

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

**Bakalářská práce**

2021

Anežka Nováková

Univerzita Hradec Králové

Filozofická fakulta

Katedra sociologie

**Individuální automobilová doprava v centru Hradce Králové**

Bakalářská práce

Autor: Anežka Nováková  
Studijní program: B 6703 Sociologie  
Studijní obor: Sociologie obecná a empirická  
Forma studia: prezenční

Vedoucí práce: RNDr. Mgr. Lucie Vítková, Ph.D.

Hradec Králové, 2021



## Zadání bakalářské práce

**Autor:** Anežka Nováková

**Studium:** F18BP0143

**Studijní program:** B6703 Sociologie

**Studijní obor:** Sociologie obecná a empirická

**Název bakalářské práce:** **Individuální automobilová doprava v centru Hradce Králové**

**Název bakalářské práce AJ:** Individual car Transport in Hradec Králové City Centre

### **Cíl, metody, literatura, předpoklady:**

Bakalářská práce se bude zabírat problematikou individuální automobilové dopravy, konkrétně v centru Hradce Králové. Doprava v městských centrech je, především v posledních letech, značně přetížena, ať už s ohledem na hustotu dopravy či na parkovací místa. Cílem této bakalářské práce je zjistit, nakolik a proč obyvatelé města upřednostňují individuální automobilovou dopravu před městskou hromadnou dopravou či jinými možnostmi. Práce bude založena především na metodě kvantitativního výzkumu.

Braun Kohlová, M. 2012. *Cesty městem. O racionalitě každodenního cestování*. Praha: Sociologické nakladatelství (SLON)

Conley, J., A. T. McLaren. 2009. *Car Troubles. Critical Studies of Automobility And Auto-mobility*. Burlington: Ashgate Publishing

Freudenal-Pedersen, M. 2009. *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Burlington: Ashgate Publishing

Hoyle, B. S., R. D. Knowles. 1998. *Modern Transport Geography* 2nd, rev. ed., Chichester: Wiley.

Kutáček, S. 2003: *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. Brno: Masarykova Univerzita

Sheller, M. 2004. *Automotive Emotions: Feeling the Car*. Theory, Culture & Society [online]. Dostupné z:

[https://www.researchgate.net/publication/249725932\\_Automotive\\_Emotions\\_Feeling\\_the\\_Car](https://www.researchgate.net/publication/249725932_Automotive_Emotions_Feeling_the_Car)

**Garantující pracoviště:** Katedra sociologie,  
Filozofická fakulta

**Vedoucí práce:** RNDr. Mgr. Lucie Vítková, Ph.D.

**Datum zadání závěrečné práce:** 22.8.2019

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně a uvedla jsem všechny použité prameny a literaturu.

V Hradci Králové dne

Anežka Nováková  
Podpis autora/autorky

## Anotace

NOVÁKOVÁ, ANEŽKA. Individuální automobilová doprava v centru Hradce Králové. Hradec Králové: Filozofická fakulta, Univerzita Hradec Králové, 2021, 118 s. Bakalářská práce.

Bakalářská práce je zaměřena na dopravní preference obyvatel Hradce Králové, kteří dojíždí do zaměstnání nacházejícího se v centru města. Cílem práce je zmapovat faktory, na základě kterých si obyvatelé Hradce Králové vybírají dopravní prostředky, kterými se dopravují do svého zaměstnání, jakým způsobem vnímají ostatní dopravní prostředky a do jaké míry jsou obeznámeni a otevření alternativním dopravním prostředkům v podobě carsharingu a bike sharingu. Na výběr dopravního prostředku je mimo jiné nahlíženo i z pohledu prestiže, která může hrát značnou roli ve vnímání konkrétních dopravních prostředků. Část práce se zaměřuje na problémy v podobě kongescí a nedostatku parkovacích míst, se kterými se řidiči potýkají v městských centrech, a do jaké míry jsou respondenti těmito jevy ovlivněni. V teoretické části práce jsou popsány stěžejní pojmy jako doprava, doprava ve městě, mobilita, prestiž. Empirická část je založena na kvantitativním výzkumu, pomocí dotazníkového šetření.

Klíčová slova: doprava, doprava ve městě, každodenní mobilita, zaměstnání, prestiž

## **Annotation**

NOVÁKOVÁ, ANEŽKA. *Individual Car Transport in Hradec Králové City Centre*. Hradec Králové: Philosophical Faculty, University of Hradec Králové, 2021, 118 pp. Bachelor Thesis.

Bachelor thesis is focused on transport preferences of citizens of Hradec Králové, who are commuting to their work that is located in the city centre. The main goal is to know the factors that are key to decision making of what kind of means of transport are they using to commute to work, how do they perceive other kinds of means of transport and how much are they familiar with alternative means of transport such as carsharing and bike sharing. On the process of decision making is also being looked at in a way of prestige, that can be a huge influence in perceiving the means of transport. Part of this thesis is focused on issues of traffic jams and deficiency of parking spots that are often concentrated in city centres and how much are drivers influenced by these issues. The theoretical part describes key concepts such as transport, city transport, mobility, prestige. The empirical part is realised by quantitative research in the form of questionnaire survey.

**Keywords:** transport, city transport, everyday mobility, employment, prestige

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala RNDr. Mgr. Lucii Vítkové, Ph.D. za odborné vedení, vstřícnost, cenné rady a poznámky k vypracování této práce. Dále děkuji všem respondentům, kteří se účastnili mého výzkumného šetření. Rovněž patří velký dík mým nejbližším za podporu v mém studiu.

## Obsah

1. Úvod .....	9
2. Doprava .....	10
2.1. Doprava ve městě .....	15
2.2. Trvale udržitelná doprava .....	18
2.3. Historie dopravy .....	19
2.4. Automobilová doprava.....	22
2.4.1. Nepříznivé vlivy automobilové dopravy.....	24
2.4.2. Trendy v automobilové dopravě .....	29
2.5. Městská hromadná doprava .....	30
2.6. Cyklistika.....	33
2.7. Pěší chůze .....	37
2.8. Alternativy tradičním dopravním prostředkům .....	38
2.8.1. Carsharing .....	38
2.8.2. Bike sharing .....	39
3. Prestiž.....	39
4. Metodologie výzkumného šetření .....	43
4.1. Stanovení výzkumných otázek .....	43
4.2. Cílová populace a vzorek.....	44
4.3. Výzkumná metoda .....	45
4.4. Konstrukce dotazníků.....	45
4.5. Sběr dat .....	46
5. Výsledky .....	47
6. Závěr.....	82
Seznam použité literatury .....	86
Seznam grafů.....	88
Seznam tabulek .....	89



## 1. Úvod

Každodenní přesun obyvatel v rámci města je činností, která je ovlivňována mnoha faktory a zároveň ovlivňuje řadu jevů souvisejících s životem celé společnosti. Dnešní moderní společnost je založena na mobilitě – zboží, informací i lidí. Jednotlivci jsou ochotni za účelem naplnění svých potřeb trávit na cestách stále více času. A právě dojížděka do zaměstnání tvoří značnou část naší každodenní mobility. To, jaký dopravní prostředek na svých cestách do zaměstnání volíme, o nás vypovídá více, než se na první pohled může zdát. Četnost konkrétních dopravních prostředků na silnicích ovlivňuje podobu měst, životního prostředí i obecnou kvalitu života. Naprostá většina měst se potýká s problematikou nadužívání automobilové dopravy, která se koncentruje v centrech měst, ve kterých se o to více umocňují její negativní dopady.

Název bakalářské práce zní Individuální automobilová doprava v centru Hradce Králové. Téma této práce bylo v průběhu mírně upraveno a specifikováno na dojížděku do zaměstnání, která ale stále probíhá v rámci Hradce Králové a je směřována do centra města. Individuální automobilová doprava je důležitou součástí této práce, dopravní prostředky ovšem byly rozšířeny navíc o městskou hromadnou dopravu, jízdní kolo a pěší chůzi.

Důvod, proč jsem si toto téma vybrala je, že při mých vlastních cestách do školy a do zaměstnání jsem si začala všimnout problémů, se kterými se musí potýkat uživatelé určitých dopravních prostředků a začalo mě zajímat, zda i ostatní účastníci provozu vnímají tyto problémy obdobně. Zároveň mi dojížděka do zaměstnání přijde jako zajímavá problematika, které není věnována dostatečná pozornost.

Teoretická část je rozdělena na dvě hlavní kapitoly vycházející z analýzy odborné literatury. V první kapitole nalezneme definici pojmů stěžejních pro tuto práci, jako je doprava, doprava ve městě, trvale udržitelná doprava nebo mobilita a jejich význam ve společnosti. Dále se v této kapitole nachází představení všech dopravních prostředků, na které se zaměřuji v praktické části této práce. Následující kapitola se

zaobírá prestiží, která je jedním z faktorů, který ovlivňuje výběr dopravního prostředku.

Empirická část vychází ze tří hlavních výzkumných otázek, které jsou dále rozčleněny do patnácti dílčích otázek. Odpovědi na tyto otázky bylo dosaženo pomocí mého vlastního výzkumného šetření, a to na základě kvantitativní metody výzkumu. Výzkum byl realizován pomocí dotazníku, který cílil na obyvatele Hradce Králové, kteří dojíždí do svého zaměstnání nacházejícího se v centru města. Dotazník měl tištěnou i elektronickou podobu. Empirická část se skládá z představení výzkumných cílů, cílové populace, výzkumné metody, konstrukce dotazníku a průběhu sběru dat. Data převážně prezentuji v tabulkách a četnostních grafech z důvodu nízkého počtu respondentů. Všechny grafy a tabulky, ve kterých je použita procentuální stupnice je možné porovnat s frekvenčními tabulkami, které jsou součástí přílohy, ve kterých se vyskytují absolutní čísla.

V závěru práce jsou shrnuty výsledky této práce spolu s mým komentářem k těmto poznatkům. V příloze je přiložen použitý dotazník a seznam firem, které jsem oslovila za účelem účasti na mém výzkumu.

Cílem mé práce je průzkum dopravních preferencí obyvatel Hradce Králové na jejich cestách do zaměstnání situovaných v centru města. Tento cíl je následně rozdělen do tří hlavních výzkumných otázek, které zjišťují, jakým dopravním prostředkem se respondenti dopravují, proč volí daný dopravní prostředek, jakým způsobem vnímají ostatní dopravní prostředky, a zda jsou otevření alternativním způsobům dopravy, kterými jsou carsharing a bike sharing. Zajímá mě, jakou roli hrají faktory jako prestiž, dress code, pohodlí, pracovní pozice nebo ekonomická nákladnost ve výběru dopravního prostředku. Zda jsou respondenti ochotni využívat automobil i přes problémy spojené s jeho provozem a jaké okolnosti je odrážejí od užívání jiných dopravních prostředků.

## **2. Doprava**

Tato kapitola se věnuje definici pojmu doprava, který tvoří základ mé práce. Nastihuje, jak důležitou roli hraje doprava v našich každodenních životech a ve

fungování společnosti obecně. Druhá část kapitoly objasňuje pojem mobilita, neboť je neoddelitelně spjata právě s dopravou. Potřebu mobility má každý jednatel a moderní společnost nutí jedince být stále více mobilním a přizpůsobivým. A doprava představuje prostředek, díky kterému je možné naplňovat potřeby naší mobility.

Doprava představuje prostředek pro naplňování potřeb naší mobility, propojuje dvě fyzická místa – místo, ze kterého odjíždíme a místo, do kterého se chceme dostat. Představuje tzv. odvozenou poptávku, neboť lidé většinou nepoptávají dopravu jako takovou, ale jedná se o prostředek naplnění jiné potřeby (rekreace, nákup, zaměstnání). Moderní svět nás svým způsobem nutí k mnohem častějšímu a vzdálenějšímu přesouvání, než tomu bylo kdy dříve. Nejsou neobvyklé každodenní více než hodinové cesty do zaměstnání, návštěva přátel bývá také často podmíněna podniknutím relativně dlouhé cesty, i zboží je transportováno stovky kilometrů z důvodu uspokojení potřeb zákazníka. Všechny aspekty našeho života nás nutí přesouvat se z místa na místo. [Brůhová Foltýnová 2009; Schmeidler 2010]

Pojem doprava zahrnuje všechny nástroje, které lidem umožňují se fyzicky přesouvat z jednoho místa na druhé. Jedná se o dopravní prostředky, infrastrukturu a energii. [Brůhová Foltýnová 2009]

Hoyle staví dopravu do velmi důležité pozice, neboť tvrdí, že je centrální dimenzí mezinárodní a globální produkce, a tedy předmětem mezinárodního zájmu. Téměř bezvýhradně všichni lidé jsou nuceni alespoň jednou za čas se přesunout z místa na místo, ať už aby uspokojili své potřeby, nebo mohli využít služeb, které jsou poskytovány jen na omezených místech. A právě doprava je prostředkem přemísťování lidí i zboží, naplňuje jednu z nejdůležitějších potřeb společnosti a je jednou z nejrozšířenějších aktivit. [Hoyle, 1998]

Přestože je doprava součástí každodenního života lidí, ve všech společnostech najdeme omezení, která nám nedovolují se přepravovat takovým způsobem, jakým bychom si přáli. Ve většině případů tato omezení pramení z ekonomické situace jednotlivců. Většina jedinců a rodin si nemůže dovolit podnikat všechny cesty, které by ideálně podnikali. V rozvinutých zemích lze tento jev sledovat na rozdílech mezi většinovou skupinou jedinců s přístupem k motorovému vozidlu a jedincům, kteří

jsou nuceni se při cestách do obchodu, k lékaři nebo za přáteli, spoléhat výhradně na veřejnou dopravu. [Hoyle, 1998]

„Zcela úzce sociologicky pohlíženo, doprava je sociální systém, určovaný technickými determinantami, a proto má relativně silný donucovací charakter. Je to sociální systém typický pro zcela standardizované chování a minimálně integraci účastníků. Účast v dopravě je chování v intencích rolí – pojetí role je individuálně interpretováno a variuje v určitém rozsahu, i když jako celek je velmi limitováno.“ [Schmeidler 2010:19]

I když se doprava může na první pohled jevit jako akt jednotlivce (především pak přeprava v osobním automobilu), je od účastníka vyžadována určitá dávka kooperace a racionality, neboť jeho pohyb v provozu je podmíněn nepřetržitým očekáváním ostatních a jejich míněním. Každý z účastníků dopravního provozu chce dosáhnout svého cíle bez komplikací, a tak je tato kooperace nepřímou vynucována obavou z následků jejího nedodržování v podobě dopravních nehod, kolizí, zdržování a sankcí za nedodržování předem určených pravidel. Doprava je velice specifický sociální systém, který se, na rozdíl od ostatních sociálních systémů, snaží o co největší limitování kontaktů účastníků, neboť čím méně aktérů se do tohoto systému zapojí, tím spíše klesá riziko potenciálních problémů. Také komunikace je redukována na nejjednodušší signály v podobě indikace směru jízdy, řízení dopravy pomocí gest nebo užívání pohybů těla k varování před nebezpečím. [Schmeidler 2010]

## **Mobilita**

„Mobilita je základní lidskou aktivitou a potřebou“ [Hoyle 1998:3]

Brůhová Foltýnová mobilitu definuje jako „(v)šechna technicky realizovatelná přání změnit místo za účelem naplnění své potřeby. Je to bezrozměrná subjektivní veličina vycházející z psychologických potřeb a fyzických a technických možností každého jednotlivce.“ [Brůhová Foltýnová, 2009]

Mobilita hraje v současném moderním světě nezastupitelnou roli v určování kvality života, existuje vztah mezi hospodářským růstem dané země a mobilitou – čím více roste životní úroveň, o to více se zvětšuje i doprava. Je také „...pokládána za

hlavní a nezbytnou podmínku pokroku prosperity ekonomického růstu a vysoké zaměstnanosti“. [Schmeidler 2010:34]

Každý člen společnosti má nevyhnutelnou potřebu mobility, ať už se jedná o naplnění potřeb volného času, cest do zaměstnání nebo za studiem. Stejně tak je každý jednotlivec ovlivňován jejími negativními dopady. Cílem pro současné i budoucí generace je udržet vysoké objemy nutné mobility a dostupnosti a zároveň maximálně snižovat vstup energií a nežádoucích důsledků dopravy ovlivňujících člověka i životní prostředí. Jednou z možných variant řešení této situace je snaha o eliminaci konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy. Naopak by mělo dojít k propojení všech dopravních způsobů pomocí strategií a technologií, které umožní využití silných stránek jednotlivých dopravních prostředků v rámci celého systému. [Schmeidler 2010]

Kaufmann rozděluje mobilitu na mobilitu sociální a prostorovou. Sociální mobilita se zabývá přesunem jedince v rámci jeho sociálního postavení ve společnosti. O prostorové mobilitě hovoříme jako o geografickém pohybu obyvatel v prostoru. Pro účely mé práce je stěžejní právě prostorová mobilita. [Kaufmann 2002]

### **Prostorová mobilita**

Dle Drbohlava se nejedná jen o fyzický přesun jednotlivce, ale jeho součástí je taktéž zvolení cíle, do kterého se chce dostat. Toto rozhodování může být ovlivněno například emoční vazbou k danému místu. [Drbohlav 2018]

Podle toho, jak pravidelně jsou dané cesty podnikány, lze prostorovou mobilitu rozlišit na:

- Migrace – jednorázový přesun na velké vzdálenosti
- Nepravidelné (návratové) přesuny – cesty na nákup
- Pravidelné (periodické, kyvadlové) přesuny – cesty za zaměstnáním nebo do škol
- Krátkodobé (víkendové) přesuny – cesty za rekreací nebo cesty služební

[Drbohlav 2018]

Má práce se tedy zabývá pravidelnými (každodenními) přesuny, konkrétně v rámci města. Pro městský život je mobilita nepostradatelným prvkem, neboť díky ní mají obyvatelé přístup ke všem institucím, obchodům, a především svým zaměstnáním. Blíže se městským přesunům věnuji v kapitole č. 3.1. Doprava ve městě

### **Každodenní mobilita v rámci sociologie**

Přesto, že mobilita je součástí lidského života již od nepaměti, sociální vědy, a především sociologie, se o ni začaly významněji zajímat až na přelomu 20. a 21. století. P. A. Sorokin pojem mobilita použil již ve 20. letech 20. století a následně se začal používat ve výzkumech spojených s migrací mezi městem a venkovem, městem a suburbii, i mezinárodní migrací. Každodenní mobilitou, tedy i dojížděnkou do práce, která je tématem této práce, se sociologové začali zajímat skutečně až na počátku 21. století. [Braun Kohlová 2012]

Sociologové se v rámci mobility zajímají o to, jaké faktory ji ovlivňují, jak ji konkrétní jednotlivci prožívají a jak se přístupy k ní rozlišují v rámci genderu nebo rasy. V ohledu každodenní mobility je ve středu pozornosti především osobní automobil, na ostatní dopravní prostředky není brán takový zřetel. Projevuje se zde snaha o zjištění, jaké podněty dovedly automobil k jeho nezastupitelné roli v každodenních životech značného množství obyvatel, jak se tento přístup bude do budoucna vyvíjet a jaké bude mít celospolečenské následky.

Z českých sociologů se každodenní sociologii významně věnovali dva autoři – Hana Librova a Jan Keller. Oba autoři pojednávají o automobilu, ale s přístupem k jeho negativním stránkám. Librova studuje cestovní strategie rodin s negativním přístupem k automobilu, které ho v počátcích nevlastní, ale v průběhu života jsou, z praktických důvodů, donuceni k jeho pořízení. Kellerovým stěžejním tématem je kritika automobilismu a „svobody“, kterou přináší. (Kellerův přístup je detailněji zmíněn v kapitole č. 3.1. Osobní automobil). [Braun Kohlová 2012]

### **Osobní doprava**

Počátky rozvoje osobní dopravy odstartoval přechod od feudální k industriální společnosti. Datově je tedy lze zařadit zhruba do průběhu 18. století. Pro feudální

společnost je typické, že jednotlivci bydlí a pracuje na jednom místě, případně se tyto dvě sféry nachází v bezprostřední blízkosti. S nástupem industriální společnosti se toto změnilo. Vznik práce a průmyslové výroby vyústil k oddělení místa práce a bydliště, což vedlo k vytvoření nové potřeby – potřeby cestovat. Tento vznik osobní dopravy a jeho postupný rozvoj vedly k tomu, že právě průmyslové firmy mohly svá sídla začít přesouvat mimo městská centra, neboť jejich pracovní síla již měla prostředky k tomu, aby začala dojíždět. [Braun Kohlová 2012]

Objem a struktura osobní dopravy jsou určovány spotřebou domácností, využitím půdy, vyšším průměrným disponibilním příjmem domácností (ten má za následek větší počet domácností, které vlastní motorové vozidlo), a větším množstvím volného času (nárůst volnočasových cest). Od 90. let 20. století se v České republice objevují nové vzorce využití půdy, které se projevují geografickým rozptylem především volnočasových aktivit, jako je nákup a rekreace. Tyto trendy lze pozorovat především na městské struktuře, a to stále výraznějším oddělením rezidenčních oblastí a oblastí, ve kterých sídlí firmy a obchody. Začíná docházet k přesunu řady ekonomických aktivit (např. výroba, obchod) z městských center a tvoří se nové požadavky na dojíždění. [Brůhová Foltýnová 2009]

## **2.1. Doprava ve městě**

Tato podkapitola se zabývá dopravou v městském prostředí, která je stěžejním tématem mé práce. Nalezneme zde podobu městské infrastruktury a historické faktory, které utvářely podobu dnešních měst.

Podoba dnešních měst je z velké části utvořena na základě potřeb automobilismu. Automobil a s ním spojená silniční infrastruktura zabírá značnou část území města a její podoba hraje strategickou roli v celkovém fungování města. [Freudental-Pederson 2009]

Městská doprava je značně odlišná od mimoměstských a venkovských komunikací. Je rozmanitější, tudíž v mnoha ohledech i složitější. V městských ulicích se aktér silničního provozu setkává s různými úrovněmi dopravy přizpůsobených k zastavování a parkování vozidel. Řízení vozidla v městském prostředí je tedy mnohem náročnější a vyčerpávající, neboť ve městě častěji nastávají poměrně

komplikované dopravní situace, které řidič musí řešit. Město je protkáno obsáhlou sítí tras, ze kterých si účastník silničního provozu může vybrat tu, která mu na jeho konkrétní cestě vyhovuje nejvíce. Tyto komunikace jsou formovány moderním transportem a přizpůsobeny motorovému provozu. [Schmeidler 2010]

Podoba dnešních měst je z velké části určena obdobím, ve kterém vznikala. Středověk byl pro Evropu zlatým věkem vzniku měst. Tyto hustě zalidněné oblasti byly podrobovány neustálými útoky nájezdníků, takže se tomu města musela přizpůsobit. Města byla formována na strategických místech, jako je vyvýšený kopec, která by v případě boje měšťanům poskytovala výhodu. Důležitou roli v obraně také hrály valy a hradby. Tyto stavby v dnešní době často představují značnou překážku v dopravním rozvoji města. Města vznikající v tomto období jsou také charakteristická umístěním úřadů a významných institucí ve středu města. V jejich okolí si poté stavěli domy obchodníci a bohatí měšťané. Směrem k okraji města později vznikaly průmyslové závody a s nimi spojené dělnické kolonie. Z okrajů měst se tedy přirozeně staly chudinské čtvrti, ve kterých žili obyvatelé nejnižších sociálních skupin. V průběhu 19. a 20. století došlo k nárůstu počtu obyvatel a s tím spojenému nevyhnutelnému rozvoji měst. Výrobní sféra lokalizovaná na periferii města způsobila, že nově vznikající obytné oblasti začaly utvářet nové periferie města v čistém, průmyslem nezahlceném prostředí. Důležité služby se stále nacházely v centru města, což pro nově přistěhovalé obyvatele nebylo příhodné, neboť jejich bydliště a potřebné služby dělila značná vzdálenost. Z tohoto důvodu probíhala snaha o přesunutí části služeb do nově vznikajících sídlišť. Podnikatelé ale dodnes preferují zůstat v co největší blízkosti úřadů a jejich obchodních partnerů. [Voženílek 2009]

Ve 20. letech 90. století se začal objevovat trend, který je patrný dodnes. Podřizování vzhledu a fungování města automobilové dopravě. Ta začala dominovat především v centrech měst. Začal se projevovat první velice závažný důsledek automobilismu – prudký nárůst nehodovosti. [Keller 1998]

V dnešním moderním světě není neobvyklé, že lidé začínají preferovat klidnou vesnici s čistým ovzduším, namísto rušného města plného smogu. Jsou ochotni dojíždět 30 až 60 minut do zaměstnání, což při výkonu dnešních dopravních prostředků může znamenat ujetou vzdálenost až 100 kilometrů. Cesty do města jsou



ve většině případů směřovány do centra, neboť se zde stále nachází drtivá většina úřadů a důležitých institucí. Přes centrum tedy často vedou rušné hlavní tahy, po kterých jezdí i vozidla, která městem jen projíždí, což není příliš slučitelné s příjemným životem obyvatel žijících právě v centru. Z tohoto důvodu se kolem měst začaly budovat obchvaty, které dopravu, jejímž primárním cílem není dané město, provedou okrajem města, kde nemá na obyvatele tak negativní vliv. [Voženílek 2009]

Obecně lze pozorovat zvětšující se objem městské dopravy, ke kterému dochází v důsledku procesů proměn společnosti jako je nárůst předměstí, vzrůstající individualismus, proměna rolí v rodině a přechod na ekonomiku služeb. Dochází k nárůstu motorové dopravy na úkor nemotorové a individuálního automobilismu na úkor hromadné dopravy. [Brůhová Foltýnová 2009]

### **Výběr dopravního prostředku v rámci města**

Výběr dopravního prostředku v souvislosti každodenní dojížděky v rámci města se řídí dvěma vztahy. Jedná se o smysluplné chování a sociální jednání. Do smysluplného chování lze zařadit všechny proměnné, které ovlivňují rozhodnutí jedince – majetková situace, sociální role, všechny motivy a důvody, jejichž závěrečným východiskem je výběr konkrétního dopravního prostředku. V rámci sociálního jednání dochází k ovlivnění jedince především potřebami blízkých osob, nejčastěji se jedná o rodinné příslušníky (téma spolujízdy je zmíněno a hraje roli v praktické části této práce. Sociálním jednáním se ale rozumí i to, do jaké míry jsme schopni předvídat chování ostatních účastníků provozu. To znamená, že při volbě dopravního prostředku jednotlivci uvažují nad tím, kolik v danou dobu bude na silnici ostatních dopravních prostředků (s následkem vzniku kongescí a trávení nadbytečného času v dopravě), ale i do jaké míry bude zaplněno MHD (oba tyto faktory se opět oráží v mém výzkumu). [Braun Kohlová 2012]

Při každodenní volbě nelze hovořit o bezprostředně plánovaném jednání. Jednotlivec se každý den nestaví před nové rozhodnutí, jaký dopravní prostředek zvolí. V případě, že nenastane neočekávaná a anomální situace, zvolí prostředek, který zvolil den (týden, měsíc) před tím. Jedná se o rutinní pravidelně se opakující

činnost, jejíž důsledky lze plánovat jen dlouhodobě (ochrana životního prostředí, ekonomická náročnost, časová dostupnost, ...). [Braun Kohlová 2012]

V otázce volby každodenního prostředku přichází v úvahu faktory jako celkové trvání cesty, její finanční nákladnost, úroveň infrastruktury, naše tolerance k problémům, které po cestě mohou nastat (výše zmíněné kongesce, či přeplněné MHD), ale i povaha našeho zaměstnání (zda je nebo není k jeho výkonu potřeba automobil). [Braun Kohlová 2012]

## **2.2. Trvale udržitelná doprava**

V této podkapitole si definujeme pojem udržitelná doprava a z jakého důvodu je nezbytné postupně na tento typ dopravních prostředků přeorientovat. Toto téma je dále rozvíjeno a podpořeno v kapitolách č. 3.4.1. a 3.8.

