



Velká brněnská cykloanketa

Co si myslíte o cyklodopravě v Brně?

Magistrát města Brna – Odbor participace a Odbor dopravy

3. července 2024

Proč se zrovna na tohle ptát?

Cyklistika se stává nezbytnou součástí moderního života v mnoha městech po celém světě. Tento fenomén se nevyhýbá ani Brnu, kde stále více lidí volí **kolo jako dopravní prostředek do práce, za zábavou i nákupy**.

Ve městě, kde se dobře žije, musí být **cyklistická doprava bezpečná** a dostupná všem. Podmínky pro jízdu na kole však mají v Brně do tohoto optimálního stavu daleko. Sice usilujeme o jejich zlepšení již nyní, ale chceme mít do budoucna i nový plán – novou [Cyklostrategii města](#). Ta řekne, jak v Brně dosáhnout bezpečnějšího a příjemnějšího prostředí pro pohyb na kole.

Bez názoru veřejnosti bychom se ale při tvorbě této důležité strategie neobešli, a proto jsme na jaře roku 2024 oslovili obyvatele Brna a požádali je o vyplnění ankety. Zapojit se mohl kdokoliv – bez ohledu na to, zda na kole v Brně jezdí, nebo ne. Odpovědi nám pomohly s podrobnou analýzou současného stavu a staly se odrazovým můstkem pro návrhovou část nové **Cyklostrategie Brna**, kterou zpracovává Odbor dopravy Magistrátu města Brna.

Jak a koho se ptát?

Úplně poprvé jsme pro sběr dat využili nástroj tzv. [městských anket](#) na portálu [Dáme na vás](#). Jedná se o nový nástroj města Brna určený ke sběru informací od obyvatel a má podobu on-line dotazníkového šetření.

Anketa byla určena **pro všechny obyvatele Brna** a zejména ty, kterým není budoucnost cyklodopravy v Brně lhostejná. O svoje zkušenosti se tak mohl podělit každý.

Anketa byla zcela **anonymní** a respondenti byli dopředu upozorněni, že bude poměrně rozsáhlá. Dotazník obsahoval celou řadu uzavřených i polouzavřených otázek a díky **mapovým otázkám** měli respondenti příležitost také přesně ukázat na místa, která považují z hlediska cyklodopravy za problematická, nebo naopak za bezpečná a cítí se tam dobře.

A kdo se zapojil?

Anketu vyplnilo celkem 3 114 respondentů a respondentek, kterým velmi děkujeme. Mít vzorek velký přes tři tisíce zapojených je úspěch a **ukazuje to, že téma cyklodopravy je v Brně dlouhodobě palčivé.**

Ale než přejdeme k výsledkům, ještě si dovolíme krátké okénko o anketě jako o nástroji sběru dat. Výsledky každé (i této) ankety jsou zajímavým a důležitým náhledem do dané problematiky očima veřejnosti, přesto je nemůžeme zobecnit na celou populaci (v našem případě na všechny obyvatele Brna). Proč? Protože se nejedná o reprezentativní šetření či průzkum. **Anketa obecně vždy vybízí k zapojení spíše aktivnější či nějak zainteresované a ti bývají otevřenější a kritičtější.** Nevýhodou ankety tak je, že ji vyplní jenom část z těch, kterým je určena. Výsledky ankety tedy nelze považovat za reprezentativní výzkum určité populace, například všech obyvatel

města. I tak se však jedná o **velmi cennou zpětnou vazbu**, která umožní lepší (nejen) strategické plánování.

Pojďme se teď krátce zastavit u toho, kdo se do cykloankety zapojil. Z hlediska **demografických charakteristik** převažovali mezi odpovídajícími muži (71 %), žen bylo v souboru 27 %. Šetření se zúčastnily o něco více spíše mladší věkové skupiny – 7 z 10 respondentů bylo mladší než 45 let, nejvíce respondentů mělo 30 až 44 let (50 %). Nejmladšímu respondentovi bylo 13 let. Děti a teenageři se tak do ankety také zapojili, ale nutno říct, že 95 % vzorku tvořili zletilí respondenti. Nejstarší osobě bylo 81 let. Z hlediska **vzdělanostní struktury** se ankety převážně účastnili lidé alespoň s maturitou: 71 % respondentů mělo ukončené vysokoškolské vzdělání (tedy titul Bc., nebo Mgr.) a 23 % odpovídajících mělo úplné střední vzdělání s maturitou. Z hlediska **ekonomické aktivity** převažovali ekonomicky aktivní lidé (87 %). Studentů bylo v souboru 8 % a 2 % pak tvořili lidé v důchodu.

Ještě krátká poznámka k složení souboru: obloukem se vraťme k tomu, co bylo řečeno o odstavec výše (tedy že z hlediska metody se jednalo o anketu a ta více vybízí k vyplnění určitou část populace). Na základě toho, kdo se do této ankety zapojil, nesmíme dojít k zjednodušujícímu závěru, že na kole v Brně jezdí hlavně muži vyššího vzdělání a mladšího věku.

Zpět k dalším charakteristikám: **9 z 10 odpovídajících žije v Brně**, nejvíce respondentů (21 %) je z MČ Brno-střed, 12 % z MČ Brno-sever, 9 % z Králova Pole, 6 % ze Žabovřesk (další MČ už mají zastoupení ve vzorku pod 5 %).

Podívejme se na náš soubor respondentů i další, tentokrát **automobilovou optikou**: 9 z 10 vlastní řidičské oprávnění a **tři čtvrtiny jezdí v Brně i autem** (ať už jako řidič anebo jako spolucestující). Jedna čtvrtina respondentů tak auto v Brně nevyužívá.

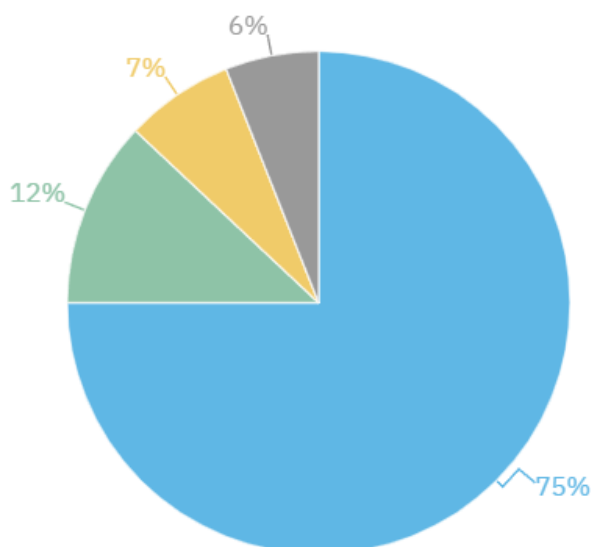
Vztah k jízdě na kole

Zajímá nás vztah k jízdě na kole, a to přímo v Brně. Nejprve se tedy podívejme na to, **zda respondenti vůbec jezdí na kole, respektive, zda jezdí na kole v Brně**.

Na kole po Brně jezdí více jak čtyři pětiny odpovídajících (82,3 %, tj. sloučené odpovědi "jezdím v Brně i mimo Brno" a "jezdím jen v Brně") a necelá jedna pětina kolo v Brně nepoužívá (17,7 %, tj. sloučené odpovědi "jezdím jen mimo Brno" a "na kole nejezdím"). Potvrdila se tak hypotéza, že o anketu budou mít zájem zainteresované osoby, tedy takové, co mají k jízdě na kole (v Brně) vztah. Nicméně zapojili se i ti, kteří na kole (tedy ani mimo Brno) nejezdí vůbec – ti tvořili 6 % souboru.

Jezdíte někdy na kole?

N=3114

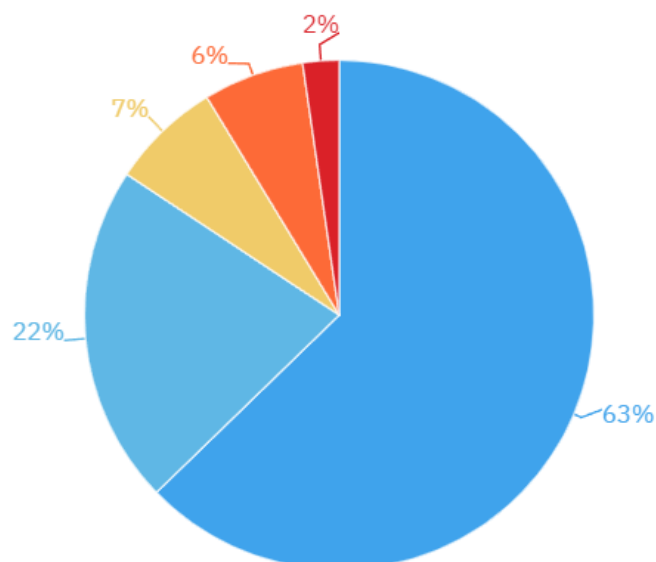


- Ano, jezdím v Brně i mimo Brno
- Ano, ale jezdím jen mimo Brno
- Ano, jezdím jen v Brně
- Ne, na kole nejždím

Za druhé se podívejme na **obecný postoj k používání jízdního kola**. Pozitivní postoj deklaruje velký podíl respondentů (84,4 %), neutrální stanovisko zaujímá 7 % osob v souboru a negativně se vůči kolu vymezilo 8,6 % respondentů. Na postoj k využívání kola **nemá vliv** to, zda byl respondent muž či žena nebo jak byl starý (s věkem se pouze mírně zvyšuje podíl těch, kteří mají ke kolu neutrální postoj). O něco **vyšší podíl vůči kolu pozitivně naladěných** nalezneme ve skupině osob na rodičovské dovolené či v domácnosti a také mezi nezaměstnanými. Více nakloněných vůči kolu je také ve skupině těch, kteří v Brně na kole skutečně jezdí. Ve skupině osob v důchodu pak nalezneme už i na základě výše řečeného vyšší podíl těch, kteří mají k využívání kola neutrální postoj. Nepřekvapivě **nižší podíl vůči kolu pozitivně naladěných** osob najdeme ve skupině v Brně na kole nejždících (z nich má v této skupině ke kolu pozitivní vztah "jen" 57 % a 28 % má ke kolu vztah negativní).

Jaký je váš obecný postoj k používání jízdního kola jako dopravního prostředku ve městě?

N=3114



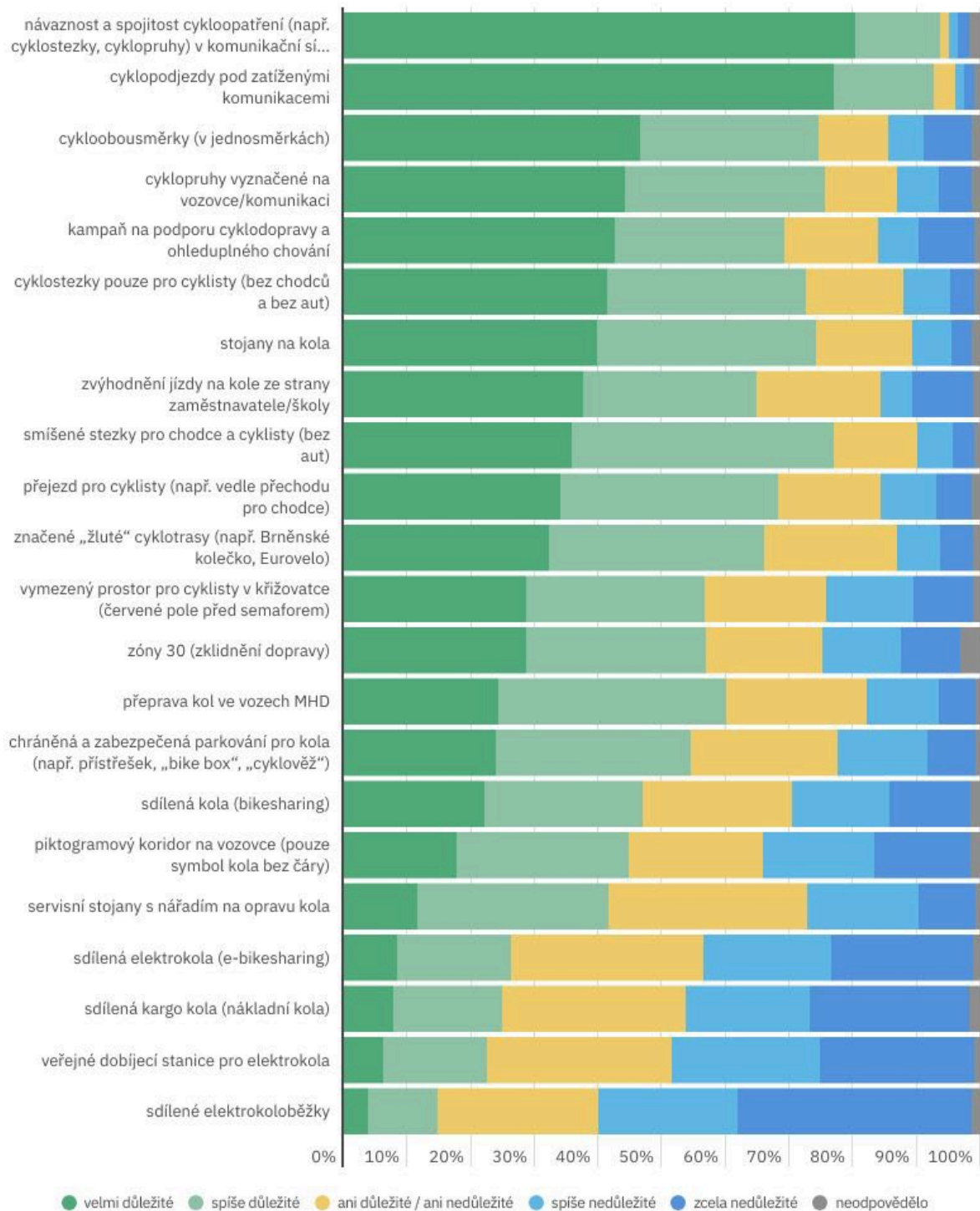
● velmi pozitivní ● spíše pozitivní ● neutrální ● spíše negativní ● velmi negativní

Význam cykloinfrastruktury

Na úvod dotazníku respondenti posuzovali důležitost 22 opatření a prvků cykloinfrastruktury. Za nejdůležitější lidé považují "**návaznost a spojitost cykloopatření**" (94 % respondentů je považuje za velmi a spíše důležité) a "**cyklopodjezdy pod zatíženými komunikacemi**" (93 %). Další položky již nedosáhly takového významu: "**smíšené stezky pro chodce a cyklisty (bez aut)**" považuje za velmi a spíše důležité (77 % respondentů), "**cyklopruhy vyznačené na vozovce/komunikaci**" považuje za velmi a spíše důležité 76 % respondentů, "**cykloobousměrky (v jednosměrkách)**" 75 % a "**stojany na kola**" považuje za velmi a spíše důležité 74 % respondentů. Relativně vysoký význam je přikládán významu "**kampaní na podporu cyklodopravy a ohleduplného chování**", kdy 69 % respondentů toto považuje za velmi a spíše důležité.

Důležitost cykloinfrastruktury

N=3114



Jedno z relativně častých infrastrukturních opatření je "**piktogramový koridor na vozovce (pouze symbol kola bez čáry)**". Důležitost tohoto opatření je pro respondenty významně nižší než například u výše zmíněných cyklopruhů vyznačených na komunikaci, stále však převažuje důležitost nad nedůležitostí (45 % respondentů je považuje za velmi a spíše důležité a 33 % za spíše či zcela nedůležité).

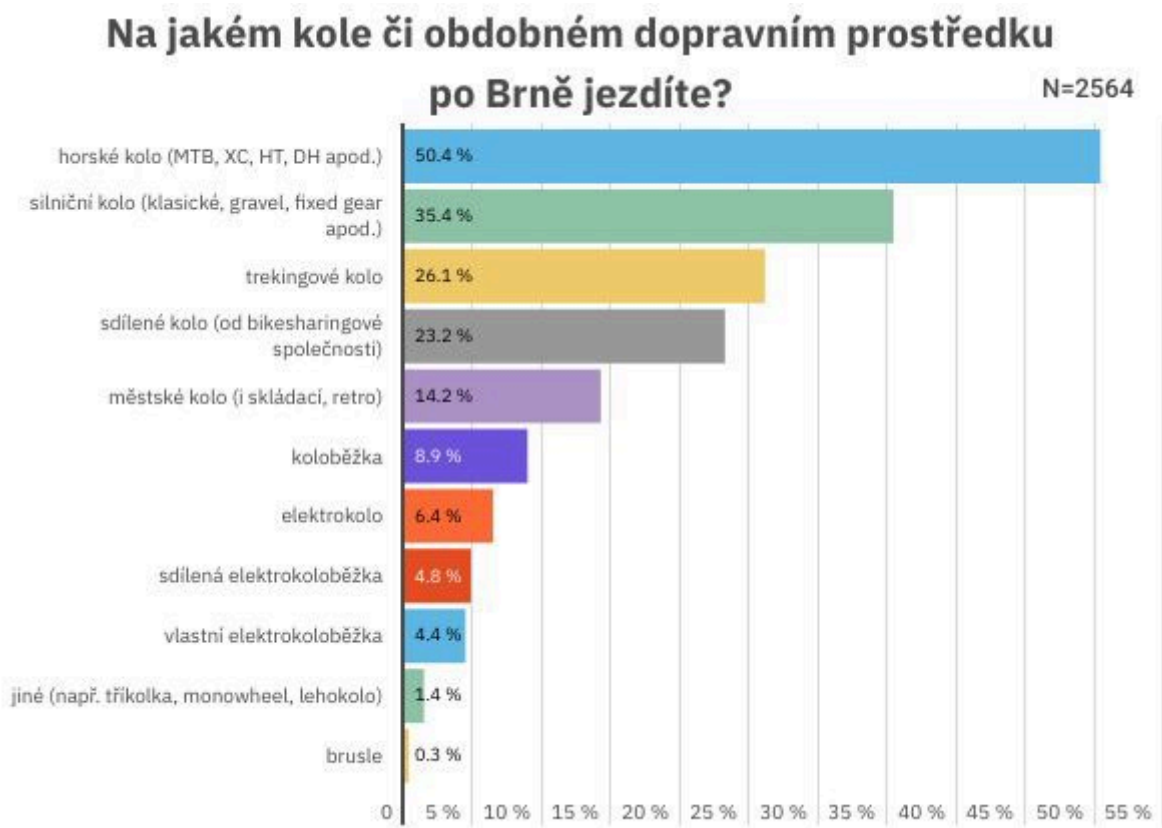
Z opačného pólu hodnocení: nejmenší význam mají pro respondenty "**sdílené elektrokoloběžky**", které považuje za spíše či zcela nedůležité 59 % respondentů a "**veřejné dobíjecí stanice pro elektrokola**", které hodnotí jako nedůležité 48 % respondentů.

Profil cyklisty

V této části analýzy se budeme zabývat **jen těmi, kteří jezdí v Brně na kole**. Nezajímají nás v tuto chvíli ti, kteří jezdí na kole jen mimo Brno, nebo ti, co na kole nejezdí vůbec. **Brněnských cyklistů a cyklistek bylo v souboru celkem 2 564**. Tento počet osob tedy tvoří základ, ke kterému se vztahují následující podíly.

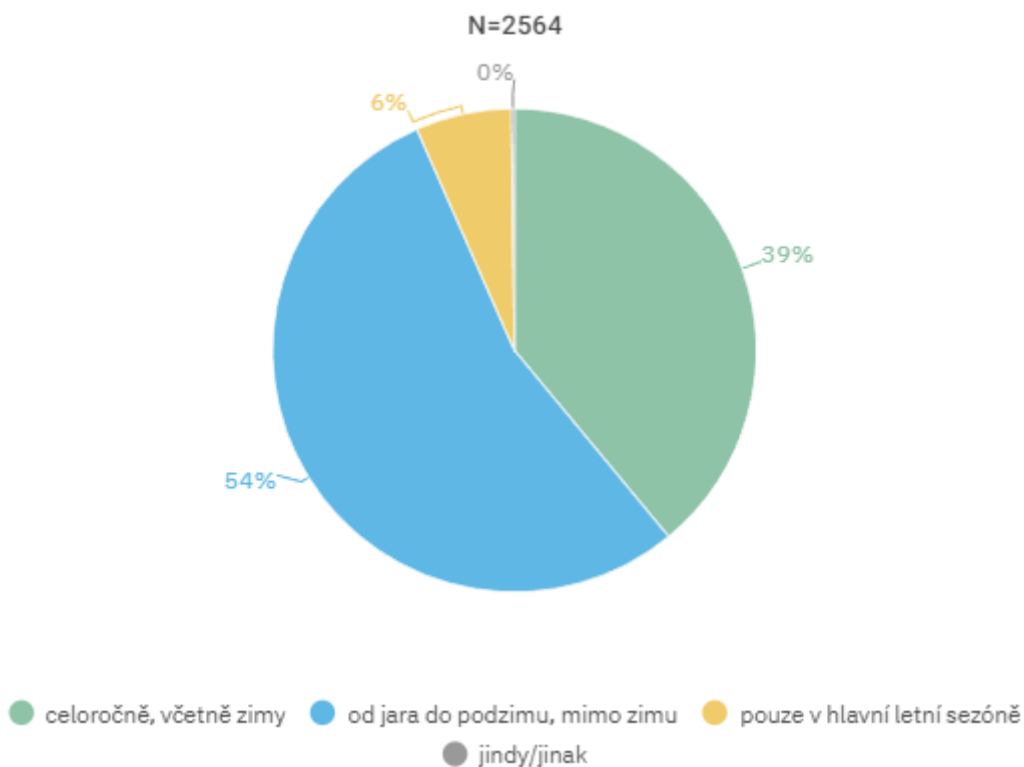
Nejprve se podívejme na to, na jakých kolech či analogických dopravních prostředcích se tyto osoby po Brně pohybují. Polovina využívá **horské kolo** a jemu podobná kola (MTB, XC, HT, DH apod.). Další velmi čtenou kategorií je **silniční kolo** (klasické, gravel, fixed gear apod.), které využívá více jak jedna třetina. V oblíbenosti následuje **trekingové kolo** (26 %), dále jsou to **sdílená kola** (23 %) a **městská kola** (14 %). **Koloběžku** využívá 9 %.

