

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

DIPLOMOVÁ PRÁCE

(magisterská)

2019

Bc. Martina Pavlovcová

Univerzita Palackého v Olomouci

Fakulta tělesné kultury

BIKESHARING JAKO SOUČÁST BRNĚNSKÉ DOPRAVY

Diplomová práce

(magisterská)

Autor: Bc. Martina Pavlovcová,

rekreologie – management rekreace a cestovního ruchu

Vedoucí práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Olomouc 2019

Jméno a příjmení autora: Bc. Martina Pavlovcová

Název magisterské práce: Bikesharing jako součást brněnské dopravy

Pracoviště: Katedra rekreologie

Vedoucí diplomové práce: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

Rok obhajoby práce: 2019

Abstrakt:

Bikesharing je formou dopravy, která je součástí systému udržitelné městské mobility a současně podporuje přirozenou pohybovou aktivitu a zdravý životní styl obyvatel. Cílem práce je průzkum důvodů, které vedou obyvatele města Brna k rozhodnutí, zda budou službu veřejného sdílení jízdních kol používat.

Tohoto výzkumu se prostřednictvím on-line ankety zúčastnilo 202 respondentů žijících nebo pracujících v Brně. Výsledky průzkumu ukázaly, že 40 % z nich lze označit za aktivní uživatele bikesharingu. Mezi aktivní uživatele jsem zařadila ty, kteří bikesharing využívají minimálně jednou do měsíce. Typický uživatel bikesharingu v Brně je mladý, muž, zaměstnanec s vysokoškolským vzděláním. Bikesharing je používán nejčastěji ve volném čase k cestám za zábavou a hlavním důvodem pro používání je rychlost dopravy. Výsledky práce ukazují, že z hlediska poptávky obyvatel, studentů a pracujících ve městech jako je Brno existují významné příležitosti k dalšímu šíření udržitelné mobility ve formě bikesharingu, podmínkou pro využití těchto příležitostí je však vybudování infrastruktury pro bezpečnou jízdu cyklistů.

Klíčová slova: bikesharing, udržitelná mobilita, aktivní transport, cyklodoprava,

Souhlasím s půjčováním diplomové práce v rámci knihovních služeb.

Author's first name and Surname: Martina Pavlovcová

Title of the master thesis: Bikesharing in Brno: Growth in Popularity

Department: Department of Leisure Studies

Supervisor: Ing. Eva Schwartzhoffová, Ph.D.

The year of presentation: 2019

Abstract:

Bikesharing is a mode of transport which makes a component of the sustainable city transport system and which, at the same time, supports the intrinsic need of physical movement as well as healthy life-style. The objective of the thesis is an enquiry into the factors leading to decision of inhabitants to use bikesharing. Bikesharing has been defined as a public bike sharing service, and city of Brno has been chosen as a locale for empirical research. To identify reasons for using the service, an on-line survey was conducted in 2018 and 2019, in which 202 respondents participated. The survey results demonstrated that 40 per cent of people living or working in Brno can be termed „active users“ of the service. They are predominantly young, men, employees with university education. Bikesharing is used mostly during leisure time as a means of travel to recreational activities. The main reason for choosing a shared bike is the speed of transport. The thesis results have shown that there are significant opportunities for further development of sustainable mobility in the form of bikesharing in Brno; the main precondition for utilization of these opportunities is improvements of infrastructure for safe cycling.

Keywords: bikesharing, sustainable mobility, active transport, cycle transport

I agree this thesis paper to be lent within the library service.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně pod vedením Ing. Evy Schwartzhoffové, Ph.D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala zásady vědecké etiky.

V Olomouci 30. 6. 2019

.....

Děkuji Ing. Evě Schwartzhoffové, Ph.D., za odborný dozor a cenné rady, které mi poskytla při zpracování diplomové práce.

Obsah

1. SYSTÉM SDÍLENÍ JÍZDNÍCH KOL.....	10
1.1 Rešerše literatury.....	10
1.2 Popis bikesharingu	12
1.3 Bikesharing jako forma cyklistické dopravy	16
2. BIKESHARING A ZDRAVÝ ŽIVOTNÍ STYL.....	19
2.1 Význam budování cyklistické infrastruktury.....	20
2.2 Přínosy aktivního transportu	21
3. BIKESHARING JAKO NÁSTROJ UDRŽITELNÉ MOBILITY	22
3.1 Udržitelnost městské mobility pro Českou republiku.....	24
3.2 Cyklistika jako součást dopravní politiky.....	25
3.3 Bikesharing jako součást inteligentních měst	26
4. CÍL	30
5. METODIKA	31
5.1 Tvorba ankety	31
5.2 Uzavření šetření a zpracování.....	32
6. VÝSLEDKY	33
6.1 Sociodemografická struktura respondentů.....	33
6.2 Znalost bikesharingu a jeho využívání.....	35
6.3 Důvody pro používání.....	36
6.4 Znalost společností provozujících bikesharing	39
6.5 Frekvence využívání bikesharingu.....	42
6.6 Účel využívání bikesharingu.....	43
6.7 Městská mobilita	44
6.8 Druhotné zpracování sběrných dat.....	49
7. DISKUSE	54
8. ZÁVĚR.....	55
9. SOUHRN.....	56
10.SUMMARY.....	57
11.REFERENČNÍ SEZNAM	58

Seznam tabulek:

- Tabulka 1. Přímé a nepřímé výhody bikesharingu.
- Tabulka 2. Struktura respondentů z hlediska vzdělání.
- Tabulka 3. Struktura respondentů z hlediska ekonomické aktivity.
- Tabulka 4. Frekvence využívání bikesharingu (data v %).
- Tabulka 5. Vztah k brněnské dopravě.

Seznam obrázků:

- Obrázek 1. Velonet v Brně.
- Obrázek 2. Loga společností Rekola a Velonet.
- Obrázek 3. Schéma vlivu dopravy na zdraví populace.
- Obrázek 4. Zobrazení tří pilířů udržitelného rozvoje.
- Obrázek 5. Struktura respondentů z hlediska pohlaví.
- Obrázek 6. Struktura respondentů z hlediska věku.
- Obrázek 7. Znalost bikesharingu – srovnání muži a ženy.
- Obrázek 8. Důvod využívání bikesharingu.
- Obrázek 9. Důvody nevyužívání bikesharingu.
- Obrázek 10. Znalost společností provozujících bikesharing.
- Obrázek 11. Účel využívání bikesharingu.
- Obrázek 12. Vztah respondenta k brněnské dopravě.
- Obrázek 13. Preference dopravních prostředků.
- Obrázek 14. Životní styl.
- Obrázek 15. Postoj k bikesharingu blízkých přátel.
- Obrázek 16. Věkový rozdíl mezi těmi, kteří využívají a nevyužívají bikesharing.
- Obrázek 17. Dosažené vzdělání mezi těmi, kteří využívají a nevyužívají bikesharing
- Obrázek 18. Jak často využívají aktivní uživatelé osobní vozidlo.
- Obrázek 19. Jak často využívají aktivní uživatelé své vlastní kolo.
- Obrázek 20. Jak často využívají aktivní uživatelé městskou hromadnou dopravu.
- Obrázek 21. Znalost společností provozujících bikesharing u aktivních uživatelů.

ÚVOD

V roce 2014 se v ulicích města Brna objevila růžová kola a ve městě se zrodila první vlna bikesharingu. Tento celosvětový fenomén se do Brna dostal díky projektu spolku Rekola, který se pro český bikesharing stal revolučním. Bikesharing jsem si vybrala jako téma své diplomové práce na základě svých osobních zkušeností s cyklistikou a zájmu o cyklistiku ve městě Brně. Text této diplomové práce volně navazuje na moji bakalářskou práci (Pavlovcová, 2014). V ní jsem zkoumala vztahy města a místních obyvatel k cyklistické dopravě a možnost zapojit bikesharing do městské dopravy. Během výzkumu bylo zjištěno, že rozvoji brněnské cyklodopravy brání především stará zástavba města, nedostatek místa pro budování kvalitní cyklistické infrastruktury a nedostatečná bezpečnost cyklistů. Výsledek však ukázal, že více než polovina respondentů má o zavedení bikesharingu v Brně zájem.

Hlavním cílem této práce je zjistit důvody, na základě kterých se respondenti rozhodují, zda bikesharing budou nebo nebudou využívat. Vedlejším cílem je pak charakterizovat profily těchto dvou skupin.

Teoretická část je rozdělena do tří základních navzájem propojených kapitol. První z nich je věnovaná základní charakteristice bikesharingu a jeho vazbě na cyklistickou dopravu ve městech. Druhá kapitola teoretické části se věnuje bikesharingu a jeho vztahu ke zdravému životnímu stylu. Zde diskutuji dopady sedavého způsobu života a každodenního dopravního chování na zdraví člověka, motivaci k participaci na aktivním transportu a zvýšení přirozené pohybové aktivity. Ve třetí kapitole se věnuji představení bikesharingu jako součásti udržitelné mobility inteligentních měst (Smart Cities). V praktické části prezentuji výsledky výzkumu provedeného kvantitativní metodou prostřednictvím on-line ankety. Tyto výsledky jsou složeny prvotní analýzy sociodemografických údajů, údajů o povědomí, míry využívání a účelech využívání bikesharingu. Dále se skládají z údajů o frekvenci využívání a vztahu k ostatním dopravním prostředkům. Druhotná forma zpracování dat je pak zaměřena na profil aktivního uživatele. Mezi aktivní uživatele jsem zařadila ty, kteří bikesharing využívají minimálně jednou do měsíce.

1. SYSTÉM SDÍLENÍ JÍZDNÍCH KOL

Označení City bike, BSS, Bike-sharing systém nebo jen prosté bikesharing se pojí s aktivitou, která v překladu znamená veřejné sdílení jízdních kol. Výraz pochází z anglických slov bike=jízdní kolo a share=sdílet. S těmito koly nepřehlédnutelného designu se už dnes můžeme setkat v celé řadě měst po celém světě. Je považován za levný a efektivní způsob dopravy, avšak má i svá úskalí.

1.1 Rešerše literatury

V akademickém roce 2013/2014 jsem vypracovala bakalářskou práci na téma Bikesharing – veřejné sdílení jízdních kol v Brně, která se stala výchozí studií pro tuto diplomovou práci (Pavlovcová, 2014). V roce 2014 se na scéně brněnské veřejné dopravy poprvé objevil projekt Rekola a služba bikesharing se začala dostávat do povědomí širší veřejnosti. Hlavním cílem mé bakalářské práce bylo zjistit, jak Brno tuto novou formu dopravy přijímá a jak se k ní staví magistrát města i samotní obyvatelé. Z výsledků výzkumu v rámci bakalářské práce bylo patrné, že zatímco cyklisticky orientovaná veřejnost měla jasný názor na rozvoj bikesharingu a s ní spojené budování pro cyklisty vhodné infrastruktury, širší veřejnost byla spíše skeptická. Velice často jsem se setkávala s argumenty, proč tato forma dopravy není vhodná, jaká jsou rizika a proč se bikesharing nikdy v Brně neujme. Mým cílem nebylo hájit zavedení sdílených systémů jízdních, ale poskytovat faktické informace pro diskusi o těchto systémech. Tímto jsem rozšířila povědomí o alternativách dopravy v Brně. Šíření informací o nové službě je prvním krokem, druhým je službu vyzkoušet a třetím je se na ni adaptovat. Jízdu na kole stejně jako chůzi lze akceptovat jako plnohodnotnou variantu městské mobility spolu s hromadnou nebo automobilovou individuální dopravou.

Významnou studií mezinárodního měřítká, která přinesla základní fakta a doporučení týkající se bikesharingu v evropských městech byla *Optimising Bike Sharing in European Cities, A Handbook* (Büttner et al., 2011). Tato práce po tři roky mapovala zkušenosti s bikesharingem ve vybraných evropských městech.

Bezpečností v cyklodopravě se podrobně zabývala studie, kterou provedl institut Mineta Transportation spadající pod Úřad ministerstva dopravy Spojených států. Mezi jeho výzkumné oblasti patří mimo jiné právě i bezpečnost dopravy. Studie potvrdila, že s nárůstem bikesharingu jsou spojena bezpečnostní rizika (Martin et al., 2016).

Výzkum zaměřený na důvody vedoucí k výběru jízdního kola jako dopravního prostředku, který proběhl v Nizozemí v Rotterdamu (Dogterom et al., 2018) byl založen na tom, že si lidé mohli vybrat jakoukoliv jinou formu dopravy namísto svého osobního automobilu. Nejčastější odpovědí dotazovaných respondentů bylo jízdní kolo. Rozhodující byla distance, kterou museli respondenti překonat, aby se dostali do cílové stanice; dále bydliště - respondenti žijící ve městech neměli problém vyměnit osobní automobil za jízdní kolo, zatímco respondenti žijící na venkově cítili jako prioritu použití osobního automobilu, kterého se nechtěli vzdát. Posledním rozhodující aspektem pro stanovení priority dopravního prostředku byl účel cesty. Zatímco v případě dopravy do místa práce, do školy nebo v případě vyzvednutí dětí ze školy měla převahu automobilová doprava, za zábavu, sportem a ostatními volnočasovými aktivitami bylo nejpreferovanější alternativou dopravního prostředku právě jízdní kolo.

Tématu bikesharingu se věnovala i řada jiných závěrečných prací zpracovaných na českých vysokých školách. Uvádím zde pro příklad některé z nich. Brněnskou cyklodopravu se zabývala práce *Cyklistická doprava v kontextu rozvoje území města Brna* (Kolenčík, 2014). I když se bikesharingu dotkla spíše okrajově a obecně, vycházela jsem z jejích poznatků o situaci brněnské cyklodopravy, jež tvoří velice důležitou součást fungujícího bikesharingových systémů obecně. Práce *Návrh městského dopravního prostředku* (Primas, 2013) byla zaměřena na design a funkčnost kol určených pro bikesharing. Poznanky se týkaly bezpečnostních a dalších prvků s ohledem na cyklodopravu v centru města, která má specifické požadavky. *Racionalizace systému Rekola ve městě Pardubice* (Ridoško, 2017) je zaměřena na možnosti města a zájmu jeho občanů na zavedení bikesharingu ve městě Pardubice. Autor došel k závěru, že zkoumané město je pro bikesharing vhodné a důvodem dosavadního nízkého využití může být fakt, že služba ve městě není rozšířena a kol určených k bikesharingu není dostatek. Výzkum v rámci práce *Analýza využitelnosti bike-sharingu v hlavním městě Praha* (Steinbachová, 2013) se stejně tak zabývá aplikací bikesharingu do každodenního dopravního chování obyvatel hlavního města Prahy. Autorka došla k závěru, že expanze služeb sdílených kol je možná, avšak uvádí, že bikesharing nikdy nedosáhne využitelnosti v takové míře jako městská hromadná doprava či individuální automobilová doprava. Na téma bikesharingu v hlavním městě Praze je zpracována i diplomová práce *Fakulta dopravní Bike sharing – nový fenomén v cyklodopravě* (Včala, 2015), který uvádí jako hlavní omezující faktor rozvoje cyklodopravy nedostatečnou cyklistickou infrastrukturu.

1.2 Popis bikesharingu

Od poloviny 20. let 20. století se bikesharing (známý také jako „půjčovna kol“) rozvíjel a šířil jako nová forma mobility ve městech na celém světě (Parkes, 2013). Systém je založený na principu členství přes registraci členské karty (kreditní kartou nebo telefonem), která umožňuje si na kterékoli ze stanic zapůjčit kolo na časově omezené období (Jebavý, 2010). Sdílená jízdní kola se za posledních pár let dostala také do České republiky, kde stále získávají na své oblíbenosti. Mezi hlavní důvody patří pocit volnosti, pohybu, zábavy, rychlosti a šetrnost k životnímu prostředí. Jízdní kola používaná pro veřejné sdílení jsou konstruována speciálně pro pohyb v centru měst tak, aby byla co nejvíce stabilní, lehce ovladatelná, dokázala převést menší náklad bez potíží, jako je například nákupní taška nebo notebook, ale zároveň neumožňovala rychlost závodního kola s ohledem na uchování bezpečnosti a ohleduplnosti k ostatním účastníkům pohybujícím se na komunikacích (Primas, 2013).

Jejich excentrický design je poznávací i marketingovou značkou a zároveň ochranou před odcizením. Problémy s odcizením a vandalismem byly velmi častým jevem v prvních vývojových fázích bikesharingu již v sedmdesátých letech, jak uvádí De Mario (2009). Proto se dnešní provozovatelé snaží být ve vývoji vzhledu nápadití až výstřední. Kola poutající pozornost širokého okolí, zloděje odrazují. Nicméně ani výstřední design vždy nezabrání hrubému zacházení vandalů.

Síť veřejně dostupných jízdních kol, umožňuje zájemcům vypůjčit si kolo na některé z výpůjčních stanic rozmístěných po městě a stejně tak ho po dojezdu znovu na nejbližší stanici pro kola vrátit. Kola by se měla pohybovat pouze ve vybraných zónách. Standardně to znamená, že každý provozovatel spravuje určitou část města s rozmístěnými stojany, kde svá kola redistribuuje tak, aby byla na určených místech stále k dispozici a současně zajišťovala volná místa k vrácení do stojanů (Rekola, 2015).

Jak uvádí a popisuje Büttner et al. (2011), dnes už veškerá logistika, jako je vyhledání, zapůjčení a vrácení kol zpět do speciálně vyhrazený stojanů, probíhá přes mobilní aplikace. Tyto aplikace jsou napojeny na GPS signál a umožňují tak snadnou lokalizaci kol. Slouží dobře uživatelům, ale i provozovatelům pro lokalizaci kola s nahlášenou poruchou. Zajišťuje tak jejich celkový rychlý servis (24).

Velká část uživatelů bikesharingu, a to nejen v Brně, se sdružuje na sociálních sítích, kde si vyměňují osobní názory, zkušenosti a doporučení. Tyto veřejné skupiny spravují sami provozovatelé. Často tak komunikují konkrétní téma přímo se svými

uživateli, jako to dělá například česká společnost Rekola. Ta si vytvořila na sociálních sítích skupiny vytvořené speciálně pro města, ve kterých bikesharing provozují. Uživatelé dostávají přímé a konkrétní informace o akcích, nových kolech, nových stojanech nebo o rozšiřujících se zónách. Členové jsou naproti tomu nápomocni i při hledání kol ztracených nebo poškozených, případně i těch, která se nedopatřením dostala mimo zónu.

Pro uživatele bikesharingu bývají první minuty výpůjčky zdarma. Standardně je jedná o prvních deset až dvacet minut. Pro delší úseky nebo pro pravidelné uživatele jsou k dispozici předplatné tarify za zvýhodněné ceny. Hlavními zdroji financování z provozního hlediska jsou registrační poplatky a poplatky za použití, které platí zákazník. Dle Büttner (2011) většina provozovatelů bikesharingu využívá dotace, protože příjmy ze systému sotva kdy pokryjí provozní a investiční náklady, popřípadě se přiklání ke spolupráci s investory, se kterými dlouhodobě spolupracují.

Bikesharing ve městech nabízí alternativu městské hromadné a individuální automobilové dopravy. Provozovatelé sdílených kol se snaží stále experimentovat a svůj dopravní sortiment rozvíjet. Kola se přizpůsobují nerovným terénům a značná část má dnes převodovku usnadňující pohyb v kopcovitém terénu jako má například město Brno. V České republice se například společnost Rekola rozhodla pustit do ulic koloběžky a začala testovat užívání elektrokol. Nové dopravní prostředky by měly přilákat nové uživatele a rozšířit základnu aktivních uživatelů. Základním principem stále zůstává snížit počet osobních automobilů, zklidnit dopravu ve městě a udělat město přívětivější pro chodce, cyklisty, rodiče s kočárky, děti na koloběžkách či seniory.

Přes všechna pozitiva se bikesharingová kola potýkají také s mnoha úskalími. Mnohá města se musela znovu naučit žít s cyklisty. Řidiči motorových vozidel se museli tomuto novému trendu přizpůsobit a přijmout fakt, že na silnicích už nejsou sami. Jak uvádí také Martin et al. (2016), nedostatečná bezpečnost cyklistů bývá nejčastějším argumentem při odmítání účasti na cyklistické dopravě. Obavy jsou oprávněné. Brno je jedním z měst, ve kterém se řidiči s cyklisty zatím nedokázali sžít, což často vede až k absurdní nevraživosti. Obě skupiny se tou druhou cítí utlačovány a tak narůstá oboustranná nevraživost a neohleduplnost. Pro řidiče pohybující se ve vozidle v už tak nekomfortních úzkých ulicích staré brněnské zástavby představuje pohyb cyklistů, na které nejsou zvyklí, zkomplikování dopravních podmínek. Paradoxně jsou to však právě cyklisté, kteří výměnou osobních automobilů za bicykly ulevují dopravním zácpám, parkovacím kapacitám a znečištěnému ovzduší.

