

VÝZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY 2023

15. listopadu 2023

M E D I A N

zpracováno pro



metodologie



velikost vzorku	1519 respondentů, obyvatelé hl. m. Prahy
termín dotazování	25. září – 22. října 2023
metoda sběru dat	online dotazování na panelu respondentů (CAWI) 90 % osobní dotazování prostřednictvím proškolených tazatelů (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 MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

struktura vzorku



Pohlaví	%
Muž	48,7
Žena	51,3

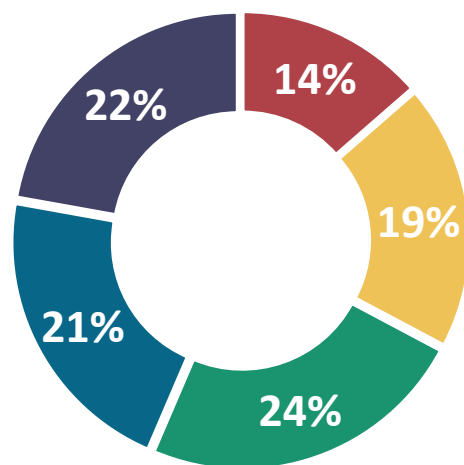
Vzdělání (dosažené)	%
Základní (i nedokončené)	6,6
Střední, vyučen bez maturity	14,2
Střední, vyučen s maturitou	1,2
Střední všeobecné s maturitou	35,8
Vyšší odborné	2,3
Vysokoškolské bakalářské	9,8
Vysokoškolské magisterské a vyšší	30,2

Pražské obvody	%
Praha 1	1,8
Praha 2	3,6
Praha 3	5,6
Praha 4	22,6
Praha 5	14,1
Praha 6	11
Praha 7	3,4
Praha 8	9,1
Praha 9	14,6
Praha 10	14,3

Věk	%
15-24 let	13,6
25-34 let	19,2
35-44 let	23,7
45-54 let	21,4
55-69 let	22,2

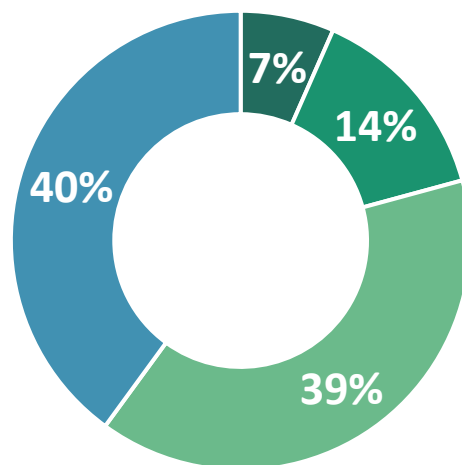
struktura vzorku

věk



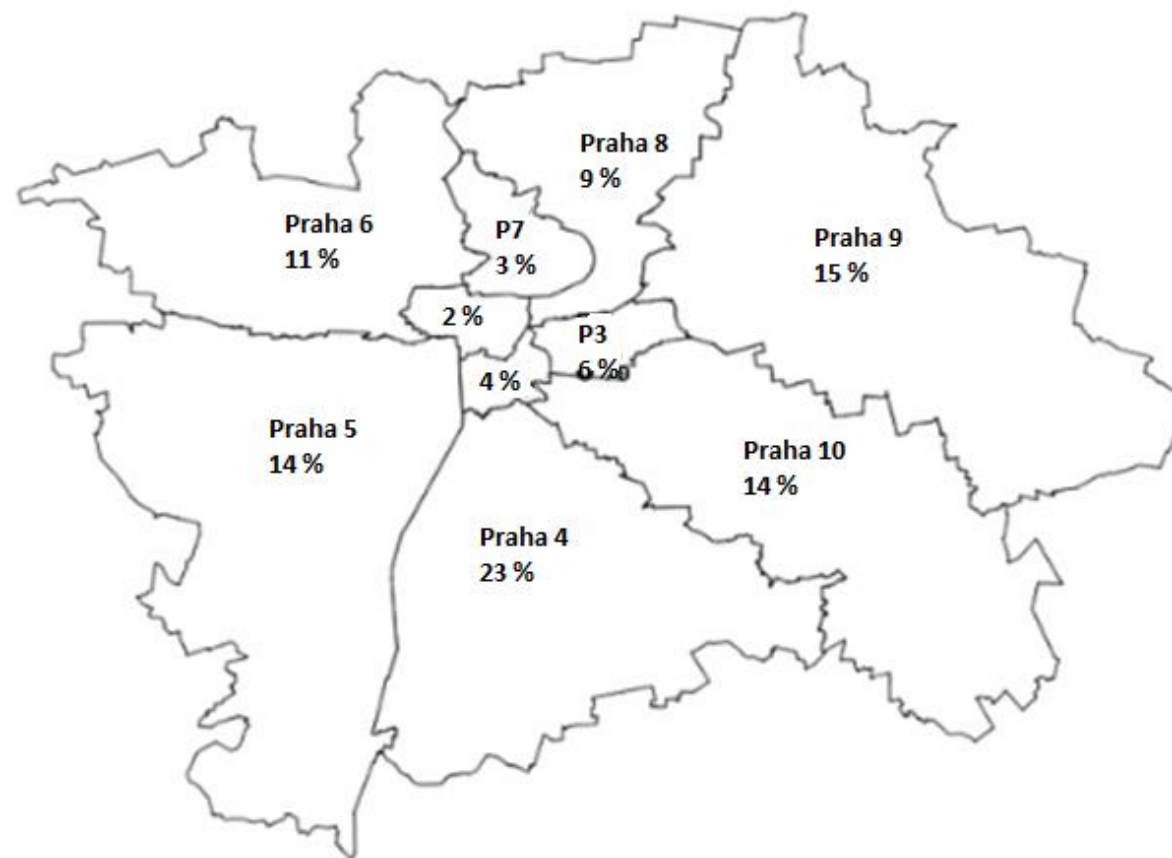
- 15-24
- 25-34
- 35-44
- 45-54
- 55-69

vzdělání



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

bydliště



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru

N = 1519; graf zobrazuje údaje v %

specifikace cílových skupin

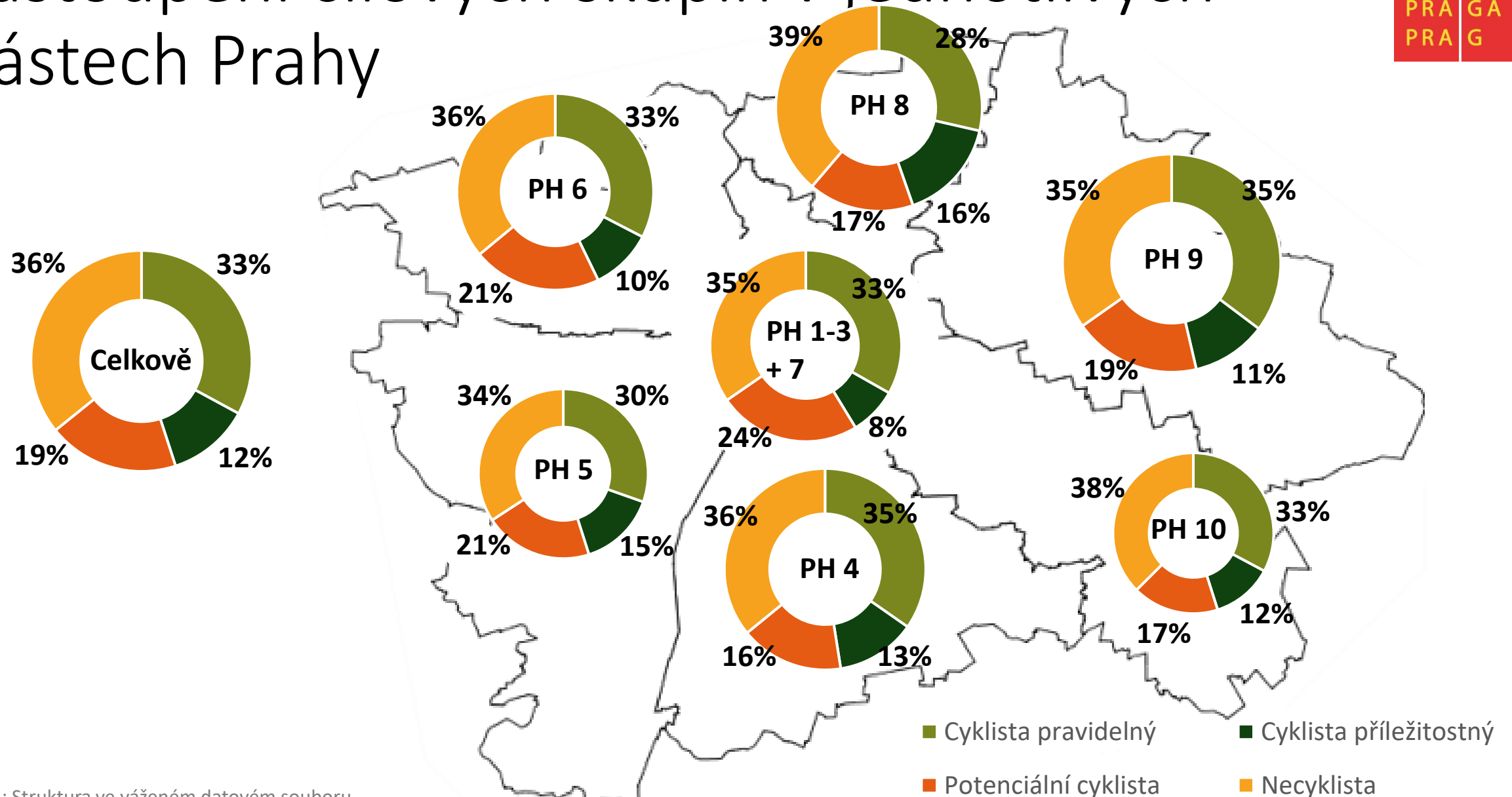
Cyklista pravidelný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze alespoň 1x týdně (Zařazení do skupiny cyklisté při dělení respondentů na cyklisty a necyklisty)

Cyklista příležitostný jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než 1x týdně, ale více než 1x měsíčně (Zařazení do skupiny cyklisté při dělení respondentů na cyklisty a necyklisty)

Potenciální cyklista jezdí na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce po Praze méně než jednou měsíčně, ale při odstranění bariér by jezdil více (Zařazení do skupiny necyklisté při dělení respondentů na cyklisty a necyklisty)

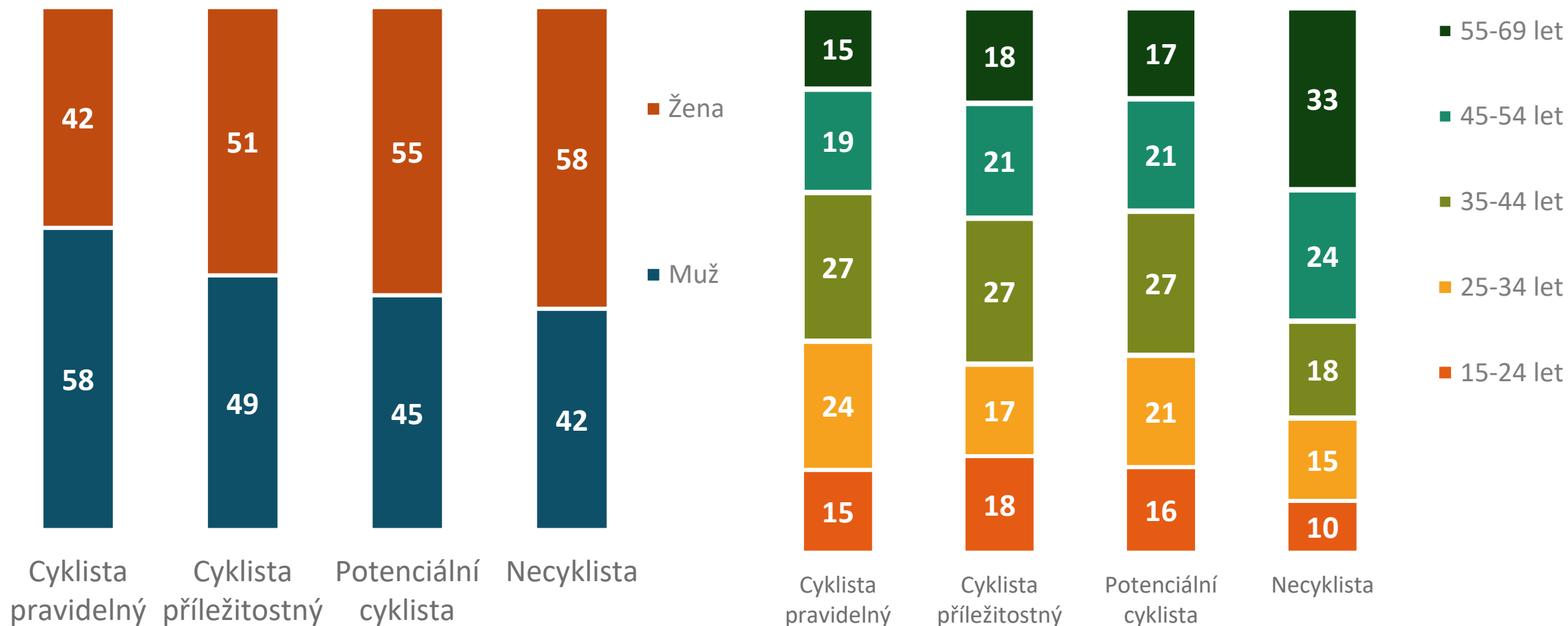
Necyklista na kole/koloběžce/elektrokoloběžce/sdíleném kole/sdílené koloběžce **nejezdí a nejezdil by ani kdyby byly odstraněny bariéry** (Zařazení do skupiny necyklisté při dělení respondentů na cyklisty a necyklisty)

zastoupení cílových skupin v jednotlivých částech Prahy



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru
N = 1519; graf zobrazuje údaje v %

struktura cílových skupin dle pohlaví a věku



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru

N = 1519; graf zobrazuje údaje v %

pravidelný cyklista a příležitostný cyklista | obecné charakteristiky

Pravidelný cyklista 33 %

- častěji muži (58 %) oproti ženám
- nejvíce ve věkové kategorii 35-44 let (27 %)
- nejčastěji zaměstnanci (řadoví 52 % i vedoucí 13 %), podnikatelé bez zaměstnanců a OSVČ (13 %)
- Nejvíce pravidelných cyklistů žije na Praze 4 (24 % ze všech pravidelných cyklistů)

Příležitostný cyklista 12 %

- častěji ženy (51 %)
- Nejvíce ve věkové kategorii **35-44** (27 %)
- nejčastěji **zaměstnanci** (řadoví 56 % i vedoucí 13 %) a **studenti, žáci či uční** (14 %)
- Nejvíce příležitostných cyklistů žije na Praze 5 (17 % ze všech příležitostných cyklistů)

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

N = 1519; Pravidelný cyklista N = 500; Příležitostný cyklista N = 183; Stejná čísla ve věkové kategorii odpovídají výsledkům

potenciální cyklista a necyklista | obecné charakteristiky

Potenciální cyklista 19 %

- častěji ženy (55 %)
- nejvíce ve věkové kategorii **35-44 let** (27 %)
- nejčastěji **zaměstnanci** (řadoví 46 %) a **studenti, žáci či učni** (13 %)
- nejvíce potenciálních cyklistů žije na Praze 4 (20 %), Praze 5 (15 %) a Praze 9 (14 % ze všech potenciálních cyklistů)

Necyklista 36 %

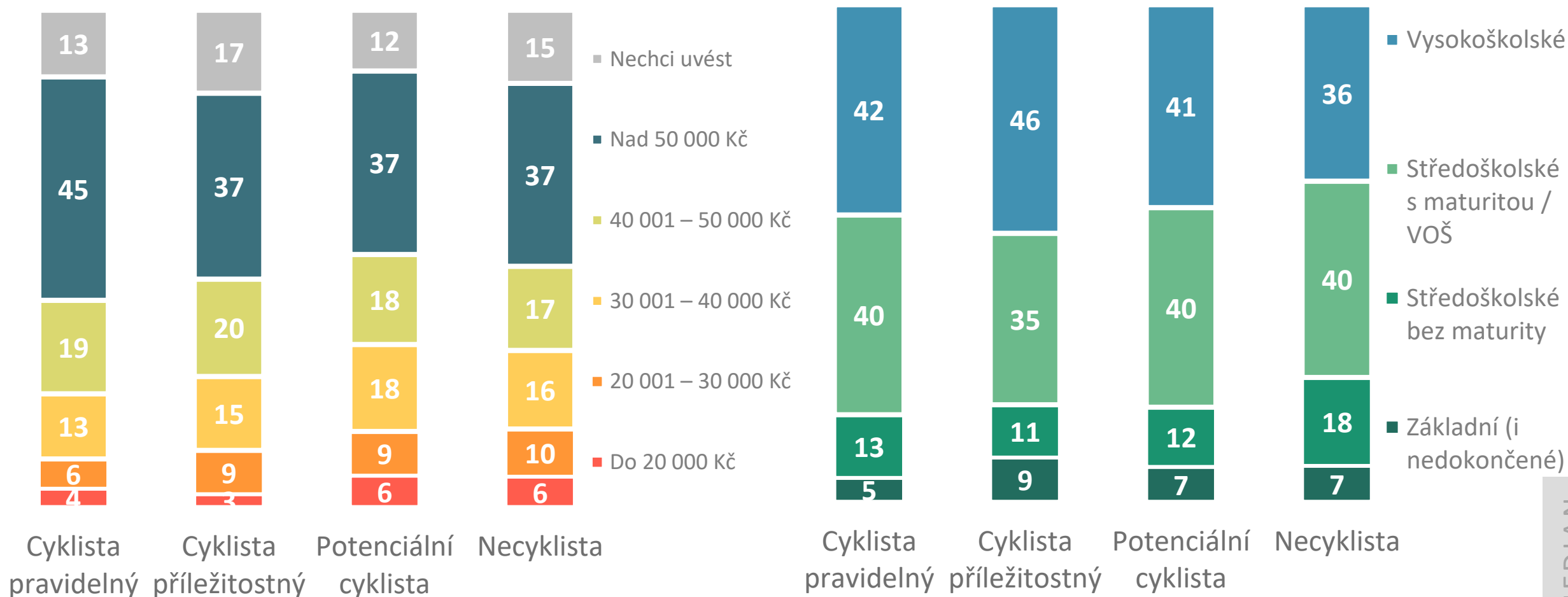
- častěji ženy (58 %)
- nejvíce ve věkové kategorii **55-69 let** (33 %)
- nejčastěji **zaměstnanci** (řadoví 48 %) a **důchodci** (16 %)
- ze všech necyklistů v Praze je jich nejvíce na Praze 4 (23 % ze všech necyklistů v Praze) 10 (15 % ze všech necyklistů v Praze) a 9 (14 % ze všech necyklistů v Praze)