Respondenti mohli také specifikovat ve volné odpovědi ještě další alternativní dopravní prostředky. Mezi těmito odpověďmi se objevila (1.) různá "elektrovozítka", jako je např. elektro longboard a elektroskateboard či elektrotříkolka, (2.) manuální (tedy neelektrické) jednokolky, (3.) neelektrické longboardy a skateboardy, (4.) in-line brusle.



Z hlediska ročního období převažují v souboru ti, kteří jezdí od jara do podzimu (54 %), 39 % je těch, kteří jezdí celoročně, tedy včetně zimy, a 7 % jezdí pouze v létě. Nepřekvapí, že zatímco celoročně jezdí 43 % mužů, z žen je to 27 %.

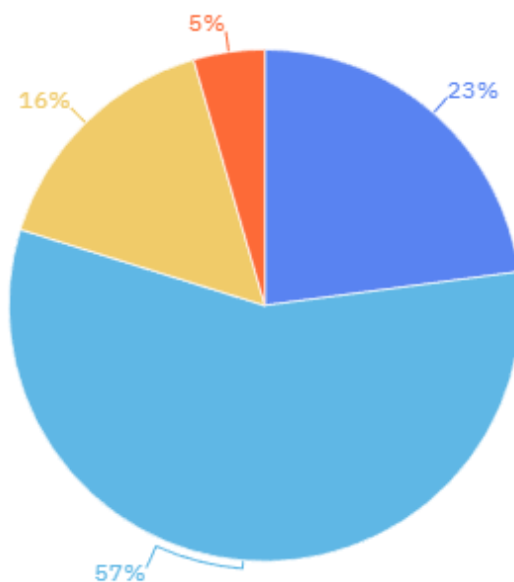
V jakém ročním období na kole v Brně obvykle jezdíte?



Z hlediska **frekvence využívání cyklodopravy** převažují ti, kteří jezdí jednou nebo několikrát týdně (57 %), 23 % jezdí každý den a jednou nebo několikrát za měsíc jezdí 16 % z "brněnských cyklistů a cyklistek".

Jak často v Brně využíváte kolo (ve svém cyklistickém období)?

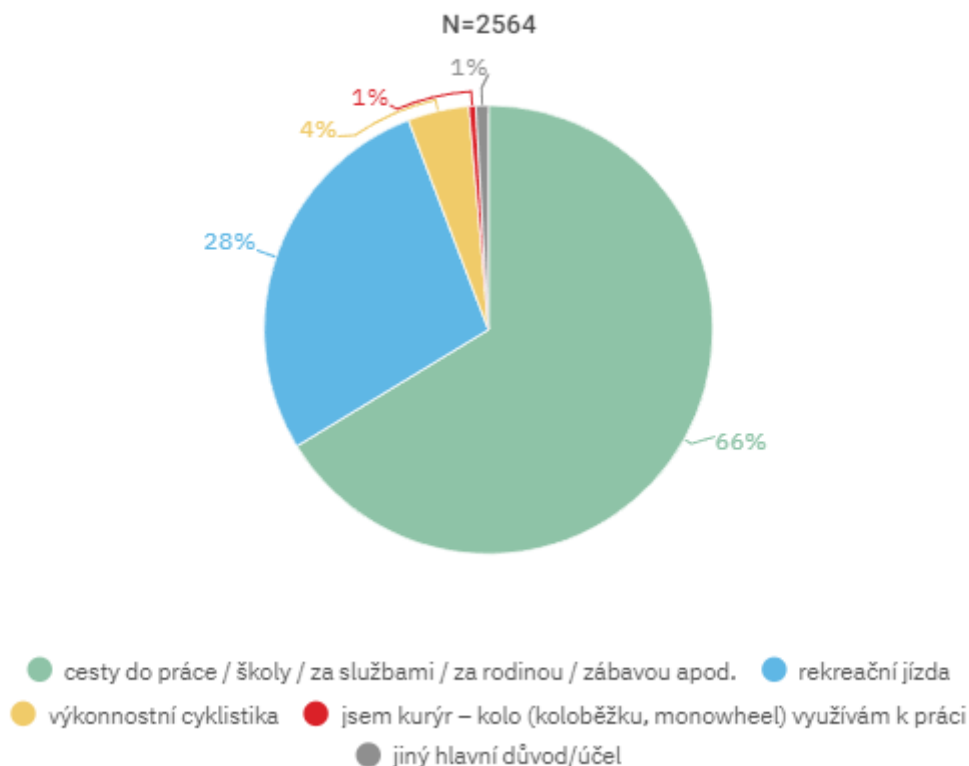
N=2558



● každý den ● jednou nebo několikrát týdně ● jednou nebo několikrát za měsíc ● několikrát do roka

Otázka **Jaký je hlavní účel či důvod, proč v Brně využíváte kolo?** byla v dotazníku jako jedna z mála povinná a bylo možné vybrat jen jednu odpověď. Nejvíce uváděným **důvodem** využití kola (či obdobného dopravního prostředku) je, že se jedná o **způsob dopravy**. Dvě třetiny "brněnských cyklistů a cyklistek" totiž uvedly, že hlavním důvodem či účelem využití kola je "cesta do práce / školy / za službami / za rodinou / zábavou apod.". **Pro rekreaci** využívá kolo necelá jedna třetina odpovídajících (28 %). Ostatní důvody jsou již zanedbatelné. Na volbu hlavního důvodu nemá vliv pohlaví anebo ekonomická aktivita, z hlediska vzdělání se pak ukazuje, že s rostoucím vzděláním roste podíl těch, jejichž hlavní důvod je právě přeprava, a naopak klesá podíl těch, pro které je jízda na kole rekreace.

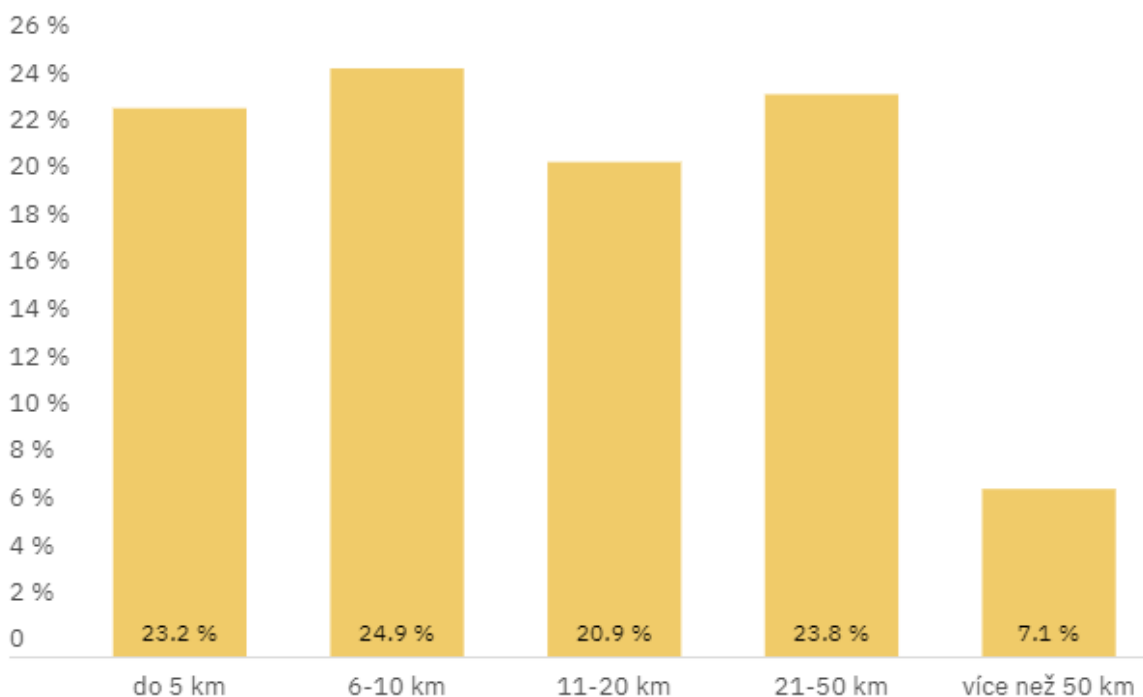
Jaký je hlavní účel či důvod, proč v Brně využíváte kolo?



Zajímala nás i **obvyklá délka jedné cesty za hlavním účelem**. Respondenti měli odpovídat číselným údajem na otázku **Kolik kilometrů má jedna obvyklá jízda za tímto účelem?** Po uspořádání odpovědí do intervalů se ukazuje, že cesty jsou poměrně rovnoměrně rozloženy mezi 4 kategorie, jak ukazuje následující graf.

Obvyklá délka jedné cesty za hlavním účelem

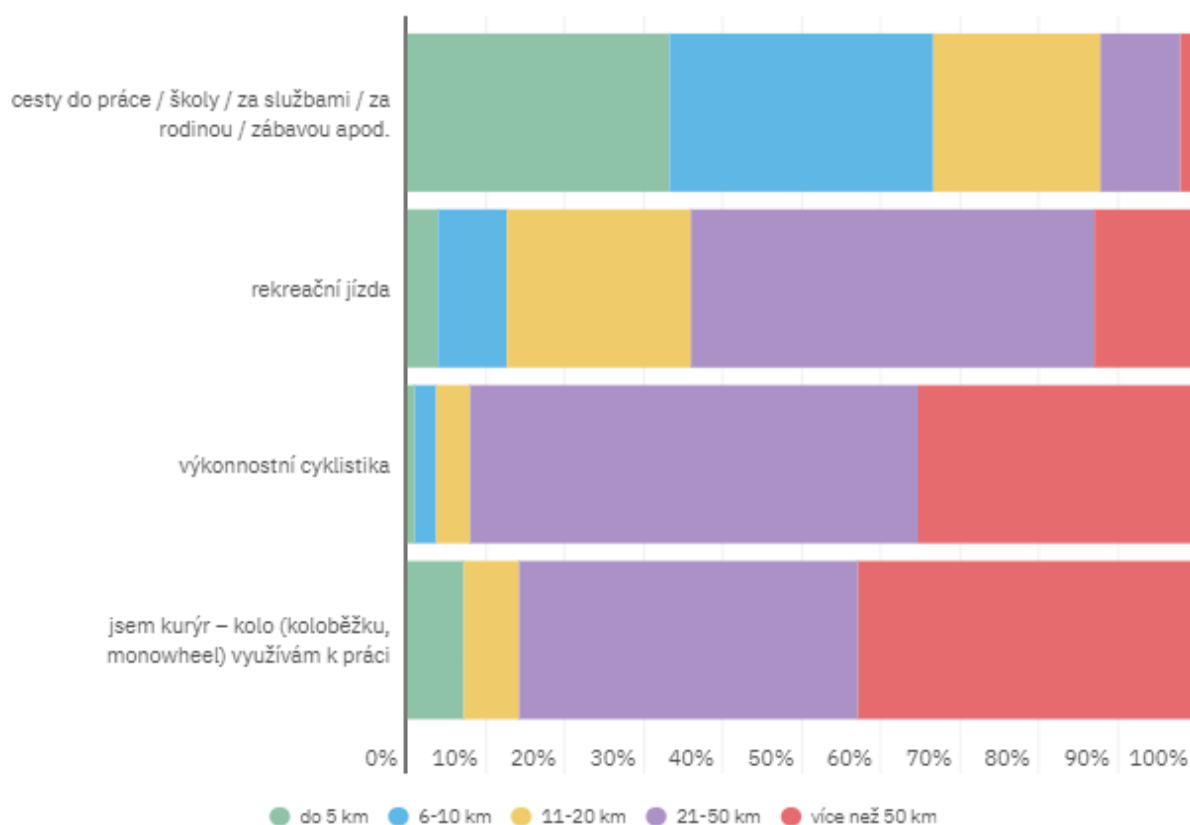
N=2564



Analýza délky cest **podle hlavního účelu cest** ukazuje, že jejich třetina, kdy je hlavním důvodem **cesta do práce či školy**, měří do 5 km, jedna třetina cest má 6–10 km, jedna pětina měří 11–20 km a jedna desetina 21–50 km. Po očištění od (vysokých) hodnot nad 50 km je průměr jedné cesty "do práce" 11 km. **U rekreačních jízd jsou cesty delší:** tam spadá jedna polovina cest do intervalu 21–50 km, více jak jedna pětina do intervalu 11–20 km a necelá jedna desetina se pohybuje mezi 6 a 10 km. Po očištění od (vysokých) hodnot nad 100 km je průměr jedné "rekreační" jízdy 31 km.

Obvyklá délka jedné cesty podle hlavního účelu cesty

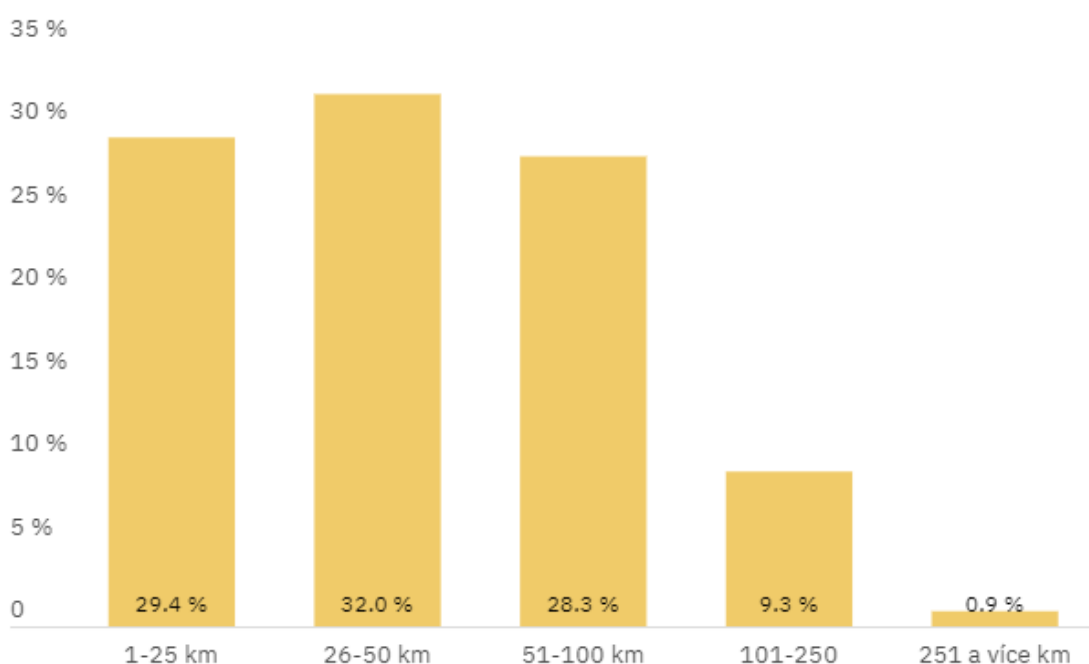
N=2564



A **kolik kilometrů** lidé v průměru za tímto hlavním účelem cest najezdí **za jeden týden**? Největší podíl respondentů (32 %) uvedl hodnoty spadající do kategorie 26–50 km, obdobné podíly respondentů (29 %, respektive 28 %) pak získaly kategorie 1–25 km a 51–100 km.

Délka cest za hlavním účelem cesty za 1 týden

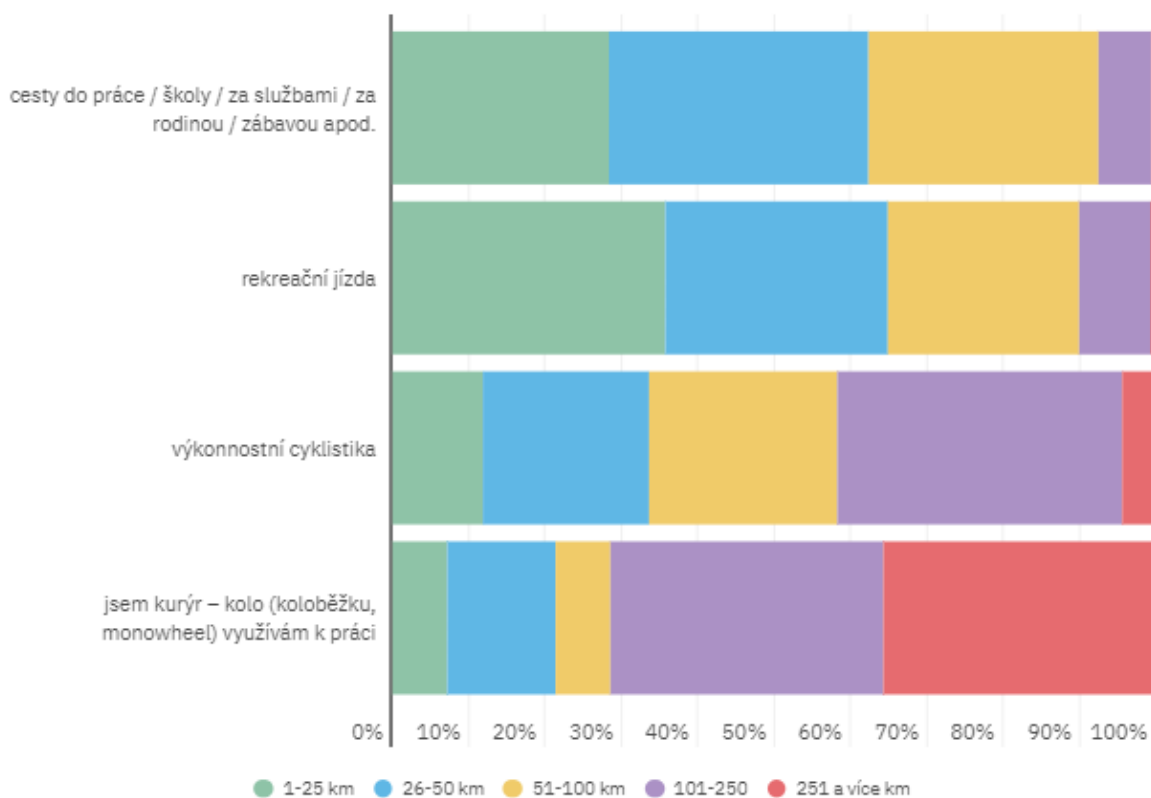
N=2436



Rozložení délky cest za týden podle hlavního účelu cest, ukazuje následující graf.

Průměrná délka cest za jeden týden podle hlavního účelu cest

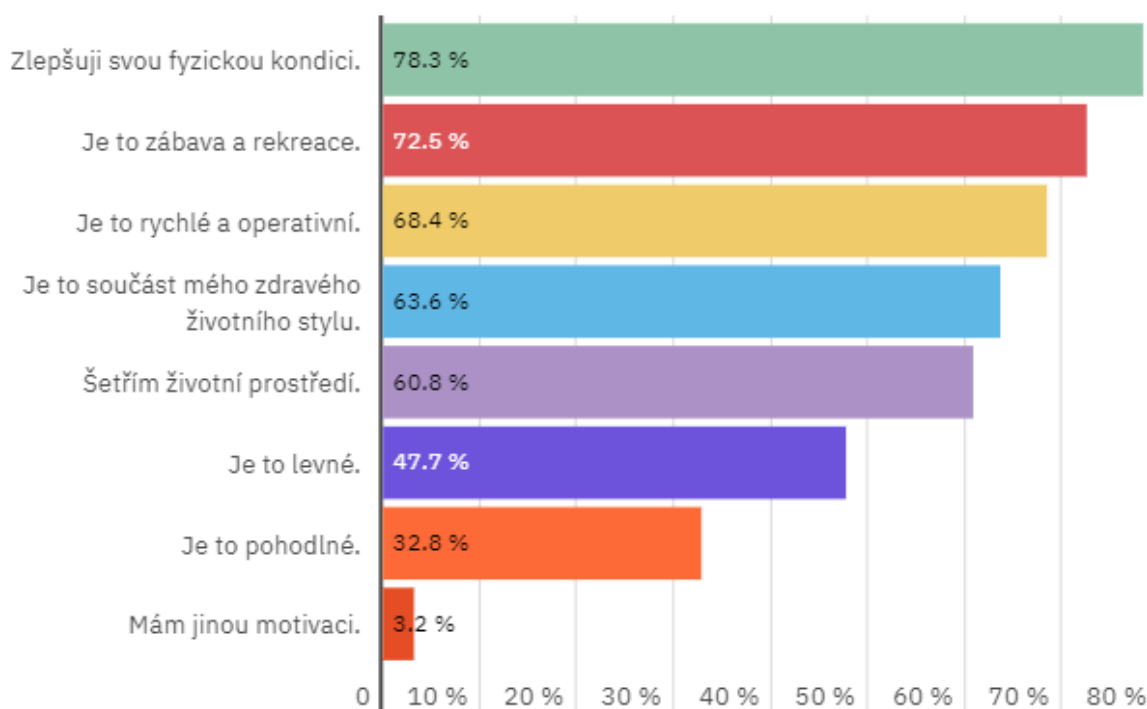
N=2436



Jedna věc je účel cesty, druhá je **osobní motivace pro využití kola** (či obdobného dopravního prostředku). U této otázky vybírali respondenti z více možností odpovědi. Pro 8 z 10 brněnských cyklistů je jízda dobrá příležitost, jak **zlepšit svou fyzickou**, pro 7 z 10 je to **zábava a rekreace**, pro obdobný podíl je jízda na kole **rychlá a operativní**. Pro 6 z 10 je to součást zdravého životního stylu a obdobný podíl vnímá u jízdy na kole **ohleduplnost k životnímu prostředí**. Méně než polovina uvedla jako osobní motivaci to, že jízda na kole je **levná** (48 %) a že je **pohodlná** (33 %).

Jaká je vaše osobní motivace pro jízdu na kole?

