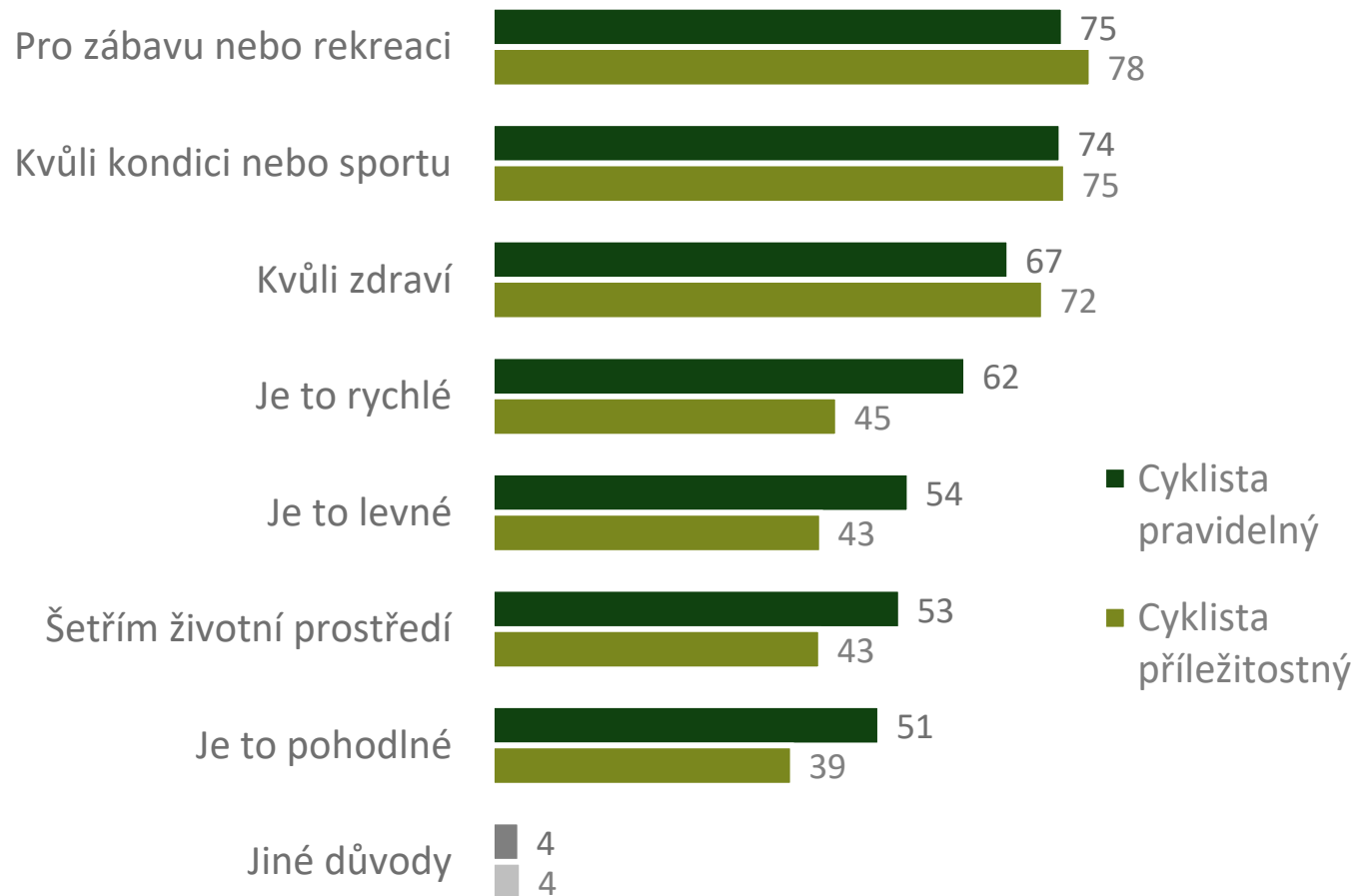
proč *jezdí* Pražané na kole (podle typu cyklisty)?

Podíl cyklistů, kteří jezdí pro zábavu či rekreaci od roku 2019 značně narostl. U pravidelných cyklistů z původních 52 % na 75 %, u příležitostných cyklistů z 61 % na 78 %.

Stejně tak ježdění na kole kvůli kondici nebo sportu mezi je nyní, oproti roku 2019, častější. U pravidelných cyklistů z 57 % na 74 % a u příležitostných cyklistů ze 61 % na 75 %.

Podobný nárůst je i u všech dalších zdůvodnění.

Pravidelní cyklisté častěji než příležitostní jezdí na kole kvůli rychlosti, ceně a šetření životního prostředí. Také častěji uvádí, že je to pro ně pohodlný způsob dopravy.



proč *nejezdí* Pražané na kole?

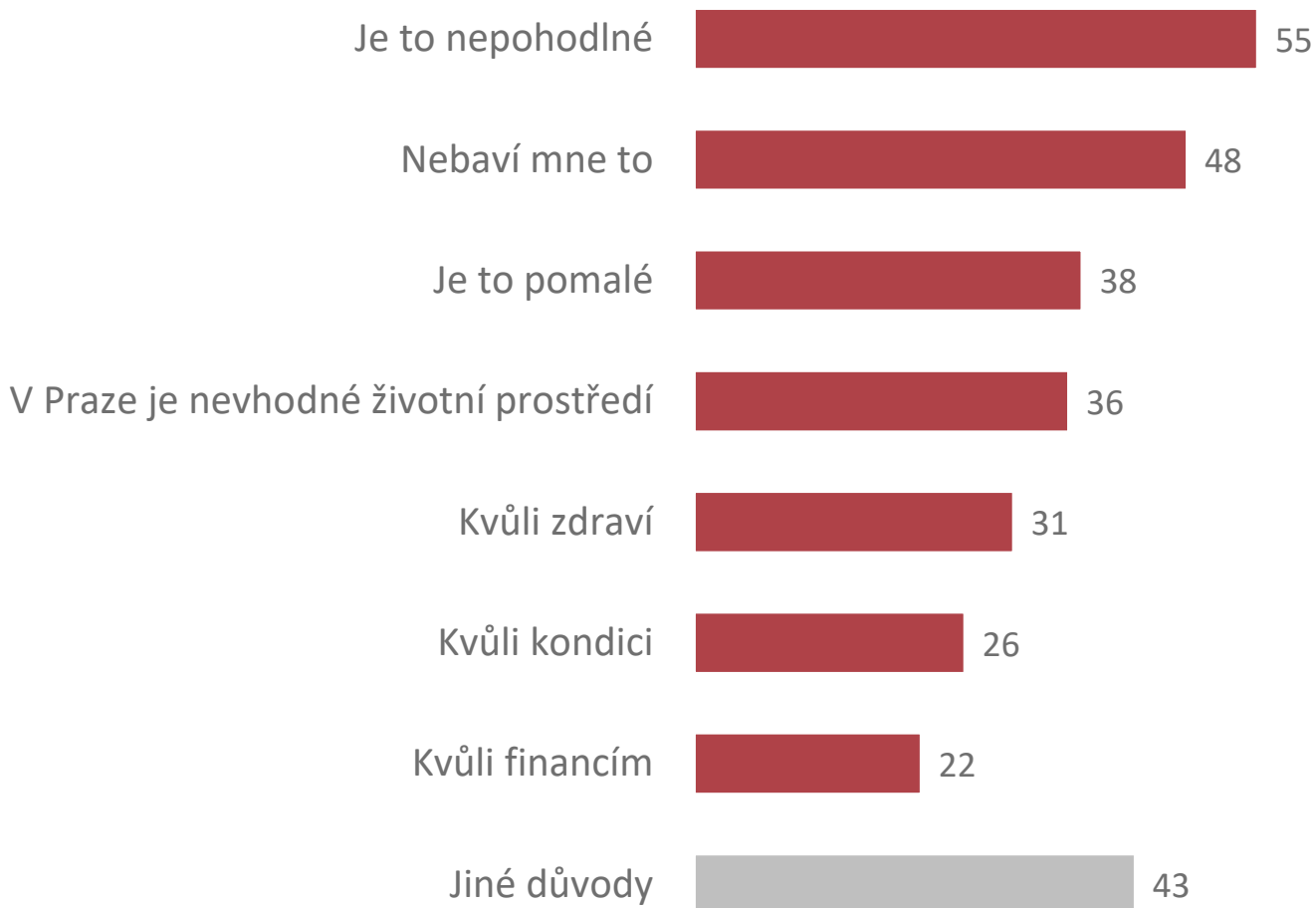
necyklisté

Nejčastějším důvodem pro nevyužívání kola v Praze je vnímané nepohodlí (55 %), což uvádějí signifikantně častěji muži a mírně častěji také necyklisté.

Mimo to Pražané nejezdí na kole také kvůli tomu, že je **jízda na kole nebaví**.

Problém s rychlostí dopravy vyjadřují častěji muži oproti ženám.

Zdraví a kondice je zdůvodněním zejména u necyklistů a Pražanů nad 45 let.