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 nejedil by ani kdyby byly odstraněny bariéry

N = 1519; Potenciální cyklista N = 292; Necyklista = 544

struktura cílových skupin dle měsíčního příjmu a vzdělání



Pozn.: Struktura ve váženém datovém souboru

N = 1519; Pravidelný cyklista N = 500; Příležitostný cyklista N = 183; Potenciální cyklista N = 292; Necyklista = 544, graf zobrazuje údaje v %

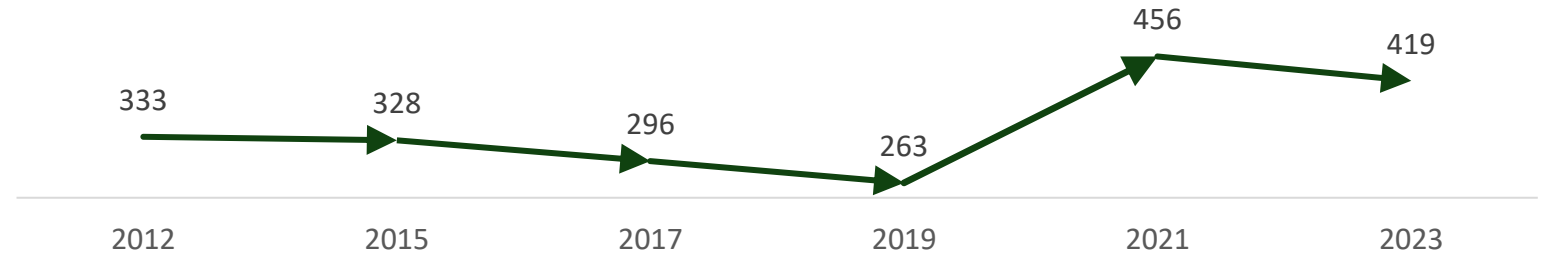
základní údaje

podíl cyklistů a necyklistů v Praze – vývoj v čase

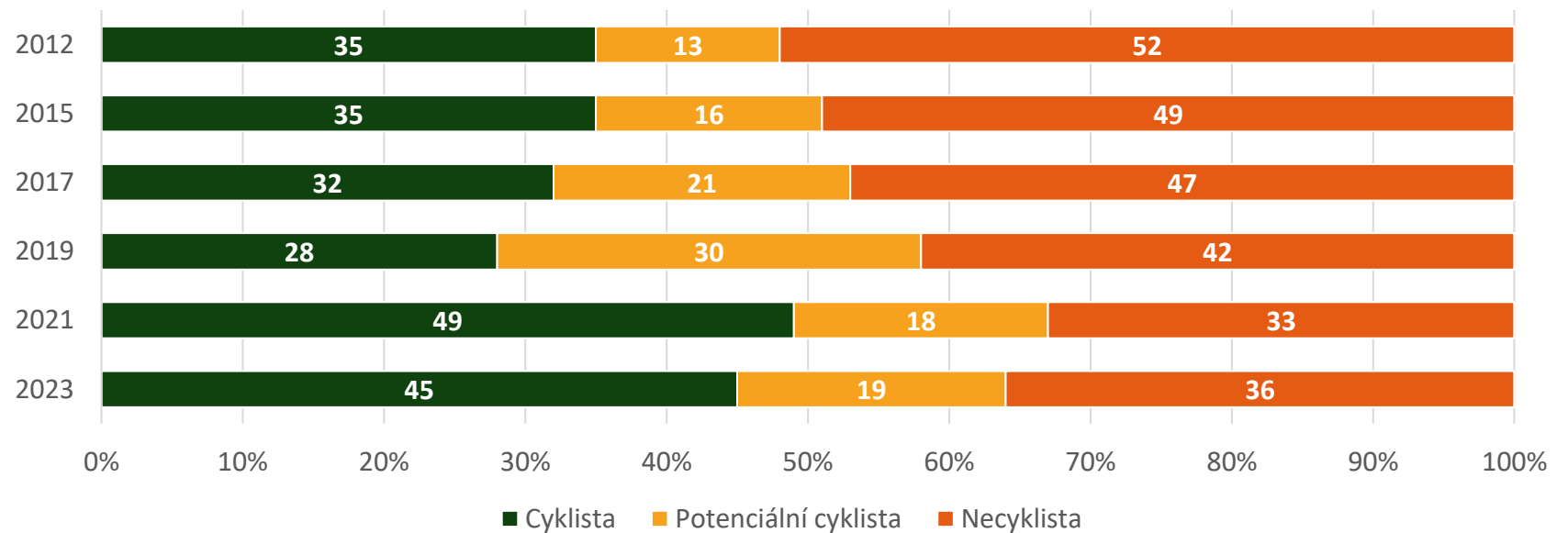


V porovnání s předchozím výzkumem je vidět mírný pokles celkového počtu cyklistů, tedy těch, kteří využívají alespoň jeden z vymezených prostředků (kolo, koloběžka, vč. sdílených a elektrovariant) alespoň jednou měsíčně. Tato skupina čítá více než dvě pětiny všech obyvatel Prahy.

Vývoj počtu cyklistů (v tis.)



Základní segmentace (%)

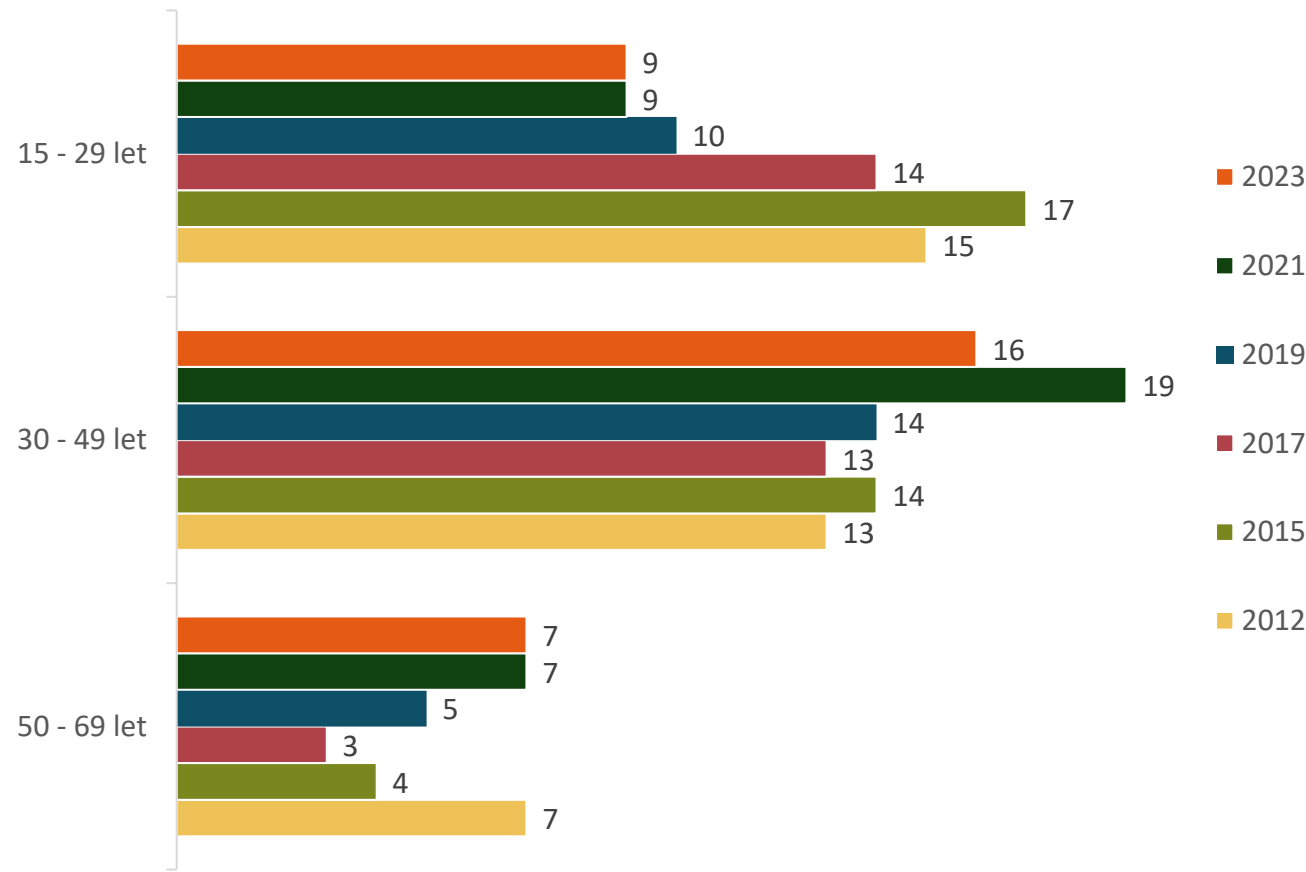


Q00. Jaké dopravní prostředky běžně (alespoň 1x měsíčně) používáte k dopravě po Praze v letním a v zimním období?

N 2023 = 1519; graf vývoje počtu cyklistů zahrnuje počet pravidelných + příležitostných cyklistů, Graf zobrazuje údaje v %, MEDIAN

podíl věku cyklistů – vývoj v čase

Podíl věkových kategorií cyklistů (v %)



dopravní chování Pražanů

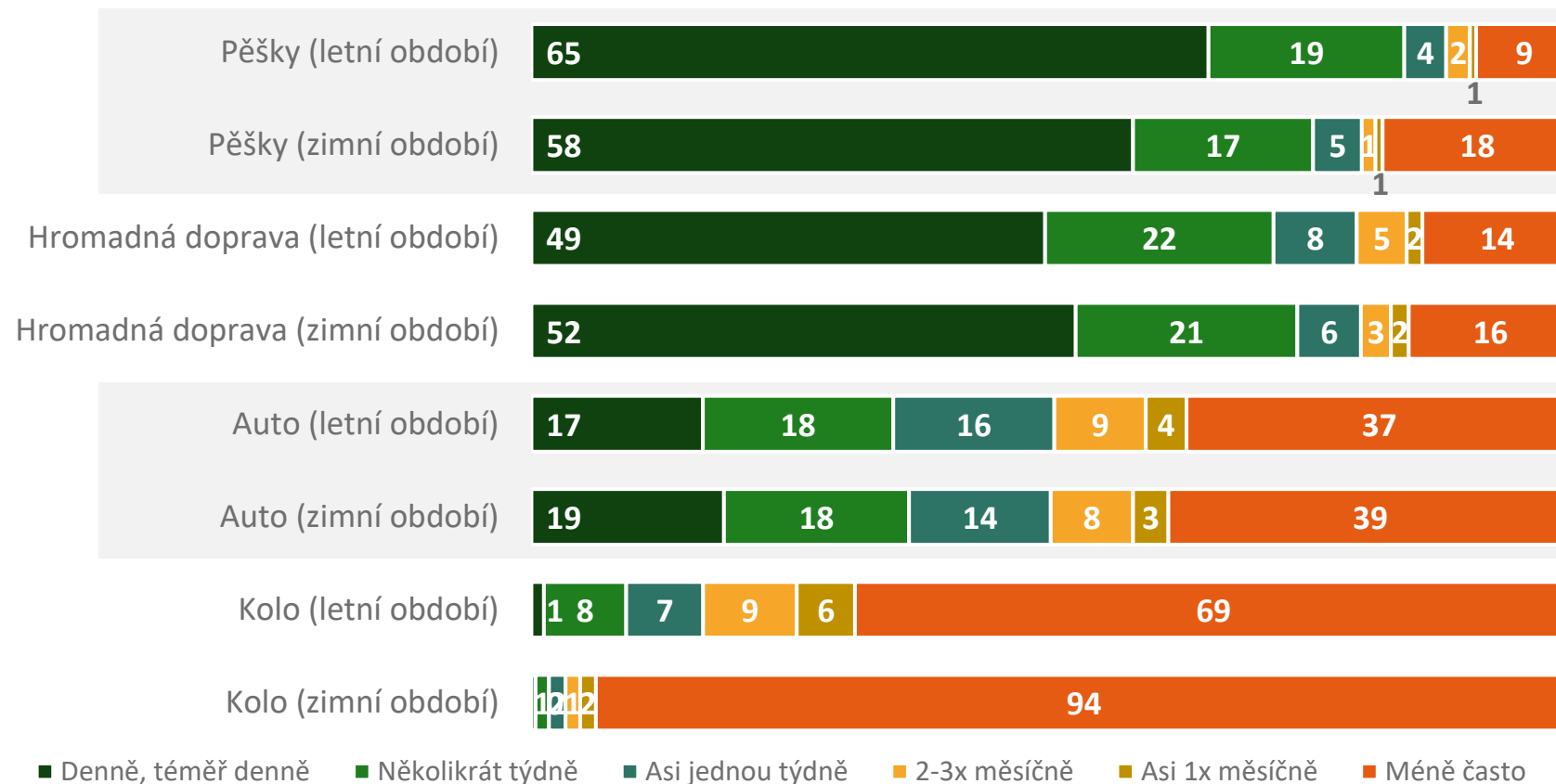
letní období a zimní období



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

Osobní automobil je častěji využíván během zimních měsíců, kdy jej týdně využije polovina lidí (51 %).

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



■ Denně, téměř denně ■ Několikrát týdně ■ Asi jednou týdně ■ 2-3x měsíčně ■ Asi 1x měsíčně ■ Méně často

Kolo (zimní období)			
Denně, téměř denně	0,4	2-3 x měsíčně	1,4
Několikrát týdně	1,3	Asi 1 x měsíčně	1,5
Asi jednou týdně	1,6	Méně často	93,8

Q02. Frekvence využívání způsobu dopravy v letním období.

Q05. Frekvence využívání způsobu dopravy v zimním období.

N = 1519; graf zobrazuje údaje v %

počet nacestovaných km po Praze

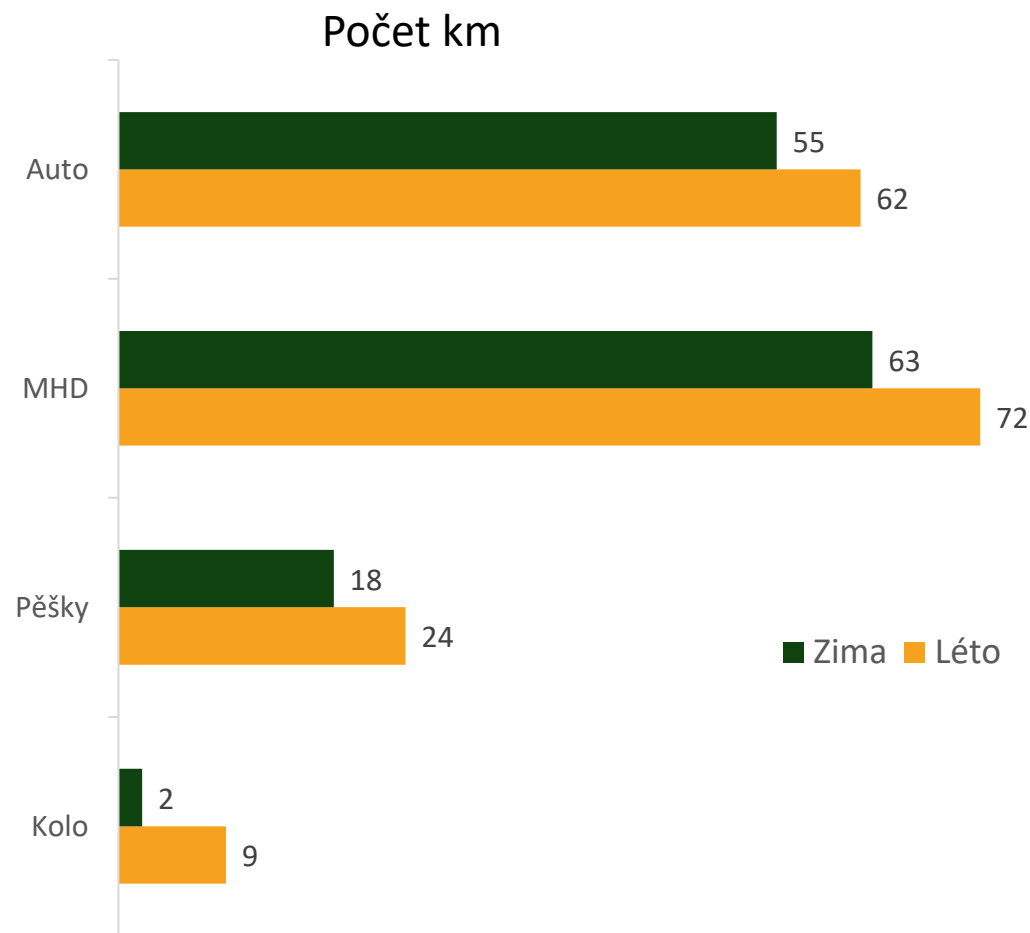
všechny dopravní prostředky za týden během zimy a léta



Pražané cestují v letních měsících více, a to ve všech typech dopravy. Nejvíce ujedou MHD, v průměru 72 kilometrů týdně, což je změna proti minulé vlně výzkumu, kdy Pražané najezdili nejvíce kilometrů týdně v autě.

V letních měsících průměrný Pražan ujede 9 km na kole, což o 6 km méně než v roce 2021. Hodnota 9 km je shodná s rokem 2019. Počet týdně ujetých kilometrů vychází z odhadu respondentů.

Pokles ujetých kilometrů nastal i u pravidelných cyklistů, kteří v roce 2021 najeli v průměru 30 km, ale v letošním průzkumu pouze 21 km týdně.