Dle Brůhové Foltýnové neexistuje žádná pevně stanovená definice trvale udržitelné dopravy, ta nejpoužívanější ovšem tvrdí, že „...udržitelná doprava umožňuje uspokojení potřeb mobility současných generací bez omezení potřeb mobility budoucích generací“ [Brůhová Foltýnová, 2009:14] Cílem udržitelnosti je tedy využití dostupných prostředků k vytvoření způsobu, jak maximálně zmírnit negativní dopady aktuálně využívaných dopravních prostředků na základě etických principů nařizujících jednat tak, aby budoucí generace měly minimálně stejné podmínky k životu jako ta současná. Zásadní roli hrají neobnovitelné zdroje v podobě nerostných surovin a fosilních paliv, které by trvale udržitelná doprava neměla vyčerpávat, neměla by přispívat k ničení životního prostředí a zároveň zvyšovat socioekonomický blahobyt. [Brůhová Foltýnová, 2009]

Určit obecně platnou definici trvalé udržitelnosti je problematické z toho důvodu, že se liší v závislosti na konkrétní zemi, ale i konkrétním městě. Míra trvalé udržitelnosti bývá totiž častým indikátorem vyspělosti dané země. Čím vyspělejší země s vysokou úrovní kvality života, tím větší snaha o trvalou udržitelnost. [Brůhová Foltýnová, 2009]

Hoyle vyčlenil 3 základní podmínky, které je nutné splnit na cestě k trvalé udržitelnosti:

1. Je nutné najít rovnováhu mezi naplněním potřeby transportu nutné k udržení dané ekonomické úrovně a mezi schopností chránit životní prostředí a zachovat životní úroveň pro budoucí generace.
2. Poskytnout naplnění ekonomických a sociálních potřeb v takové míře a vzdálenosti, aby nevyžadovaly nutnost transportu.
3. Zavést opatření, která sníží negativní dopady dopravy na životní prostředí a zamezí jejímu dalšímu růstu.

[Hoyle 1998]

Na tuto kapitolu dále navazuje kapitola č. 3.8. Alternativy tradičním způsobům dopravy, ve které se věnuji více trvale udržitelným způsobům dopravy, které by alespoň částečně mohly nahrazovat ty tradiční.

### **2.3. Historie dopravy**

Podkapitola obnáší vývoj dopravy zaměřený především na 20. století. Odděleně se věnuje vývoji silniční a městské hromadné dopravy.

Lidstvo bylo od svých počátků fascinováno možností pohybu, mobilita určovala vývoj jedince i civilizace. Kulturní, vojenská i obchodní moc společností byly dány právě mobilitou. V první fázi byla mobilita dána koňmi, schopností je vyšlechtit dle potřeb. Přelomový byl vynález kola, který umožnil přepravovat těžší náklady a vedl k rozvoji cest. Koňská doprava dosáhla svého vrcholu v 18. století, kdy ji z dálkových transportů začal vytlačovat vlak. Dříve byla představa překonávání velkých vzdáleností za relativně krátkou dobu jen předmětem mýtů a fikce. Proto byl naprosto zlomový konec 19. a počátek 20. století, a to představením automobilu. Brzy se dostal do obliby široké veřejnosti, zlatým věkem automobilu se ale stala až druhá polovina minulého století. Automobil se stal hlavním námětem literatury, stal se symbolem vitalismu a futurismu. I po opadnutí první vlny nadšení si ale automobil udržel a stále více budoval své místo v moderní společnosti. [Schmeidler 2010; Smělý 2014]

Podoba české dopravy byla silně ovlivňována historickým vývojem, základy hlavních silničních a železničních tras byly položeny již v minulosti. Neexistuje druh dopravy, který by nebyl poznamenán vývojem dopravních prostředků a dopravních

technologií. Velký vliv hrály také ekonomické podmínky na území České republiky, ale i ve světě. Historická část dopravy v České republice měla silnou oporu ve vysoké úrovni českého průmyslu, který byl schopen dodávat většinu dopravních prostředků a dopravních zařízení. Tato schopnost ale postupně mizela v závěru řízeného hospodářství díky poklesu technické úrovně výrobků a neschopností českého průmyslu držet krok s rychle rostoucí mezinárodní specializací a dělbou práce. [Kyncl 2006]

K rozvoji silniční dopravy, především pak individuálního motorismu, dochází již od 30. let 20. století. Stát se snažil tento rozvoj pozastavit nebo minimálně zpomalit, nejprve pomocí přímé státní regulace, později pomocí ekonomických nástrojů. [Kyncl 2006]

### **Silniční doprava**

Po rozpadu Československa v roce 1993 docházelo k narůstání důležitosti silniční dopravy jakožto prostředku k transportu zboží. Dochází ke znatelnému nárůstu osobních automobilů a začíná docházet ke značnému rozvoji individuální dopravy, což má za následek úbytek zájemců o hromadnou dopravu. Silniční doprava překonává i železniční dopravu, konkrétně při cestách do zahraničí, kdy soukromá autobusová doprava nabízí výrazně výhodnější tarify. [Kyncl 2006]

Na přelomu 20. a 21. století docházelo k přestavbě zastaralých, ale dopravně významných silničních komunikací, protože bylo nutné, aby splňovaly moderní požadavky silniční dopravy. „Do konce roku 2000 bylo uvedeno do provozu skoro 50 % dálnic z jejich plánovaného výhledového rozsahu a 30 % z plánované délky rychlostních silnic. Na silniční síti je v normových profilech a vybavení upraveno cca 44 % silnic I. třídy a 14 % silnic II. třídy.“ (Kyncl 2006:111). Všechny tyto rekonstrukce byly financovány z většinové části z prostředků státního rozpočtu. Uvolňované prostředky ale dlouhodobě nebyly schopné naplnit potřeby a výsledkem byl zhoršující se stavební stav silniční sítě, pomalé tempo výstavby a řešení dopravní nehodovosti. Cestou k získání finančních prostředků bylo zavedení poplatku za užívání dálnic a rychlostních silnic, jehož zaplacení se prokazuje nálepkou na předním skle automobilu (od roku 2021 byl tento způsob prokazování zrušen, a došlo k zavedení elektronických dálničních známek). K 1. červenci 2000 byl zřízen Státní

fond dopravní infrastruktury, jehož příjmy jsou zajišťovány dotacemi z Fondu národního majetku, a právě z daní a poplatků za užívání dálnic. [Kyncl 2006]

Množství finančních prostředků od roku 1990 do roku 2002 stagnovalo až pokleslo, dopravní zatížení vzrostlo o více než 60 % (největší vliv měl již zmiňovaný přesun nákladní dopravy z železnice na silnice a nárůst individuální automobilové dopravy). Individuální přeprava osob v tomto období vzrostla o 33 %. [Kyncl 2006]

### **Městská hromadná doprava**

Hlavním dějištěm rozvoje městské hromadné dopravy v průběhu 20. století bylo hlavní město Praha. Roku 1896 byl zahájen pravidelný provoz prvních elektrických tramvají. Prvenství mezi evropskými městy v oblasti uspokojování potřeb městské mobility obyvatel si Praha udržovala až do první světové války. Dařilo se jí totiž vyhýbat se dopravním potížím, které sužovaly jiná evropská města. Veškerou nutnou mobilitu naplňovala pomocí tramvají. Roku 1908 došlo k zavedení autobusů. Tento provoz byl z důvodu závady zrušen již v následujícím roce. K znovuzavedení došlo až roku 1925. Prvotně byla autobusová doprava zavedena jako doprava předměstská, postupem let se jí ale podařilo začlenit do pravidelného pražského provozu. Roku 1927 se uskutečnil první průzkum dopravních poměrů v Praze. [Folprecht 2006; Rezková 2020]

Největší rozmach v oblasti městské hromadné dopravy nastával v hlavním městě Praze, v roce 1925 došlo k zavedení autobusů, v roce 1936 trolejbusů. Roku 1969 započala ražba prvního tunelu metra a v květnu 1974 byl zahájen provoz prvního úseku trasy C. [Kyncl 2006]

V oblasti městské hromadné dopravy probíhala v tomto období snaha o modernizaci technické základny. [Kyncl 2006]

„Městská hromadná doprava se ze zárodečného stavu proměnila v průběhu sledovaného období ve významnou součást dopravní obsluhy ve městech se zatím nedosaženým cílem ozdravení života ve městech a vytlačení individuálního motorismu.“ [Kyncl 2006:134]

## **Historie dopravy v Hradci Králové**

Již na konci 19. století se v Hradci Králové objevily automobily se silniční sítí, která je propojovala s přilehlými městy. [Rezková 2020]

Na přelomu 19. století a nadále v roce 1914 probíhaly snahy o zavedení tramvajové dráhy. Od tohoto plánu ale bylo nakonec upuštěno a nikdy se nezrealizoval. Až do roku 1920 byla městská doprava realizována pomocí koňských drožek a omnibusů (vůz pro větší počet cestujících). A právě v tomto roce došlo k zavedení prvního motorového autobusu. Jednalo se o soukromý provoz Jaroslava Urbana, který pomocí něj převážel návštěvníky svého hotelu z nádraží. Roku 1928 došlo k zavedení městské hromadné dopravy, která z Hradce Králové udělala moderní a perspektivní město. Doprava byla zajišťována autobusy. Trolejbusy byly do pravidelného provozu zařazeny v roce 1949. Zavedení trolejbusové dopravy se odrazil na počtu aktivních autobusů, který klesl až na polovinu. Přelom tisíciletí byl význačný především stavbou Terminálu hromadné dopravy, která byla zahájena v roce 2006. [Rezková 2020]

### **2.4. Automobilová doprava**

Podkapitola se věnuje představení automobilu a jeho role a důležitosti v lidských životech. Část je věnována automobilismu, jakožto nedílné součásti automobilového světa.

„...funguje jako nástroj, tzn. transportní stroj, jeho funkce je jako zboží, to znamená v termínech luxusu a pocitu příjemnosti a jeho funkce je také symbol síly, tzn. demonstrace sociální a technologické významnosti individua.“ [Kob citován in Schmeidler 2010:72]

Vlastnictví automobilu je spojeno s mnoha praktickými vlastnostmi, jako je jeho užívání jakožto nástroje k naší osobní přepravě, i přepravě našich blízkých do zaměstnání, za vzděláním, i za volnočasovými aktivitami. Stejně důležitou roli v našich životech hraje v podobě emocionálního útočiště, které nám poskytuje radost z řízení, možnost úniku před našimi běžnými problémy. A spojení těchto dvou zásadních vlastností automobilové dopravy má za následek růst počtu motorových vozidel a jejich využívání jednotlivci. [Schmeidler 2010]

Automobilový průmysl hraje velmi důležitou roli v globální ekonomice, neboť podmiňuje vznik mnoha pracovních pozic. Je spojen s odvětvími průmyslu, která vyrábějí automobilové součástky, distribuují pohonné hmoty, budují (servisují, opečovávají, udržují) silniční sítě, poskytují služby motoristům v podobě ubytování a servisních oprav a v neposlední řadě odvětví, která obchodují se samotnými automobily. [Schmeidler 2010]

### **Automobilismus**

Řízení automobilu znamená pro většinu lidí proces přesunu z jednoho místa na druhé, potažmo prožívání pocitů s tím spojených. A automobilismus je systém, který řízení automobilu nejen umožňuje, ale hlavně ho rozvíjí. Urry ho definuje jako „samoorganizující, samogenerující, nelineární celosvětový systém aut, automobilových řidičů, silnic, ropných zásob a mnoha neobvyklých předmětů, technologií a znaků“ (Urry citován in Conley 2009:1). Conley je toho názoru, že automobil je stejně osvobozující, jako je omezující. Protože každý člověk, který měl příležitost cítit vzrušení z řízení automobilu, pocíťoval i frustraci ze stání v dopravní zácpě. A stejně jako nám automobil dává svobodu jet kdykoli a kamkoli si přejeme, všechny naše cesty jsou limitovány silniční infrastrukturou. [Conley 2009]

Kutáček definuje automobilismus jako „...uspokojování potřeby mobility prostřednictvím osobního automobilu“ [Kutáček 2003:7]

Člověk odjakživa toužil po rychlosti. Toužil lámat rychlostní rekordy. Uhánět k cíli, do neznáma, hlavně rychle. A s příchodem automobilu se tato tužba začala naplňovat. Doba vzniku automobilů a automobilismu je podle Schmeidlera zároveň i dobou, kdy byl zrychlen celý lidský život. Nadšenci motorových vozidel přisuzovali svým pocitům uvnitř automobilu až mystické vlastnosti. „Domnívám se, že je to kombinace velmi velké rychlosti s pocitem lehkosti s ubíhající atmosférou okolo vašeho těla a země v dosahu vašeho vidění“ (Schmeidler 2010:75). K narůstající popularitě automobilismu docházelo v meziválečném období, kdy si především střední třída obyvatelstva oblíbila projížďky přírodou na otevřených silnicích. Obecně je meziválečné období spojeno s častými výlety do přírody, trampy, kempováním a turistikou, a automobil byl vhodným nástrojem k dosažení těchto cílů. [Schmeidler 2010]

Unikátní vlastností automobilu je vznik „vlastní přemístitelné a vždy dosažitelné privátní sféry – materializovaná bublina osobního prostoru“ (Schmeidler 2010:72). Jízda v automobilu poskytuje řidiči naplnění vyhledávané potřeby mít vlastní privátní prostor. Řidič je ve svém automobilu sám, není zde potřeba interakcí s ostatními jednotlivci (které jsou naopak nezbytné při cestách městskou hromadnou dopravou). [Schmeidler 2010]

Řízení automobilu poskytuje jeho uživateli euforické pocity štěstí a svobody, často připodobňované pocitům vycházejícím z užití drog. Řízení automobilu není považováno jen za způsob transportu, už tento samotný akt je často považován za cíl. [Schmeidler 2010]

Keller přirovnává automobilismus k pojmu Ulricha Becka – institucionalizovaná nezodpovědnost. Neboť všichni (nebo alespoň většina) si uvědomuje negativní dopady automobilové dopravy (ty jsou dopodrobna rozebrány v následující kapitole). Ale díky tomu, jakým způsobem byl na základě automobilismu utvářen sociální prostor a podoba měst, je pro každého nového řidiče ospravedlnitelné si koupit další auto. I když jsou negativní dopady automobilismu nepřehlédnutelné, příspěvek jednotlivce v podobě koupě nového automobilu, je zanedbatelný. [Keller 1998]

### **2.4.1. Nepříznivé vlivy automobilové dopravy**

V této kapitole nalezneme negativní vlivy, které jsou způsobovány nadužíváním automobilové dopravy. Do jaké míry a jakým způsobem ovlivňují naši společnost, i svět kolem nás. Následuje krátké zmínění pozitivních efektů automobilové dopravy. V závěru je automobil představen jako symbol svobody.

Ačkoli byl automobil při svém zrodu naprosto revolučním a převratným vynálezem, který převrátil naruby dosavadní vnímání dopravy, již na tomto počátku mu v cestě stála řada odpůrců a kritiků. V jejich očích byl viděn jako hračka bohatých, která jezdila moc rychle, děsila koně a zabíjela civilisty (McShane 1995; Norton 2008 parafrázování in Conley 2009). Masová produkce levnějších automobilů vedla ke zmírnění této kritiky, otevřela ovšem cestu k mnohem závažnějším



problémům spojených s automobilismem, které si probereme v této kapitole. [Conley 2009]

„Právě automobilová doprava se stala ve vyspělém státě největším ekologickým problémem současnosti.“ (Schmeidler 2010:54). K nárůstu negativních dopadů na životní prostředí v důsledku automobilové dopravy došlo především v 90. letech minulého století. Stalo se tak díky rozmachu oblíbenosti individuální automobilové dopravy a poklesu využívání, dříve většinou preferované, městské hromadné dopravy. Zavedením bezolovnatých benzinů a katalyzátorů, které redukuje škodlivé látky ve výfukových plynech, došlo k mírnému zamezení šíření těchto dopadů, nejedná se ale o dostatečné řešení. Brůhová Foltýnová vymezila osm hlavních negativních vlivů automobilové dopravy a rozdělila je do dvou skupin dle toho, jaké mají původce. Fragmentaci ekosystémů a urbánních oblastí, a dopady na přírodu včetně snižování biodiverzity, řadí pod důsledky dopravní infrastruktury. Samotná doprava má poté za následek znečištění ovzduší, hluk, příspěvek ke klimatické změně (emise skleníkových plynů), nehody a dopravní zácpy (kongesce). [Brůhová Foltýnová 2009, Schmeidler 2010]

Znečištění pocházející z dopravy každodenně ovlivňuje lidské zdraví, viditelnost, zemědělství, pozemní a vodní ekosystémy, globální klima a přispívá ke korozi budov. Oxid dusíku (jedna ze zplodin produkovaná spalovacími motory) v kombinaci se slunečním zářením vytváří sloučeninu zvanou pozemní ozón, který způsobuje poškození lidských plic. Oxid uhličitý zase přispívá ke globálnímu oteplování zvětšováním vrstvy skleníkových plynů. Nejvíce jsou touto problematikou postiženy městské oblasti, ve kterých je největší koncentrace silniční dopravy, ale i obyvatel. Emise vypouštěné do ovzduší jsou ještě umocněny častými kongescemi vznikajícími v centrech měst, ve kterých jsou auta nucena jen pomalu popojíždět a setrávat tak nastartovaná delší dobu na jednom místě, než by bylo za normálních okolností nutné. [Brůhová Foltýnová 2009, Schmeidler 2010]

Dalším problémem je zvukové znečištění, které pociťují zejména obyvatelé měst žijící blízko silně vytížených dopravních komunikací, a které často vede k poškození zdraví. [Brůhová Foltýnová 2009]

Nelze opomenout ani vlivy, které má doprava na zemědělství, půdu a obecně krajinu kolem nás. Rozlití a následné prosakování pohonných hmot může mít za následek kontaminaci podzemní vody, což vede k závažným konsekvencím v již zmíněném zemědělství, ale i na celý přírodní ekosystém. [Brůhová Foltýnová 2009]

Nejsou to ale jen města, která jsou takovými znečištěním ovlivňována, negativní efekty dopravy dosahují regionální a globální úrovně a hrají velkou roli například v globálních změnách klimatu. [Brůhová Foltýnová 2009]

V následující tabulce jsou shrnuty hlavní negativní dopady dopravy na společnost a životní prostředí.

<b>Ekonomické dopady</b>	<b>Společenské dopady</b>	<b>Dopady na životní prostředí</b>
Kongesce	Dopady na lidské zdraví	Znečištění ovzduší
Škody způsobené dopravními nehodami	Soudržnost společenství	Změny klimatu
Náklady na vybavenost dopravní infrastruktury	Obyvatelnost obcí	Znečištění vod
Vyčerpávání neobnovitelných zdrojů	Estetika	Hluk
	Nedostupnost/špatná dostupnost	Poškozování a ztráta stanovišť a ekosystémů
	Omezená mobilita	Vyčerpávání neobnovitelných zdrojů

Zdroj: Brůhová-Foltýnová a Máca (2007:56)

Problematické jsou i nároky na plochu, kterou automobilová doprava ke svému využití vyžaduje. Automobil jako takový zabírá značné místo a ke svému fungování potřebuje ještě více prostoru, proto silniční infrastruktura má opravdu značné nároky na prostor. Také dochází k rozdělování velkých ploch půdy na menší celky, což z těchto území, která před tím sloužila zemědělství nebo jen ležela ladem, vytváří dále nevyužitelné plochy. Umělým rozdělením těchto území také dochází k narušení tras divoké zvěře, která je v tomto důsledku nucena přecházet silnice, což vede k častým nehodám a úmrtím zvířat. [Schmeidler 2010]

Celosvětově dochází k mohutným nárůstům dopravy, díky čemuž nabývá růstu i zátěže na životní prostředí a přírodní zdroje. Doprava má stejné nároky na spotřebu energie, jako průmyslová produkce. Jedná se o dlouhodobě neudržitelný stav, je tedy nutné podnikat kroky k omezení těchto zátěží, při kterých by ale nemělo

dojít k redukci dopravy potřebné k naplnění mobility společnosti. Je třeba vytvořit nové koncepty pro dopravu pomocí změny vztahů mezi dopravou, ekonomikou a ekologií, které povedou k trvale udržitelnému rozvoji. [Schmeidler 2010]

Ačkoli účastníci automobilového provozu jsou nuceni platit poplatky spojené s provozem jejich automobilu, jako je palivo, opravy vozidla, pojištění atd., ve skutečnosti „neplatí“ za všechny náklady plynoucí z automobilismu. Například stavbu silniční infrastruktury placenou z daní všech daňových poplatníků, nejen řidičů automobilu. A stejné je to s negativními dopady automobilů na lidské zdraví (zmněno výše). Tyto dopady ovlivňují všechny obyvatele nacházející se v blízkosti silniční infrastruktury, ať už automobil používají každý den, nebo v něm nikdy neseděli. [Conley 2009]

### **Pozitivní externí efekty dopravy**

Brůhová Foltýnová ve své knize jako protipól všech negativních dopadů dopravy uvádí i výčet, dle ní, významných pozitivních efektů dopravy, které jsou ale z většiny individualizovány. „Společenské přínosy jsou rovny přínosům individuálním, na rozdíl od společenských nákladů, které jsou u dopravy vyšší než individuální náklady. Jde např. o úsporu cestovního času, větší komfort cestování atd.“ (Brůhová Foltýnová 2009:60). Brůhová Foltýnová se v tomto ohledu ve svém textu odkazuje na výzkumy německých a švýcarských autorů, jako je Rotherngatter (1994), který dále cituje D. Straßenlige a jeho výčet pozitivních dopadů dopravy:

„značný nárůst flexibility a inovací vytvářející novou kvalitu služby dopravy a posilující ekonomiku v rámci mezinárodní konkurence; snížení nákladů na balení, zpracování a logistiku; velmi kvalitní regionální distribuce spotřebního zboží; zlepšení v lokalizaci kvality, což se zdá být extrémně důležité pro zemi s vysokou kvalitou produkce a náklady; pozitivní efekty na zaměstnanost v periferních regionech bez přístupu k železnici“ [Brůhová Foltýnová, 2009:60,61]

Zmiňovaní autoři výzkumu z univerzity v Basileji (CER, 2007) uvádí tyto přínosy: „přínosy z pozorování vozidel; přínosy z tvorby informací pro komunikační průmysl, přínosy pro silniční pohotovostní vozidla (záchranná služba, hasiči, policie apod.)“ [Brůhová Foltýnová, 2009:61]

## **Automobil symbolem svobody?**

„Automobil je zdroj svobody, a to svobody na silnici. Jeho flexibilita dovoluje řidičům cestovat velkou rychlostí, v kteroukoliv denní a noční dobu každým směrem v rámci komplexu silnic, které byly vystavěny společně s domy, pracovišti i místy odpočinku. Osobní automobily proto rozšiřují počet míst, kam lidé mohou dojíždět, a proto z tohoto důvodu určují, co lidé mohou činit. Mnoho z toho, co je dnes považováno jako sociální život, by nemohlo být podniknuto bez mobility, kterou dovoluje osobní automobil a jeho dostupnosti po 24 hodin za den. Můžeme cestovat do práce a z práce, za přáteli a rodinou, za vším co chceme dělat a ne podle toho, jaký je jízdní řád autobusu nebo vlaku. S osobním automobilem nejsme závislí na jízdním řádu, jako je veřejná doprava, a nejsme ohrožováni tak, jako chodec nebo cyklista.“  
[Schmeidler 2010:78,79]

Jak velkou roli bude automobil hrát na poli svobody jednotlivců, bylo jasné v podstatě od samého počátku jeho vzniku. Otevřel brány úplně jinému světu, než jaký byl do té doby všem znám. Výrazně se oddělilo pracoviště od místa bydliště, lidé mohli začít jezdit za nákupy, vykonávat dříve nedostupné volnočasové aktivity a navštěvovat příbuzné, kteří do té doby bydleli mimo jejich dosah. Došlo k proměně veřejného prostoru. Vznikem nákupních center začal upadat zájem o místní obchody.  
[Smělý 2014]

Primární výhoda osobního automobilu nad hromadnou dopravou je pro jeho uživatele naprostá svoboda volby. Svoboda volby, kam a kdy pojedete, jakou trasu zvolíte a kolikrát po cestě zastavíte. Automobil se tedy velmi rychle stal symbolem svobody pohybu a svobody obecně. Přináší do života možnost úniku, ať už před problémy v manželství, náročnou situací v zaměstnání nebo jen před všednodenností každodenního života. A už jen představa možnosti tohoto úniku lidem přináší hluboké pocity uspokojení. [Schmeidler 2010]

Keller v roce 1998 upozorňuje na sociologický výzkum manželů Lyndových, který zkoumal průměrné americké město a jaké na něj má dopady automobilový průmysl. Tvrdí, že automobil ničí mezilidské vztahy a již v této době omezuje lidskou svobodu v podobě vytlačování lidí z městských ulic, po kterých se proháněla auta, která v té době měla za následek velké množství smrtelných dopravních nehod. Právě

proto, že se automobil stal možností úniku před každodenními problémy, stal se elementem rozvracující rodiny, neboť manželé před svými problémy raději utíkali do automobilu, než aby je řešili doma. [Keller 1998]

„Automobil se tedy postupně stal nejen zdrojem svobody, ale i jejím důsledkem...Svoboda, kterou nám na počátku vozidla přinesla, nám byla v jistém smyslu postupně vozidly opět odebrána.“ (Smělý 2014:60). Z možnosti a privilegia jet na základě přání a potřeby prakticky kamkoli, se stala nezbytnost, kterou od svých členů vyžadovala celá společnost. A tato nezbytnost přetrvává dodnes, kdy ji považujeme za samozřejmost. Přijde nám naprosto přirozené dojíždět za prací, vzděláním, i koníčky. [Smělý 2014]

Domnělá svoboda, jak ji nazývá Keller, se projevuje i přímo na silnicích. Řidiči jsou na své cestě za svobodou více než ochotni podléhat jednoduchým obrazcům a povelům, které jim nekompromisně nařizují, jak jednat. „Svobodní řidiči jsou z technických důvodů omezováni na silnicích v mnohem vyšší míře, než jsou zvyklí z oblasti práce.“ (Keller 1998:31). Keller zde projevuje obavu, zda se tato bezvýlučná poslušnost, kterou řidiči projevují na silnicích, nepromítne dle potřeby i do ostatních sektorů lidského života. [Keller 1998]

## **2.4.2. Trendy v automobilové dopravě**

Žijeme ve světě konstantních změn, společnost a technologie se rozvíjí enormně rychlým tempem, a toto tempo neminulo ani dopravu. Vzhledem k rychlosti, jakou se naše okolí proměňuje, je poměrně komplikované dělat predikce, jak bude naše budoucnost vypadat. Je v podstatě nemožné předpovědět, jakým směrem se budou technologické systémy v příštích několika desetiletích ubírat. Zároveň je ale, minimálně z hlediska dopravy, nutné se alespoň o nějaké predikce pokusit, především z hlediska sídelní struktury a vývoje infrastruktury. [Schmeidler 2010]

Cesta, kterou se doprava bude v budoucnu ubírat, bude téměř s jistotou cestou trvale udržitelných zdrojů energie. Zátěž v podobě dopravního znečištění, která je na přírodu uvalována, je trvale neudržitelná. A i když bude přechod od fosilních paliv k obnovitelným zdrojům energie velice náročný, je nevyhnutelný. V současné době probíhá snaha o změnu pomocí přeorientování osobní dopravy z automobilové na

hromadnou, cyklistickou a pěší dopravu, a to především díky finančnímu zatížení. Tento postup se ale prozatím nezdá být efektivní a k redukci automobilů nedochází. [Schmeidler 2010]

## **2.5. Městská hromadná doprava**

Podkapitola se věnuje definici městské hromadné dopravy (MHD) a systému, na jehož základě funguje. Součástí je seznámení s typy jízdenek a základní vzorec, na kterém funguje jízdní řád.