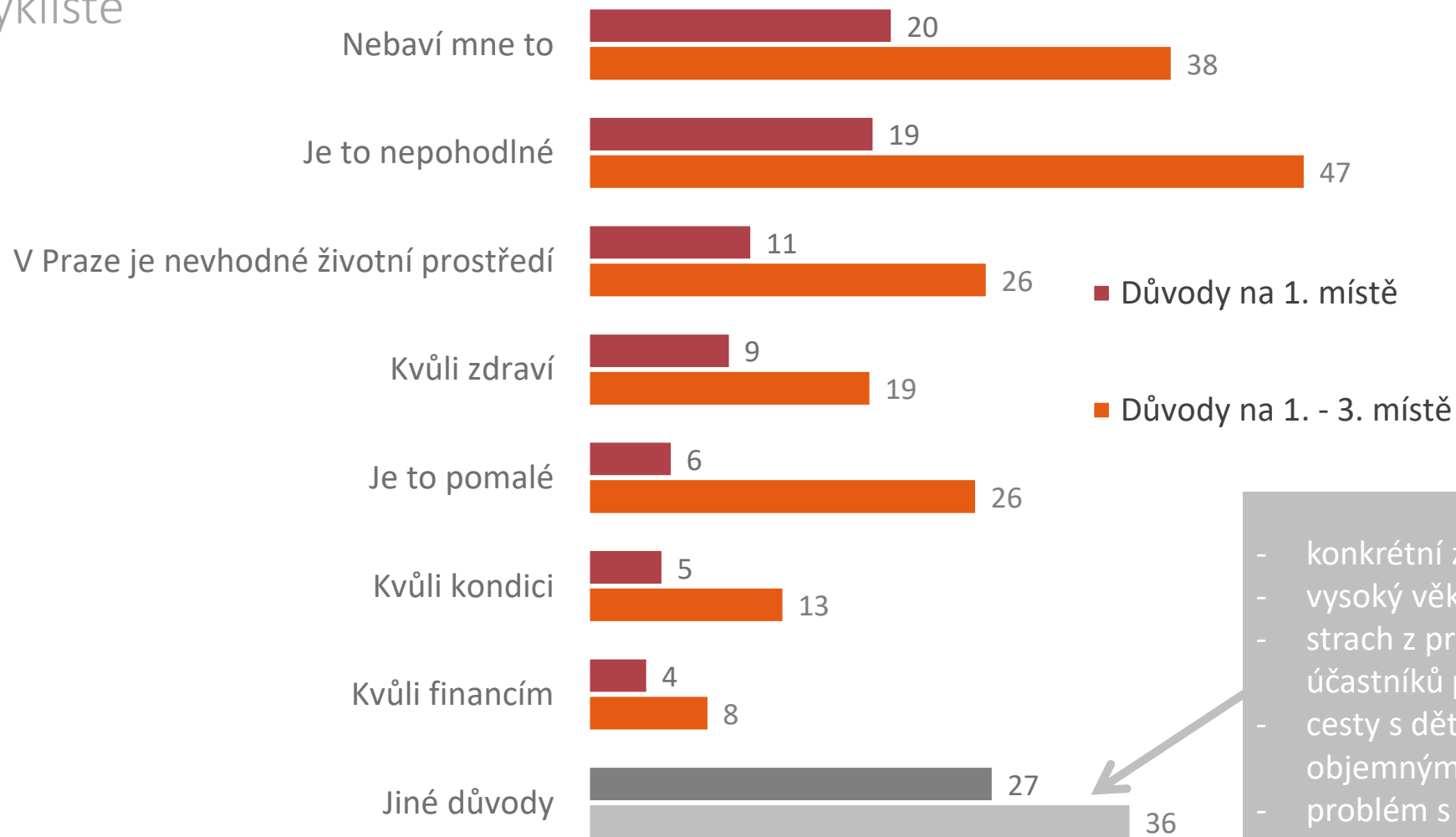


Q09B. Proč po Praze nejezdíte na kole (případně elektrokole, koloběžce atd.)?

N = 779, jen necyklisté; graf zobrazuje údaje v % (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí, při čemž záleží na pořadí, ve kterém respondent/ka na danou odpověď klikl/a. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

proč *nejezdí* Pražané na kole?

necyklisté



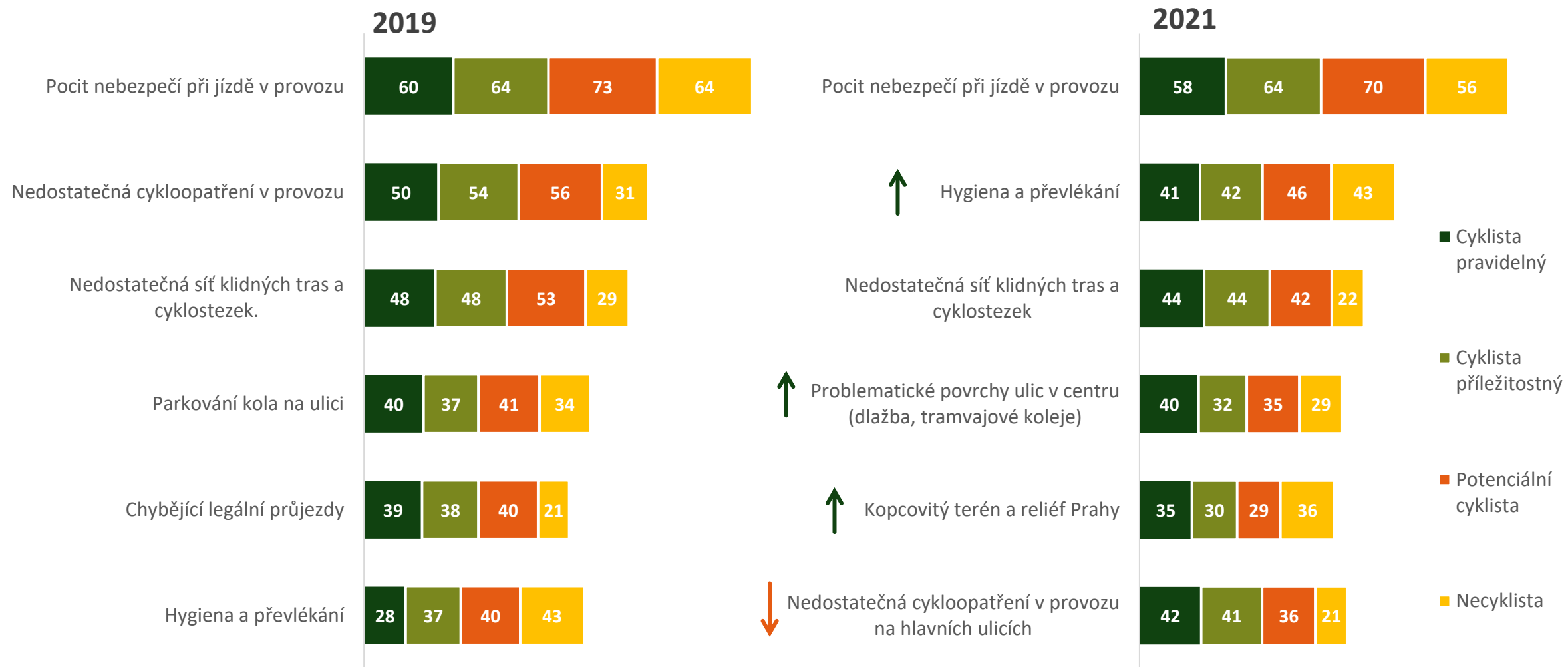
- konkrétní zdravotní obtíže
- vysoký věk
- strach z provozu a ostatních účastníků provozu
- cesty s dětmi, domácími zvířaty, objemnými věcmi
- problém s uskladněním kol doma

Q09B. Proč po Praze nejezdíte na kole (případně elektrokole, koloběžce atd.)?

N = 779, jen necyklisté; graf zobrazuje údaje v % (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí, při čemž záleží na pořadí, ve kterém respondent/ka na danou odpověď klikl/a. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

bariéry pro využívání kola a dalších prostředků | srovnání v čase

6 nejvíce zastoupených

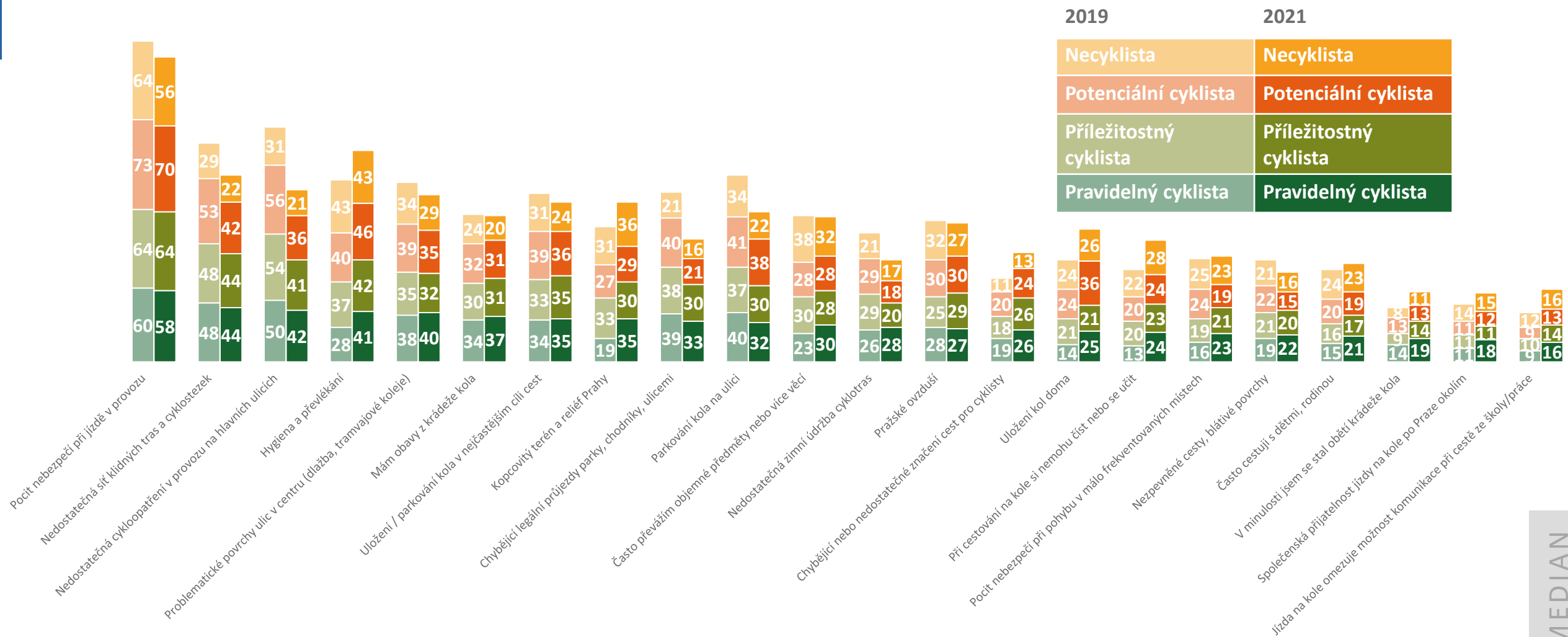


Q10. Co konkrétně je pro Vás osobně překážkou, abyste využíval(a) kolo (elektrokolo, koloběžku atd.) pro dopravu v Praze, nebo abyste ho využíval(a) častěji?