N=2564



Pro ty, kteří si nevybrali z předdefinovaných odpovědí, byla v dotazníku možnost doplnit další osobní motivace pomocí **volné odpovědi**. To využilo celkem 70 respondentů. Po kategorizaci lze odpovědi seskupit do tří vzájemně se prolínajících oblastí:

1. **Snížení automobilového zatížení města a zlepšení městského prostředí** ("Zlepšení dopravní situace - 1 člověk na kole na cyklostezce nezatěžuje jako 1 samotný člověk v autě" / "Snížení zvukové emise ve městě. Ruch města je vlastně ruch aut." / "Mestá sú prepchaté autami. Moderní ľudia a moderné mestá sa zamieravajú na verejnú a cyklodopravu.").
2. **Praktičnosť, dostupnosť, flexibilita** ("Po Brně se autem ani MHD nedá, je to nejmenší zlo." / "Vyhnout se kolonám vzniklým kvůli rekonstrukcím." / "Doprava tam, kam

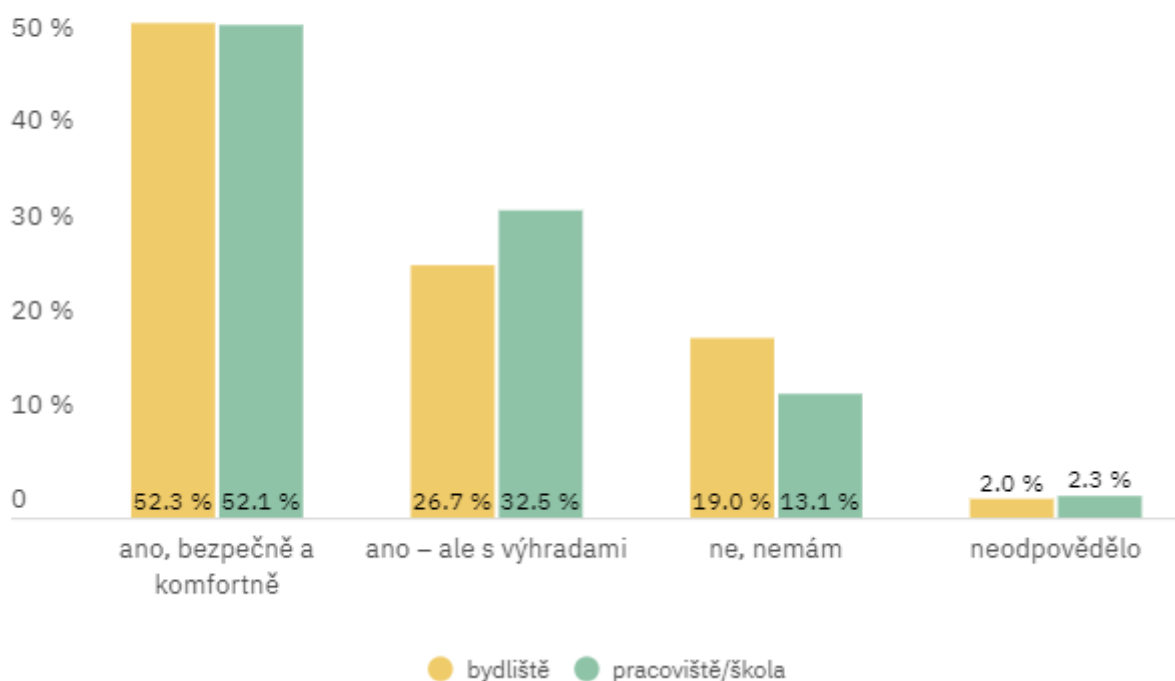
MHD nejezdí" / "Nemusím řešit parkování pro auto." / "Nejmenší zábor veřejného prostranství, nejmenší zábor pozemní komunikace (prostě nejmíň překáží").

3. **Osobní důvody spojené s fyzickou a psychickou kondicí** ("psychická hygiena před a po práci" / "rekreace cestou do práce, kochání řekou, méně lidí cestou do práce" / "Vést děti ke sportu." / "Mám svá kola rád." / "Soutěž Do práce na kole.")

Zastavme se ještě u praktických okolností jízd brněnských cyklistů a cyklistek. Mají lidé **možnost parkovat svoje kola (či obdobné prostředky)?** Polovina respondentů má možnost bezpečného a komfortního parkování kol (ať už doma nebo v cíli své cesty – např. v práci nebo ve škole). Doma tato možnost schází jedné pětině brněnských cyklistů (19 %) a v práci či škole (či obecně v cíli obvyklých cest) nemá možnost parkovat svoje kola 13 % z těch, kteří v Brně používají kolo.

Možnost zaparkovat kolo

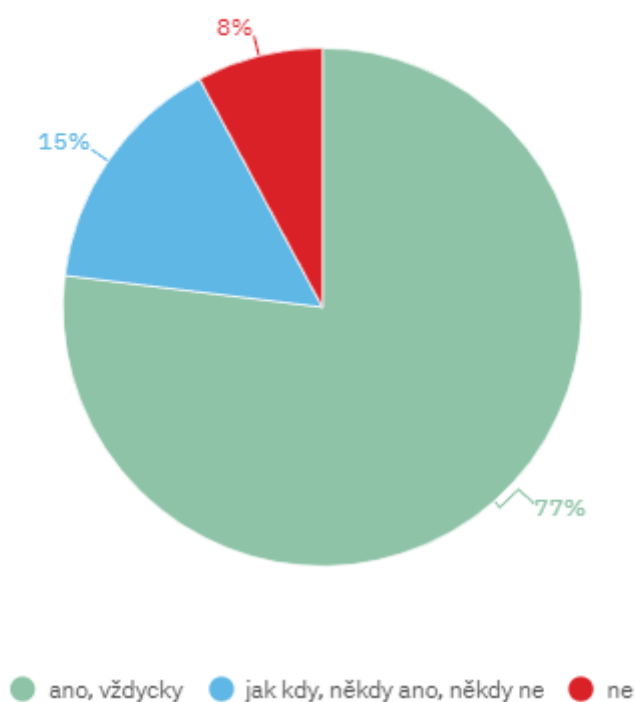
N=2564



Další otázkou, která nás zajímala, bylo **využívání cyklistické helmy**. Tři čtvrtiny (77 %) ji využívají vždycky, 15 % někdy ano a někdy ne a 8 % helmu nevyužívá. O něco vyšší podíl osob využívajících helmu vždycky nalezneme u rekreačních cyklistů a výkonnostních cyklistů, kteří nosí vždycky helmu téměř všichni. O něco méně než celek nosí (vždycky) helmu lidé ve věkové kategorii do 29 let (64 %), studenti (61 %) a (celkem nepřekvapivě) ti, kteří pravidelně využívají sdílená kola (48 %).

Využíváte helmu?

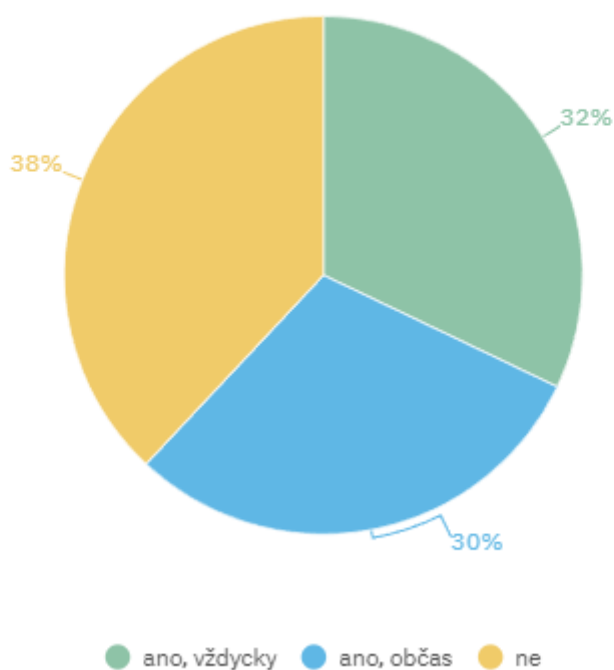
N=2559



Na konec kapitoly "**Profil cyklisty**" jsme se ptali na **využívání aplikací zaznamenávajících trasu**. 6 z 10 brněnských cyklistů a cyklistek aplikace využívají vždycky nebo alespoň občas. O něco méně oproti celku aplikace využívají ženy, osoby na rodičovské dovolené (což jsou právě většinou ženy) a lidé v důchodu, respektive osoby ve věku 60–74 let.

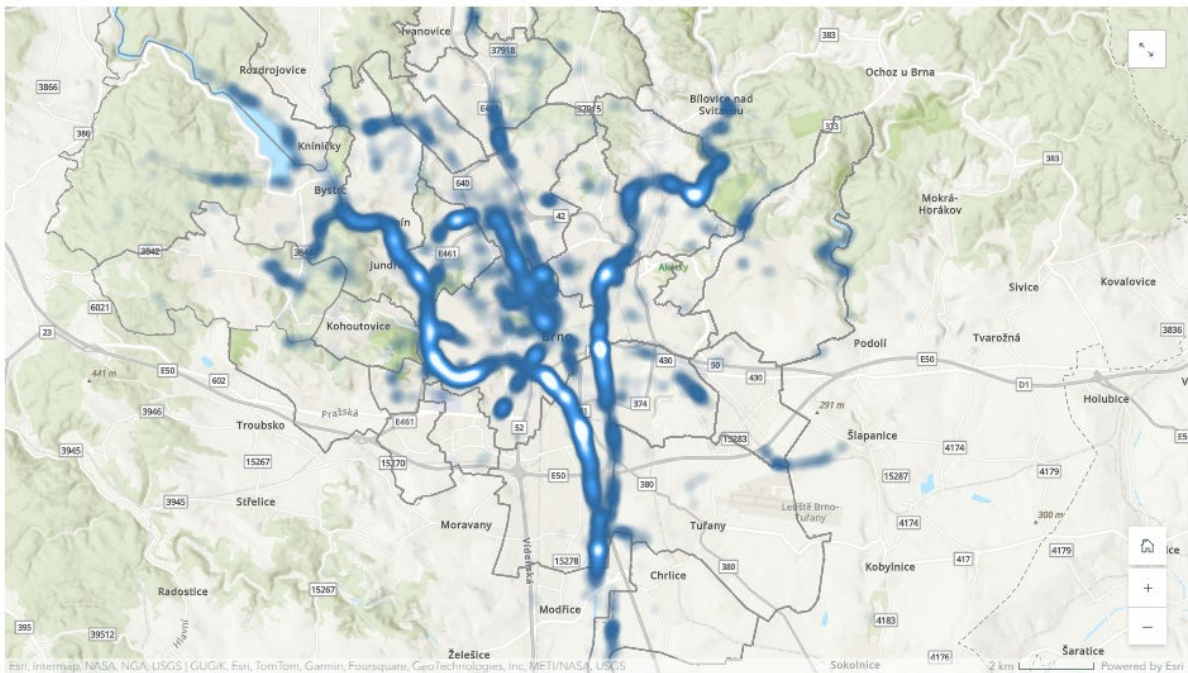
Používáte nějakou aplikaci, která zaznamenává vaši trasu?

N=2564



Kde se lidé cítí na kole bezpečně?

Respondenti měli možnost označit v mapě až 10 míst, kde se cítí na kole dobře a bezpečně. Celkem bylo od brněnských cyklistů a cyklistek sesbíráno 9 322 bodů a jejich rozmístění vidíte na následující shlukové mapě.



Bezpečná místa konkrétně:

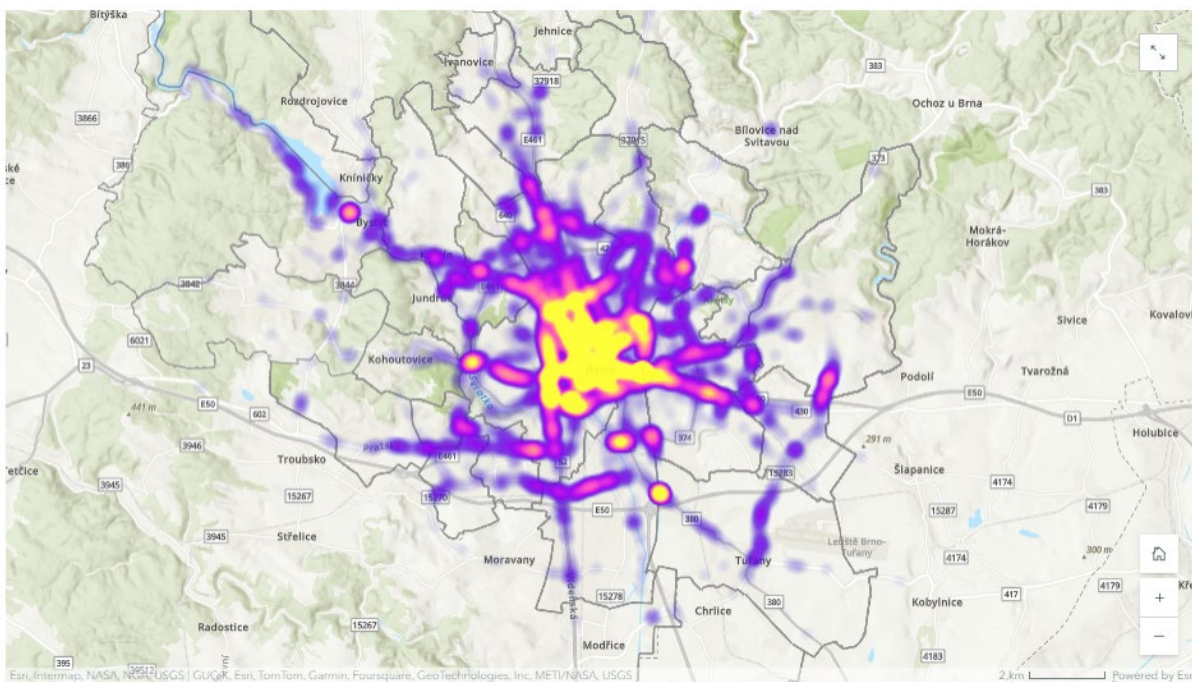
1. Cyklostezka podél řeky Svatky a řeky Svitavy, Mariánské údolí, trasa podél Ponávky k Zamilovanému hájku.
2. Nový podjezd pod ulicí Hladíkova (*"Jsem nadšená z podjezdu na ulici Hladíkova. Velmi mi to zjednodušilo přejezd této ulice a pocit bezpečí je k nezaplacení."*).
3. Prostor kolem Technologického parku v Králově Poli.
4. Areál Nové Zbrojovky, kde je málo konfliktních míst.
5. Konkrétní místa s omezeným přístupem automobilů (např. Lužánky, náměstí Svobody).
6. Specifické cyklostezky/trasy: ulice Královopolská, Dobrovského, Botanická, Chodská, Křížíkova.

Bezpečná místa obecně:

1. Cyklostezky vedoucí odděleně od automobilové dopravy.
2. Podjezdy a nadjezdy pro cyklisty umožňující bezpečné překonání frekventovaných silnic a křižovatek.
3. Široké a dobře udržované cyklopruhy, které jsou jasně odděleny od pruhů pro automobily.
4. Zóny s omezeným nebo zakázaným vjezdem aut.

Kde se lidé na kole cítí ohroženi?

Respondenti měli možnost označit v mapě až 10 míst, kde se cítí na kole ohroženi. Celkem bylo od brněnských cyklistů a cyklistek sesbíráno 11 621 bodů ukazujících na problémová místa.



Tři největší problémy obecně:

1. Špatný stav povrchů:

- Respondenti často zmiňovali špatný stav povrchů na různých ulicích a cyklostezkách. Například povrch na ulici Pekařská byl označen jako *"utrpení pro kolo i nervy v obou směrech"* a popisován jako velmi nerovný (navíc s rizikem otevíraných dveří od parkujících aut).
- Další problematické oblasti zahrnují ulici Údolní, kde je kombinace nerovného povrchu, tramvajových kolejí a zaparkovaných aut, a ulici Benešova, která je v *"nejhorším stavu v centru"*.
- Okraje komunikací jsou navíc špatně udržované (riziko pádu, či defektu).

2. Parkování aut v cyklopruzích a na cyklostezkách:

- Velký problém představuje parkování aut v cyklopruzích, což nutí cyklisty vyhýbat se těmto překážkám, často do provozu aut. Například na ulici Kounicova slouží cyklopruhy podle respondentů jako odstavné parkování pro auta.
- Tento problém je rozšířený po celém Brně, například na ulici Lidická a Vídeňská, kde auta parkují v cyklopruzích na "blikačky" a cyklisté musí nebezpečně objíždět zaparkovaná auta.

3. Nedostatečná a nespojitá infrastruktura:

- V některých směrech cykloinfrastruktura úplně chybí [*"Na ulici Křenová: ve směru Líšeň - centrum (nádraží) neznám jinou možnost než jízdu po ulici Křenová. Jízda na kole po Křenové je nevyhovující pro všechny účastníky provozu."*]
- Mnoho respondentů si stěžovalo na nespojitost cyklotras, kde cyklostezky náhle končí bez návaznosti, což nutí cyklisty vstupovat do automobilového provozu (*"Problémem jsou nenavazující cyklopruhy a možnosti bezpečného průjezdu křižovatek."*)
- Dalším příkladem je křižovatka na Dornychu s Křenovou, kde chybí jakákoliv opatření pro cyklisty, což tuto oblast činí extrémně nebezpečnou.

Problémové lokality (dle komentářů):

Úsek Křenová–Olomoucká:

- Nejasná trasa a chybějící cyklopruhy.
- Problém s přejížděním víceprůdých komunikací (křížení Křenové s cyklostezkou podél Svitavy).

Pellicova ulice a okolí Špilberku:

- Problematika nutnosti jízdy v protisměru, nebo na chodníku.
- Potřeba propojky přes park.

Úsek Hlinky – Mendlovo náměstí – Nové Sady:

- Frekventované komunikace bez kontinuální cyklostezky.
- Chybějící návaznost cyklopruhů a cykloopatření.

Ulice Koliště, Cejl, Křenová, tř. Milady Horákové, Drobného, Pionýrská, Kotlářská:

- Frekventované komunikace bez vyhrazených cyklopruhů.
- Úzké jízdní pruhy.
- Problémy s nelegálním/tolerovaným parkováním aut a blokováním bezpečné jízdy cyklistů.

Nádražní a okolí hlavního vlakového nádraží:

- Nedostatečná infrastruktura pro cyklisty, problémy s parkováním kol.
- Neexistence propojení centra města s oblastí kolem Vaňkovky (Vlněna, Mlýnská apod.).
- Nepřehledný prostor, riziko střetu s auty, chodci i tramvajemi/kolejemi.

Grohova ulice a Úvoz:

- Smíšený provoz s těžkými vozidly a MHD.
- Nedostatečné oddělení cyklistů od automobilového provozu.

Pisárecká křižovatka a zastávka MHD Anthropos:

- Křížení frekventované silnice.
- Potřeba vybudovat podjezd pro cyklisty a propojku přes park.

Křižovatka Černovická a Olomoucká:

- Nepřehledné značení a chybějící cyklopruhy.
- Navrhované sloupky a dopravní značení.

úsek Vinohrady–Slatina:

- Chybějící cyklostezka a špatný chodník.
- Nutnost zlegalizování chodníku jako cyklostezky ("*Jedovnická od spalovny k Novolíšeňské: velký provoz aut, chodník je dost široký, jízda na kole by zde nikomu nevadila, ale je v dezolátním stavu – spáry mezi pásy asfaltu cca 20cm – na silniční kolo nelze použít.*")

Ulice Lidická:

- Cyklisté jsou často ohroženi auty parkujícími v cyklopruhu.

Údolní a Rašínova, Hybešova a Pekařská:

- Problémy s tramvajovými kolejemi, nedostatečný prostor pro cyklisty.
- Nerovný povrch, riziko kolize kvůli parkování aut.

Minská a Horova

- Nebezpečí "dooringu" (tj. kolize jedoucího cyklisty s otevřenými dveřmi od auta).
- Vysoká rychlost automobilů.

Křenová a Kaštanová:

- Frekventované křižovatky, potřeba podjezdů a semaforů.

Kounicova a Nové sady:

- Nedostatečná infrastruktura, problém s parkujícími auty.

Vídeňská:

- Chybějící cyklopruhy, vysoká rychlost automobilů.

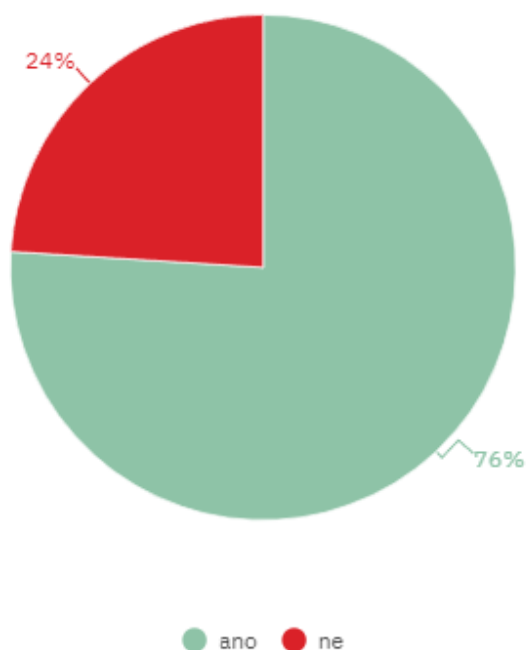
Jedovnická a Kníničská:

- Vysoká rychlost automobilů, nebezpečné podmínky pro cyklisty.

Zkušenosti s cykloprovozem

Denní doba a počasí jsou rozhodujícími faktory pro jízdu na kole, 76 % odpovídajících připouští jejich vliv. Pokud se podíváme na rozložení odpovědí podle pohlaví respondenta, počasí a denní doba je více rozhodující pro ženy (vliv počasí deklaruje 81 % žen oproti 74 % mužů).