Dle Drdly je „Městská hromadná doprava charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a definovaných hmotných předmětů v předpokládaných objemových a definovaných časových souvislostech za použití pro tento typ vhodných dopravních prostředků a technologií.“ [Drdla 2005:7]

Na rozdíl od automobilové přepravy není možné při použití MHD dosáhnout cíle bez změny dopravního prostředku. Během cesty je nutné přeseďat na odlišné spoje a ve většině případů se taková cesta neobejde bez pěší docházky. [Drdla 2005]

80. a 90. léta minulého století jsou charakteristická poznáním, že i rozvoj automobilové dopravy má své hranice, plně se začaly projevovat negativní důsledky automobilismu a došlo ke zjištění, že automobilová doprava není schopná plně uspokojovat potřeby veškeré městské mobility. To mělo za následek návrat k MHD a snahu o její rozvoj a zkvalitnění pomocí zavádění nových a moderních vozů s největší možnou akcelerací k umožnění rychlých přejezdů mezi zastávkami. Stěžejní je rychlost a plynulost MHD a existuje několik způsobů, jak jej dosáhnout. Prvním je segregace MHD od ostatního provozu, z důvodu eliminace rušivých vlivů automobilové dopravy. Tento způsob je primárně využíván u tramvají, nejsou ale neobvyklé i jízdní pruhy vyhrazené výhradně pro autobusy a trolejbusy. Dalším faktorem, který výrazně ovlivňuje plynulost provozu MHD je světelná signalizace. Do ní jsou v posledních letech instalovány senzory detekce MHD, které umožňují preferenci vozů MHD na světelných křižovatkách a v ideálním případě poskytují volný průjezd bez nutnosti zastavení. [Drdla 2005, Kutáček 2003]

Ke správnému fungování MHD je třeba vymezit potřebnou míru dopravní obslužnosti, která vychází z velikosti města, demografické struktury obyvatel, objemu

pracovních příležitostí a počtu přepravovaných osob. Ta zajišťuje použití přiměřeného počtu vozidel MHD nutných k uspokojení potřeb mobility obyvatel, a to v průběhu celého týdne. K jejímu určení se využívá místní a časový princip – nutnost přemístit se v určitém časovém horizontu na daná místa. A právě počet vozidel potřebných k naplnění tohoto principu je zjišťován pomocí analýzy pracovního času, vyučování nebo ordinačních hodin zdravotnických zařízení. Stěžejní je také znát dělbu přepravní práce individuální a hromadné dopravy. Využívání různých dopravních linek se také liší v závislosti na určitém období. Liší se mezi sebou dny v týdnu, měsíce, i sezóny. Vše výše uvedené je nutné brát v potaz při formování ideální dopravní obslužnosti. Bez správně fungujícího systému nelze kvalitně provozovat žádnou síť MHD. [Voženílek 2009]

Přeprava v MHD je charakteristická tím, že na relativně malém území (plocha města) přepravuje velké množství cestujících. Je provozována kyvadlově, vozy vyjíždí z počáteční stanice, obslouží předem určenou síť zastávek a svou cestu končí v cílové stanici, ve které stráví velmi krátké množství času (zhruba 10 % doby, kterou jim zabere ujet jednu celou trasu). Tento čas je určen k odpočinku řidičů, případně k zredukování vzniklého zpoždění. Po tomto krátkém setrvání v konečné stanici vyjíždí vůz znovu na stejnou trasu. Krátké jsou i vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami, v centrech měst to bývá 500 metrů, na okrajích 1000–2000 metrů. [Drdla 2005]

Jednou z hlavních výhod MHD je její nízká přepravní cena, což z ní dělá formu dopravy dostupnou téměř všem ekonomickým vrstvám obyvatelstva. Ve všech prostředcích MHD spadajících pod jednu městskou aglomeraci je zaveden jednotný tarifní systém, který bere ohled na přestupy mezi jednotlivými dopravními prostředky. Cena jízdného se odvíjí podle ujeté vzdálenosti, případně uplatněných slev (studenti, senioři) a frekvence využívání MHD. Existují 3 základní typy jízdenek:

1. Jednorázové jízdenky: Je doporučeno je zakoupit ještě před jízdou v MHD (např. v trafice), při zakoupení u řidiče se cena navyšuje. V dlouhodobějším časovém horizontu se jedná o ekonomicky nejméně výhodnou možnost, nelze

na ně uplatnit žádné slevy. Jednorázové jízdenky jsou vhodné pro cestující, kteří MHD využívají velmi zřídka.

2. Městská karta: jedná se o čipovou kartu, kterou je možné hradit jízdné ve vozech MHD. Rozlišujeme dva druhy využití:
  - a. Elektronická peněženka: na čip uložený v kartě je nahrána libovolná peněžní částka. Cestujícímu je poté z tohoto kreditu odečítána cena jízdného přiložením karty k odbavovacímu terminálu, který se nachází uvnitř vozu MHD. Cena těchto jízdenek je nižší, než je tomu u jednorázových jízdenek a vyplatí se cestujícím, kteří cestují MHD poměrně často, nevyužívají ho ale každý den, např. k cestě do zaměstnání.
  - b. Časové jízdenky: tento typ jízdenek je vhodný pro cestující, kteří se MHD dopravují pravidelně. Lze na ně uplatnit studentské a seniorské slevy. Časovou jízdenku je možné si zakoupit na 7 dní, měsíc, 3 měsíce, 6 měsíců nebo 12 měsíců.

[Drdla 2005, Dopravní 2021]

V následujících kapitolách č. 3.6 a 4 se věnuji automobilu, který bývá viděn jako symbol prestiže a jízdnímu kolu, které může být vnímáno přesně naopak. V souvislosti s MHD jsem se tomuto pohledu věnovala i ve svém dotazníku formou výběrové odpovědi, zda respondenti, kteří pravidelně nevyužívají MHD, necestují z toho důvodu, že by se cítili nepatřičně ve svém oděvu, který využívají při výkonu svého zaměstnání, a díky kterému mohou jaksi „vyčnívat“. K mému překvapení byla tato odpověď nejméně četnou, což by mohlo indikovat názor respondentů, že jízdu v MHD nespojují se špatnou sociální situací. Více se tomuto tématu věnuji v praktické části své práce.

### **Jízdní řády**

Jízdní řády jsou faktor, který cestujícím MHD ubírá jistou formu svobody. Jsou závislí na tom, kdy konkrétní linka, kterou se potřebují na určené místo dopravit, pojede. V praxi je nemožné nastavit systém jízdních řádů tak, aby vyhovoval všem cestujícím. Toto se ostatně projevuje i v praktické části mé práce, kde se několik



respondentů odkazovalo na špatně nastavené jízdní řády, i neochotu se vůči MHD časově vymezovat.

Jízdní řády a frekvence jízd MHD jsou pevně stanoveny a upravovány jen v předem daných termínech nebo zřídka. Vyjma pravidelnou obslužnost zastávek, tzv. sedlo, rozdělujeme tři druhy denních (týdenních) časových úseků, ve kterých linky MHD jezdí více nebo naopak méně v porovnání se standartní denní dobou (stále ovšem dle pevně daných jízdních řádů). Tyto frekvence jsou stanoveny podle předpokládané kapacity daných linek. Jedná se o:

1. Ranní a odpolední špičková doprava: linky MHD jsou podřízeny pracující části obyvatelstva, neboť v ranních hodinách nejvíce obyvatel cestuje do zaměstnání a v odpoledních hodinách se z něj naopak vrací. Tato cestovní špička je navíc umocněna cestujícími studenty, kteří se dopravují v obdobný čas.
2. Noční provoz: v noci je provoz MHD výrazně omezen, ve většině případů jezdí linky speciálně upravené nočnímu provozu. Jezdí méně častěji, a ne vždy obsluhují všechny zastávky.
3. Víkendový provoz: o víkendu je MHD taktéž omezena, vozy nevyužívá pracující a studující složka obyvatel, dochází tedy ke značnému poklesu využívání MHD. Opět je snížen počet obsluhujících vozů a tedy i frekvence obsluhování zastávek. [Drdla 2005]

## **2.6. Cyklistika**

Tato podkapitola se soustředí na cyklistický způsob dopravy, s jakými problémy se potýká v běžném provozu a jeho potenciální budoucnost. Následuje seznámení s cyklistikou v Hradci Králové a řešením její infrastruktury.

Cyklistická doprava poskytuje svému uživateli několik nesporných výhod. Pořizovací náklady a náklady na údržbu jsou nízké, jeho provoz nestojí vůbec nic. Také jeho uskladnění a parkování je mnohem méně problematické než u automobilové dopravy. Město nabízí k dispozici značné množství veřejných stojanů, které bývají z velké části nevyužité. Průměrná rychlost cyklisty se pohybuje

mezi 15 a 25 km/h, takže často překonává rychlost automobilů v zácpě v dopravní špičce. A nelze ani opomenout zdravotní benefity, které plynou z pravidelné cyklistiky. [Drdla 2003]

Existují jisté náznaky, že je cyklistická doprava jednou z možných alternativ náhrady za dopravu automobilovou. Tento faktor hraje důležitou roli především v městském prostředí, neboť cyklistická doprava je omezoována především vzdáleností, kterou jsme schopni a ochotni na jízdním kole ujet. Průměrně se jedná o vzdálenost do 5 kilometrů. Její využití je ale v určitých aspektech mírně problematické. Jedná se o sezónní aktivitu, která je silně závislá na počasí, proto v chladných zimních měsících její využívání rapidně klesá. Dále je fyzicky náročná a vyžaduje od svého uživatele určitou zdravotní úroveň. Velkou roli hraje i terén a do jaké míry jsou cesty uzpůsobeny využívání cyklisty. Setkáváme se tu i se společenským faktorem, který hraje důležitou roli především při cestách do zaměstnání, neboť při výkonu určitých povolání není vhodné, aby zaměstnanec přijel zpocený. Na základě těchto předpokladů tedy lze usuzovat, že cyklistická doprava nemůže plně nahradit automobilovou dopravu, může ji ale ve značné míře doplňovat, právě v rámci již zmíněných měst. [Schmeidler 2010]

Cestou, jak zvýšit využívání cyklistické dopravy, je úprava infrastruktury, která je v současném období primárně podřizována automobilové dopravě. Minimálně z finančního hlediska tento krok není nijak zvlášť náročný, náklady na výstavbu a údržbu cyklostezek jsou poměrně nízké, především v porovnání se silnicemi určenými automobilům. V případě, že by došlo ke zbudování speciální cyklistické infrastruktury, došlo by ke snížení kontaktu mezi cyklisty a řidiči automobilů a tím způsobeného stresu z jejich vzájemné blízkosti. Dostavil by se znatelný úbytek nehodovosti. 40 % střetů automobilu s jízdním kolem končí zraněním cyklisty, tato hodnota zároveň tvoří 20 % všech zranění způsobených dopravou. V řadě výzkumů prováděných na toto téma bylo zjištěno, že pokud je vina na straně řidiče, je to především proto, že nedokázal předpovědět chování cyklisty nebo ho jednoduše neviděl. Na druhé straně cyklisté častěji porušují dopravní předpisy. [Kutáček 2003, Schmeidler 2010]

Spojitosť prestiže s MHD jsem již řešila v kapitole č. 3.5. Její spojitosť s automobilem řeším v kapitole č. 4. Nelze ji tedy opomenout ani ve vztahu s jízdním kolem. Ve svém dotazníku jsem se snažila podchytit tento přístup respondentů i k jízdnímu kolu. A skutečně největší počet respondentů uvedl, že na kole nejezdí z důvodu jejich pracovního dress codu a obavě ze zničení jejich upraveného vzhledu (například v důsledku potu). Lze tedy usuzovat, že respondentům není příjemná jízda na kole v jejich pracovním oděvu (ať už se jedná o oblek či nějaký typ uniformy), ale ani nepřichází v úvahu jízda v cyklistickém dresu a převlékání v místě zaměstnání, neboť jejich následný vzhled by jim ubíral na profesionalitě, potažmo tedy prestiži.

### **Cyklistika v Hradci Králové**

Hradec Králové je město cyklistiku poměrně podporující, na čemž má podíl dlouholetá cyklistická tradice, příznivé klimatické podmínky a převážně rovinatý povrch. Cyklisté mají v městském prostředí Hradce příznivé podmínky k jízdě, především díky radiálně okružnímu silničnímu systému, který tvoří hlavní dopravní trasu města, a po celé délce okruhu je doprovázen cyklostezkami. Na území města se nachází celkem 79 kilometrů cyklostezek označených dopravními značkami a komunikací pro cyklisty (komunikace s omezeným provozem aut). [Statutární 2021]

V samotném centru města, ve kterém se díky urbanizaci nenachází příliš velké množství prostoru, nebývá cyklistická doprava oddělena od automobilové, ale je integrována v hlavním dopravním prostoru pomocí jízdních pruhů pro cyklisty, vyhrazeným prostorem u křižovatek a piktogramovým koridorem pro cyklisty umístěným v hlavním dopravním prostoru. Piktogramový koridor pro cyklisty je barevně označený pruh, který ale cyklistům neposkytuje žádné zvláštní výhody ve vztahu k řidičům automobilů nebo chodcům. Slouží spíše k lepší orientaci na komunikaci a pro řidiče se jedná o signál, že v těchto místech musí očekávat cyklisty. Jedná se o praktické řešení omezených prostorových možností, které jsou typické právě pro centra měst, zároveň ale nemožnost prostorově oddělit cyklisty od automobilů vede k častějším kolizím. Lze ho chápat i jako jakýsi symbol toho, kde mají cyklisté své místo. Že by se měli zdržovat při kraji silnice a vzájemně se respektovat s okolo jedoucími automobily. [Statutární 2021]



Zdroj: Statutární 2021

Problém cyklistů rozšířený napříč všemi městy je parkování. Města často nejsou schopná poskytnou dostatečně zabezpečená úložiště jízdních kol a dochází tak k častým krádežím, což odrazuje cyklisty od jejich užívání. Na internetových stránkách [cyklohrdec.cz](http://cyklohrdec.cz) nalezneme statistiku, která tvrdí, že „...72 % všech ukradených kol bylo zaparkováno na veřejných místech a 23 % obětí krádeží kol si už žádné další kolo nekoupí“ [Statutární 2021]. Což jsou poměrně alarmující čísla. Ani Hradec Králové v tomto ohledu není výjimkou a problematice parkování jízdních kol se systémově nevěnoval až do roku 2012, kdy vznikla Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v HK. Tato koncepce nemá za cíl analýzu ani vznik podnětů k řešení infrastrukturních vazeb, ale zaměřuje se na dopravně politické otázky a výhledové stavy dopravy. Stala se ovšem podnětem změny právě v oblasti cyklistických stojanů. Došlo k navýšení počtu bezpečnostních stojanů a byl postaven automatický parkovací systém na Riegrově náměstí. Bezpečnostní stojany fungují na principu využití jednostranné zámkové vložky, při jejímž použití rám kola obejmě ocelová zábrana a kolo je prakticky nemožné odcizit. Na území města se jich nachází celkem 750. [Sperat 2012; Statutární 2021]

## 2.7. Pěší chůze

V této kapitole se nachází seznámení s tím, jak důležitou roli hraje pěší chůze v našich životech a jakými překážkami se i přes to musí potýkat.

Pěší chůze je elementárním a nezákladnějším druhem dopravy. Ať už se na svých cestách rozhodneme primárně využívat jakýkoli dopravní prostředek, vždy k jeho dosažení musíme využít chůzi. Musíme dojít na zastávku MHD, ke svému automobilu, jízdnímu kolu anebo se přímo pěšky vydat rovnou ke svému cíli. [Smělý 2014]

Osobní automobil je obecně považován za synonymum svobody. Kutáček s tímto tvrzením ovšem nesouhlasí, neboť tvrdí, že automobilová doprava je především silně ekonomicky zatížená, je závislá na síti automobilových výrobců a servisů, na správě silničních komunikací a dovozcích fosilních paliv a za skutečnou svobodu pohybu považuje pěší chůzi, která je mimo jiné velkým přínosem lidskému zdraví se zanedbatelnými dopady na životní prostředí. [Kutáček 2003]

Chůze má nejmenší nároky na prostor ze všech dopravních prostředků. Člověk sám o sobě nikdy nezabere tak velký prostor jako kolo nebo automobil. Zároveň je nutné komunikaci pro chodce začlenit do téměř všech městských prostor, ať už se jedná o ulice či městské parky.

Pěší infrastruktura je, podobně jako cyklistická, utlačována na úkor automobilové dopravy. I přes fakt, že pěší doprava nevyžaduje zdaleka tak velké zatížení rozpočtu jako ta automobilová, je v rámci dopravních politik měst automobilová doprava dlouhodobě upřednostňována. Chodci jsou „vytlačováni“ i z chodníků, neboť není neobvyklé, že jejich části jsou využívány jako parkovací místa pro vozidla, úložiště inženýrských sítí a jejich povrchových objektů jako jsou stožáry, stanoviště dopravních značek, zábradlí a světelné signalizace. Všechny tyto jevy snižují kvalitu prostor určených chodcům a dělají je tak méně atraktivní. [Kutáček 2003]

## **2.8. Alternativy tradičním dopravním prostředkům**

V následující podkapitole nalezneme představení alternativních dopravních prostředků – carsharing a bike sharing. Je vysvětleno fungování těchto systémů a jejich implementace do měst. Vyzdvíženy jsou klady těchto způsobů dopravy.

### **2.8.1. Carsharing**

Carsharing, jako alternativní způsob dopravy, není alternativa nahrazující automobilovou dopravu. Jeho cílem je automobilovou dopravu omezit, a to díky systému půjčování automobilů na základě předchozí rezervace. Systém sdílení automobilů je vhodný pro jednotlivce, kteří automobil nepotřebují ke svému každodennímu životu. Zpravidla je uváděno, že carsharing se vyplatí jednotlivcům, kteří ročně najezdí méně než 10 000 kilometrů. Víze carsharingových společností je taková, že uživatel jejich služeb bude k primární přepravě využívat jiné druhy dopravy (pěší, MHD, cyklistická) a automobil si zapůjčí jen k cestám, které jsou bez automobilu neuskutečnitelné. Dojde tak k omezení zbytečného nadužívání automobilů a poklesu zátěže životního prostředí. Pozitivní vliv má také na problematiku parkovací situací ve městech, neboť carsharing udává 1 automobil na zhruba 10 domácností, tím dojde k ušetření 10 parkovacích míst. [Kutáček 2003, Autonapůl 2021]

Od klasických půjčoven automobilů se liší tím, že vozy jsou zaparkovány na několika stanovištích rozmístěných na území města. Zájemce si automobil zarezervuje pomocí mobilní aplikace nebo telefonicky (odpadá nutnost zdlouhavého sepisování smluv, či skládání záloh) na libovolný čas. Poté v daný čas dorazí na předem určené stanoviště, použije přístupový klíč a odjede. Po návratu automobil znovu uloží na jedno ze stanovišť, uzamkne ho a tím veškerá starost končí. [Kutáček 2003]

Pro uživatele Carsharingu odpadá nutnost financovat fixní náklady automobilu jako je pořizovací cena nebo platba pojištění a oprav. Tyto fixní náklady jsou hrazeny pomocí poplatků, které uživatel carsharingu platí za pronájem automobilu (ale pouze v čase, ve kterém automobil skutečně využívá). Zbývají jen

variabilní náklady (tankování, parkovací poplatky), které jsou oproti fixním poměrně nízké. [Kutáček 2003]

## **2.8.2. Bike sharing**

Cestou k nahrazení automobilové dopravy v městském prostředí je zkombinování několika více trvale udržitelných způsobů dopravy. Nejpraktičtějším řešením se jeví kombinace MHD a jízdního kola. U jízdního kola ovšem nastává problém jeho uschování v průběhu využívání jiného dopravního prostředku. Mnoho obyvatel má strach svá kola nechávat ve veřejných stojanech z důvodu odcizení. Jejich přeprava v MHD není vždy možná. Řešením tohoto problému by mohl být bike sharing. Jeho uživateli odpadá starost o osud kola, protože ho pouze odloží na předem určeném stanovišti a bezstarostně pokračuje ve své cestě. [Martinek 2021]

Bike sharing tedy funguje na principu půjčování jízdních kol z neperpetržitě veřejně přístupných stojanů. Platba probíhá pomocí mobilní aplikace nebo zadávání platebních údajů do elektroniky umístěné přímo na kolech. Služba je účtována prostřednictvím minut, které uživatel stráví na vypůjčeném kole. Někteří provozovatelé se snaží nalákat nové zákazníky nabídkou prvních několika minut jízdy zdarma. Po skončení jízdy uživatel musí kolo zanechat na určených stanovištích. Dokud tak neučiní, budou se mu z účtu nadále strhávat částky za využívání. Každé kolo je také vybaveno GPS senzorem pro jeho snadnou lokalizaci. [Martinek 2021]

Bike sharing lze shrnout jako veřejný systém půjčování kol, který svému uživateli, za určitý poplatek, nabízí možnost naplnění jeho potřeb městské mobility bez zátěží spojených s vlastnictvím jízdního kola.

## **3. Prestiž**

Kapitola představuje pojem prestiž a jeho uplatnění ve společnosti. Součástí je podkapitola věnována prestiži povolání a automobilu, jakožto symbolu prestiže. Oba tyto faktory se odrážejí v praktické části této práce.

Svoboda definuje prestiž jako „...relativní hodnotnost, která je přisuzována různým sociálním i jiným kolektivům nebo jejich příslušníkům“ (Svoboda 1970:325). Mnohými autory je chápána různými způsoby, ale obecně lze tvrdit, že díky ní

určujeme sociální pozici jedince, od které se poté odvíjí autorita a moc, kterou daný jedinec disponuje. Podobným způsobem tento pojem chápe i Šanderová, která tvrdí, že „Prestiž je váženost, jíž se lidé ve společnosti těší, a je jedním z předpokladů úcty, kterou si navzájem prokazují“ (Šanderová 2000:125). Prestiž nemůžeme ale chápat jako primární faktor, na základě kterého dochází k rozvrstvení společnosti. Spíše se jedná o utvrzující prvek, který jednotlivce v jeho sociálním postavení ukotví a stabilizuje. [Svoboda 1970, Šanderová 2000]

Stanovit jednotnou formu, dle které by byla prestiž měřena, je prakticky nemožné. Charakteristiky, které jsou považované za prestižní, jsou odlišné v podstatě v každé společnosti, ale i sociální skupině. [Šanderová 2000]

Prestiž dělíme na sociální a individuální. Prestiž sociální je prestiž určitého kolektivu nebo skupiny, která je následně přenášena na jednotlivce. Se sociální prestiží jsou spojeny různé symboly, které vyjadřují příslušnost k dané skupině. Tyto symboly se velmi různí, může se jednat o diplomy, možnost nosit specifické oblečení nebo vlastnit prestižní (drahý) majetek. Například prestiž stáří je přisuzována na základě předpokládaných nabytých zkušeností a moudrostí, je projevována úctou, respektem a ochotou pomoci a je spojována automaticky se všemi seniory. Na druhé straně je tedy prestiž individuální, která, jak už název napovídá, je vázána k samotnému jednotlivci, jeho kvalitám a specifickým charakteristikám [Svoboda 1970, Šanderová 2000]

### **Prestiž povolání**

První autor zabývající se prestiží povolání byl Thorstein Veblen ve své práci „Teorie zahálčivé třídy“ roku 1899. Jako první rozpoznal důležitost prestiže v rámci sociální stratifikace. Zastával názor, že lidé oproštěni od produktivní práce jsou ti, kterým se dostává největší úcty. Následoval Parsons se svým strukturálním funkcionalismem, ve kterém na prestiž nahlížel jako na morální hodnocení, které reflektovalo funkční význam, který dané zaměstnání mělo pro společnost. [Šanderová 2000]

S obecnou definicí prestiže přišel v roce 1975 Edward Shils. Rozdělil ji na prestiž pozitivní (respekt) a negativní (despekt). Prestiž jednotlivce se podle něj



skládá z několika aspektů – majetek, politická moc, jednání v zájmu společnosti nebo výše příjmu. Za nejdůležitější aspekt ale považoval právě zaměstnání, které by mělo být hodnoceno na základě toho, jakou roli hraje tato profese ve společnosti v řádu bytí. Je zastáncem názoru, že s konkrétními profesemi je automaticky spojována určitá míra prestiže, a to bez ohledu na to, jakým způsobem ji jednotlivec vykonává. [Shils 1975]

Roku 1977 se prestiži věnoval Donald Treiman, který vycházel z funkcionalismu. Velkou váhu přikládal moci a privilegiím, kterých lze dosáhnout prostřednictvím znalostí, dovedností, ekonomických zdrojů a autority. [Treiman 1977]

Určit prestiž je velmi složité, až nemožné. V minulosti proběhly snahy o vytvoření škál prestiže povolání (viz výše zmíněný Treiman), ale většina z nich je výrazně kritizována, a to z důvodu, že odborníci volí do výzkumného vzorku jiné homogenní skupiny zaměstnání než běžní lidé. Výše zmínění autoři naznačili, na základě jakých faktorů lze prestiž povolání posuzovat, ale ve výsledku se jedná o poměrně subjektivní veličinu, která je závislá na posouzení konkrétních jednotlivců. [Šanderová 2000]

### **Automobil symbolem prestiže**

„Často nacházíme lidi, kteří se omlouvají za svůj vůz, kterým měřeno jejich sociální pozicí, je buďto příliš malý a starý nebo příliš velký a luxusní.“ [Claessense citován in Schmeidler 2010:72]

Automobil se již od počátku automobilismu stal nezaměnitelným symbolem prestiže. Zpočátku pouze samotné vlastnictví značilo příslušnost k jisté sociální skupině. Možnost svobody, kterou sebou vlastnictví automobilu přinášelo, se stala ukazatelem sociálního statusu. Jedinec, který neměl možnost cestovat kamkoli dle svých přání, byl společností viděn jako neúspěšný. Tento přístup se postupem času vyvíjel a došlo ke vzniku jisté hierarchické stupnice automobilových značek, která odpovídá prestiži sociálních pozic jejich vlastníků. Automobil se proměnil v nově vzniklý soukromý prostor, který podléhá naší kontrole. Posloucháme naši oblíbenou hudbu, vozíme koho chceme. Přestalo záležet na tom, jak daleko jedinec musí

cestovat. Důležité bylo, v jak luxusním automobilu pojedete. [Schmeidler 2010; Smělý 2014]

## **4. Metodologie výzkumného šetření**

### **4.1. Stanovení výzkumných otázek**

Hlavním cílem celé práce je zjistit dopravní preference jednotlivců týkajících se jejich dojížděky do zaměstnání, které se nachází v centru města. Cílem výzkumu je zjistit, jaký dopravní prostředek obyvatelé na svých cestách do zaměstnání volí a jaké k tomu mají důvody, co je odrazuje od používání jiných dopravních prostředků a k jakým změnám by u konkrétních dopravních prostředků muselo dojít, aby začali o jejich užívání uvažovat. Část výzkumu se také věnuje přístupu k alternativním způsobům dopravy v podobě bike sharingu a carsharingu, a do jaké míry jsou tyto alternativy využívány.

Pro dosažení daného výzkumného cíle byly stanoveny tři výzkumné otázky, které jsou nadále rozvedeny a specifikovány v dílčích otázkách:

#### **1. Jaký způsob dopravy využívají obyvatelé Hradce Králové na svých cestách do zaměstnání a proč?**

- Využívají automobil pouze k nutné přepravě (odvoz dětí do školy, spolujízda s kolegy, ...) nebo se jedná o součást jejich komfortu?
- Odvíjí se užívání automobilu od jejich zaměstnání a výše příjmu?
- Je firemní automobil poskytován především z důvodu jeho nutnosti k výkonu povolání, anebo se jedná jen o benefit?
- Je automobilová doprava využívána jako primární způsob dopravy do zaměstnání i přes časté kongesce a problémy s parkováním?
- Mají problém zaparkovat v blízkosti svého zaměstnání (příp. v místě bydliště) i přes fakt, že si za tyto služby platí? (městská parkovací karta)
- Je cyklistická doprava nevyužívána z důvodu bezpečnosti, nevhodně integrovaných cyklostezek nebo nedostatku prostoru k bezpečnému uložení kola ve veřejných stojanech?
- Došlo k omezení využívání městské hromadné dopravy kvůli vlivu koronaviru?