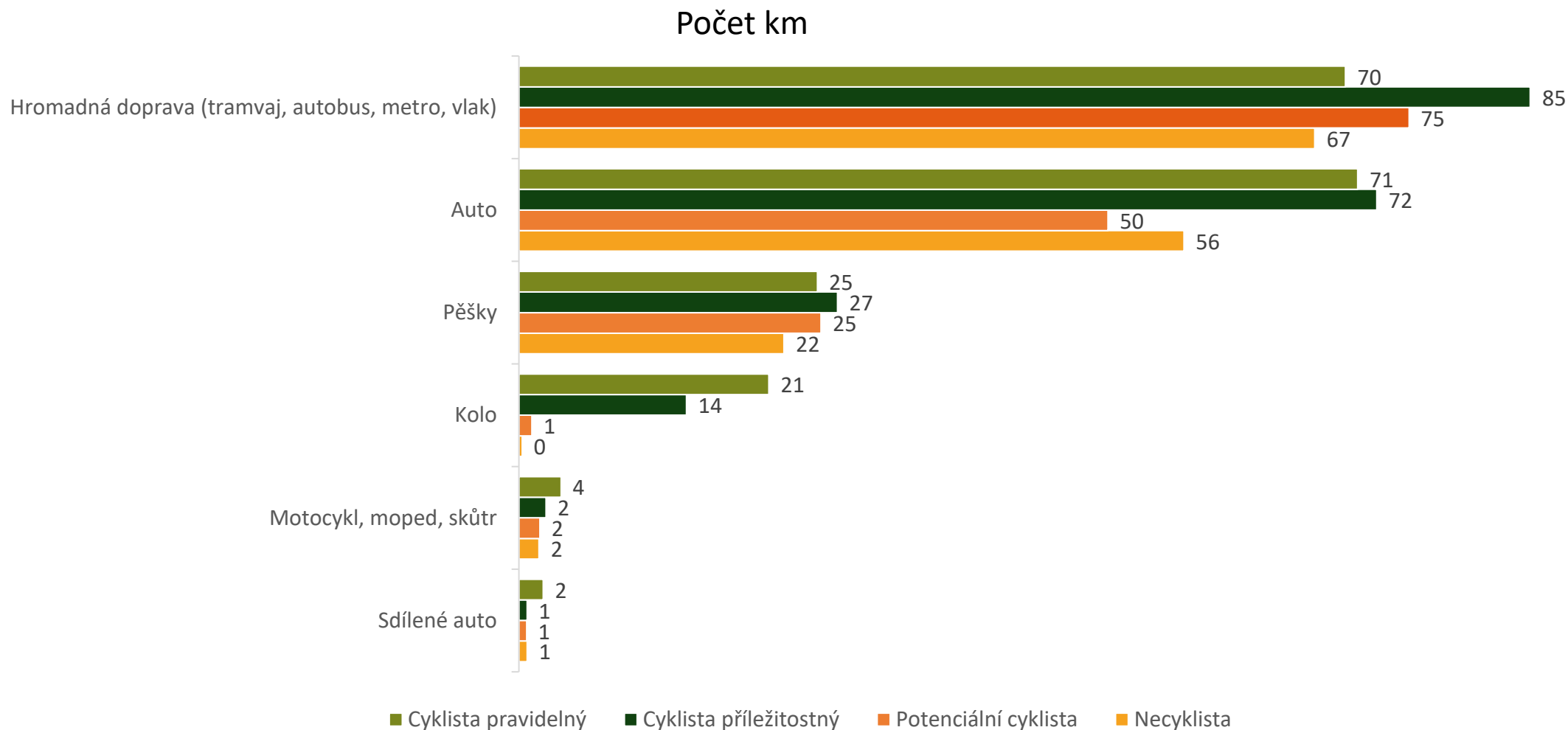
Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

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

N 2023 = 1519; graf zobrazuje údaje v km

počet odhadnutých km po Praze v létě

6 nejpoužívanějších dopravních prostředků za týden během léta

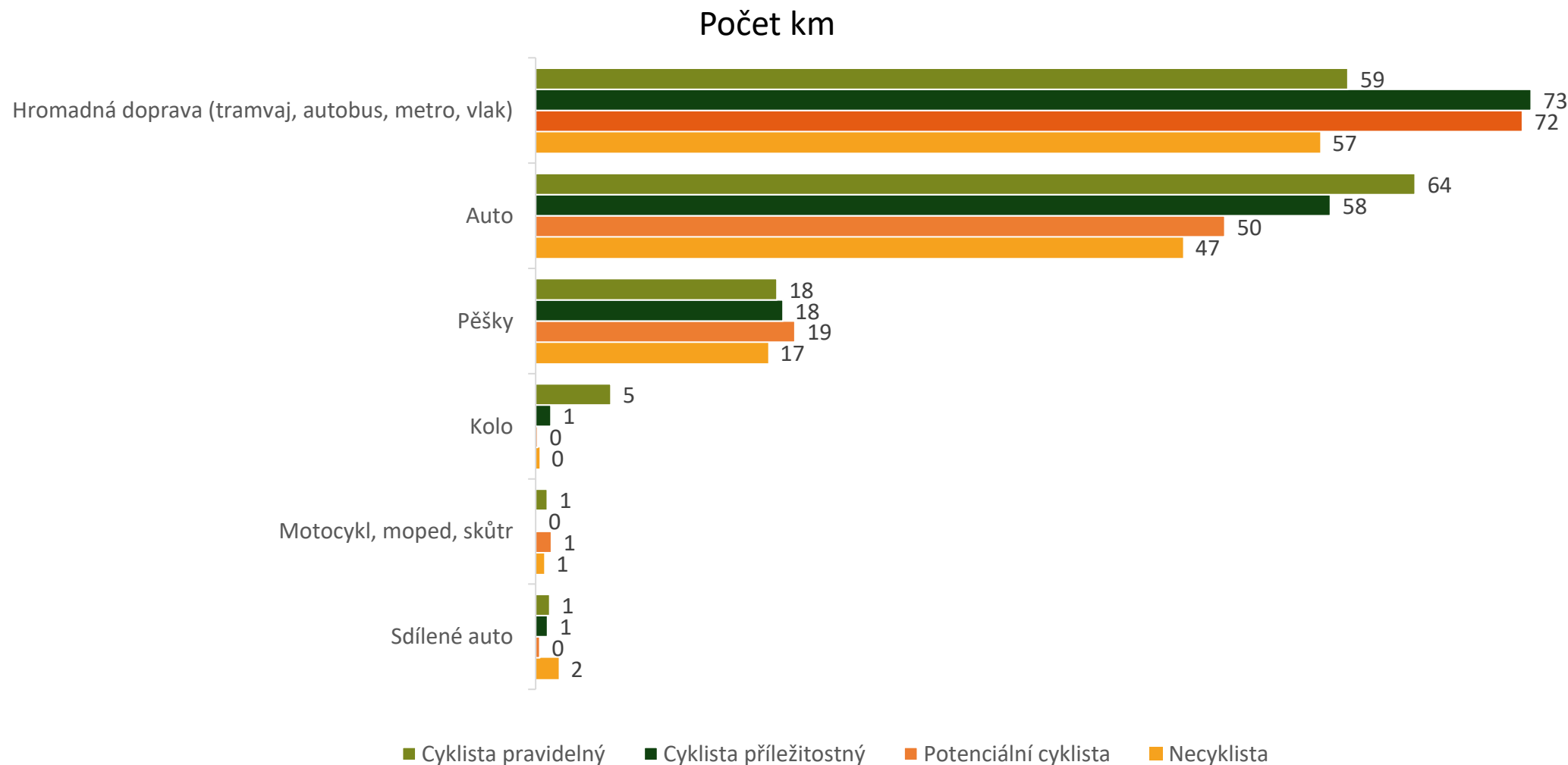


Q03. Zkuste odhadnout, kolik km v průměrném týdnu v letním období urazíte v Praze.

N = 1519; graf zobrazuje údaje v km v průměru za týden

počet odhadnutých km po Praze v zimě

6 nejpoužívanějších dopravních prostředků za týden během zimy



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

N = 1519; graf zobrazuje údaje v km v průměru za týden

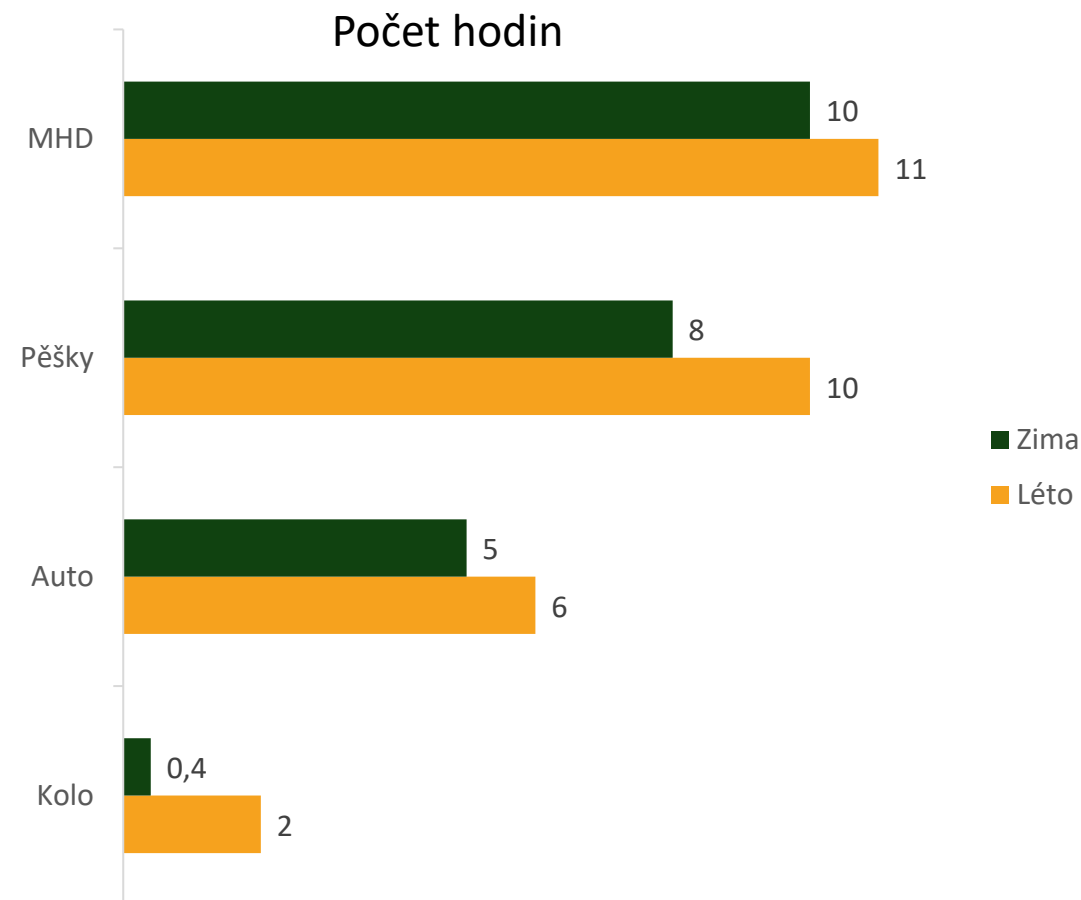
počet odhadnutých hodin po Praze

všechny dopravní prostředky za týden během zimy a léta

Nejvíce času tráví Pražané v MHD. V průměru je to 11 hodin týdně v létě a 10 hodin týdně v zimě. Na druhém místě je pěší chůze.

Obecně lze z dat vyčíst, že Pražané se v zimě po Praze pohybují méně všemi v grafu uvedenými dopravními prostředky.

Rozdíl mezi letním a zimním obdobím se pohybuje mezi jednou až dvěma hodinami.



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 = 1519; graf zobrazuje údaje v hodinách

užívané druhy dopravních prostředků v Praze v zimě a v létě



Celoročně **nejvyužívanějším** typem dopravy je **hromadná doprava**, kterou v letních měsících překonává pouze pěší doprava.

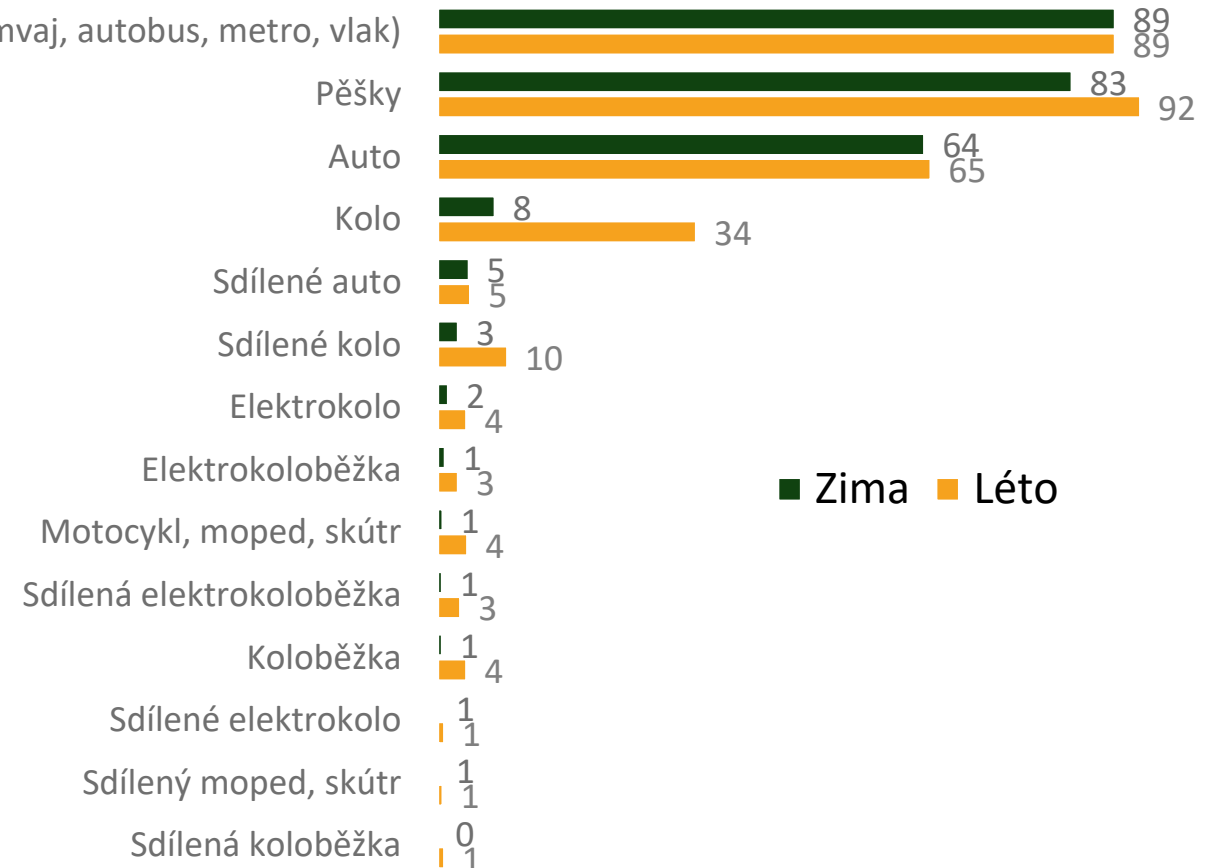
Pražané využívají prakticky všechny z dotazovaných typů dopravy více v létě.

Nejvýraznější rozdíly dle sezóny jsou u dopravy na kole, které v létě běžně

(zhruba 1x měsíčně) využije třetina

Pražanů, zatímco v zimě necelá desetina.

Hromadná doprava (tramvaj, autobus, metro, vlak)



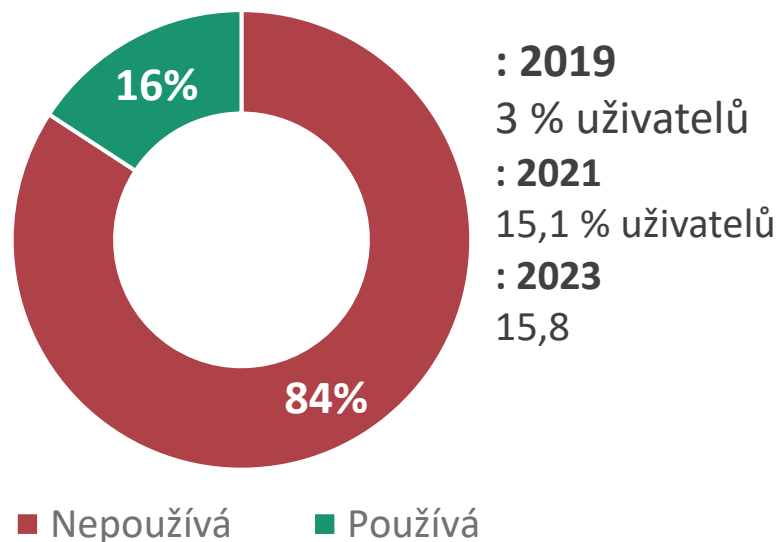
Q00. Jaké dopravní prostředky běžně (alespoň 1x měsíčně) používáte k dopravě po Praze v letním a v zimním období?