N = 1515; souhrn důvodů, zobrazeno 6 nejvíce zastoupených

bariéry pro využívání kola a dalších prostředků

Srovnání 2019/2021



Q10. Co konkrétně je pro Vás osobně překážkou, abyste využíval(a) kolo (elektrokolo, koloběžku atd.) pro dopravu v Praze, nebo abyste ho využíval(a) častěji?

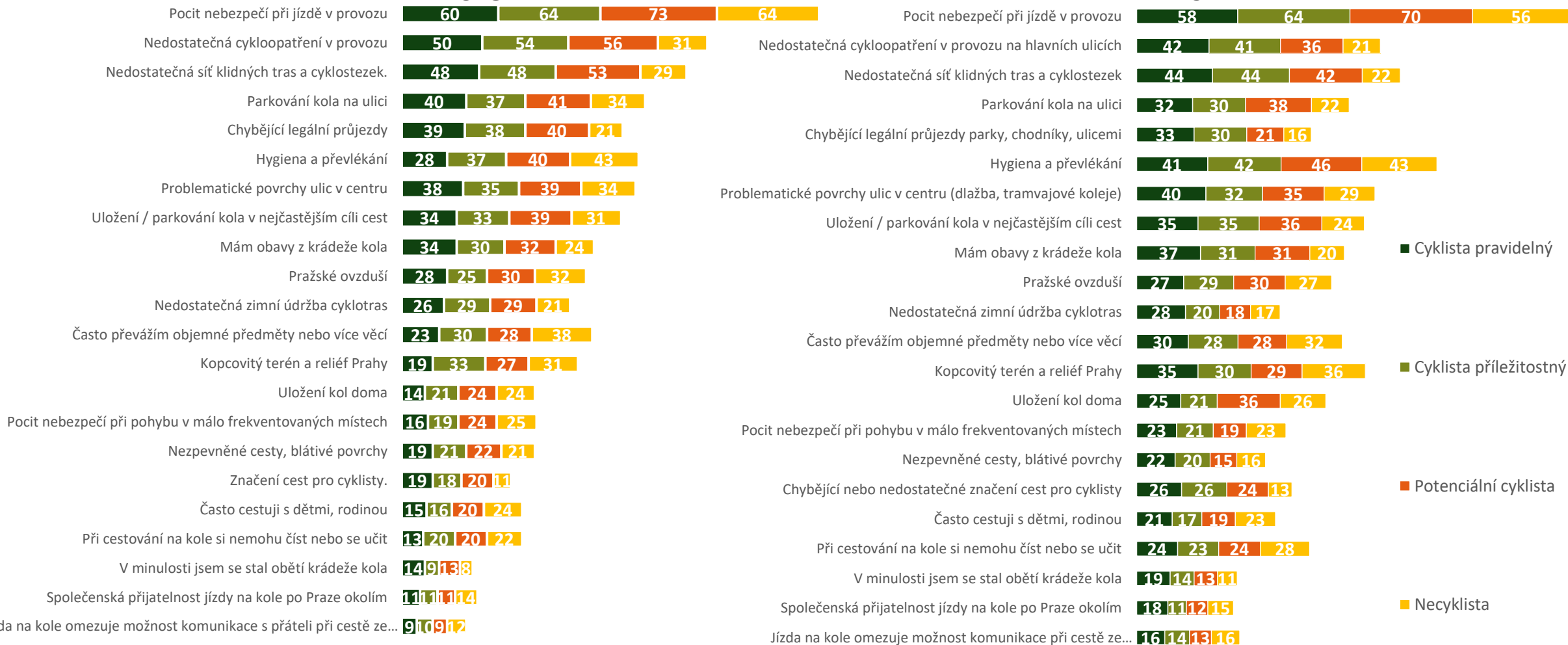
N = 1515; souhrn důvodů

bariéry pro využívání kola a dalších prostředků

srovnání nejčastějších bariér 2019/2021

2019

2021



■ Cyklista pravidelný

■ Cyklista příležitostný

■ Potenciální cyklista

■ Necyklista

MEDIAN

Q10. Co konkrétně je pro Vás osobně překážkou, abyste využíval(a) kolo (elektrokolo, koloběžku atd.) pro dopravu v Praze, nebo abyste ho využíval(a) častěji?

N = 1515; souhrn důvodů, seřazeno dle pravidelného cyklisty 2021

bariéry pro využívání kola a dalších prostředků I. důvod

	Cyklista pravidelný	Cyklista příležitostný	Potenciální cyklista	Necyklista
Pocit nebezpečí při jízdě v provozu	16 %	20 %	24 %	19 %
Hygiena a převlékání	5 %	10 %	10 %	7 %
Kopcovitý terén a reliéf Prahy	6 %	6 %	3 %	9 %
Nedostatečná síť klidných tras a cyklostezek	9 %	6 %	6 %	2 %
Často převážím objemné předměty nebo více věcí	4 %	6 %	4 %	7 %
Uložení kol doma	4 %	4 %	7 %	5 %
Nedostatečná cykloopatření v provozu na hlavních ulicích	7 %	6 %	3 %	2 %
Často cestuji s dětmi, rodinou	3 %	2 %	6 %	5 %
Problematické povrchy ulic v centru (dlažba, tramvajové koleje)	5 %	2 %	4 %	3 %
Pražské ovzduší	4 %	5 %	2 %	4 %
Mám obavy z krádeže kola	5 %	7 %	3 %	1 %
Parkování kola na ulici	3 %	2 %	4 %	2 %
Uložení / parkování kola v nejčastějším cíli cest	4 %	5 %	3 %	1 %
Pocit nebezpečí při pohybu v málo frekventovaných místech	3 %	2 %	2 %	3 %
Při cestování na kole si nemohu číst nebo se učit	2 %	2 %	3 %	3 %
Chybějící nebo nedostatečné značení cest pro cyklisty	3 %	3 %	3 %	1 %
Nedostatečná zimní údržba cyklotras	3 %	2 %	2 %	1 %
Chybějící legální průjezdy parky, chodníky, ulicemi	2 %	3 %	2 %	1 %
Nezpevněné cesty, blátivé povrchy	2 %	2 %	1 %	0 %
Společenská přijatelnost jízdy na kole po Praze okolím	2 %	0 %	1 %	2 %
Jízda na kole omezuje možnost komunikace při cestě ze školy/práce	1 %	1 %	0 %	2 %
V minulosti jsem se stal obětí krádeže kola	1 %	1 %	1 %	1 %
Systém jednosměrných komunikací, např. v centru	2 %	1 %	1 %	0 %
Žádné překážky nevnímám	5 %	3 %	0 %	6 %

Q10. Co konkrétně je pro Vás osobně překážkou, abyste využíval(a) kolo (elektrokolo, koloběžku atd.) pro dopravu v Praze, nebo abyste ho využíval(a) častěji?

N = 1515; důvody vybrané na prvním místě

bariéry pro využívání kola v Praze | shrnutí

Nejčastěji vnímanou bariérou pro využívání kola v Praze zůstává nadále pocit nebezpečí při jízdě v provozu. Je nejčastěji uváděnou bariérou pro všechny čtyři segmenty, cyklisty i necyklisty.

Oproti roku 2019 narostl podíl Pražanů, kteří vnímají jako bariéru hygienu a převlékání a je druhou nejčastěji jmenovanou bariérou. Nárůst je patrný u pravidelných, příležitostných i potenciálních cyklistů.

Na třetím místě je, stejně jako v roce 2019 nedostatečná síť klidných tras a cyklostezek. V tomto případě ale oproti předešlé etapě podíly mírně klesly u pravidelných (o 4 %) a příležitostných cyklistů (o 4 %), výrazněji pak u potenciálních cyklistů (o 11 %) a necyklistů (7 %). Tedy vnímání tohoto aspektu se během posledních dvou let mírně zlepšilo.

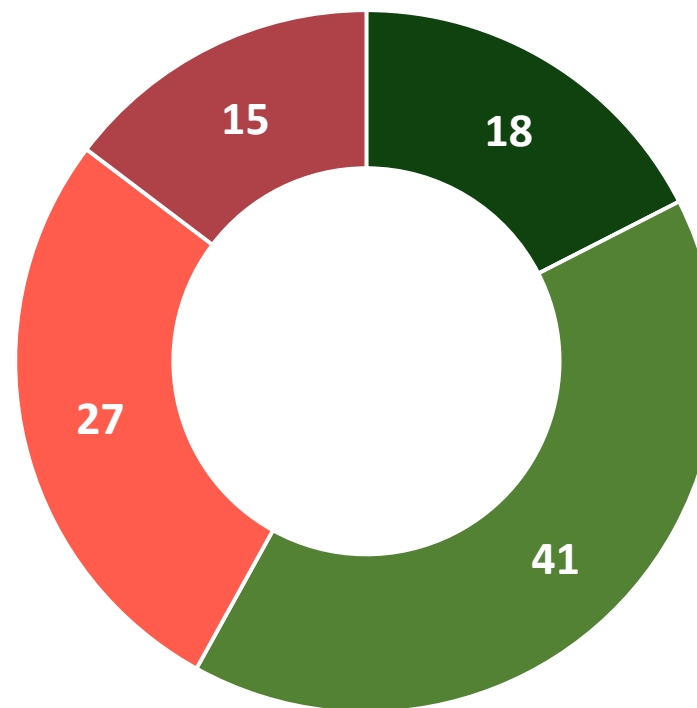
Oproti dřívějšku narostlo vnímání problematických povrchů ulic v centru a kopcovitého terénu a reliéfu Prahy. Naopak pokles a tudíž zlepšení v minulých dvou letech vidíme u bariéry nedostatečných cykloopatření v provozu na hlavních ulicích, kdy klesly podíly vnímajících tuto bariéru u pravidelných cyklistů o 8 %, u příležitostných o 13 %, u potenciálních cyklistů o 20 % a u necyklistů o 10 %.

bariéry v Pražské cyklistice

Necelá pětina (18 %) Pražanů by v případě zmírnění vnímaných bariér využívala kolo rozhodně častěji, další dvě pětiny (41 %) spíše častěji.