- Je pěší způsob dopravy využíván především z důvodu krátké vzdálenosti mezi bydlištěm a místem výkonu zaměstnání?
2. **Jakým způsobem jsou vnímány různé způsoby dopravy?**
- Je městská hromadná doprava vnímána jen jako dopravní prostředek pro sociálně slabší, potažmo pro studenty a důchodce?
  - Pokud by došlo ke zkvalitnění prostředků hromadné dopravy, byla by využívána více?
  - Je cyklistická doprava vnímána primárně jako prostředek rekreační činnosti?
  - Došlo ke zvýšení užívání kol po zavedení bike sharingu?
  - Je vlastnictví automobilu vnímáno jako symbol prestiže?
3. **Do jaké míry jsou obyvatelé města otevření alternativním způsobům dopravy (carsharing)?**
- Do jaké míry jsou obeznámeni s alternativními způsoby dopravy?
  - Z jakých důvodů jim využití carsharingu nepřijde užitečné?

## 4.2. Cílová populace a vzorek

Cílovou skupinou mého výzkumu jsou ženy a muži, jejichž dojížděka do zaměstnání probíhá v rámci území města Hradce Králové a pracují výhradně v centru města.

Do výzkumu byli zařazeni respondenti starší 18 let se stálým či přechodným bydlištěm v Hradci Králové. Výzkum se zabývá dojížděním do zaměstnání v rámci města, bylo tedy stěžejní, aby všichni respondenti byli zaměstnání v centru Hradce Králové, bez ohledu na velikost jejich pracovního úvazku. Snažila jsem se o co největší rozmanitost zaměstnání, proto při výběru firem, které jsem pomocí e-mailu oslovila, jsem dbala na to, aby ve vzorku bylo zastoupeno řádově co nejvíce typů profesí. Věková struktura respondentů nehrála roli, pouze osoby mladší 18 let nebyly zařazeny, neboť u nich existuje předpoklad, že se jedná primárně o studenty, a tudíž se na ně dojíždění do zaměstnání nevztahuje.

Dotazník vyplnilo celkem 169 respondentů, většina využila elektronické formy dotazníku. Následně bylo potřeba vyfiltrovat sesbírané odpovědi a vyřadit takové,

kteře neodpovídaly mé cílové skupině. Nejčastějším důvodem, proč bylo nutné některé respondenty vyřadit byl fakt, že jejich bydliště se nenacházelo na území Hradce Králové. Výsledky byly zpracovávány na základě odpovědí 162 respondentů.

### **4.3. Výzkumná metoda**

Pro dosažení výše uvedeného výzkumného cíle je zvolena metoda kvantitativního výzkumu realizovaná formou dotazníkového šetření. Standardizovaný dotazník je strukturovaný s uzavřenými a několika polouzavřenými otázkami. Měl tištěnou i elektronickou podobu a byl konstruován na základě stanovených výzkumných otázek. Vzhledem ke koronavirové situaci jsem ale byla nucena se z většinové části spolehnout na elektronickou formu dotazníků. Můj původní záměr byl fyzicky obejít firmy nacházející se v centru města a osobně je poprosit o účast na mém výzkumu. Odpovědi všech respondentů jsou zcela anonymní a respondenti o tomto faktu byli před vyplněním ujištěni. Výhodou tohoto sběru dat byl automatizovaný sběr bez nutné přímé účasti tazatele, což vedlo k menší časové náročnosti celého šetření.

### **4.4. Konstrukce dotazníků**

Konstrukce dotazníku vychází ze stanovených výzkumných otázek a hypotéz. Jeho obsah vychází ze znalostí získaných studiem odborné literatury zabývající se tímto tématem a již uskutečněnými výzkumy, které řeší podobnou problematiku. Jednotlivé otázky a rozsah odpovědí byly stanoveny tak, aby podaly co nejpřesnější výsledky o zkoumaných jevech.

Dotazník se skládal z 52 uzavřených a polouzavřených otázek. Na všechny odpovědi tedy respondenti odpovídali zakroužkováním odpovědi, případně slovní odpovědí při výběru možnosti „jiné“. Velké množství otázek má filtrační charakter, což respondentům umožnilo rychlejší procházení dotazníkem a nebyli nuceni odpovídat na otázky, které se jich netýkaly. Díky tomu nebyl dotazník tak časově náročný, jak na první pohled počet otázek indikoval.

Dotazník byl rozdělen na tři části. V první části respondenti vyplňovali své osobní a demografické údaje. Druhá, nejrozsáhlejší část, se věnovala samotnému jádru výzkumu – jaké dopravní prostředky respondenti volí na svých cestách do zaměstnání a proč. A s tím související doplňkové otázky. Závěrečná část se věnovala využívání

firemních automobilů a alternativě současných druhů dopravních prostředků – carsharingu – a jeho možnostem v uplatnění.

V mém dotazníku se nachází poměrně velké množství filtračních otázek. V tomto ohledu jsem mírně přecenila své síly a v průběhu zpracování výsledků jsem přišla na pochybení, které nastalo právě v důsledku špatně nastavených filtrů. Otázky, které se zabývaly důvody, proč respondenti nevyužívají určité dopravní prostředky zodpovídali pouze respondenti, kteří uvedli, že se dopravují osobním automobilem. Respondentům, kteří se dopravují na kole, pěšky a MHD jsem tento typ otázek nepoložila. Ovšem při pohledu na celkové výsledky se nejedná o až tak závažné pochybení, neboť pro můj výzkum jsou stěžejní právě řidiči automobilů a zda existuje možnost, díky které by od užívání automobilů upustili. Jsem si ale této chyby plně vědoma a odnáším si minimálně poučení pro budoucí výzkumy.

#### **4.5. Sběr dat**

Prvním krokem byl předvýzkum, který byl proveden v polovině února roku 2021. Vybrala jsem ze svého okolí 2 muže a 1 ženu, se kterými jsem dotazník postupně celý prošla a zaměřovala se na srozumitelnost všech otázek a odpovědí a celkový dojem z dotazníku. Po jejich zhodnocení jsem na základě připomínek provedla pouze drobné úpravy ve formulaci několika otázek.

Sběr dat jako takový začal první týden v březnu roku 2021 a byl ukončen k 31. dni téhož měsíce. V první fázi jsem začala sběr dat pomocí tištěných dotazníků, které jsem zanesla do svého současného zaměstnání. Oslovila jsem všechny přítomné kolegy na pracovišti a požádala je o spolupráci na mém výzkumu. Návratnost těchto dotazníků, vzhledem k osobní známosti, byla 100% a získala jsem touto cestou 21 respondentů. Setkala jsem se pouze se dvěma respondenty, kteří se výzkumu nemohli účastnit z důvodu, že jejich bydliště se nachází mimo Hradec Králové. V druhé fázi jsem se zaměřila na elektronickou formu dotazníku. Tištěný dotazník jsem převedla do elektronické online podoby pomocí webové stránky survio.com. Vygenerovaný odkaz na můj dotazník jsem následně zveřejnila ve Facebookové skupině „Hradec Králové aktuálně“. Soudím, že z této skupiny se mi podařilo získat největší procento respondentů, neboť se k mému příspěvku vyjádřilo poměrně velké množství lidí.

K mému dotazníku neměli žádné výrazné výhrady, jednalo se spíše o potvrzení vyplnění dotazníku. Poté jsem pomocí internetu sestavila seznam čítající celkem 89 firem se sídlem v centru Hradce Králové. Tento Seznam jsem vytvořila s pomocí Google map, pomocí kterých jsem našla firmy, které se nachází v centru města, které jsem si pomyslně ohraničila městským silničním okruhem. Následně jsem formou e-mailu dané firmy oslovila a taktéž je poprosila o účast na výzkumu s prosbou o rozeslání dotazníku mezi jejich zaměstnanci. Návrh této metody není možné ověřit, neboť předpokládám, že ne všichni respondenti, kteří můj dotazník vyplnili, mi zároveň odpověděli na e-mail. Obě tyto formy zveřejnění online dotazníku proběhly téměř zároveň, pouze s rozdílem jednoho dne. Nelze proto určit, jak velké množství respondentů přinesla konkrétní metoda oslovení. Nejvíce odpovědí bylo nasbíráno během prvních zhruba 2–3 dnů, poté návratnost opadala.

Sesbíraná data jsem po ukončení jejich sběru zpracovávala v prostředí statistického programu IBM SPSS a Microsoft Excel.

Vzhledem k počtu nasbíraných odpovědí a současné koronavirové situaci, která mi neumožnila provést terénní výzkum takovou formou, jakou jsem si představovala, nelze výsledky celého výzkumu považovat za příliš reprezentativní. A to i z důvodu, že převážnou část respondentů jsem získala prostřednictvím výše zmíněné Facebookové skupiny, u které nemohu 100% ovlivnit, jací respondenti můj dotazník vyplní. Kdybych výzkum mohla provést osobně, jak bylo mým původním záměrem, reprezentativnost by byla na vyšší úrovni. Z tohoto důvodu se neprovádím testy statistické významnosti a výsledky prezentuji jen pomocí četnostních grafů a tabulek.

## **5. Výsledky**

### **Struktura výzkumného vzorku**

Výsledky byly vyhodnoceny na základě 162 odpovědí respondentů. Vyskytl se nepoměr v pohlaví respondentů, převažují odpovědi mužů, kterých je 109, žen odpovědělo jen 53. Dle mého názoru ale tento fakt nemá vliv na celkový výsledek výzkumu, neboť cestování do zaměstnání není vyloženě podmíněno pohlavím, obě pohlaví jsou četnostně rozdělena mezi dopravní prostředky podobně. Největší počet respondentů, celkem 31,5 %, spadá do nejnižší věkové skupiny – 18-30 let. V této

skupině také najdeme největší procentuální zastoupení mužů, a to 34,9 %, ovšem většina žen, téměř polovina žen ovšem spadá až do následující věkové kategorie 31-40 let.

Tabulka č. 1 - Respondenti podle pohlaví a věku

		18-30 let	31-40 let	41-50 let	51-60 let	61 let a více	
Muž	Četnost	38	14	31	17	9	109
	%	34,9 %	12,8 %	28,4 %	15,6 %	8,3 %	100,0 %
Žena	Četnost	13	22	6	7	5	53
	%	24,5 %	41,5 %	11,3 %	13,2 %	9,4 %	100,0 %
Celkem	Četnost	51	36	37	24	14	162
	%	31,5 %	22,2 %	22,8 %	14,8 %	8,6 %	100,0 %

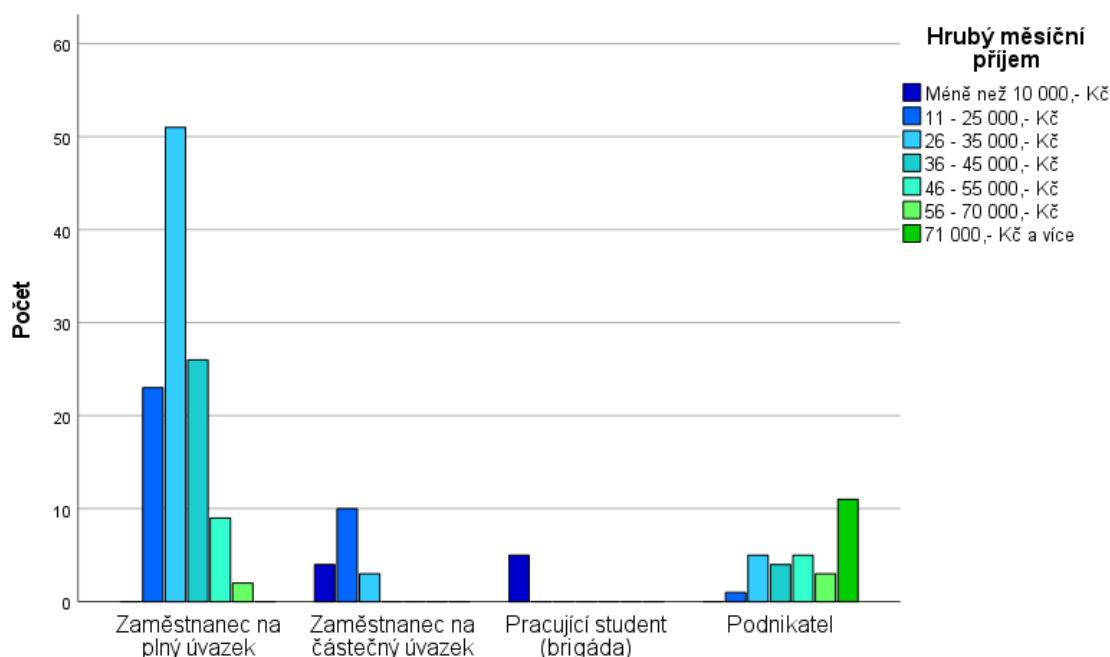
Co se týká druhu pracovního úvazku, nejčastěji zastoupený je plný úvazek, ve kterém pracuje 68,5 % respondentů. Druhou největší skupinu tvoří podnikatelé, celkem 17,9 %. S velikostí pracovního úvazku také přímo souvisí výše příjmu. Z grafu č.2 uvedeného níže lze vypožorovat, že nejvyšších příjmů dosahují podnikatelé, neboť v této kategorii největší počet respondentů vydělává 71 000,- Kč měsíčně a více. Respondenti zaměstnaní na plný úvazek nejčastěji vydělávají 26 – 35 000,- Kč, zaměstnanci s částečným úvazkem 11 – 25 000,- Kč a nejméně vydělávají pracující studenti – méně než 10 000,- Kč, měsíčně.

Tabulka č. 2 - Četnost pracovních úvazků

	Četnost	%
Zaměstnanec na plný úvazek	111	68,5
Zaměstnanec na částečný úvazek	17	10,5
Pracující student (brigáda)	5	3,1
Podnikatel	29	17,9
Celkem	162	100,0

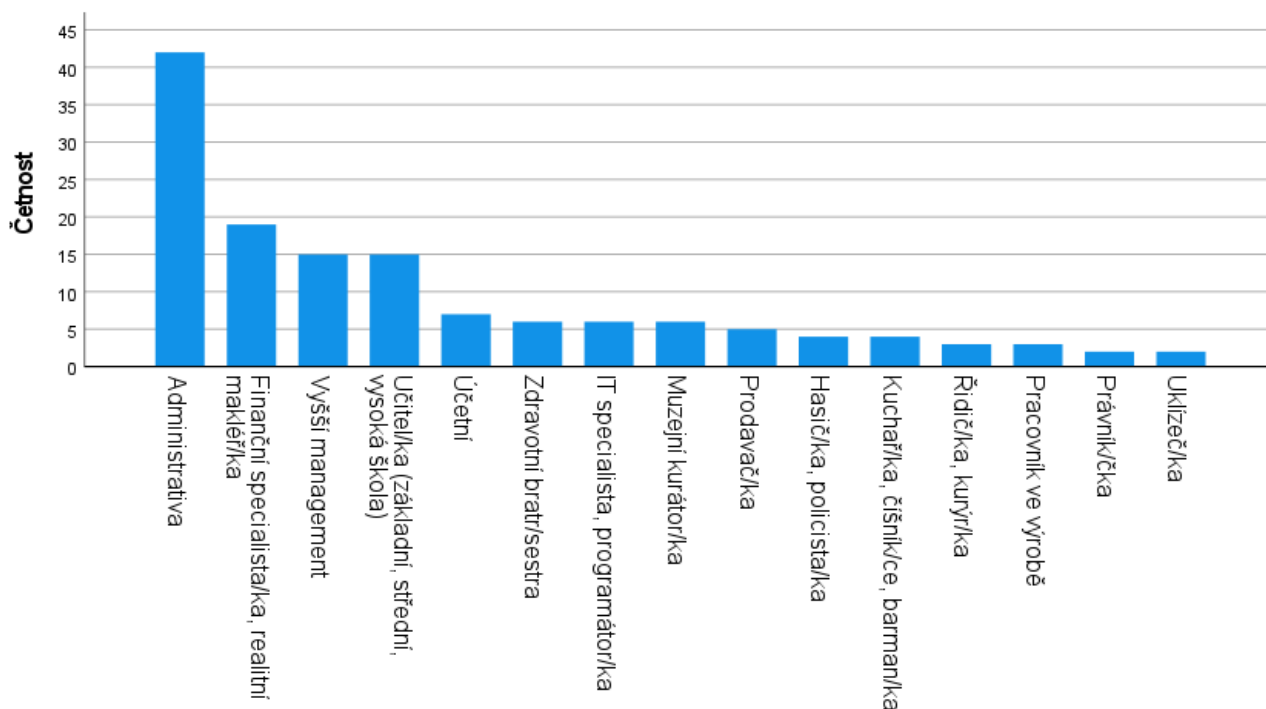


Graf č. 1 - Hrubý měsíční příjem podle druhu pracovního úvazku



Nejčastěji se vyskytující pracovní pozicí je administrativa, ve které pracuje 42 respondentů. Vzhledem k povaze firem, které se vyskytují v centru města (kanceláře, úřady, pojišťovny, ...) byl tento výsledek předvídatelný. Druhou nejčetněji zastoupenou skupinou jsou finanční specialisté a realitní makléři. Tento údaj má také své opodstatnění, neboť ve firmě provozující finanční poradenství byl prováděn sběr dat formou papírových dotazníků (výše zmíněná 100% návratnost). Další v pořadí byli učitelé základních, středních a vysokých škol a respondenti pracující ve vysokém managementu. Následovaly profese jako právník/čka, účetní, zdravotní bratr/sestra, hasič/ka, IT specialista/programátor, muzejní kurátor/ka, kuchař/ka, číšník/ce, barman/ka, prodavač/ka, pracovník ve výrobě nebo uklízečka, ke kterým se přihlásilo méně jak 10 respondentů. V následujících profesích (např. sociální pracovník/ce, psychoterapeut/ka, voják nebo archeolog/žka) byla četnost respondentů velmi nízká, nejčastěji jeden respondent.

Graf č. 2 - Pracovní pozice respondentů



### Nejvyužívanější dopravní prostředky

Nejčastěji využívaným dopravním prostředkem respondentů je osobní automobil, na cestách do zaměstnání ho využívá 50 % z nich. Tento výsledek nachází oporu v teoretické části této práce, ve které je velké množství užívaných automobilů a s tím spojená problematika probírána podrobně. Zbývající způsoby dopravy – MHD, jízdní kolo a pěší chůze – jsou zastoupeny téměř shodně, a to 15-20 % respondentů. Jaké důvody mají respondenti k preferenci daných dopravních prostředků jsou rozebírány níže.

Tabulka č. 3 - Četnost využívaných dopravních prostředků

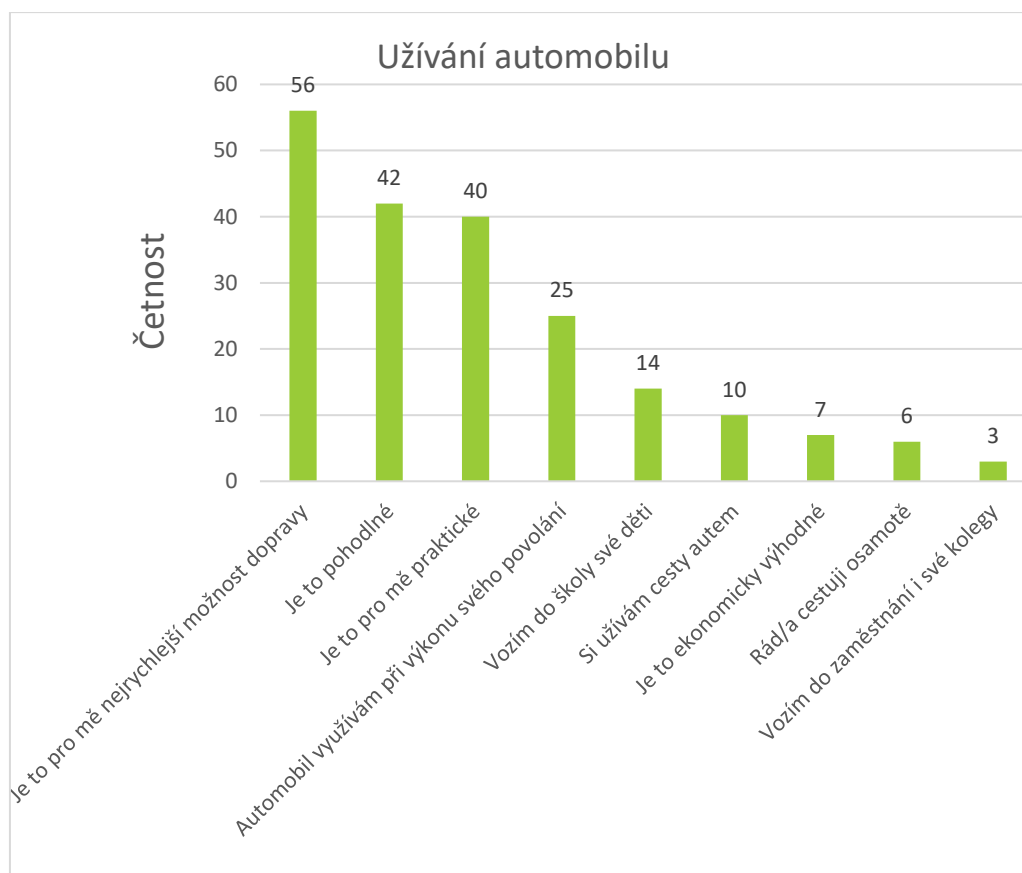
	Četnost	%
Osobní automobil	81	50,0
Městská hromadná doprava	27	16,7
Jízdní kolo	23	14,2
Pěšky	31	19,1
Celkem	162	100,0

### **Využívají automobil pouze k nutné přepravě (odvoz dětí do školy, spolujízda s kolegy, ...) nebo se jedná o součást jejich komfortu?**

Následující část výzkumu byla zodpovězena pouze respondenty, kteří ke svému pravidelnému dojíždění využívají osobní automobil. Celkem se jedná o 81 respondentů.

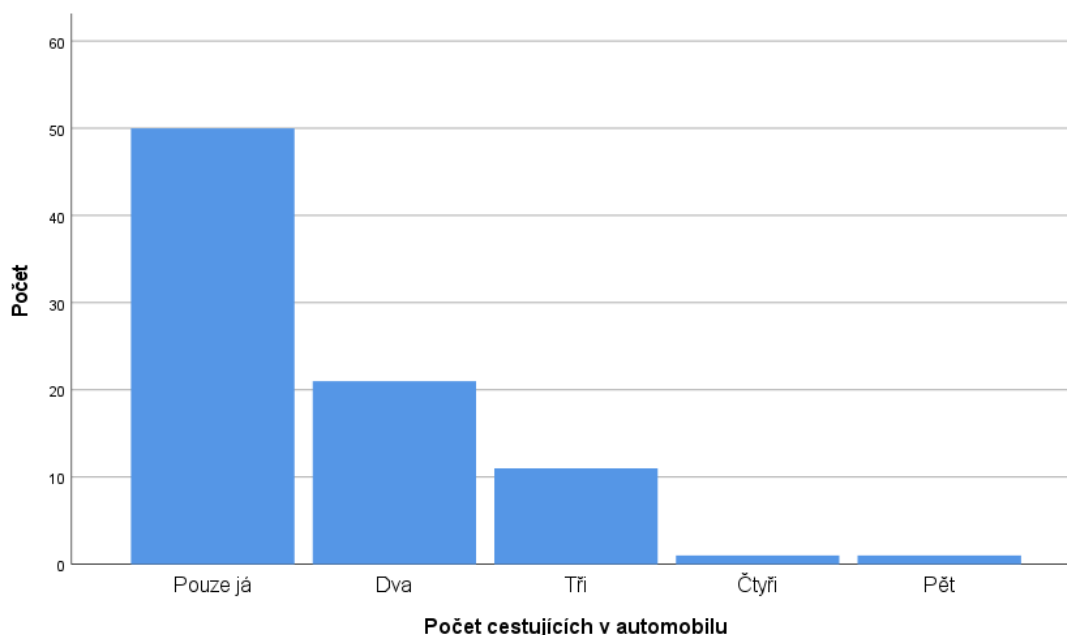
Výsledky výzkumu ukazují, že vysoká obliba využívání automobilu se odvíjí především od jeho rychlosti v porovnání s ostatními dopravními prostředky. Doba strávená na cestě je tedy pro respondenty stěžejním faktorem, na základě kterého volí způsob dopravy. Oproti MHD, která na své cestě zastavuje na mnoha zastávkách nebo jízděmu kolu a chůzi, jejichž rychlost se odvíjí výhradně od energie vydané člověkem, je automobil skutečně nejrychlejší možností dopravy. A to i přes časté kongesce, typické právě pro centra měst, na které upozorňuje Brůhová Foltýnová (2009) i Drdla (2005). Druhým nejčastějším důvodem k užívání automobilu bylo pohodlí, což nasvědčuje tomu, že automobil je využíván jako součást komfortu obyvatel města a nejedná se o nezbytnou součást jejich každodenního života. Ovšem téměř polovina respondentů také uvedla, že automobil potřebují i z praktických příčin, jako je například nákup. Nejedná se ovšem o úkony, kterých by nebylo možné dosáhnout i s pomocí jiných dopravních prostředků, proto si stále stojím za názorem, že je automobil skutečně formou komfortu. Automobil také hraje důležitou roli při výkonu zaměstnání u téměř jedné třetiny respondentů. Tomuto tématu se budu ještě věnovat v pozdější fázi svého výzkumu, a to v podobě firemních automobilů.

Graf č. 3 - Důvody respondentů k užívání automobilu (možnost více odpovědí, 81 respondentů)



Graf níže potvrzuje roli automobilu, jakožto individualistického dopravního prostředku, neboť většina respondentů jezdí v autě samostatně. Celkem 62 % respondentů uvedlo, že jezdí v autě pouze oni sami. Tento jev podstatně přispívá ke kongescím, které se staly významnou problematikou městského prostředí. Rozšíření popularity spolujízdy by vedlo ke snížení počtu automobilů vyskytujících se na silnicích, což by pozitivně ovlivnilo podobu městského prostoru, stejně jako celkový dopad na životní prostředí.

Graf č. 4 - Počet jedinců jezdcích v jednom automobilu (81 respondentů)



Jen čtvrtina respondentů využívá automobil k relativně nezbytným úkonům, jako je dovážení dětí do škol, spolujízda s kolegy nebo ho využívají při výkonu svého povolání. Naopak většina respondentů sama uvedla, že automobil skutečně využívají převážně kvůli vlastnímu komfortu, případně, aby se na místo určení dopravili co nejrychleji. Automobil tedy považují za součást pohodlí a komfortu městských obyvatel, nikoli za nezbytnost, bez které není možné se obejít.