N = 1519; graf zobrazuje údaje v %

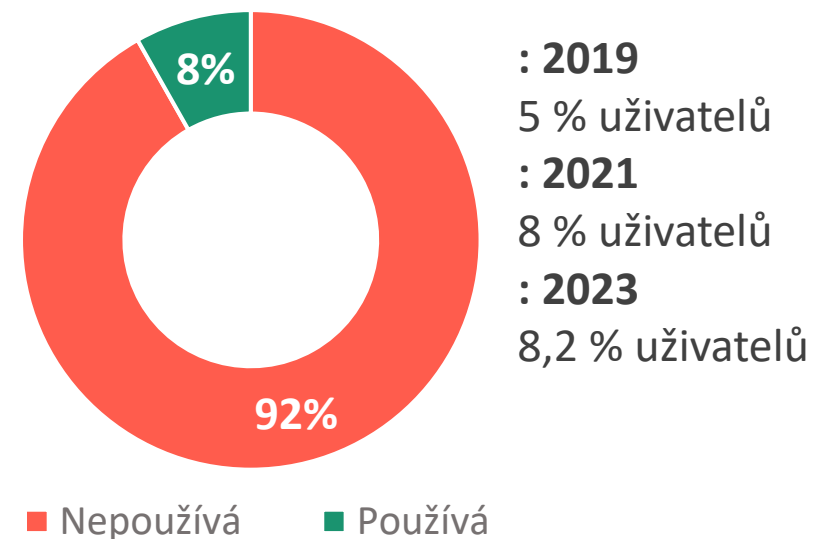
podíl uživatelů sdílených a elektro dopravních prostředků v letním období



Sdílené prostředky (kola, koloběžky – všechny typy)



Elektro prostředky (kola, koloběžky – vlastní i sdílené)

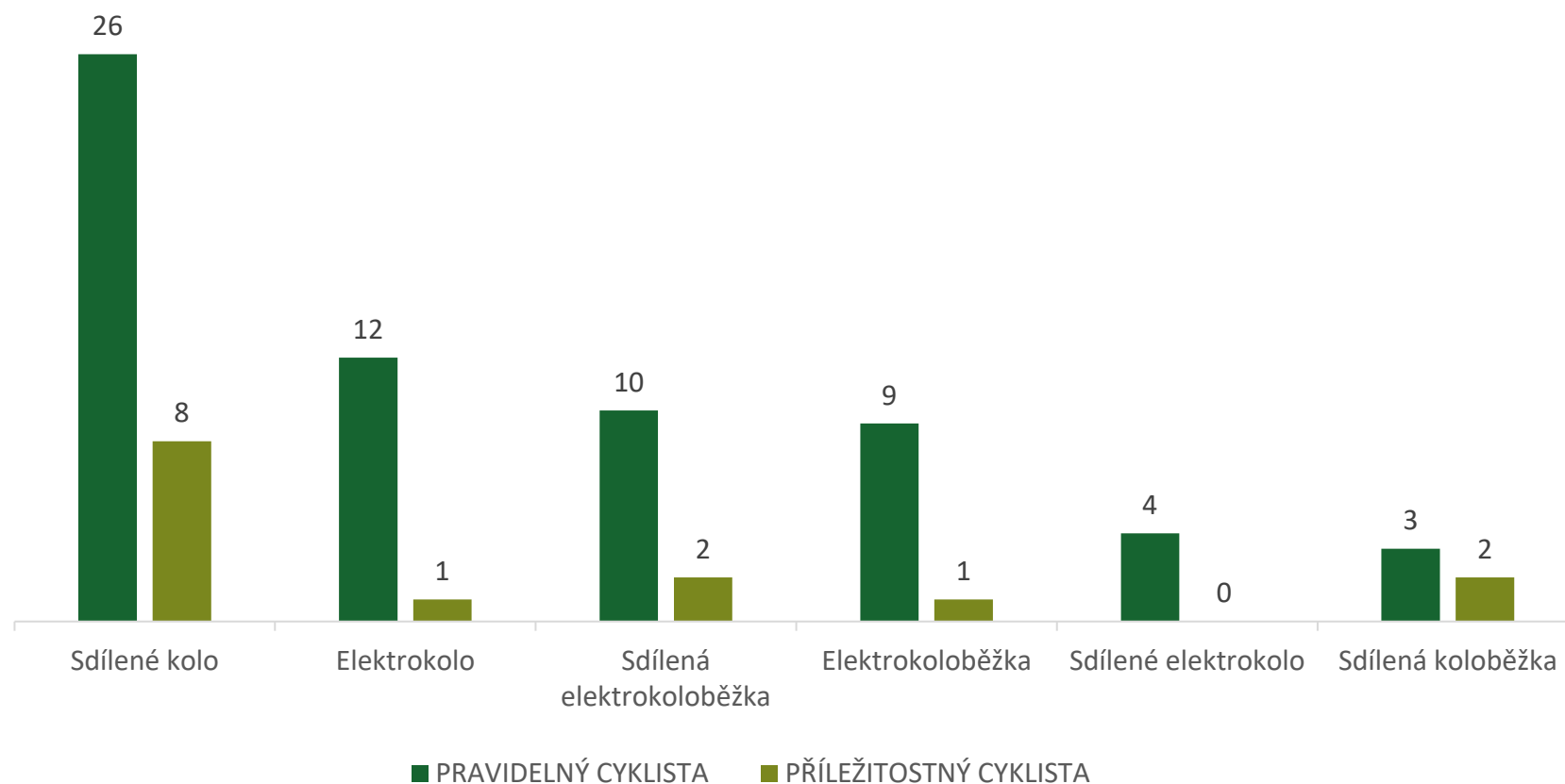


37 % pravidelných cyklistů využívá sdílené prostředky, což je rozdíl oproti průměrným obyvatelům Prahy z nichž tyto prostředky využívá 16 %. Sdílené nemotorové dopravní prostředky využívá 16 % Pražanů. Nejvíce jsou sdílené prostředky používané mladými lidmi ve věku 25-29 let. Více než ostatní skupiny je využívají studující (27,5 %). Mezi minulou a současnou vlnou výzkumu už nezaznamenaly sdílené prostředky žádný výrazný nárůst–Elektro varianty kol a koloběžek využívá stále méně než desetina Pražanů, skupinou, které je využívá nejvíce jsou lidé ve věku 25-29 let (ve výzkumu nejsou zahrnuti turisté).

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

N = 1519; grafy zobrazují údaje v %

procentuální zastoupení cyklistů využívajících vybrané dopravní prostředky v letním období



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

Graf zobrazuje, kolik

N = 1519; Pravidelný cyklista N = 500; Příležitostný cyklista N = 183; grafy zobrazují údaje v %

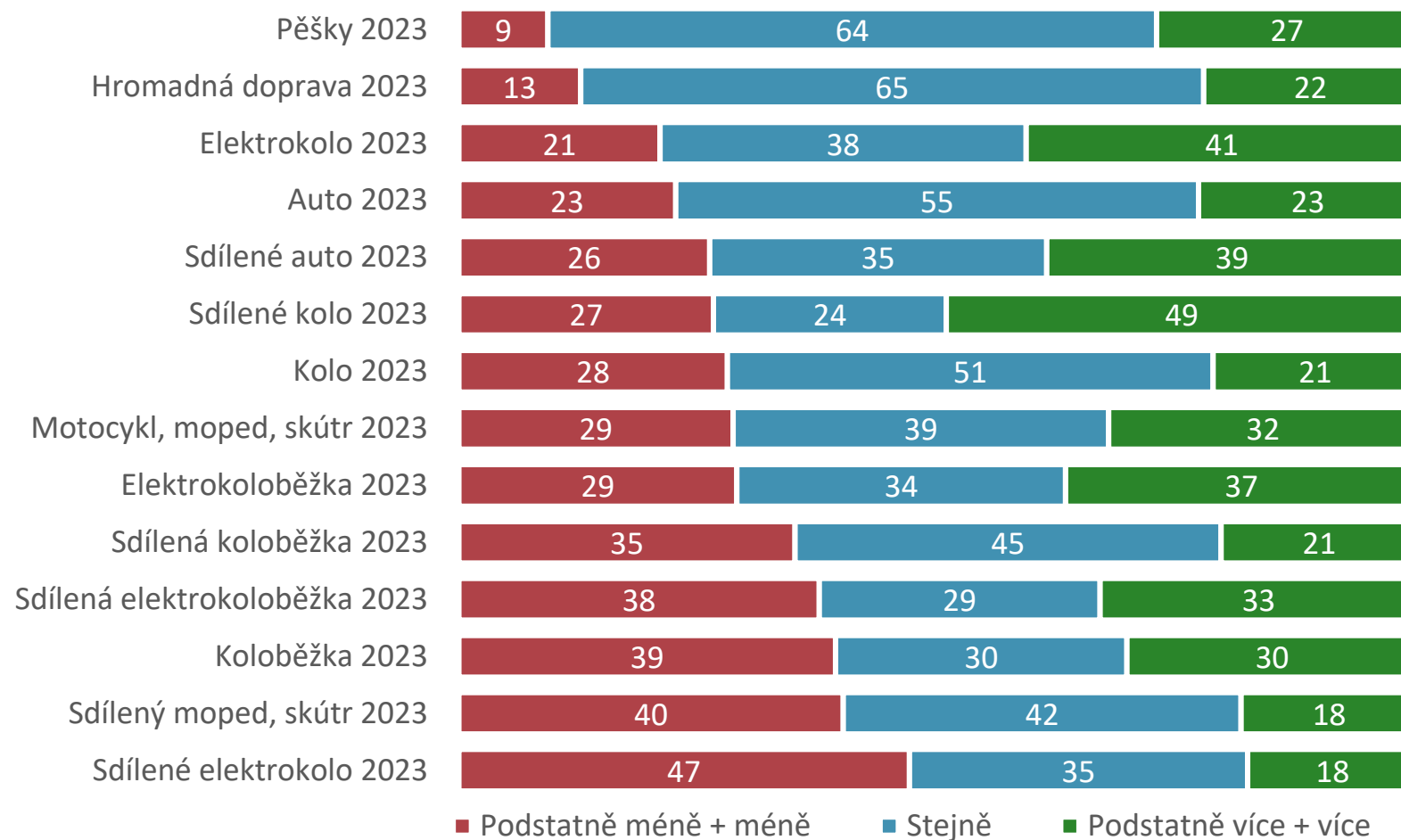
vývoj v čase

změna užívání dopravních prostředků za poslední 2 roky



Nejvíce respondentů uvedlo, že více než v roce 2021 využívají sdílená kola. Zajímavé jsou rozdílné trendy v odpovědích respondentů právě u sdílených kol a sdílených elektrokol, kde 47 % respondentů uvádí, že sdílená elektrokola používají méně, ale 49 % respondentů tvrdí, že více využívají sdílená kola.

Z odpovědí respondentů vyplývá, že od dopravy na kole jich ve srovnání s rokem 2021 28 % ustoupilo, přičemž lidí, co cyklodopravu využívají více než před 2 lety, je pouze 21 %.



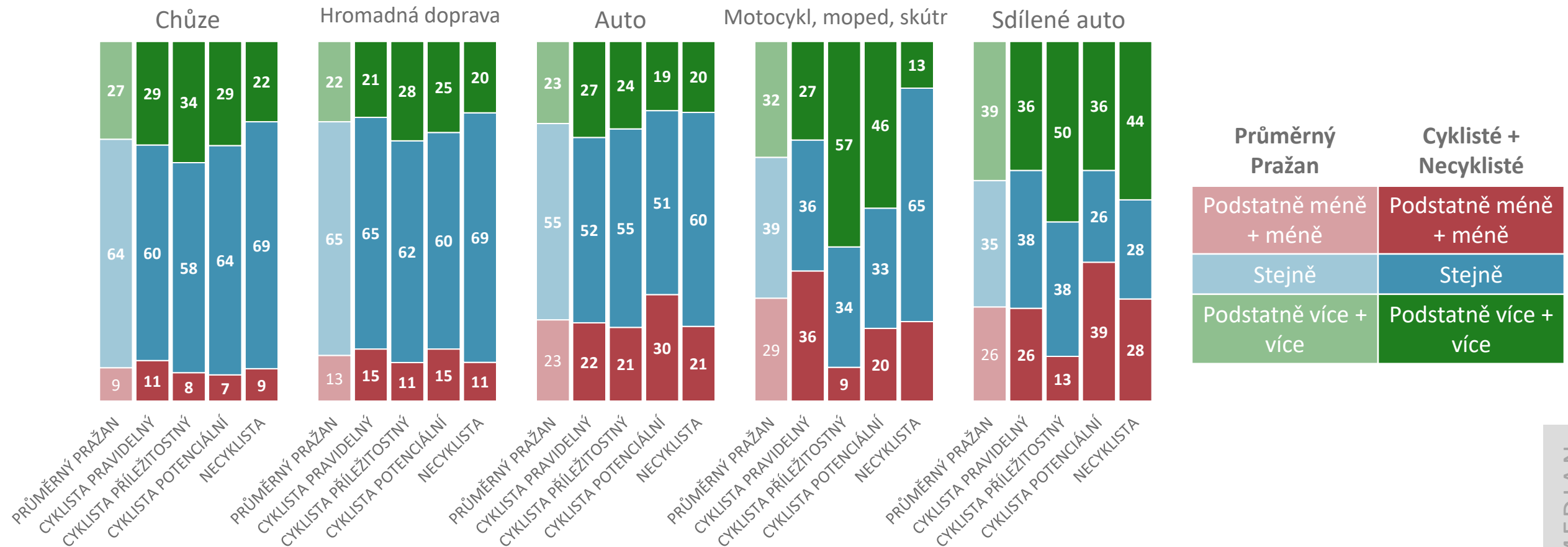
Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s rokem 2021 v dopravě po Praze více, stejně, či méně?

Graf je řazen od nejvyššího podílu odpovědí „Podstatně více + více“ v roce 2023 Na jednotlivé položky této otázky odpovídali respondenti jen v případě, že je uvedli jako běžně využívané. N 2021= 1515; N 2023= 1519 ; graf zobrazuje údaje v %

změna užívání dopravních prostředků za poslední 2 roky



5 dopravních prostředků napříč kategoriemi



Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s rokem 2021 v dopravě po Praze více, stejně, či méně?

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

Dopravní prostředky vybrány dle oblíbenosti, ale byla vyřazena kola a sdílená kola. Graf zobrazuje údaje v %, MEDIAN

změna užívání dopravních prostředků za poslední 2 roky dle segmentů I.

Chůze	Celkem	Pravidelný cyklista	Příležitostný cyklista	Potenciální cyklista.	Necyklista
Podstatně více + více	27 %	29 %	34 %	29 %	22 %
Stejně	64 %	60 %	58 %	64 %	69 %
Podstatně méně + méně	9 %	11 %	8 %	7 %	9 %

MHD	Celkem	Pravidelný cyklista.	Příležitostný cyklista	Potenciální cyklista	Necyklista
Podstatně více + více	22 %	21 %	28 %	25 %	20 %
Stejně	65 %	65 %	62 %	60 %	69 %
Podstatně méně + méně	13 %	15 %	11 %	15 %	11 %

Auto	Celkem	Pravidelný cyklista	Příležitostný cyklista	Potenciální cyklista	Necyklista
Podstatně více + více	23 %	27 %	24 %	19 %	20 %
Stejně	54 %	52 %	55 %	51 %	60 %
Podstatně méně + méně	23 %	22 %	21 %	30 %	21 %

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s rokem 2021 v dopravě po Praze více, stejně, či méně?

N = 1519; Pravidelný cyklista N = 500; Příležitostný cyklista N = 183; Potenciální cyklista N = 292; Necyklista = 544; Barvou vyznačeny nejvyšší hodnoty v řádku.

změna užívání dopravních prostředků za poslední 2 roky dle segmentů II.

Sdílené auto	Celkem	Pravidelný cyklista	Příležitostný cyklista	Potenciální cyklista	Necyklista
Podstatně více + více	39 %	36 %	50 %	36 %	44 %
Stejně	35 %	38 %	38 %	26 %	28 %
Podstatně méně + méně	26 %	26 %	13 %	38 %	28 %

Motocykl, moped, skútr	Celkem	Pravidelný cyklista	Příležitostný cyklista	Potenciální cyklista	Necyklista
Podstatně více + více	32 %	27 %	57 %	46 %	13 %
Stejně	39 %	36 %	34 %	33 %	65 %
Podstatně méně + méně	29 %	36 %	9 %	20 %	22 %

Kolo	Celkem	Pravidelný cyklista	Příležitostný cyklista
Podstatně více + více	21 %	25 %	14 %
Stejně	51 %	51 %	50 %
Podstatně méně + méně	28 %	24 %	36 %

Q01. Používáte v současné době uvedené dopravní prostředky ve srovnání s rokem 2021 v dopravě po Praze více, stejně, či méně?

N = 1519; Pravidelný cyklista N = 500; Příležitostný cyklista N = 183; Potenciální cyklista N = 292; Necyklista = 544; Barvou vyznačeny nejvyšší hodnoty v řádku.

motivace a bariéry

proč *jezdí* Pražané na kole?

cyklisté

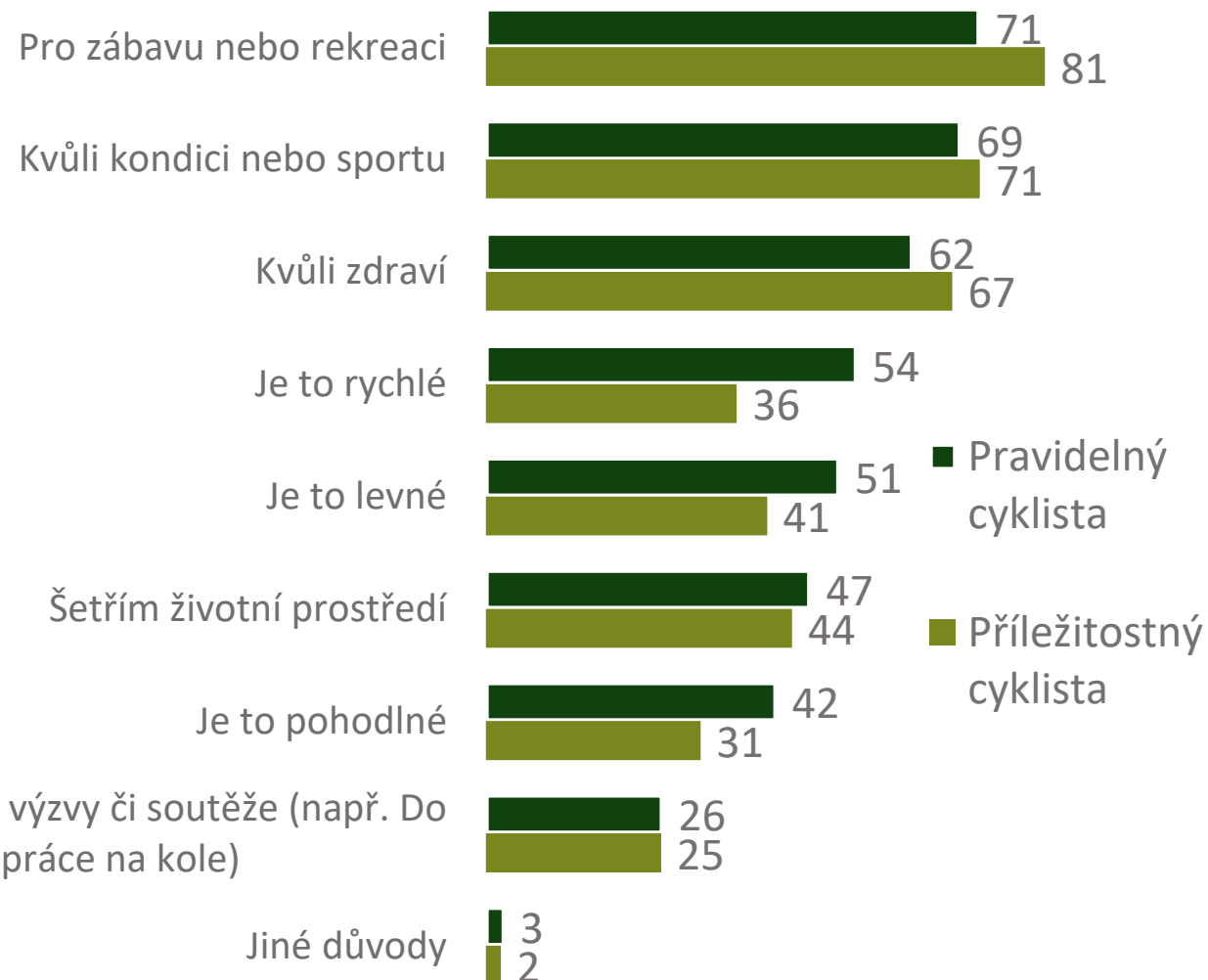
Nejčastějším důvodem využívání kola v Praze pro pravidelné i příležitostné cyklisty je zábava a rekreace. Na druhém místě je **udržování kondice a sport**. Tento důvod však uvedlo méně respondentů než v roce 2021. V těsném závěsu je však i **zdraví**.