V důsledku agresivního chování řidičů cyklisté pro svoji cestu preferují jízdu po chodníku, kde se naopak oni stávají nebezpečnými pro chodce a navíc tímto chováním porušují zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů o provozu po pozemních komunikacích (Parlament České republiky, 2001), který jasně říká, že jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v zákoně stanoveno jinak. Bohužel ani v dnešní době dosud Brno nemá dostatečně vypracovanou infrastrukturu pro cyklisty a tak uživatelé nezdědka narazí na místo, na které je sice dovedl jízdní pruh, ale ten za křižovatkou už dál nepokračuje, v lepším případě se za křižovatkou změni v piktogramy, ovšem pro cyklistu méně komfortní a méně bezpečné. V té chvíli vjíždí na chodníky. Propracování cyklistické infrastruktury má na rozvoj bikesharingu v Brně zásadní vliv.

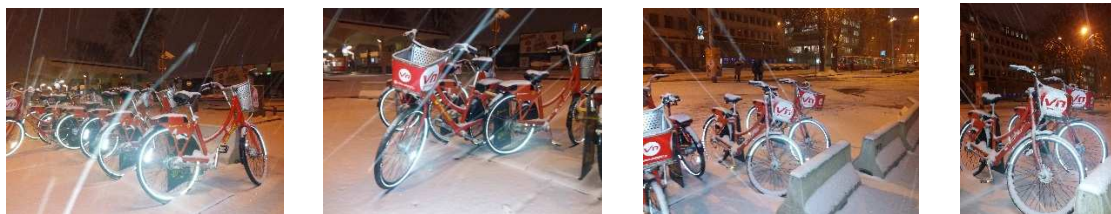
Výsledkem nízké tolerance řidičů adaptovat se na pohyb cyklistů na vozovkách jsou také dopravní nehody, které mohou skončit i těžkými zraněními cyklistů. Je to hlavní důvod, proč mnoho lidí bojí usednout na kolo a projet na něm město v dopravní špičce na společné komunikaci s motorovými vozidly. Velké riziko nese absence cyklistické přilby u uživatelů bikesharingu a také fakt, že sdílená kola si často půjčují turisté a lidé, kteří na kole jezdí méně často a neznají místní terén. Zatímco nepřítomnost cyklistické helmy není prozatím v moci ovlivnitelnosti provozovatelů těchto systémů, alespoň se snaží dělat kola co nejvíce nápadná a viditelná pro vozidla. Ochranné prvky jako odrazová světla jsou běžnou součástí bikesharingových kol. Tato kola jsou svojí konstrukcí větší, pomalejší a houževnatější než mnoho osobních kol, a cyklisty přirozeně vede k opatrné jízdě. Lidé se na bikesharingových kolech chovají opatrněji (Minota Transportation Institute, 2016). Dle české legislativy musí cyklistickou helmu používat pouze děti a mladiství do 18 let, ale i spousta dospělých nad 18 let se dnes na jízdní kolo bez cyklistické helmy neposadí (Parlament České republiky, 2001). Absence cyklistické helmy u uživatelů bikesharingu je velkou nevýhodou.

Bezpečnost cyklistiky velmi závisí na kvalitě cyklistické infrastruktury a úrovni cyklistiky ve městě. Řidiči aut si mnohem více uvědomují cyklisty, čím více se cyklistů na silnicích pohybuje. Zavedení a zpopularizování bikesharingu, který na silnici přivede značný počet uživatelů jízdních kol tak paradoxně může přispět k bezpečnější cyklistice. I když studie ukazují, že zdravotní přínosy cyklistiky do značné míry převažují nad riziky nehod a následných úrazů, je třeba

brát rizika nehod vážně a přijmout opatření k jejich minimalizaci například prostřednictvím informačních kampaní zaměřených na cyklisty, ale zejména také na motoristy (OBIS, 2011).

Dalším významným aspektem ovlivňujícím provoz bikesharingu jsou roční období a s nimi spojené výkyvy počasí. Za nepříznivého počasí nebo v zimních měsících nasedne na kolo méně uživatelů. To ale neznamená, že ho nevyužije nikdo (Godavarthya & Taleqanib, 2017). Provozovatelé v České republice v prvních letech provozu poskytovali kola pouze v teplém období od jara do podzimu, s předpokladem, že v zimních měsících nikdo nevyužije. S příchodem zimy byla kola z ulic města stažena a tento čas byl využíván převážně pro údržbové práce a plány na další sezónu. Nejen chladné počasí snížilo poptávku po sdílených kolech, ale nepříznivý vliv způsobovaly samostatné podmínky cyklistické infrastruktury jako například neodklizený sníh nebo náledí.

Pravidelní uživatelé však mají velký zájem využívat sdílená jízdní kola i v zimních měsících a to za předpokladu, že jsou k tomu vhodné podmínky (Zhaoa, 2018). Společnost Rekola v listopadu 2018 nasadila první testovací zimní provoz svých sdílených kol, ve třech městech své působnosti a to v Praze, Brně a Olomouci. Úspěch u svých uživatelů zaznamenali ve všech těchto městech a uživatelé dalších měst vyjadřovali přání, aby se zimní provoz rozšířil i u nich (Rekola, 2018). Velonet oficiálně svá kola stahuje z provozu k 30. listopadu (Velonet, 2019), nicméně i jejich kola si bylo možné zapůjčit v zimních měsících roku 2019.



Obrázek 1. Velonet v Brně.

Zdroj: (vlastní foto, leden 2019).

1.3 Bikesharing jako forma cyklistické dopravy

Podmínkou pro dobře a efektivně fungující bikesharing je dobře a efektivně fungující cyklodoprava, která je vždy podmíněna kvalitou cyklistické infrastruktury. Proto města ve svých studiích zaměřených na zavedení bikesharingu musí vždy nejdříve zhodnotit stav cyklistické infrastruktury, zaujmout stanoviska, navrhnout vhodná řešení a poté se zaměřit na zavedení bikesharingu.

První bikesharing v České republice se objevil v roce 2005 v Praze. Jednalo se o automatický bike-sharing-system s názvem Homeport s 30 koly na 16 stanicích. (Büttner et al., 2011), která v Praze působí dodnes. Od roku 2013 zde působí společnost Rekola. V hlavním městě České republiky probíhá pravidelná analýza podmínek pro cyklistickou dopravu prováděná technickou správou komunikací. Poslední výzkum cyklistické dopravy v Praze v září 2015 navázal na předchozí šetření z roku 2012. Prioritním cílem bylo mapování podmínek pro cyklistickou dopravu a motivaci obyvatel plnohodnotně využívat jízdní kolo jako dopravní prostředek. Dílčí závěry ukazují, že zatímco v letech 2002 až 2012 narůstal podíl Pražanů jezdících po městě na kole, v letech 2012 až 2015 jejich počet stagnoval. Výzkum mezi důvody ke stagnaci uvedl problém zaparkovat kolo v cílové stanici a obavy z odcizení vlastního kola, což může vyřešit bikesharing, ale významnějším podílem na zpomalení expanze jízdy na kole v hlavním městě je obava o bezpečnost při jízdě. Tímto faktem trpí bikesharing v každém větším městě.

„Řidiči automobilů, kteří sami nejezdí na kole, projevují značnou intoleranci vůči cyklistům. Dvě třetiny z nich svou jízdou neusnadňují cyklistovi jízdu v provozu, polovina z nich je přesvědčena, že cyklista do běžného provozu nepatří“
(Čistou stopou Prahou, 2018).

Podobě jako Praha se i město Ostrava zabývá podmínkami pro cyklistickou dopravu a vypracovalo dokument: Akční plán strategického plánu rozvoje města Ostravy na období 2017-2023, jehož jedním ze strategických cílů je: *Kultivovat prostředí pro život všech generací, který jak doslova uvádí, mezi své vlajkové projekty zahrnuje: Bikesharing a podporu čisté mobility.* I Město Klatovy ve svém sociálně antropologickém výzkumu z ledna 2018 uvádí, že mezi vize města patří také bikesharing.

„Klatovy bez aut, Klatovy pro kola!“ „Měly by tu být po městě i v okolních vesnicích půjčovny kol, koloběžek.“ (Janská, 2016).

Město Plzeň zahrnuje v rámci svého projektu „Smart City“ bikesharing a carsharing do součásti veřejné dopravy (Žáková, 2015) a například i město Zlín patří mezi ta města, která podporují cyklistickou dopravu v rámci udržitelné městské mobility. Město vytvořilo projekt: Zlín v pohybu, který šíří svou ideu hlavně prostřednictvím sociálních sítí a řadí se mezi města, která se zapojují do celonárodního projektu Do práce na kole.

Město Brno se stejně jako ostatní česká města se musí zabývat otázkou fungující cyklo dopravy. Ve svém Návrhu na zadání změn územního plánu celoměstského významu mezi své hlavní cíle řadí úpravu koncepce cyklistické dopravy. V rámci tohoto návrhu chce navázat na systém cyklotras dle Generelu cyklistické dopravy města Brna s cílem zvýšit podíl cyklistické dopravy v dělbě dopravní práce (Magistrát města Brna, 2015). Provoz bikesharingu v Brně byl poprvé zmíněn v Generelu cyklistické dopravy města Brna již v roce 2010. Celý dokument byl zaměřen na fungování cyklo dopravy v Brně a kromě bikesharingu zahrnoval navržená řešení pro parkování jízdních kol, přepravu kol v prostředcích hromadné městské dopravy, systém veřejných opraven kol, sčítání cyklistů nebo informací systém pro vyhledávání cyklotras. Níže uvádím úvodní slovo z dokumentu zpracovaných výstupu z Generelu pro cyklistickou dopravu pro město Brno:

Cyklo doprava je zdraví prospěšná a udržitelná forma dopravy, která pomůže vyřešit problém města plného dopravních kongescí. Město chce být bezpečné, přívětivé a zdravé. Kromě jiného zde musí být spousta příležitostí jak se pohybovat ve veřejném prostoru, procvičit se a zapojit se do sportu či jakéhokoliv pohybu. Možnosti cyklistické dopravy v Brně spočívají v realizaci krátkých cest. Více jak 70% obyvatel města Brna (cca 270 tis.) potřebuje k dosažení největšího cíle cest (centrální část města) méně než 7 km. U většiny těchto cest je možné plnohodnotně nahradit automobil pěší chůzí nebo jízdou na kole (Bielko, 2010).

Brno má vypracovaný také dokument Strategie Brno 2050. Jedná se o návrh vize města pro příští generace, které bude neustále zvyšovat kvalitu života a dá lidem možnost aktivně se podílet na efektivní správě města. Do tohoto zapadá také již fungující bikesharing, který Brno řadí do skupiny projektů sdílené ekonomiky. Plán mobility Brno uvádí, že do roku 2050 bude podíl cyklistické dopravy v Brně minimálně 10 %. Systém

městských kol chce propojit se systémem veřejné hromadné dopravy, aby bylo možné pro každodenní přepravu využívat kombinace městského kola a prostředků městskou hromadnou dopravu.

Na poli brněnského bikesharingu jednoznačně dominuje společnost Rekola, což potvrzují i výsledky této práce. Projekt Rekola vznikl v Praze v roce 2013, a poté se v roce 2014 rozšířil do Brna na Olomouce. V následujících letech pak do Českých Budějovic, Liberce, Ostravy a Teplic či Hradce. Dnes už působí v celkem osmi městech (Praze, Brně, Českých Budějovicích, Frýdku-Místku, Liberci, Olomouci, Ostravě a na Kladně). V současnosti spolupracuje s partnery: Hello bank!, MultiSport, Alšova jihočeská galerie a innogy.

V roce 2018 se do brněnského bikesharingu zapojila i další organizace Velonet. Společnost Velonet si zakládá na profesionálním postavení na trhu, avšak obyvatelé jsou k této značce více konzervativní. Velonet má oproti Rekolům nevýhodu především v omezeném rozsahu svých služeb. Zatímco Rekola mají své zóny prakticky na každém brněnském cyklostojanu ve městě, Velonet pracuje pouze s vlastními stanicemi. Z této skutečnosti plyne menší rozsah služeb Velonetu a omezené takzvaných zón, ve kterých se sdílená kola mohou pohybovat.



Obrázek 2. Loga společností Rekola a Velonet.

Zdroj: Heller, 2019

2. BIKESHARING A ZDRAVÝ ŽIVOTNÍ STYL

Bikesharing jako součást cyklistiky přispívá stejně pozitivně ke zdravějšímu životnímu stylu obyvatel měst, jako sama cyklistika. Kouzlo bikesharingu je v jeho atraktivitě v podobě zážitkového pohybu po městě bez nutnosti vlastnit své vlastní kolo. Motivace k pohybové aktivitě je významná součástí primární prevence civilizačních onemocnění. Nedostatek přirozené pohybové aktivity, sedavé zaměstnání a pasivní transport může vést k mnoha patologickým jevům a nejen fyzickým, ale také k psychickým. Sklony k nadváze a obezitě jsou způsobené především nedostatečným přirozeným pohybem. Jízda na sdíleném kole jako forma aktivní dopravy tak může zastoupit jako k nástroji prevence hypokineze (Flemer et al. 2009). V dnešní společnosti můžeme považovat zdraví za jeden z nejdůležitějších předpokladů plného a kvalitního lidského života, je významnou humánní hodnotou, individuální i sociální.

Proměnit každodenní dopravu přes město, ať už do zaměstnání, do školy nebo za zábavou na pohybově aktivní čas, je výborným argumentem proti výrokům o nedostatku času u dnešní časově stresované populace (Flemer et al. 2009, 71). Flemer, 2009 dále uvádí, že jízda na kole: Je nejekologičtější způsobem dopravy, příznivě ovlivňuje zdraví a kondici obyvatel a podporuje zdravý životní styl, ekonomicky je minimálně nákladná, většina cílů je tímto druhem dopravy dostupná, umožňuje bezprostředně vnímat krajinu kolem sebe a může přinášet ekonomický profit oblastem a místům, kterými cyklistické cesty prochází.

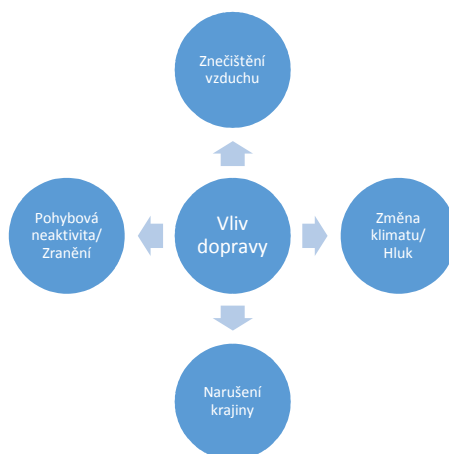
Města by měla vytvářet podmínky pro realizaci pohybových činností pro své obyvatele přímo v místě jejich bydliště. Je nezbytné umožňovat bezpečnou realizaci přirozených pohybových činností, které jsou zvládnutelné jako pro děti, tak dospělé i seniory. Cyklistická infrastruktura je jednou z možností města, jak tuto možnost poskytnout.

2.1 Význam budování cyklistické infrastruktury

Cyklodoprava je nedílnou součástí dopravního systému a zlepšování cyklistické infrastruktury ovlivňuje kvalitu života ve městech. Cílem současného dopravního plánování musí být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí, jejíž součástí je i budování cyklistických komunikací, které přispívají k celkové bezpečnosti silničního provozu. Budování nových cest povede k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy či v rámci trávení volného času.

Cyklodoprava se významně podílí na posílení ochrany životního prostředí. Je bezemisní, nehlukná, nespotřebovává neobnovitelné zdroje, neovlivňuje klima Země, nezpůsobuje kyselé deště, není náročná na prostor tak, jako jiné druhy zejména motorové dopravy. Rozvoj cyklodopravy významně přispívá k naplnění environmentálních cílů ve snižování emisí skleníkových plynů, a tím i k programu zmenšování klimatických změn, ke snižování produkce kyselých dešťů, také snižování hluku a produkce nebezpečných látek z výfukových plynů motorové dopravy.

Z hlediska podpory pohybové aktivity tak významnou úlohu hraje dopravní sektor, zejména pak tzv. aktivní transport – chůze a jízda na kole. Podpora aktivního transportu – chůze a jízdy na kole by dle WHO měla být základním pilířem strategií zaměřených na podporu pohybové aktivity WHO (2002, 2007). Evropská města by měla více podporovat své obyvatele k upřednostňování chůze či jízdy na kole před dopravnou automobilem. Cca 30 procent cest autem je tak na vzdálenost kratší než 3km, což odpovídá cca 20 minutám svižné chůze, více než polovina cest automobilem na vzdálenost nepřesahuje 5 km. Vysoká úroveň motorizované dopravy pak přímo i nepřímo ovlivňuje zdraví celé populace (dopravními nehodami, respiračními problémy způsobenými znečištěným vzduchem, a především snižováním úrovně pohybové aktivity), jak je zobrazeno na schématu (Kalman et al. 2009, 82). V evropském regionu je možné nahradit řadu cest autem chůzí a jízdou na kole. Opatření snižující provoz, jako jsou jízdní pruhy pro cyklisty, cyklotrasy, cyklostezky a zněny politicky na místní úrovni mohou zvýšit podíl pěší a cyklistické dopravy. Lidé více chodí a jezdí na kole v případě, že je snížena rychlost automobilové dopravy a je budována vyhovující a bezpečná infrastruktura, jako jsou už zmíněné jízdní pruhy pro cyklisty, cyklotrasy, cyklostezky a jsou měněny politika na místní úrovni (WHO, 2006).



Obrázek 3. Schéma vlivu dopravy na zdraví populace.

Zdroj: Kalman, M. et al. 2009, 82.

2.2 Přínosy aktivního transportu

Chůze a jízda na kole jsou formy aktivního transportu. Chůze je základním pohybem. Jedná se o formu pohybové aktivity a způsob transportu, který je dostupný pro každého bez ohledu na věk, pohlaví nebo sociální status. Je bezpečná a může být snadno součástí každodenního domácího i pracovního programu.

Jízda na kole může mít ve srovnání s chůzí poněkud vyšší zdravotní účiny, protože intenzita úsilí je větší. Bylo provedeno několik experimentů, které měly otestovat vliv jízdy na kole na zdravotní stav jedince. Největší studie – Copenhagen Heart Study (Jensen, 2010) která zahrnovala 13 375 žen a 17 265 mužů ve věku 20 – 93 let, zjistila, že jízda na kole má velké preventivní účinky. Na základě sledování krevního tlaku, hladiny cholesterolu a body mass indexu bylo zjištěno, že u lidí, který nejezdili na kole je mortalita o 39% vyšší než u těch, který na kole jezdili (Andersen et al., 2000). Jízda na kole navíc představuje z hlediska zatížení pohybového aparátu menší riziko než např. běh (Vondruška & Barták, 1999).

Neexistuje žádná jiná aktivita, která by dokázala zlepšovat zdravotní stav a fyzickou kondici lidí a současně by přispívala ke snižování znečištění a emisí CO₂ a řešení dopravních kongescí (kolon). To je důvodem, proč dnes země celého světa znovu objevují jízdní kolo jako prostředek každodenní přepravy. Jízdní kolo je přirozenou součástí života a obyvatelé navíc jeho hojnějším využíváním posunují význam veřejného prostoru od „ryze dopravního“ na prostor, kde se lidé setkávají, nejenom míjí (Martínek et. al., 2011, 7).

3. BIKESHARING JAKO NÁSTROJ UDRŽITELNÉ MOBILITY

Princip udržitelného rozvoje ať už v jakékoliv oblasti, nejen v oblasti dopravy, je postaven na fungování obnovitelných zdrojů. Jeho důležitou součástí je maximální omezení negativních dopadů na životní prostředí a s ním spojené zdraví člověka. To vše za předpokladu, že nedojde k významnému omezení životního stylu jednotlivce a životního způsobu společnosti (Panta, 2019). Za tři pilíře udržitelnosti můžeme označit: ekonomiku, společnost a životní prostředí:



Obrázek 4. Zobrazení tří pilířů udržitelného rozvoje.

Zdroj: Ministerstvo životního prostředí, 2019.