Celkem by tedy zmírnění bariér mohlo pomoci k častějšímu využití cyklodopravy 59 % Pražanů. Jde zejména o stávající cyklisty (rozhodně + spíše ano 81 %), u necyklistů se ale také jedná o významný podíl, 37 % (rozhodně + spíše ano).

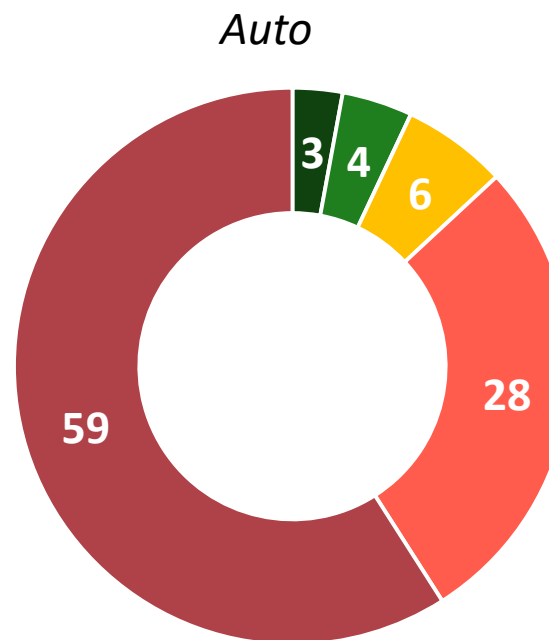
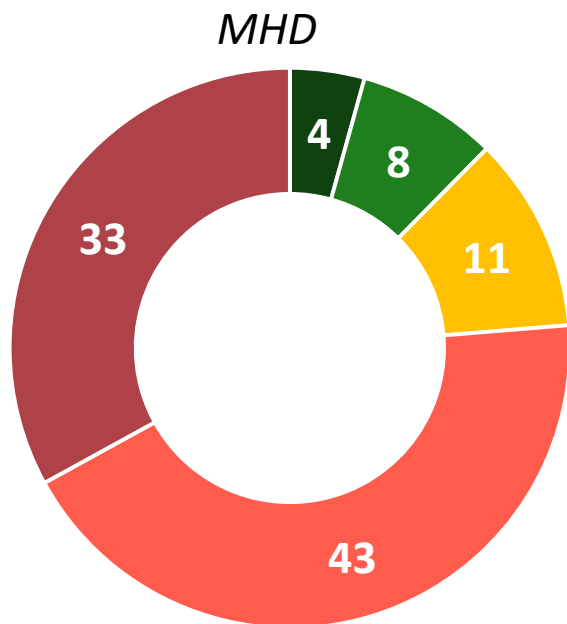
Kladně častěji odpovídali muži, lidé do 45 let, vysokoškoláci nebo lidé se ZŠ. Naopak nejmenší zájem o cyklistiku i po zmírnění překážek projevili důchodci, nezaměstnaní a nejnižší příjmová skupina (do 20 tis./domácnost/měsíc), dále nejstarší Pražané (55-69 let).



■ Rozhodně ano ■ Spíše ano ■ Spíše ne ■ Rozhodně ne

kombinace cesty na kole a MHD/auta

cyklisté



- Téměř vždy
- Asi při polovině cest
- Asi při čtvrtině cest
- Méně často
- Nikdy

Cyklisté v Praze využívají ve větší míře kombinaci kola a MHD oproti kombinaci s autem.

Alespoň při třetině cest nebo častěji využívá kombinaci kola s MHD necelá čtvrtina pražských cyklistů (23 %) zatímco kombinaci s autem využije alespoň při třetině cest jen 13 % z nich. U kombinace s autem vidíme také mnohem větší podíl cyklistů, kteří jej nikdy nevyužívají spolu s cestou na kole. MHD je tedy pro pražské cyklisty významně častější volba.

Q12. Jak často využíváte při svých cestách na kole po Praze kombinaci s hromadnou dopravou?; N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje %

Q13. Jak často využíváte při svých cestách na kole po Praze kombinaci s dopravou autem?; N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje %

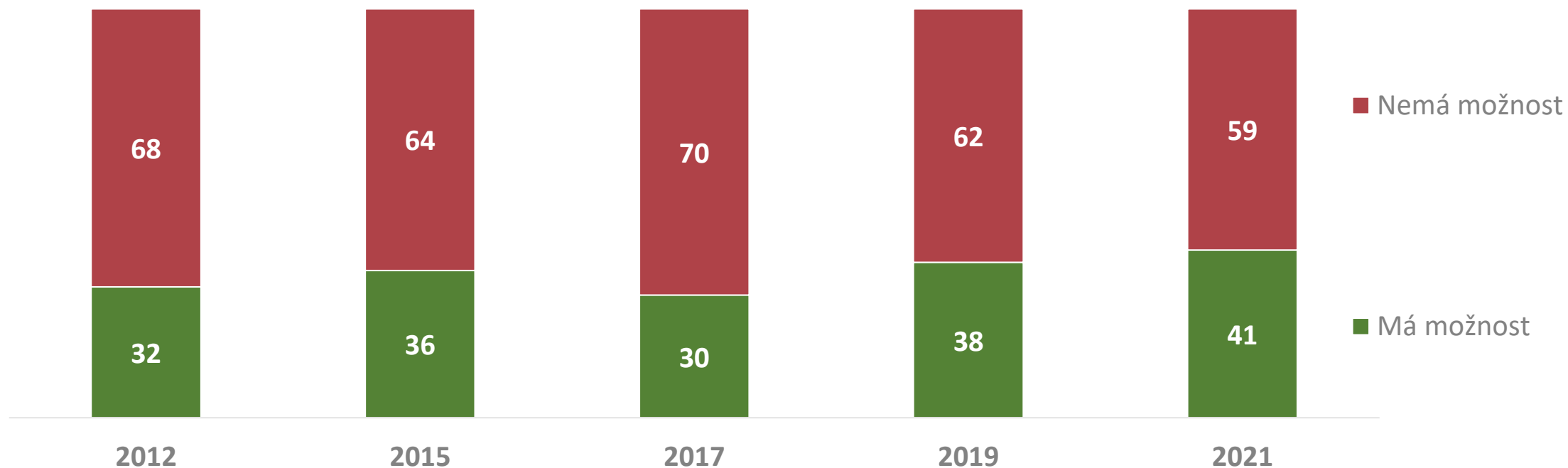
kombinace cesty MHD a kola / sdíleného kola

poměr využití kola a sdíleného kola v kombinaci s hromadnou dopravou



Při kombinování dvou dopravních prostředků během jedné cesty (hromadné dopravy a kola či sdíleného kola) cyklisté častěji využívají **hromadné dopravy a sdíleného kola**, a to o **11 procent více** než skupina kombinující **vlastní kolo s hromadnou dopravou** (35 % oproti 24 %).

možnost uložení kola v obvyklých cílech cest

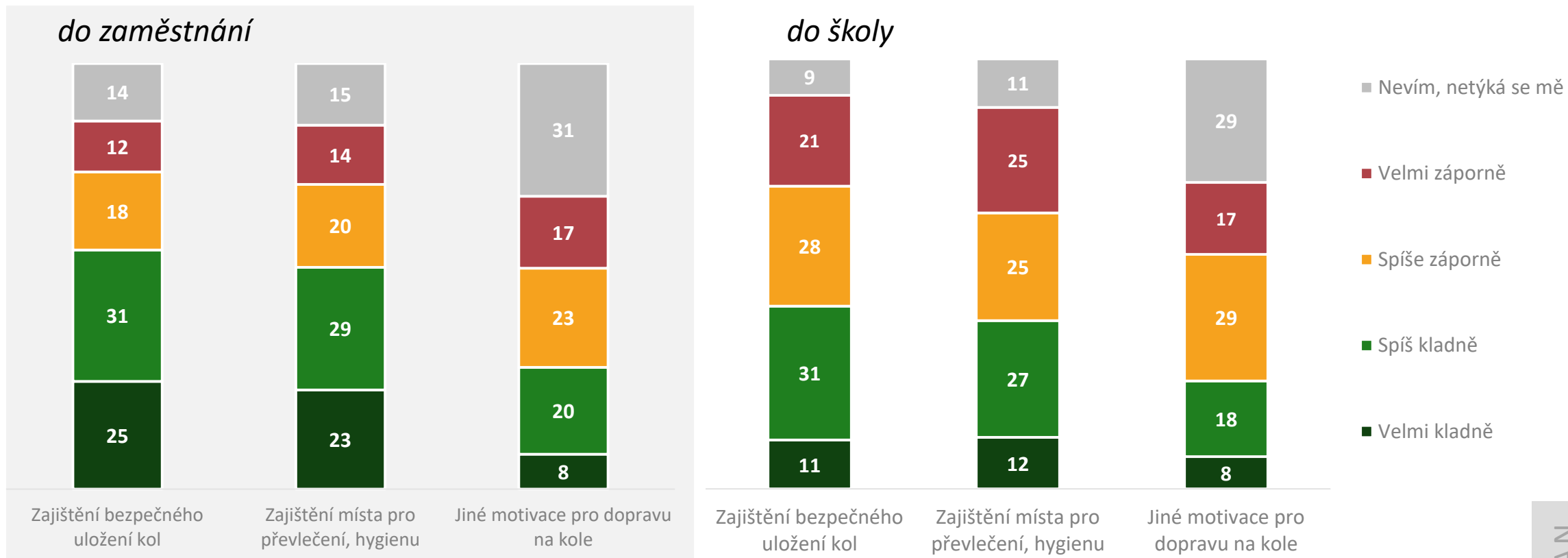


Podíl cyklistů, kteří **mají** v obvyklém cíli cest možnost bezpečně a pohodlně uložit své jízdní kolo, **mezi roky mírně narostl z původních 38 % na 41 %.**

Q14. Máte v nejčastějších cílech svých cest v Praze možnost pohodlně a bezpečně uložit své jízdní kolo?

N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %

hodnocení podmínek pro dopravu na kole do práce a školy



Pro cesty do zaměstnání je převážně pozitivně hodnoceno bezpečné uložení kol (56 %) i zajištění místa pro hygienu (52 %). V případě cest do škol je pozitivní hodnocení zastoupeno méně. Z hlediska zajištění bezpečného uložení kol je to 42 % pozitivně hodnotících studentů. Zajištění místa pro hygienu pak hodnotí pozitivně necelé dvě pětiny studentů (39 %).