Tři praktické důvody (rychlost, nenákladnost cyklodopravy a šetření životního prostředí) motivují k jízdě na kole více pravidelné než příležitostné cyklisty. Procento pravidelných cyklistů, kteří jako důvod ježdění na kole uvádí rychlost této dopravy, roste.

Výzvy či soutěže motivují čtvrtinu pravidelných i příležitostných cyklistů.

Motivují mě výzvy či soutěže (např. Do práce na kole)

Jiné důvody



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

N = 683, 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?

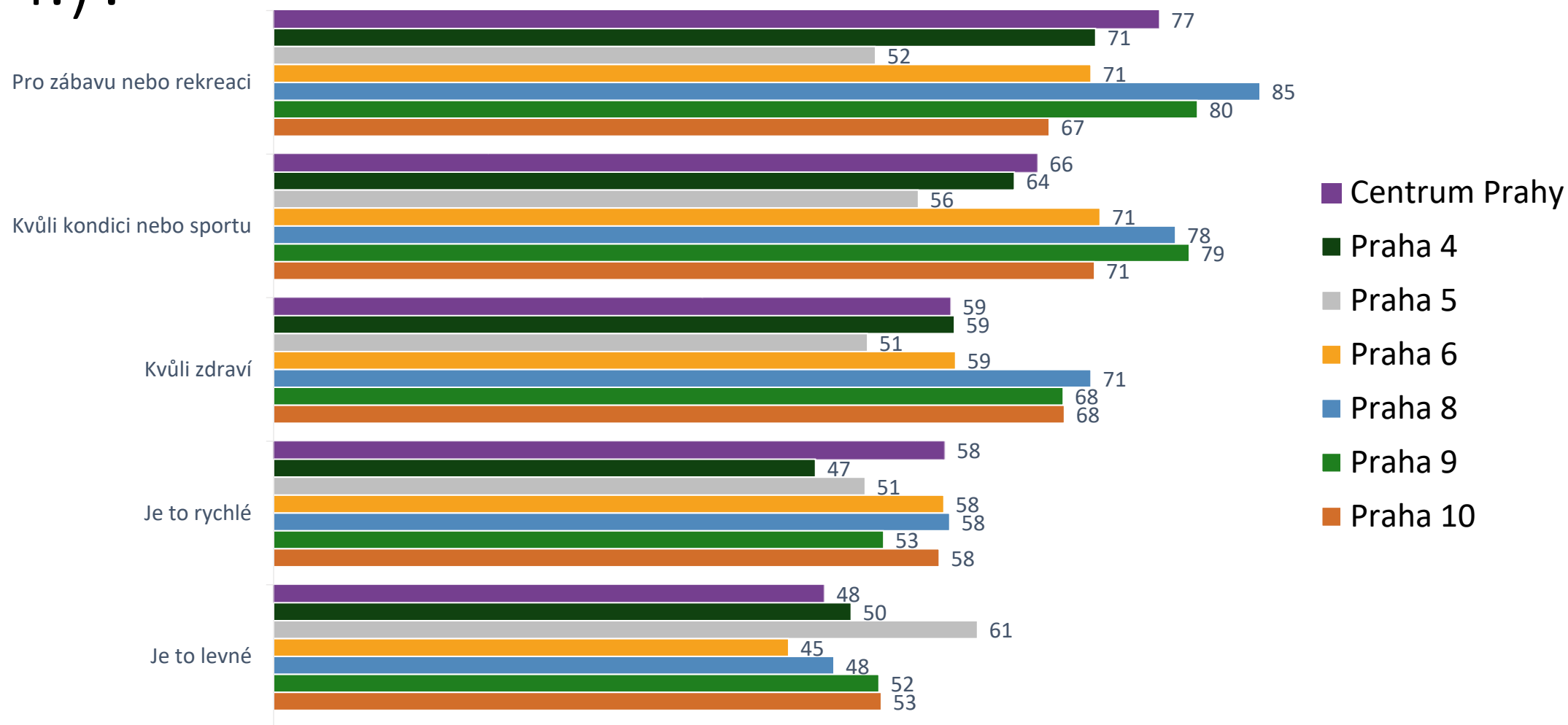
cyklisté



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

N = 683, 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 %.)

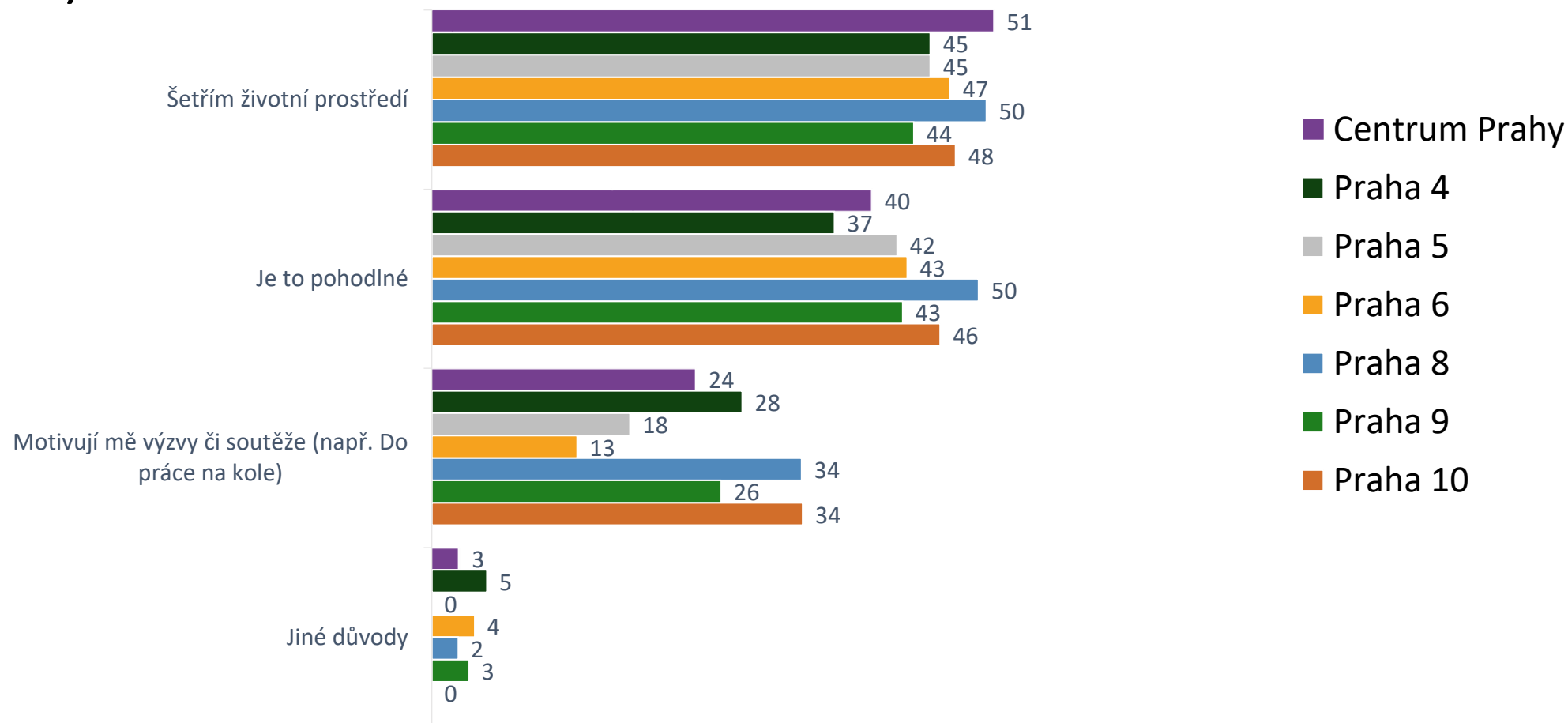
proč *jezdí* Pražané na kole (dle městských částí I.)?



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

N Centrum Prahy (P 1,2,3 a7) = 72; N Praha 4 = 119; N Praha 5 = 65; N Praha 6 = 55; N Praha 8 = 39; N Praha 9 = 78; N Praha 10 = 71, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %; (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

proč *jezdí* Pražané na kole (dle městských částí II.)?



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

N Centrum Prahy (P 1,2,3 a7) = 72; N Praha 4 = 119; N Praha 5 = 65; N Praha 6 = 55; N Praha 8 = 39; N Praha 9 = 78; N Praha 10 = 71, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %; (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

proč *nejezdí* Pražané na kole?

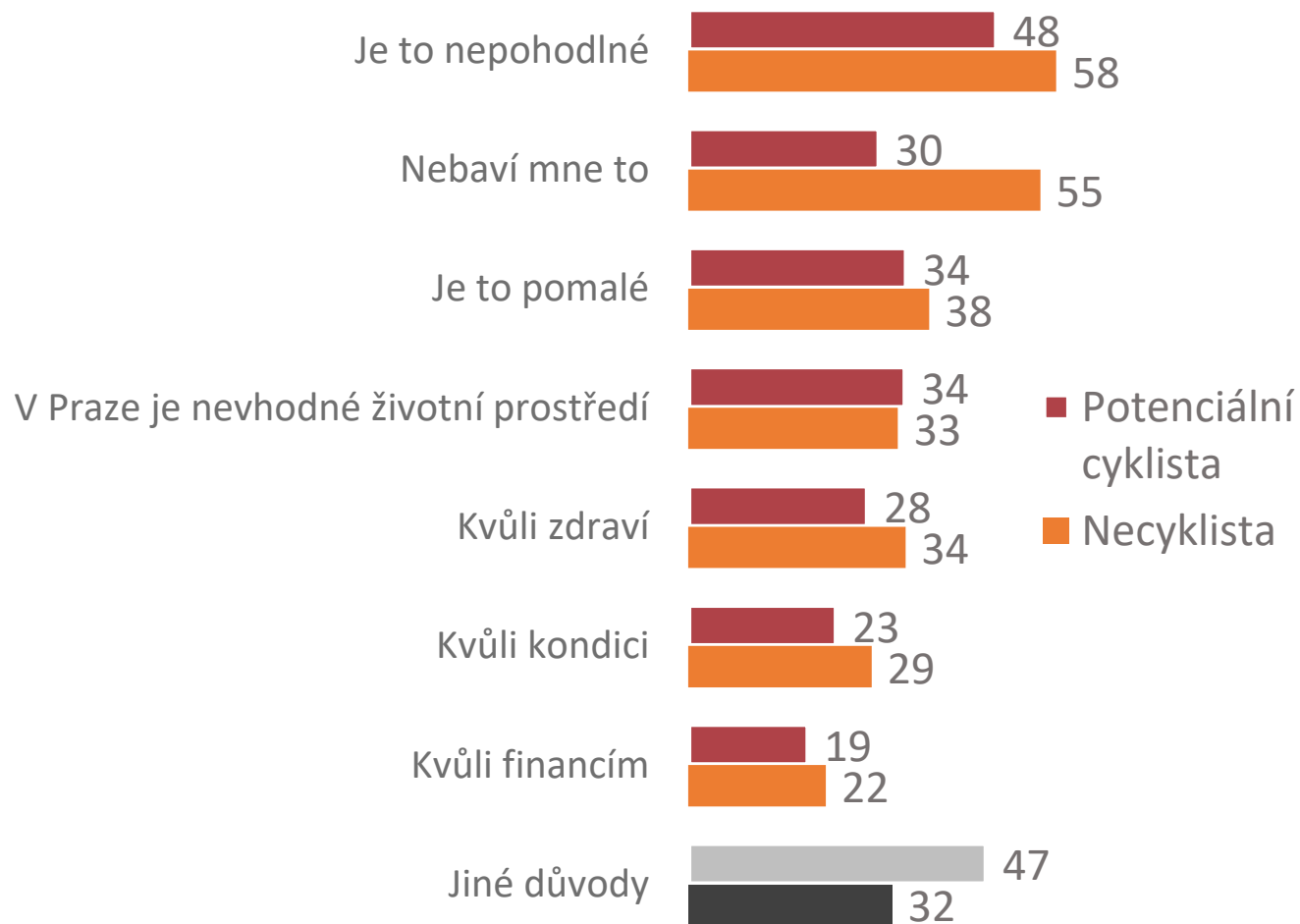
necyklisté



Nejčastějším důvodem pro nevyužívání kola v Praze je vnímané nepohodlí (54 %), což muži i ženy uvádějí téměř shodně.

Mimo to Pražané nejezdí na kole také kvůli tomu, že je **jízda na kole nebaví (46 %)**.

Problém s rychlostí dopravy vyjadřují častěji muži (39 %) oproti ženám (35 %).



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

N Potenciální cyklista = 292; N Necyklista = 544, 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



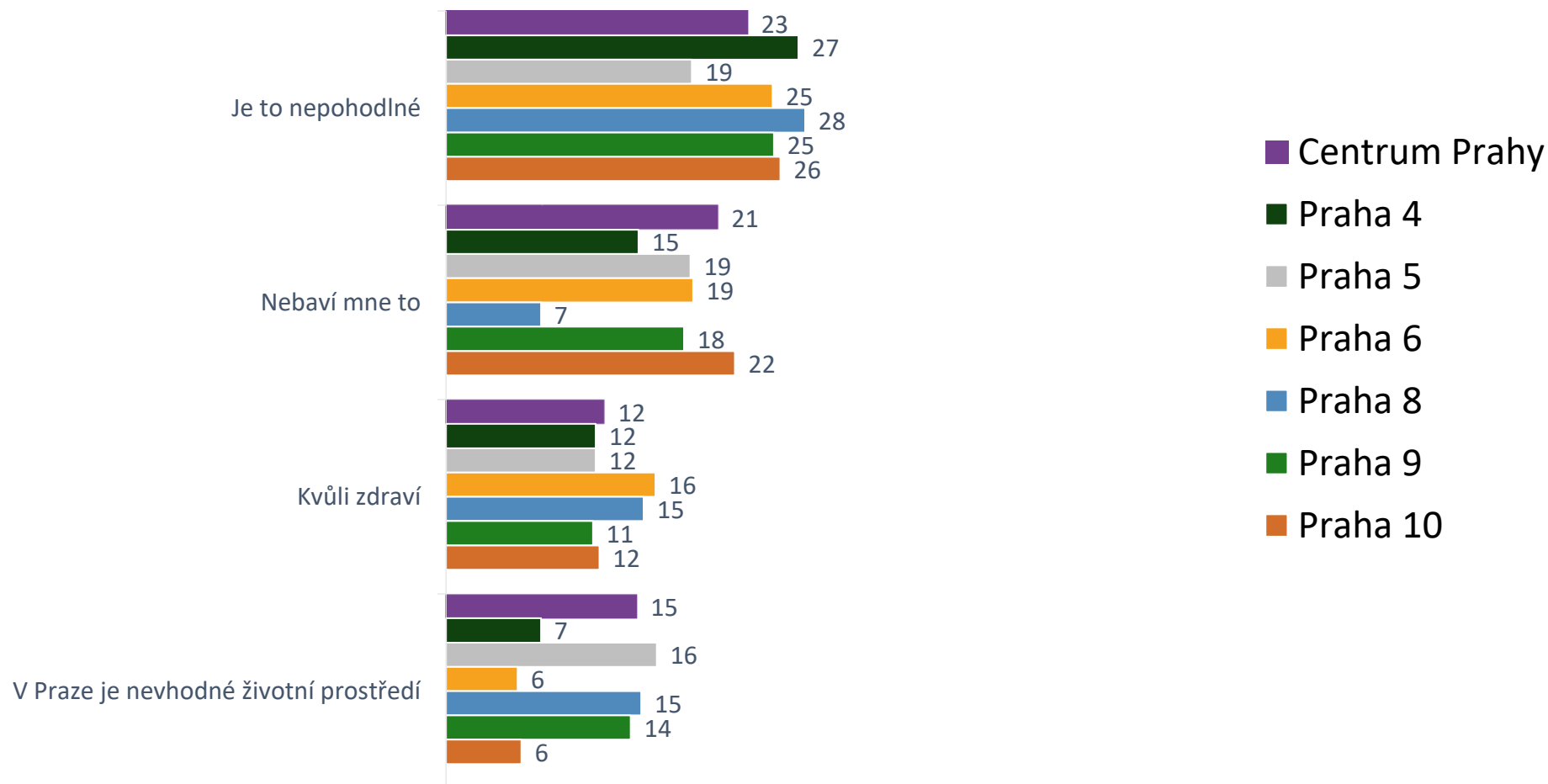
- strach z provozu a ostatních účastníků provozu
- cesty s dětmi, domácími zvířaty, objemnými věcmi
- konkrétní zdravotní obtíže
- vysoký věk
- nevlastní kolo

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

N = 836, 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 (dle městských částí I.)?

necyklisté



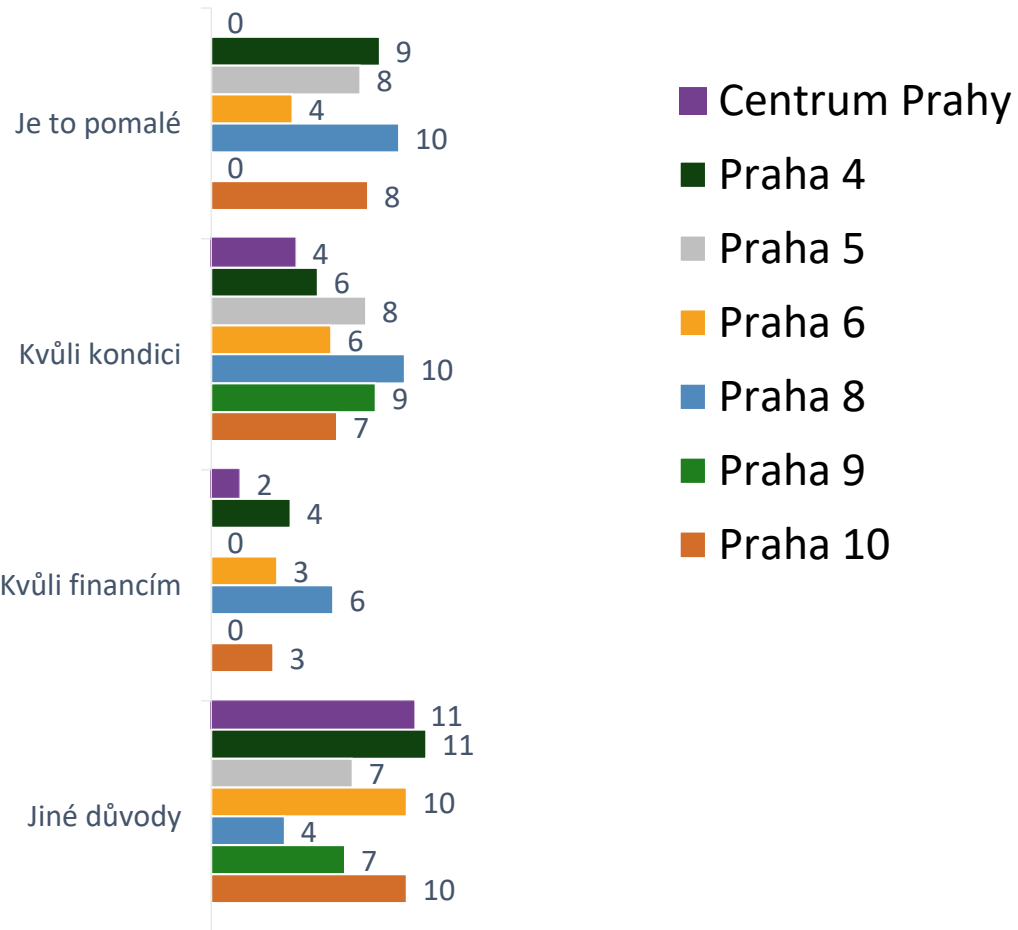
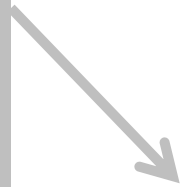
Q09B. Proč po Praze nejezdíte na kole (případně elektrokole, koloběžce atd.)?