Udržitelnost zdrojů zasahuje také do architektury, udržitelnosti měst, udržitelné energetiky, udržitelnosti měny či udržitelnosti zemědělství. Mobilita, a zejména ta městská, je jednou z oblastí, které se problematika udržitelnosti týká ve značné míře. Narůstající kongesce, četnost dopravních nehod, hluk a znečištění vzduchu výfukovými plyny mění přátelská města na místa, ze kterých lidé „utíkají“ ven. Je tedy na místě věnovat se opatřením, která by městům a především jejich obyvatelům ulehčila. (Ministerstvo životního prostředí, 2008 - 2019).

Podle Sioui et al. 2016 pochází obecná definice udržitelného rozvoje ze Zprávy Brundtlandové známé také jako studie Naše společná budoucnost vydaná Světovou komisí Organizace spojených národů pro životní prostředí a rozvoj. Ta tvrdí, že udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své. Dále uvádí, že plán udržitelné městské mobility se stal strategickým plánem navrženým Evropskou komisí jako politický nástroj

pro plánování udržitelné mobility v Evropě. Doporučení byla zpracována a speciálně navržena pro dlouhodobou a udržitelnou vizi měst s velkým důrazem na potřeby občanů a měla by sloužit jako pro koordinaci politických aktivit a to tak, aby mohla účinně reagovat na potřebu mobility obyvatel. Očekává se, že politici členských států Evropské unie přispějí k dosažení evropských klimatických a energetických cílů.

Cílem plánu udržitelné městské mobility (SUMP) pro země EU je zlepšit dostupnost městských oblastí a zajistit vysoce kvalitní a udržitelnou dopravu do měst s ohledem na potřeby svých obyvatel. Veškerá opatření, která se objevují v plánech udržitelné městské mobility, jsou v souladu s evropskými, národními a krajskými dokumenty, jejichž zaměření je soustředěno na mobilitu.

Jedná se o tyto dokumenty: Bílá kniha – plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného systému účinně využívajícího zdroje, EK, 2011; Akční plán pro městskou mobilitu, dokument EK, 2009; Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, MD, 2013; Politika územního rozvoje ČR, MMR, 2008, ve znění aktualizace 2015; Státní politika životního prostředí České republiky 2012 – 2020, MŽP, 2012; Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, MD, 2011; Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020, MD, 2013; Národní akční plán čisté mobility, MPO, 2015 – 2018; Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí, MZd, 2015; Krajské strategie rozvoje dopravy a území.

Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury (Evropská komise, 2011, 8).

3.1 Udržitelnost městské mobility pro Českou republiku

Cyklodoprava je důležitou součástí udržitelnosti městské mobility i v České republice a spadá do rezortu Ministerstva dopravy. Do problematiky však zasahují aktivity také Ministerstva financí, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva životního prostředí. Udržitelnost městské mobility integruje všechny druhy dopravy zaměřené na zvýšení efektivity dopravního systému s ohledem na ochranu životního prostředí. Projekty udržitelné městské mobility jsou nedílnou součástí územního plánování a rozvoje měst. V roce 2015 zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. jehož zřizovatelem je právě Ministerstvo dopravy ČR, dokument s názvem: Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky pojednává o možnostech zefektivnění dopravního řešení jako je ulehčit současné infrastrukturu a podpořit udržitelné druhy dopravy. Dokument je založen na integrování zájmů obyvatel s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole.

V současnosti jsou města vystavena mnoha výzvám a hledají nová efektivní dopravní řešení, která ulehčí stávající infrastrukturu, zkvalitní veřejný prostor a podpoří udržitelné druhy dopravy. Tzv. plán udržitelné městské mobility se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole. Plán udržitelné městské mobility chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility (Jordová et al. 2015, 4).

Podle plánu Evropské komise a Ministerstva dopravy ČR by se měl tento dokument stát hlavním strategickým nástrojem v oblasti plánování udržitelné mobility ve městech už v roce 2020. Dokument respektuje jak Akční plán městské mobility EU z roku 2009 připravený Evropskou komisí, tak také Balíček městské mobility z roku 2013. Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky obsahuje tyto cíle týkající se cyklistiky i bikesharingu:

1. Nahradit individuální motorovou a ostatní motorovou dopravu udržitelnými dopravními zdroji.
2. Založení environmentálně příznivějšího dopravního systému podporou udržitelných druhů dopravy: veřejná doprava, pěší a cyklodoprava.
3. Snížit negativní dopady dopravy na zdraví (Jordová, 2015).

3.2 Cyklistika jako součást dopravní politiky

Jak již bylo zmíněno výše, cyklistika hraje významnou roli v oblasti zdravého životního stylu společnosti a zároveň má velice pozitivní dopad na životní prostředí. Ve srovnání s automobilovou dopravou nemá tak silné zastoupení, ale i přesto je společně s bikesharingem tématem mnoha národních, evropských i celosvětových institucí, které se jí věnují při tvorbě dopravních koncepcí a projektů.

Takovým významným národní dokumentem je například Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020. Byla v roce 2015 zpracována Ministerstvem dopravy jako strategický dokument pro oblast veřejné dopravy. Jedná se o Bílou knihu – koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020, s výhledem do roku 2030. Navázalo tak na Zelenou knihu – koncepce veřejné dopravy, kterou vydalo již v březnu 2014. (Bílá kniha - koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020, 2014, 21).

Instituce Centrum dopravního výzkumu se také zabývá dopravou jako národním celkem. Ten zahrnuje dopravou osobní, nákladní, cyklistickou, pěší i kombinovanou. Toto výzkumné centrum bylo zřízeno v roce 1992 Ministerstvem dopravy České republiky. Od roku 2007 působí jako veřejná výzkumná instituce, která se v roce 2014 stala znaleckým ústavem pro obory: doprava městská a doprava silniční, dopravní psychologie, vliv dopravy na kvalitu a čistotu ovzduší, ochrana ovzduší před vlivy způsobenými dopravou a jiné. Důležitou součástí je i podpora pěší a cyklistické dopravy. Výzkumné a vývojové projekty (VaV):

- Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR (2004-2008)
- Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury (2007-2011)
- Bezpečnost návrhových prvků pro cyklistickou dopravu (2009-2010)

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2010 uvádí, že nejdůležitějším faktorem volby jízdního kola jako dopravního prostředku je nabídka infrastruktury a její bezpečnost. Úroveň nebezpečí úrazu, kterému jsou cyklisté při jízdě vystaveni, je velmi závislá na kvalitě a podobě dopravního prostředí. Znalost bezpečného utváření cyklistické infrastruktury tedy umožňuje efektivně plánovat a investovat do realizace takových projektů, které budou cyklisté bez obav využívat, čímž se mimo jiné zvýší podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce.

Akademie městské mobility byla v roce 2018 zřízena Ministerstvem dopravy České republiky, které je koordinátorem tohoto projektu. Jde o webový portál s názvem

Akademie městské mobility, kterou lze značit též jako národní platformu městské mobility. Majitelem tohoto portálu je organizace Asociace měst pro cyklisty. Jedním ze svých mnoha zaměření soustřeďuje Akademie městské mobility na sdílení osobních vozidel a jízdních kol. Takzvaný „carsharing“ a „bikesharing“. Uvádí, že obě zmíněné formy dopravy vedou ke zlepšení efektivity dopravy, šetří uliční prostor a snižuje dopravní emise. Důležitou podmínkou pro fungující bikesharing je kvalitní cyklistická infrastruktura. Uvádí termín intermodalita a bikesharing, kterým popisuje možnosti zkombinovat jízdní kolo s veřejnými dopravními prostředky. Podporuje myšlenku Bike & Ride. Nechat motorové vozidlo na okraji města a do centra se dostat na sdíleném kole.

V různých evropských městech již funguje okolo 400 automatizovaných veřejných půjčoven kol, ve kterých si uživatel může kolo vyzvednout a vrátit zpravidla 24 hodin denně. Nejčastěji se počítá s půjčováním kol ve městě pro dopravu na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i regionální systémy zaměřené na cykloturistiku. Ve městech obvykle bývá prvních 30 minut jízdy zdarma. Mezi nejznámější města s fungující půjčovnou veřejných kol patří Londýn, Paříž, Barcelona či Stockholm (Martinek, 2011).

3.3 Bikesharing jako součást inteligentních měst

Evropská komise založila v roce 2011 iniciativu Smart Cities and Communities. V rámci této iniciativy je podporována spolupráce měst, výzkumu, privátního a neziskového sektoru i občanů. Účelem je zlepšování kvality života ve městech, efektivita a konkurenceschopnost. Hlavními pilíři iniciativy EU jsou inovace a informační technologie, které zahrnují kromě jiných i udržitelnou dopravu. (Šolc, 2015).

Inteligentní město, označované jako „Smart City“ v základě uplatňuje principy udržitelného rozvoje v organizaci města. Vychází myšlenky využití moderních technologií s cílem zlepšit kvalitu života s ohledem na udržitelný rozvoj. Dle Bárty 2015 jdou města cestou podpory či přímého vytváření jakékoliv formy sdílení. Je v zájmu zlepšení životního prostředí ve městě prostřednictvím ekonomiky sdílení, tj. například sdílení osobních vozidel (tzv. carsharing) či jízdních kol a (tzv. bikesharing).

Mezi konkrétními projekty, které respondenti znají, jsou chytré lavičky, koncepce Smart City Brno, chytré osvětlení, chytré retardéry, chytré kontejnery a parkoviště, city bike systém, a lepší města, což je platforma Svazu obcí a měst České republiky, která podporuje udržitelný růst měst (Baklíková, 2018).

Důvod, proč se mnohé zdroje nemohou dohodnout na jedné definici „Smart City“, je fakt, že jako pojem je to velmi abstraktní každým chápán trochu jinak (Hák et al., 2018). Může to být tím, že se filozofie „Smart“ se pojí s trvale udržitelných rozvojem, který sám zasahuje do mnoha oblastí. Ve „Smart“ městě (Váchal, 2016) se můžeme potkat se stromy, které čistí ovzduší a brání efektu městského tepelného ostrova, s fotovoltaickými panely jako energetickým obnovitelným zdrojem; se senzory určenými k měření kvality ovzduší; s chytrými lampami, které se rozsvěcují, až se venku skutečně stmívá; s dobíjecími stanicemi pro elektromobily; se senzory usnadňujícími parkování, s chytrými lavičkami, jež umožní dobít telefon a zároveň poskytnout wifi signál; s chytrými zastávkami, chytrými kontejnery, s autobusy poháněnými solární energií, s chytrými vodovody, chytrými elektrickými sítěmi a v neposlední řadě s chytrými koly, ovládanými mobilní aplikací – tedy s principem, na kterém funguje dnešní bikesharing.

„Inteligentní stojany na kola komunikují přímo s obyvateli chytrého města. Když se u stojanu nachází volný bicykl, lidé se to díky aplikaci okamžitě dozvědí. Přes telefon si pak mohou kola v jednotlivých stojanech rezervovat.“ (Váchal, 2016)

Níže zde uvádím některé projekty udržitelné mobility:

✓ CiViTAS: Čistší a lepší doprava ve městech

Iniciativa CIVITAS, kterou Evropská komise založila v roce 2002, je jedním z klíčových projektů, které pomohly zrealizovat několik dopravních a politických opatření ve více než 60 evropských metropolitních oblastech, včetně doporučení pro plán udržitelné mobility. Projekt se zaměřuje na oblasti úzce spojené s udržitelnou mobilitou, jako jsou: životní styl nezávislý na automobilu, ekologická paliva do vozidel, hromadná doprava, integrované plánování dopravy, řízení mobility, zapojení veřejnosti, bezpečnost a zabezpečení, dopravní telematika, městská doprava a logistika nákladní dopravy.

Hlavní výzvy, které předává CiViTAS evropským městům, jsou zahrnuty v tématech: vytvořit zdravé životní prostředí pro občany, vytvořit ekonomicky

životaschopnou a přístupnou oblast, zajistit bezpečné městské životní prostředí a mobilitu, dosažení cílů politiky a zároveň zajistit potřeby mobility společnosti a obyvatel konkrétních měst a zajistit bezpečnou městskou mobilitu. Jádrem iniciativy CIVITAS je zkoumání inovativních řešení k vytvoření udržitelnější kultury městské mobility. Neexistuje však jediný recept na úspěch. V některých případech jsou výzvy technické nebo logistické, v jiných je vyžadováno rozsáhlé zapojení občanů, aby se skutečně dosáhlo změny (Centrum dopravního výzkumu, 2018).

✓ Síť měst CiViNET 2020 Česká a Slovenská republika, z. s.

Na území České a Slovenské republiky se udržitelnou mobilitou zabývá síť měst, regionů a dalších partnerů s oficiálním označením CiViNET Česká a Slovenská republika. Předává do českých a slovenských měst výsledky testování týkající se udržitelné mobility z vybraných evropských měst v rámci projektu CiViTAS. Tento projekt ji podpořil více jak 800 inovativních řešení ve více jak 60 městech.

Do aktivit projektu CiViNET 2020 patří kategorie: integrované plánování, veřejná hromadná doprava, řízení poptávky po dopravě, cyklistická a pěší doprava, čistá vozidla a paliva, v neposlední řadě logistika a přeprava zboží a parkování. Všechna tato témata jsou spojena do integrované dopravní plánování a tvorba Plánů udržitelné městské mobility (tzv. SUMP), na základě něhož byla v roce 2015 Centrem dopravního výzkumu, v.v.i zpracována Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky. Udržitelný rozvoj je vyvážený z pohledu ekonomiky, kvality prostředí, spotřeby zdrojů a kvality života (Šolc, 2015).

✓ Projekt OBIS

Projekt OBIS neboli optimalizace sdílených jízdních kol v evropských městech byl vyvinut k mapování bikesharingových systémů. Běžel od září 2008 do srpna 2011. Jednalo se evropský projekt, který byl zaměřený na optimální využívání sdílených jízdních kol v evropských městech. Celý projekt nahlížel na bikesharing jako na cenný způsob udržitelné mobility ve městech. Například poukázal na fakt, že bikesharing z environmentálního hlediska, zvyšuje kvalitu veřejné dopravy, podporuje zdraví

a celkovou kvalitu života. Výzkum potvrzuje, že sdílení kol je velice dobrou a atraktivní formou jak ulevit ekologickým dopadům na města.

Projekt měl za úkol nashromážďovat poznatky a relevantní informace o více než 50 systémech a výsledky této intenzivní práce předat ostatním evropským městům. Jako výstup tohoto výzkumu vznikl referenční materiál, ve které OBIS uvádí své analýzy a osvědčené postupy, stejně tak jako úspěchy, limity a možné tržní potencionály aplikovaného bikesharngu. Autoři projektu OBIS sami uvádí, že vznikl jako reakce na „boom“ sdílení jízdních kol v roce 2007, kdy svoji činnost zahájily dvě významné bikesharingové společnosti Vélib' v Paříži a Bicing v Barceloně (Büttner et al., 2011).

Projekt uvádí několik příkladů přínosů využívání bikesharingu. Tento pečlivě sepsaný materiál upozornil na přímé i nepřímé výhody, poskytnul souhrn komplikací, se kterými se každý nový zřizovatel bude potýkat. Zkušební destinace byly Rakousko, Belgie, Česká republika, Francie, Německo, Itálie, Polsko, Španělsko, Švédsko a Velká Británie. Do vydaného manuálu se tak dostalo veliké množství potřebných informací od nainstalování stojanů až po řízení mobilní aplikace, nastavení poplatků i ochranu jízdních kol.

Tabulka 1. Přímé a nepřímé výhody bikesharingu.

Přímé výhody bikesharingu	Nepřímé výhody bikesharingu
zvýšený podíl cyklodopravy	Zviditelnění cyklistiky
další možnost mobility	podpora rozvoje cyklistické infrastruktury
vyhnutí se dopravním zácpám	zdravotní benefity
zkoordinování veřejné dopravy	živé ulice
zvýšení atraktivity pro turisty	úspory ve snížení automobilové dopravy
možnosti zábavy/reklamy	pozitivní obraz města
zdravotní benefity	Zvýšení bezpečnosti pro cyklisty
pracovní příležitosti	redukce emisí CO2

Zdroj: OBIS (2011)

4. CÍL

Hlavním cílem této práce je průzkum důvodů, které vedou obyvatele města Brna k rozhodnutí, zda budou nebo nebudou používat službu veřejného sdílení jízdních kol – bikesharing.

Prvotní zpracování dat vede ke zjištění vedlejšího cíle, a to k charakteristice profilu skupiny aktivních uživatelů a skupiny těch, kteří bikesharing nevyužívají. Dále ke zjištění rozdílů skupin z pohledu genderu, vzdělání, ekonomické aktivity, povědomí o bikesharingu, důvodů, frekvence či účelu využívání bikesharingu, ale i preference ostatních dopravních prostředků a životního stylu. Druhé zpracování dat je zaměřeno na profil aktivního uživatele a jeho dopravního chování. Mezi aktivní uživatele jsou zařazeni ti, kteří bikesharing využívají minimálně jednou do měsíce.

5. METODIKA

Sběr dat a jejich analýza vychází z metody kvantitativního výzkumu. Sběr dat probíhal pomocí on-line ankety (podrobněji níže). Většina otázek ankety nabízela možnost uvedení vlastního slovního hodnocení, čehož velká část respondentů využila. Tyto odpovědi nebyly kvantifikovány a pracovala jsem s nimi jako s kvalitativními daty. Kromě toho byl výzkum propagován letáky s QR kódem, přesměrovávajícím na on-line šetření. Pro výzkum byla sestavena pilotní skupina složená z 12 respondentů (7 žen a 5 mužů) S pilotní skupinou jsem pracovala celkem 24 dní, od 27. 5. 2018 do 19. 6. 2018. Ostrou verzi dotazníků jsem zveřejnila dne 18. 6. 2018. Samotný sběr dat v ostré verzi probíhal do 10. 4. 2019. Výsledkem je soubor 202 respondentů, kteří dokončili vyplňování ankety.

Citace komentářů psaných respondenty byly poupraveny pouze z gramatického hlediska a jsou psané kurzívou. Při zpracování výsledků jsem použila také metodu analýzy sekundárních dat (viz teoretická východiska). Výsledné odpovědi byly převedeny do podoby číselných proměnných a dále analyzovány v programech MS Excel a SPSS verze 25.

5.1 Tvorba ankety

Při sestavování anketních otázek jsem zčásti vycházela z výsledků šetření bakalářské práce i přes to, že návaznost bakalářské a diplomové práce je volná. Při sestavování vhodných otázek jsem se opírala o výsledky konzultací s vedoucí své diplomové práce. Sestavila jsem první verzi dotazníku a testovala vhodnost a vypovídací schopnost otázek na odpovědích respondentů pilotní skupiny. Pilotní skupina byla sestavena z 12 respondentů (7 žen a 5 mužů) vybraných tak, aby pokryli z větší části spektrum typologie potencionálních budoucích respondentů. Tedy rozmanitost dle věku, vzdělání, zaměstnání a různorodou inklinaci ke sportovním aktivitám. Cílem bylo sestavit otázky uvolněnou a přátelskou formou. Jazyk byl přepsán do mluvené formy, aby odpovídal hovorové mluvě mezi přáteli. Po ukončení prvního kola pilotního testování jsem zpracovala poznámky a připomínky ze zpětné vazby členů pilotní skupiny, znění otázek upravila a zrevidované otázky jsem jim předložila ještě jednou. Po druhé zpětné vazbě jsem pilotování uzavřela. Výsledkem byl soubor čtrnácti kompletních otázek, následně použitých ve vlastním průzkumu. S pilotní skupinou jsem pracovala celkem 24

dní, od 27. 5. 2018 do 19. 6. 2018. Průměrná doba, kterou členové pilotní skupiny potřebovali pro vyplnění ankety, byla přibližně 10 minut.

S ohledem na skutečnost, že výzkum měl být realizovaný v Brně, které je městem, kde žije mnoho zahraničních studentů a pracujících, jsem anketní šetření chtěla zpřístupnit také jim. Předpokládala jsem, že v této skupině bude větší poměr aktivních uživatelů bikesharingu nebo těch, kteří měli s bikesharingem již dříve zkušenosti právě z jiných zahraničních stáží nebo ze země jejich původu. S tímto předpokladem jsem anketní otázky nechala přeložit také do angličtiny. Výsledný dotazník byl k dispozici ve dvou jazykových verzích: české a anglické. K on-line dotazování jsem využila dotazovací nástroj společnosti Survio (zde odkaz na českou i anglickou verzi: <https://www.survio.com/survey/d/G8M7P4A3V1I9B2Y4L>; <https://www.survio.com/survey/d/B9N9J2C8Q2P8T3D5Y>), který je pro tvorbu dotazníků velmi vhodný a pro respondenty má uživatelsky přívětivé prostředí.