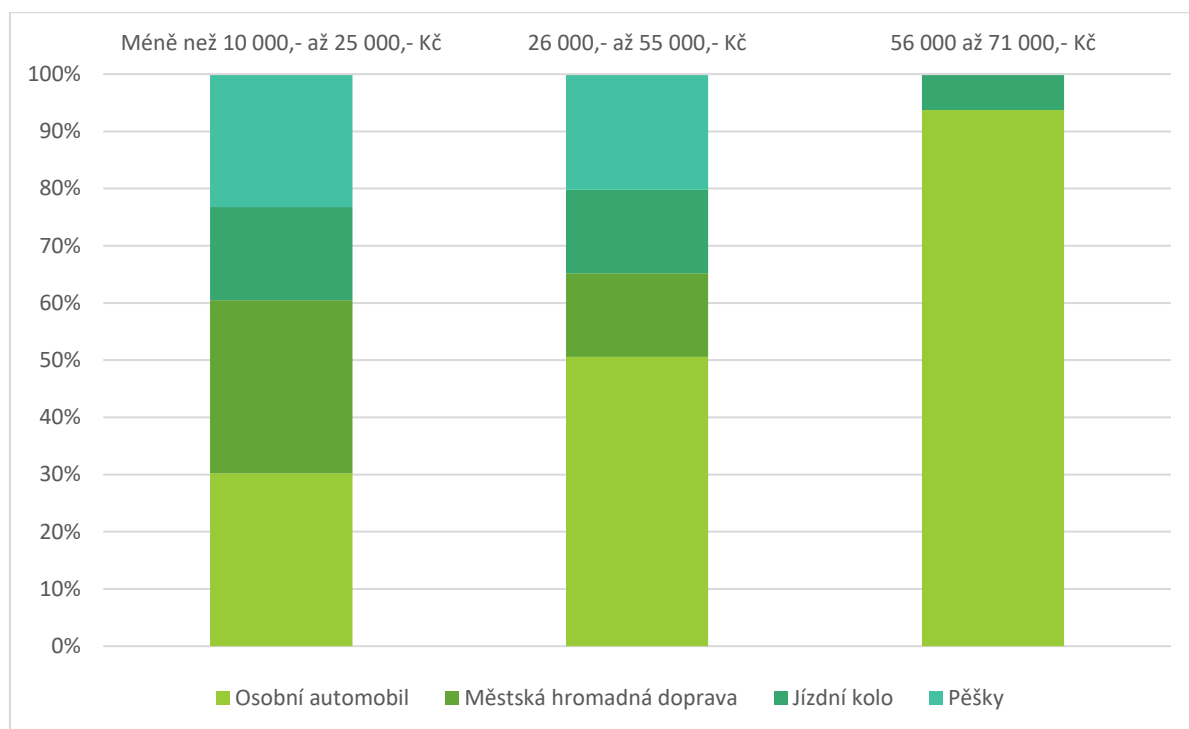
### **Odvíjí se užívání automobilu od jejich zaměstnání a výše příjmu?**

V následující tabulce vidíme porovnání výše příjmu respondentů s dopravním prostředkem, který nejčastěji využívají na svých cestách do zaměstnání. Příjmové kategorie jsem původně zkoumala podrobněji, v dotazníku jsou rozděleny do celkem 7 kategorií po 10 000,- Kč (frekvenční tabulka je součástí přílohy), ale v průběhu analýzy výsledků jsem došla k závěru, že zkoumané veličiny více vyniknout díky sloučení těchto kategorií do 3.

Lze pozorovat tendenci většího využívání automobilů s narůstající výší platu. Automobilová doprava naprosto dominuje v nejvyšší příjmové kategorii (56 000 až 71 000,- Kč), ve které ji využívá 93, 8 % respondentů. První příjmová kategorie (méně než 10 000,- až 25 000,- Kč) je jedinou příjmovou kategorií, ve které nejedí

většina respondentů osobním automobilem. Automobil a MHD zde mají rovnocenné zastoupení – 30,2 %. Do této kategorie spadají především pracující studenti na brigádě a lidé pracující na částečný úvazek. Také se jedná o příjmovou kategorii nejvíce využívající jízdní kolo a chůzi.

Graf č. 5 - Využívaný dopravní prostředek podle výše příjmu respondenta



Využívání automobilu se skutečně odvíjí od výše příjmů respondenta. V nejvyšší příjmové kategorii se výhradně naprostá většina respondentů dopravuje automobilem. V prostřední příjmové kategorii automobil stále převažuje nad ostatními dopravními prostředky, každopádně se jich tu vyskytuje již více. A v nejnižší příjmové kategorii netvoří automobil ani třetinu využívaných dopravních prostředků.

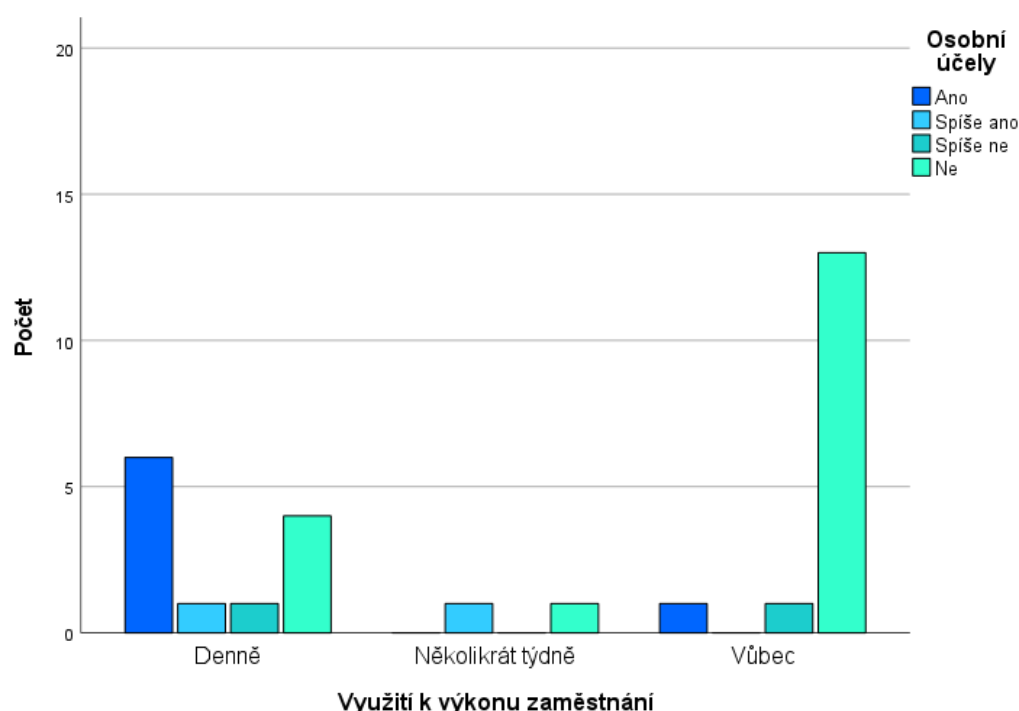
**Je firemní automobil poskytován především z důvodu jeho nutnosti k výkonu povolání, anebo se jedná jen o benefit?**

Následující graf č. 6 bere v potaz jen respondenty, kterým jejich zaměstnanec poskytuje firemní automobil. Bohužel se jedná pouze o 31 respondentů, jsem si tedy vědoma nízké validity získaných dat.

Z následujícího grafu je jasně viditelná převaha osob, které firemní automobil nevyužívají k osobním účelům. Pravděpodobně se jedná o jednu z podmínek užívání daných zaměstnavatelem. Zároveň ale naprostá většina respondentů, která ho nevyužívá k osobním účelům, ho nepoužívá ani k výkonu svého zaměstnání. Tato situace pravděpodobně nastává u zaměstnanců, kterým zaměstnavatel sice firemní automobil nabízí k dispozici k výkonu jejich práce, ale zaměstnanec tuto možnost nevyužívá. Buď z důvodu vlastnictví svého automobilu nebo jednoduše proto, že automobil vůbec nepotřebuje. 18 respondentů z těchto 31, kteří mají k dispozici firemní automobil, se dopravuje do zaměstnání automobilem. Již jsem bohužel nezkoumala, zda svým vlastním, či firemním. Pokud se dopravují jejich vlastním automobilem, nabízí se otázka, proč nevyužívají právě ten firemní, i když ho mají k dispozici.

Respondenti, kteří firemní automobil skutečně využívají k výkonu jejich zaměstnání, ho využívají denně.

Graf č. 6 - Využívání firemního automobilu k osobním účelům a k výkonu zaměstnání (31 respondentů)



Z mých dat vyplývá, že nadpoloviční většina respondentů firemní automobil nevyužívá ani k výkonu svého zaměstnání, ani k osobním účelům. Soudím tedy,

že firemní automobil hraje především roli benefitu poskytovaného zaměstnavatelem nad rámec základních odměn a nepotřebují ho primárně k výkonu svého povolání. K mému překvapení zůstává tento benefit z většinové části nevyužit. Tato část výzkumu by si zasloužila hlubší průzkum za účelem zjištění toho, z jakých důvodů ho respondenti nevyužívají.

### **Je automobilová doprava využívána jako primární způsob dopravy do zaměstnání i přes časté kongesce a problémy s parkováním?**

Následující tabulka skýtá pro mě překvapivé výsledky. Nasvědčuje tomu, že jen malé procento respondentů jezdících automobilem se potýká se zpožděním způsobeným hustou dopravou. 67 % respondentů se v podstatě nikdy nestává, že by z tohoto důvodu jezdili pozdě do zaměstnání. Zajímavé by bylo zjišťování, zda se s kongescemi na svých cestách nesetkávají, nebo se jim dokázali přizpůsobit, předpokládají je a vyjíždí z domova s dostatečným předstihem.

Tato otázka byla v dotazníku opět zkoumána podrobněji, byla rozdělena do celkem 6 kategorií. Po bližším prozkoumání jsem znovu došla k závěru, že sloučením těchto kategorií do 3 lépe vyniknou žádané výsledky. Frekvenční tabulka s původní škálou odpovědí je součástí přílohy.

*Tabulka č. 4 - Jak často přijede respondent pozdě do práce z důvodu kongescí nebo nutnosti parkovat ve velké vzdálenosti*

	Četnost	%
Alespoň jednou měsíčně	8	10,0
Několikrát v průběhu roku nebo výjimečně	20	23,0
Téměř vůbec nebo nikdy	56	67,0
Celkem	84	100,0

Jak jsem zmínila již v úvodu této otázky, výsledky mě poměrně překvapily. Na základě nastudovaných zdrojů i vlastní zkušenosti s jízdou v městských centrech, jsem v podstatě automaticky předpokládala existenci problémů plynoucích z kongescí a problémů s parkováním. Bylo tedy nečekané, že více jak polovina respondentů se s těmito problémy nikdy nesetkává.

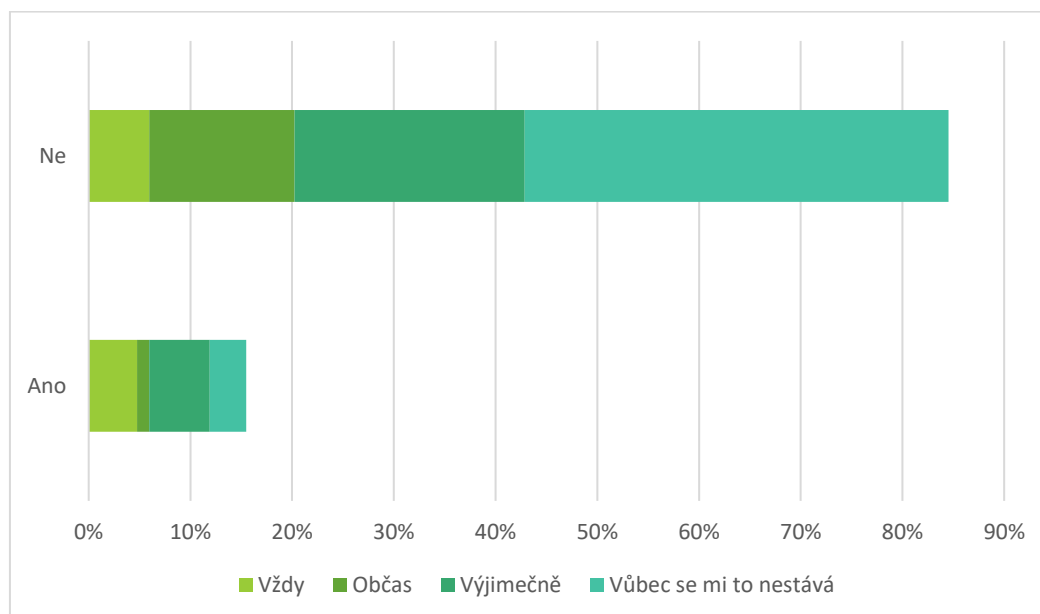


### **Mají problém zaparkovat v blízkosti svého zaměstnání (příp. v místě bydliště) i přes fakt, že si za tyto služby platí? (městská parkovací karta)**

V grafu je na první pohled patrný nepoměr respondentů, kteří si městskou parkovací kartu platí a kteří ne. A to i přes to, že počet respondentů, kteří pravidelně parkují na veřejném placeném parkovišti (viz graf č. 8) není zanedbatelný.

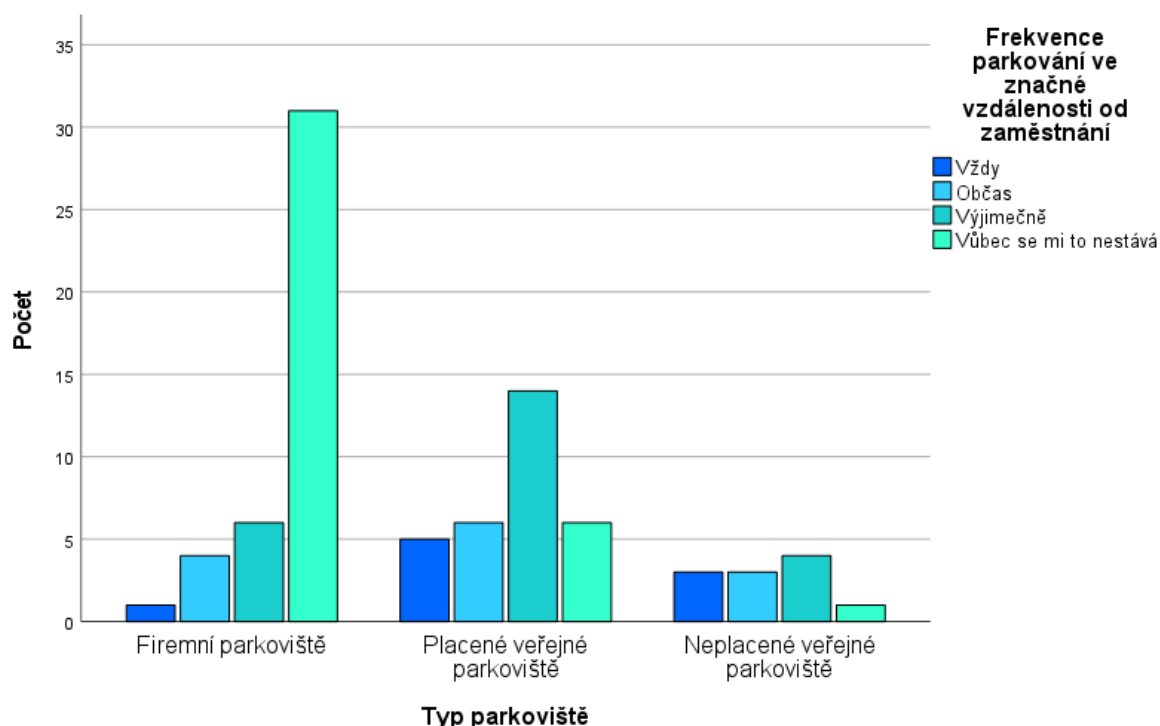
Zhruba třetina placících respondentů se stává, že jsou nuceni parkovat ve větší vzdálenosti od svého zaměstnání, než by jim bylo příjemné. Tento fakt není příliš motivující pro řidiče, aby za své parkování náležitě platili. Neboť i přes to, že jsou nuceni si za jistou službu platit (pod pohrůžkou sankcionování v podobě udělení pokuty), dané služby se jim nedostává.

*Graf č. 7 - Závislost placení parkovací karty a problémy s parkováním (81 respondentů)*



Parkovat v blízkosti svého zaměstnání se nejčastěji daří respondentům, kterým zaměstnavatel poskytuje možnost parkování na firemním parkovišti (celkem 45 % respondentů, viz frekvenční tabulka č. 32 součástí přílohy). Ve větší vzdálenosti musí parkovat respondenti, kteří parkují na veřejných placených parkovištích, ale i tak se jedná o velmi malé procento respondentů.

Graf č. 8 - Frekvence parkování ve značné vzdálenosti od zaměstnání vzhledem k typu parkoviště, na kterých respondenti parkují (81 respondentů)



Opět na základě nastudované literatury a vlastních zkušeností s parkováním u zaměstnání v městském centru jsem předpokládala, že většina respondentů bude mít problém parkovat v blízkosti svého zaměstnání. Následující graf ale ukazuje, že můj předpoklad byl opět špatný. Bez ohledu na typ parkoviště, na kterém respondent parkuje, se stává buď výjimečně nebo se nestává vůbec, že by respondent byl nucen parkovat ve větší vzdálenosti od svého zaměstnání. Poměrně nepříjemný poměr se vyskytl u respondentů, kteří si platí parkovací kartu, protože až jedné třetině z nich se většinou nedaří zaparkovat v preferované vzdálenosti od zaměstnání. U neplaticích respondentů se jedná pouze o jednu čtvrtinu.

**Je cyklistická doprava nevyužívána z důvodu bezpečnosti, nevhodně integrovaných cyklostezek nebo nedostatku prostoru k bezpečnému uložení kola ve veřejných stojanech?**

Následující graf č. 9 zpracovává otázku, na kterou odpovídali řidiči automobilů, tedy 81 respondentů.

Nejčastějším důvodem, proč se respondenti nechtějí dopravovat na kole, je dress code, který vyžaduje jejich pracovní pozice. Buď to znamená, že již ve svém pracovním oblečení jezdí do práce (ať už se jedná o oblek, uniformu či jakýkoli jiný speciální oděv), nebo si nemohou dovolit přijet do zaměstnání neupravení či zpocení.

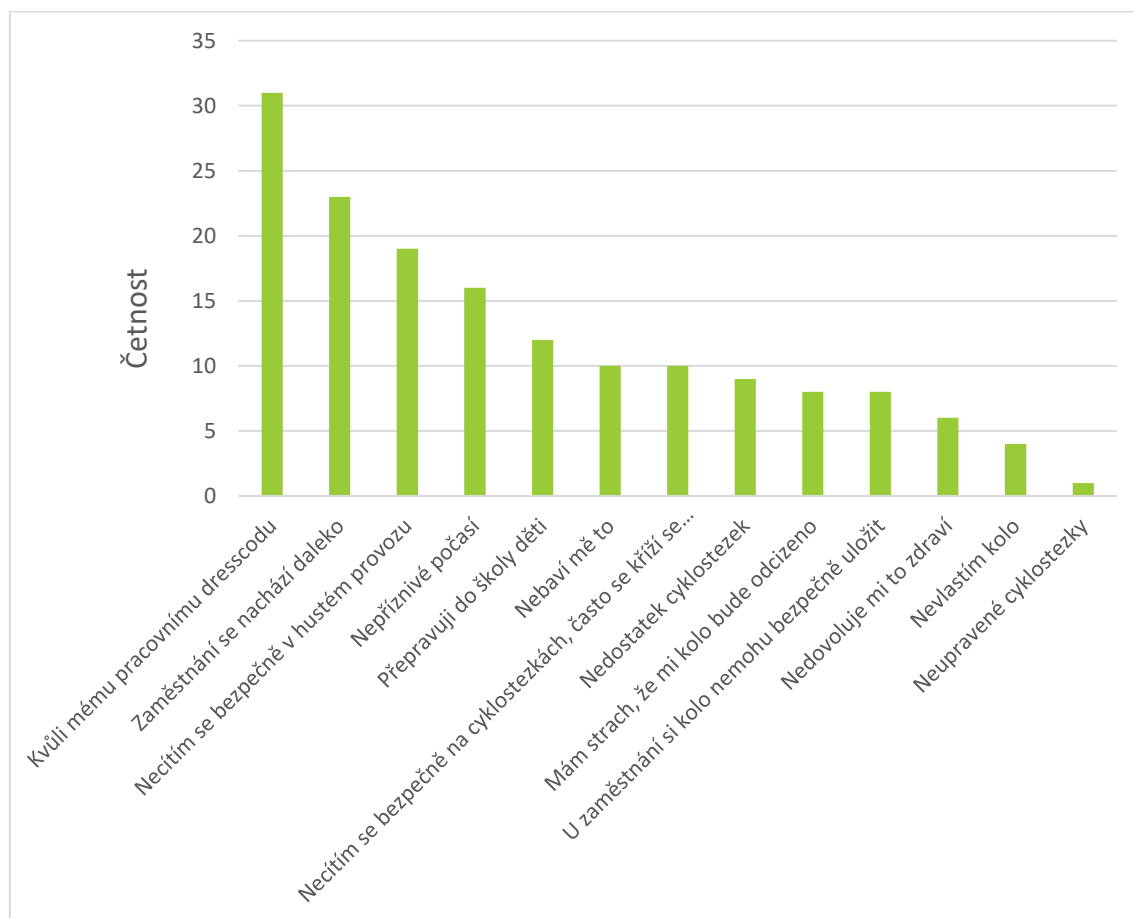
Druhým nejčastějším důvodem je velká vzdálenost, kterou do svého zaměstnání musí ujet. K tomuto faktoru se vyjadřuje i Schmeidler (2005), který tvrdí, že průměrná vzdálenost, kterou jsou lidé na cestě do práce ochotni ujet, je 5 km. Tato vzdálenost by teoreticky na dojetí do městského centra měla stačit, alespoň z většiny území Hradce Králové. Otázkou je, zda zdejší respondenti jsou ochotni jezdit alespoň tuto průměrnou vzdálenost.

Třetím důvodem je nebezpečí způsobené hustým provozem. Po Hradci Králové je zbudována hustá síť cyklostezek, ovšem speciálně v centru se ve většině případů cyklisté musí spolehnout jen na piktogramový koridor, pomocí něhož jsou integrováni do automobilového provozu a jsou nuceni využívat stejnou komunikaci. Je tedy naprosto pochopitelné, že spouště cyklistů bude takováto cesta nepříjemná, především v hustém ranním a odpoledním provozu. Velkou roli v tomto tématu hraje také nepříznivé počasí, které řadu cyklistů odrazuje. Jen opravdu mizivé procento cyklistů je ochotno využívat kolo v zimních měsících. Jedná se o jednu z nevýhod jízdniho kola, je to pouze sezónní dopravní prostředek.

Jen poměrně malý počet respondentů nevyužívá kolo z důvodu špatně integrovaných a neupravených cyklostezek. Ještě menší počet z toho důvodu, že nemají prostor, kde si kolo bezpečně uložit.

Většina respondentů tedy jízdni kolo nevyužívá z důvodu vlivů počasí, velké vzdálenosti, nutnosti přepravovat děti, špatného zdraví nebo proto, že je jízda jednoduše nebaví. Nejedná se o faktory, na které by měl vliv celkový přístup města k cyklistům. Na základě toho lze předpokládat, že Hradec Králové poskytuje cyklistům dobré podmínky pro jejich bezpečnou a pohodlnou jízdu městem.

Graf č. 9 - Proč respondenti nevyužívají jízdní kolo (možnost více odpovědí, 81 respondentů)



V každém případě zde převažuje odpověď, že zaměstnavatel skutečně poskytuje možnost uložení jejich jízdního kola. Tento fakt by měl pozitivně ovlivnit všechny, kteří o cestách do zaměstnání na kole alespoň uvažují, neboť mají zaručeno, že jim jejich kolo nebude odcizeno nebo poškozeno.

Na otázky týkající se následující tabulky č. 5 a grafů č. 10 a 11 odpovídali pouze respondenti, kteří uvedli, že dojíždí na jízdním kole. Jedná se tedy o odlišné respondenty, než kteří jsou zobrazeni v předchozí tabulce a jedná se jen o 36 respondentů.

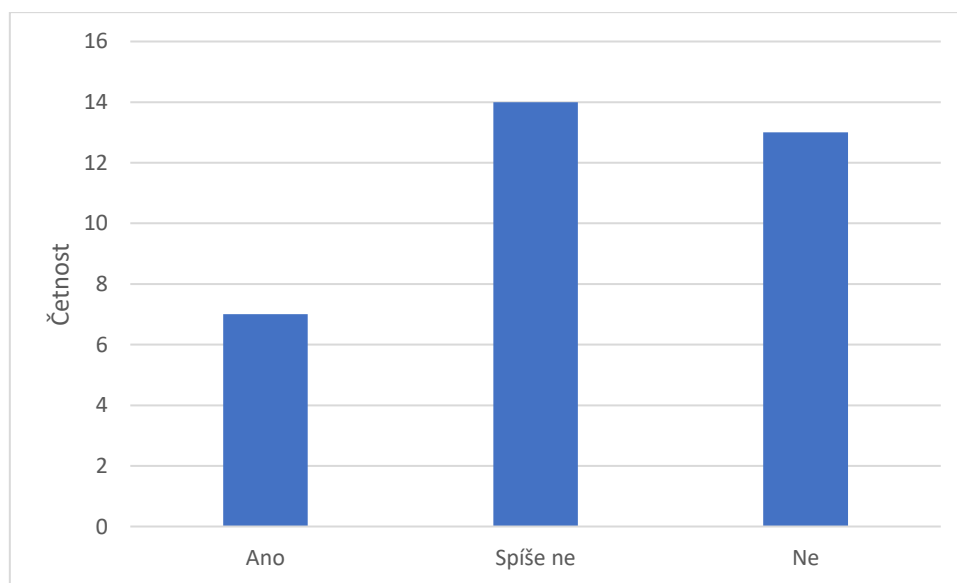
Tabulka č. 5 - Zda respondentům poskytuje jejich zaměstnavatel prostor k uložení kola

	Četnost	%
Ano	29	81,0
Ne	7	19,0
Total	36	100,0

V souvislosti s parkováním jízdních kol se vyjádřilo jen velmi nízký počet respondentů, získaná data tedy opět nejsou příliš reprezentativní.

Více jak polovina respondentů se spíše nesetkává s přeplněnými cyklistickými stojany a většinou jsou tedy schopni zaparkovat v pro ně ideální vzdálenosti od jejich zaměstnání. Lze tedy předpokládat, že se daří udržovat optimální počet cyklistických stojanů vzhledem k počtu cyklistů.

Graf č. 10 - Problémy s parkováním kola z důvodu přeplněných stojanů

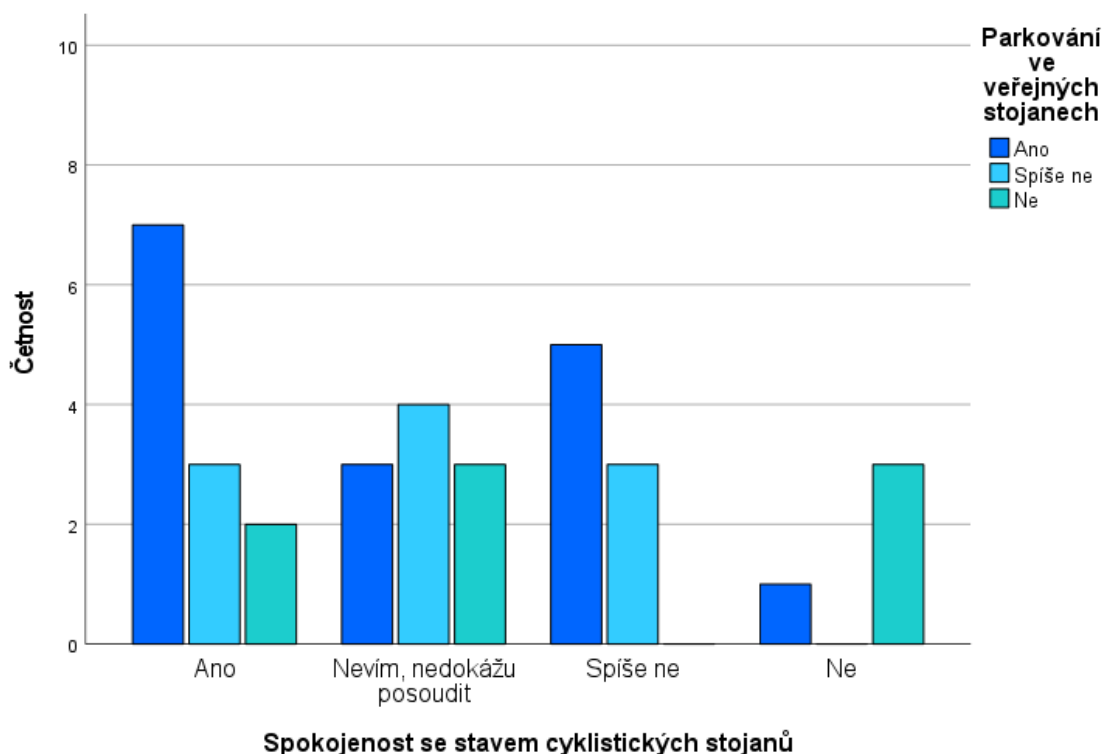


V grafu č. 11 sledujeme spojitost parkování ve veřejných stojanech se spokojeností jejich vizuálního a bezpečnostního stavu. V obou možnostech odpovědi se vyskytovala odpověď „spíše ano“, ale žádný z respondentů ji nevyužil.