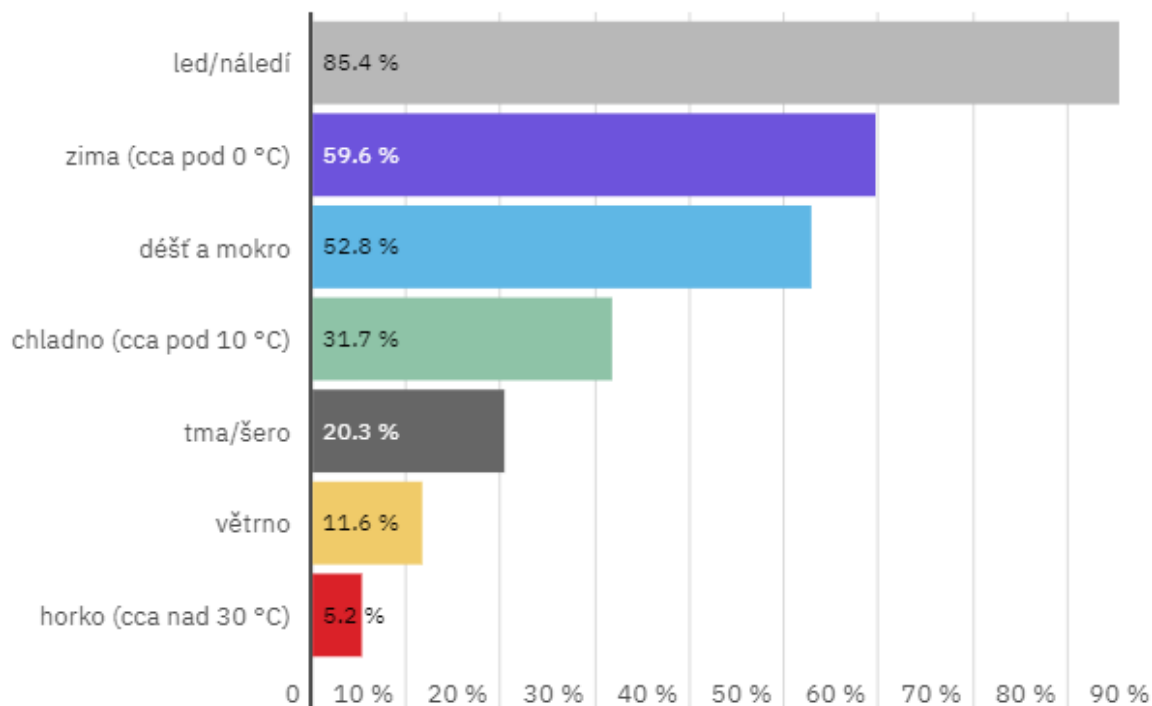
Má na vaše rozhodnutí jet po Brně na kole vliv počasí či denní doba? N=2383



Podíváme-li se na "klimatické a fyzikální" podmínky, za kterých lidé na kolo nesesdou, nepřekvapivě je na prvním místě **led či náledí**, které od jízdy odrazuje většinu (85 % z těch, na jejichž rozhodnutí má vliv počasí a denní doba). S určitým odstupem se pak řadí další nepříznivé podmínky, jako je **zima pod 0 °C** (60 %), dále **děšť a mokro** (53 %). Další okolnosti už odradí jen menší část z těch, kteří připouští, že mají tyto okolnosti vliv na jejich rozhodnutí vyrazit na kole (takových bylo v souboru "brněnských cyklistů a cyklistek" celkem 1810, tedy N=1810).

Na kolo nasednu, když je v Brně:

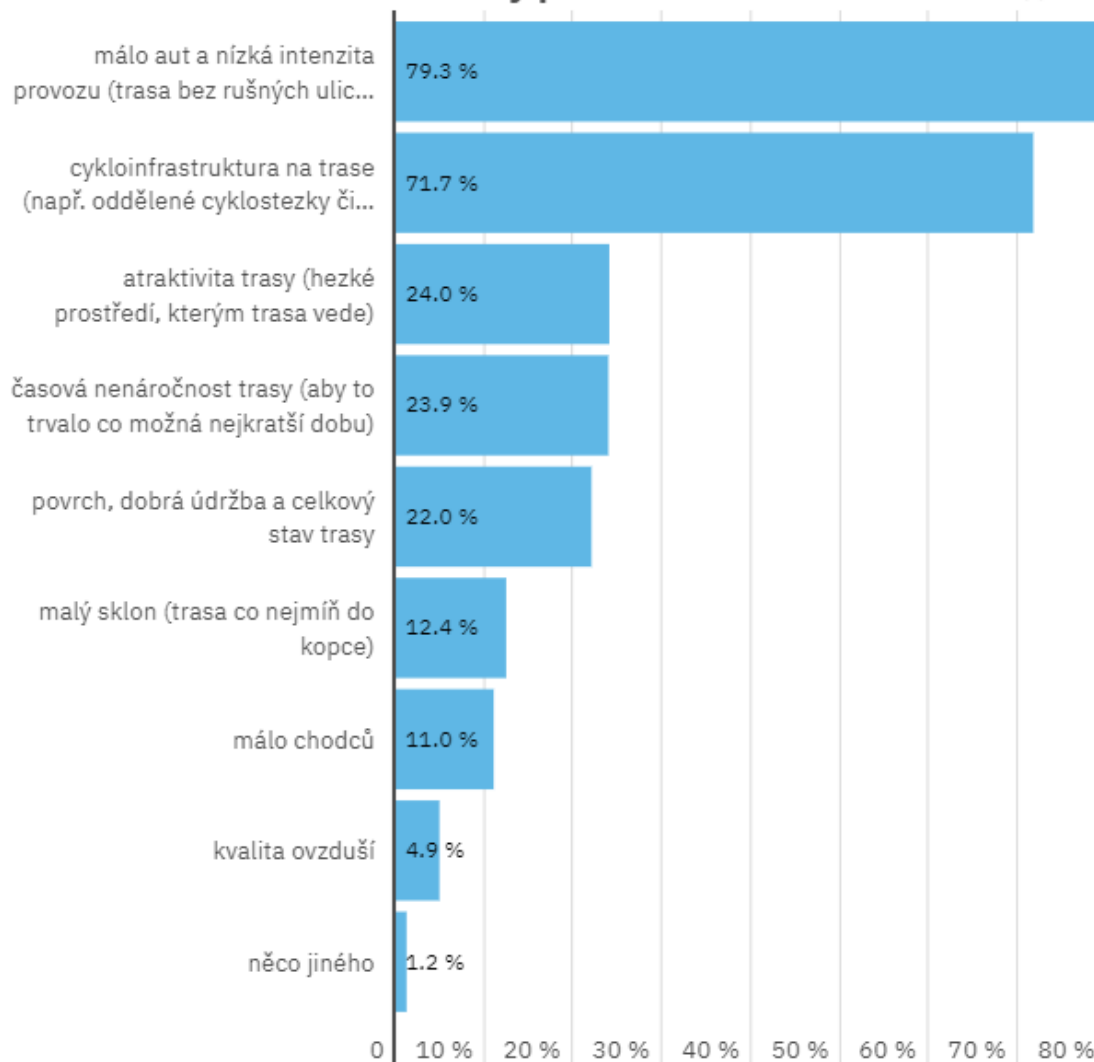
N=1810



V oblasti cykloinfrastruktury v Brně známe její charakteristiky – nespojitost, snížená kvalita povrchů, nelogičnost vedení tras, terénní bariéry apod. Jak ale infrastrukturu vnímají uživatelé, jak ji cyklisté používají, je pro ně důležitá při volbě cesty a co jim nejvíce vadí? Další z položených otázek se proto týkala okolností jízdy a ptala se na rozhodující faktory pro výběr konkrétní trasy. Otázka zněla **"Co je pro vás hlavním a rozhodujícím faktorem při volbě konkrétní trasy po městě na kole?"** Respondenti mohli zvolit více možností odpovědi a jednoznačně nejdůležitějším faktorem, který vybralo 8 z 10 respondentů je položka "málo aut a nízká intenzita provozu (trasa bez rušných ulic a křižovatek)". Na druhém místě respondenti nejčastěji vybírali položku "cykloinfrastruktura na trase (např. oddělené cyklostezky či cyklopruhy, podjezdy apod.)", kterou vybralo 72 % respondentů. Další faktory již vybrala méně než jedna čtvrtina odpovídajících. Potvrzuje se tak opět význam bezpečné

cykloinfrastruktury.

Co je pro vás hlavním a rozhodujícím faktorem při volbě konkrétní trasy po městě na kole? N=2564

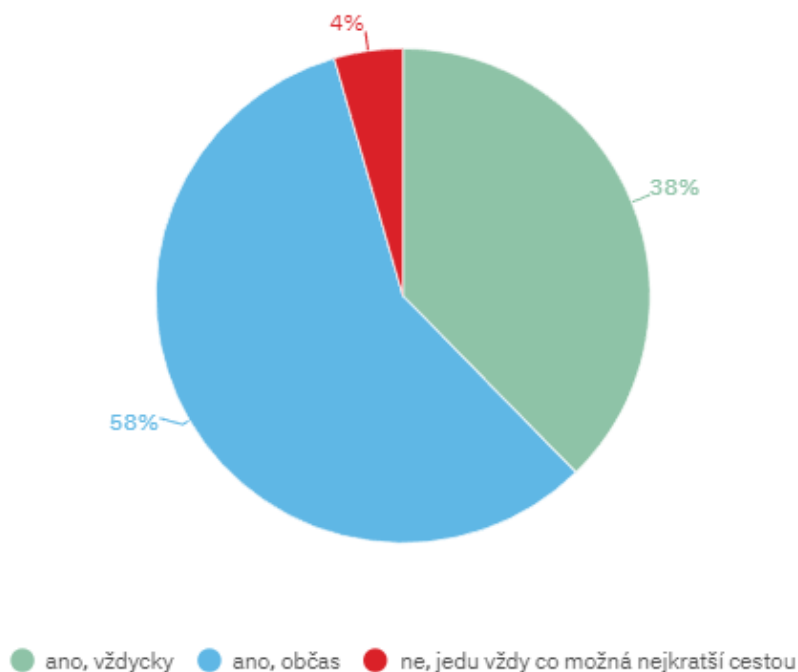


Ve volných odpovědích, kterých bylo celkem 27, se dají kromě výše uvedeného najít následující motivy:

- bezpečnost trasy,
- bezpečnost uložení kola,
- možnost využití sdíleného kola,
- absence semaforů,
- cena parkování,
- nálada,
- zavazadla a s kým se cestuje.

Důležitost bezpečné jízdy podtrhují i frekvence odpovědí na následující otázku: **Prodlužujete si svoji trasu na kole tak, abyste mohl/a jet po lepší a bezpečnější cestě?**, kdy téměř dvě pětiny takto činí vždycky a téměř tři pětiny respondentů alespoň občas. Ukazuje se, že na toto rozhodnutí nemají vliv ani pohlaví, ani další demografické ukazatele, jako je věk nebo ekonomická aktivita.

Prodlužujete si svoji trasu na kole tak, abyste mohl/a jet po lepší a bezpečnější cestě? N=2541



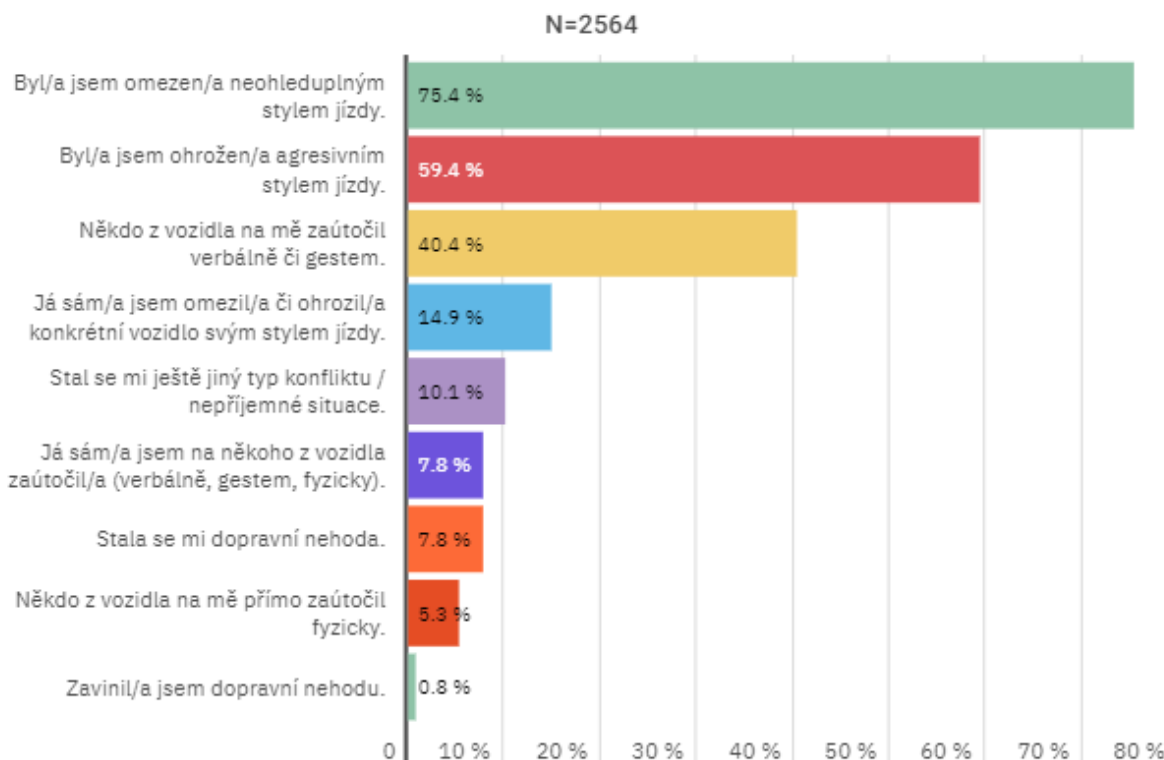
Incidenty a porušování předpisů

Víme, že pohybovat se na kole po Brně není atraktivní, pohodlné a bezpečné (viz např. výstupy [průzkumu o vnímání pocitu bezpečí v Brně z roku 2022](#)). Nebylo tedy naší snahou se na tyto věci znovu ptát. Víme, že máme co zlepšovat. Zajímá nás ale, jak je situace vážná. Zajímali jsme se proto i o konflikty s jinými účastníky provozu – dochází mezi cyklisty a ostatními účastníky ke konfliktům? Jaké mají brněnští cyklisté zkušenosti s verbálním konfliktem nebo agresivním chováním vůči nim?

Incidenty a konflikty

V dotazníku byla položena následující otázka, kdy respondenti měli možnost vybrat více variant odpovědí: **Při jízdě na kole dochází čas od času ke konfliktům s řidiči motorových vozidel (tedy aut, dodávek, autobusů atd.). Jaká je vaše zkušenost? Které ze situací se vám v Brně v uplynulých dvou letech při jízdě na kole staly?**

Které ze situací se vám v Brně při jízdě na kole staly?



Jak vidíme na grafu, nejběžnější situací, kterou zažily tři čtvrtiny "brněnských cyklistů a cyklistek", je, že **je někdo omezil neohleduplným stylem jízdy**. Ohroženo agresivním stylem jízdy již někdy bylo 60 % odpovídajících a verbální útok či útok gestem pocítilo 40 % respondentů. S fyzickým útokem se pak potkalo 5 % odpovídajících. Respondenti připouští, že i oni sami se někdy dopustili nesprávného jednání: 15 % omezilo či ohrozilo konkrétní vozidlo svým stylem jízdy, 8 % přiznalo, že na někoho z vozidla zaútočilo (verbálně, gestem, fyzicky) a necelé jedno procento respondentů zavinilo dopravní nehodu. 8 % se stala dopravní nehoda. Ještě **jiný typ konfliktu či nepříjemné situace** uvedlo 10 % (tj. možnost slovního doplnění využilo 181 odpovídajících).

Tito respondenti pak mohli **popsat, o co se jednalo**. Negativní zážitky cyklistů zahrnují různé formy agresivity, nebezpečné manévry a bezohlednost ze strany řidičů, chodců i jiných cyklistů. Častými problémy jsou také technické a infrastrukturní nedostatky, které zvyšují riziko nehod a nebezpečných situací. Pojdme se na volné odpovědi podívat a shrnout je **do několika společných kategorií**:

1. **Agresivní motoristé** ("Ostříkovače jsou téměř na denním pořádku." "Někdo na mě za jízdy z auta vylil džus." / "Hozený předmět z projíždějícího auta.")

2. **Technické parametry cyklostezek a komunikací** ("nebezpečné kanály a obrubníky" / "Dveřní zóna, kdy se řidiči neohlédnou a otevřou dveře těsně před cyklistou.")
3. **Kolize a konflikty s ostatními cyklisty** ("Konflikt cyklistů mezi sebou na jediné v Brně udržované cyklostezce, kde je hustý provoz cyklistů a někteří tam jedou rychlostí Tour de France a neberou ohledy na ostatní = konflikty, rvačky, hádky, srážky cyklisty s jiným cyklistou či chodcem." / "Cyklisti si občas myslí, že se na ně nevztahují dopravní předpisy, nebo je neznají, a to je špatně. Pro účast v provozu by měl zkoušku složit každý a zákon by se měl vztahovat na všechny stejně.")
4. **Kolize a konflikty s chodci, dětmi, psy atd.** ("Bezohlední chodci/bruslaři na společných stezkách." / "Maminky často využívají cyklostezky jako místo pro procházky s dětmi a kočárky." / "Mariánské údolí, pes bez vodítka, málem byla nehoda.")
5. **Nedodržování bezpečné vzdálenosti** ("Největší problém jsou auta projíždějící v těsné blízkosti.")
6. **Nebezpečné situace v křižovatkách a nebezpečné manévry** ("Auto rychle předjíždí kolo před křižovatkou, toto auto omezí i protijedoucí vozidla, a pak okamžitě brzdí a zabočuje vpravo." / "Nedání přednosti v jízdě, v Brně jsou to místa, kde se to děje opakovaně.")

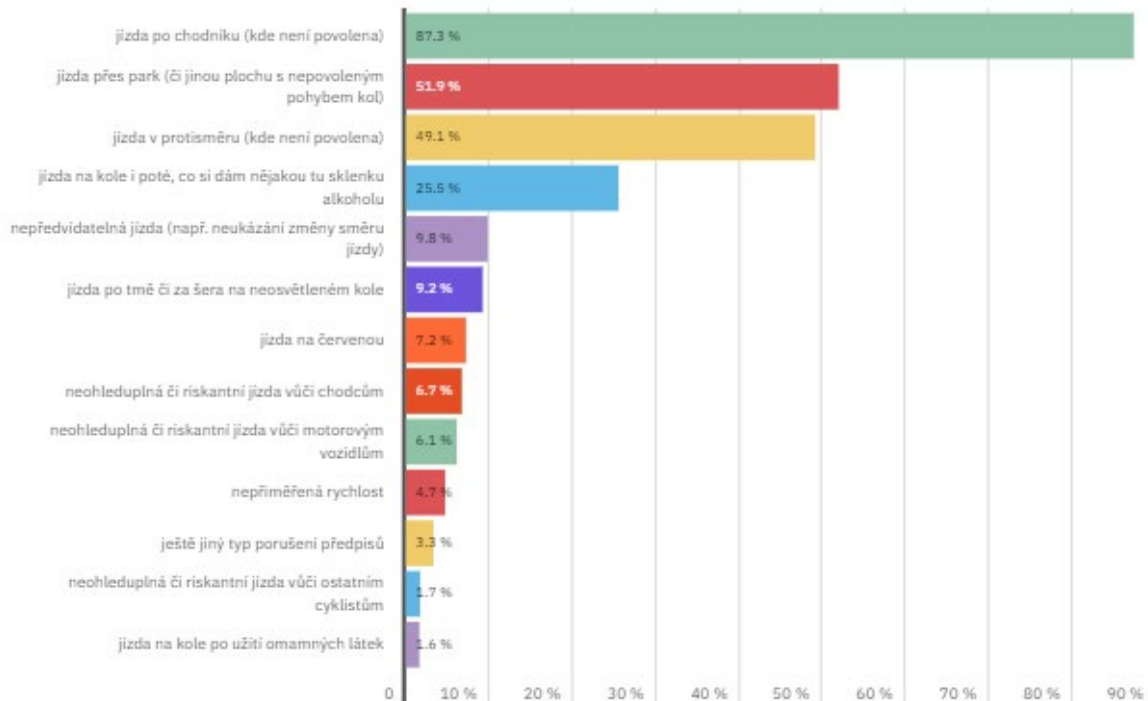
Dopravní přestupky

Jízda na kole po Brně není snadná a často může být pro cyklisty těžké dodržovat všechny **dopravní předpisy**. Další otázka ankety se tak pokusila zmapovat i tuto problematiku: **Čemu se čas od času nevyhnete, když jedete po městě na kole?** (Poznámka: Anketa byla zcela anonymní a respondenti byli opět ujištěni, že se nemusí obávat vyplnit odpovědi podle pravdy.)

Nejběžnějším přestupkem, kterého se dopustilo devět z deseti respondentů cykloankety, je **"jízda po chodníku tam, kde není povolena"**. S velkým odstupem pak následují další dva podobné typy přestupků – s nimi má svou zkušenost pět z deseti respondentů. Jsou to **"jízda přes park (či jinou plochu s nepovoleným pohybem kol)"** a **"jízda v protisměru (kde není povolena)"**. Čtvrtina respondentů pak sedne na kolo i **po konzumaci alkoholu**. Další přestupky již nejsou tak běžné a týkají se méně než jednoho respondenta z deseti (viz následující graf).

Čemu se čas od času nevyhnete, když jedete po městě na kole?

N=2564



Respondenti mohli také slovně uvést, jakých **dalších přestupků** se dopouští. Takovou možnost využilo 69 respondentů:

1. Nejvíce těchto odpovědí se týká **jízdy po přechodu pro chodce** ["*Jízda po přechodu pro chodce (ne všude je část pro cyklisty a i přes to, že vím, že po přechodu se chodí tak mi to občas nedá). Samozřejmě tak činím bez ohrožení chodců.*" / "*Jízda po přechodu, není-li nikdo omezen či ohrožen.*" / "*Jízda přes přechod pro chodce (protože v Brně často končí cyklostezka přechodem a za ním opět začíná)*"] – zde upozorňujeme, že právní výklady ohledně možnosti jízdy na kole po přechodu se různí a do chvíle, kdy situace není jednoznačná, jízdu na kole po přechodu pro chodce nelze označit za přestupek.

2. **Ignorování značky "Cyklisto, sesedni z kola"** ("*Cyklisto, sesedni z kola – snížím rychlost, ale pokračuji na kole.*" / "*Občas nerespektuju Cyklisto sesedni z kola, protože bych vypadnul z rytmu a jen jsem našťvaný, že nikdo není schopný propojit oddělené úseky cyklotras.*" / "*Na ulici Hlinky směrem od pivovaru jsem ignoroval značku "cyklisto sesedni z kola" před probíhající stavbou (ta značka je tam furt).*" / "*Ignorece značky "Cyklisto sesedni z kola" v místech, kde cyklisté jezdili dlouhá léta předtím, než se tam ta*

značka objevila.") – v tomto kontextu byla cyklisty občas zmiňována cyklostezka na ulici Botanická a Chodská a v odpovědích se občas prolínala problematika této příkazové značky s problematikou jízdy po přechodech pro chodce.