Anketa v konečné podobě, a to v české i anglické verzi, byla zveřejněna 18. 6 2018 na sociální síti Facebook v různých uživatelských skupinách., například: MENDELU, VUTBR, MU, Boulderovka Veslák, Rekolíme v Brně, Events in Brno, Brno na kole, Sportování v Brně, Living in Brno, Cyklostrategie nebo Brněnská cykloguerilla. Během října 2018 jsem připravila speciální letáčky znovu v české i anglické verzi, které obsahovaly základní informace o výzkumu a speciálně vygenerované QR kódy s přímým odkazem na on-line anketu. Letáčky jsem umísťovala po dobu jednoho měsíce přímo do bikesharingových kol, a také do míst podél cyklostezky, aby se dostaly k co nejširšímu spektru aktivních uživatelům.

5.2 Uzavření šetření a zpracování

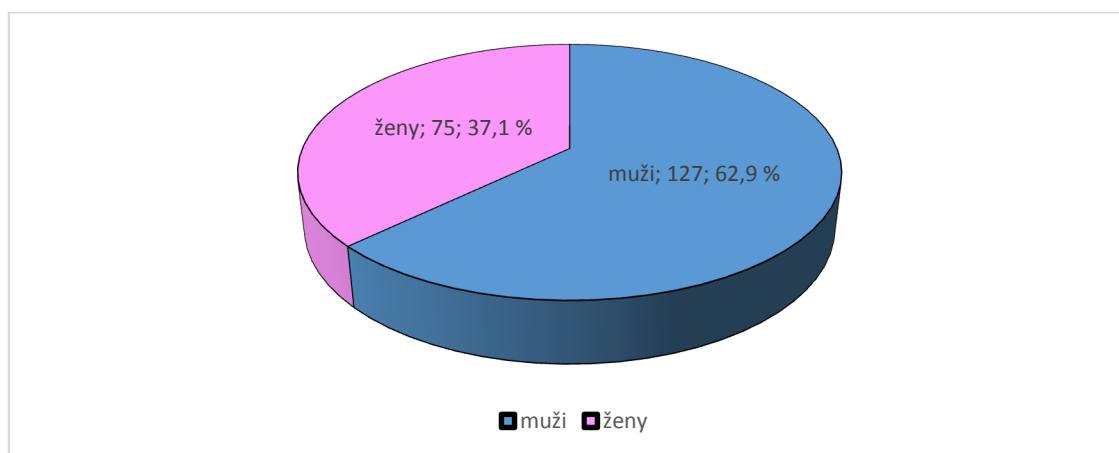
Sběr dat jak v české, tak anglické verzi jsem uzavřela 10. 4. 2019. Z portálu Survio jsem měla k dispozici výsledky ve formátech pdf a xlsx. Nástroje systému Survio neumožňovaly sloučit výsledky ze tří provedených částí výzkumu: pilotního dotazování, anglické a české dotazování. Proto jsem všechny tři soubory sloučila a překódovala do formátu programu IBM SPSS (verze 25). Odpovědi respondentů, které byly v textové formě, byly překódovány do numerické podoby. K tomu byla využita metoda kontingenčních tabulek (crosstabulation). Existence statisticky významných vztahů mezi proměnnými byla ověřována pomocí t-testu.

6. VÝSLEDKY

Zde uvádím výsledky anketních otázek. Otázky nejsou seřazeny tak, jak byly položeny v anketě, ale jsou řazeny dle významu výsledků. Výsledky jsou zaznačeny v grafu nebo tabulce. Protože je každá tabulka či graf popsána, neuváděla jsem k ní přesné znění otázek ani jejich pořadí. Celková podoba ankety v české i anglické verzi jsou k nahlédnutí v přílohách.

6.1 Sociodemografická struktura respondentů

Výběrovou populaci (202 respondentů) tvoří 75 žen (37,1 %) a 127 (62,9 %) mužů. Tento poměr naznačuje, že téma cyklistiky a dopravní politiky je bližší mužům. Potvrzují to i slovní komentáře u otevřených otázek ankety, které častěji zodpovídali právě muži. V tomto se výsledky výzkumu z roku 2014, zpracovaného v rámci bakalářské práce (Pavlovcová, 2014) liší od nynějšího výzkumu – tehdy mezi respondenty těsně převažovaly ženy.



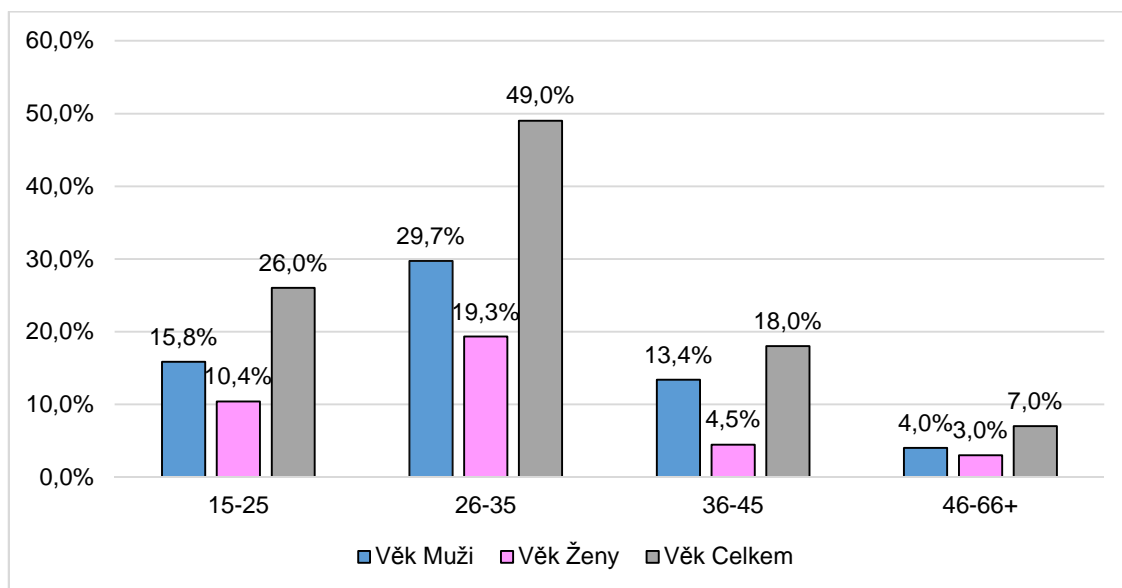
Obrázek 5. Struktura respondentů z hlediska pohlaví.

Zdroj: vlastní šetření

I když byl podíl žen na předkládaném výzkumu mezi respondenty nižší o 26 %, i ony se významně podílely svými názory na problematiku cyklistiky ve městě a poukazovaly na soubor jevů z jiné perspektivy; především apelovaly na nedostatečnou bezpečnost na silnicích (viz níže).

Další sociodemografické parametry jako je věková struktura nebo ekonomická aktivita byly velice podobné parametrům z průzkumu v roce 2014. Výzkumu v letech 2018-2019 se **zúčastnil největší počet lidí ve věkové skupině 26 až 35 let (49,0 % všech dotázaných)**. Hned za nimi z hlediska četnosti v souboru následovala skupina

nejmladších respondentů do 25 let (26,0 % dotázaných). Tři čtvrtiny respondentů tak tvoří mladí do 35 let.



Obrázek 6. Struktura respondentů z hlediska věku.

Zdroj: vlastní šetření

Z celkových dotázaných má celých 64,9 % dokončené vysokoškolské vzdělání, dalších 25,1 % středoškolské vzdělání s maturitou. Mezi respondenty je tak pouze 7,5 % těch, kteří nemají maturitu (viz tab. 1).

Tabulka 2. Struktura respondentů z hlediska vzdělání.

Vzdělání	
Základní	3,5%
Středoškolské bez maturity	4,0 %
Středoškolské s maturitou	25,1 %
Vyšší odborné	2,0 %
Vysokoškolské	64,9 %
Neodpovědělo	0,5 %
Celkem	100 %

Zdroj: vlastní šetření

Z hlediska ekonomické aktivity je mezi respondenty **nejvíce zaměstnanců (viz tab. 2), a to celých 56,3 %**. Dále je přítomno vysoké zastoupení studentů – ti tvoří 23,3 % respondentů. Vysoký je i podíl podnikatelů a osob, pracujících jako OSVČ (celkem

14,4 %). Naopak, vzhledem k věkové struktuře, ve výběrové populaci nejsou téměř žádní důchodci (pouze 1 respondent). Výběrovou populaci tak tvoří především mladí, vzdělaní pracující nebo studující respondenti. Jedná se o skupinu, u které můžeme předpokládat, že je nejvíce otevřená novým trendům. Protože jde o věkovou, vzdělanostní a profesní skupinu, která je také vysoce aktivní a často se pohybuje po městě, přepokládáme u ní vysoký zájem o dění ve městě spojený s dopravou, ochranou životního prostředí, a také zájem o aktivní životní styl. Z tohoto pohledu je skupina respondentů velmi vhodnou skupinou pro průzkum postojů k bikesharingu, i přesto, že z hlediska sociodemografické struktury se nejedná o výběr reprezentativní pro populaci ČR ani města Brna.

Tabulka 3. Struktura respondentů z hlediska ekonomické aktivity.

Ekonomická aktivita	
Student	23,3 %
Zaměstnanec	56,3 %
Podnikatel/OSVČ	14,4 %
Rodič na mateřské/rodičovské dovolené	2,0 %
Jiná možnost	3,5 %
Neodpovědělo	0,5 %
Celkem	100 %

Zdroj: vlastní šetření

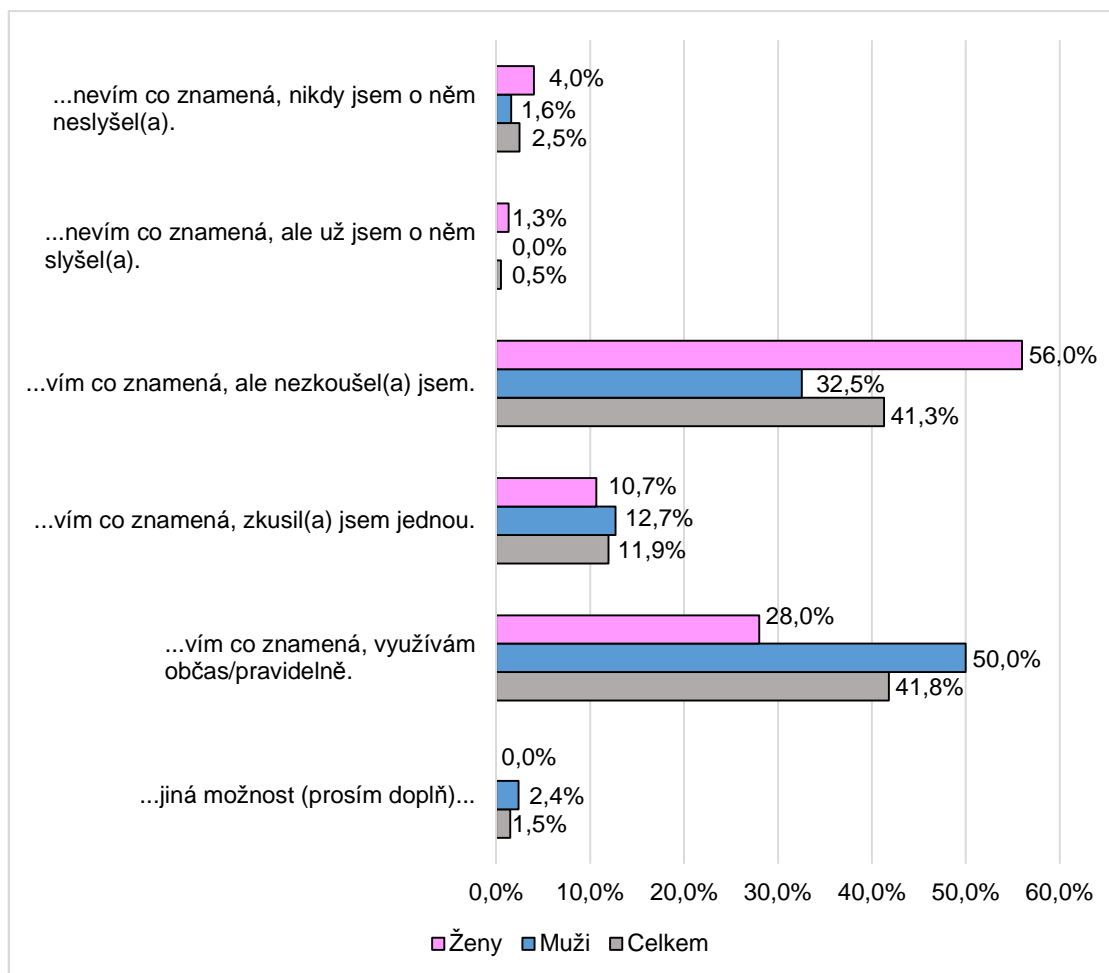
6.2 Znalost bikesharingu a jeho využívání

Cílem průzkumu bylo i dotazování se na znalost a postoje k bikesharingu ve městě Brně, a jeho postavení v městském dopravního systému. Otázka číslo 1, položená v anketě, zněla: „Pojem bikesharing...“, a respondentům bylo nabídnuto pět možných odpovědí, a dále možnost „jiná odpověď“.

Povědomí o bikesharingu je v Brně vysoké. Plných **95,0 %** (41,3 % + 11,9 % + 41,8 %) **respondentů ví, co bikesharing znamená**, pouze 2,3 % uvedla, že toto neví (zbývající 1,5 % tvoří odpovědi „jiná možnost“), viz obr. 3.

Jiný výsledek však dostaneme, pokud hodnotíme praktickou zkušenost s používáním této služby. Ta rozděluje soubor na dvě srovnatelné skupiny: 41,8 % respondentů používá bikesharing pravidelně, zatímco 44,3 % respondentů službu dosud nevyužilo. Mezi těmito skupinami je menší skupina (11,9 %) těch, kteří bikesharing zkusili jen jednou.

Povědomí o bikesharingu, a především využívání této služby, je významně diferencované z hlediska genderu. Zatímco 5,3 % žen neví, co bikesharing znamená, mezi muži jsou to jen 1,6 %. Pravidelně používá bikesharing polovina dotázaných mužů, ale jen 28,0 % žen.



Obrázek 7. Znalost bikesharingu – srovnání muži a ženy.

Zdroj: vlastní šetření

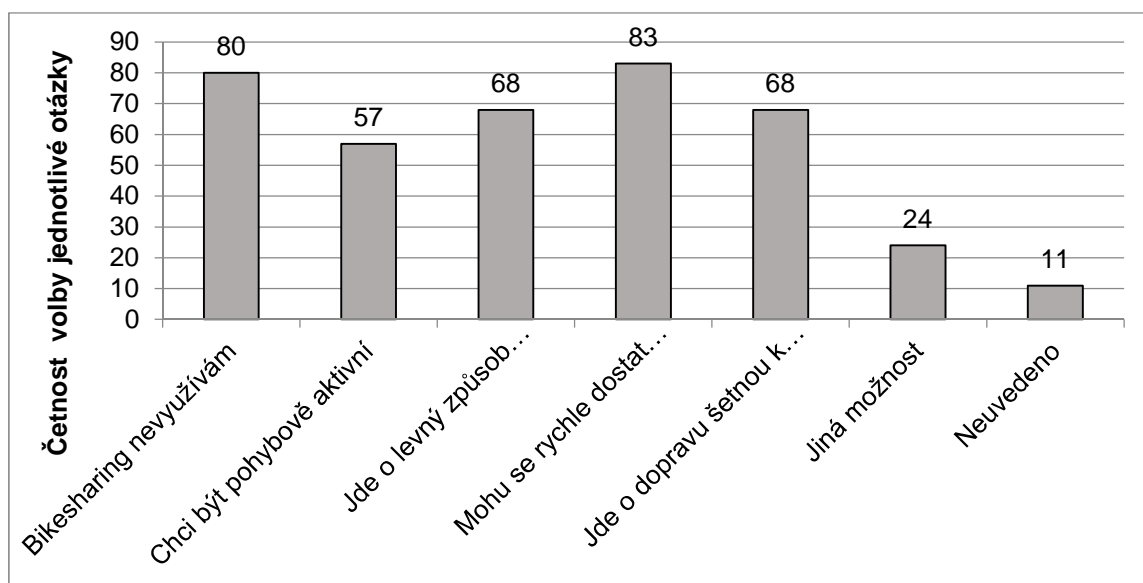
6.3 Důvody pro používání

Jak se v analýze výzkumu ukázalo, velice významnou otázkou bylo: „Jaké jsou důvody využívání bikesharingu?“. Celkem 80 respondentů (39,6% %) uvedlo, že bikesharing nevyužívá. To je paradoxně o něco méně než počet těch, kteří v otázce č. 1 uvedli, že bikesharing dosud nevyužili. Tento paradox není možné přesně vysvětlit, je však možné, že několik respondentů se při zodpovídání otázek natolik stylizovalo do tématu, že odpovídali, jakoby službu využívali. Podíl odpovědí „nevyužívám“ je nižší

ve srovnání s otázkou č. 1 dokonce, i když vyloučíme 11 respondentů, kteří na otázku č. 2 neodpověděli.

Aspoň jeden ze čtyř uvedených důvodů pro využívání bikesharingu v otázce č. 2 uvedlo celkem 111 respondentů, a celkový počet označených možností se rovnal 276 (viz též obr. 4). Průměrně tedy respondenti označili 2,5 důvodu ze čtyř nabídnutých. **Nejčastějším důvodem byla rychlost („mohu se rychle dostat přes centrum...“), tu uvedlo 75 % respondentů z těch, kteří označili aspoň jeden důvod,** následovaná šetrností finanční („jde o levný způsob dopravy“) i environmentální („je šetrný k životnímu prostředí“), v obou případech tuto možnost uvedlo 61 % dotázaných, a konečně pohybová aktivita („chci být pohybově aktivní,“), kterou označilo 51 % dotázaných.

Celkem 11,9 % respondentů označilo odpověď „jiná možnost“ s doplňujícím komentářem. Mezi odpověďmi se objevovalo: „Umožňuje flexibilitu pro cesty po městě – někdy MHD, někdy autem, někdy na kole dle počasí, nálady.“, „Je mnohem zábavnější, než cestování MHD.“, „Nechci svoje kolo zamykat u nádraží.“, „...se nemusím mačkat v šalině.“, „Lépe se pokochám městem než z tramvaje a můžu si vybrat kudy chci jet.“, „Je ihned dostupný, když MHD nejezdí hustě.“, „Díky kartě Multisport mám 2 jízdy á 60 minut denně hrazené právě touto kartou.“, „Je to možnost půjčit si kolo, i když jsem ráno na kole nevyrazila.“, „Nemám rád MHD.“, „Je to ohromně zábavné a lovit kola je snad i lepší než lovit Pokémony.“



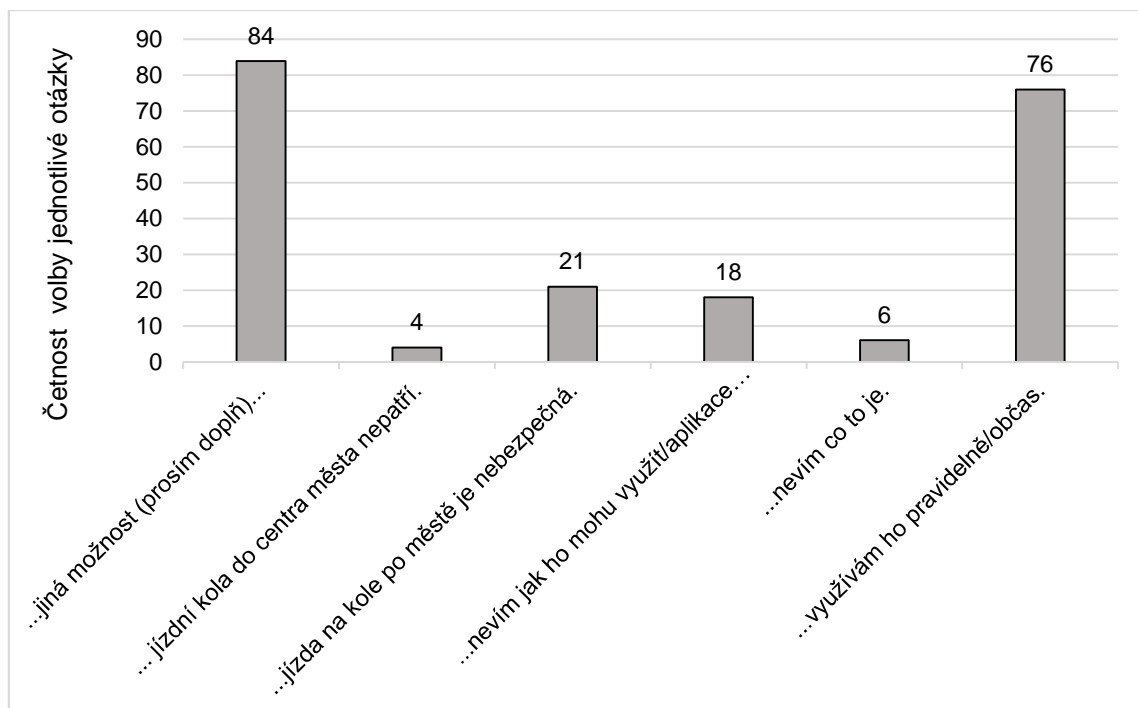
Obrázek 8. Důvod využívání bikesharingu.