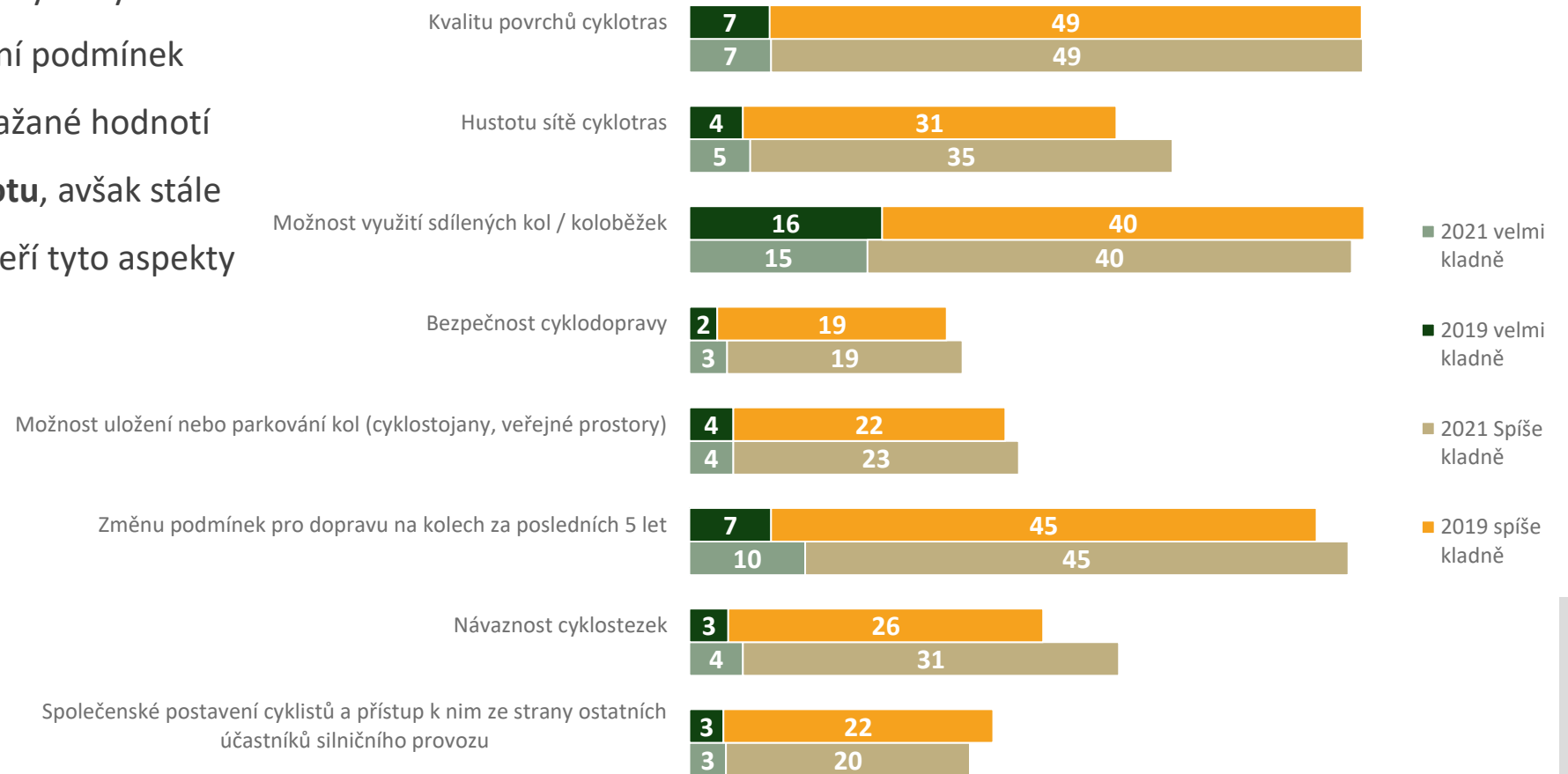
Q15A. Jak hodnotíte podmínky pro dopravu na kole do zaměstnání vytvářené zaměstnavatelem z hlediska (výčet odpovědí, viz graf); N = 583, jen ekonomicky aktivní cyklisté

Q15B. Jak hodnotíte podmínky pro dopravu na kole do školy vytvářené školou z hlediska (výčet odpovědí, viz graf); N = 82, jen studenti a zároveň cyklisté

pozitivní hodnocení podmínek pro cyklistiku v Praze

srovnání v čase

V porovnání s rokem 2019 nedošlo k výrazným změnám ohledně pozitivního vnímání podmínek pro cyklistiku. Nepatrně lépe sice Pražané hodnotí **návaznost cyklostezek** a jejich **hustotu**, avšak stále jsou v menší polovině oproti těm, kteří tyto aspekty hodnotí **negativně**.



Q16. Jak hodnotíte v Praze následující položky:

Data pro 2019 (N = 3234) a 2021 (N = 1515), odpovědi spíše + velmi kladně; graf zobrazuje údaje v %

negativní hodnocení podmínek pro cyklistiku v Praze | srovnání segmentů

	Cyklista pravidelný	Cyklista příležitostný	Potenciální cyklista	Necyklista
Společenské postavení cyklistů a přístup k nim ze strany ostatních účastníků silničního provozu	69%	73%	62%	56%
Bezpečnost cyklo dopravy	65%	76%	73%	63%
Možnost uložení nebo parkování kol (cyklostojany, veřejné prostory)	54%	59%	59%	42%
Návaznost cyklostezek	45%	50%	39%	30%
Hustotu sítě cyklotras	44%	43%	46%	28%
Kvalitu povrchů cyklotras	30%	29%	24%	21%
Změnu podmínek pro dopravu na kolech za posledních 5 let	19%	24%	20%	25%
Možnost využití sdílených kol / koloběžek	19%	22%	19%	29%

Q16. Jak hodnotíte v Praze následující položky:

N = 1515; odpovědi spíše + velmi záporně, graf zobrazuje údaje v % (seřazeno dle pravidelného cyklisty)

pozitivní hodnocení podmínek pro cyklistiku v Praze | srovnání segmentů

	Cyklista pravidelný	Cyklista příležitostný	Potenciální cyklista	Necyklista
Změnu podmínek pro dopravu na kolech za posledních 5 let	66%	62%	49%	40%
Kvalitu povrchů cyklotras	65%	66%	53%	41%
Možnost využití sdílených kol / koloběžek	62%	55%	65%	39%
Hustotu sítě cyklotras	47%	48%	35%	30%
Návaznost cyklostezek	46%	40%	31%	23%
Možnost uložení nebo parkování kol (cyklostojany, veřejné prostory)	36%	31%	20%	19%
Bezpečnost cyklodopravy	30%	20%	19%	16%
Společenské postavení cyklistů a přístup k nim ze strany ostatních účastníků silničního provozu	26%	22%	24%	19%

Q16. Jak hodnotíte v Praze následující položky:

N = 1515; odpovědi spíše + velmi kladně, graf zobrazuje údaje v % (seřazeno dle pravidelného cyklisty)

hodnocení podmínek pro cyklistiku v Praze | shrnutí



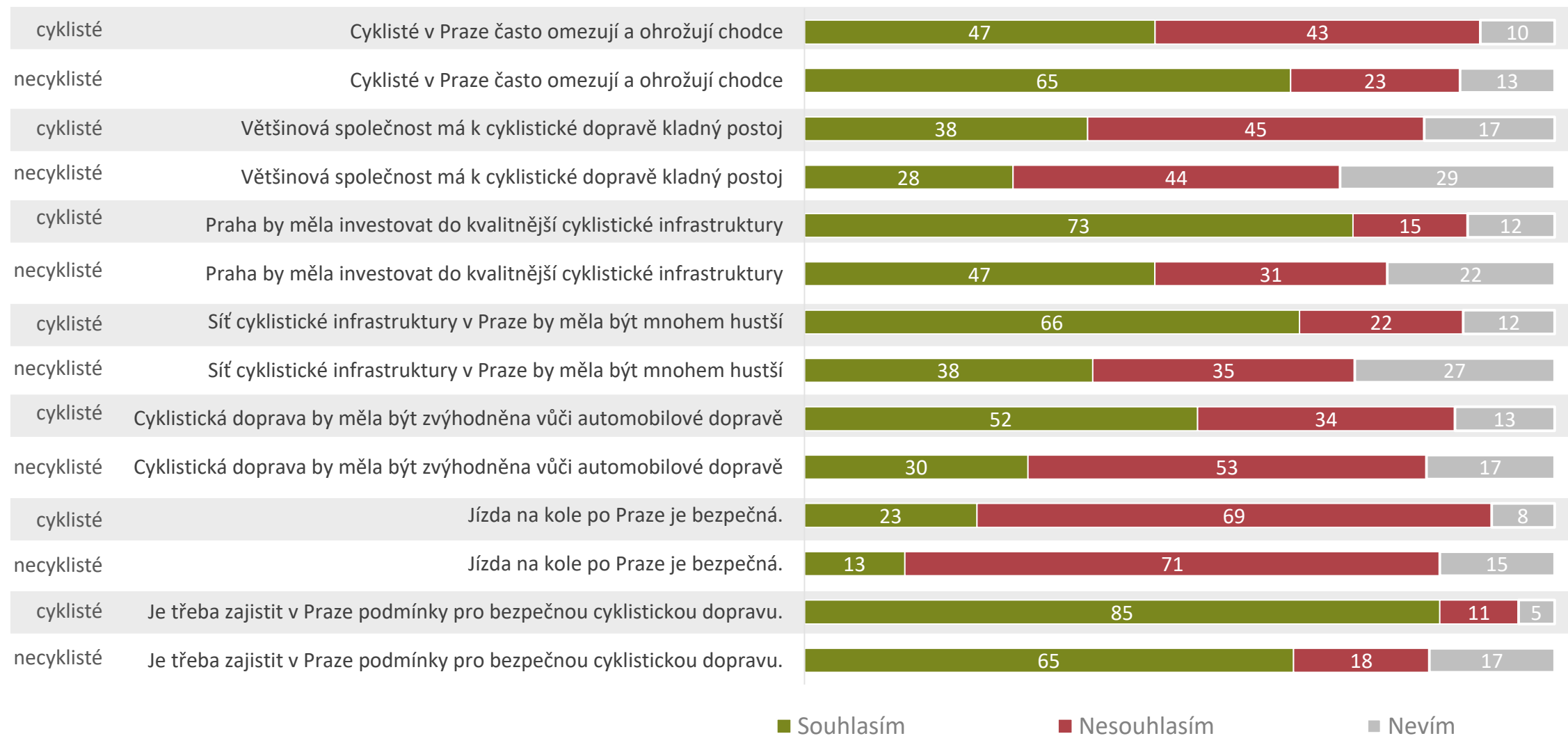
Konzistentně s předchozí vlnou výzkumu mají i nyní cyklisté celkově **lepší přehled** o podmínkách i stavu cyklistických tras v Praze. Znalost stoupá úměrně míře využívání cyklodopravy.