Většina respondentů parkujících kola ve veřejných stojanech je spokojená se stavem, ve kterém jsou. Tomuto výsledku odpovídá i snaha města o modernizaci, především bezpečnostních systémů, cyklistických stojanů.

Značný počet respondentů nedokáže posoudit svou spokojenost se stojany, ve kterých si ukládá své kolo. Nasvědčuje to tomu, že pro tyto respondenty není důležité, do jakého stojanu (jak moderního, zabezpečeného, ...) kolo ukládají.

Graf č. 11 - Souvislost parkování ve veřejných stojanech a spokojenosti s jejich stavem (36 respondentů)



Jen malá část respondentů uvedla, že jízdní kolo nevyužívají z důvodu špatné cyklistické infrastruktury. Ovšem třetí nejčastěji se vyskytující odpověď odkazuje na nepříjemnou jízdu v hustém provozu. Toto tedy může nepřímo odkazovat na nedostatečnou infrastrukturu, případně nevhodně řešené cyklostezky právě v centru města, kde jsou ve většině případů cyklisté nuceni se spolehnout jen na piktogramový koridor. Co se týká parkování kol, pro respondenty, kteří se dopravují automobilem tento faktor není nijak významný, neboť jakožto důvod k neužívání jízdního kola se objevil jen minimálně. Výsledky grafu č. 10 a 11 ukazují, že obyvatelé jsou převážně spokojeni se stavem veřejných cyklistických stojanů a zároveň se většinou

nesetkávají s nemožností zaparkovat. Výše zmíněná snaha o modernizaci tedy byla úspěšná.

### **Došlo k omezení využívání městské hromadné dopravy kvůli vlivu koronaviru?**

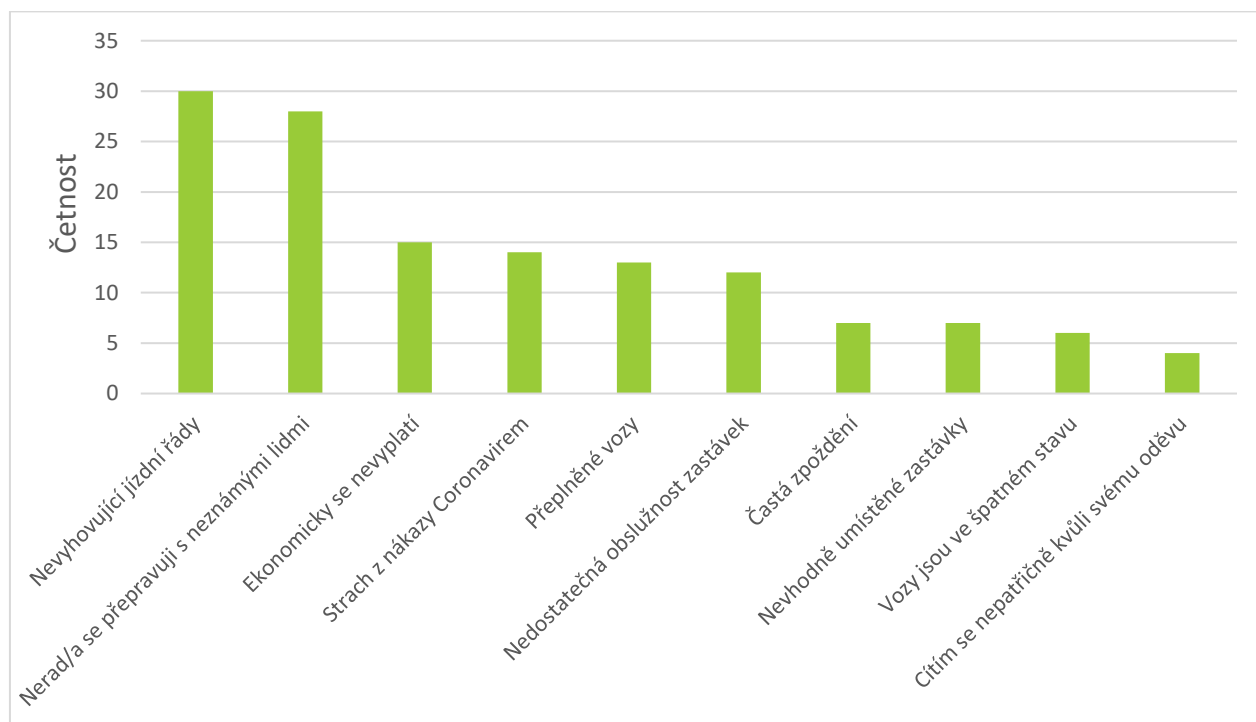
Nejčastěji uváděným důvodem, který respondenty odrazuje od jízdy v MHD jsou nevhodně nastavené jízdní řády. Vozy tedy jezdí méně, než by respondenti potřebovali, možná neobsluhují zastávky, které by potřebovali. Nastavit systém jízdních řádů takovým způsobem, aby vyhovoval každému je prakticky nemožné. Určitě by nebyl na škodu podrobnější výzkum, v čem konkrétně potenciálním cestujícím jízdní řády nevyhovují, a zda by bylo možné je pozměnit a přizpůsobit jejich potřebám.

Druhým nejčastěji se vyskytujícím důvodem je neochota přepravovat se s větším množstvím cizích lidí. Tento faktor může v současné době hrát významnou roli i s ohledem na koronavirus, neboť strach z nákazy je 4. nejčastěji volenou odpovědí.

Na třetí pozici se umístila odpověď, že se cesta MHD respondentům ekonomicky nevyplatí. Pro mě osobně je četnost této odpovědi poměrně překvapivá, neboť MHD je obecně považována za ekonomičtější možnost dopravy, především v porovnání s automobilem.

Relativně podobný počet respondentů zvolil možnosti, že vozy MHD jezdí přeplněné, objevují se častá zpoždění a zastávky nejsou dostatečně obsluhovány (nezastavuje na nich dostatečně množství linek, částečně souvisí s nevyhovujícími jízdními řády). Tyto odpovědi indikují nevhodně nastavenou síť MHD. Opět se zde otevírají dveře dalšímu, podrobnějšímu výzkumu, který by na rozsáhlejší vzorku respondentů zjišťoval konkrétní potíže a problematické úseky.

Graf č. 12 - Proč respondenti nevyžívají MHD (možnost více odpovědí, 81 respondentů)



Tabulka č. 6 ukazuje odpovědi, které respondenti nenalezli v mnou vytvořené škále. Až na jednu možnost – MHD je časově náročné – se všechny objevují jen jednou. Nemá tedy v podstatě žádnou vypovídající hodnotu, je ovšem zajímavé sledovat, jaké další důvody respondenty odrazují od využívání MHD.

Výše uvedený graf č. 12 vychází z polouzavřené otázky, respondenti tedy měli možnost využít odpovědi „jiné“, pokud jim žádná z mých uvedených odpovědí nevyhovovala. V těchto odpovědích dva respondenti uvedli časovou náročnost, jeden respondent časovou vázanost, jeden respondent velkou vzdálenost a další respondent s tím spojené „v místě bydliště nejzdí linka MHD“. Tyto odpovědi by mohly opět odkazovat na nevyhovující jízdní řády, které byly uvedeny jako nejčastější odpověď z celé otázky. Dále se v odpovědích vyskytovaly možnosti jako „nepotřebuji“, „nemám důvod“, „potřebuji auto k práci“, „MHD nejzdí ode dveří ke dveřím“, „z důvodu přepravovat věci“ a „auto je pohodlnější“.



Strach z nákazy koronavirem se vyskytl u poloviny respondentů. Lze ho tedy považovat za významný faktor, který ovlivňuje množství přepravovaných cestujících a od cesty je odrazuje.

### **Je pěší způsob dopravy využíván především z důvodu krátké vzdálenosti mezi bydlištěm a místem výkonu zaměstnání?**

K následujícímu grafu se vztahuje otázka, na kterou odpovídalo 31 respondentů (viz tabulka č. 3).

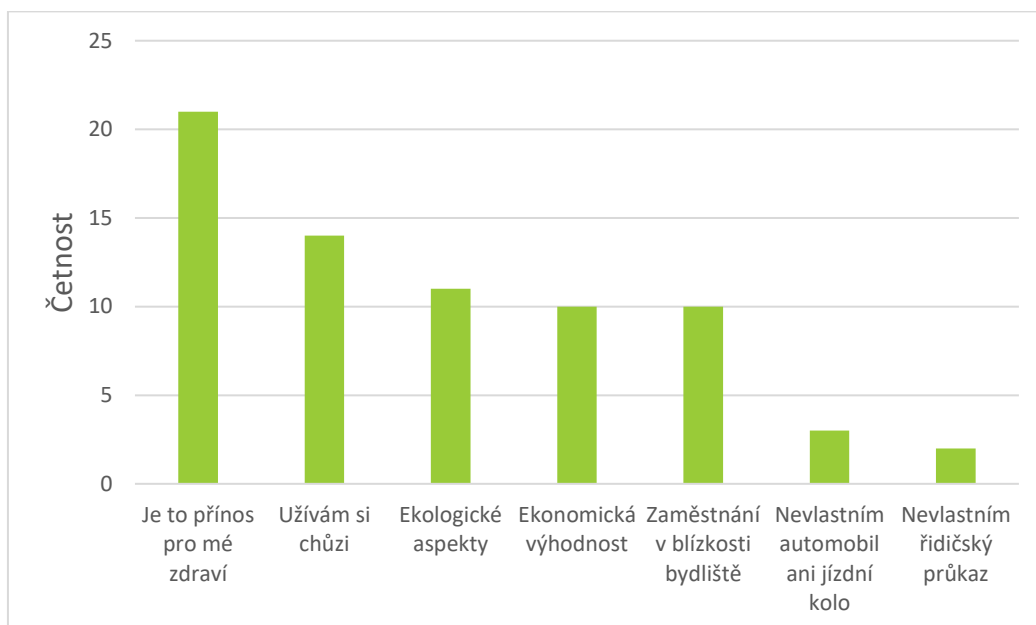
Největší počet respondentů chodí pěšky, protože je to přínosné pro jejich zdraví. Tento výsledek by mohl souviset s typem zaměstnání, který daný respondent vykonává. Pokud se jedná například o kancelářskou práci, ve které nemá příliš příležitostí pohybu, využívá alespoň cestu do zaměstnání jako příležitost k fyzické aktivitě.

Druhou nejčastější odpovědí je „užívám si chůzi“. Tato odpověď může mít podobný původ v sedavém zaměstnání jako odpověď zmíněná výše. Chůze je pro respondenty způsobem, jak si tzv. vyčistit hlavu a užít si čerstvý vzduch, především po celém dni stráveném v zaměstnání.

Důležitou roli také hrají ekologické a ekonomické aspekty, neboť spolu s jízdním kolem se jedná o nejekologičtější a nejekonomičtější možnosti dopravy.

10 respondentů uvedlo jako odpověď, že zaměstnání se nachází v blízkosti jejich bydliště. Opět se tedy bude jednat o rezidenty městského centra nebo jeho těsné blízkosti.

Graf č. 13 - Důvody respondentů k pěší chůzi (možnost více odpovědí, 31 respondentů)



Blízkost zaměstnání a bydliště jako příčinu chůze sice uvedla téměř polovina respondentů, jedná se ale zároveň o třetí nejméně volenou odpověď. Za důležitější respondenti považují například to, že je to přínosné pro jejich zdraví a chůzi si užívají. Geografická blízkost tedy není primárním podnětem k chůzi.

**Je městská hromadná doprava vnímána jen jako dopravní prostředek pro sociálně slabší, potažmo pro studenty a důchodce?**

Následující graf vyjadřuje představu dotazovaných respondentů o tom, jaké typy osob se běžně přepravují v MHD. První dva typy osob – senioři (30 %) a studenti (26 %) – jsou skutečně nejčastěji se vyskytujícími osobami v MHD, i dle mé osobní zkušenosti. Senioři, nejčastěji kvůli svému zdraví, se příliš často neodvážují cestovat do centra města automobilem. Především z toho důvodu, že hustý městský provoz a složitost silniční infrastruktury je náročná na pozornost i na zručnost. A obě tyto vlastnosti s přibývajícím věkem slábnou. Studenti jsou druhou skupinou, která je MHD nucena využívat, buď z důvodu neplnoletosti nebo ekonomických příčin. Většina let strávených studiem se odehrává před dovršením 18 let, a ne všichni rodiče mají příležitost vozit své děti do školy. Proto jsou na vzdálenějších cestách do škol odkázáni na MHD. Situace se mírně mění u studentů

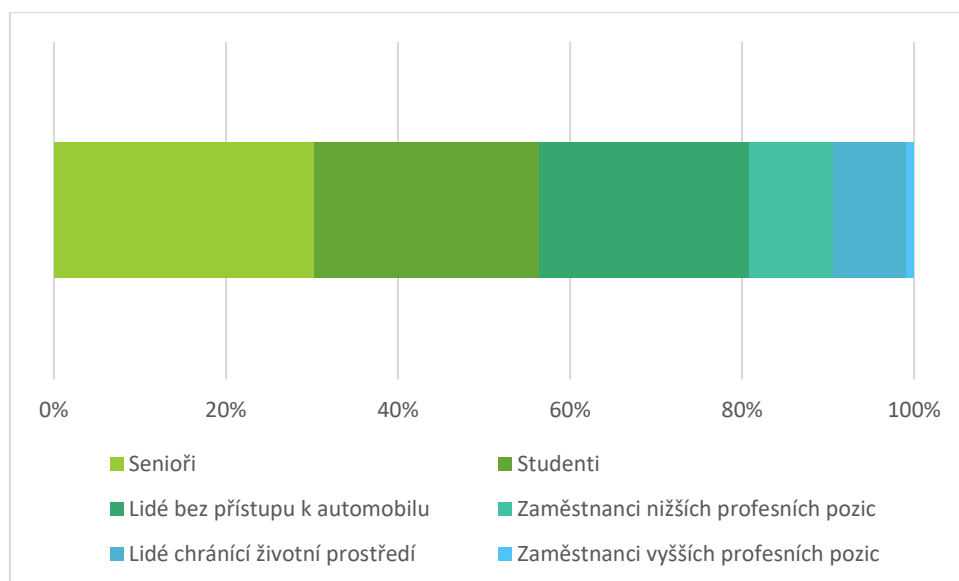
vysokých škol, kteří již dovršili plnoletosti a většina z nich již vlastní i řidičský průkaz. Zde přichází na řadu právě ekonomický faktor, neboť vzhledem k tomu, že jejich primárním cílem je studium, nemají čas věnovat se zaměstnání, které by financovalo jejich automobil. MHD tedy volí jako ekonomicky únosnější variantu pro své cesty do škol.

Jako třetí nejčastěji se vyskytující skupinou jsou dle respondentů lidé, kteří nemají přístup k automobilu. Zde se otevírá otázka vlastnictví automobilu, jakožto symbolu jistého bohatství. Bez ohledu na názor respondentů (kterému se budu věnovat v následujících grafech č. 17 a 18), koupě, vlastnictví i provoz automobilu vyžaduje jistý peněžní kapitál. Proto se nabízí spekulace, zda je možné nemožnost přístupu k automobilu spojit s nižšími sociálními vrstvami obyvatel. Tuto spojitost jsem se snažila v dotazníku naznačit pomocí odpovědi „zaměstnanci na nižších profesních pozicích“, nejsem si ovšem jistá, zda tato formulace měla kýžený účinek. Tímto samozřejmě nechci tvrdit, že automobil nevlastní pouze sociálně slabší obyvatelé. Ke správnému pochopení a interpretaci tohoto faktoru by bylo zapotřebí rozsáhlejšího výzkumu zaměřeného na toto téma.

Pouze 10 % lidí přepravujících se v MHD tvoří dle respondentů zaměstnanci nižších profesních pozic a osoby snažící se chránit životní prostředí. Prostřednictvím pracovníku nižších profesních pozic jsem se snažila postihnout sociálně slabší obyvatele (jak jsem zmínila v předchozím odstavci). Překvapila mě ovšem pouze 10% četnost, nejsem si tedy jistá, zda došlo k pochopení mého záměru i na straně respondentů. Osoby snažící se chránit životní prostředí jsem zvolila z toho důvodu, že MHD je považováno za ekologičtější alternativu k osobnímu automobilu. I u těchto osob se ale objevila četnost jen 10 %.

A naprosto zanedbatelným 3% zastoupením se objevily osoby s vyšší profesní pozicí.

Graf č. 14 - Představa respondentů o osobách přepravujících se v MHD (možnost více odpovědí)



Dle názoru respondentů, nejčastěji přepravovanými osobami v MHD jsou skutečně senioři a studenti, a to pravděpodobně z důvodů, které podrobněji rozebírám výše. Otázka sociálně slabších obyvatel je o něco komplikovanější, jak jsem taktéž zmínila výše. Pro utvoření odvážnějších závěrů, týkajících se této skupiny cestujících, by bylo zapotřebí rozsáhlejšího výzkumu.

### **Pokud by došlo ke zkvalitnění prostředků hromadné dopravy, byla by využívána více?**

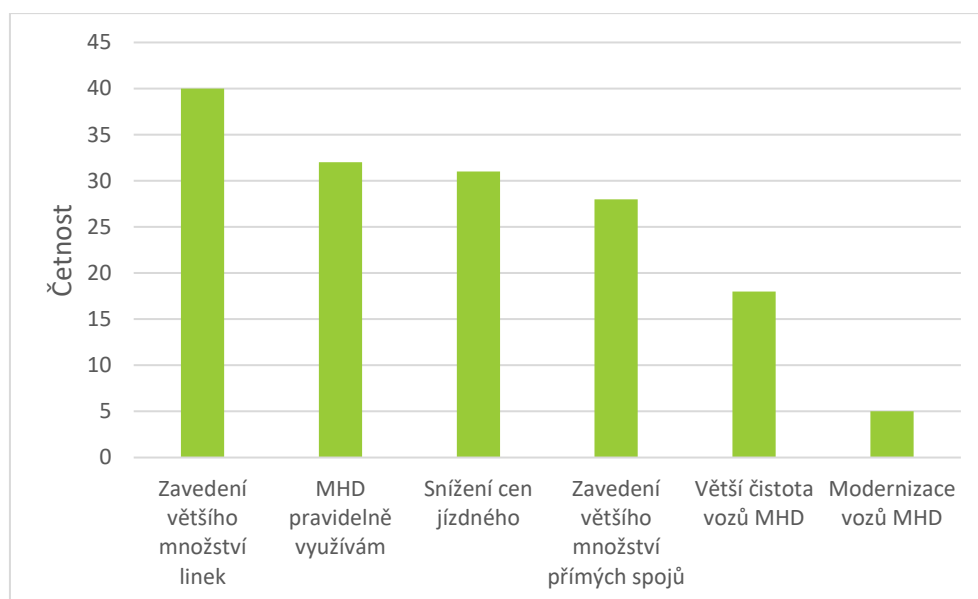
Nejčastěji se vyskytujícím podnětem, na základě kterého by respondenti začali MHD využívat, je zavedení většího množství linek obsluhujících zastávky. Tato odpověď se poměrně často objevovala již u grafu č. 12, který je výstupem otázky zabývající se důvody, proč respondenti MHD nevyužívají. Je na ni tedy výrazně upozorňováno. Často je také vybrána odpověď související se zavedením většího množství přímých spojů. Tyto dvě odpovědi spolu poměrně úzce souvisí a opět odkazují na nevhodně nastavený systém MHD.

Druhou nejčastější odpovědí je, že respondent MHD pravidelně využívá.

Jako další je nejčteněji zastoupeno snížení cen jízdného, které obsadilo 3. pozici, stejně jako odpověď „ekonomicky se mi to nevyplatí“ v již zmíněném grafu č. 12. Skutečně je tedy v očích obyvatel Hradce Králové MHD drahá a za danou cenu se jim nedostává dostatečných služeb.

V očích respondentů ale po Hradci Králové jezdí dostatečně nové a moderní vozy MHD, neboť jejich modernizaci požaduje jen velmi malý počet respondentů.

*Graf č. 15 - Za jakých podmínek by respondenti začali MHD využívat (možnost více odpovědí, 81 respondentů)*



Na následující tabulce je zajímavá četnost, se kterou se objevila odpověď, že by respondent za žádných podmínek MHD využívat nezačal. Nejen, že si nevybral z mnou vytvořené škály odpovědí, ale skutečně pro něj neexistuje situace nebo změna, díky které by se rozhodl MHD využívat. Tito respondenti pravděpodobně jsou spokojeni se svým současným způsobem dopravy, nebo mají o MHD tak negativní mínění, že by je nic nepřesvědčilo o tom, že se jej vyplatí používat.

Několik respondentů uvedlo, že by o MHD začali uvažovat v případě změny zaměstnání a nutnosti dojíždět na větší vzdálenosti. Jedná se pravděpodobně o respondenty, kteří bydlí přímo v centru města nebo v jeho těsné blízkosti.

Tři respondenti uvedli, že v MHD vidí alternativu k automobilu, který využívají v tuto chvíli. Kdyby tedy, z nějakého důvodu, o svůj automobil přišli nebo nebyli schopni ho řídit, MHD bude jejich další volbou.

Taktéž 3 respondenti uvedli, že MHD nejezdí z důvodu, že v místě jejich bydliště není zavedena potřebná linka. Pochází pravděpodobně z okrajových oblastí Hradce Králové, ve kterých obslužnost není tak frekventovaná.

Tabulka č. 6 - Za jakých podmínek by respondenti začali MHD využívat – možnost „jiné“

	Četnost
Nezačal/a za žádných podmínek	20
Práce v blízkosti domova, je pro mě zbytečné jezdit	3
V případě potřeby cestovat na větší vzdálenosti	3
Když bych neměl/a přístup k autu	3
Zavedení linky v místě mého bydliště	3
Až mě k tomu donutí zdravotní stav	2
Kdyby bylo rychlejší než auto	2
Bar v prostředku	1
Ztráta vlastní mobility	1
V případě, že by bylo více ekologické	1
Dlouhodobé nepříznivé počasí	1
Konec pandemie	1
Zajištění přístupu v rámci jedné jízdenky	1
Chudoba	1

Nejméně vyskytující odpovědí je podnět k modernizaci vozů MHD, následuje větší čistota vozů. S materiální kvalitou MHD jsou tedy respondenti spokojeni, vozy jsou moderní a udržované. Zavedení většího množství linek, které je naopak

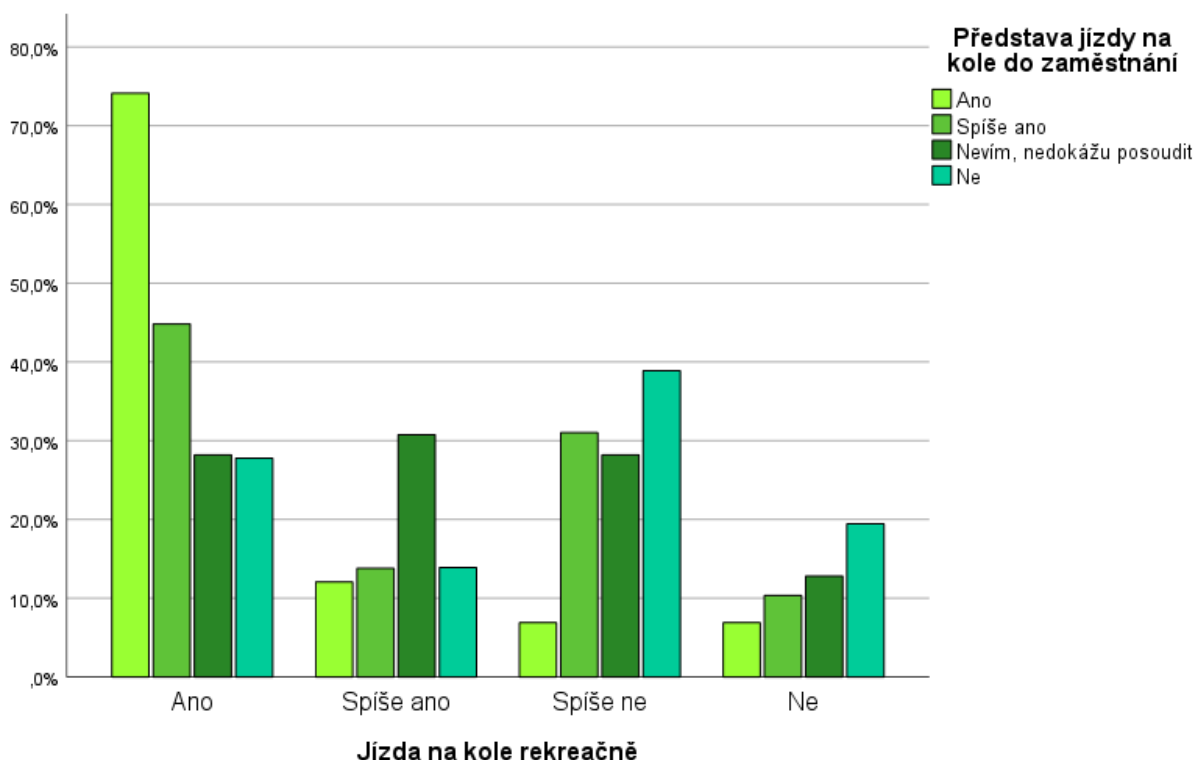
nejčtenější odpovědí, by s obecnou kvalitou souviset mohlo. U grafu č. 12 je nejčastěji volenou odpovědí úzce související odpověď, a to špatně nastavené jízdní řády. Je samozřejmostí, že nelze obsluhovat všechny zastávky stejným množstvím linek, především je nutné upřednostňovat frekventovanější zastávky blíže centru, na úkor zastávek na okraji města, ze kterých nejezdí tak velké množství obyvatel. Podobná situace nastává u jízdních řádů, není možné je nastavit takovým způsobem, aby vyhovovali skutečně každému. Každopádně, kdyby se našel způsob, jakým zintenzivnit obslužnost zastávek, ve kterých není dostatečná a došlo i k úpravě jízdních řádů, aby zároveň nedošlo k přesycení provozu, vedlo by to k obecnému zkvalitnění MHD.

### **Je cyklistická doprava vnímána primárně jako prostředek rekreační činnosti?**

Jízdní kolo k rekreační činnosti, ať už se jedná o výlety nebo neprofesionální sportování, využívá více jako polovina respondentů, konkrétně 65 % (odpověděli „ano“ nebo „spíše ano“, viz frekvenční tabulka č. 15 součástí přílohy). Tento výsledek podporují podklady v teoretické části, ve které je Hradec Králové zmiňován jako velmi přívětivé místo pro cyklisty, především díky jeho rovinnému povrchu.

V tabulce č. 16 můžeme vidět spojitost mezi rekreační jízdou na kole a tím, zda si respondent dokáže představit do svého zaměstnání dojíždět na kole. Protože 75 % respondentů, kteří na kole jezdí rekreačně, si zároveň i dokáží představit dojížděku do zaměstnání. A stejně tak respondenti, kteří si nedokáží představit dojíždět do svého zaměstnání na kole, ho spíše nevyužívají ani k rekreaci.

Graf č. 16 - Vztah využití jízdního kola k rekreační činnosti a potenciální představě přepravy do zaměstnání na kole (23 respondentů)



Na základě poznatku, že jízdní kolo využívá k rekreaci 65 % respondentů a na základě tabulky č. 3, ze které vyplývá, že na kole jezdí do zaměstnání pouze 14 % respondentů je očividné, že je skutečně primárně vnímáno jako dopravní prostředek určený rekreaci.

### Došlo ke zvýšení užívání kol po zavedení bike sharingu?

U této otázky měli respondenti na výběr ze 3 možností – „ano, využívám pravidelně“, „ano, ale jen výjimečně“ a „ne, protože:“ – přičemž u poslední možnosti měli možnost uvést konkrétní důvod, proč bike sharing nikdy nevyužili. Z tohoto důvodu mi přišlo nejefektivnější výsledky prezentovat v následující frekvenční tabulce, ve které je přehledně viditelné, proč respondenti bike sharing nevyužívají.