N Centrum Prahy (P 1,2,3 a7) = 128; N Praha 4 = 180; N Praha 5 = 117; N Praha 6 = 96; N Praha 8 = 76; N Praha 9 = 119; N Praha 10 = 119, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %, jen necyklisté; graf zobrazuje údaje v % (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

proč *nejezdí* Pražané na kole (dle městských částí II.)?

necyklisté

- strach z provozu a ostatních účastníků provozu
- cesty s dětmi, domácími zvířaty, objemnými věcmi
- konkrétní zdravotní obtíže
- vysoký věk
- nevlastní kolo



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

N Centrum Prahy (P 1,2,3 a7) = 128; N Praha 4 = 180; N Praha 5 = 117; N Praha 6 = 96; N Praha 8 = 76; N Praha 9 = 119; N Praha 10 = 119, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %, jen necyklisté; graf zobrazuje údaje v % (Pozn.: Jedná se o otázku s možností označení více odpovědí. Z tohoto důvodu výsledek není roven 100 %.)

6 nejvíce zastoupených bariér pro využívání kola a dalších dopravních prostředků | srovnání v čase

Vnímané bariéry	2021					2023				
	Celkem N=1515	Cyklista pravidelný N=532	Cyklista příležitostný N=203	Potenciální cyklista N=274	Necyklista N=506	Celkem N=1519	Cyklista pravidelný N=500	Cyklista příležitostný N=183	Potenciální cyklista N=292	Necyklista N=544
Pocit nebezpečí při jízdě v provozu	60 %	58 %	64 %	70 %	56 %	60 %	60 %	63 %	67 %	55 %
Hygiena a převlékání	43 %	41 %	42 %	46 %	43 %	40 %	37 %	42 %	40 %	42 %
Nedostatečná síť klidných tras a cyklostezek	36 %	44 %	44 %	42 %	22 %	34 %	40 %	41 %	46 %	20 %
Kopcovitý terén a reliéf Prahy	34 %	35 %	33 %	29 %	36 %	32 %	30 %	31 %	32 %	32 %
Nedostatečná cyklo opatření v provozu na hlavních ulicích (málo / nekvalitní cyklopruhy)	34 %	35 %	30 %	29 %	36 %	30 %	37 %	40 %	36 %	18 %
Problematické povrchy ulic v centru (dlažba, tramvajové koleje	34 %	42 %	41 %	36 %	21 %	30 %	36 %	29 %	30 %	26 %

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 2021 = 1515; N 2023 =1519;

bariéry pro využívání kola a dalších prostředků I. důvod

	Cyklista pravidelný	Cyklista příležitostný	Potenciální cyklista	Necyklista
Pocit nebezpečí při jízdě v provozu	14 %	18 %	22 %	22 %
Hygiena a převlékání	2 %	2 %	10 %	14 %
Nedostatečná síť klidných tras a cyklostezek	7 %	7 %	6 %	8 %
Kopcovitý terén a reliéf Prahy	8 %	9 %	9 %	3 %
Nedostatečná cykloopatření v provozu na hlavních ulicích	6 %	4 %	5 %	7 %
Problematické povrchy ulic v centru (dlažba, tramvajové koleje)	6 %	4 %	5 %	7 %
Často převážím objemné předměty nebo více věcí	5 %	5 %	6 %	5 %
Uložení / parkování kola v nejčastějším cíli cest	3 %	9 %	1 %	7 %
Parkování kola na ulici	4 %	3 %	6 %	6 %
Při cestování na kole si nemohu čist nebo se učit	5 %	7 %	3 %	2 %
Mám obavy z krádeže kola	5 %	5 %	3 %	2 %
Uložení kol doma	4 %	2 %	5 %	3 %
Pražské ovzduší	3 %	2 %	4 %	3 %
Pocit nebezpečí při pohybu v málo frekventovaných místech	2 %	3 %	4 %	3 %
Chybějící legální průjezdy parky, po chodnících nebo protisměrem klidných ulic	3 %	3 %	3 %	1 %
Často cestuji s dětmi, rodinou	4 %	2 %	2 %	1 %
Chybějící nebo nedostatečné značení cest pro cyklisty	2 %	3 %	2 %	2 %
Nezpevněné cesty, blátivé povrchy	3 %	2 %	4 %	0 %
Nedostatečná zimní údržba cyklotras	2 %	2 %	1 %	2 %
Jiný důvod	2 %	1 %	1 %	1 %
Společenská přijatelnost jízdy na kole po Praze okolím	2 %	0 %	1 %	0 %
Systém jednosměrných komunikací, např. v centru	1 %	1 %	0 %	1 %
Jízda na kole omezuje možnost komunikace s přáteli při cestě ze školy/práce	1 %	1 %	1 %	1 %
V minulosti jsem se stal(a) obětí krádeže kola	0 %	0 %	0 %	2 %
Žádné překážky nevnímám	4 %	4 %	0 %	5 %

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 = 1519; 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.

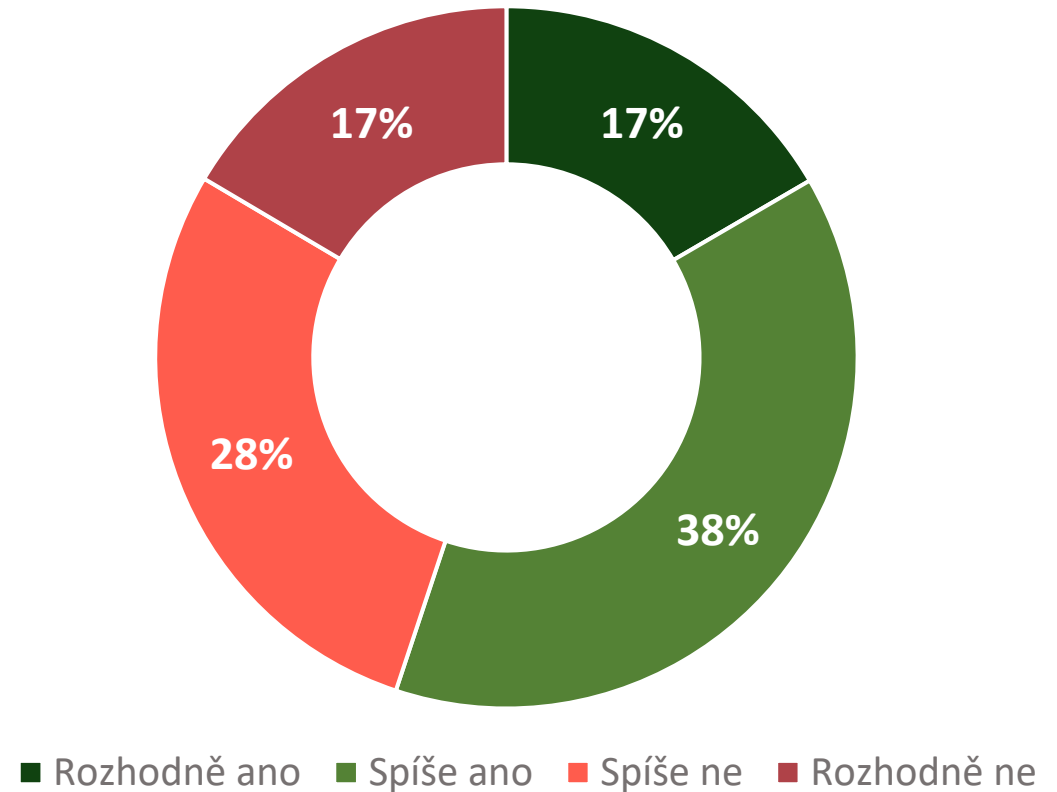
Hygiena a převlekání odrazuje ve větší míře potenciální cyklisty a necyklisty než Pražany, kteří kolo k dopravě využívají pravidelně a příležitostně. Uložení / parkování kola je bariérou pro využívání kola pouze pro 3 % pravidelných cyklistů. Příležitostní cyklisté a necyklisté tuto překážku uvádějí častěji.

Pravidelní cyklisté ve srovnání s předchozím rokem vnímají všechny vyjmenované překážky v cyklistice méně než v předchozím výzkumu. U příležitostných cyklistů je to podobné s **výjimkou obav u parkování kola na ulici a strachu z krádeže kola, kde obavy mírně vzrostly**.

Třetí nejčastěji vnímanou bariérou pro využívání kola v Praze je **nedostatečná síť klidných tras a cyklostezek**. Oproti vlně výzkumu v roce 2021 mírně **poklesly podíly** pravidelných cyklistů (o 4 %), příležitostných cyklistů (o 3 %) a necyklistů (o 2%), kteří tuto možnost označily.

reakce na odstranění bariér v cyklistice

Celkem by zmírnění bariér mohlo pomoci k častějšímu využití cyklodopravy u více než poloviny Pražanů (55 %). Jde zejména o stávající cyklisty (rozhodně + spíše ano 80 %).

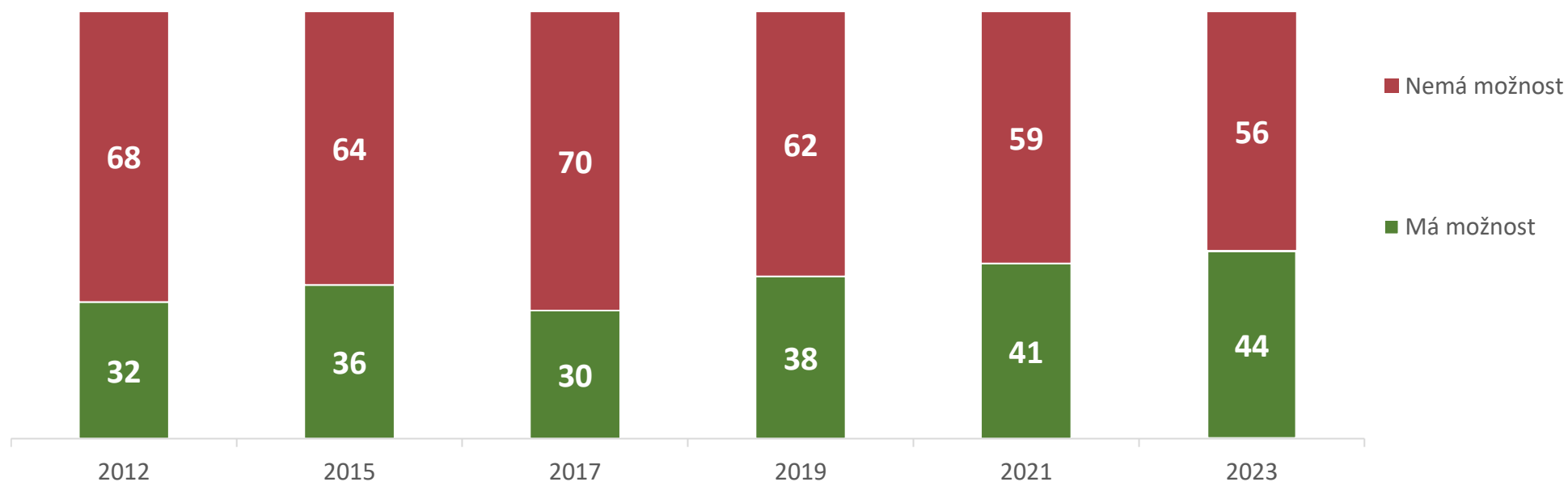


Q11. Využíval(a) byste kolo častěji v případě, že by byly výrazně zmírněny zmíněné překážky, bránící Vám v jízdě na kole?

N = 1465, jen ti, kdo vnímají nějaké překážky; graf zobrazuje údaje v %

podmínky pro cyklistiku

možnost uložení kola v obvyklých cílech cest – vývoj v čase

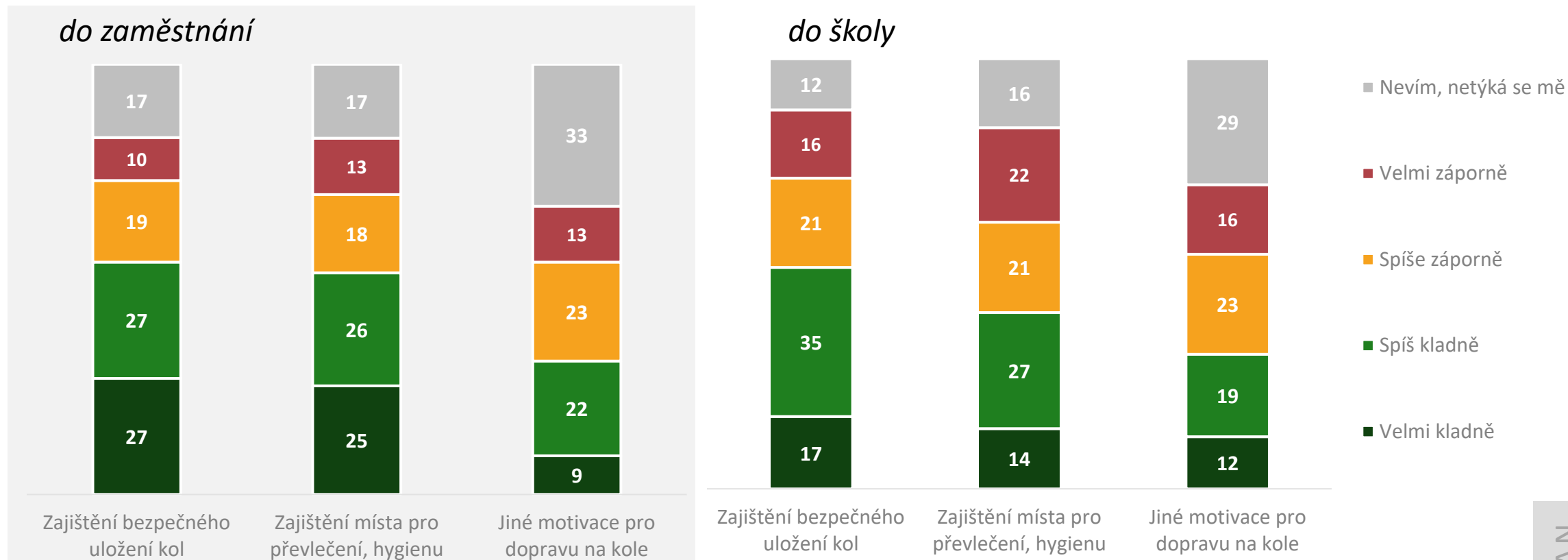


Podíl cyklistů, kteří **mají** v obvyklém cíli cest možnost bezpečně a pohodlně uložit své jízdní kolo, **mezi roky mírně narostl z původních 41 % na 44 % a potvrzuje se tedy trend z posledních 6 let, že možností bezpečného a pohodlného uložení kol přibývá.**

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

N 2019 = 996; N 2021 = 736; N 2023 = 683, 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 (54 %) i zajištění místa pro hygienu (51 %). V případě cest do škol je pozitivní hodnocení zastoupeno téměř stejně v případě uložení kol, ale méně u možností hygieny.