Zdroj: vlastní šetření

Jestliže otázka č. 2 zjišťovala důvody pro používání bikesharingu a odpovídali na ni především skuteční uživatelé, otázka č. 6 byla formulována více negativně, respektive jejím cílem bylo zjistit důvody pro nepoužívání. Znalost těchto důvodů je potenciálně využitelná jak pro provozovatele sdílených kol, tak pro místní samosprávu, kteří ji mohou využít pro zlepšení podmínek pro cyklo dopravu ve městě.

Jestliže málo respondentů vybralo některou z nabídnutých možností pro nevyužívání služby, o to více jich **uvedlo „jinou možnost“ – celkem 84 respondentů (41,6 % dotázaných), přičemž 68 respondentů doplnilo tuto odpověď slovním komentářem.** Tyto komentáře tak přibližují pestrou škálu důvodů pro nevyužívání bikesharingu. Nejvíce těchto negativních důvodů se týká nedostatečného pokrytí města služnou bikesharingu, resp. konkrétních podmínek provozování služby. Sem patří odpovědi jako: „*V mém okolí není kolo, stojan v cílové destinaci je moc daleko od skutečného cíle.*“; „*Oblast bikesharingu je malá, na řadu míst, kam bych se potřeboval dostat, prostě nedosáhne.*“; „*Nedostatečná kapacita.*“; „*Nejde využít mimo centrum a Královo Pole – místa, kde si vystačím s chůzí a MHD.*“; „*Bydlím mimo zónu obou společností.*“; „*Malý počet kol mimo centrum.*“; „*Špatné umístění stanovišť, nejraději bych jej využil na kratší vzdálenosti, než jsou stanoviště.*“; „*Zóna je malá.*“; „*Bydlím a pracuji mimo zónu pokrytí.*“; „*Slabá dostupnost kol. Jsou oblasti, kde se vůbec nevyskytují.*“ „*Využívám pořád, málo rozšířený.*“

Celkem 76 (37,6 %) respondentů uvedlo, že bikesharing používají. To je o něco méně, než je těch, kteří v otázce č. 1 uvedli, že bikesharing používají občas nebo pravidelně. Nejčastějším důvodem pro nevyužívání služby je pocit nebezpečí - 21 odpovědí (10,4 %), následovaný složitostí aplikace - 18 odpovědí (8,9 %). Další důvody jako neznalost nebo názor, že kolo do centra nepatří, se objevily v poměru 6 odpovědí (3,0 %) a představa, že kolo nepatří do centra města - 4 odpovědi (2,0 %).



Obrázek 9. Důvody nevyužívání bikesharingu.

Zdroj: vlastní šetření

Dalšími argumenty byla dostatečná spokojenost se službami městské hromadné dopravy nebo naopak pocit nedostatečné bezpečnosti z pohybu po městě na kole. Dále preference chůze či automobilové dopravy nebo prostá absence možnosti dostat se do situace, kdy se jako vhodná alternativa dopravy nabízí právě sdílené kolo. Taková situace je častá v případech, kdy se respondent prakticky nepohybuje v prostoru aplikovaných zón. Pro příklad uvádím tematické komentáře respondentů: „Volný čas trávím spíš mimo Brno, do práce se dostávám autem a přes centrum Brna nejkratší cesta nevede.“, „Poslední dobou raději běhám.“, „Protože po městě jezdí mnoho aut a je tu málo cyklostezek.“, „Nemám čas jezdit po městě na kole, nepracuji tolik v Brně a do centra nejezdím.“, „Jezdím MHD a na kole ve městě velikosti Brna jsem nikdy nejezdil.“, „Jezdím po Brně MHD.“, „Protože jezdím autem, MHD anebo převážně pěšky.“, „Přes město necestuji.“, „Chodím pěšky.“

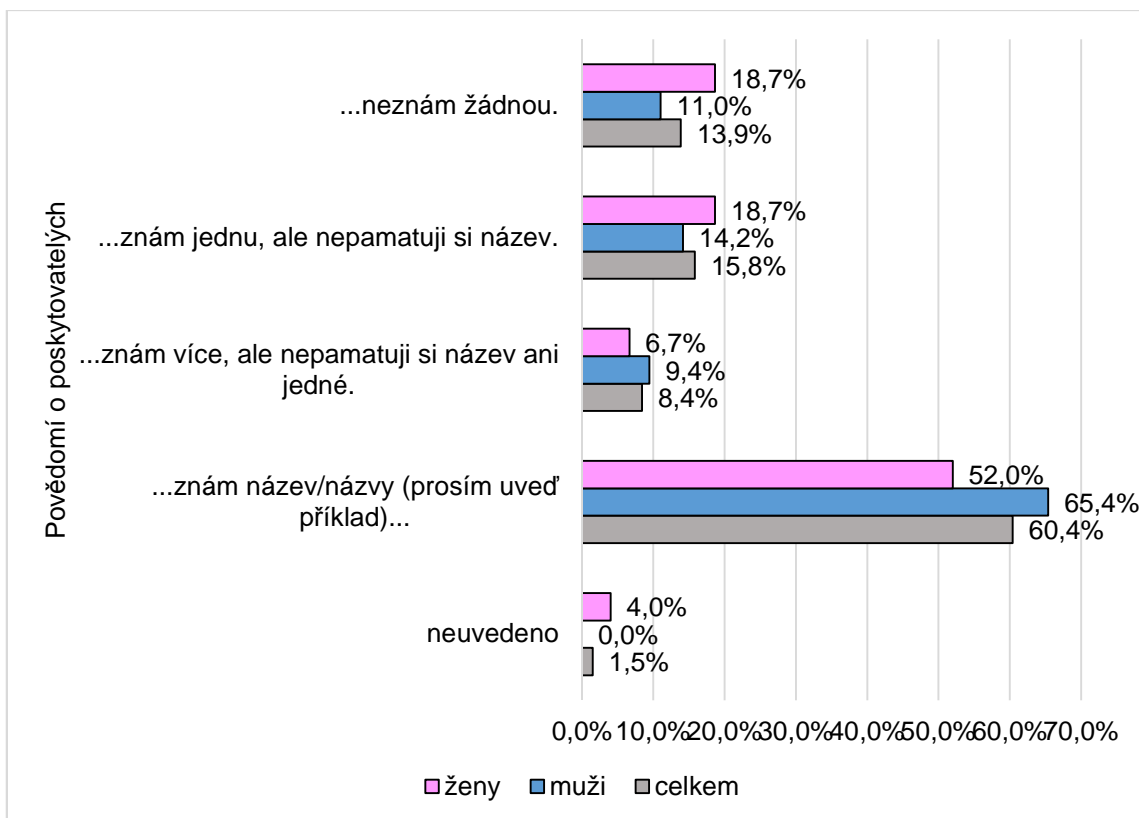
6.4 Znalost společností provozujících bikesharing

Další anketní otázka zněla: „Společnosti, které poskytují bikesharing v Brně...“. Cílem bylo zjistit, jaké je veřejné povědomí o bikesharingu z hlediska znalosti společností provozujících bikesharing. Tato otázka tak nepřímo vypovídá o tom, jak se provozovatelům daří prezentovat své služby směrem k potenciálním uživatelům.

Vedle kol v ulicích jsou to totiž právě značky jednotlivých poskytovatelských společností, které šíří povědomí o dopravní kultuře v podobě sdílení jízdních kol. Respondenti měli možnost volby jedné ze čtyř možných odpovědí. Jejich znění je uvedeno na obr. 6.

Povědomí o společnostech provozujících bikesharing je mezi respondenty vysoké. Ze všech dotázaných uvedlo **60,4 % název minimálně jedné společnosti provozující bikesharing v Brně**. Naproti tomu 13,9 % z dotázaných uvedlo, že žádnou takovou firmu neznají a zvolili odpověď („...neznám žádnou“) a 24,2 % uvedlo, že zná buď jednu, nebo více provozovatelů, ale nepamatuje si název, což potvrdili prostřednictvím odpovědí: „...znám jednu, ale nepamatuji si název.“; „...znám více, ale nepamatuji si název ani jedné.“. Z hlediska demografické struktury je povědomí o bikesharingu vyšší mezi muži (65 % dotázaných mužů zná aspoň jednu společnost) než mezi ženami (52 %).

Respondenti, kteří odpověděli, že znají některou z bikesharingových společností, byli současně požádáni, aby uvedli názvy společností, které znají. To udělalo celkem 107 dotázaných. Výsledky ukazují, že podstatně větší je znalost **značky Rekola tu znají téměř všichni, resp. 104 ze 107 dotázaných**. Povědomí o druhé značce **Velonet je přibližně poloviční, její jméno se v odpovědích objevilo celkem 58 krát**. Téměř všichni respondenti, kteří uvedli značku Velonet, znají současně i značku Rekola – název obou značek uvedlo celkem 55 dotázaných. Jednou se mezi odpověďmi objevil také název třetí značky – Futupilot. Ta plánovala začít s poskytováním služby bikesharingu v Brně od roku 2017, ale k tomuto kroku nakonec nedošlo a uživatelé se s touto službou v ulicích Brna zatím nesečkají (Bártová 2017).



Obrázek 10. Znalost společností provozujících bikesharing.

Zdroj: vlastní šetření

O vyšším povědomí o značce Rekola svědčí také to, že její název uvedli respondenti vesměs správně (nebo vůbec – ti, co o bikesharingu nemají povědomí), u názvu značky Velonet se objevovaly zkomoleniny názvu nebo odpovědi, odkazující na to, že respondenti o této společnosti sice vědí, ale nedokážou si vybavit její název, což vyplynulo z následujících komentářů: „...a pak ta druhá s červenými koly ve stojanech.“, „...ještě nějaký Velocosi myslím.“, „...a ty červený nesmysly co jsou jen v centru, takže nepoužitelný.“, „Červená kola v dokovacích stanicích“, „...a pak ty červený“ nebo „Pak tu jsou ještě jedny kola, ale na těch nikdo nejezdí, protože se musí dávat do stojanu.“

6.5 Frekvence využívání bikesharingu

Aby mohl být bikesharing vnímán a hlavně využíván jako rovnocenný dopravní prostředek vhodný pro město, měla by se četnost jeho užívání přibližovat městské hromadné dopravě. Vzhledem k vývojové fázi, ve které se bikesharing v Brně nachází, však takovou četnost užívání výzkum nepředpokládal.

Celkem 45,0 % respondentů uvedlo, že bikesharing využívají. Za skutečné uživatele služby však můžeme označit spíše jen ty, kteří sdílené kolo aspoň používají jednou měsíčně. Těch je v souboru respondentů 76, tj. 38 %. Skupinu 76 respondentů s odpověďmi jednou za měsíc nebo častěji považuji za pravidelné uživatele sdílených kol, a v další analýze jí věnuji podrobnější pozornost. **Mezi nimi je 60 respondentů (29,7 %), kteří službu používají každý týden.**

Tabulka 4. Frekvence využívání bikesharingu (data v %).

Možnosti odpovědí	Počet muži	Počet ženy	Počet celkem
...nevyžívám.	33,9	52,0	40,6
...několikrát do týdne/denně.	22,0	13,3	18,8
...jednou týdně.	12,6	8,0	10,9
...jednou za měsíc.	8,7	6,7	7,9
...jednou do roka.	9,4	4,0	7,4
...jiná možnost (prosím doplň)...	8,7	5,3	7,4
Neuvedeno	4,7	10,7	6,9
Celkem	100	100	100

Zdroj: vlastní šetření

O něco větší (40,6 %) je skupina respondentů, kteří bikesharing nevyžívají. Někteří z nich v nabídnuté odpovědi „jiná možnost“ uvedli i důvody. Objevily se mezi nimi odpovědi jako: „V Brně je málo použitelný. Chybí zóny, kola, stojany.“, „Využíval jsem v minulosti v zahraničí.“, nebo „Využívám v jiných větších městech.“

Důvody uváděli i ti respondenti, kteří službu využívají. V odpovědích se objevilo např.: „Když je poblíž kolo a je to z kopce nebo po rovině. Nebo mi ujel rozjezd.“, „Rekola

jsem zkoušel asi měsíc, Velonet mám momentálně aktivní.“, „4- 5x denně“, „V létě několikrát do týdne, podzim, jaro, zima tak jednou týdně max.“

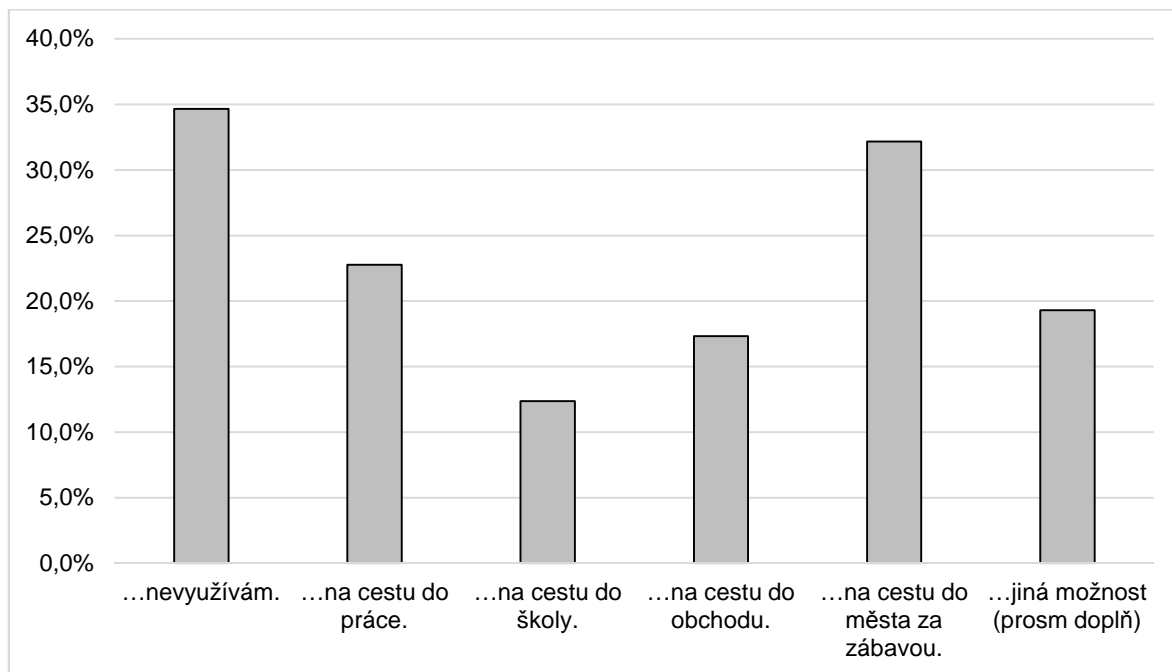
Uprostřed mezi skupinou pravidelných uživatelů a absolutních ne uživatelů jsou příležitostní uživatelé (jednou do roka až jednou za měsíc) – celkem 15,3 % respondentů.

Důvody část z nich nepřímo vyjádřila v otázkách 2 a 6, kde uváděli důvody, proč využívají nebo naopak nevyužívají bikesharing. Je možné, že právě tato skupina, využívající bikesharing sporadicky, je ta, která pociťuje bariéry intenzivněji.

Ve frekvenci užívání se výrazně odlišují ženy a muži. Mezi muži je častých uživatelů (každý měsíc a častěji) 43,3 %, zatímco mezi ženami jen 28,0 %. Naopak, více než polovina (52,0 %) žen uvedla, že sdílená kola nevyužívají, zatímco mezi muži to byla jen třetina (34 %).

6.6 Účel využívání bikesharingu

Následující otázka směřovala na zjištění účelu, za jakým si uživatelé sdílená kola zapůjčí. Skupina respondentů, kteří službu nevyužívají, se znovu pohyboval mírně okolo 30 % (přesně 34,7 %) dokreslené o jeden komentář: *„Nevyužívám, ale je to zajímavý projekt“.*



Obrázek 11. Účel využívání bikesharingu.

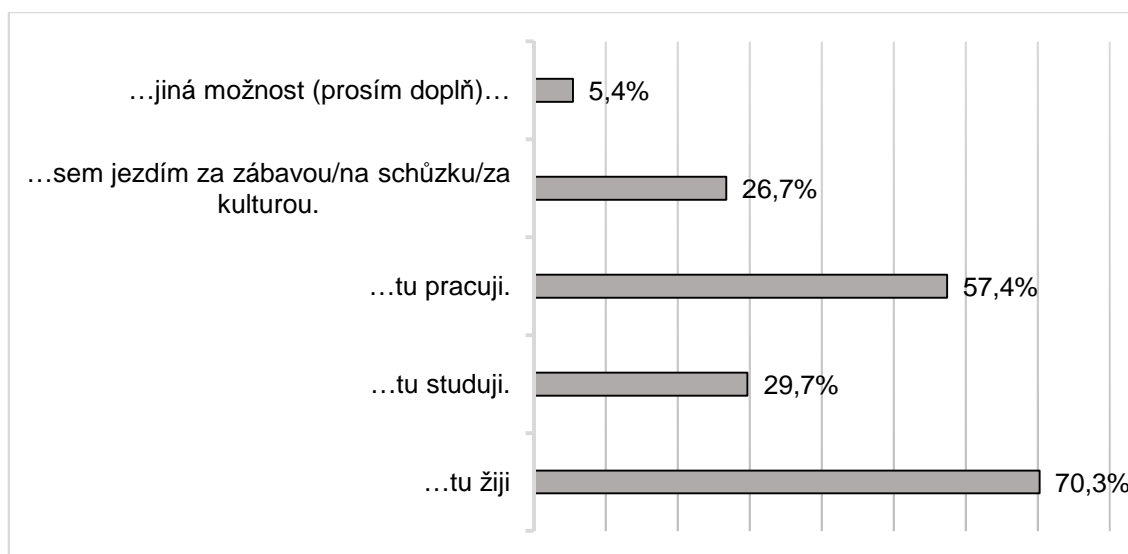
Zdroj: vlastní šetření

Alespoň jeden účel uvedlo 65 % respondentů. Struktura odpovědí je poměrně pestrá, žádný účel cesty není výrazně dominující. Ukazuje to poměrně širokou škálu účelů cest, podnikaných v Brně na sdílených kolech, i na vhodnou strukturu nabídnutých odpovědí. Nejčastější byla odpověď „do města za zábavou“. Tato možnost byla volena z celkového počtu účelů v poměru 32,2 %. Následovala odpověď „do práce“ (22,8 %), dále „jiná možnost“ (19,3 %), „za nákupy“ (17,3 %) a „do školy“ (12,4 %).

6.7 Městská mobilita

V oddíle zaměřeném na městskou mobilitu jsem se zabývala reakcemi na otázky jako je například vztah respondenta k Brnu nebo jakou formu dopravy po městě preferuje.

Nejvíce respondentů v Brně žije (70 %). Druhou nejčastěji zvolenou odpovědí bylo „...protože tu pracuji“ (celkem 57 % respondentů), poté následovala odpověď: „...protože tu studuji“ (30 %) a v těsném závěsu to byla odpověď: „...protože sem jezdím za zábavou/ na schůzku/ za kulturou“ (27 %). Jinou možnost vyplnilo jen 11 (5,4 %) z dotázaných respondentů.