Bike sharing v minulosti využilo, většina respondentů pouze ojedinele, jen 20 % respondentů. Nejčastěji uváděným důvodem, proč bike sharing nikdy nevyužili, je, že vlastní své kolo. Tento důvod je naprosto validní a smysluplný, ovšem dokáží si



představit využití bike sharingu i za okolností, že mám vlastní kolo, a to v případě, že bych měla strach například o jeho odcizení.

Dvacet respondentů uvedlo, že k využití bike sharingu zatím neměli příležitost. Tuto odpověď beru relativně pozitivně, neboť tento způsob dopravy 100% nezavrhují a možná mu budou v budoucnu otevřeni.

Ovšem hned následující odpověď s velmi podobnou četností respondentů - „ne nechci“ – vypovídá o nezájmu daných respondentů o tento způsob přepravy a není příliš pravděpodobné, že by ho v budoucnu využili.

Ze zbývajících odpovědí bych ráda upozornila na zajímavé odpovědi, například „nevyhovuje mi organizace a způsob placení“. Od dvou respondentů byl k této odpovědi dokonce uveden komentář, že této společnosti nevěří natolik, aby použili svou platební kartu. Uvíтали by možnost placení hotovostí. Zajímavá mi přišla i odpověď od respondenta, který uvedl, že neumí jezdit na kole. Jeden respondent se odkazuje i na nedostatečnou infrastrukturu, ale vzhledem k ojedinělosti této odpovědi, ji není přikládána velká váha.

Tabulka č. 7 - Zda respondenti někdy využili bike sharing

	Četnost
Ne, mám vlastní kolo	58
<b>Ano, ale jen výjimečně</b>	30
Ne, neměl/a jsem příležitost	20
Ne, nechci	19
Ne, využívám auto	11
Ne, neznám tento způsob dopravy	7
Ne, chodím pěšky	5
Ne, nevhovuje mi organizace a způsob placení	3
<b>Ano, využívám ho pravidelně</b>	2
Ne, nerada jezdím na kole po městě	2
Ne, neumím jezdit na kole	1
Ne, protože na kole nejždím	1
Ne, kvůli zdravotním důvodům	1
Ne, nejždím na kole	1
Ne, nedostatečná infrastruktura	1
Total	162

Vzhledem k faktu, že pouze 20 % respondentů bike sharing v minulosti využilo, z toho naprostá většina ho využila jen jednou, nebo ho využívá ojediněle, je očividné, že bike sharing nevedl k zvýšení užívání kol.

### **Je vlastnictví automobilu vnímáno jako symbol prestiže?**

Největší počet respondentů je prakticky smýšlejících, neboť automobil považují pouze za svůj dopravní prostředek. Představuje pro ně tedy jen způsob, jakým naplňují svou mobilitu, pomocí něhož se dopravují do svého cíle. Takto nám automobil představuje například Kutáček (2003) (viz teoretická část práce). Jízdu v něm nemají spojenou s euforickými pocity, které zmiňuje Schmeidler (2010).

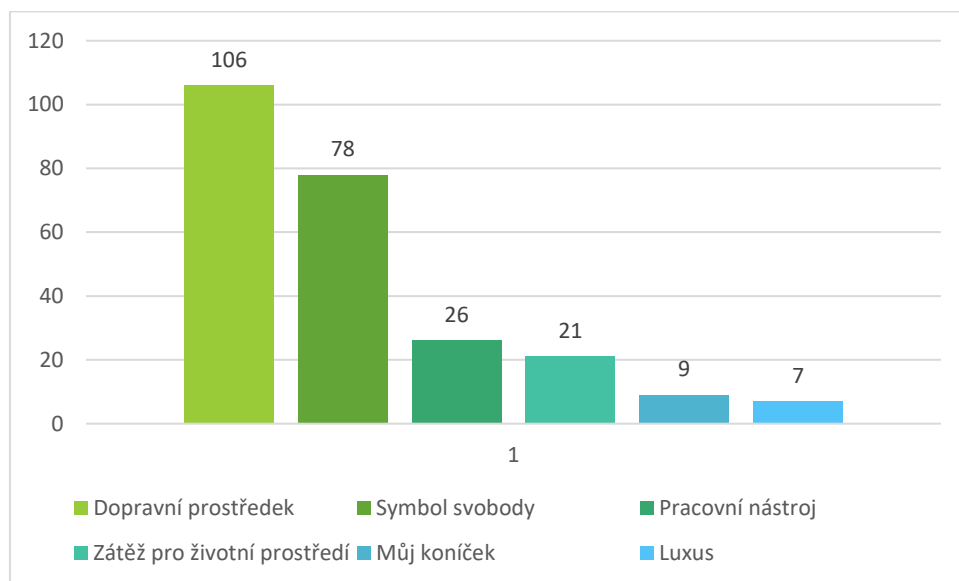
Téměř polovina respondentů v něm ovšem vidí symbol svobody, o kterém mluví taktéž Schmeidler (2010). Nemusí se při jízdě v automobilu časově omezovat jízdami řády MHD a nejsou omezováni ani cyklostezkami při jízdě na kole. Mohou do auta nasednout kdykoli potřebují a doveze je téměř vždy přesně tam, kam potřebují.

Malá část respondentů jej považuje za svůj pracovní nástroj, takže ho s největší pravděpodobností potřebují k výkonu svého povolání. Zajímavé je, že 31 respondentů uvedlo, že jim zaměstnavatel poskytuje firemní automobil (viz frekvenční tabulka č. 44, součástí přílohy), ale jen 26 jich považuje automobil za pracovní nástroj. Potvrzuje to tedy teorii, že zaměstnavatelé poskytují automobil nad rámec pracovních potřeb a spíše jako formu benefitu.

Jen 21 respondentů vidí v automobilu zátěž pro životní prostředí. Buď v automobilu nevidí tak velký ekologický problém, jakým skutečně je, nebo se rozhodli tyto problémy nevnímat.

Minimum respondentů automobil považuje za svůj koníček, a ještě méně v něm vidí symbol luxusu. Nízká četnost těchto odpovědí mě překvapila, neboť jsem předpokládala (především k velkému procentuálnímu zastoupení mužů v mých respondentech), že automobil za své hobby bude považovat, i vzhledem k jejich neupadající popularitě. Nízká četnost odpovědi „luxus“ nasvědčuje tomu, že vlastnictví automobilu již není vnímáno jako privilegium především vyšších vrstev, ale stalo se spíše standardem.

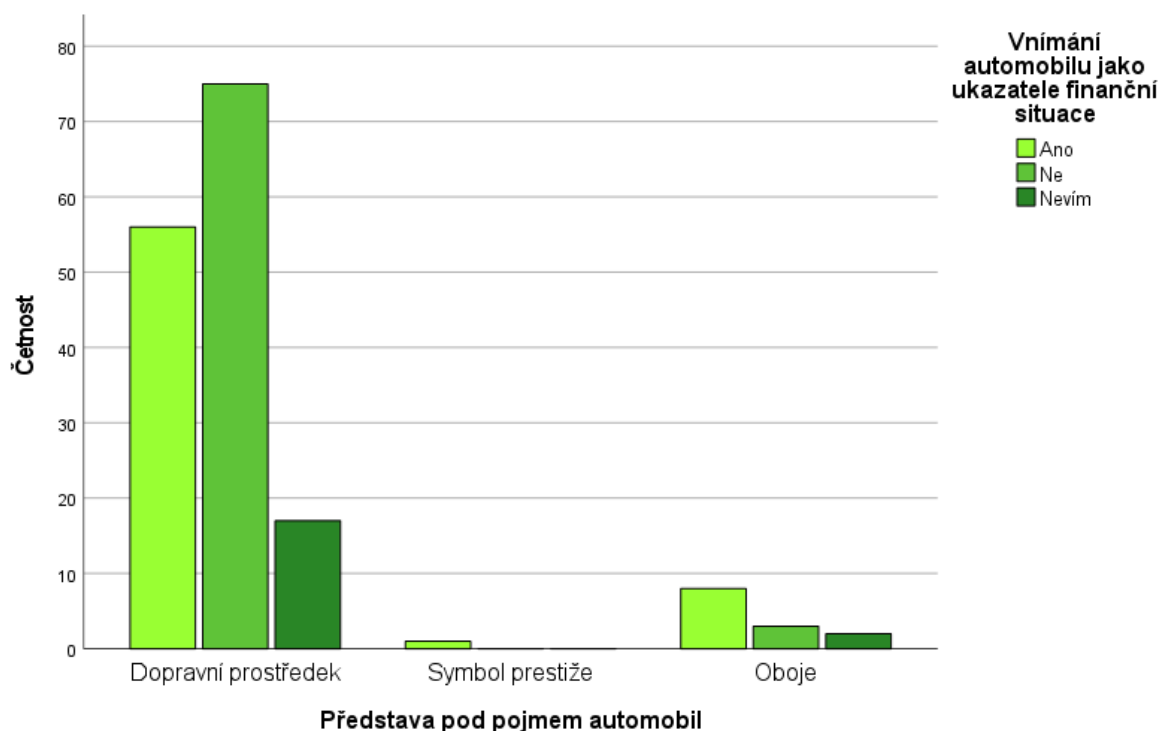
Graf č. 17 - Automobil symbolem (možnost více odpovědí)



V situaci, kdy si respondenti měli pod pojmem automobil představit buď dopravní prostředek nebo symbol prestiže, si naprostá většina vybrala dopravní prostředek. Dokonce ani jeho vlastnictví, značku a stáří většina nepovažuje za ukazatel finanční situace jeho majitele. Potvrzuje to mou myšlenku uvedenou u předchozího grafu, že automobil je skutečně vnímán jako standart běžného života.

To, že pro respondenta automobil znamená zároveň dopravní prostředek i symbol prestiže, uvedli spíše respondenti, kteří zároveň uznali, že je pro ně typ automobilu ukazatelem finanční situace majitele.

Graf č. 18 - Vztah mezi respondentovou představou pod pojmem automobil a jeho vnímáním automobilu jako ukazatele finanční situace jeho majitele



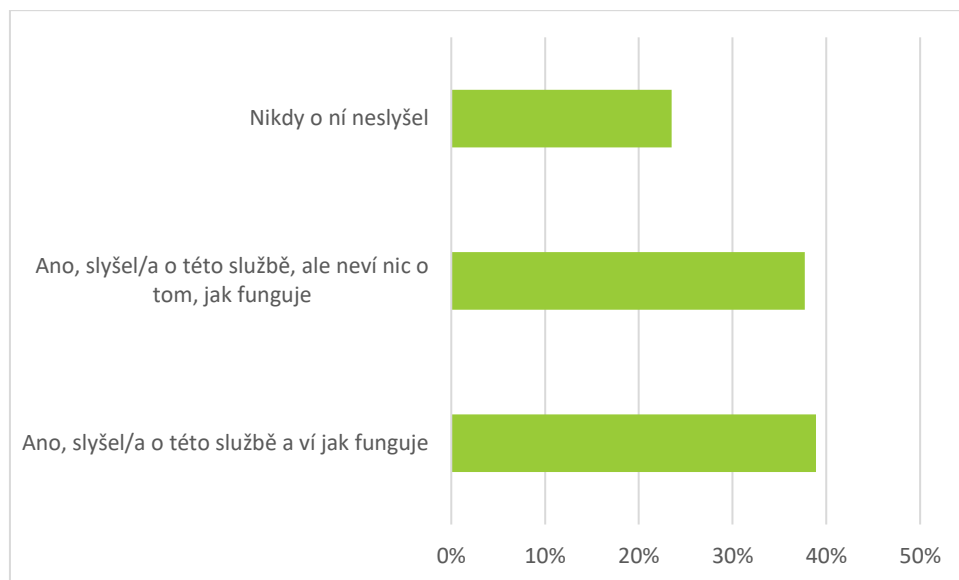
Z výše uvedených grafů č. 16 a 17 vyplývá, že pouze minimum respondentů vnímá automobil jako symbol prestiže nebo znak luxusu. Zajímavé je, že v grafu č. 5 lze pozorovat, že frekvence dojížděky do zaměstnání automobilem vzrůstá s rostoucím platem. Do jisté míry lze tedy uvažovat o automobilu jakožto „luxusu“ majetnějších vrstev obyvatelstva. Samotní respondenti tento pohled ale očividně nesdílí.

### Do jaké míry jsou obeznámeni s alternativními způsoby dopravy?

V následujícím grafu jsou respondenti poměrně rovnoměrně rozloženi, ve výsledku ale převažují respondenti, kteří o službě carsharingu někdy alespoň slyšeli. Téměř 80 % respondentů tento pojem alespoň slyšela. Mezi těmito dvěma odpověďmi je rozdíl pouze jedno procento, převažuje odpověď „ano, slyšel/a a vím, jak tato služba funguje“ s 39% četností. Podle mého názoru je toto pozitivní zjištění, neboť lidé se minimálně zajímají o alternativy k tradičním způsobům dopravy. Nebo společnosti provozující carsharing odvedly skutečně kvalitní práci v oblasti marketingu a povědomí o carsharingu se jim daří šířit mezi širokou veřejností?

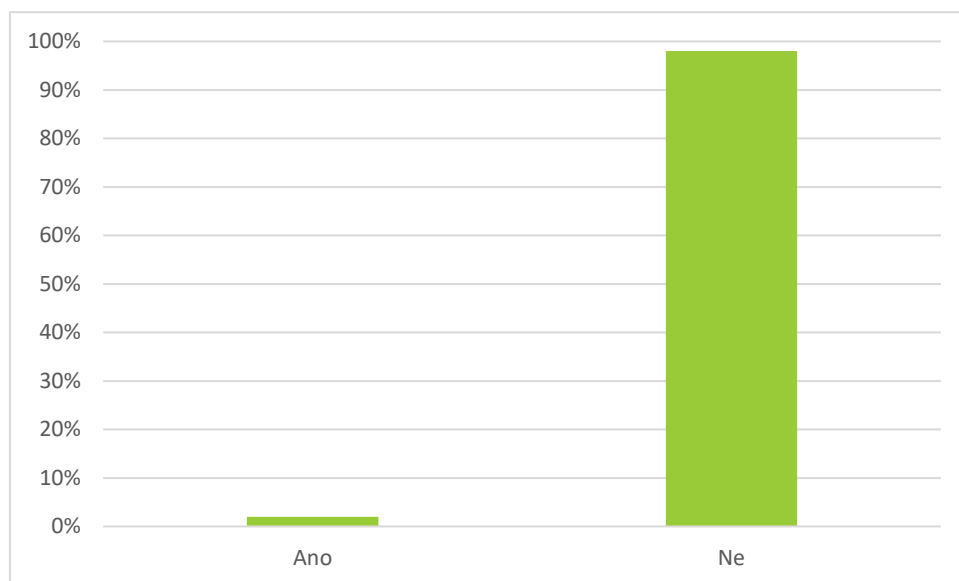
Překvapivé zjištění je to, že na Královeshradecku není carsharing rozšířený tolik, jako ve větších městech, jako je třeba Brno.

Graf č. 19 - Zda respondenti slyšeli o carsharingu



I přes poměrně široké povědomí o carsharingu a jeho fungování ho 98 % respondentů nikdy nevyužilo. V následujícím grafu jsou znázorněny důvody, proč respondenti služeb carsharingu nevyužívají.

Graf č. 20 - Zda respondenti někdy využili služeb carsharingu



Zhruba tři čtvrtiny respondentů uvedly, že o carsharingu minimálně slyšelo, což vypovídá o poměrně značném povědomí o této službě mezi širokou veřejností. Toto povědomí se ovšem neodráží na ochotě tento způsob dopravy alespoň vyzkoušet.

### **Z jakých důvodů jim využití carsharingu nepřijde užitečné?**

Jako nejčastější důvod, kvůli kterému by respondenti nevyužili carsharing je uváděna potřeba mít k autu neustálý přístup a nemuset ho objednávat předem. Tento faktor je úzce spojen se svobodou, kterou automobil poskytuje (důležitost tohoto faktoru pro respondenty je zobrazena již v grafu č. 17). A tato nutnost, do jisté míry předvídat své kroky, plánovat, na kdy bude automobil potřeba a nemožnost využít ho kdykoliv jedinec potřebuje, část této svobody odebrává.

Druhou nejčastěji volenou odpovědí je neochota dělit se o automobil s neznámými lidmi. A to i přes fakt, že carsharingové automobily jsou po každém použití čištěny a dezinfikovány. Spíše se tedy jedná o nepříjemný pocit, kdy si člověk nemůže být jistý, kdo všechno za volantem tohoto automobilu seděl.

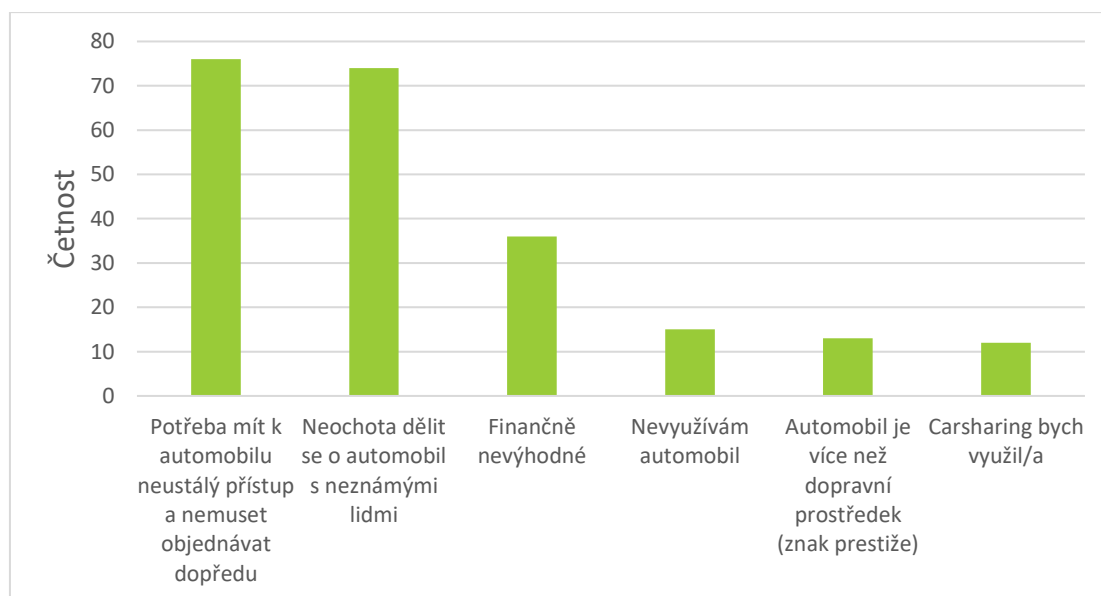
Část respondentů uvedla, že se jim tato služba finančně nevyplatí. Je uváděno, že carsharing je výhodný pro jedince, kteří ročně najezdí méně než 10-15 tisíc kilometrů. Tito respondenti tedy očividně využívají automobil častěji a na větší vzdálenosti.

Patnáct respondentů uvedlo, že automobil vůbec nevyužívají. Za předpokladu, že vlastní řidičský průkaz, si přesně u této skupiny obyvatel dokáží představit, že carsharing alespoň jednou za čas využijí. Neboť občas se v životě objeví situace, které je složité řešit bez automobilu, ať už se jedná o transport příbuzného do nemocnice nebo stěhování.

Třináct respondentů se vyjádřilo, že pro ně automobil znamená více než jen dopravní prostředek, a to symbol prestiže. Tento počet převyšuje počet respondentů, který se s tímto významem automobilu ztotožnil u grafu č. 18, stále se ale jedná o nízké číslo.

A na závěr, 12 respondentů přiznalo, že jsou otevřeni využití carsharingu. Nemuseli ho využít v minulosti, zároveň by ale mohli uvažovat o jeho využití v budoucnu.

Graf č. 21 - Z jakých důvodů by respondenti služeb carsharingu nevyužili (možnost více odpovědí)



Graf č. 21 se vztahuje k polootevřené otázce, respondenti tedy měli možnost uvést odpověď do kategorie „jiné“, pokud nenalezli vhodnou odpověď v předem stanovené škále. Nejčastěji se v této kategorii objevila odpověď „nedokážu posoudit, zda bych využil/a“. Jedná se o poměrně neutrální odpověď, daní respondenti o službě pravděpodobně nemají dostatečné informace a dosud neměli důvod se o ni hlouběji zajímat. Je možné, že v budoucnu této služby využijí. Dva respondenti uvedli, že nemají řidičský průkaz. Pro ně tato služba skutečně nemůže být přínosem, neboť ji nemohou využívat. Taktéž dva respondenti odpověděli, že mají vlastní automobil, tito respondenti s největší pravděpodobností také v budoucnu nebudou mít sklony k využití této služby. Jeden respondent se odkazoval na své děti, které musí vozit autem. Jedna odpověď je spojena se zvykem na jeden automobil, protože jim dlouho trvá naučit se na nový typ automobilu. Jeden respondent přímo uvedl, že ho tato služba nezajímá.



Ze všech odpovědí nejvýrazněji vystupují dvě, a to potřeba mít k autu neustálý přístup (bez nutnosti ho objednávat dopředu) a neochota se o automobil dělit s neznámými lidmi. Potřeba mít k automobilu neustálý přístup je spojena se svobodou, kterou automobil poskytuje, jak už jsem zmínila výše. Do jisté míry se také jedná o další formu komfortu, který vyplývá z vlastnictví automobilu. A opodstatnění druhé zmíněné odpovědi je taktéž rozvedena již výše. Pro řadu lidí automobil představuje prostor, ve kterém tráví poměrně dost času a vnímají ho jako svůj soukromý prostor. Z toho důvodu je jim následně nepříjemné, aby o tento „svůj“ soukromý prostor přišli a dělili se o něj s dalšími neznámými lidmi.

## 6. Závěr

Hlavním cílem práce bylo zjištění dopravních preferencí obyvatel Hradce Králové v rámci jejich dojížděky do zaměstnání, do centra města. Byl kladen důraz na faktory, které ovlivňují rozhodnutí, jaký dopravní prostředek respondenti na svých cestách volí. Zda je tato volba podmíněna sociálním postavením jedince, které bylo určeno na základě výše jeho příjmu. Práce se také zaměřovala na způsob, jakým jsou vnímány jednotlivé dopravní prostředky, potažmo, zda jsou respondenti otevřeni využívání odlišných dopravních prostředků. Zajímalo mě také jejich názor na alternativní způsoby dopravy, kterými jsou bike sharing a carsharing, do jaké míry jsou s těmito způsoby dopravy seznámeni a jak jich využívají.

Na základě výsledků lze konstatovat, že nejčastěji využívaným dopravním prostředkem pro jízdu do zaměstnání je automobil, který využívá polovina respondentů, ostatní dopravní prostředky jsou poměrně rovnoměrně rozloženy mezi zbývající polovinu respondentů. Z odpovědí respondentů vyplynulo, že nejčastějším důvodem k užívání automobilu je pohodlí. Tyto výsledky potvrzují tvrzení vycházející z analýzy odborných textů, že v rámci měst dochází ke značnému nadužívání automobilů, ze kterého následně plynou značné negativní důsledky. Zároveň se ale jen malá část respondentů setkala s problémy, které jsou přímým následkem tohoto nadužívání. Jedná se o kongesce a problémy s parkováním.

Část mé práce se věnovala způsobu, jakým je vnímáno vlastnictví automobilu, zda ho respondenti považují za symbol prestiže či luxusu. Zajímavé bylo zjištění, že jen minimum respondentů automobil vnímá tímto způsobem, naopak v nich vlastnictví automobilu neevokuje žádné výjimečné pocity. Na tento faktor jsem se respondentů ptala přímo, a to prostřednictvím otázek, ve kterých se objevily pojmy „luxus“ a „prestiž“. Při odlišném pohledu na tento jev, konkrétně v části výzkumu, která se zabývá spojitostí volby dopravního prostředku s výší příjmů respondenta, vyšlo najevo, že pokud předpokládáme výši příjmu jako ukazatel luxusu a prestiže, automobil je skutečně ukazatelem těchto jevů. Z těchto výsledků totiž jasně vyplynulo, že minimálně využívání automobilu k dojížděce do zaměstnání je spojeno

s výší příjmů jednotlivce (ve smyslu, že v nejvyšší příjmové kategorii je využíván téměř výlučně automobil a s klesající výší příjmu klesá i počet respondentů využívajících automobil). Takže i přesto, že respondenti v automobilu symbol prestiže a luxusu nevidí, je jeho užívání spojeno s výší finančního kapitálu a tím pádem i určitým životním stylem.

Jízdní kolo není primárně vnímáno jako prostředek pro dopravu do zaměstnání, a to i přes poměrně bohatou cyklistickou infrastrukturu, kterou Hradec Králové nabízí. V cyklistické infrastruktuře skutečně většina respondentů nevidí problém. Mezi důvody, proč jízdní kolo nevyužívají na svých cestách do zaměstnání je nejčastěji uváděn jejich pracovní dress code, potažmo to, že nemohou do své práce přijet zpoceni a neupraveni. Druhým nejčastěji uváděným důvodem byla velká vzdálenost mezi místem bydliště a zaměstnáním. Schmeidler (2005) ohledně této situace uvádí, že průměrná vzdálenost, kterou jsou lidé ochotni na své cestě do práce na kole ujet je 5 kilometrů, což by teoreticky na dojížděku do centra Hradce Králové mělo být dostačující. Otázkou tedy zůstává, kolik kilometrů by obyvatelé Hradce Králové byli ochotni dojíždět, aby pro ně jízdní kolo bylo přijatelnou variantou. Třetím nejčastějším důvodem pro neužívání jízdního kola je nebezpečí v podobě hustého provozu. Tato odpověď by mohla odkazovat na řešení cyklistické infrastruktury právě v centru města, kde jsou cyklisté odkázáni jen na piktogramový koridor, pomocí něž jsou cyklisté implementováni do automobilového provozu. Nejedná se o cyklisticky nejpříznivější řešení, myslím si ale, že vzhledem k malému prostoru, se kterým je nutné v centru města pracovat, se toto řešení jeví jako nejpraktičtější. Většina respondentů ho spíše vnímá jako prostředek sloužící rekreaci, kdy nejsou omezováni dress codem a pravděpodobně ani hustým provozem.

Značná část respondentů uvedla, že MHD nevyužívají z důvodu nevhodně nastavených jízdních řádů a malé obslužnosti zastávek. Tyto odpovědi se neobjevovaly nejen na pevně stanovené škále odpovědí, ale respondenti je uváděli i v případě výběru možnosti „jiné“. Toto zjištění považuji za významné východisko pro další a rozsáhlejší výzkumy, které by se zabývaly, jakými konkrétními způsoby potenciálním cestujícím nevyhovuje systém MHD, který je v současnosti používán

v Hradci Králové. Výsledky tohoto výzkumu by následně mohly být použity k celkovému zlepšení kvality MHD.

Pozitivním zjištěním pro mě byl fakt, že většina respondentů je obeznána s alternativními způsoby dopravy, v podobě carsharingu a bike sharingu. Mírným zklamáním následně bylo, že naopak je naprosté minimum respondentů, které v minulosti některý z těchto způsobů dopravy využilo. V tomto ohledu by bylo zajímavé zjištění, jaká vrstva obyvatel by těmito dopravním způsobům byla otevřenější.