Mezi problematické aspekty cyklodopravy v Praze patří **hustota cyklostezek**, která je zcela a spíše záporně hodnocena jak cyklisty pravidelnými (45 %) a občasnými (43 %) tak i potenciálními (46 %). Také **možnost uložení kol** je pro velkou část Pražanů problematická. Záporně ji hodnotí 47 % necyklistů (velmi + spíše negativně) a 57 % cyklistů (velmi + spíše negativně) .

Ještě silnější negativní hodnocení má **bezpečnost cyklodopravy**, kdy nedostatečnou bezpečnost vnímají ve velmi podobné míře všichni Pražané. Tedy, spíše a velmi záporně hodnotí bezpečnost většina všech čtyř skupin cyklistů. Cyklisté dokonce hodnotí bezpečnost **hůře než necyklisté**, kteří uváděli častěji že neví. Necyklisté z 65 % hodnotili velmi + spíše negativně a cyklisté z 69 % velmi + spíše negativně.

Změna podmínek za posledních 5 let je hodnocena spíše **kladně**, zejména ze strany cyklistů. Ti uvedli spíše a velmi pozitivní hodnocení v 66 % případů a dalších 14 % cyklistů nedokázalo posoudit/nevědělo. Necyklisté hodnotili změnu pozitivně ve 43 %, přičemž další třetina (34 %) necyklistů uvedla, že neví/nedokáže posoudit.

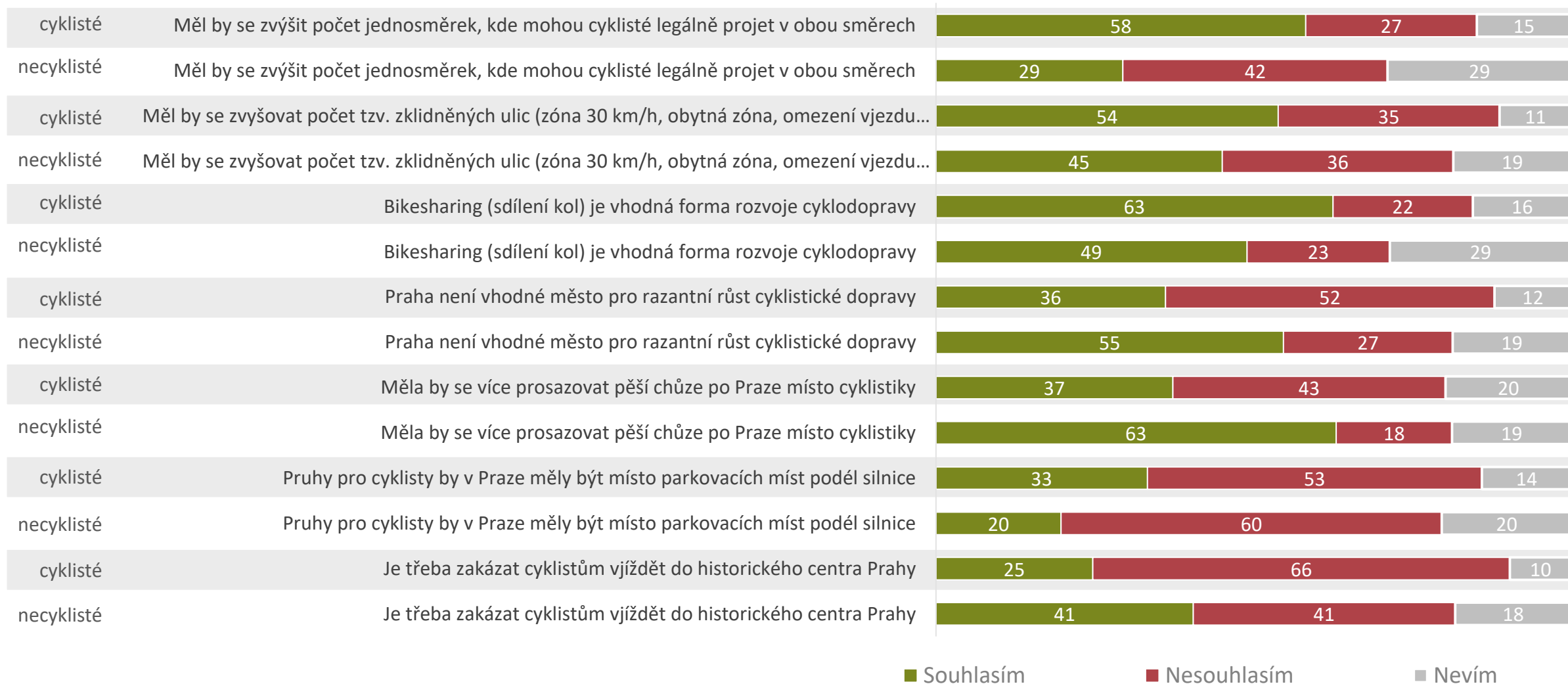
názory na cyklistiku | cyklisté vs. necyklisté I



Q17. Uvedte prosím, zda souhlasíte nebo nesouhlasíte s následujícími výroky:

N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

názory na cyklistiku | cyklisté vs. necyklisté II



Q17. Uveďte prosím, zda souhlasíte nebo nesouhlasíte s následujícími výroky:

N = 1515; graf zobrazuje údaje v %

názory na cyklistiku | shrnutí

Necyklisté jsou stabilně skupinou, která pociťuje častěji **obavy z bezpečnosti** a ta je také často jmenovaným důvodem proč na kole nejezdí. Rozdílná zkušenost s cyklistikou pak znamená i významně odlišné názory na všechny jednotlivé výroky o cyklistice v Praze, které jsme testovali. Přestože se v preferencích cyklisté a necyklisté významně liší, přibližují se názorově v otázkách rozvoje **bikesharingu**, vzniku **zklidněných ulic** a do značné míry i **nesouhlasu se vznikem cyklopruhů** místo podélných parkovacích stání.

Necyklisté častěji oproti cyklistům souhlasí s tím, že Praha **není** vhodné město pro razantní růst cyklodopravy. Naopak chtějí více prosazovat místo cyklistiky **pěší dopravu** a častěji by také byli pro **zákaz vjezdu cyklistů** do historického centra Prahy. Tyto postoje zůstávají ve srovnání s rokem 2019 na podobné hladině.

Cyklisté chtějí prosazovat oproti necyklistům **více investic** do kvalitnější cyklistické infrastruktury (73 % souhlasím cyklisté : 47 % necyklisté), **hustší síť cyklostezek** (66 % souhlasím cyklisté : 38 % necyklisté), dále také **zvýhodnění cyklo** vůči automobilové dopravě (52 % souhlasím cyklisté : 30 % necyklisté), zvýšení počtu jednosměrek s legálním průjezdem v obou směrech (58 % souhlasím cyklisté : 29 % necyklisté).

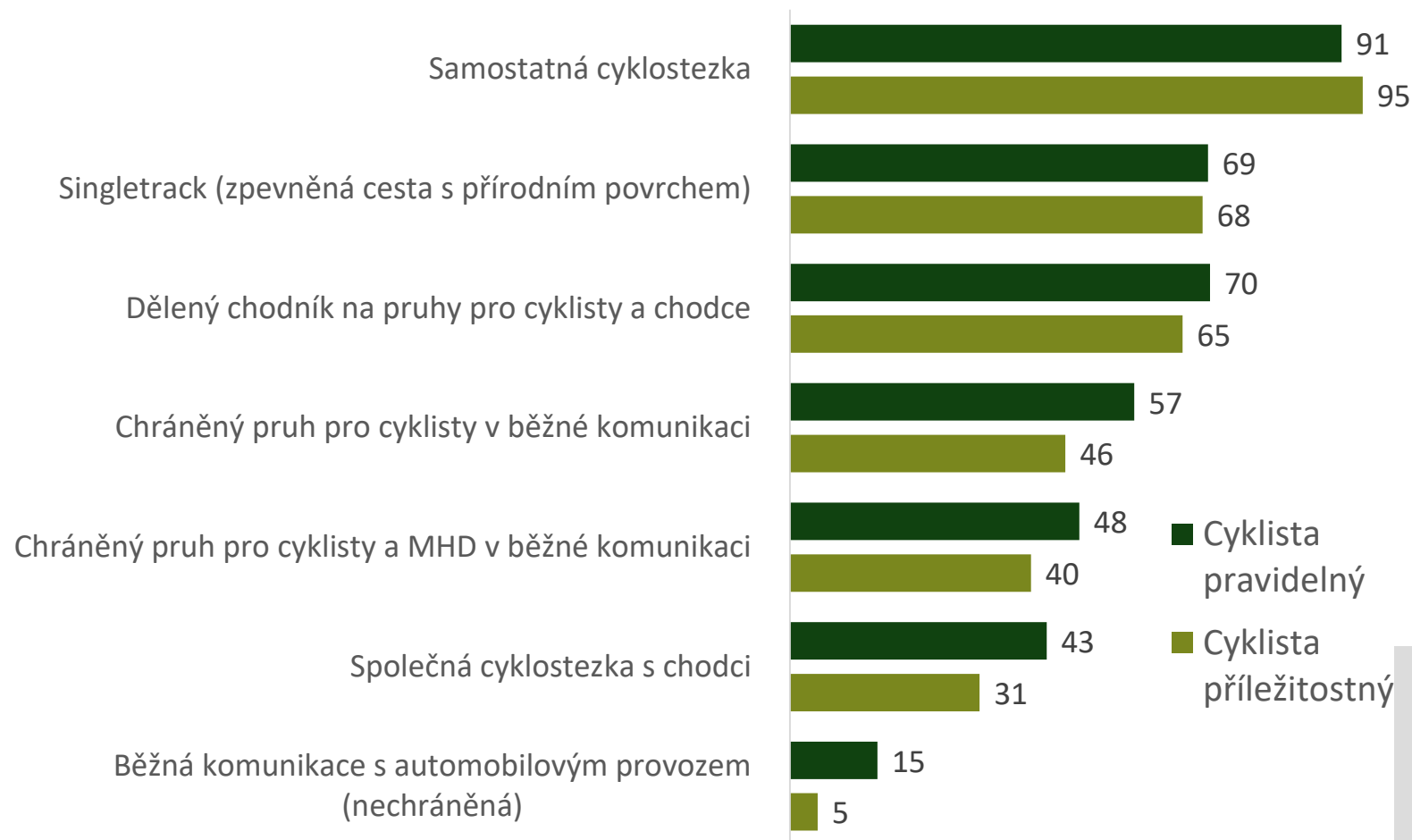
Názorově blíže jsou si obě skupiny v souhlasu s rozvojem **bikesharingu** (63 % souhlasím cyklisté : 49 % necyklisté). Menší rozdíl preferencí vidíme i u zvýšení počtu **zklidněných ulic** (zóna 30, omezení vjezdu apod.), se kterým by souhlasilo 58 % cyklistů : 45 % necyklistů. S vytvořením pruhů pro cyklisty místo parkovacích podélných stání z většiny nesouhlasí jak cyklisté (53 %) tak necyklisté (60 %).