Q15A. Jak hodnotíte podmínky pro dopravu na kole do zaměstnání vytvářené zaměstnavatelem z hlediska (výčet odpovědí, viz graf); N = 540, jen ekonomicky aktivní cyklisté

Q15B. Jak hodnotíte podmínky pro dopravu na kole do školy vytvářené školou z hlediska (výčet odpovědí, viz graf); N = 87, jen studenti a zároveň cyklisté, 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	67%	68 %	67 %	57 %
Bezpečnost cyklodopravy	67 %	74 %	71 %	62 %
Možnost uložení nebo parkování kol (cyklostojany, veřejné prostory)	53 %	56 %	52 %	44 %
Návaznost cyklostezek	47 %	46 %	43 %	33 %
Hustotu sítě cyklotras	49 %	45 %	48 %	34 %
Kvalitu povrchů cyklotras	26 %	25 %	19 %	21%
Změnu podmínek pro dopravu na kolech za posledních 5 let	20 %	17 %	27 %	27 %
Možnost využití sdílených kol / koloběžek	16 %	22 %	16 %	26 %

Q16. Jak hodnotíte v Praze následující položky:

N = 1519; odpovědi spíše + velmi záporně, graf zobrazuje údaje v % (seřazeno dle pravidelného cyklisty)

pozitivní hodnocení podmínek pro cyklistiku v Praze | srovnání segmentů

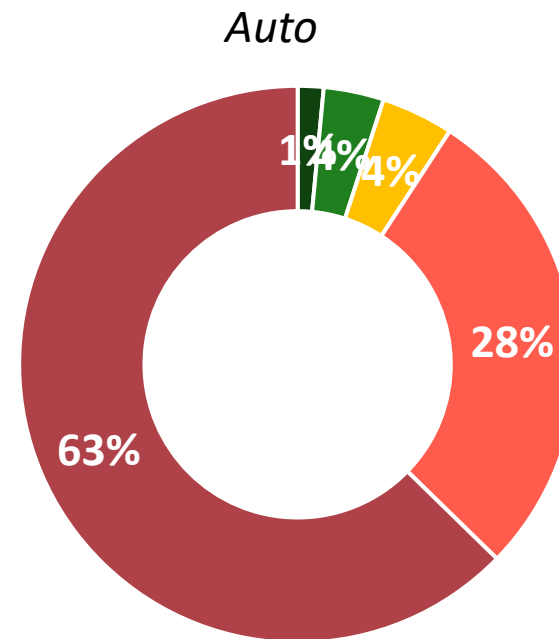
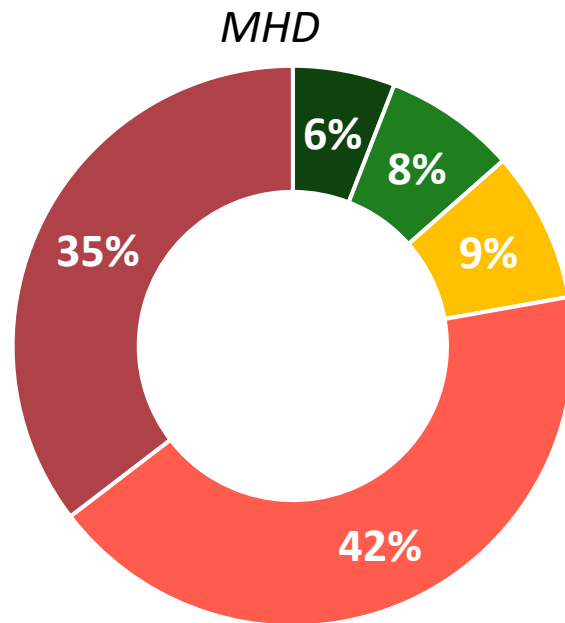
	Cyklista pravidelný	Cyklista příležitostný	Potenciální cyklista	Necyklista
Kvalitu povrchů cyklotras	68 %	66 %	56 %	43 %
Možnost využití sdílených kol / koloběžek	65 %	58 %	60 %	43 %
Změnu podmínek pro dopravu na kolech za posledních 5 let	63 %	60 %	48 %	37 %
Návaznost cyklostezek	45 %	42 %	26 %	26 %
Hustotu sítě cyklotras	43 %	43 %	31 %	33 %
Možnost uložení nebo parkování kol (cyklostojany, veřejné prostory)	37 %	33 %	30 %	24 %
Bezpečnost cyklodopravy	31 %	22 %	19 %	18 %
Společenské postavení cyklistů a přístup k nim ze strany ostatních účastníků silničního provozu	26 %	26 %	20 %	21 %

Q16. Jak hodnotíte v Praze následující položky:

N = 1519; odpovědi spíše + velmi kladně, graf zobrazuje údaje v % (seřazeno dle pravidelného cyklisty)

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 čtvrtině cest nebo častěji využívá kombinaci kola s MHD necelá čtvrtina pražských cyklistů (23 %), zatímco kombinaci s autem využije alespoň při čtvrtině cest jen 10 % 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. Nárůst počtu těch, kteří kombinují cestu na kole s cestou MHD je dán i tím, že celkový počet cestujících MHD narostl.

Q12. Jak často využíváte při svých cestách na kole po Praze kombinaci s hromadnou dopravou?; N = 683, jen cyklisté; graf zobrazuje %

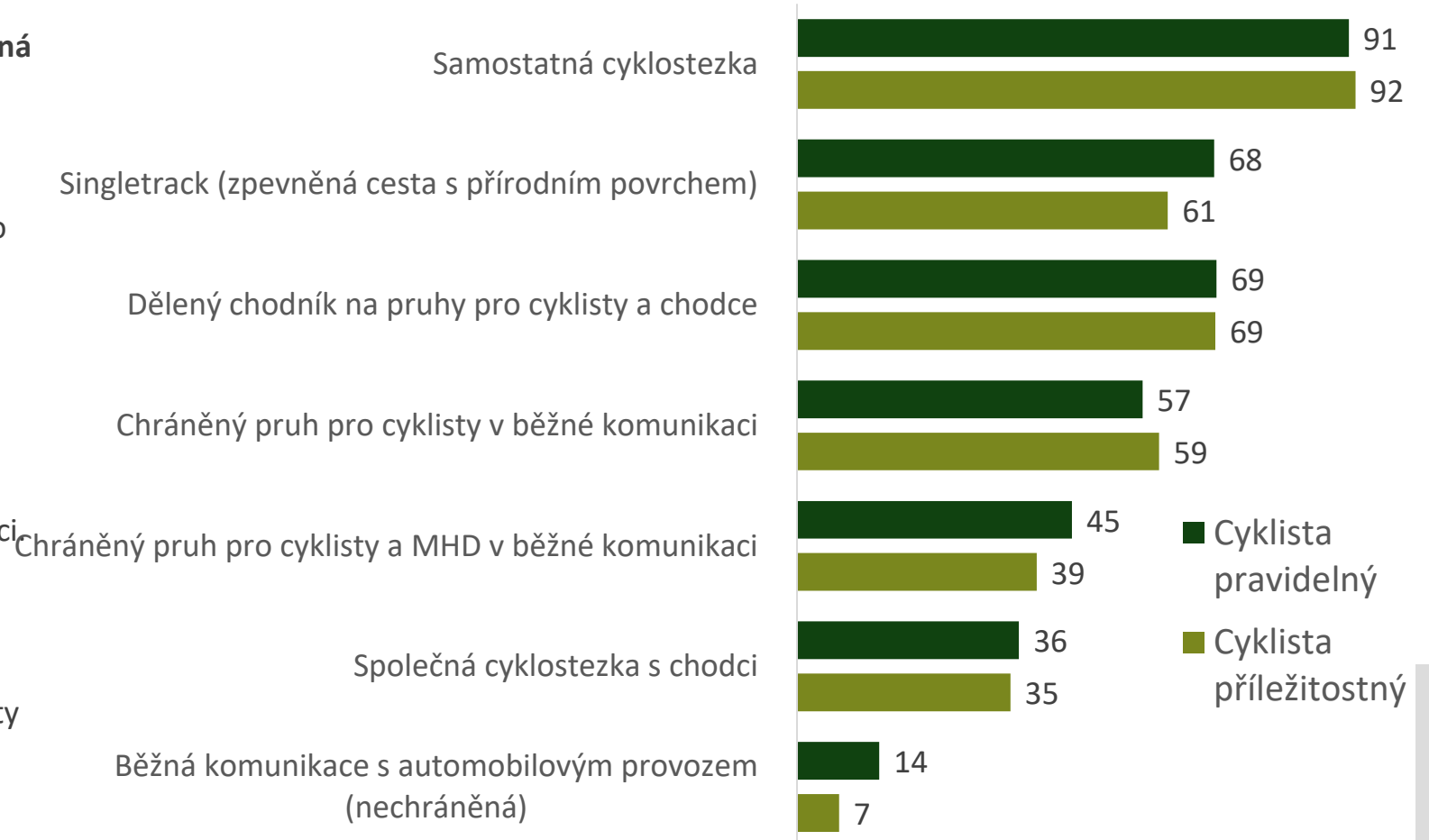
Q13. Jak často využíváte při svých cestách na kole po Praze kombinaci s dopravou autem?; N = 683, jen cyklisté; graf zobrazuje %

preferovaný typ komunikace pro cyklistiku

Stejně jako v předchozích letech 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.

Při pohledu na data nenajdeme příliš mnoho rozdílů mezi pravidelnými a příležitostnými cyklisty. O trochu více je u pravidelných cyklistů preferován „singletrack“ a chráněný pruh pro cyklisty a MHD v běžné komunikaci. Poklesl počet pravidelných cyklistů, kteří preferují společnou cyklostezku s chodci (o 7%). Obecně lze říci, že se rozdíly mezi pravidelnými a příležitostnými cyklisty zmenšují.



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

N=683, jen cyklisté; graf zobrazuje údaje v %

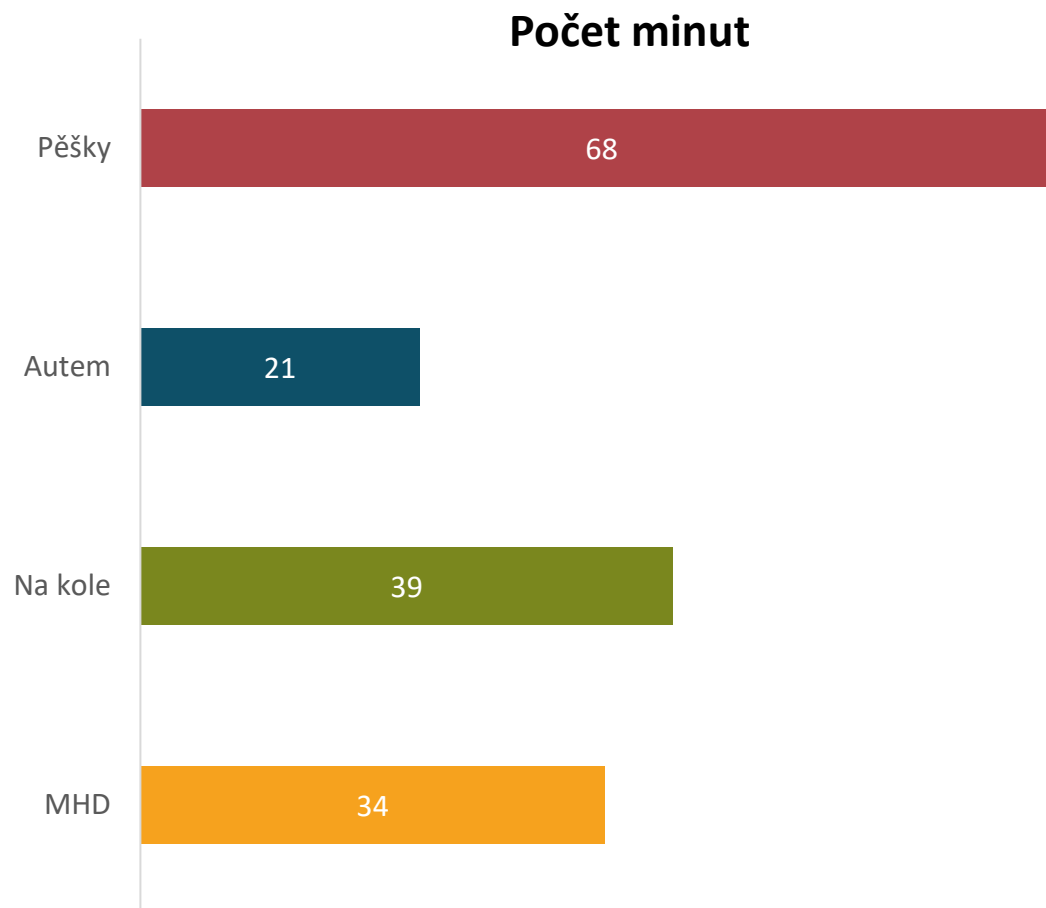
průměrný čas cesty do zaměstnání

V průměru nejdéle trvá cesta z místa bydliště do zaměstnání chůzí, 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**.



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

N 2023 = 1137, jen ekonomicky aktivní; graf zobrazuje čas v minutách

průměrná vzdálenost cesty do zaměstnání

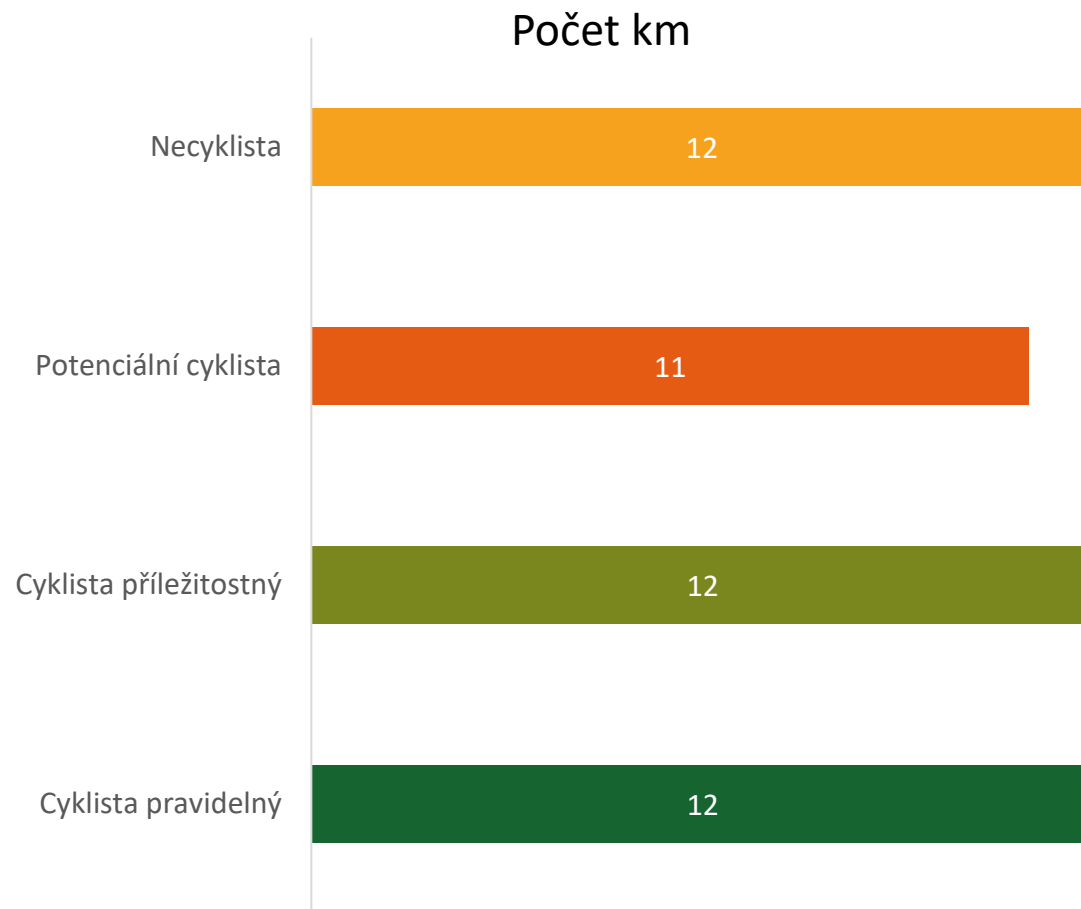


Největší průměrnou vzdálenost uváděli Pražané, patřící do segmentu necyklistů, v průměru je zde vzdálenost mezi domovem a zaměstnáním **13 km**, stejně u potenciálních cyklistů.

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 2023 = 1111, jen ekonomicky aktivní; graf zobrazuje průměrný počet km

hodnocení podmínek pro cyklistiku v Praze | shrnutí



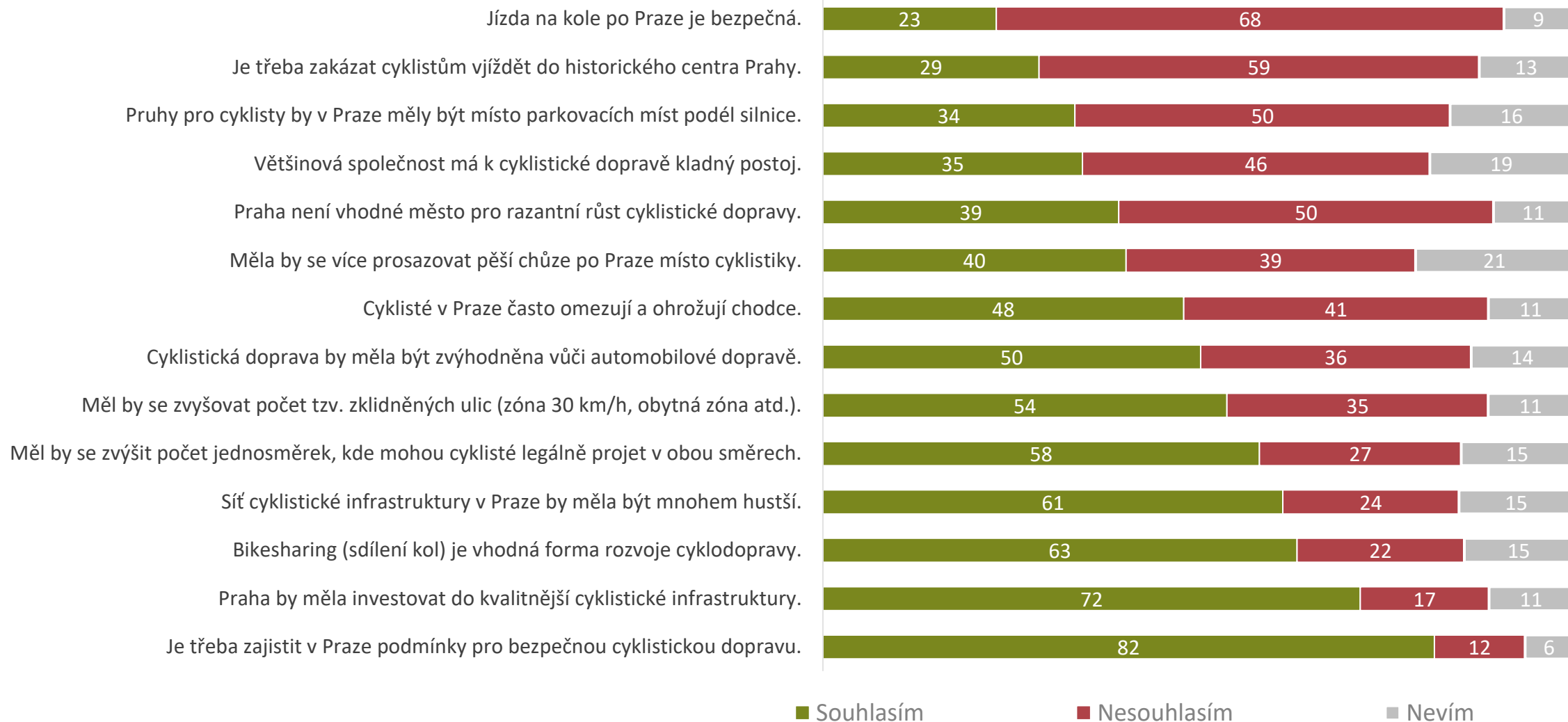
Mezi problematické aspekty cyklo dopravy v Praze patří **společenské postavení cyklistů a přístup k nim ze strany ostatních účastníků silničního provozu, bezpečnost cyklo dopravy a možnost uložení kol**. Společenské postavení vnímají pravidelní, příležitostní i potenciální cyklisté velmi podobně (67 %; 68 %; 67%; spíše + velmi záporně). Necyklisté tento problém vnímají méně negativně (57 %).