3. **Jízda do zákazu vjezdu** ["*Jízda v místě s omezením vjezdu (např. uzavírka při stavebních pracích, kdy by mě objížďka zavedla na příliš frekventovanou komunikaci).*" / "*[...] někdy vjezdu za "zákaz vjezdu všech vozidel" a do pěší zóny, kde to není povoleno*" / "*Jízda po silnicích, kde je značka zákazu vjezdu (zpravidla na sídlišti). Přitom na mnoha takových místech by spíš dávala smysl značka zákaz vjezdu motorových vozidel.*"].

4. Ojedinele se ve volných odpovědích objevila **jízda na červenou**, kdy respondenti vysvětlovali, proč se tohoto přestupku musí dopustit ["*Jízda na červenou na kyvadlovém semaforu pod mostem Otakara Ševčíka [...]* (většinou se tam dá na kole projet a nikoho, ani sebe, neohrozím)." / "*Jízda na červenou v případě, že semafor je v noci na fotobuňku a cyklistu nezaznamená (příklad křižovatka Chodská x Tábor).*"].

5. Obdobně někteří respondenti uvedli důvody, proč musí **jet po chodníku** ("*Chodník v místech, kde je takový provoz, že tam jednak chodci ani nechodí, jednak je velmi nebezpečné jet po silnici. Obecně tam, kde vnímám, že by měl být piktogram, který by zlegalizoval status quo.*" / "*Pokud např. hustě prší, tak jedu po chodníku – viditelnost, brzdná dráha aut...*" / "*K jízdě na chodníku jen doplním, že chodci jdou po cyklotrase a tudíž je musím objet, aniž bych někoho omezil nebo ohrozil.*").

6. **Předjíždění stojících aut** ["*předjíždění stojící kolony vozidel zleva*" / "*předjíždění zprava ...*" / "*předjíždění aut přes plnou čáru (ulice Tvrdého), zákazy odbočení*"] – zde upozorňujeme, že cyklista může pomalu jedoucí či stojící kolonu aut předjíždět zprava (pokud je na komunikaci dostatek místa). Zleva je to možné v případě, že je mezi souběžnými pruhy (tj. dvěma pruhy, které vedou stejným směrem) více místa, než vpravo. Naopak není povoleno předjíždět kolonu zleva v řadícím (tj. doleva odbočujícím) pruhu.

7. **Jízda po tramvajovém pásu** při objíždění aut ("*Často jazdim v šalinovej trati a obieham tak kolonu aut napr. Křenová, Husova a Veveří.*" / "*Jízda po tramvajovém pásu v případě kolony aut na Milady Horákové z centra, Zábrdovická > Cejl po křižovatku Cejl x Francouzská (samozřejmě bez omezení šalin).*" / "*Užívám tramvajové pásy (např. před Stavárnou), na Minské při cestě nahoru uhýbám tramvaji semo tamo na chodník.*") – u tohoto způsobu urychlení jízdy podotýkáme, že se nejedná o přestupek, a zároveň vyzýváme k bezpečné jízdě a velké obezřetnosti týkající se provozu tramvají.

8. **Jízda bez povinné výbavy** ("*Jízda na kole bez kompletní povinné výbavy - zejména jízda na kole bez odrazek ve výpletech, jízda na kole bez brzd.*" / "*Vpředu světlo mám, ale vzadu ne.*")

9. **Nepozornost a nevěnování se jízdě** [*"použití mobilního telefonu za jízdy - nevěnování se řízení" / "nedání přednosti zprava (přehlédnutí vozidla)"]*].

10. Objevily se i **obecnější kometáře** (*"Na kole není možné normálně plynule projet město bez neustálého přejíždění mezi cyklostezkou a pruhami pro auta nebo přejíždění přechodů pro chodce bez sesednutí." / "Nejsem motorista, nemám řidičák, určitě někde něco dělám, co nemám."*).

Bariéry jízdy na kole

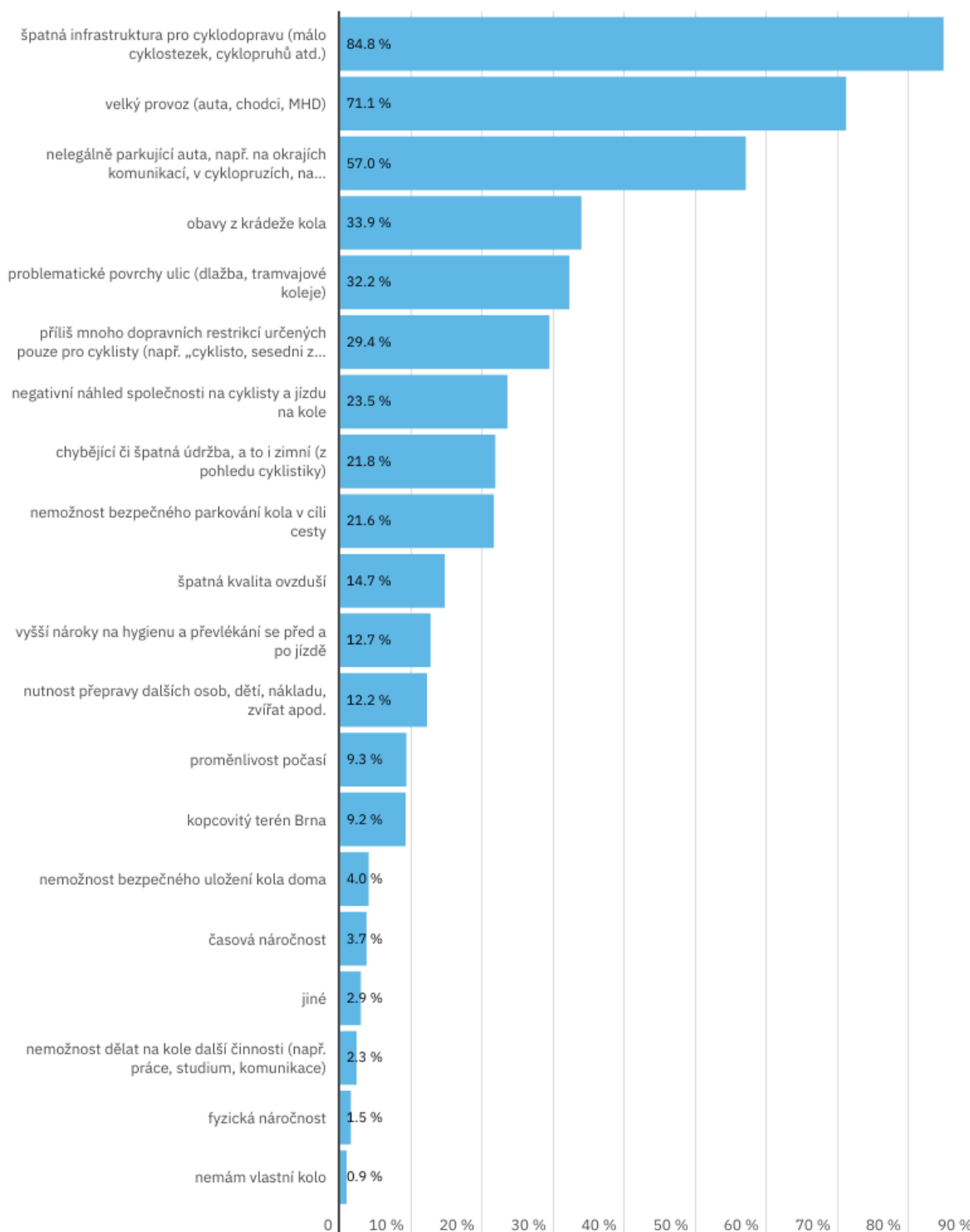
V oblasti infrastruktury známe její charakteristiky – nespojitost, sníženou kvalitu povrchů, nelogičnost vedení tras, terénní bariéry apod. Jak ale situaci vnímají uživatelé? Co jim nejvíce vadí?

Jak tedy dopadly odpovědi na otázku: **Co vám nejvíce vadí při jízdě na kole v Brně (anebo vám brání ve větším využití kola)?** Poznámka: Na tuto otázku, která umožňovala více variant odpovědí, odpovídali jak ti, co v Brně na kole jezdí, tak v obdobně formulaci i ti, co na kolo v Brně nasednou.

Pojďme se nejprve věnovat **"brněnským cyklistům a cyklistkám"**, kterých bylo v našem souboru celkem 2 564. Pokud se podíváme, jaké položky vybral více než 50% podíl odpovídajících, jedná se o tyto bariéry: "špatná infrastruktura pro cyklodopravu" (vybralo 85 % odpovídajících), "velký provoz" (71 %), "nelegálně parkující auta, např. na okrajích komunikací, v cyklopruzích, na cyklopiktogramech, stezkách" (57 %). Další položky již byly vybrány méně než jednou třetinou respondentů (viz graf níže). Zajímavé je, že "fyzická náročnost" či "kopcovitý terén", což jsou tradiční argumenty pro to, že se nedá v Brně dobře jezdit na kole, jsou vnímány respondenty spíše okrajově (2 % respektive 9 % z těch, jenž v Brně jezdí na kole).

Bariéry jízdy na kole v Brně (ti, co jezdí v Brně na kole)

N=2564



Celkem 75 respondentů ještě rozvedlo svoje zkušenosti s "jinými bariérami". Ve volných odpovědích, které jsou jiné než nabídnuté odpovědi, se zrcadlí obavy z:

- **agresivní jízdy řidičů a vyhocené atmosféry mezi cyklisty a automobilisty v Brně** (*"Atmosféra mezi řidiči a cyklisty a politika vedení města upřednostňování aut kdekoli za každou cenu. Po případech napadení cyklistů v Brně se i jako žena bojím a*

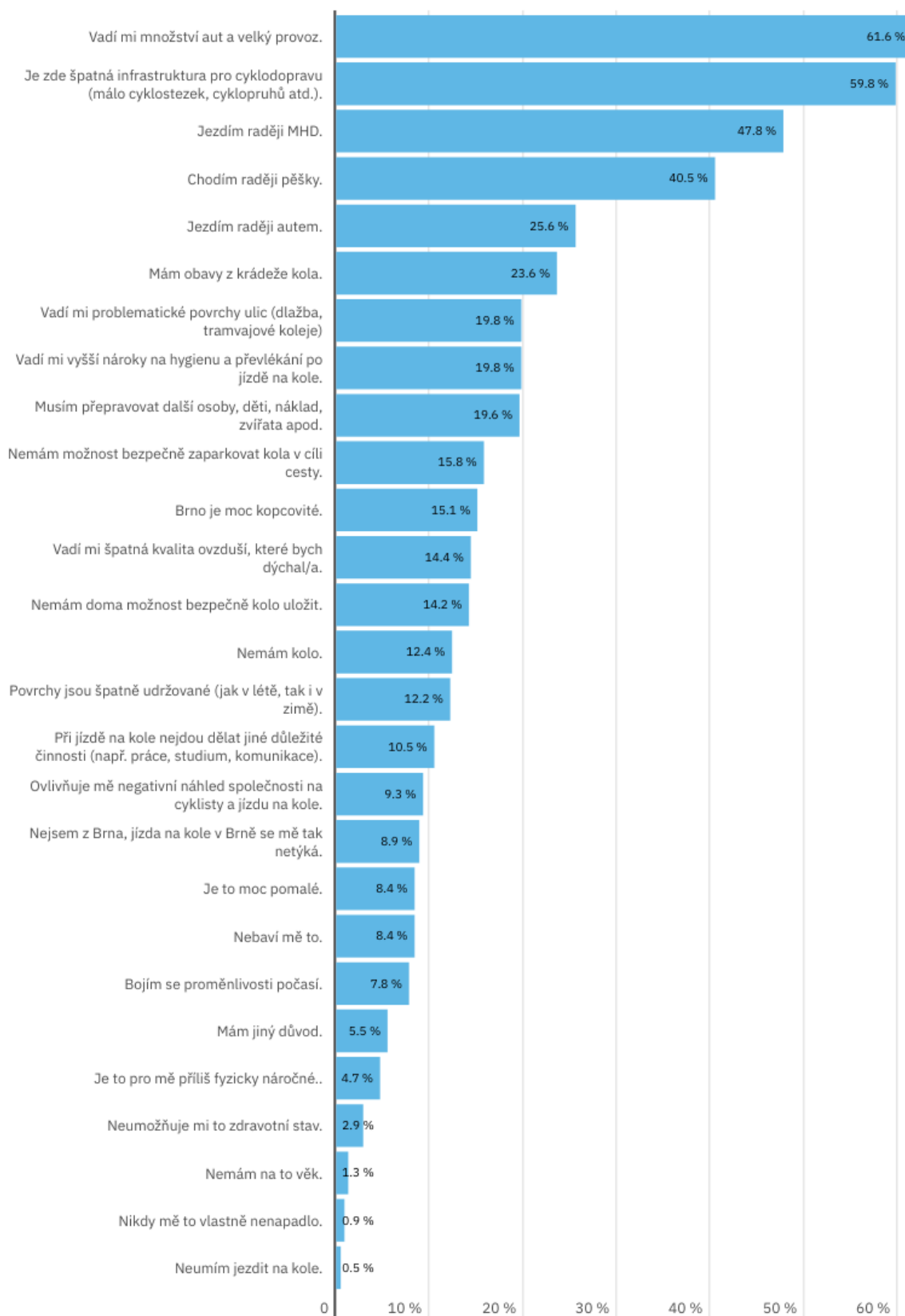
kolikrát si řeknu, že si ty kilometry odjedu v klidu doma na trenažéru, a nejsem stresována auty." / "bezohlední řidiči aut a MHD ohrožující život cyklistů, vzájemné 'soupeření' těchto dvou 'táborů' – cyklisti vs. řidiči" / "Agresivní řidiči aut, kteří ohrožují cyklisty i před zraky nic nekonajících policistů.");

- **nepozorných řidičů** (*"Nepozorní automobilisté, které vídám při pohybu pěšky po městě nebo při čekání na MHD, píše SMS oběma rukama, čtou si na mobilu, který drží pod volantem, celkově se nevěnují řízení." / "Velmi často řidiči nejsou schopni pochopit, že cyklista je právoplatný a plnohodnotný člen dopravy.").*

Anketa umožnila sdílet pohled na cyklodopravu i těm, **kterí na kole v Brně nejezdí**. Takových osob bylo 550 (z celkového souboru 3 114 respondentů). Pochopitelně jsme se zajímali i o jejich bariéry jízdy na kole v Brně, kdy lidé mohli opět vybrat více položek. Jejich důvody, proč na kolo v Brně nesednou, jsou různorodé, ale ty nejzásadnější jsou opět spojeny s velkým automobilovým provozem (to udává 62 % z nich) a nevyhovující infrastrukturou pro cyklisty (60 %). Dalšími silnými důvody jsou preference MHD (48 %) anebo pěší chůze (41 %). Ve volných odpovědích, kdy respondenti mohli využít odpověď "jiné" a tuto posléze specifikovat, se opakují důvody spojené s (ne)bezpečností cyklodopravy v Brně.

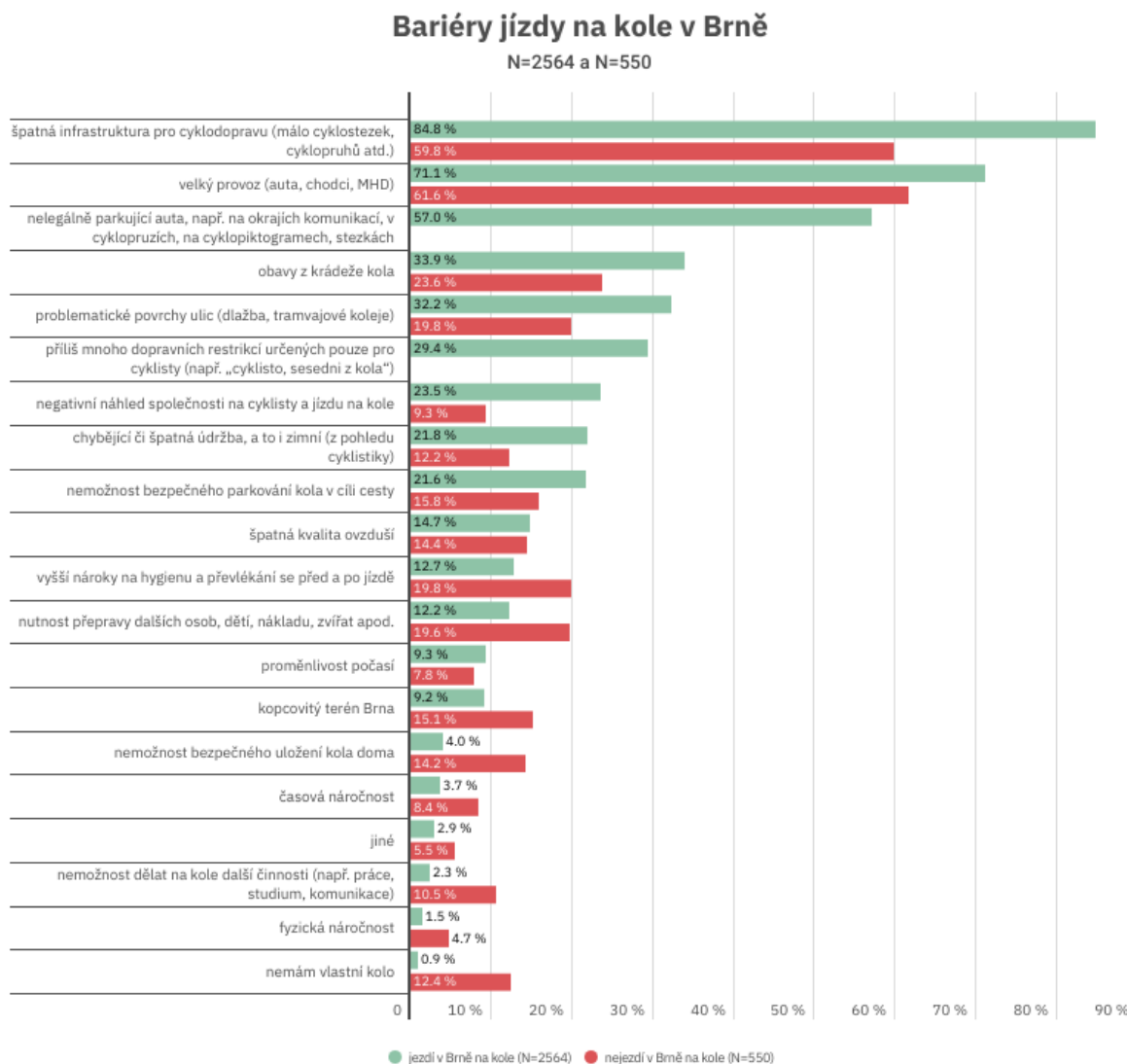
Bariéry jízdy na kole v Brně (ti, co nejedí v Brně na kole)

N=550



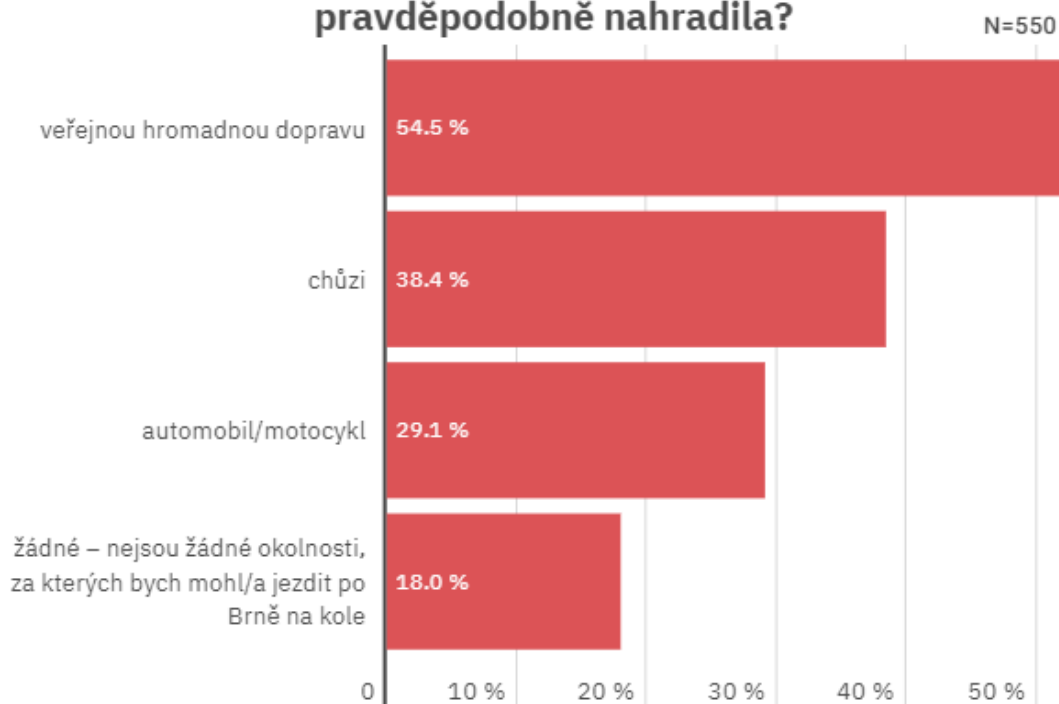
Nyní se dopustíme jisté míry zjednodušení a budeme **srovnávat** překážky a omezení, se kterými se setkávají ti, kteří na kole v Brně **jezdí**, s překážkami jízdy na kole těch, kteří na něm v Brně

nejezdí (tedy dvě nestejně velké podskupiny respondentů). Z grafu je patrné, že význam překážek a bariér je u obou skupin obdobný. "Brněnští necyklisté" oproti "brněnským cyklistům" **o něco více vybírali** jako překážky "vyšší nároky na hygienu a převlékání se před a po jízdě", "nutnost přepravy dalších osob, dětí, nákladu, zvířat apod.", "kopcovitý terén Brna", "nemožnost bezpečného uložení kola doma", "časovou náročnost", "nemožnost dělat na kole další činnosti", "fyzickou náročnost", a nepřekvapivě i to, že "nemají vlastní kolo".