preferovaný typ komunikace pro cyklistiku

Stejně jako v roce 2019 zůstává nejvíce preferovaným typem cyklistické komunikace **samostatná cyklostezka** a to pro obě dvě skupiny cyklistů.

Nejméně přijatelnou je nadále běžná komunikace s automobilovým provozem bez chráněného pruhu pro cyklisty, ta tentokrát ale značně více vadí příležitostným cyklistům než tomu bylo v roce 2019.

Mezi etapami se **značně zhoršilo** také vnímání **chráněného pruhu** pro cyklisty v běžné komunikaci ze strany příležitostných cyklistů, aktuálně je velmi nebo spíše vhodný pro 46 % z nich, v roce 2019 to bylo 55 %.



Q18. Jaký typ komunikace pro dopravu na kolech považujete osobně pro sebe za vhodný či použitelný?

N=736, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %

využívání informačních zdrojů

Mezi cyklisty jsou stále nejoblíbenějším zdrojem

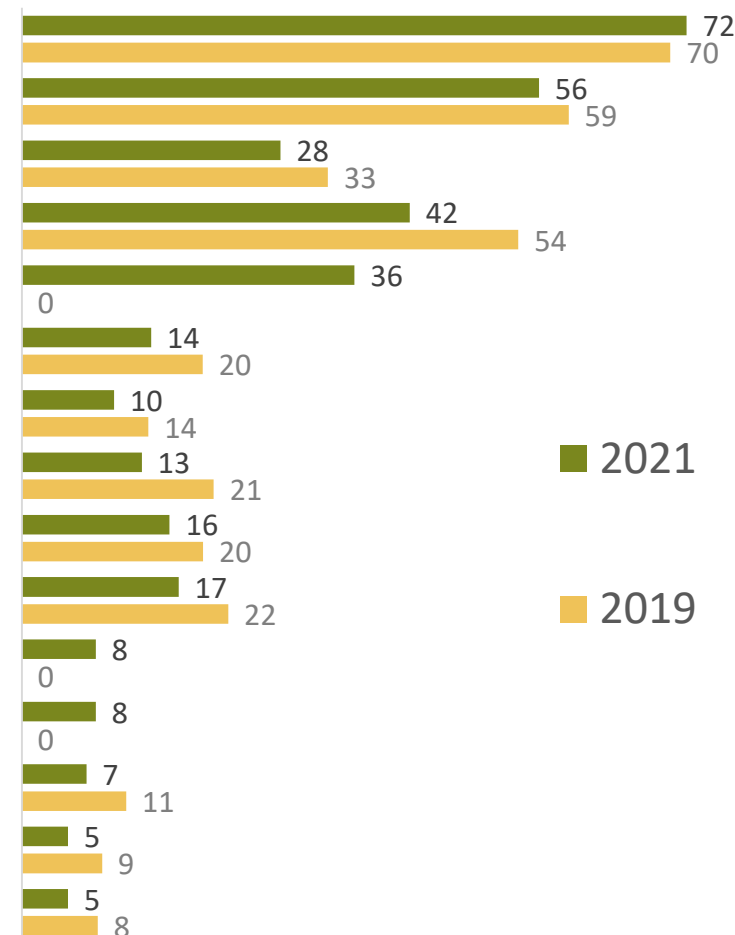
Mapy.cz, sleduje je **72 %** pražských cyklistů.

Na druhém místě jsou informace získané od **rodiny** či **přátel**.

Získávání informací prostřednictvím denního tisku nebo obecných serverů mezi etapami **pokleslo**, stále je ale využívá značná část Pražanů.

Více než třetina cyklistů využívá k získávání informací o cyklistické dopravě **sociální sítě**. Většina ostatních méně zastoupených zdrojů mezi etapami co do využívání **poklesla**.

Mapy.cz	72	70
Známí, příbuzní a přátelé	56	59
Denní tisk, rozhlas, televize	28	33
Obecné a vyhledávací internetové servery	42	54
Sociální sítě	36	0
Materiály a servery státních a městských institucí	14	20
Prodejci cyklo zboží a služeb	10	14
Specializované cyklistické servery	13	21
Na kole Prahou	16	20
Prahou na kole	17	22
Auto*mat	8	0
Čistou stopou Prahou	8	0
Časopisy o cyklistice	7	11
EPP (nadace ČEZ)	5	9
UrbanCyclers	5	8



Q19. Jak často využíváte následující zdroje informací o cyklistické dopravě v Praze?

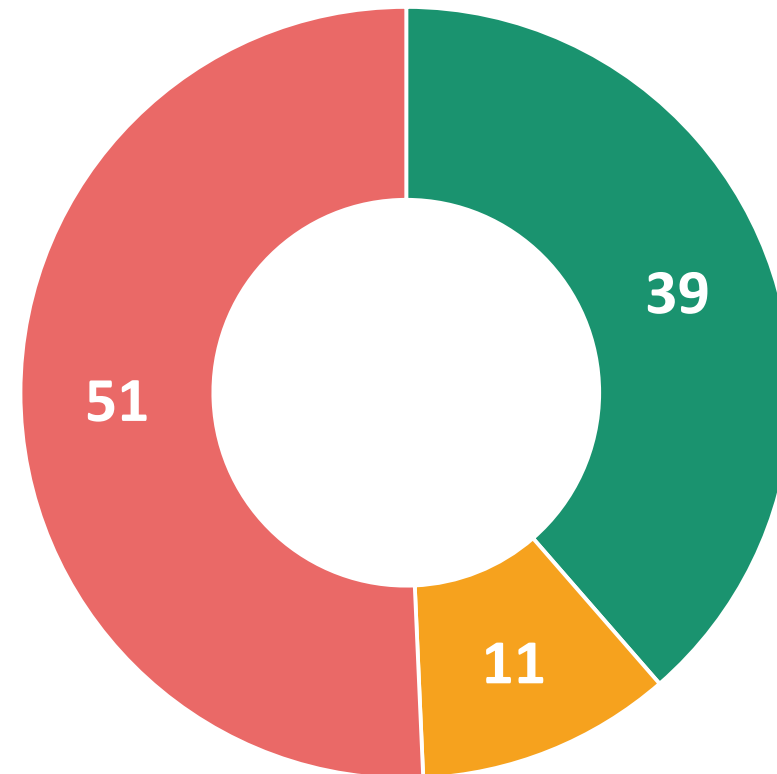
N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje odpovědi v %

využívání navigace při cestě na kole v Praze

Téměř **dvě pětiny** pražských cyklistů využívají pro své cesty na kole Prahou navigaci. Polovina navigaci pro jízdy po Praze **nevyužívá**.

Využívání navigace je doménou spíše mladších Pražanů **do 45 let** a ti, kteří mají příjem domácnosti nad 50 tis. Kč/měsíc.

Pořízení navigace plánují častěji pravidelní cyklisté oproti ostatním segmentům (12 % z nich plánuje pořízení).



■ Ano ■ Ne, ale plánuji pořízení ■ Ne a neplánuji pořízení

Q20. Využíváte pro orientaci při cestách na kole po Praze navigaci?

N = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje odpovědi v %

průměrná vzdálenost cesty do zaměstnání

Největší průměrnou vzdálenost uváděli Pražané, patřící do segmentu necyklistů, v průměru je zde vzdálenost mezi prací a zaměstnání **13 km**, stejně pro potenciální cyklisty.

Průměrná vzdálenost se ale mezi segmenty významně neliší, příležitostní a pravidelní cyklisté mají domov a práci vzdáleny v průměru **12 km**.

Nepatrně vyšší průměrnou vzdálenost uváděli muži (13 km oproti ženám 11,3 km).

Nejdál cestují do práce v průměru obyvatelé **Prahy 9** (13,7 km), nejméně naopak obyvatelé Prahy 2 (8 km).



Q31. Jak daleko je to z Vašeho bydliště do místa Vašeho zaměstnání? Uveďte odhad v km.

N = 1137, jen ekonomicky aktivní; graf zobrazuje průměrný počet km

průměrný čas cesty do zaměstnání

V průměru nejdéle trvá cesta z místa bydliště do zaměstnání pěším, a to **více než hodinu**.

Na druhém místě je cesta na **kole**, která trvá Pražanům v průměru **40 minut**.

Třetí v průměru nejdelší je cesta **MHD**, která v průměru trvá **34 minut**.

Jako průměrně nejrychlejší vychází cesta do zaměstnání **autem**.