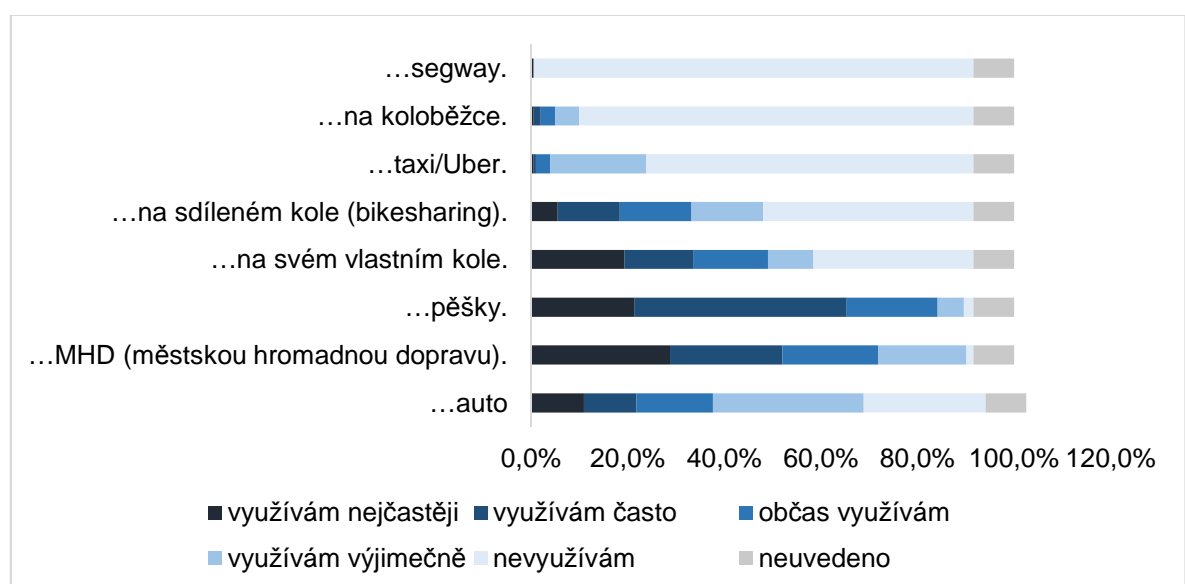
Obrázek 12. Vztah respondenta k brněnské dopravě.

Zdroj: vlastní šetření

Následující otázka byla změřena na určení relativního významu jednotlivých druhů dopravy v dopravní směsici městské mobility, a zjistit postavení bikesharingu v tomto směsici. Respondenti dostali na výběr celkem osm druhů dopravy: segway, koloběžka, taxi/Uber, sdílené kolo – bikesharing, vlastní kolo, chůze, městská hromadná doprava a osobní automobil. U každého módu dopravy označovali frekvenci jeho užití na pětistupňové Likertově škále (od „nevyužívám“ po „využívám nejčastěji“).

S převahou nejběžnějším módem dopravy po městě Brně je městská hromadná doprava (MHD). Tu nejčastěji nebo často využívá více než polovina dotázaných (52,0 %) a naopak výjimečně nebo vůbec jen pětina (19,8 % dotázaných). Ještě více rozšířená, z hlediska odpovědí respondentů, je pěší doprava (65,4 % respondentů využívá chůzi často nebo nejčastěji a jen 7,4 % výjimečně nebo vůbec). Lze však předpokládat, že v případě chůze jde o přesuny na krátké vzdálenosti, nebo že chůze je i součástí cesty městskou hromadnou dopravou. Nepočítáme-li chůzi, potom se v žebříčku dopravních prostředků z hlediska jejich oblíbenosti mezi respondenty za MHD umístilo vlastní jízdní kolo. To používá nejčastěji a často třetina (33,7 %) dotázaných, ale současně 42,6 % kolo nepoužívá vůbec nebo výjimečně. Teprve za jízdním kolem se umístilo auto, které nejčastěji a často využívá k cestám po Brně 21,8 % dotázaných, zatímco více než polovina (56,4 %) jej používá jen výjimečně nebo vůbec. Frekvence využití sdíleného kola není mezi respondenty o mnoho nižší než frekvence používání auta: 18,3 % dotázaných uvedlo, že bikesharing používají nejčastěji a často, a 58,5 % vůbec ne nebo výjimečně. Je však možné, že odpovědi respondentů byly ovlivněny zaměřením dotazníku. Ostatní módy městské mobility – taxi, koloběžka a segway – mají v Brně v pohledu respondentů jen okrajový význam. Nejčastěji a často využívá některý z nich jen cca 2 % dotázaných.

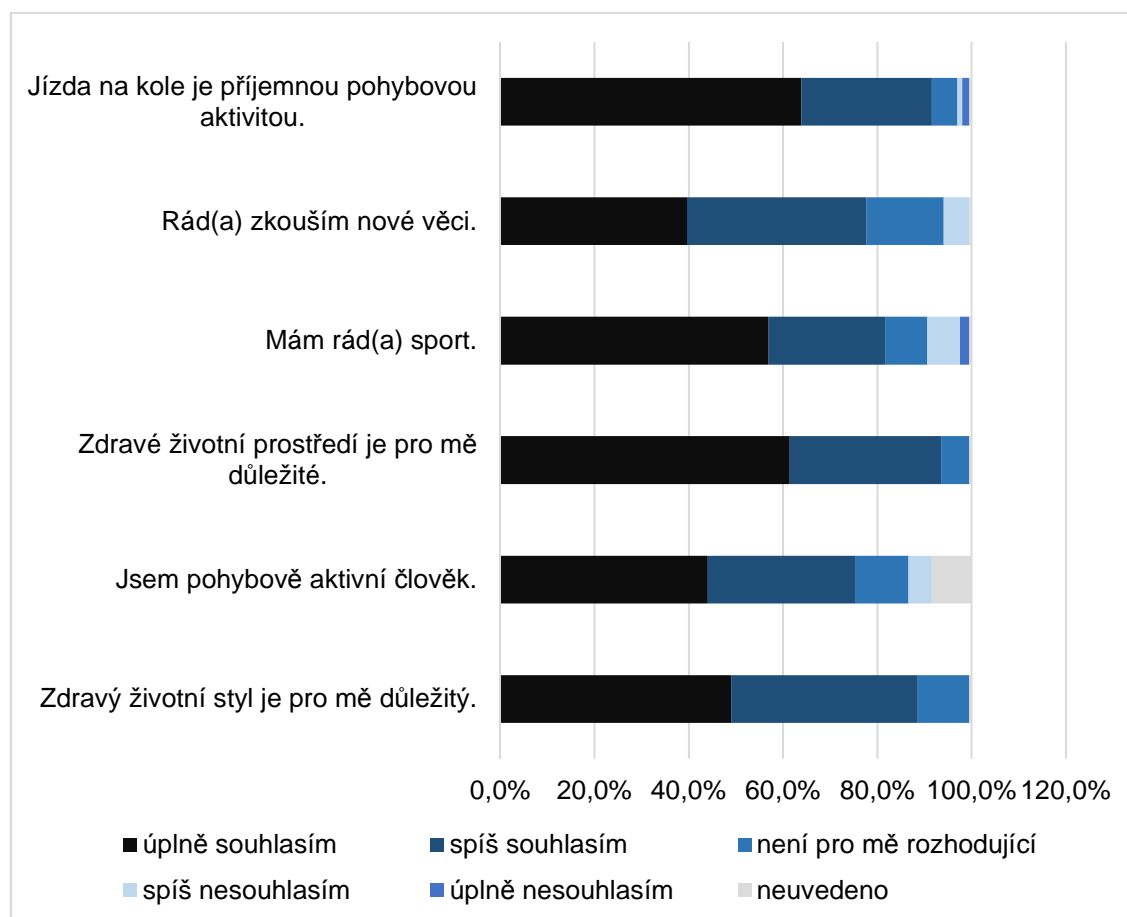
V současné době se bikesharingové společnosti snaží prosadit i koloběžky, které by do budoucna měly svůj podíl v dopravní dělbě práce zvýšit. Stejně tak elektrokola, která začínají bikesharingové společnosti testovat.



Obrázek 13. Preference dopravních prostředků.

Zdroj: vlastní šetření

Životní styl definuje jedince v mnoha oblastech jeho každodenního života, včetně volby typu mobility. Z tohoto důvodu jsem do výzkumu začlenila otázky zaměřené na životní styl. V otázce číslo 10 bylo účastníkům výzkumu předloženo šest výroků, vyjadřujících postoje k vybraným aspektům životního stylu, a účastníci měli za úkol vyjádřit svůj postoj ke každému z těchto výroků, opět pomocí pětistupňové Likertovy škály. Formulace předložených výroků je uvedena na obr. 9.



Obrázek 14. Životní styl.

Zdroj: vlastní šetření

Nejvíce se respondenti ztotožnili s výrokem „Jízda na kole je příjemnou aktivitou“. S tímto výrokem úplně souhlasí téměř dvě třetiny (64 %) dotázaných, a další více než čtvrtina (28 %) spíš souhlasí; **jízda na kole je tedy příjemnou pohybovou aktivitou pro celkem 92 % respondentů.** Opačný názor má jen méně než 3 % dotázaných. To ukazuje na ohromný potenciál, který má cyklodoprava ve městech, pokud by se pro ni podařilo vytvořit dobré podmínky. Stejně pozitivně se účastníci výzkumu ztotožnili také s výrokem „Zdravé životní prostředí je pro mě důležité“, se kterým zcela nebo spíše souhlasí plných 94 % dotázaných a který ve výběrové populaci nemá žádného

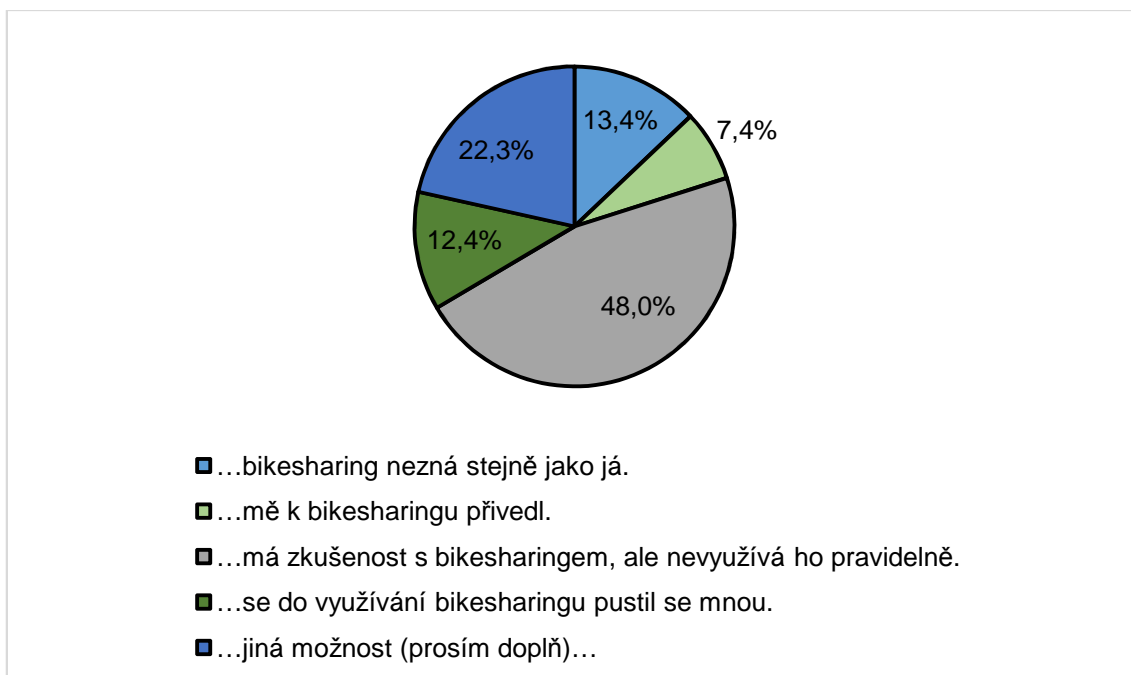
opponenta. Jen o málo méně se respondenti ztotožnili s výrokem „zdravý životní styl je pro mě důležitý“; s ním úplně nebo spíše souhlasí 89 % dotázaných a v souboru není nikdo, kdo by s tímto výrokem nesouhlasil.

S dalšími třemi výroky se ztotožňuje poněkud menší podíl dotázaných, ale ve všech případech je podíl těch, kdo s výroky souhlasí, výrazně vyšší než podíl těch, kdo nesouhlasí. **S výrokem „Mám rád(a) sport“ úplně nebo spíše souhlasí 82 % dotázaných**, opačný názor má 9 % dotázaných. **Celkem 78 % respondentů má zcela nebo spíše rádo nové věci (opačný názor má 5 %).** **S výrokem „jsem pohybově aktivní člověk“, ale zde i v tomto případě se s ním pozitivně ztotožnily tři čtvrtiny dotázaných (75 %) a jen 5 % s ním nesouhlasí.**

Z výsledků vyplývá, že všechny uvedené aspekty životního stylu mohou mít pozitivní vliv na využívání bikesharingu, a že vnímání jízdy na kole jako příjemné aktivity a touha po zdravém životním prostředí a odhodlání žít zdravým životním stylem jsou poněkud významnější než ostatní aspekty. Zde může existovat souvislost s otázkou číslo 4, ve které mezi aktivními uživateli bikesharingu jich nejvíce uvedlo, že sdílené kolo používají k „cestě do města za zábavou.“ Nejlepší motivací ke změně rutinních návyků volby typu městské mobility se tedy jeví kombinace příjemné pohybové aktivity s prvky zábavy zařazené do každodenního přirozeného pohybu.

Všechny nabízené možnosti byly modelovány na typ moderního člověka s inklinací k pohybové aktivitě, k objevování a zkoušení nových možností, a s vnímáním kvalitního životního prostředí jako cenné hodnoty. Pozitivním se ukázal fakt, že velká většina dotazovaných se s výroky zcela nebo spíše ztotožnila, zatímco jen menšina je odmítla.

Lidé jsou přirozeně ovlivněni svým sociálním okolím, a současně toto okolí také sami ovlivňují. Následující otázka měla za cíl zjistit postoj k bikesharingu mezi přáteli účastníků výzkumu. Tím se zvětší velikost souboru, jehož názor na bikesharing zkoumáme, i když samozřejmě jen nepřímo a zprostředkovaně přes názory samotných účastníků průzkumu. V tomto oddíle byl dotaz již zaměřen přímo na bikesharing a ne obecněji na životní styl. Zajímalo mě postoj přátel účastníků výzkumu k bikesharingu, zda jsou, stejně jako dotazovaní, aktivními účastníky nebo naopak o bikesharingu nic neví, či je vůbec nezajímá. Otázka měla čtyři předdefinované odpovědi (respondenti mohli označit více najednou) a pátá odpověď umožňovala uvedení vlastního komentáře.



Obrázek 15. Postoj k bikesharingu blízkých přátel.

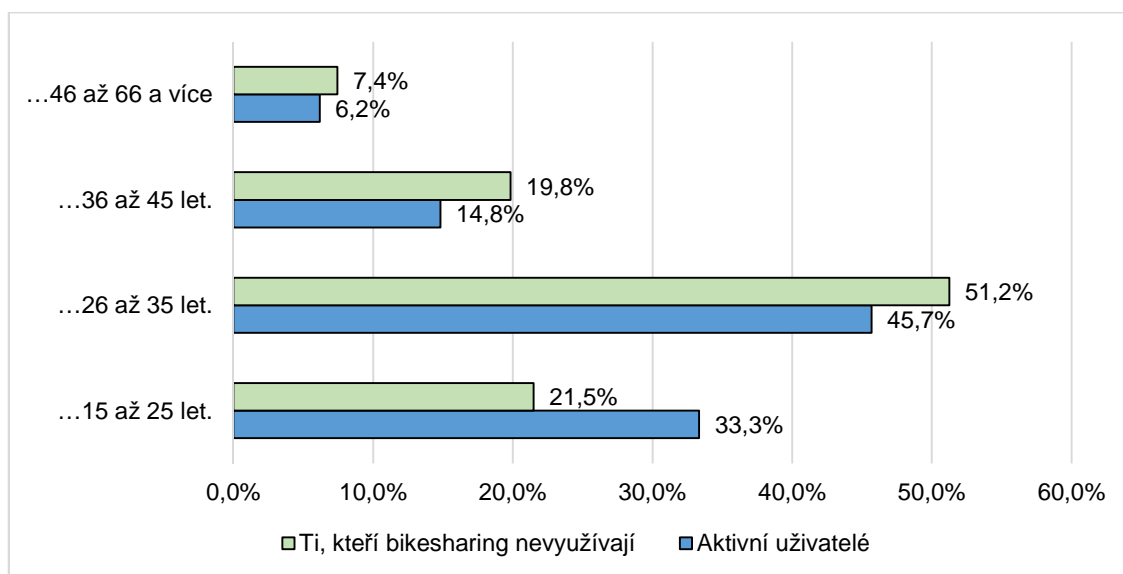
Zdroj: vlastní šetření

Největší skupina respondentů – téměř polovina – si myslí, že jejich přátelé „...**mají zkušenost s bikesharingem, ale nevyužívají ho pravidelně**“ (48 %). To je velmi podobný podíl jako je těch, kdo na otázku číslo 1 odpověděli, že vědí, co pojem bikesharing znamená, ale nezkoušeli ho nebo zkoušeli, ale pouze jednou. Je tak pravděpodobné, že respondenti do okruhu svých přátel promítají své vlastní zkušenosti.

22 % z respondentů zvolilo odpovědi „jiná možnost“. Komentářů bylo u této otázky celkem 45. V obsahu komentářů však signifikantně nepřevyšoval žádný názor. Vyšší počet vyjádření zahrnoval informaci, že i přátelé využívají spíše svá jízdní kola, městskou hromadnou dopravu nebo chodí pěšky, než aby využili sdíleného jízdního kola. Pro příklad uvádím několik komentářů: „*Nevyužívá, protože mají svoje vlastní kola nebo používají MHD*“, „*Obvykle ví co to je, ale vůbec nevyužívá, eventuálně mají svá vlastní kola*“, „*Jsou fajn lidi a mají vlastní kola*“, „*Nevyužívá, protože buď mají své kolo, anebo na kole po městě nejezdí*“. Z komentářů uvádím ještě tyto zajímavé, které se úzce neváží k žádné předdefinované odpovědi: „*Zná a používá. Já sám nepoužívám (tato možnost tu chybí). Někteří pracují pro Rekola.*“, „*Znají, nepoužívají, protože jízda na kole je komplikovanější než použít MHD.*“, „*Nesnáší rozházená kola po městě.*“ „*Zná, ale nevyužívá – často „Je to pro mladší lidi, ale jinak skvělý nápad.*“.

6.8 Druhotné zpracování sběrných dat

Po prvotním zpracování získaných dat jsem provedla i sekundární analýzu. Prvotním principem bylo rozdělit respondenty do dvou základních skupin, se kterými jsem dále pracovala. Nejdříve jsem sloučila relevantní data z původních šesti skupin (viz obr. 3), které definovaly znalost a využívání bikesharingu, a následně jsem z nich vytvořila dvě skupiny ve vzájemném poměru 40,1 % aktivních uživatelů ku 59,9 % těch, kteří bikesharing nevyužívají vůbec.

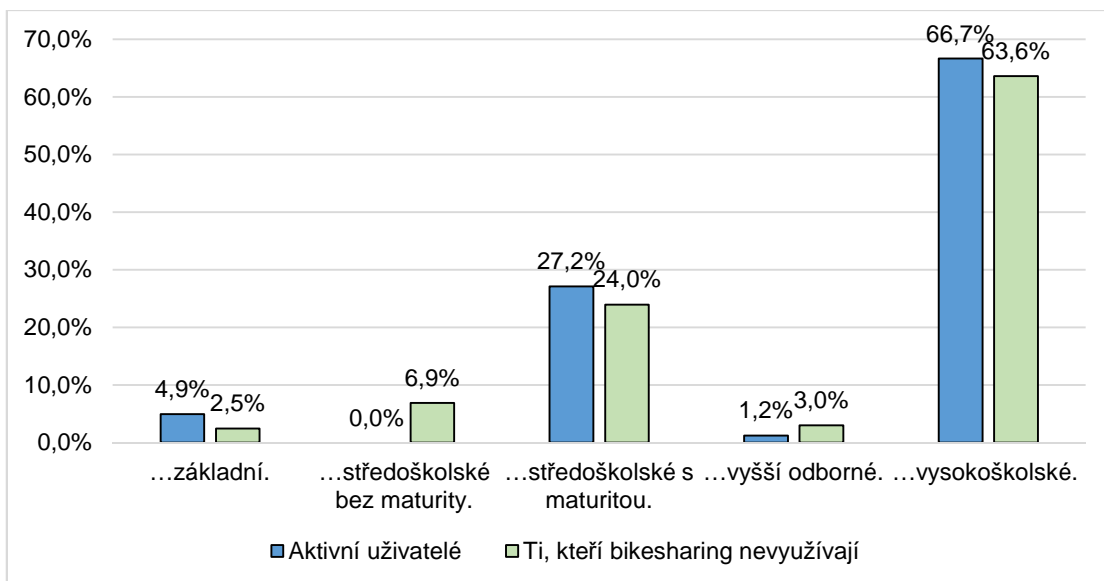


Obrázek 16. Věkový rozdíl mezi těmi, kteří využívají a nevyužívají bikesharing.