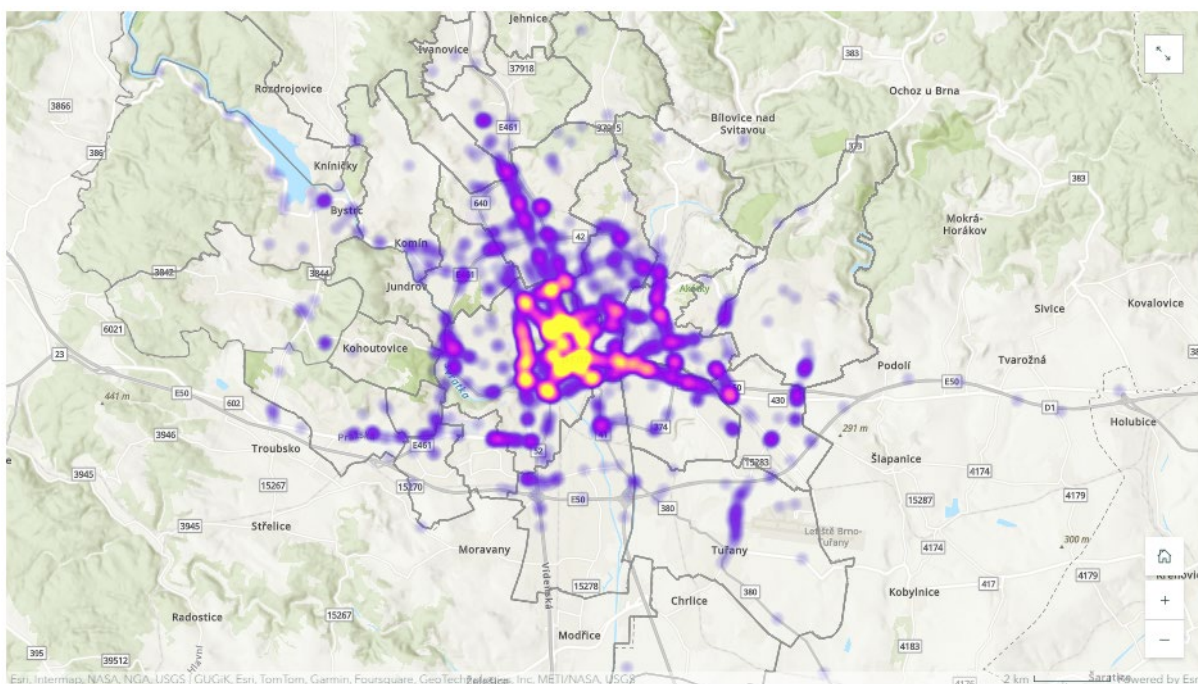
Pro ty, kteří **nejezdí v Brně na kole**, jsme měli přichystanou další, poněkud hypotetickou otázku na případnou změnu dopravních zvyklostí. **Kdyby se změnila okolnosti a jízda na kole by pro vás byla možná, které dopravní prostředky, jež nyní používáte, by cyklo doprava pravděpodobně nahradila?** Výsledky potvrzují to, co se objevilo už v [předchozích dopravních výzkumech](#). Při zlepšení podmínek pro cyklo dopravu by byli více ochotní k použití kola lidé přepravující se městskou hromadnou dopravou než lidé jezdící autem.

Jaké dopravní prostředky, co nyní používáte, by cyklodoprava pravděpodobně nahradila?



Problémová místa pro "brněnské necyklisty"

Abychom respondenty, kteří nejezdí po Brně na kole, neochudili o možnost vyjádřit se pomocí mapové otázky, zeptali jsme se **I když na kole v Brně nejezdíte, která místa z pohledu cyklodopravy vnímáte jako riziková či nebezpečná?** Respondenti mohli zadat až 10 bodů. Celkem bylo od osob, které se po Brně na kole nepohybují, sesbíráno 1 783 bodů a jejich rozmístění vidíte na následující shlukové mapě.



Volné komentáře k pocitové mapě

Konkrétní komentáře "brněnských necyklistů a necyklistek" (komentářů bylo celkem 83) lze po zobecnění rozdělit do čtyř hlavních (byť vzájemně propojených) důvodů, proč se nedá po Brně jezdit na kole.

1. **Nedostatečná a nebezpečná dopravní infrastruktura:** Mnoho tras a cyklostezek je buď špatně navržených, nebo neexistují vůbec. To zahrnuje nedostatek vyhrazených pruhů pro cyklisty, špatnou údržbu stávajících stezek a chybějící spojitost cyklotras.
2. **Vysoká hustota a rychlost automobilového provozu:** Provoz a rychlost automobilů na hlavních silnicích a křižovatkách jsou pro jízdu na kole nebezpečné.
3. **Konflikty s ostatními účastníky provozu:** Smíšené cyklostezky, kde se pohybují jak cyklisté, tak chodci, bruslaři a kočárky, často vedou k nebezpečným situacím. Stejně tak respondenti uvádějí konflikty mezi cyklisty a řidiči aut, kdy cyklisté mohou bránit plynulosti dopravy nebo naopak řidiči ohrožují cyklisty.
4. **Nedostatek bezpečných alternativ a značení:** Chybí bezpečné alternativy pro cyklisty, jako jsou podjezdy a nadjezdy, a chybí značení na křižovatkách, které by připomínalo řidičům přítomnost cyklistů. To nutí cyklisty porušovat pravidla, například jezdit po chodnících.

Doporučení respondentů:

1. **Vytvořit samostatné a bezpečné cyklopruhy / cyklostezky:** „Cílem by mělo být vymezit pro cyklisty úplně samostatné pruhy. Bez toho, aby byla jízda bezpečná po celé

trase, není možné zajistit zvýšení zájmu o dopravu na kolech.“ „Podjezdy/nadjezdy by za mě byly mnohem lepším řešením.“

2. **Zlepšit údržbu:** „Špatně udržovaná část pro cyklisty znamená, že musí často vybočovat přímo před auta.“ „V úseku kolem Svitavy je to spíše parodie na cyklostezku. Střídá se zde asfalt, kořeny, koleje a hlína.“

3. **Zajistit bezpečnost na křižovatkách:** "Obecně je v Brně nedostatečný počet cyklopruhů, na některých křižovatkách není dostatečné značení pro řidiče, které by jim připomínalo, že kříží cestu cyklistovi.“ / "Děsivá jsou často místa, kde sice je vyznačený nějaký pruh, ale není fyzicky oddělený, k tomu přes něj jde dělení pruhů (Veveří -- Pod Kaštany).“

4. **Začít s osvětou i kontrolou pravidel pro cyklisty i ostatní účastníky provozu.**

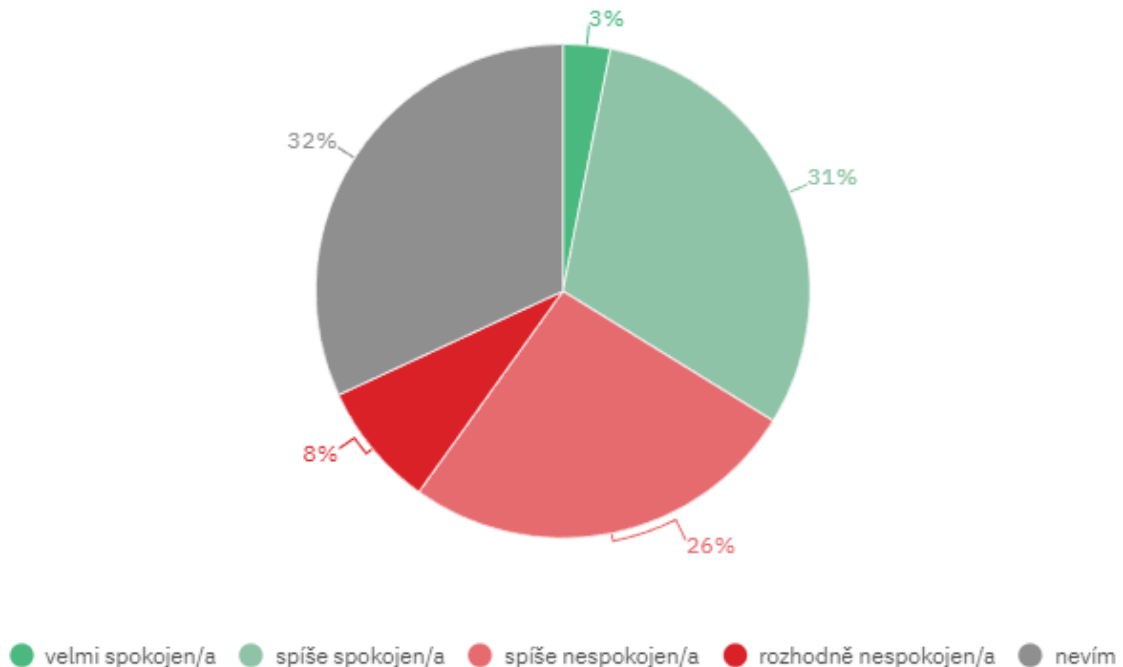
Doplňková cykloinfrastruktura

Cyklostožany

Nedílnou součástí funkční cyklodopravy jsou stojany na kola. Proto byla v dotazníku položena následující otázka: **Jak jste spokojen/a s dostupností městských stojanů pro kola a koloběžky?** Na tuto otázku měli odpovídati jen "brněnští cyklisté", tedy ti, kteří jezdí v Brně na kole – celkem jich je v souboru 2 564 (N). Velká část z nich však tuto otázku nedokázala zodpovědět – 32 % zvolilo odpověď "nevím". Spokojeno (velmi nebo spíše) bylo v součtu 34 % respondentů a nespokojeno (rozhodně nebo spíše) bylo v součtu také 34 % s tím, že vyšší podíl respondentů vyjadřuje rozhodně nespokojenost než úplnou spokojenost.

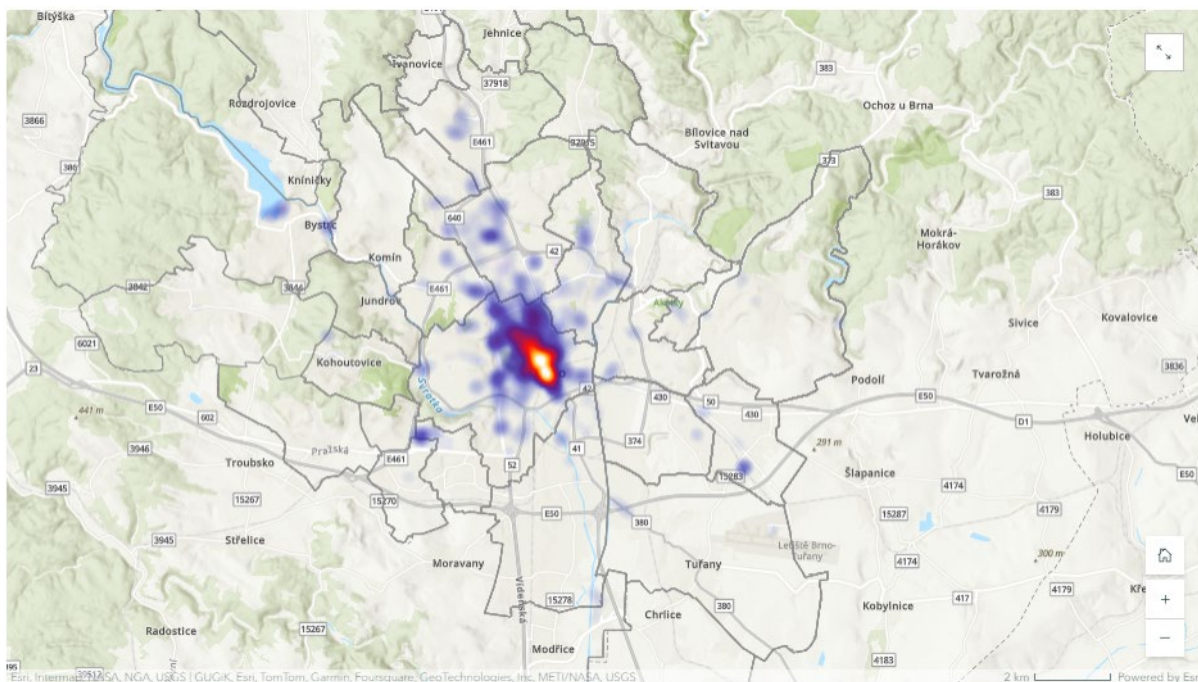
Jak jste spokojen/a s dostupností městských stojanů pro kola a koloběžky?

N=2564



Kde chybí stojany kola?

Město Brno prostřednictvím Odboru dopravy neustále rozšiřuje síť cyklostojanů a lidé také mohou průběžně [navrhovat nová místa vhodná pro jejich umístění](#). Využili jsme však i tuto možnost doptat se, kde mají být cyklostojany doplněny, a výsledek vidíte v této mapě. Na otázku **Kde podle vás chybí v Brně cyklostojany a bylo by vhodné je tam doplnit?** jsme sesbírali 1 855 bodů (respondenti mohli zadat až 10 bodů).



Volné komentáře respondentů k problematice cyklostojanů (celkem jich bylo 130) se dají zařadit do následujících kategorií:

1. Lokality s nedostatkem stojanů:

- **Dopravní uzly:** vlaková a autobusová nádraží, brněnské letiště.
- **Nákupní centra:** Globus, Bauhaus, Tesco v Králově Poli, Dornych, Vaňkovka, Billa.
- **Školy a vzdělávací instituce:** SŠ a ZŠ, ZUŠ.
- **Centrum města a jeho okolí:** Masarykova ulice, ulice a uličky kolem náměstí Svobody, Veverí, Kounicova, Grohova, Lidická.
- **Veřejné instituce:** městské a státní úřady, pošty, zdravotní střediska, kostely a církve.
- **Rekreační a sportovní místa:** hřiště (např. Cacovický ostrov), lezecké stěny, tělovýchovné jednoty.
- **Průmyslové zóny:** CT Park ve Slatině.
- **Lokální centra a významné ulice:** náměstí Republiky, Bratislavská, Hybešova, Kaštanová

2. Bezpečnost a kvalita stojanů:

- **Požadavek na bezpečné uložení kol:** bikeboxy, uzamykatelné budky (*"Bikeboxy by byly vhodné vždy u nádraží." / "Stojany jsou ošidné. Nápad se zamykacími budkami je lepší – jen jsem je ještě nikde neviděla."*)

- **Stížnosti na nevhodné typy stojanů:** nízké stojany, které umožňují zamknutí pouze kola a ne rámu; stojany, které lámou výplety kol; nestabilní stojany (*"Ráda bych dodala, že i když někde stojan na kolo je, tak to neznamená, že se k němu dá kolo zamknout bezpečně. Designéři někdy opomíjí fakt, že se na kole zamyká primárně rám a jsou stojany víc koncipovány na uzamknutí předního kola, takže ani dlouhý zámek nedosáhne k rámu. Nebo nepočítají s tím, že kola často nemají svůj vlastní stojan a musí být opřena."* / *"Najlepší stojan je ohnutá rúra, ako sú v centre. Všetky tie, do korého treba zasunúť koleso medzi 2 tyče sú vhodné akurát tak na 30-ročné mestské bicykle. Poriadne MTB do toho nevojde, alebo hrozí poškodenie kotúča, alebo prehadzovačky + nedá sa to tam poriadne zamknúť."*)

3. Zaplněnost stojanů:

- Stojany jsou často **zaplněné sdílenými koly a koloběžkami**, takže nelze parkovat ty vlastní (*"Často jsou cyklostanoviště obsazeny bikesharingem a jinými prostředky, případně jsou na úkor chodníků a nikoliv parkování automobilů."* / *"Na mnoha místech by možná nebylo nutno doplňovat nové stojany, ale bylo by nutno zajistit, aby nebyly soustavně plně obsazované komerčními projekty sdílených kol."*)

4. Doporučení:

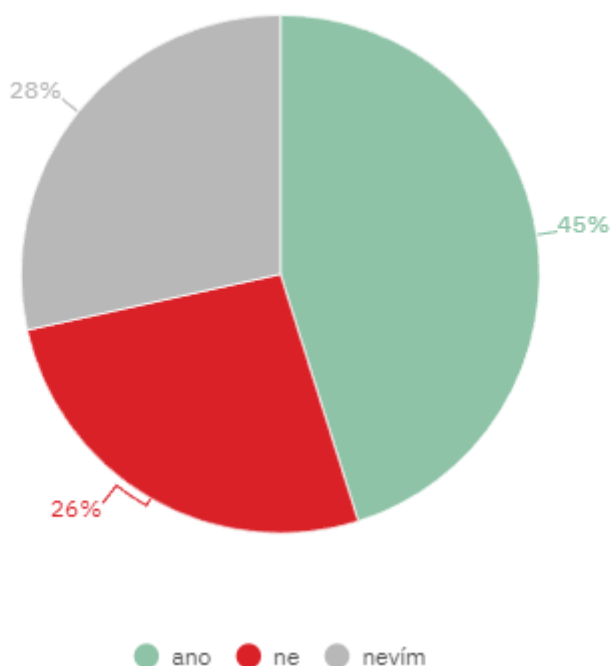
- **Městské a státní budovy:** zajištění bezpečného parkování kol pro návštěvníky institucí
- **Školy a tělovýchovné jednoty:** *"Hlavně by se hodilo u škol. SŠ a ZŠ tuto problematiku nezvládají. Na půl dne je třeba minimální zastřešení."* / *"Obecně před školami a tělovýchovnými jednotami u ZUŠek. Tak, aby mohly děti do nich jezdit na kole či koloběžce. Některé školy s tím počítají a mají to výborně řešeno, ale zřizovatelem (základních) škol jsou městské části a ty by měly dbát na to, aby tyto školy řešily a měly tuto infrastrukturu... Stejně tak tělovýchovné jednoty – do všech těchto zařízení vozí děti lidé auty a když přijedou na kole, naopak se dostávají do konfliktu, že dělají problémy tím, že si potřebují kolo hodinu uschovat..."*
- **Umístění kol na komunikacích / konverze parkovacích míst:** *"Místo toho, aby se pro umístění cyklostanoviště využívala logická místa (prostory dopravních stínů před křižovatkami, kde by zároveň tvořily bariéru proti nelegálnímu parkování), jsou zbytečně umísťovány na chodníky (totéž platí i pro stanoviště vozidel sdílené mikromobility)." / "Na každé ulici, kde parkují auta, třeba odebrat aspoň jedno místo pro auto a udělat tam stojany." / "In my opinion every street with car parking should have some parking spots converted into for the use of cyclists."*

- **Obecně:** stojany by měly být blízko cílových míst (obchody, školy, úřady) a na exponovaných místech, typicky na ulicích s vysokou koncentrací obchodů a služeb.

Anketa měla ověřit potenciální **zájem o zabezpečené veřejné parkování kol**. Proto byla respondentům, kteří jezdí v Brně na kole, položena i otázka, zda mají **zájem o chráněné veřejné parkování pro kola** (a bylo vysvětleno, že se může jednat například o zamykatelné „bikeboxy“ nebo zamykatelná a zastřešená stání pro kola). Na tuto otázku odpovědělo 2 463 respondentů a z nich 45 % má o tuto možnost zájem, 26 % nikoliv a 29 % neví. Oproti celku mají o taková stání větší zájem lidé z kategorie do 29 let (56 %) a dá se říci, že s rostoucím věkem zájem o takové zabezpečení kol klesá. S věkem souvisí i to, že dle ekonomické aktivity vyšší zájem deklarují respondenti z kategorie "student/ka" (64 %).

Máte zájem o chráněné veřejné parkování pro kola?

N=2463

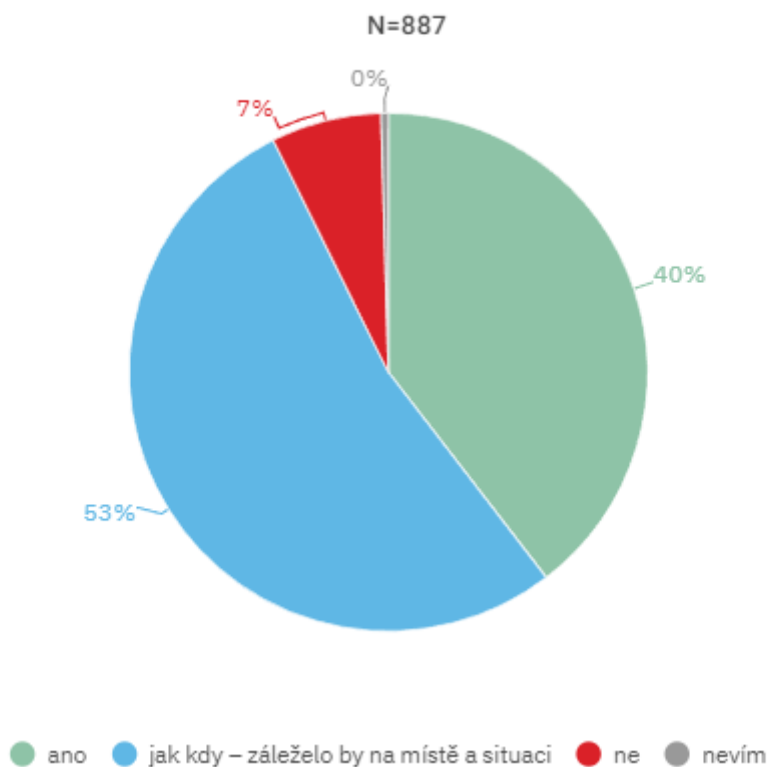


Těm, kteří vyjádřili zájem (a takových bylo v absolutním počtu 1 112), jsme položili další dvě otázky:

První z nich byla, zda jsou ochotni za takové zabezpečené stání kol platit. Na tuto otázku odpovědělo 887 respondentů a z nich 40 % vyjádřilo ochotu za takovou službu platit, 53 % zvolilo odpověď "jak kdy – záleželo by na místě a situaci" a 7 % za takovou službu platit nechce. Dá se tedy **zjednodušeně říci, že ti lidé, kteří by chráněné a zabezpečené stání kol uvítali, si také**

dokáží představit, že tato služba bude zpoplatněná. Více jistí ohledně zpoplatnění jsou muži (jasné ano platbě říká 43 % mužů oproti 30 % žen a ženy naopak o něco více oproti mužům volí odpověď "jak kdy"). Co se týká vlivu věku, jsou si ochotou platit méně jistí respondenti ve věku do 29 let (27 % z nich říká platbě "ano" a 65 % z nich volí odpověď "jak kdy") a obdobně jsou na tom respondenti z ekonomické kategorie "student/ka".