Pěšky

73 min

Autem

21 min

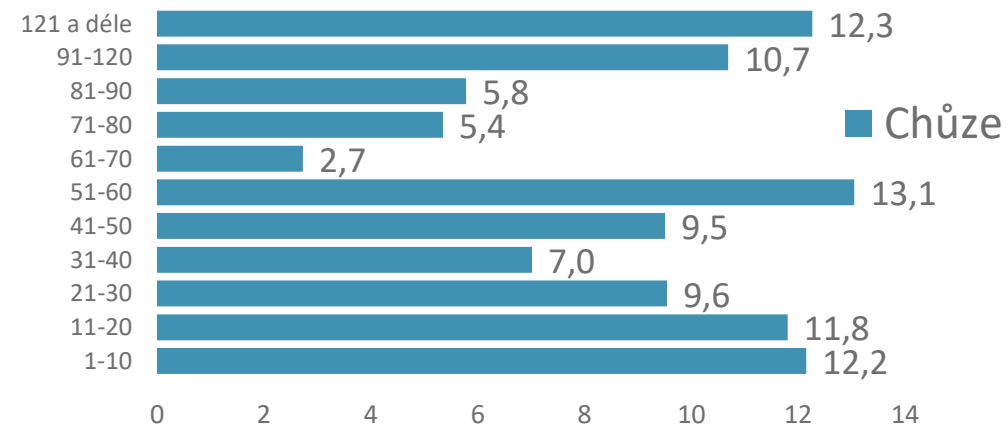
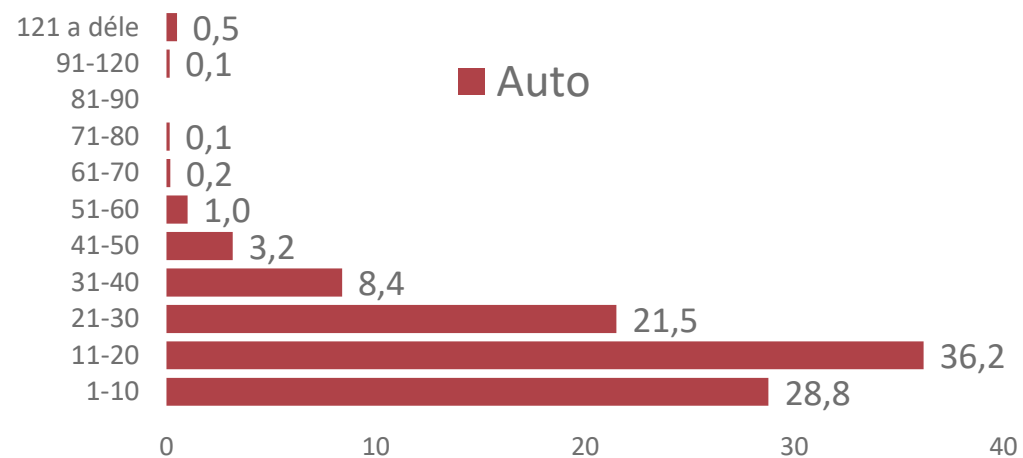
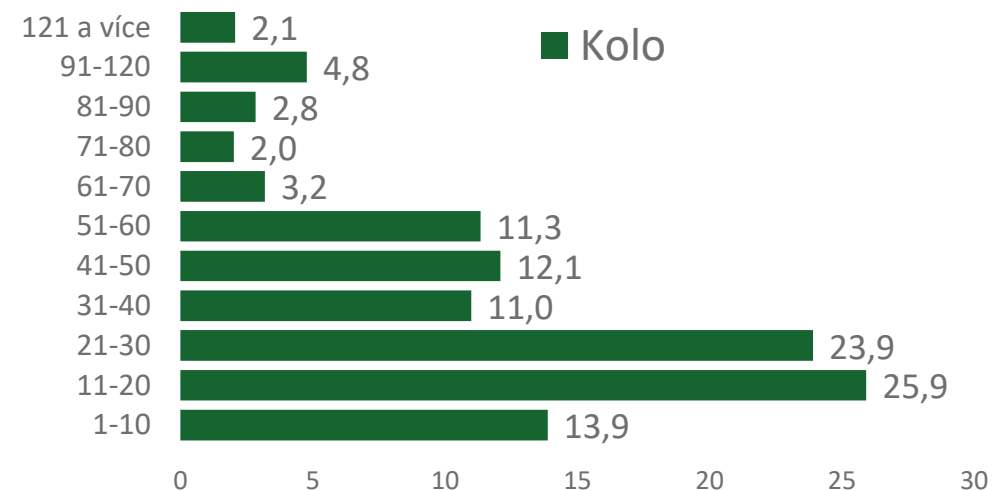
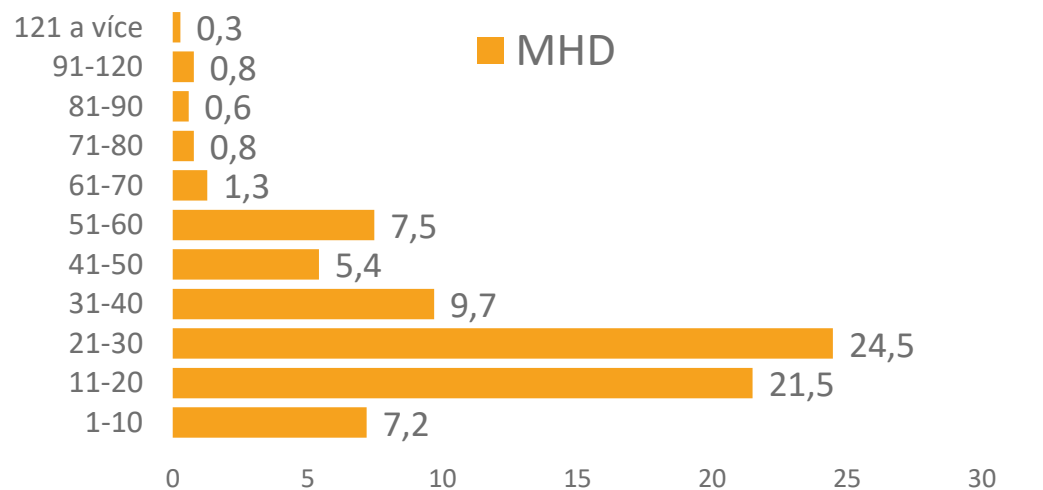
Na kole

40 min

MHD

34 min

průměrný čas cesty do zaměstnání



Q32. Jak dlouho Vám průměrně trvá cesta z místa Vašeho bydliště do Vašeho zaměstnání?

N = 1137, jen ekonomicky aktivní; vertikální osa grafu zobrazuje časový interval v minutách, horizontální procenta (Pozn.: pouze ti, kteří daný dopravní prostředek využívají)

shrnutí a doporučení

hlavní závěry

Výrazně narostl celkový počet cyklistů. Oproti roku 2019 **klesl podíl necyklistů o 20 %** a zároveň se o stejnou část **navýšil** počet pravidelných a příležitostných cyklistů. Odhadujeme, že se v Praze nachází okolo **450 tisíc cyklistů**.

Nejčastějším důvodem jízdy na kole je **rekreace** a **udržení/zlepšení fyzické kondice**. Pravidelní cyklisté uvádí také **rychlost** dopravy, **cenu** a **šetření životního prostředí**. Naopak nejčastějším důvodem pro odmítání jízdy na kole je nepohodlnost či špatný zdravotní stav.

Navýšila se průměrná vzdálenost ujetá na kole, a to na **15 km týdně**.

Nejčastěji zmiňovanou bariérou využívání cyklodopravy obecně zůstává **obava při jízdě na kole v provozu**, a to mezi všemi segmenty. Do popředí se dostaly také **potíže spojené s hygienou a převlékáním**. Obecně se ale, dle vnímání Pražanů, za posledních 5 let podmínky pro cyklodopravu zlepšují.

Cyklisté i necyklisté se pozitivně staví k rozvoji **bikesharingu**, záporně spatřují potenciální vznik **cyklopruhů** místo parkovacích stání.

Nejčastěji využívaným způsobem dopravy je (nezávisle na ročním období) **pěší chůze** a **hromadná doprava**, která v kombinaci s automobilovou dopravou zajišťuje stěžejní část dopravy v Praze.

Preferovaným typem komunikace pro cyklisty zůstává **samostatná cyklostezka**.

doporučení

Pokračovat v budování cyklistické infrastruktury, včetně samostatných cyklostezek z důvodu nárůstu počtu pravidelných i příležitostných cyklistů, a to i v přilehlém okolí Prahy.

Zaměřit se na redukcí či eliminaci vnímaných rizik spojených s jízdou na kole – větší hustota cykloopatření na hlavních ulicích, informační kampaň nabádající k větší vzájemné ohleduplnosti všech účastníků silničního provozu.

Propagovat cyklodopravu a kolo jako vhodný prostředek k dopravě, rekreaci, zvýšení fyzické kondice, který je navíc levný a šetrný k životnímu prostředí. Zviditelňovat klidné a méně frekventované trasy za účelem rekreace a kondiční jízdy na kole i snížení vnímání cyklistiky jako nebezpečné aktivity.

Podporovat a propagovat sdílené dopravní prostředky jako segment s růstovým potenciálem a poměrně širokým přijetím mezi cyklisty i necyklisty.

Podporovat zaměstnavatele v zajištění hygienických podmínek a zázemí zaměstnanců (potenciálně) dopravujících se na kole.

M E D I A N

MEDIAN je nezávislá soukromá společnost pro výzkum trhu, médií a veřejného mínění & vývoj analytického a marketingového software.

Společnost působí na trhu od roku 1993 a realizuje všechny typy kvalitativních i kvantitativních výzkumů trhu a veřejného mínění, včetně oficiálních mediálních měření a MML-TGI.

MEDIAN je členem odborných sdružení:

[SIMAR](#)

[ESOMAR](#)

[TGI Network](#)

American Marketing Association

kontakt

Martina Veverková

771 122 389

martina.veverkova@median.cz

Monika Kyselá

778 968 322

monika.kysela@median.cz

Vojtěch Krátký

737 332 730

vojtech.kratky@median.cz

MEDIAN, s. r. o.

Národních hrdinů 73

190 12 Praha 9

www.median.cz

225 301 111