Zdroj: vlastní šetření

Z analýzy věkového rozdílu mezi respondenty vyšlo najevo, že **nejdominantnější skupina aktivních uživatelů je ve věkovém rozmezí 15 až 25 let (33,3 %)**. Vyšší věkovou skupinu 26 až 35 let sice označilo 49 % z celkového počtu respondentů (viz tabulka 2), ale poměr těch, kteří bikesharing nevyužívají, převyšuje o cca 5% aktivní uživatele. Jednoznačně lze tedy říci, že z oslovených respondentů má k nové alternativní formě dopravy v podobě sdílených jízdních kol blíže nejmladší generace .

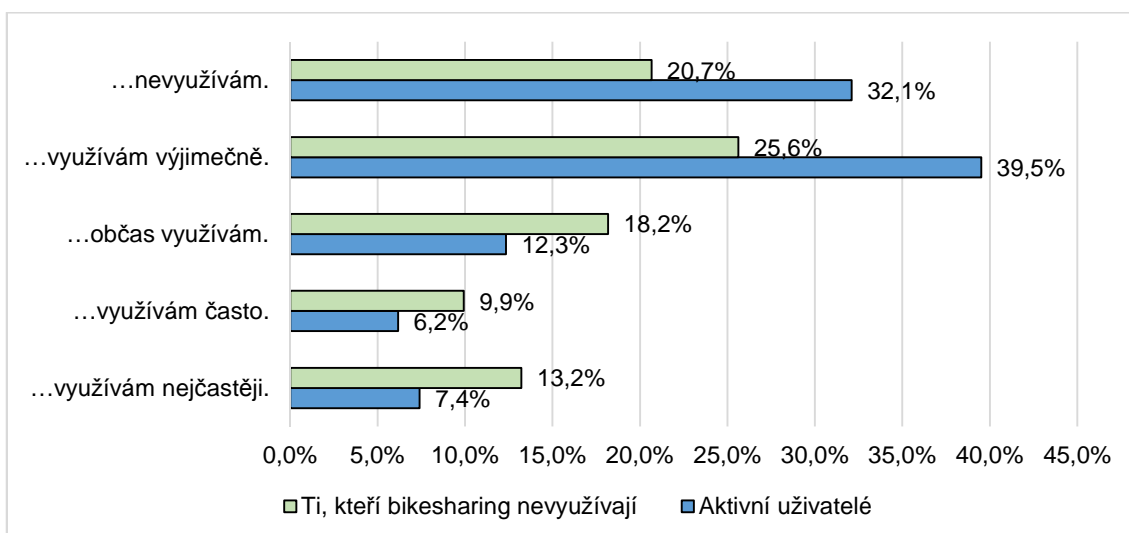
V otázce dosaženého vzdělání výzkum ukázal, že největší počet respondentů jsou vysokoškoláci. Vliv vzdělání na to, zda se rozhodnou pro sdílené kolo nebo pro jinou alternativu dopravního prostředku, není téměř žádný. Rozdíl mezi těmi, kteří službu využívají a kteří ne jsou pouhá 3 %.



Obrázek 17. Dosažené vzdělání mezi těmi, kteří využívají a nevyužívají bikesharing.

Zdroj: vlastní šetření

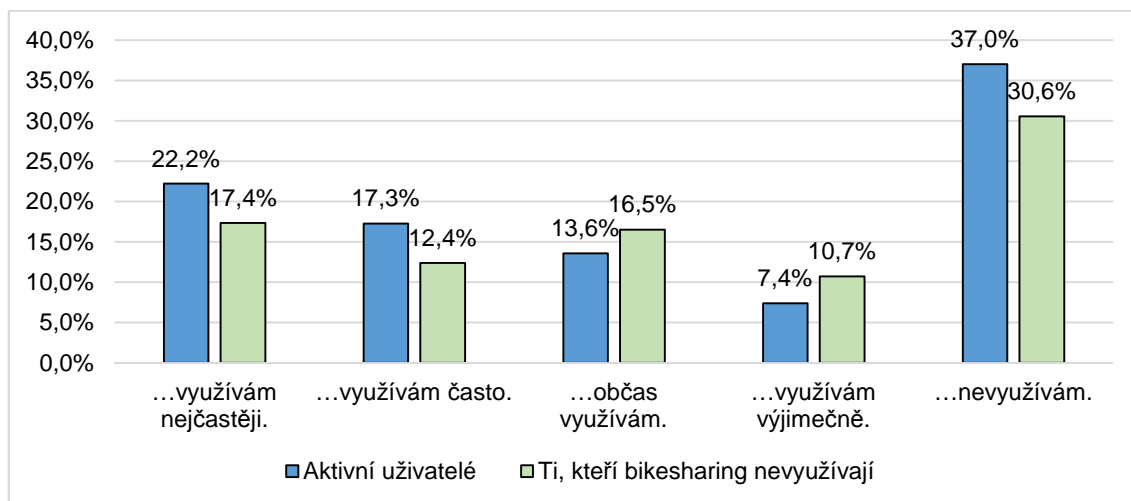
Následující tři grafy zobrazují vztah aktivních respondentů k využívání jiných dopravních prostředků, a to osobního vozidla, vlastního jízdního kola a městské hromadné dopravy. Tyto tři prostředky měly ve výzkumu základních dat nejvyšší podíl oblíbenosti. **S převahou zvolilo MHD 52,0 % respondentů**, třetina z dotázaných (33,7 %) dotázaných využívá své vlastní jízdním kolo a osobní automobil využívá k cestám po Brně 21,8 % dotázaných.



Obrázek 18. Jak často využívají aktivní uživatelé osobní vozidlo.

Zdroj: vlastní šetření

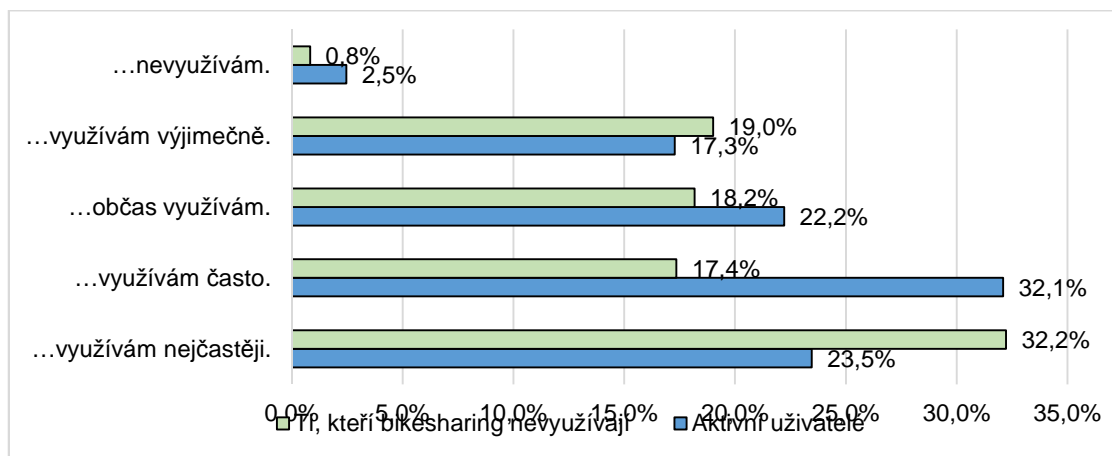
Výzkum ukázal, že uživatelé bikesharignu užívají osobní automobil buď zcela výjimečně či vůbec. V porovnání s těmi, kteří bikesharing nevyužívají je aktivních uživatelů, kteří si automobil nezvolí jako dopravní prostředek o cca 12 % více. Z aktivních uživatelů sdílených kol volí osobní automobil přibližně třetina.



Obrázek 19. Jak často využívají aktivní uživatelé své vlastní kolo.

Zdroj: vlastní šetření

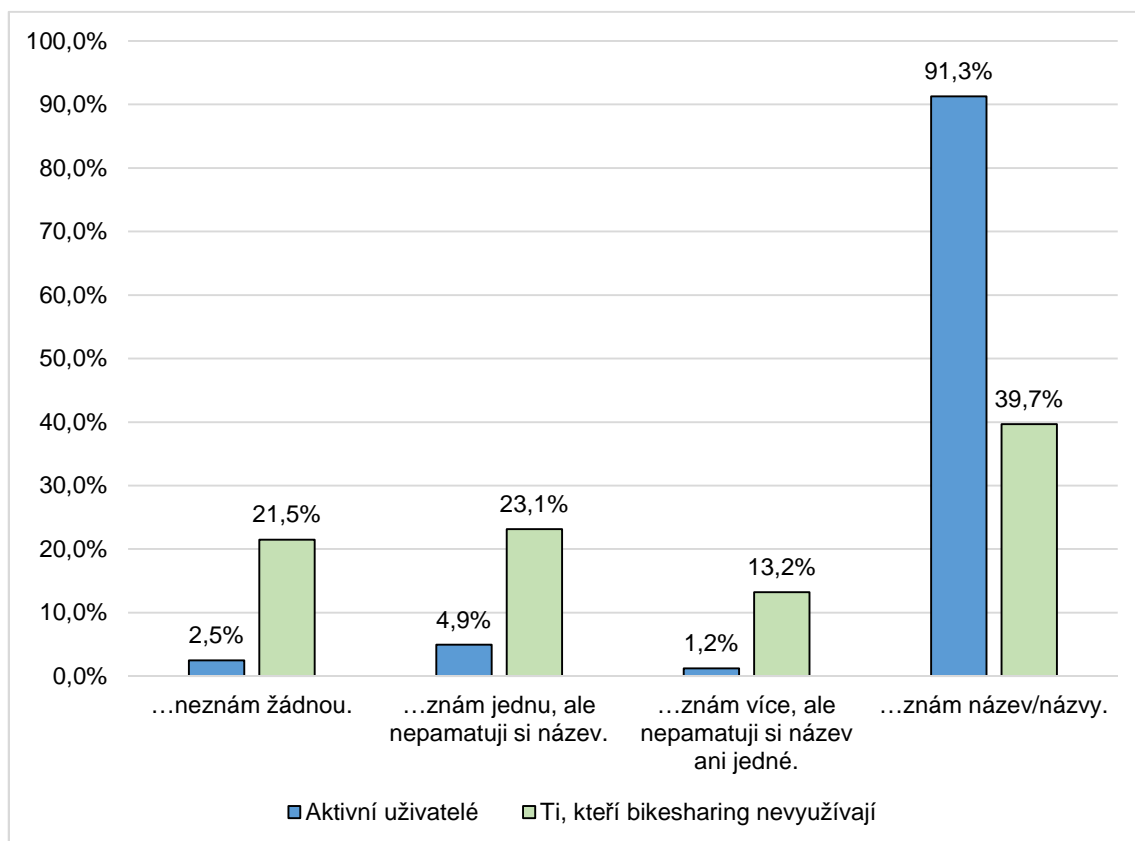
V otázce na využívání svého vlastního kola jako dopravního prostředku uživatelé více používají vlastní jízdní kola (39,5 % uživatelů používá kolo nejčastěji a často, zatímco mezi ostatními respondenty je tento podíl jen 29,8 %). Mezi uživateli je však současně i více těch, kteří vlastní jízdní kolo nevyužívají vůbec (37,0 %, v ostatní populaci jen 30,6 %), což je pravděpodobně ovlivněno tím, že mezi uživateli je vyšší podíl studentů nebo mladých pracujících, kteří v Brně nemají vlastní kolo.



Obrázek 20. Jak často využívají aktivní uživatelé městskou hromadnou dopravu.

Zdroj: vlastní šetření

Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem v Brně je městská hromadná doprava. Tuto možnost zvolila převážná část respondentů. Často ji využívá 32,1 % aktivních uživatelů bikesharingu, což pravděpodobně vyplývá z faktu, že zóny pro bikesharing jsou omezené na nejbližší okolí centra města a do obytných částí již nedosahují. Nesnadnější je zbývající kus cesty dojet právě městskou hromadnou dopravou, jak uvedli někteří respondenti u otázky mapující důvody pro užívání a důvody pro neužívání sdílených kol jako dopravního prostředku.



Obrázek 21. Znalost společností provozujících bikesharing u aktivních uživatelů.

Zdroj: vlastní šetření

Poslední sledovaným ukazatelem byla znalost společností provozujících bikesharing v Brně. Jak se dalo předpokládat, vysoké povědomí o konkrétních značkách provozovatelů mají hlavně aktivní uživatelé, a to až o 51,6 % více než ti, kteří sdílená kola nevyužívají. **Téměř všichni (91,3 %) aktivní uživatelé dokázali správně uvést jednu nebo obě značky brněnských provozovatelů.** Mezi neuživateli to byl však až překvapivě vysoké povědomí a to 39,7 %.

Tabulka 5. Vztah k brněnské dopravě.

Dopravu v Brně řeším, protože tu	Uživatelé bikesharingu		Neuživatelé	
	Počet respondentů	Podíl (%)	Počet respondentů	Podíl (%)
...žiji	62	76,5	80	66,1
...studuji	35	43,2	25	20,7
...pracuji	56	69,1	60	49,6
...dojíždím za službami	23	28,4	31	25,6
jiná možnost	3	3,7	8	6,6
Celkem	81	100,0	121	100,0

Zdroj: vlastní šetření

Aktivní uživatelé bikesharingu jsou více spjati s městem Brnem, než ti kteří ho nevyužívají, a to z hlediska všech sledovaných typů vazeb: obytných, studijních, pracovních i obslužných. Mezi pravidelnými uživateli je tři čtvrtiny (76 %) Brňanů, tj. lidí žijících v Brně, zatímco mezi těmi, co službu nevyužívají, tvoří obyvatelé města dvě třetiny dotázaných (66 %). Mezi pravidelnými uživateli je podstatně více studentů: více než dvě pětiny (43 %) uživatelů v Brně studují, zatímco mezi neuživateli je studentů jen jedna pětina (21 %). Také podíl respondentů pracujících v Brně je významně vyšší mezi aktivními uživateli bikesharingu než mezi těmi, kdo službu příliš nevyužívají, a to v poměru 69 : 50. Pouze podíl osob dojíždějících do Brna za službami (za zábavou, na schůzky, za kulturou) je mezi uživateli a neuživateli podobný a v obou skupinách tvoří asi čtvrtinu dotázaných; i zde je ale poněkud vyšší mezi uživateli (28 %) než mezi neuživateli (26 %).

7. DISKUSE

Při zpracování výsledků vyšla najevo překvapující skutečnost, že se respondenti rozdělili na dvě podobně velké skupiny těch, kteří užívají bikesharing aktivně a těch, jež bikesharing nevyužívají vůbec. Předpokládala jsem, že se poměr respondentů obou skupin bude více lišit. Obě skupiny také stejně uvedly, že je pro ně důležitý zdravý životní styl a větší měrou než osobní automobil pro dopravu ve městě volí městskou hromadnou dopravu. U obou dotazovaných skupin byla uvedena důležitost zdravého životního stylu, která by společně s lepší cyklistickou infrastrukturou mohla vést k rozšiřování uživatelské základny bikesharingu.

Stejně jako v jiných studiích uvedených v teoretických východiscích se ukázala jako v hlavní faktor skeptického pohledu na bikesharing nedostatečná bezpečnost cyklistů. Jak uvádí Martin et al. 2016, paradoxem je fakt, že čím více se bude ve městech cyklistika a bikesharing rozšiřovat i za cenu rizik bezpečnosti, tím více si řidiči a další účastníci dopravního provozu na pohyb jízdních kol zvyknou a s tím se rizika budou opět snižovat. Co se týká priority výběru jízdního kola (eventuálně bikesharingového) jako dopravního prostředku, ukázal tento průzkum stejné výsledky jako práce Dogterom et al., 2018, kdy se lidé k této alternativě rozhodovali především pro aktivity spojené s volným časem a v cestě za zábavou. Lepší vztah k bikesharingu mají, jak výzkum ukázal ti, kteří inklinují k pohybu a cyklistice i v rekreačním sektoru. Tito se zařadili do skupiny aktivních uživatelů, zatímco lidé, kteří nejsou sportovci ani aktivní cyklisté ve volném čase se zařadili do skupiny druhé.

Jak uvedla Steinbachová, 2013, i když se v Praze bude bikesharing vyvíjet, nikdy nedosáhne takové využitelnosti jako městská hromadná doprava, je patrné i z mého výzkumu pro Brno. Česká města včetně Brna nejsou doposud připravená na tak velkou změnu v dopravě, ale je možné, že v delším časovém horizontu by tato transformace dopravy mohla nastat.

V konečném hodnocení výzkumu jsem velice ocenila respondenty, kteří uvedli vlastní velmi trefné i vtipné slovní komentáře. Určitě je bylo složitější zpracovat a převádět do číselného kódování, ale jejich upřímnost a subjektivita nesla významnou informační hodnotu.

8. ZÁVĚR

Na začátku výzkumu byla respondentům předložena anketa, ve které byli požádáni o vyjádření svých názorů týkajících se znalostí o bikesharingu. Hlavní otázky směřovaly respondenty k uvedení důvodů jeho využívání či nevyužívání. Zvolit mohli jednu případně několik předdefinovaných odpovědí. Každá otázka umožňovala uvést i vlastní komentář.

Dotazování se týkalo respondentů, která měla v konečné fázi 202 respondentů, složených z počtu 75 žen (37,1 %) a 127 (62,9 %) mužů. Nejvyšší převahu respondentů měla věková skupina 26 až 35 let (49,0 % všech dotázaných), z toho 64,9 % vysokoškolsky vzdělaných.

Z celkově dotazovaných uvedlo plných 95,0 % respondentů znalost pojmu bikesharing. Vysokou míru znalostí ukázala i skupina bikesharing nevyužívající. Nejčastějším důvodem pro využívání byla respondenty uvedena rychlost v celkových 75 %. K vyjádření důvodů, proč službu nevyužívat, využilo nejvyšší procento dotázaných - celkem 84 respondentů (41,6 %) jinou možnost se slovním komentářem. Tato otázka měla tak nejvyšší podíl vlastních komentářů.

Výzkum ukázal, že znalost brněnských provozovatelů bikesharingu je poměrně velká a to i u neuživatelů. V míře 60,4 % uvedlo správně alespoň jednu značku. Jako nejčastější frekvenci využívání bikesharingu uvedlo 29,7 % z respondentů možnost - každý týden a jako důvod uvedla tato část populace nejčastěji odpověď „do města za zábavou“. Tato možnost byla volena z celkového počtu účelů v poměru 32,2 %. Výzkum také ukázal, že nejvíce využívaným dopravním prostředkem v ulicích Brna je městská hromadná doprava, tu nejčastěji nebo často využívá více než polovina dotázaných (52,0 %). Ve vztahu k životnímu stylu se nejvíce respondentů ztotožnilo s výrokem, že jízda na kole je příjemnou aktivitou, (64 %) dotázaných.

9. SOUHRN

Tato diplomová práce byla zaměřena na bikesharing – veřejné sdílení jízdních kol a zachycení profilu jeho uživatelů. V teoretické části jsem uvedla rešerši literatury, základní popis bikesharingu a jeho vztah k cyklistice. Navázala jsem na vliv přirozeného pohybu, který poskytuje jízda na kole na zdraví člověka. Uvedla jsem vztah bikesharingu s aktivním transportem a s ním spojený význam budování dopravní infrastruktury. V poslední kapitole teoretické části jsem popsala přínos bikesharingu do udržitelné dopravy a jeho roli v iniciativě inteligentních měst – Smart Cities.