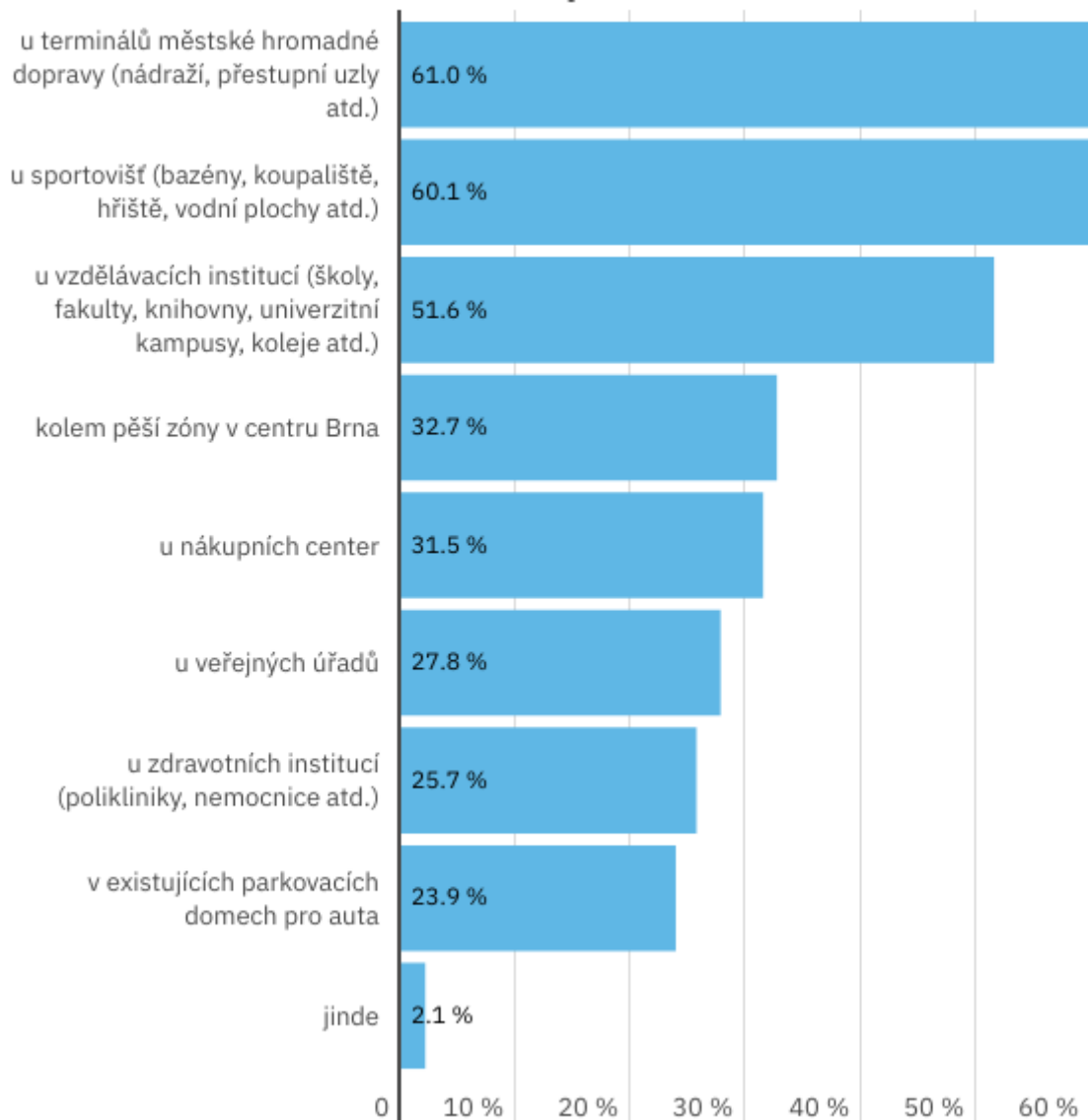
Jste ochoten/ochotna za takové parkování platit?



Druhou otázkou (na kterou odpovídali jen ti, kteří měli zájem o veřejné zabezpečené parkování kol) bylo, **kde by měla chráněná místa pro parkování kol vzniknout především.** Nabídnuto bylo více možností odpovědi. Nejvyšší podíly (61 %, respektive 60 %) získaly položky "u terminálů městské hromadné dopravy (nádraží, přestupní uzly atd.)" a "u sportovišť (bazény, koupaliště, hřiště, vodní plochy atd.)".

Lidé mohli také doplnit svoje preferovaná místa **ve volné odpovědi.** V rámci těchto návrhů, kterých bylo celkem 129, se kromě výše uvedených míst objevily ještě **další relevantní podněty:** kulturní a společenské instituce (turistické cíle, muzea, kluby, restaurace), sídliště a bytové domy (bytové domy často nemají kolárny anebo ty jsou špatně dostupné kvůli schodům), kancelářské prostory a "office centra".

Na jakých místech by měla chráněná místa pro parkování kol vzniknout především? N=1112



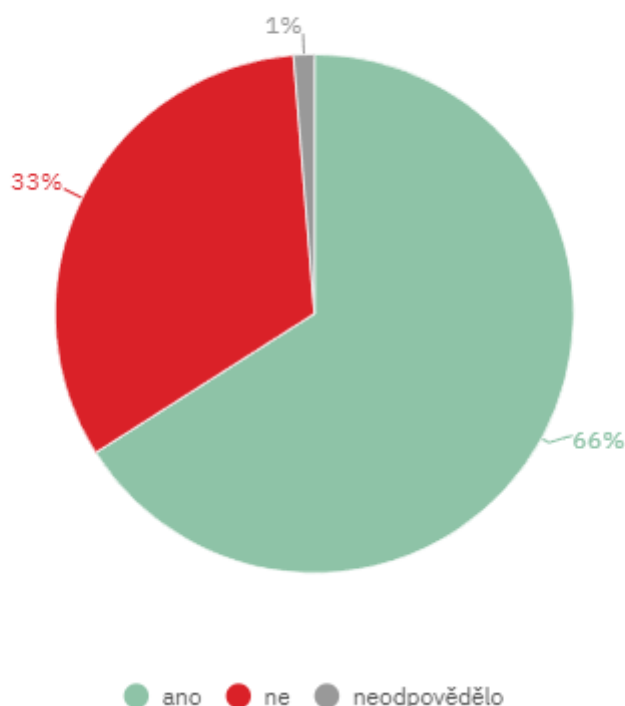
Servisní stojany

V Brně existuje [11 servisních stojanů pro opravu kol](#), a tak jsme se respondentů z řad "brněnských cyklistů a cyklistek" zeptali, zda o nich ví a zda je používají. O této možnosti mezi nimi panuje určité povědomí. **Dvě třetiny z nich o takové možnosti ví a jedna třetina nikoliv.** O něco vyšší povědomí o dané službě mají muži (o servisních stojanech ví 59 % žen a 70 % mužů). Využívání servisních stojanů je však podle výsledků ankety spíše minoritní záležitostí. "Často" anebo "občas" stojany využívá 8 % z těch, kteří ví, že stojany v Brně existují (tedy 138 z 1 692 respondentů).

V Brně existuje 11 servisních stojanů pro opravu kol.

Víte o této možnosti?

N=2564

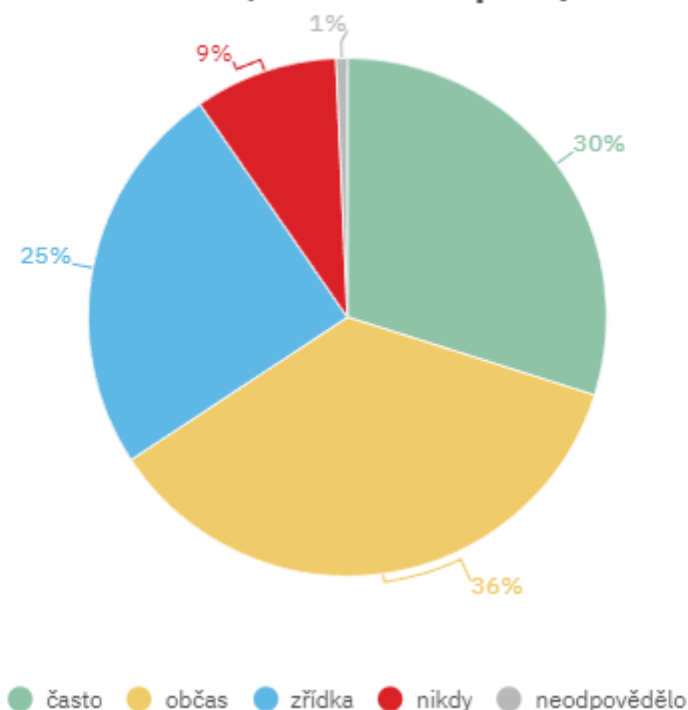


Ve volných komentářích na úplný závěr cykloankety se několik respondentů k problematice servisních stojanů vrátilo a vyjádřilo svůj despekt ("Myslím si, že je třeba na cyklisty myslet především v uličním profilu, servisní stojany a krytá stání to nezachrání."), nebo svou negativní zkušenost se stojany. Ty bývají občas terčem vandalismu a nefungují: "Servisní stojan v Brně znám snad jediný u BKOM. Jsem navyklý spoléhat na vlastní výbavu a v tomto případě se mi to i vyplatilo. Stojan byl nefunkční – hustilka. Zájemcům jsem poskytl svojí." / "Servisní cyklostojany obvykle nefungují (pumpa) – Svratecká Žabovřesky."

Další otázky směřovaly na orientaci cyklistů a cyklistek pomocí vyznačených tras. První otázka zjišťovala, zda lidé **využívají v Brně vyznačené cyklotrasy** (žluté značení, Eurovelo apod.). Dvě třetiny těch, kteří v Brně jezdí na kole, je využívají "často" nebo alespoň "občas" a jedna třetina "zřídka" nebo "nikdy".

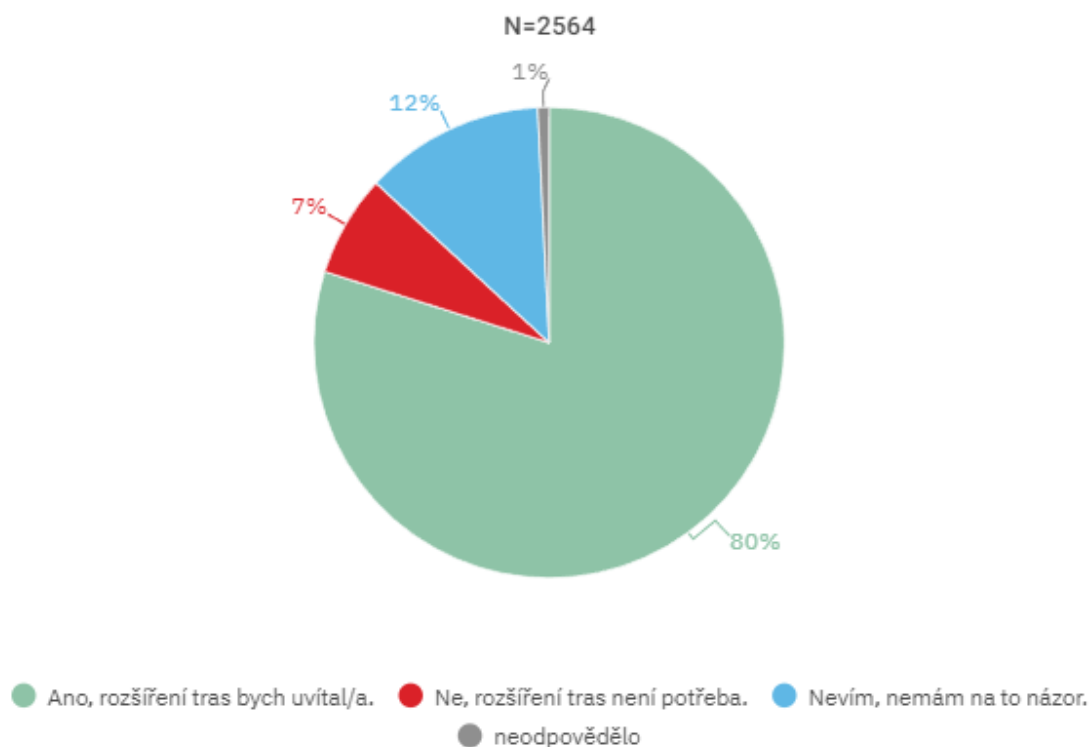
Jak často využíváte v Brně vyznačené cyklotrasy (žluté značení, Eurovelo apod.)?

N=2564



Ve druhé otázce jsme se ptali na **potenciální rozvoj této sítě na území Brna**. Například by se jednalo o trasy, které by bezpečně spojovaly kromě rekreačních oblastí i důležitá místa na území Brna. Rozšíření značených tras pro cyklisty na území Brna by přivítalo 8 z 10 respondentů. Více jsou pro rozšíření značených cyklotras ženy než muži, mladí lidé, respektive studenti a studentky a osoby na rodičovské dovolené.

Jste pro rozšíření značených tras pro cyklisty na území Brna?

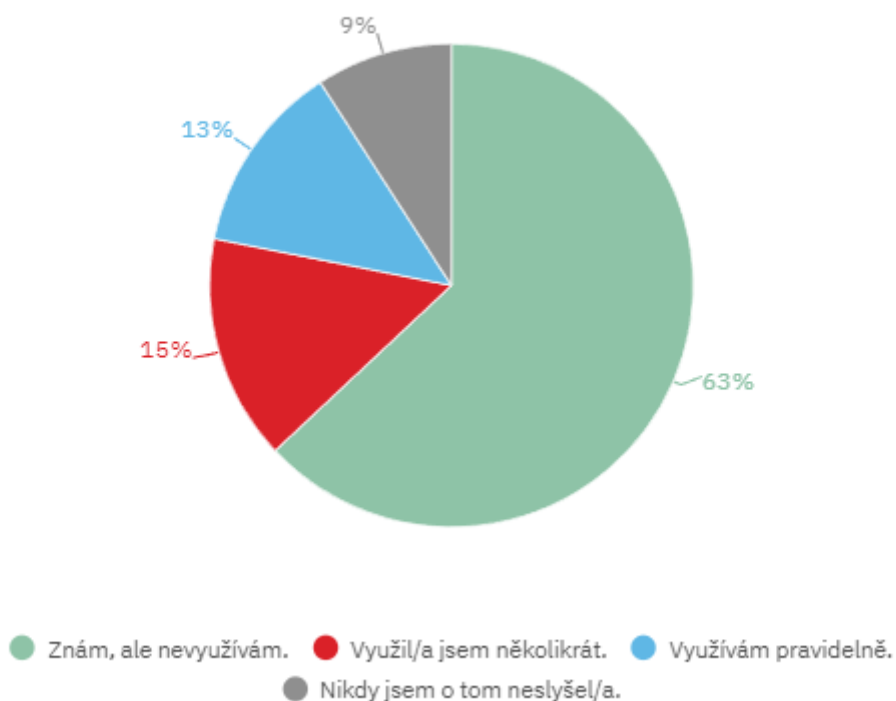


Sdílená kola

Město Brno zavedlo program podpory, díky kterému je možné od března do listopadu [využívat v Brně zdarma sdílená kola](#). Město tak za uživatele sdíleného kola zaplatí 2 × 30 minut jízdy denně a tato podpora bude trvat minimálně do roku 2026.

Na otázky spojené se sdílenými koly již opět odpovídali všichni respondenti, tedy i ti, kteří na kole v Brně nejezdí. První otázka byla věnována povědomí o konceptu sdílených kol. Na otázku "**Znáte či využil/a jste v posledních dvou letech při svých cestách po Brně sdílená kola (tzv. bikesharing)?**" tak odpovídali všichni respondenti. Většina z nich (63 %) tuto službu zná, ale nevyužívá. Necelá jedna třetina respondentů (28 %) sdílená kola již v minulosti využila (ať pravidelně, nebo několikrát). O sdílených kolech nikdy neslyšelo 9 % odpovídajících. Z podrobnější analýzy vyplývá, že o něco častěji sdílená kola využívají mladší věkové kategorie (do 29 let) a studenti (z hlediska ekonomické aktivity).

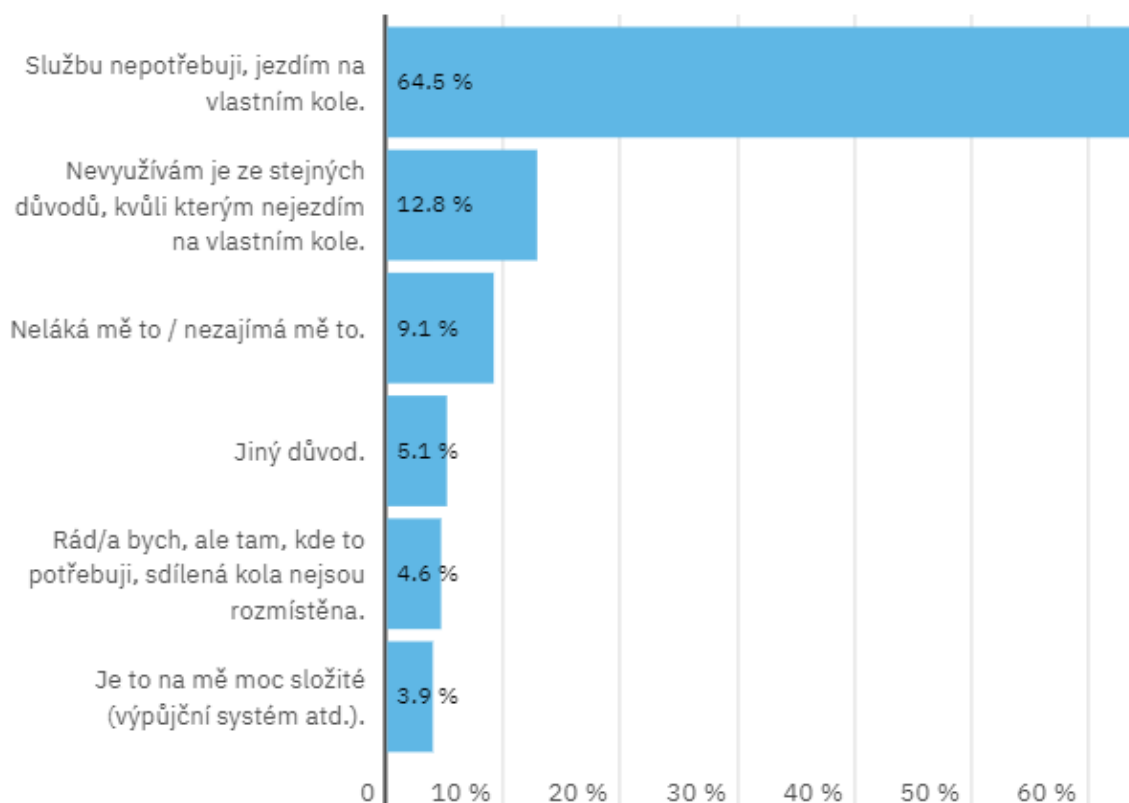
Znáte či využil/a jste v posledních dvou letech při svých cestách po Brně sdílená kola? N=3114



Těch, kteří sdílená kola znají, ale nevyužívají, jsme se ještě zeptali na **důvody jejich nezájmu** o tuto službu. Téměř dvě třetiny z nich říkají, že službu nepotřebují, protože jezdí na svém vlastním kole. Zbývající třetina respondentů vybrala ostatní nabídnuté možnosti (viz graf).

Proč sdílená kola nevyužíváte?

N=1854



Zajímavé bylo podívat se na **volné odpovědi** těch, kteří uvedli, že mají "jiný důvod" (a takových bylo 87). Tyto jiné důvody se dají rozdělit do **následujících kategorií**:

1. **Preference chůze / MHD / sdílených koloběžek:** Tito respondenti popisovali, že raději chodí pěšky, využívají MHD či jsou zvyklí si půjčovat elektrokoloběžky.
2. **Speciální potřeby a praktické důvody:** Někteří respondenti mají specifické potřeby (fyzické omezení, vyšší věk, dítě/děti, kočárek, pes, nutnost nosit formální oblečení, respektive v danou chvíli nedostatek vhodného oblečení pro jízdu na kole).
3. **Výpůjční systém:** Nutnost mít stažené aplikace a být na mobilních datech je považována za komplikaci, systém je tak nekompatibilní se zařízeními respondentů.
4. **Technické nedostatky sdílených kol:** Uživatelé si stěžují na kvalitu sdílených kol, případně hovoří o kopcovitém terénu města, kterému neodpovídají jízdní vlastnosti sdílených kol.
5. **Hygienické a bezpečnostní důvody:** Někteří respondenti považují využívání sdílených kol za nehygienické. Jiní mají obavu o bezpečnost při používání sdílených kol, zejména protože **nemají k dispozici helmu**.

6. **Infrastruktura a bezpečnost v provozu:** Někteří respondenti uvádějí jako důvod nedostatek bezpečných cyklostezek a cyklistické infrastruktury a mají strach z pohybu na kole v prostoru města.

7. **Finanční a ekonomické důvody:** Sdílená kola jsou považována za příliš drahá (zde se ale nabízí otázka, zda o finanční podpoře vypůjčení kola ze strany města tito respondenti vědí).