Bezpečnost cyklo dopravy vnímají nejvíce záporně příležitostní cyklisté (74 %) naopak necyklisté nejméně (62 %). Logickým způsobem z toho vyplývá, že účastníci provozu, kteří se po Praze nepohybují na kole nevnímají některé situace tolik nebezpečně jako cyklisté. **Necyklisté zároveň nejméně tvrdili, že vnímají bezpečnost cyklodopravy kladně (18 %)** zatímco mezi pravidelnými cyklisty bylo 31 % těch, co bezpečnost dopravy označili velmi či spíše kladně.

Změna podmínek za posledních 5 let je hodnocena spíše **kladně**, zejména ze strany cyklistů. Ti uvedli spíše a velmi pozitivní hodnocení v 63 % případů a dalších 17 % cyklistů nedokázalo posoudit/nevědělo. Oproti minulé vlně výzkumu však spíše a velmi pozitivní hodnocení pokleslo o 3 %. Necyklisté hodnotili změnu pozitivně ve 37 % (o 6 % méně než v roce 2021), přičemž další třetina (36 %) necyklistů uvedla, že neví/nedokáže posoudit.

názory na cyklistiku

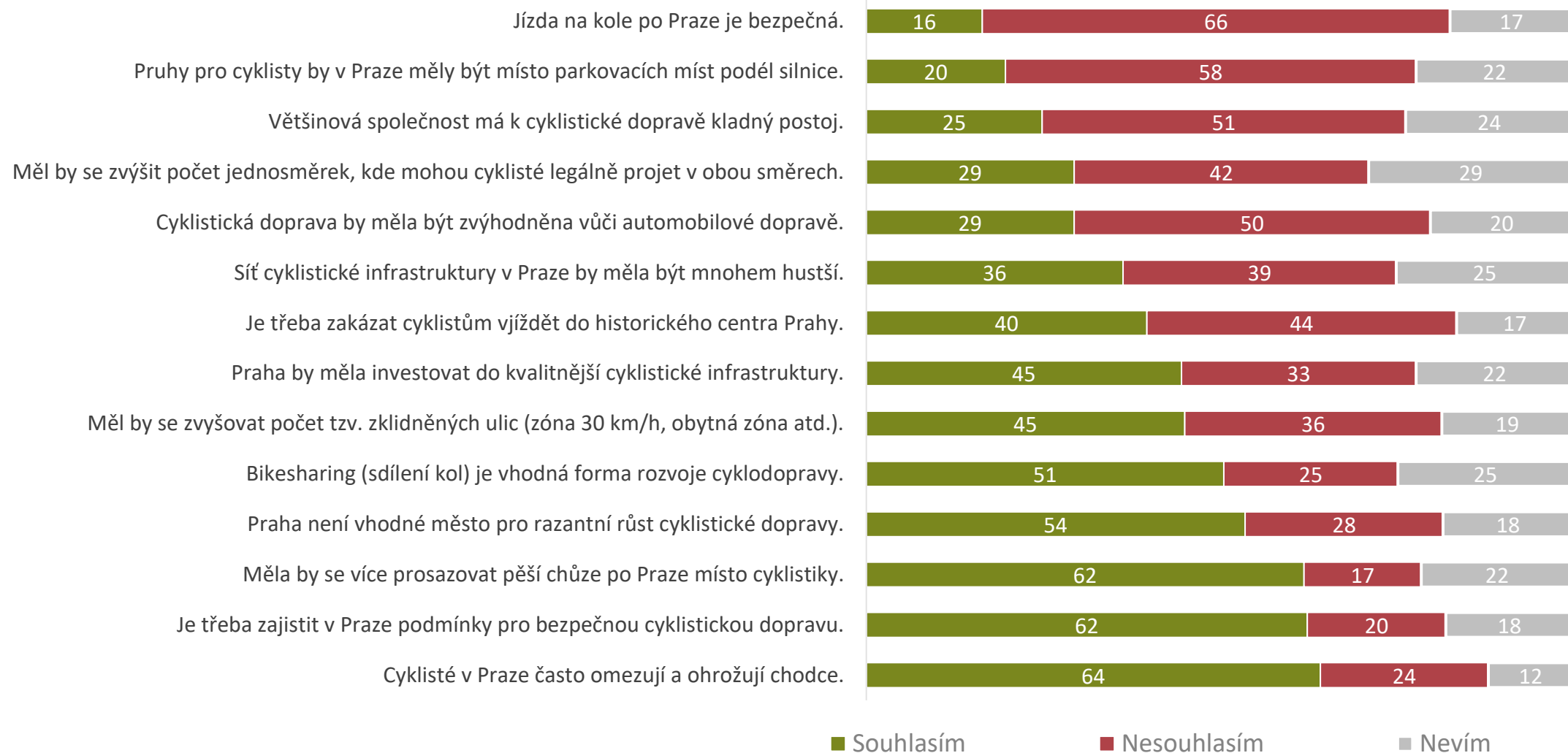
názory na cyklistiku | cyklisté



Q17. Uved'te prosím, zda souhlasíte nebo nesouhlasíte s následujícími výroky:

Cyklisté (jezdí na kole alespoň 1x měsíčně), N = 683; graf zobrazuje údaje v %

názory na cyklistiku | necyklisté



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

Necyklisté (Nejezdí na kole nebo jezdí méně než jednou za měsíc), N = 836; graf zobrazuje údaje v %

názory na cyklistiku | shrnutí

Necyklisté jsou stabilně skupinou, která pociťuje častěji **obavy z bezpečnosti**. Ta je také často uváděným důvodem, proč na kole nejezdí. Rozdílná zkušenost s cyklistikou pak znamená i významně odlišné názory na všechny jednotlivé výroky o cyklistice, 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**.

hustší síť cyklostezek (61 % souhlasím cyklisté : 36 % necyklisté), také **zvýhodnění cyklo** vůči automobilové dopravě (50 % souhlasím cyklisté : 29 % necyklisté) a zvýšení počtu jednosměrek s legálním průjezdem v obou směrech (58 % souhlasím cyklisté : 29 % necyklisté). Cyklisté i necyklisté podporují investice do kvalitnější cyklistické infrastruktury (cyklisté podporují v 72 % a nepodporují v 17 %, ostatní neví, necyklisté podporují ve 45 %, nepodporují ve 33 % a ostatní neví).

Názorově blíže jsou si obě skupiny v souhlasu s rozvojem **bikesharingu** (63 % souhlasím cyklisté : 51 % necyklisté). Menší rozdíl preferencí vidíme i u zvýšení počtu **zklidněných ulic** (zóna 30, omezení vjezdu apod.), se kterým by souhlasilo 54 % cyklistů : 45 % necyklistů. S vytvořením pruhů pro cyklisty místo parkovacích podélných stání z většiny nesouhlasí jak cyklisté (50 %) tak necyklisté (58 %). Obě skupiny navíc většinově sdílí názor, že jízda na kole není v Praze bezpečná a tuto bezpečnost je tím pádem pro obě skupiny třeba zlepšit.

informační zdroje

využívání informačních zdrojů

Mezi cyklisty jsou stále nejoblíbenějším zdrojem

Mapy.cz. V roce 2023 je sleduje 70 % pražských cyklistů.

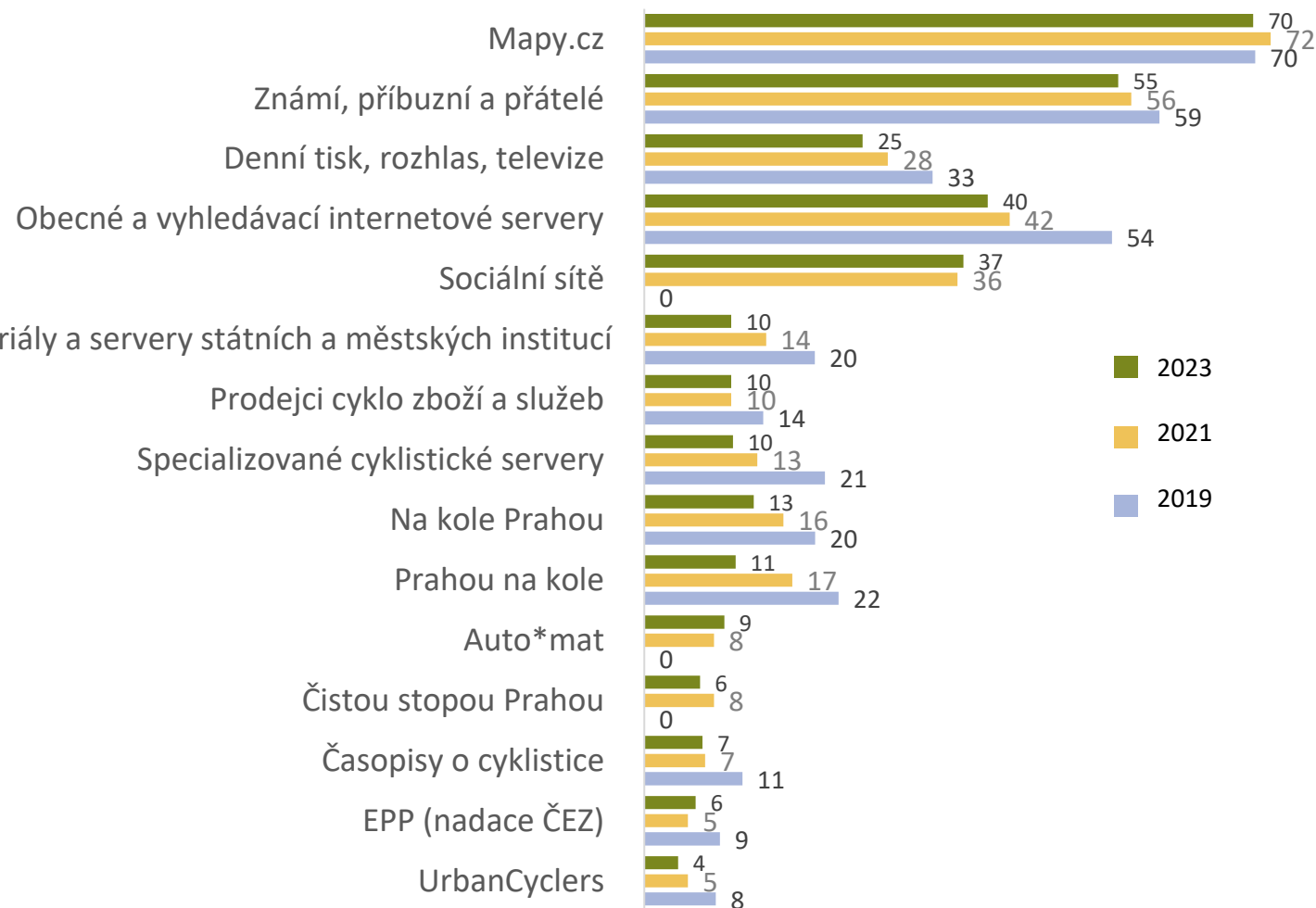
Na druhém místě jsou informace získané od **rodiny** či **přátel**.

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**.

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

N 2019 N = 966 N 2021= 736; N 2023 = 683 jen cyklisté; graf zobrazuje odpovědi v %



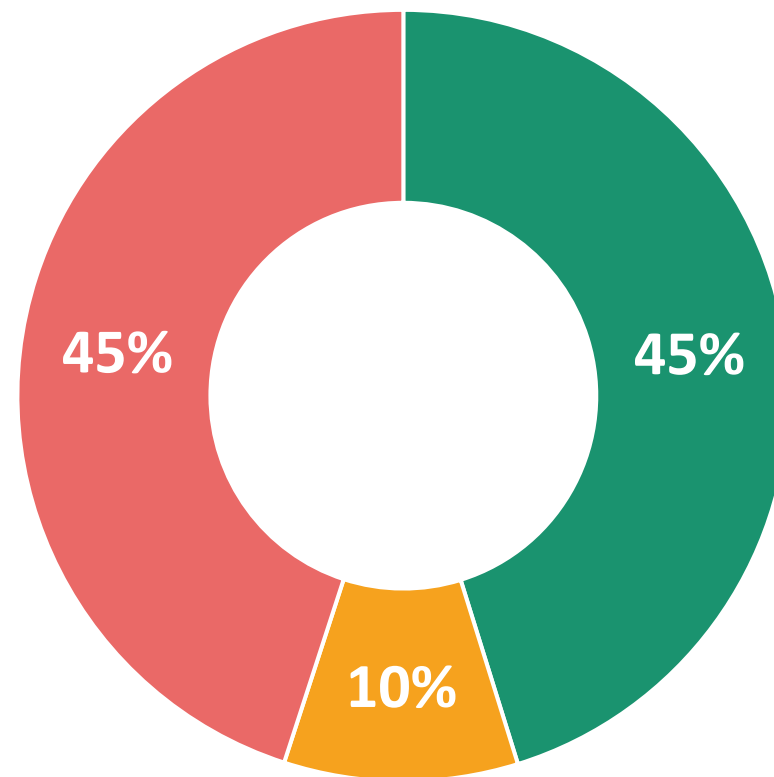
využívání navigace při cestě na kole v Praze

Navigaci při svých cestách využívá 45 % cyklistů, což je oproti roku 2021 nárůst o 6% . Dalších 45 % ji naopak nevyužívá, ani neplánuje její pořízení.

Každý desátý zvažuje její koupi.

Využívání navigace je doménou spíše mladších Pražanů **do 45 let** a těch, 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 2023 = 736, jen cyklisté; graf zobrazuje odpovědi v %

shrnutí a doporučení

zjištění z výzkumu vnímání cyklistické dopravy v Praze



Pražanům v častějším používání kola na pravidelné cesty brání pocit, že jízda v provozu není bezpečná. Ve vnímání bezpečí při jízdě na kole se zásadně neliší lidé, kteří kolo při cestách po Praze už využívají od těch, kteří s tím dosud nemají mnoho zkušeností.

Dalšími faktory, které lidi odrazují od častějšího používání kola, jsou nedostatečné možnosti pro převlékání a hygienu, místa pro uložení kola v cílových destinacích a nedostatečná síť klidných tras a cyklostezek.

Jedním z důvodů, proč lidé používají kolo k cestám po městě je naopak skutečnost, že se při tom zároveň rekreují a zlepšují svou fyzickou kondici.

Nehledě na frekvenci využívání kola k cestám po městě se většina dotázaných Pražanů shodla na potřebě zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu a příslušných investicích.

Za vhodné nástroje podpory rozvoje cyklistické dopravy označili dotázaní možnosti půjčování sdílených kol a za hlavní přínosy zvyšování počtu ulic, kde se jezdí pomaleji, např. s označením zóny 30 nebo obytné zóny. Naopak vyznačování pruhů pro cyklisty na úkor podélného parkování ve vozovce podporuje jen menšina dotázaných.

Dalším faktorem odrazujícím Pražany od častějších cest po městě je pocit, že jsou cyklisté ve společnosti vnímáni negativně, a zkušenosti s bezohledným chováním řidičů.

rozdíly mezi uživateli

Lidé, kteří dosud nemají s jízdou na kole po městě zkušenosti se obávají negativních postojů společnosti a obtížných prostorových podmínek více než občasní a pravidelní cyklisté a před rozvojem cykloinfrastruktury preferují zlepšení podmínek pro pěší.

Pravidelní cyklisté by naopak uvítali aktivní podporu cyklistiky včetně zvýšení počtu jednosměrek, kterými smějí cyklisté projíždět v obou směrech, a hustší síť cyklostezek.

Pravidelní cyklisté uvádí jako motivující faktory např. rychlost dopravy, cenu nebo šetření životního prostředí. Naopak necyklisté odmítají jízdu na kole kvůli nepohodlnosti nebo její časová náročnosti. Potenciální cyklisté by jezdili více, kdyby se zlepšili podmínky pro bezpečné uložení kola.

vývoj v čase

Pozitivním zjištěním je, že ve srovnání s rokem 2021 se lidé, kteří mají s jízdou po Praze nějaké zkušenosti, méně obávají jezdit na kole a že jmenovaným překážkám přikládají menší váhu než v minulosti.

Většina pravidelných cyklistů hodnotí změny podmínek pro cyklistickou dopravu v Praze za posledních pět let spíše kladně. Oproti roku 2021 se ale podíl pozitivních hodnocení nijak nezvýšil. Zajímavé je, že pozitivně hodnotí změny i více než třetina těch, kteří po městě vůbec nejezdí.

doporučení

Z výsledků výzkumu vnímání cyklistické dopravy v Praze v roce 2023 vyplynulo pro město několik doporučení:

1. Pokračovat v budování cyklistické infrastruktury, včetně samostatných cyklostezek, a to i v přilehlém okolí Prahy. Samostatné cyklostezky jsou vnímány jako nejbezpečnější forma cykloopatření.
2. Zaměřit se na odstraňování bariér, které cyklistům komplikují (bezpečný) pohyb po Praze. Kromě odstranění fyzických bariér a zvyšování hustoty cyklo opatření na hlavních ulicích je třeba se zaměřit i na větší vzájemnou ohleduplnost všech účastníků silničního provozu.
3. Zviditelňovat klidné a méně frekventované trasy, které posilují možnosti rekreace a umožňují zvýšení kondice v bezpečném a příjemném prostředí a oslabují tak vnímání cyklistiky jako nebezpečného způsobu dopravy.
4. Podporovat, propagovat a nadále dotovat sdílená kola a jiné prostředky sdílené mikro-mobility. Tento segment dopravních opatření je poměrně kladně přijímán širokou skupinou Pražanů, nehledě na to, zda je využívají či nikoliv.
5. Podporovat zaměstnavatele v zajištění podmínek a zázemí zaměstnanců dopravujících se na kole včetně převlékárny, sprch a vhodných ukládacích kapacit.
6. Propagovat cyklodopravu a kolo jako vhodný prostředek k dopravě, rekreaci, zvýšení fyzické kondice, který je navíc levný a šetrný k životnímu prostředí.

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

Vojtěch Dufek

605 088 697

vojtech.dufek@median.cz

Martina Kolářová Veverková

771 122 389

martina.veverkova@median.cz

MEDIAN, s. r. o.

Národních hrdinů 73

190 12 Praha 9

www.median.cz

225 301 111