Po uvedení cíle, který měl zjistit důvody využívání a nevyužívání bikesharingu, a dále zachytit profily respondentů, jsem popsala výzkumnou metodu v kapitole Metodika a rozvedla výsledky výzkumu a zpracování dat. Otázky uvedené v dotaznících byly roztříděny do vzájemně se ovlivňujících celků a vyhodnocení bylo dokresleno grafem či tabulkou. Na konci práce je zpracovaná diskuse práce a závěr ze získaných dat.

10. SUMMARY

The aim of this diploma thesis is to analyze the profile of a typical user of shared bikes in Brno, within a broader Framework of the bike sharing system located in Brno. The theoretical part of the thesis displays literature review, explains the workings of the bike sharing system and its relation to cycling. I have considered the effect of natural physical movement of an individual provided by cycling and its influence on human health. I have also examined the relation of bike sharing towards active transportation, as well as the interrelated meaning of infrastructure development. The last theoretical chapter looks at the benefits of bike sharing in terms of sustainable transportation and its role in the initiative of intelligent cities Smart Cities.

The objective of this research was to find out the factors involved in the choice of users in terms of use or non-use of shared bikes in Brno; the analysis of a typical respondent preceded the description of the research methods used; the result are shown and explained through graphs and tables. The survey questions towards respondents were categorized and subsequently classified through a number of interrelated areas. Discussion and conclusion sections are present at the final part of the thesis.

11. REFERENČNÍ SEZNAM

- AION CS, s.r.o. (2010-2019). *Zákony pro lidi*. Retrieved 5.4.2019 from World Wide Web: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>.
- Andersen, L., Schnohr, P., Schroll, M., & Hein, H. (2000). All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. *Arch Intern Med.* 160,(11), 1621-8. Retrieved 5.5.2019 from World Wide Web: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/10847255>.
- Audikana, A., Ravalet, E., Baranger, V., & Kaufmann, V. (2017). Implementing bikesharing systems in small cities: Evidence from the Swiss experience. *Transport Policy*, 55, 18-28. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.01.005>.
- Arsenio, E., Martens, K. & Di Ciommo, F. (2016). Sustainable urban mobility plans: Bridging climate change and ekvity targets? *Research in Transportation Economics*, 55, 30-39. <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2016.04.008>.
- Baklíková, L., (2018). *Města budoucnosti, potenciál rozvoje konceptu Smart City v ČR*. Brno: Mendelova univerzita v Brně.
- Bárta, D. (2015). *Metodika Konceptu inteligentních měst*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- Bártová, D. (2017). *STRV a zakladatelé Kiwi pošlou miliony do chytrých kol devatenáctiletého kluka*. Retrieved 5.6.2019 from World Wide Web: <https://brno.velonet.cz/>.
- Bielko, V. (2010). Výstupy ze zpracovaného generelu cyklistické dopravy na území města Brna. *Brno, městem na kole 2010 – 2012*. Brno: Magistrát města Brna.
- Büttner, J., Mlasowsky, J., Birkholz, T. et al. (2011). *Optimising Bike Sharing in European Cities, A Handbook*. Intelligent Energy Europe programme (IEE) https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/obis_handbook_en.pdf.

- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (2018). *Konference Dopravní chování v datech*. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <https://www.cdv.cz/konference-dopravni-chovani-v-datech-2018>.
- Českou spořitelnou, a.s. & KPMG Česká republika (2014). *Bike sharing v Praze*. Praha: Českou spořitelnou, a.s.
- De Mario, P. (2009). Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future. *Journal of Public Transportation*, 12, (4), 41 – 56. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <http://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2010/03/JPT12-4.pdf#page=44>.
- Deffner, J., Hefter, T., & Gostič, K. (2013). *Mobile2020 Městem na kole*. Praha: Regionální environmentální centrum (REC), Česká republika, o.p.s.
- Dogterom, N., Ettema, D., & Dijst, M. (2018). Activity-travel adaptations in response to a tradable driving credits scheme. *Transport Policy*, 72, 79–88. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.09.018>.
- eGovernment computing (2019). Dialogplattform setzt Arbeit fort „Smart City Charta“ wird mit Leben gefüllt. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <https://www.egovernment-computing.de/smart-city-charta-wird-mit-leben-gefullt-a-704283/>.
- European Commission (2011). *Cities using technological solutions to improve the management and efficiency of the urban environment*. https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en.
- Evropská komise (2011). *Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*. Brusel: Evropská komise.
- Flemer, L., & kol. (2009). *Prostorové podmínky pro podporu aktivního životního stylu současné populace*. Praha: Karolinum.

- Godavarthya,R., & Taleqanib, A. (2017). Winter bikesharing in US: User willingness, and operator's challenges and best practices. *Sustainable Cities and Society*, 30 (2017) 254–262. <http://dx.doi.org/10.1016/j.scs.2017.02.006>.
- Hák, T., Janoušková, S. & Moldan, B. (2018). Udržitelné nebo chytré město? *Urbanismus a územní rozvoj*, 2 (1), 1- 12, Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.
- Heller, J., & Kačer, J. (2019). *Grafika: Křiklavá elektrokola vs. koloběžky. Prahu křižuje na 2000 sdílených vozítek*. Retrieved 1.6.2019 from World Wide Web: <https://zpravy.aktualne.cz/regiony/praha/grafika-prahu-krizuji-vice-nez-dva-tisice-sdilenyh-vozitek/r~f0b4bffc56ca11e9a305ac1f6b220ee8/>.
- Janská, H. (2016). *Územní studie – sociálně antropologický výzkum*. Klatovy: Zastupitelstvo města Klatov.
- Jensen, G., Nordestgaard, B., Schnohr, P., Tybjaerg-Hansen, A., Freiberg, J., & Langsted, A. (2010). Nonfasting cholesterol and triglycerides and association with risk of myocardial infarction and total mortality: the Copenhagen City Heart Study with 31 years of follow-up. *Journal of Internal Medicine*. 270, 65– 75. [.https://doi.org/10.1111/j.1365-2796.2010.02333.x](https://doi.org/10.1111/j.1365-2796.2010.02333.x).
- Jebavý, A. (2010). *Generel cyklistické dopravy ve městě Brně*. Brno: Magistrát města Brna.
- Jordová, R., Sperat, Z., Brůhová Foltýnová, H., & Martinek, J. (2015). *Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- Kalman, M., Hamřík, Z., & Pavelka, J. (2009). *Podpora pohybové aktivity pro odbornou veřejnost*. Olomouc: ORE-institut, obecně prospěšná společnost.
- Kolenčík, M. (2014). *Cyklistická doprava v kontextu rozvoje území města Brna*. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně.
- Macedoa, J., Rodriguesa, F., & Tavares, F. (2017). Urban sustainability mobility assessment: indicators proposal. *Energy Procedia*, 134, 731–740. Retrieved 5.4.2019 from World Wide Web: <https://www.sciencedirect.com/>.

- Magistrát hlavního města Prahy (2018). *Může jet cyklista po chodníku?* Retrieved 5.6.2019 from World Wide Web: <https://www.cistoustopou.cz/kolo/clanek/muze-jet-cyklista-po-chodniku-745>
- Magistrát města Brna (2015). *Odbor územního plánování a rozvoje MMB červenec. Zadání změn územního plánu města Brna celoměstského významu*. Brno: Magistrát města Brna.
- Magistrát města Ostravy (2017). *Akční plán strategického plánu rozvoje města Ostravy na období 2017-2023*. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <http://fajnova.cz/strategicky-plan/>.
- Martin, E., Cohen, A., Botha, J., & Shaheen, S. (2016). *Bikesharing and Bicycle Safety*. San José, Kalifornie, USA: Mineta Transportation Institute.
- Martinek, J. & kol. (2011). *Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb cyklistické desatero pro města*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Ministerstvo dopravy.
- Město Klatovy (2018). *Sociálně-antropologický výzkum*. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <https://www.klatovy.cz/mukt/fr.asp?tab=mukt&id=11384&burl=&pt=UPU3>.
- Ministerstvo životního prostředí (2008 – 2019). *Environmentální politika a nástroje: Udržitelný rozvoj*. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj.
- Newsletter Rekola (2019). *Zóny působení*. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: [gmail.com](mailto:).
- Pacasová, M. (2018). Brno 2050. *Strategie Brno 2050*. Brno: : Magistrát města Brna.
- Panta, N., (2019). Clashing Perspectives on Sustainable Development. *Studies in Business and Economics no. 14(1)*, 181 – 190, DOI 10.2478/sbe-2019-0014.
- Parkes, S., Susan, G., Shaheen, A., & Cohen, A. (2013). Understanding the diffusion of public bikesharing systems: evidence from Europe and North America. *Journal of Transport Geography*, 31, 94-103.

- Pavlovcová, M. (2014). *Bikesharing – veřejné sdílení jízdních kol v Brně*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci.
- Pisonia, E. , Christidisb, P., Thunisa, P., & Trombetta, M. (2019). Evaluating the impact of “Sustainable Urban Mobility Plans” on urban background air quality. *Journal of Environmental Management*, 231, 249-245
<https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2018.10.039>.
- Prahou na kole (2019). *Co přinese pražský bikesharing v roce 2019?* Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <https://prahounakole.cz/2019/01/co-prinese-prazsky-bikesharing-v-roce-2019/>.
- Primas, P. (2013). *Návrh městského dopravního Prostředku*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni.
- Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (2017). *Rozhodnutí*. Brno: Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.
- Ridoško, L. (2017). *Racionalizace systému Rekola ve městě Pardubice*. Pardubice: Univerzita Pardubice.
- Smart City Point z. ú. (2017). *Cesta pro chytrou budoucnost*. Retrieved 3.5.2019 from World Wide Web: <http://scpoint.eu/>.
- Sioui, L., Morency, C., & Verreault, H. (2018). An Octopus and a circle at the basis of a framework for the evaluation of sustainable mobility. *Transport*, 33(1), 242–248. doi:10.3846/16484142.2016.1156021.
- Steinbachová, D. (2014). *Analýza využitelnosti bike-sharingu v hlavním městě Praha*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze.
- Stich, J., & Sýkorová, R. (2016). *Role klastrů v konceptu Smart City*. Písek: Czech Smart City Cluster, z.s.
- Šimek, I. (2017). *Plán udržitelné městské mobility města Brna*. Brno: Statutární město Brno.
- Šolc, J., (2015). *Chytrá města a obce – nové pojmy a co je za nimi?* Praha: Magistrát hl. m. Prahy.

- Štěrbová, E. (2009). *Systémy veřejných kol - „Bike sharing“*. Universitat Politècnica de Catalunya: Optimising Bike Sharing in European Cities.
- Váchal, A., (2016). *Cesta za lepším životem ve městě Smart City*. Praha: polečnost Economia a.s..
- Včala, J. (2015). *Bike sharing – nový fenomén v cyklodopravě*. Praha: České vysoké učení technické v Praze.
- Vondruška, V., & Barták, K. (1999). *Pohybová aktivita ve zdraví a v nemoci*. Hradec Králové: Klinika tělovýchovného lékařství FN a LFUK.
- Výzkum cyklistické dopravy v Praze (2015). *Závěrečná zpráva pro TSK*. Praha: Výzkum cyklistické dopravy v Praze.
- Wefering, F., Rupprecht, S., Bührmann, S., & Böhler-Baedeker, S. (2014). Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. *European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans*. Brussels: European Commission. <http://www.eltis.org/mobility-plans>.
- Zhao, J., Wang, J., Xing, Z., Luan, X., & Jiang, Y. (2018). Weather and cycling: Mining big data to have an in-depth understanding of the association of weather variability with cycling on an off-road trail and an on-road bike lane. *Transportation Research Part A*, 111 (2018), 119 – 135. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.001> Received 11 May 2017.
- Žáková, R. (2015). *Bikesharing a carsharing jako součást veřejné dopravy*. Plzeň: Plzeň na kole.

ŘÍLOHY:

1. Leták:

BAVÍ TĚ BRNĚNSKÝ BIKESHARING?

DO YOU ENJOY BIKE-SHARING IN BRNO?

Pomoz mi prosím s mojí diplomkou týkající se bikeshairngu vyplněním tohoto dotazníku:



Help me please with my diploma thesis about bike-shairng and fill out this questionnaire:



MOC DĚKUJI ZA TVŮJ ČAS!!

THANK YOU SO MUCH FOR YOUR TIME!!!

2. Dotazník – čeština

Baví Tě brněnský bikesharing?

V roce 2014 se v ulicích Brna poprvé objevila růžová kola. V roce 2017 se k brněnskému bikesharingu připojila kola další, tentokrát červená.

V současnosti sdílená jízdní kola dál získávají na své oblíbenosti a postupně se řadí mezi běžné prostředky městské dopravy.

Taky Tě zajímá téma bikesharingu?

Žiješ v Brně nebo do Brna dojíždíš za prací, do školy anebo za zábavou?

Chceš se k bikesharingu vyjádřit, ať už pozitivně nebo negativně?

Můžeš prostřednictvím této ankety!

Výsledky tohoto anonymního výzkumu budou použity pro účely diplomové práce na Fakultě tělesné kultury Univerzity Palackého v Olomouci.

Vyplnění Ti zabere asi 5 minut. U některých otázek můžeš označit více možností.

Děkuji za spolupráci a tvůj čas!

Bc. Martina Pavlovcová

(kontakt: martina.pavlovcova01@upol.cz)

1. Pojem bikesharing...

...nevím co znamená, nikdy jsem o něm neslyšel(a).

...nevím co znamená, ale už jsem o něm slyšel(a).

...vím co znamená, ale nezkoušel(a) jsem.

...vím co znamená, zkusil(a) jsem jednou.

...vím co znamená, využívám občas/pravidelně.

...jiná možnost (prosím doplň)...

2. Bikesharing využívám protože...(můžeš označit více možností)

...nevyžívám.

...chci být pohybově aktivní během dne.

...jde o levný způsob dopravy po městě.

...se mohu rychle dostat přes centrum města i v době dopravní špičky.

...je šetrný k životnímu prostředí.

...jiná možnost (prosím doplň)...

3. Bikesharing využívám...

...nevyžívám.

- ...několikrát do týdne/denně.
- ...jednou týdně.
- ...jednou za měsíc.
- ...jednou do roka.
- ...jiná možnost (prosím doplň)...

4. Bikesharing využívám hlavně...(můžeš označit více možností)

- ...nevyžívám.
- ...na cestu do práce.
- ...na cestu do školy.
- ...na cestu do obchodu.
- ...na cestu do města za zábavou.
- ...jiná možnost (prosím doplň)...

5. Společnosti, které poskytují bikesharing v Brně...

- ...neznám žádnou.
- ...znám jednu, ale nepamatuji si název.
- ...znám více, ale nepamatuji si název ani jedné.
- ...znám název/názvy (prosím uveď příklad)...

6. Bikesharing nevyžívám, protože...(můžeš označit více možností)

- ...vyžívám ho pravidelně/občas.
- ...nevím co to je.
- ...nevím jak ho mohu využít/aplikace je složitá.
- ...jízda na kole po městě je nebezpečná.
- ...jízdní kola do centra města nepatří.
- ...jiná možnost (prosím doplň)...

7. Okruh mých nejbližších přátel...(můžeš označit více možností)

- ...bikesharing nezná stejně jako já.
- ...mě k bikesharingu přivedl.
- ...má zkušenost s bikesharingem, ale nevyžívá ho pravidelně.
- ...se do využívání bikesharingu zapojil se mnou.
- ...jiná možnost (prosím doplň)...

8. Po Brně se pohybuji...

využívám nejčastěji využívám často občas využívám využívám výjimečně nevyužívám
..autem.
...MHD (městskou hromadou dopravou).
...pěšky.
...na svém vlastním kole.
...na sdíleném kole (bikesharing).
...taxi/Uber.
...na koloběžce.
...segway.

9. Dopravu po Brně řeším, protože...(můžeš označit více možností)

... tu žiji.
...tu studuji.
...tu pracuji.
...sem jezdím za zábavou/na schůzky/za kulturou.
...jiná možnost (prosím doplň)...

10. Můj životní styl.

úplně souhlasím spíš souhlasím není pro mě rozhodující spíš nesouhlasím úplně nesouhlasím
Zdravý životní styl je pro mě důležitý.
Jsem pohybově aktivní člověk.
Zdravé životní prostředí je pro mě důležité.
Mám rád(a) sport.
Rád(a) zkouším nové věci.
Jízda na kole je příjemnou pohybovou aktivitou.

11. Mé nejvyšší dosažené vzdělání je...

...základní.
...středoškolské bez maturity.
...středoškolské s maturitou.
...vyšší odborné.
...vysokoškolské.

12. V současné době jsem...

...student.
...zaměstnanec.

...podnikatel/OSVČ.

...rodič na mateřské/rodičovské dovolené.

...jiná možnost (prosím doplň)...

13. Patřím do věkové kategorie...

...15 až 25 let.

...26 až 35 let.

...36 až 45 let.

...46 až 55 let.

...56 až 65 let.

...66 a více let.

14. Jsem...

...muž.

...žena.

3. Dotazník – angličtina

Do you enjoy bike-sharing in Brno?

In 2014, pink bicycles appeared in streets of Brno for the first time. 3 years later even more bikes joined the Brno bike-sharing-system. This time, they were red.

Recently, shared bikes have been getting more and more popular and gradually becoming one of the common means of public transport.

Are you a fan of bike-sharing?

Do you live in Brno, go there to work/school or just to entertain yourself? Would you like to express your opinion on bike-sharing?

If so, take the advantage of this poll.

I am going to use the results of this anonymous poll for my diploma thesis research at the Faculty of Physical Culture Palacký University in Olomouc.

It should not take more than 5 minutes of your time, there are 14 questions only.

Please note: for some questions, more options can be selected.

Thank you for your help, I appreciate it.

4. Martina

(contact: martina.pavlovцова01@upol.cz)

1. What is bike-sharing?

I don't know what is it, I have never heard of it .

I don't know what is it, but I have already heard of it.

I know what is it, but I have never tried it.

I know what is it, I have tried it.

I know what is it, I use it sometimes/permanently.

...other option (please type it below)...

2. I use bike-sharing because...(you can select more options)

Sorry, I don't use bike-sharing.

...I want to be active during the day.

...it is a cheap way of getting around the city.

...I can get very quickly through the traffic-jammed city centre.

...it is environmentally friendly.

...other option (please type it below)...

3. I use bike-sharing...

Sorry, I don't use bike-sharing.

...daily.

...more than once a week/daily.

...once a week.

...once a month.

...once a year.

...other option (please type it below)...

4. I use bike-sharing mainly for going to(you can use more options)

Sorry, I don't use bike-sharing.

...work.

...school.

...shops.

...city entertainment facilities (cinemas, pubs, concerts, theatre shows etc.)

...other option (please type it below)...

5. Companies that provide bike-sharing in Brno ...

...I don't know any.

...I know one, but I don't remember the name.

...I know several, but I do not remember the names of none of them.

...I know its name/their names (please type)...

6. I do not use bike-sharing because ... (you can use more options)

... I use it regularly / occasionally.

...I do not know what it is.

... I do not know how to use it/the process of borrowing is complicated.

... cycling around the city is dangerous.

... I think bicycles should be forbidden in the city centre.

...other option (please type it below)...

7. The circle of my best friends... (you can use more options)

... does not what bike-sharing is.

... told me about the bike-sharing.

... has already experience in bike-sharing but does not use it regularly.

...shares the bikes with me.

...other option (please type it below)...

8. I move around Brno ...

I use it most often I use it often sometimes I use it I use it exceptionally I do not use it

... by car.

... by public transport.

...on foot.

...on my bike.

... on a shared bike (bike-sharing).

... by taxi / Uber.

...on my push scooter.

...by segway.

9. I am concerned about the Brno public transport system since...(you can use more options)

... I live here.

...I study here.

... I work here.

... I'm here for fun / for a meeting / for cultural activities.

...other option (please type it below)...

10. My lifestyle.

I totally agree I rather agree it is not important for me I rather disagree I totally disagree

A healthy lifestyle is important to me.

I like keeping myself fit.

A healthy environment is important to me.

I like sport.

I like to try new things.

Cycling is a pleasant exercise.

11. My highest received education level is

...elementary.

... secondary without a school leaving examination.

... secondary with a school leaving examination.

... college (as a part of higher education).

... university.

12. I am currently ...

...a student.

...an employee.

... an entrepreneur / self-employed.

... a parent on maternity / parental leave.

...other option (please type it below)...

13. My age is in the range ...

... 15 to 25 years.

... 26 to 35 years.

...36 to 45 years.

... 46 to 55 years.

... 56 to 65 years.

... 66+ years.

14. I am ...

...a man.

...a woman.