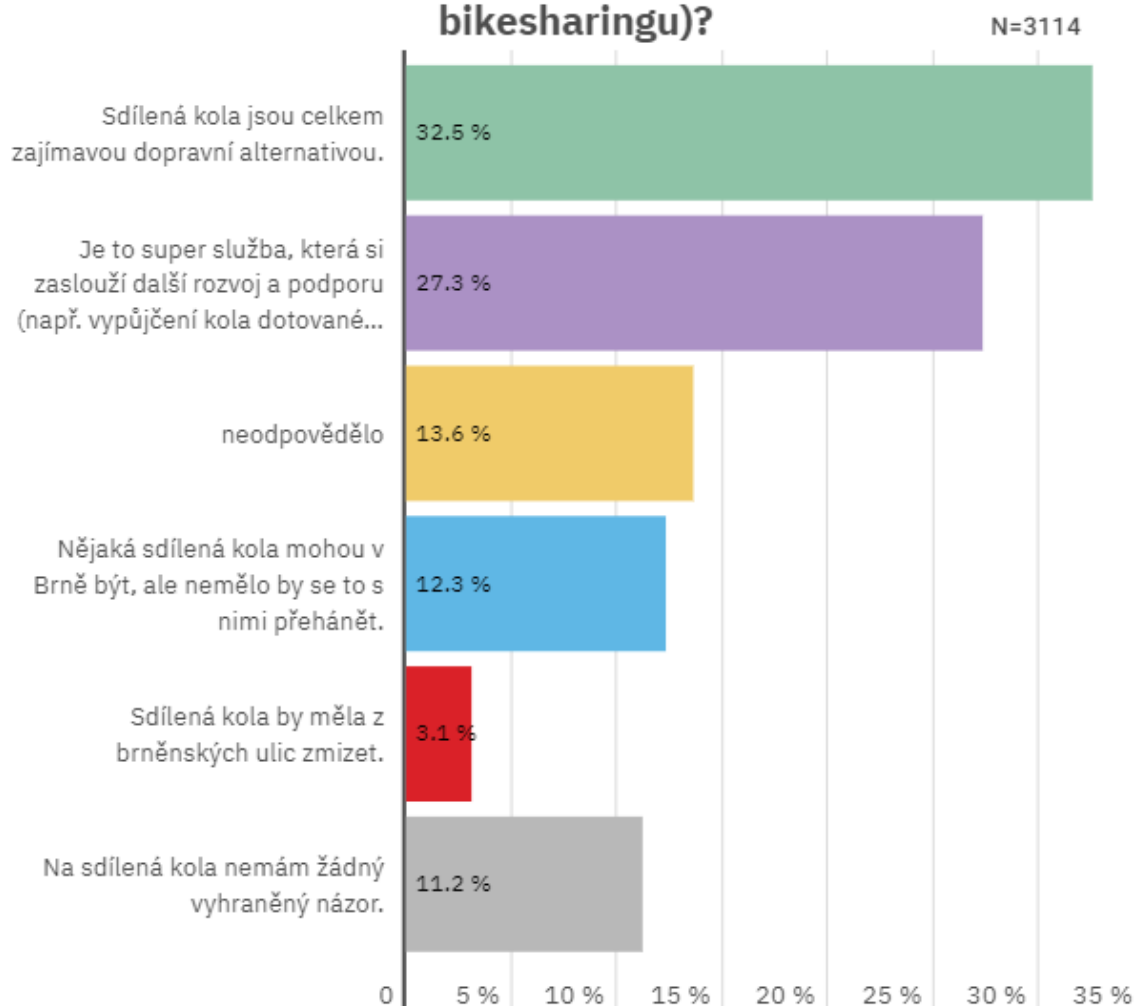
8. **Kritika systému:** Tito respondenti vyjádřili svoji nedůvěru a kritiku vůči provozovatelům sdílených kol, již se přiživují na veřejném prostoru města.

9. **Nezkušenost a neinformovanost:** Někteří respondenti nemají o systému dostatek informací, respektive nemají se sdílenými koly žádnou zkušenost.

Oddíl věnovaný sdíleným kolům jsme uzavírali otázkou na **postoj respondenta vůči této službě**.

Jak ukazuje následující graf, největší podíl respondentů (33 %, tj. jedna třetina) se ztotožňuje s odpovědí "Sdílená kola jsou celkem zajímavou dopravní alternativou". O něco menší podíl (27 %) souhlasí s tvrzením, že "Je to super služba, která si zaslouží další rozvoj a podporu (např. vypůjčení kola dotované městem i v zimě)". Více neutrální postoj vyjádřený výrokem "Nějaká sdílená kola mohou v Brně být, ale nemělo by se to s nimi přehánět" zastává 12 % odpovídajících. Obdobný podíl respondentů (11 %) si zvolilo odpověď "Na sdílená kola nemám žádný vyhraněný názor" a 3 % se domnívají, že "Sdílená kola by měla z brněnských ulic zmizet". Pokud rozložení odpovědí zjednodušíme, můžeme říci, že 60 % respondentů je vůči sdíleným kolům naladěno příznivě, 24 % zastává neutrální postoj a 3 % má na sdílená kola negativní názor.

Který výrok nejlépe vystihuje váš vztah ke sdíleným kolům (tj. bikesharingu)?



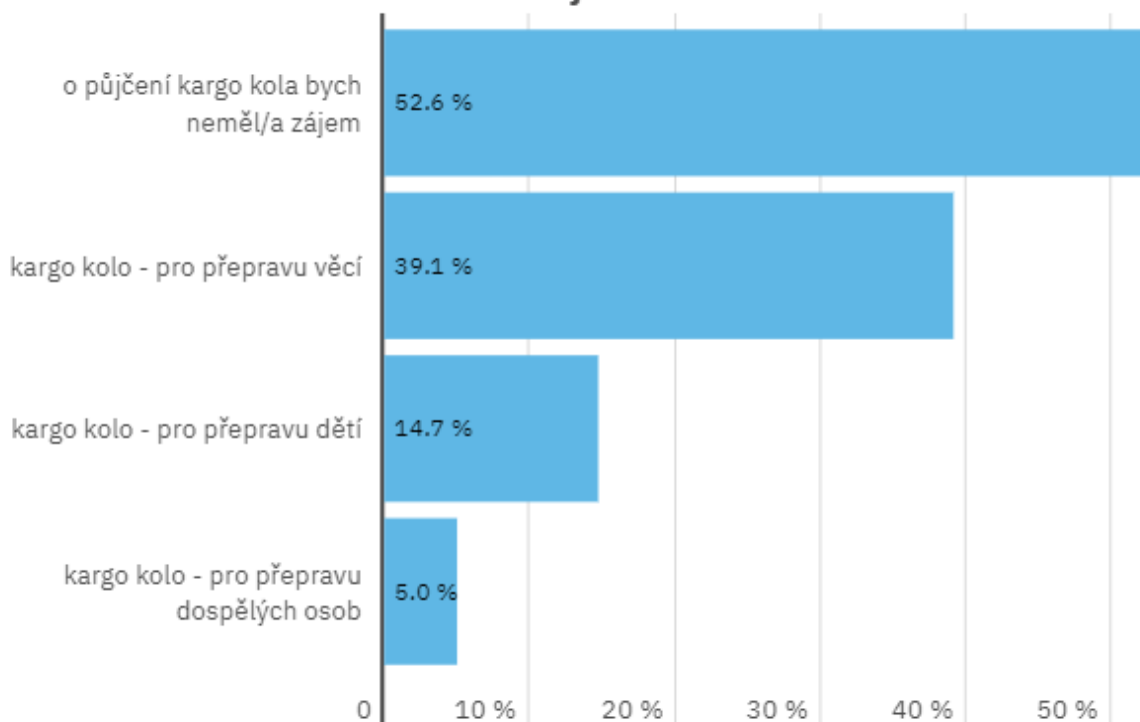
Kargo kola

Zajímavou dopravní možností se stávají **nákladní, tzv. kargo kola**. Jsou to jízdní kola určená pro osobní a nákladní dopravu a mají tvar klasického kola s prodlouženou přední nebo zadní částí, která je určená pro jednoduchý převoz nákladu či dalších osob (např. dětí). Rostoucí prodej těchto kol a vývoj v této oblasti, stejně jako zkušenosti ostatních evropských měst, kdy některá zahraniční města už zřizují či podporují jejich půjčovny, dávají tušit, že o kargo kola bude v budoucnu zájem.

Proto jsme byli zvědaví, jak dopadne odpověď na otázku "**Pokud by Brno o takové podpoře uvažovalo, o vypůjčení jakého typu kargo kola byste měl/a největší zájem?**", kdy respondenti mohli vybrat více možností odpovědi. Polovina z nich (53 %) o půjčení kargo kola nemá zájem, 39 % by mělo zájem o kargo kolo určené pro přepravu věcí, 15 % respondentů by mělo zájem o kargo kola pro přepravu dětí a jen 5 % má zájem o zapůjčení kargo kola pro přepravu dospělých.

O vypůjčení jakého typu kargo kola byste měl/a největší zájem?

N=2383



Volné komentáře

Anketa dala respondentům a respondentkám velký prostor vyjádřit se ve **volných komentářích**, a to i v samotném **závěru dotazníku**. Tyto připomínky více či méně kopírují komentáře u předchozích pocitových map. Opět se tak objevovaly výpovědi, jež upozorňovaly na slabá místa a negativní aspekty cyklodopravy v Brně, které jsou již uvedeny výše. Objevily se i komentáře, ve kterých lidé ocenili zájem města o názory obyvatel týkající se cyklodopravy ("Děkuji za tuto anketu." / "Jenom, že děkuji za zájem města Brna o toto téma.").

V několika případech se do volných komentářů promítla problematika **sdílených elektrokoloběžek**, které jsou považovány za nebezpečné a zaplevelující veřejná prostranství města: "[...] kola a koloběžky se válí všude zavazí ve stojanech, překáží na chodnicích, jsou zaparkované v křižovatkách, na trávníku... [...]" / "[...] Jako chodec nemám s naprostou většinou cyklistů problém, ale když mě někdo ohrožuje, je to téměř vždy idiot na půjčené elektrokoloběžce. Nebo chodník zaskládaný těmito šroty. Mělo by se s tím něco dělat a nejsem sám. [...]".

Obdobně se několik komentářů věnovalo otázce rychlosti a (ne)bezpečnosti jezdců na "monowheelch": "Regulovat šílence na elektrojednokolkách, aby neohrožovali své okolí." a problematice rozvázkových jezdců, respektive těch jezdců, kteří nedodržují dopravní předpisy a

případně i porušují rychlostní limity pro elektrovozítka: "Vadí mi, že cyklisté a především jezdci od společností doručujících jídlo [...], nedodržují pravidla silničního provozu [...]. Vznikají tím velmi nebezpečné situace především v centru města pro každého účastníka provozu – i chodce." / "Vadí mi rozvozci jídel. Ti s tou hranatou věcí na zádech. Jsou bezohlední, porušují všechny možné dopravní předpisy, ohrožují chodce i ostatní řidiče. Za snížené viditelnosti nejsou vidět!!! A co je nejhorší, policie je toleruje. Raději se koukají jinam!!!".

Doporučení

Ze závěrečných výpovědí respondentů se dají vybrat a seskupit následující **doporučení**:

1. Vybudujte **páteřní cyklostezky** spojující městské části Brna, např. analogicky se stezkou podél Svratky: "Vybudujte páteřní cyklotrasy spojující jednotlivé čtvrtě s centrem. Podobně jako cyklotrasa podél Svratky spojuje Bystrc a Jundrov případně Komárov a Heršpice z druhé strany. Protože jezdím ze západu, postrádám jakoukoli cyklotrasu od Bosonoh přes Starý Lískovec a Bohunice třeba podél Leskavy (jen se o tom mluví a nic) nebo směrem ke Svratce přes Nový Lískovec." 2. Stavte od ostatní dopravy **oddělené cyklostezky** nebo bezpečně oddělené cyklopruhy: "Na koloběžce jezdím i hodně po republice a mrzí mě, že moje milované Brno je v oblasti bezpečných cyklopruhů (oddělených od auto pruhů) sto let za opicemi. Přitom je to win-win stav i pro řidiče (sama po Brně hodně jezdím i autem). Je to bezpečnější pro všechny, když se cyklisti nepletou mezi auty. Vadí mi, že se u nových rekonstrukcí ulic na cyklopruhy vůbec nemyslí, vznikají místo toho nesmyslně široké pruhy silnic (například Dornych u Vaňkovky) – přitom by se na daném prostoru krásně vešly silnice i oddělené cyklostezky." / "Pokud by byly bezpečné a propojené oddělené cyklostezky, ideálně ne společné s chodci, jezdila bych mnohem víc." / "Prosím o víc oddělených pruhů pro kola hlavně v centru. Jen tak půjde kola víc používat jako dopravní prostředek, ne jen jako rekreační kolem řeky." 3. Instalujte a využívejte různá **bezpečnostní opatření**, např. cyklosemafony, bezpečné průjezdy křižovatkami, cykloobousměrky, zlepšete organizaci dopravy: "Chce to trochu komplexnější řešení. Jak se dostat ze severu na jih Brna, z východu na západ, ze severu na východ atd. Bylo by super, kdyby se řešilo přejíždění velkých "nevyhnutelných" křižovatek pomocí cyklopruhu a cyklo semaforu. Aby cyklostezky někam vedly a nekončily u velké silnice bez přechodu atd." / "Kromě oddělených cyklostezek (s cyklopřejezdy) bych uvítal rozšíření cykloobousměrek. Sice se to postupně zlepšuje, ale v rezidentních oblastech v zónách s max. 30km/h nevidím důvod, proč by nemohla být protisměrná jízda povolena v téměř jakékoliv jednosměrce. Nemyslím si, že by to mělo způsobovat nějaké krizové situace, když na sebe cyklista s řidičem z dostatečné vzdálenosti vzájemně vidí. Problém může být s parkujícími vozidly, ale s těmi je problém i ve "správném" směru. Nejhorší jsou cyklopruhy těsně lemující podélná stání a šikmá a kolmá stání, ze kterých

se musí naslepo vycouvat. Kvituji (a to i jako řidič), když se při rekonstrukcích ulic otáčí směr šikmých stání tak, aby do nich musel řidič zacouvat a při vyjíždění měl mnohem lepší výhled."

4. Omezte **parkování aut** v uličním profilu / na komunikacích: "Tvrdě trestat špatně parkující řidiče, kteří omezují prostor na silnici (blízko kolejí na cyklopruhu atd.). Cyklopruhy vedoucí vedle zaparkovaných aut jsou nebezpečné." / "Vím, že je v Brně spousta aut a jinak to nejspíš nejde, ale udělat z velké ulice z každé strany možnost parkování a nejlépe z ní udělat úzkou jednosměrku, kde auto nepředjede cyklistu, mi nepřijde chytré řešení. Parkování aut je problém."

5. Podporujte **multimodalitu**, např. povolte znovu přepravu elektrokol v MHD, obnovte přepravu kol zdarma pro držitele roční šalinkarty v MHD, podporujte pěší chůzi: "Je mi hodně líto, že byla přeprava elektrokol v MHD zakázána. Přece jen důchodce si jím může dopomocť poslední dva kilometry ze zastávky domů a je to lepší než další auto neřešeně ilegálně zaparkované v centru. [...]" / "Přimlouvám se za možnost přepravy elektrokol v MHD. Aspoň v tramvajích třeba by to bylo vhodné. Teprve potom si snad elektrokolo zakoupím." / "Jako nejdůležitější považuji nechat znovu možnost dopravy v rámci IDOSU kola ve vlaku, busech atd. ZADARMO v rámci šalinkarty, jak tomu bylo do 2024, než to nějaký [...], který po Brně na kole asi nikdy nejezdil, zrušil. Je to o život!!!! Když chci jet například z Chrlic do nejbližšího lesa na Klajdovku. Ať to ten člověk zkusí ve špičce!!!" / "Prosadit navrácení bezplatného převozu kola držitelům šalinkarty. Řidiči se přece dávalo znamení, že chcete nastoupit, a ten nemusel souhlasit. Zaplatím-li nyní za kolo, tak už nebudu vystupovat v případech, že by chtěl někdo nastoupit s kočárkem. Předtím jsem tak činila – vystoupila jsem a počkala na další spoj." / "Často cítím, že v Brně se rozhoduje velmi nekoncepčně – když už se rekonstruuje ulice, myslete prosím na to, na co to bude navazovat. Držte se nějaké koncepce páteřních tras pro cyklodopravu. Nebojte se omezit auta – parkování je směšně levné na to, jak zatěžuje město, omezte rychlost na 30. Priority při plánování dopravy ve městě by podle mě měly být asi následující: 1. chůze – takže dostatečně široké chodníky, dostatek nájezdů pro kočárky a lidi na vozíku, žádná auta stojící na chodnících atd. 2. MHD – Brno má skvělou MHD, neomezujte ji, rozšiřujte, posilujte, dalšími slevami pobídněte lidi, ať ji používají... 3. veškerá individuální doprava – kola, koloběžky, auta – když nebude aut moc, vejdou se i cyklisté a další. Na rušnějším místech odděleně, jinak společně." / "Jako zcela nesmyslný krok považuji zákaz přepravy elektrokol (a jiných elektrozařízení) v MHD (i když se mě osobně netýká). Využívání vlastních elektro-dopravních prostředků pro pohyb v širším centru města je zcela žádoucí (s cílem snížit počet aut), pro přepravu do okrajových (a často kopcovitých) částí města je však vhodné mít možnost využití MHD (nebo jako možnost přepravy na okraj města s cílem rekreační cykloturistiky). Problém s přepravou kurýrů šlo zajisté řešit jiným způsobem (omezení přepravy v době špičky, omezení na vybraných exponovaných linkách). Plošný zákaz není zajisté správným řešením." 6. Myslete i na **slabší a zranitelnější cyklisty**, např. děti a jejich doprovod, starší osoby,

osoby zranitelné: "Mám obrovský strach jezdit s dcerou. Dřív bylo přitom normální, že děti jezdily na kole..." / "Prosím budujte cykloinfrastrukturu tak, aby se na kole v provozu mohly pohybovat i děti. Když to bude trasa, na kterou pošlete s klidným srdcem samotného 12letého kluka, pak je to dobrá infrastruktura, jinak ne." / "Klíčové jsou bezpečné cyklostezky. Bezpečná je taková, kde se nebojíte jet s šestiletým dítětem, které dobře ovládá kolo. Takových je v Brně jen několik." / "Moc děkuji za zorganizování ankety. Doufám, že poskytnutá data budou k užítku, a rád bych se jednou dožil toho, že použití kola doporučím i osobám méně cyklisticky zdatným. To, že v provozu málokdy vídávám starší osoby či děti, asi vypovídá o zoufalém stavu místního prostředí." 7. Změňte **náhled na cyklo dopravu**: "[...] Je potřeba o cyklistice přemýšlet jako o základním nástroji pohybu obyvatel Brna [...]" / "Moc bych stála o to, abychom přestali počítat, kolik v Brně máme kopců [...]" / "Jízda na kole je a bude nebezpečím jak pro cyklisty, tak i pro ostatní účastníky provozu na silnici až do doby, kdy dojde ke změně organizace dopravy, kdy cyklista bude mít solidně zabezpečenou trasu, po níž se pohybuje (nikoli formálně vyznačené kraťoučkové úseky končící v dopravně nebezpečném místě), kdy mu do ní nebude nikdo vjíždět, nebude tam parkovat a kdy bude respektován jako plnohodnotný účastník provozu a bude chráněn. Je třeba změnit myšlení řidičů, ale také cyklistů. Vzájemný respekt, ohleduplnost, empatie!" / "Jasně značená městská infrastruktura, kde přednost mají chodci, pak cyklisté a až pak auta, by naše město proměnila na místo, kde se dobře a zdravě žije. Moje každodenní cesta s dítětem ať pěšky či na kole je neuvěřitelný stres kvůli řidičům aut. Špatné parkování, rychlá jízda, nedávání přednosti na přechodech atd. Prioritou brněnských úřadů je auto na úkor člověka, a to dělá z našeho města bojiště." / "Myslím, že není důležité dělat složité kroky, jako úložné boxy pro kola, speciální cyklostezky atp. Ale umožnit běžným občanům jezdit každodenně na kole do práce, obchodu, do restaurace aj. Ne jen cyklo nadšencům a sportovcům, ale ženám s kabelkami a sukněmi, mužům ve společenských botách, dětem s aktovkami :-). To je moderní přístup moderního města k cyklistice – když zvolím jet na kole, volím bezpečí a ne risk a adrenalin." / "Nejdůležitější pro mě je osvěta veřejnosti ohledně toho, že kolo a cyklista není záškodník, kterého je nutné za každou cenu zlikvidovat, ale běžná součást provozu, která má stejné právo používat veřejnou dopravní infrastrukturu jako auto. [...] Kdybychom se respektovali navzájem (a to i na druhou stranu, respekt cyklistů k řidičům) a řidiči by brali kolo jako běžnou součást provozu, určitě by se všem jezdilo mnohem lépe."

8. Zaměřte pozornost i na **edukaci**: "Jako obrovský problém vidím neznalost a možná i nejasnost dopravních předpisů. A to jak ze strany cyklistů, tak ze strany řidičů." / "[...] Raději investujte peníze do opravy komunikací a jejich povrchů a do osvěty jak řidičů, tak ale i cyklistů [...]" / "[...] Cyklistiku podporuji, ale cyklisté by měli především pochopit, že jsou sami jak v pozici

ohrožených, tak ohrožujících a začít se chovat odpovědněji. Jako hlavní bych považoval to vzdělání a kampaň ohledně ohleduplnosti – ale především pro cyklisty."

Jak se inspirovat dobrou praxí

V závěrečných komentářích se objevoval i apel na **inspirování se příklady dobré praxe:**

1. **... ze zahraničí:** Dánsko (např. Kodaň), Nizozemí, Belgie (Gent), Rakousko (např. Vídeň), Německo (např. Mnichov), Polsko (např. Poznaň), Francie (např. Paříž), Španělsko, Švýcarsko a Slovinsko.
2. **... z Česka:** Praha (nové oddělené cyklostezky, například na ulici Vinohradská, lepší značení cyklotras a výstavba cykloboxů), Hradec Králové (hustá síť cyklostezek, která propojuje celé město, bezpečné a přehledné křižovatky s vyznačenými pruhy pro cyklisty).
3. **... i z Brna:** Brno – CTP Park ve Slatině, Plotní ulice (oddělení cyklistů od ostatního provozu na křižovatce), cyklopodjezd pod Hladíkovou, cyklostezka Hlinky (stezka mimo komunikaci), rekonstrukce ulice Chodská.

Závěrem

Velká brněnská cykloanketa byla určena pro všechny obyvatele Brna. Zjišťovala informace související s pohybem na kole po Brně. Zapojit se mohli nejen ti, kdo využívají dopravní prostředky, které jsou svou povahou způsobilé k provozu v rámci cyklistické infrastruktury (kola, koloběžky, longboardy, elektrokoloběžky, monowheel apod.), ale i ti, kteří na kole po Brně z různých důvodů nejezdí. Otázky ankety byly rozděleny do několika okruhů:

1. profil uživatele,
2. zkušenosti z cykloprovozu v Brně,
3. cykloinfrastruktura,
4. sdílená mikromobilita,
5. kargo kola.

Anketa tak během **března a dubna 2024** dala možnost vyjádřit se k jednotlivým oblastem rozvoje cyklistické dopravy v Brně. Získané informace budou využity pro vznik nové **Cyklostrategie města Brna**, která je součástí Plánu mobility města Brna. Další podrobnosti o této agendě jsou uvedeny na webu brnoinmotion.cz.

Věříme, že vás výsledky ankety zaujaly stejně jako nás a že společně můžeme v Brně vytvořit bezpečnější a příjemnější prostředí pro dopravu a zdravý pohyb – a to nejen na kole.