Po zpracování všech výsledků si jsem vědoma několika pochybení, kterých jsem se v průběhu výzkumu dopustila. Pravděpodobně za největší považuji špatné nastavení filtračních otázek, kvůli čemuž jsem nepoložila některé otázky respondentům, na které se tyto otázky vztahovaly. Otázky zabývající se důvody k neuvádění určitých dopravních prostředků jsem totiž položila jen respondentům, kteří jezdí automobilem, nikoli již respondentům, kteří se dopravují na jízdním kole, v MHD nebo pěšky. Ve výsledcích výzkumu tato chyba nemá až tak významný charakter, protože stěžejní pro tento výzkum byli právě řidiči automobilů a zda existuje situace, za které by změnili na cestách do zaměstnání svůj primární dopravní prostředek. Dále jsem v dotazníku použila několik nadbytečných otázek, které nejsou nezbytně nutné pro zodpovězení výzkumných otázek, a proto jsem je při zpracování výsledků nepoužila. Mrzí mě také, že nebylo v mých možnostech provést výzkumné šetření tak, jak jsem původně plánovala. Chtěla jsem většinu firem osobně obejít a požádat je o účast na mém výzkumu, díky čemuž bych si při nejmenším zajistila poměrně vysokou návratnost. Bohužel jsem šetření prováděla v průběhu března 2021, kdy platila přísná protiepidemická opatření a byla jsem tedy z většinové části odkázána na online sběr dat, který nepřinesl příliš velké množství respondentů. Zároveň ale věřím, že v dané situaci jsem pro sběr dat udělala maximum, a nižší návratnost přisuzuji nejen online sběru dat, ale i celkové pandemické situaci, která má za následek větší míru homeoffice, i větší tlak na firmy. V každém případě si jsem těchto pochybení vědoma a považuji je za cennou zkušenost pro budoucí výzkumy. V případě další realizace podrobnějšího nebo dalšího výzkumu by bylo vhodné zařazení výše zmíněných filtračních otázek všem respondentům, kterých se tyto

otázky týkají, a to kvůli celistvosti celého výzkumu. V průběhu zpracování výsledků jsem zjistila, že k zodpovězení mých výzkumných otázek není nutné použít tak velké množství otázek v dotazníku, jak jsem si myslela na začátku výzkumu. Věřím, že po získání těchto zkušeností bych nyní byla schopna vytvořit dotazník, který by byl kratší a celkově jednodušší, což by vedlo ke snížení času potřebného k jeho vyplnění a získání potenciálně většího množství respondentů.

Myslím si, že tento výzkum byl přínosem a jeho výsledky položily základy pro rozsáhlejší výzkumy zabývající se problematikou městské dopravy a přináší představu o způsobu, jakým se lidé žijící ve městě přepravují do zaměstnání.

## Seznam použité literatury

Autonapůl, družstvo. 2021. *Hradec Králové*. [online] [cit. 25.4.2021] Dostupné z:

<https://www.autonapul.cz/carsharing-hradec-kralove/>

Braun Kohlová, M. 2012. *Cesty městem. O racionalitě každodenního cestování*.

Praha: Sociologické nakladatelství.

Brůhová Foltýnová, H. 2009. *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum.

Conley, J., A. T. McLaren. 2009. *Car Troubles. Critical Studies of Automobility And Auto-mobility*. Burlington: Ashgate Publishing.

Dopravní podnik města Hradce Králové, a.s. 2021. *Městská karta Hradec Králové – často kladené dotazy*. [online] [cit. 13.4.2021] Dostupné z:

[https://www.dpmhk.cz/147/Mestska\\_karta\\_Hradec\\_Kralove\\_casto\\_kladene\\_otazky/](https://www.dpmhk.cz/147/Mestska_karta_Hradec_Kralove_casto_kladene_otazky/)

Drbohlav, D. 2018. *Prostorová mobilita*. [online] [cit. 21.4.2021] Dostupné z:

[https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id\\_org=4687&id\\_dokumenty=59022](https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=59022)

Drdla, P. (2005): *Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava*.

Pardubice: Univerzita Pardubice.

Folprecht, J. 2006. *Dějiny dopravy a dopravní techniky (město a doprava)*. Ostrava: vysoká škola báňská – technická univerzita.

Freudenal-Pedersen, M. 2009. *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Burlington: Ashgate Publishing.

Hoyle, B. S., R. D. Knowles. 1998. *Modern Transport Geography 2nd, rev. ed.*, Chichester: Wiley.

Kaufmann, V. 2002. *Re-thinking mobility: Contermporary sociology*. Burlington: Ashgate.

Keller, J. 1998. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Praha: Sociologické nakladatelství.

- Kutáček, S. 2003: *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. Brno: Masarykova Univerzita.
- Kyncl, J. 2006. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Vladimír Kořínek.
- Martinek, J. 2021. *Bike sharing*. [online] [cit. 14.4.2021] Dostupné z:  
<https://www.akademiamobility.cz/bike-sharing-241>
- Rezková, H. 2020. *Historie městské hromadné dopravy v Hradci Králové 1928–2020*. Vyd. 2. Vlkov: Helena Rezková.
- Schmeidler, K. 2010. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing.
- Shils, E. 1975. *Center and Periphery: Essays in MacRosociology*. Chicago, London: University of Chicago Committee.
- Smělý, M. 2014. *Městská mobilita obyvatelstva*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací.
- Sperat, Z. 2012. *Koncept rozvoje cyklistické dopravy v Hradci Králové*. [online] [cit. 14.4.2021] Dostupné z:  
[https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id\\_org=4687&id\\_dokumenty=59022](https://www.hradeckralove.org/assets/File.ashx?id_org=4687&id_dokumenty=59022)
- Statutární město Hradec Králové. 2021. *Další opatření pro cyklisty*. [online] [cit. 14.4.2021] Dostupné z:  
[http://www.cyklohradec.cz/12/Dalsi\\_opatreni\\_pro\\_cyklisty/](http://www.cyklohradec.cz/12/Dalsi_opatreni_pro_cyklisty/)
- Šanderová, J. 2000. *Sociální stratifikace – problém, vybrané teorie, výzkum*. Praha: Karolinum.
- Treiman, D. 1977. *Occupational Prestige in Comparative Perspective*. New York: Academic Press.

## Seznam grafů

Graf č. 1 - Hrubý měsíční příjem podle druhu pracovního úvazku .....	49
Graf č. 2 - Pracovní pozice respondentů.....	50
Graf č. 3 - Důvody respondentů k užívání automobilu (možnost více odpovědí, 81 respondentů) .....	52
Graf č. 4 - Počet jedinců jezdících v jednom automobilu (81 respondentů) .....	53
Graf č. 5 - Využívaný dopravní prostředek podle výše příjmu respondenta.....	54
Graf č. 6 - Využívání firemního automobilu k osobním účelům a k výkonu zaměstnání (31 respondentů).....	55
Graf č. 7 - Závislost placení parkovací karty a problémy s parkováním (81 respondentů) .....	57
Graf č. 8 - Frekvence parkování ve značné vzdálenosti od zaměstnání vzhledem k typu parkoviště, na kterých respondenti parkují (81 respondentů).....	58
Graf č. 9 - Proč respondenti nevyužívají jízdní kolo (možnost více odpovědí, 81 respondentů) .....	60
Graf č. 10 - Problémy s parkováním kola z důvodu přeplněných stojanů.....	61
Graf č. 11 - Souvislost parkování ve veřejných stojanech a spokojeností s jejich stavem (36 respondentů).....	62
Graf č. 12 - Proč respondenti nevyužívají MHD (možnost více odpovědí, 81 respondentů) .....	64
Graf č. 13 - Důvody respondentů k pěší chůzi (možnost více odpovědí, 31 respondentů) .....	66
Graf č. 14 - Představa respondentů o osobách přepravujících se v MHD (možnost více odpovědí).....	68
Graf č. 15 - Za jakých podmínek by respondenti začali MHD využívat (možnost více odpovědí, 81 respondentů).....	69



Graf č. 16 - Vztah využití jízdního kola k rekreační činnosti a potenciální představě přepravy do zaměstnání na kole (23 respondentů) .....	72
Graf č. 17 - Automobil symbolem (možnost více odpovědí) .....	76
Graf č. 18 - Vztah mezi respondentovou představou pod pojmem automobil a jeho vnímáním automobilu jako ukazatele finanční situace jeho majitele .....	77
Graf č. 19 - Zda respondenti slyšeli o carsharingu .....	78
Graf č. 20 - Zda respondenti někdy využili služeb carsharingu .....	78
Graf č. 21 - Z jakých důvodů by respondenti služeb carsharingu nevyužili (možnost více odpovědí) .....	80

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1 - Respondenti podle pohlaví a věku.....	48
Tabulka č. 2 - Četnost pracovních úvazků.....	48
Tabulka č. 3 - Četnost využívaných dopravních prostředků .....	50
Tabulka č. 4 - Jak často přijede respondent pozdě do práce z důvodu kongescí nebo nutnosti parkovat ve velké vzdálenosti.....	56
Tabulka č. 5 - Zda respondentům poskytuje jejich zaměstnavatel prostor k uložení kola .....	61
Tabulka č. 6 - Za jakých podmínek by respondenti začali MHD využívat – možnost „jiné“ .....	70
Tabulka č. 7 - Zda respondenti někdy využili bike sharing.....	74



# PŘÍLOHY

## Příloha č. 1 – Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Anežka Nováková a jsem studentkou 3. ročníku oboru Sociologie na Univerzitě Hradec Králové.

V současné chvíli pracuji na své bakalářské práci, jejímž cílem je zmapovat způsob cestování do zaměstnání obyvatel Hradce Králové, kteří pracují v centru města.

Prosím Vás o vyplnění dotazníku, který se zabývá různými způsoby dopravování a Vašimi důvody pro jejich využívání. Vyplnění dotazníku Vám zabere 5 až 10 minut. Výzkum je zcela anonymní a jeho výsledky budou použity výhradně pro účely mé bakalářské práce.

1) Jste:

1. Muž
2. Žena

2) Je Vám:

1. 18–30 let
2. 31–40 let
3. 41–50 let
4. 51–60 let
5. 61 let a více

3) Vaše nejvyšší dosažené vzdělání je:

1. Základní
2. Střední bez maturity
3. Střední s maturitou
4. Vyšší odborné

5. Vysoké

4) Váš ekonomický status je:

1. Zaměstnanec na plný úvazek
2. Zaměstnanec na částečný úvazek
3. Pracující student (brigáda)
4. Podnikatel
5. Jiné:

5) Vaše pracovní pozice je:

1. Právník/čka
2. Lékař/ka
3. Účetní
4. Zdravotní bratr/sestra
5. Vyšší management
6. Učitel/ka (základní, střední, vysoká škola)
7. Hasič/ka, policista/ka
8. IT specialista, programátor/ka
9. Lékárník/ce
10. Obchodní zástupce
11. Finanční specialista/ka, realitní makléř/ka
12. Administrativa
13. Kuchař/ka, číšník/ce, barman/ka
14. Automechanik
15. Řemeslník
16. Kadeřník/ce, kosmetička
17. Řidič/ka, kurýr/ka
18. Prodavač/ka
19. Pracovník ve výrobě
20. Uklízeč/ka
21. Jiné:

6) Váš průměrný hrubý měsíční příjem je:

1. Méně než 10 000,- Kč
2. 11 - 25 000,- Kč
3. 26-35 000,- Kč
4. 36-45 000,- Kč
5. 46-55 000,- Kč
6. 56-70 000,- Kč
7. 71 000,- Kč a více
8. Jiné:

- 7) Jakým dopravním prostředkem jste se dnes dopravoval/a do zaměstnání?
1. Osobní automobil
  2. Městská hromadná doprava
  3. Jízdní kolo
  4. Pěšky
  5. Jiné:
- 8) Osobním automobilem se do práce dopravuji:
1. Zpravidla denně
  2. Alespoň 5x týdně
  3. 1–3 x týdně
  4. Méně často
  5. Vůbec
- 9) Městskou hromadnou dopravou se do práce dopravuji:
1. Zpravidla denně
  2. Alespoň 5x týdně
  3. 1-3 x týdně
  4. Méně často
  5. Vůbec
- 10) V porovnání s aktuální situací, jak často jste se městskou hromadnou dopravou dopravoval/a před pandemií koronaviru?
1. Více
  2. Stejně
  3. Méně
  4. Vůbec
- 11) Vlastníte předplatní jízdenku DPMHK (Dopravního podniku města Hradec Králové)?
1. Mám roční jízdenku
  2. Mám měsíční nebo čtvrtletní jízdenku
  3. Ne, kupuji si jednorázové jízdenky
  4. Nevyužívám městskou hromadnou dopravu
- 12) Dle Vašich představ, jaké typy osob se v MHD převážně přepravují? (více možností)
1. Senioři
  2. Studenti
  3. Pracující na vyšších profesních pozicích
  4. Pracující na nižších profesních pozicích

5. Lidé bez přístupu k osobnímu autu
6. Lidé, snažící se chránit životní prostředí

13) Za jakých podmínek byste začal/a pravidelně využívat městskou hromadnou dopravu? (více možností)

1. MHD pravidelně využívám
2. Modernizace vozů MHD
3. Zajištění větší čistoty vozů MHD
4. Snížení cen jízdného
5. Linky, které potřebuji využívat by jezdily častěji (více vozů obsluhujících konkrétní zastávky)
6. Zavedení většího množství přímých spojů
7. Jiné:

14) Na kole se do práce dopravuji:

1. Zpravidla denně
2. Alespoň 5x týdně
3. 2-3 x týdně
4. Méně často
5. Vůbec

15) Využíváte kolo k rekreační činnosti? (výlety, sport)

1. Ano
2. Spíše ano
3. Spíše ne
4. Ne

16) Dokážete si představit dopravovat se pravidelně (ne nutně každý den) na kole do práce?

1. Ano
2. Spíše ano
3. Nevím, nedokážu posoudit
4. Spíše ne
5. Ne

17) Vlastníte vy (nebo Vaše domácnost) kolo?

1. Ano
2. Ne

- 18) Využil/a jste někdy možnost bike sharingu?  
(systém půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit;  
v Hradci Králové např. Nextbike)
1. Ano, využívám ho pravidelně
  2. Ano, ale jen výjimečně
  3. Ne, protože:
- 19) Pěšky se do práce dopravuji:
1. Zpravidla denně
  2. Alespoň 5x týdně
  3. 1-3 x týdně
  4. Méně často
  5. Vůbec
- 20) Co pro Vás automobil představuje? (více možností)
1. Symbol svobody (mohu jet kam chci a kdy chci)
  2. Můj koníček
  3. Luxus
  4. Dopravní prostředek
  5. Zátěž pro životní prostředí
  6. Pracovní nástroj
- 21) Kolik automobilů Vaše domácnost vlastní?
1. Jeden
  2. Dva
  3. Tři
  4. Více
  5. Nevlastníme žádný automobil
- 22) Plánujete si v blízké budoucnosti kupovat automobil?
1. Ano
  2. Spíše ano
  3. Nevím, nedokážu posoudit
  4. Spíše ne
  5. Ne
- 23) Co si představíte pod pojmem automobil?
1. Dopravní prostředek
  2. Symbol prestiže
  3. Oboje

24) Vnímáte vlastnictví automobilu (i jeho typ, značku, stáří, ...) jako ukazatel toho, v jaké je daný člověk finanční situaci?

1. Ano
2. Ne
3. Nevím

25) Jaký dopravní prostředek využíváte nejčastěji při svých cestách do zaměstnání?

1. Osobní automobil → *pokračujte prosím otázkou č. 26*
2. Městská hromadná doprava → *pokračujte prosím otázkou č.38*
3. Jízdní kolo → *pokračujte prosím otázkou č. 39*
4. Pěšky → *pokračujte prosím otázkou č. 44*

Pokud jste v předchozí otázce zvolil/la osobní automobil:

26) Osobní automobil využívám, protože: (více možností)

1. Je to pohodlné
2. Si užívám cesty autem
3. Automobil využívám při výkonu svého zaměstnání
4. Rád/a cestuji o samotě
5. Je to ekonomicky výhodné
6. Vozím do zaměstnání i své kolegy (jezdím v autě se svým kolegou)
7. Vozím do školy své děti
8. Je to pro mě nejrychlejší možnost dopravy
9. Je to pro mě praktické
10. Jiné:

27) Městskou hromadnou dopravu nevyžívám, protože: (více možností)

1. Mi nevyhovují jízdní řády (musím často přesehat, spoje nenavazují)
2. Vozy jsou ve špatném stavu (staré, špinavé)
3. Vozy jezdí přeplněné
4. Ekonomicky se mi to nevyplatí
5. Zastávky jsou nevhodně umístěny
6. Nerad/a se přepravuji s velkým množstvím neznámých lidí
7. Zastávky nejsou dostatečně obsluhovány (dlouho čekám na spoje)
8. Vznikají častá zpoždění
9. Obávám se nákazy koronavirem
10. Kvůli svému oděvu, který vyžaduje má práce, si přijdu nevhodně a nepatřičně (oblek, kostýmek...)
11. Jiné:



28) Jízdní kolo nevyužívám protože: (více možností)

1. Nedovoluje mi to mé zdraví
2. Nevlastním Jízdní kolo
3. Nebaví mě to
4. Po městě není dostatek cyklostezek
5. Cyklostezky jsou neupraveny
6. Má pracovní pozice vyžaduje určitý dress code (nemůžu přijet zpocený/á)
7. V hustém provozu se jakožto cyklista necítím bezpečně
8. Neumožňuje mi to nepříznivé počasí
9. Cyklostezky se často kříží se silnicí, a tudíž se necítím bezpečně
10. Mé zaměstnání se nachází ve velké vzdálenosti
11. Mám strach, že by mi kolo bylo odcizeno
12. U mého zaměstnání se nenachází prostor, kde bych své kolo mohl/a bezpečně uskladnit
13. Převážuji do školy své děti
14. Jiné:

29) Pěšky nechodím protože: (více možností)

1. Nedovoluje mi to mé zdraví
2. Mé zaměstnání se nachází ve velké vzdálenosti
3. Má pracovní pozice vyžaduje určitý dress code (nemůžu přijít zpocený/á)
4. Neumožňuje mi to nepříznivé počasí
5. Chodníky jsou neudržované
6. Je mi nepříjemné chodit přes určité části města
7. Neumožňují mi to mé časové možnosti
8. Převážuji do školy své děti
9. V roli chodce se necítím bezpečně
10. Jiné:

30) Kolik osob v autě cestou do práce pravidelně jezdí? (např. pokud vozíte děti do školy, manžela/ku do práce, nebo jezdíte s kolegy)

1. Pouze já
2. Dva
3. Tři
4. Čtyři
5. Pět

31) Platíte si Městskou parkovací kartu?

1. Ano
2. Ne

- 32) Na jakém parkovišti u svého zaměstnání nejčastěji parkujete?
1. Firemní parkoviště
  2. Placené veřejné parkoviště
  3. Neplacené veřejné parkoviště
- 33) Poskytuje Vám Váš zaměstnavatel dostatečné množství parkovacích míst?
1. Ano
  2. Spíše ano
  3. Nevím, nedokážu posoudit
  4. Spíše ne
  5. Ne
- 34) Jak často se Vám stane, že musíte parkovat ve značné vzdálenosti od svého zaměstnání z důvodu přeplněných parkovišť?
1. Vždy
  2. Téměř vždy
  3. Občas
  4. Výjimečně
  5. Vůbec se mi to nestává
- 35) Jak často se Vám stává, že do zaměstnání dorazíte se zpožděním z důvodu dopravní zácpy nebo nemožnosti najít vhodné parkovací místo?
1. Alespoň jednou týdně
  2. Alespoň jednou měsíčně
  3. Méně než jednou měsíčně
  4. Jednou za půl roku
  5. Jednou za rok
  6. Méně často
  7. Nikdy
- 36) Máte problém s parkováním v místě svého bydliště z důvodu nedostatku parkovacích míst?
1. Ano
  2. Spíše ano
  3. Nevím, nedokážu posoudit
  4. Spíše ne
  5. Ne

*Pokračujte prosím otázkou č. 44.*

Pokud jste v otázce č. 6 zvolil/a městskou hromadnou dopravu:

37) Městskou hromadnou dopravu využívám, protože: (více možností)

1. Je to pro mě ekonomicky výhodné
2. Je to pro mě nejrychlejší možnost dopravy
3. Nevlastním automobil
4. Ekologické aspekty (nezatěžuje přírodu tolik jako automobil)
5. Požitku z jízdy
6. Nevlastním řidičský průkaz
7. Dopravuji se v MHD se svými kolegy
8. Je to pro mě praktické
9. Jiné:

*Pokračujte prosím otázkou č. 44.*

Pokud jste v otázce č. 6 zvolil/a jízdní kolo:

38) Jízdním kolem se dopravuji, protože: (více možností)

1. Je to přínos pro mé zdraví
2. Ekologické aspekty
3. Ekonomická výhodnost (téměř nulové náklady)
4. Nevlastním automobil
5. Nevlastním řidičský průkaz
6. Požitek z jízdy
7. Jedná se současně o můj koníček
8. Je to pro mě nejrychlejší možnost dopravy
9. Je to pro mě praktické
10. Jiné:

39) Poskytuje Vám Váš zaměstnavatel prostor, ve kterém si můžete bezpečně uložit své kolo?

1. Ano
2. Ne

40) Parkujete své kolo ve veřejných městských stojanech?

1. Ano
2. Spíše ano
3. Spíše ne
4. Ne

41) Stává se Vám, že nemůžete své kolo bezpečně zaparkovat z důvodu přeplněných stojanů?

1. Ano
2. Spíše ano
3. Spíše ne
4. Ne

42) Jste spokojen/a s tím, v jakém stavu jsou cyklistické stojany, ve kterých parkujete své kolo?

1. Ano
2. Spíše ano
3. Nevím, nedokážu posoudit
4. Spíše ne
5. Ne

*Pokračujte prosím otázkou č. 44.*

Pokud jste v otázce č. 7 zvolil/a pěšky:

43) Chodím pěšky, protože:

1. Je to přínos pro mé zdraví
2. Ekologické aspekty
3. Ekonomická výhodnost
4. Bydlím v těsné blízkosti svého zaměstnání
5. Nevlastním automobil ani jízdní kolo
6. Nevlastním řidičský průkaz
7. Užívám si chůzi
8. Jiné:

44) Poskytuje Vám Vaše firma firemní automobil?

1. Ano
2. Ne → *pokračujte prosím otázkou č. 49*

Pokud Vám Vaše firma poskytuje osobní automobil:

45) Využíváte firemní automobil i pro osobní účely?

1. Ano
2. Spíše ano
3. Spíše ne
4. Ne

46) Je automobil nezbytný k výkonu Vašeho zaměstnání?

1. Ano
2. Ne

47) Jak často využíváte Váš firemní automobil k pracovním účelům?

1. Denně
2. Několikrát do týdne
3. Méně často
4. Vůbec

48) Máte vy osobně pocit, že díky možnosti používání firemního automobilu využíváte automobilovou dopravu více, než kdybyste firemní automobil neměl/a k dispozici?

1. Ano
2. Ne

49) Slyšel/a jste někdy pojem carsharing (sdílení aut)?

(Carsharing je služba, která poskytuje svým zákazníkům možnost půjčovat si automobil na základě předchozí rezervace na libovolnou dobu, bez nutnosti starání se o jeho provoz a údržbu. Od autopůjčoven se carsharing liší tím, že auta jsou dostupná 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a firmy mají po městě několik různých stanovišť. Carsharing se finančně vyplatí lidem, kteří ročně najezdí méně než 10–15 tis. Km)

1. Ano, slyšel/a a vím, jak tato služba funguje
2. Ano, slyšel/a, ale nevím nic o tom, jak tato služba funguje
3. Nikdy jsem o něm neslyšel/a

50) Využil/a jste někdy služeb carsharingové společnosti?

1. Ano
2. Ne

51) Přejde Vám carsharing užitečný pro Vaši domácnost?

1. Ano
2. Spíše ano
3. Nevím, nedokážu posoudit
4. Spíše ne
5. Ne
6. Nepotřebuji auto

52) Pokud byste možnosti carsharingu nevyužil/a, bylo by to proto, že (více možností):

1. Carsharing bych využil/a
2. Nevyužívám automobil
3. Chci mít k automobilu neustálý přístup, nechci objednávat dopředu
4. Svůj automobil považuji za více než dopravní prostředek (znak osobní prestiže)
5. Nechci se o automobil dělit s neznámými lidmi
6. Je pro mě finančně výhodnější automobil vlastnit

Jiné:

## Příloha č. 2 – Seznam oslovených firem

Aerobic Club Hip Hop – Gym4you	Mexita
Artičok	MIsoun
Biskupské gymnázium Hradec Králové	MC Projekt s.r.o.
BISTRO u dvou přátel	Moje kolo
Bobr zahrady	MS business spol. s.r.o.
BotFix   Opravna obuvi	Muzeum východních Čech v Hradci Králové
Budulínek dětské centrum	Nay-Tech s.r.o.
Cesorg účetní firma	oční centrum OFTEX
CP sport	Pasta Cook & Look
Cukrárna lila	PC Ambulance
Cukrárna Zmrzlinka	pizza luigi
Decor studio s.r.o.	PLASMA PLACE
Elitfit studio	Počítačový záchranář
Elle - spodní prádlo	Real man barber shop
Evropské vzdělávací centrum - jazyková škola	Redcord - rehabilitace
EXTRIFIT GYM	Restaurace Atlanta
Férová palačinkárna	Restaurace Dolce Vita
HAPPY LIFE PILATES S.R.O.	restaurace Escobara Karla
Hejduksport	Restaurace Inflagranti s.r.o.
HENDRIX CAFÉ	restaurace JACHTA PUOR
Hostinec U Kohouta	restaurace Pod Terasami Hradec Králové
Hotel Okresní dům	restaurace Slávka
HOTEL STADION spol., s r.o.	restaurace u dřevákyho kotle
Impuls	RokIT Partner s.r.o.
INOX.WELDING S.R.O.	Rotunda Lounge Café
INSOLANCE s.r.o.	Run 4 fun
Institut intervenční a manipulativní psychoterapie, o.s.	Salon le Monika
Jesle Orlická	salon Petra Benešová
Joga studio Mitrája - Bc. Blanka Filipová	Sirius zverimex
JUDr. Markéta Pakandlová	SPŠ, SOŠ a SOU Hradec Králové
Kampus Bistro	STORMWARE
Kodap	Střední průmyslová škola stavební
kostka kola	Střední škola vizuální tvorby, s.r.o.
Krby kamna Kalous	Šatlava
La Casa de Pizza s.r.o.	Šperky 4 u
Lam Cafe	Tatoo club
Látky Rudolf	To je bistro
Le Waff	UKLIDHK s.r.o.
Lékárna BENU H.Králové	UNITIP, spol. s r.o.
Lékárna v lipkách	Vaprio
Localis	Via Espresso
Maják HK - osvětlení	VOJTĚCH KULHÁNEK s.r.o.
Manilot media s.r.o.	Vyšší odborná škola zdravotnická a Střední zdravotnická škola
Mateřská škola Čtyřlístek	Xtreme coctail bar

### Příloha č. 3 – Frekvenční tabulky každé otázky v dotazníku

Frekvenční tabulka č. 1

**Jste:**

	Četnost	%
Muž	109	67,3
Žena	53	32,7
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 2

**Je Vám:**

	Četnost	%
18-30 let	51	31,5
31-40 let	36	22,2
41-50 let	37	22,8
51-60 let	24	14,8
61 let a více	14	8,6
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 3

**Vaše nejvyšší dosažené vzdělání je:**

	Četnost	%
Střední bez maturity	14	8,6
Střední s maturitou	71	43,8
Vyšší odborné	6	3,7
Vysoké	71	43,8
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 4

**Váš ekonomický status je:**

	Četnost	%
Zaměstnanec na plný úvazek	111	68,5
Zaměstnanec na částečný úvazek	17	10,5
Pracující student (brigáda)	5	3,1
Podnikatel	29	17,9
Celkem	162	100,0



Frekvenční tabulka č. 5

**Vaše pracovní pozice je:**

	Četnost	%
Administrativa	42	25,9
Finanční specialista/ka, realitní makléř/ka	19	11,7
Vyšší management	15	9,3
Učitel/ka (základní, střední, vysoká škola)	15	9,3
Účetní	7	4,3
IT specialista, programátor/ka	6	3,7
Zdravotní bratr/sestra	6	3,7
Muzejní kurátor/ka	6	3,7
Prodavač/ka	5	3,1
Hasič/ka, policista/ka	4	2,5
Kuchař/ka, číšník/ce, barman/ka	4	2,5
Řidič/ka, kurýr/ka	3	1,9
Pracovník ve výrobě	3	1,9
Architekt/ka	3	1,9
Právník/čka	2	1,2
Uklízeč/ka	2	1,2
Sociální pracovník/ce	2	1,2
Projektant	2	1,2
Lékař/ka	1	,6
Obchodní zástupce	1	,6
Automechanik	1	,6
Řemeslník	1	,6
Kadeřník/ce, kosmetička	1	,6
Laborant/ka	1	,6
Archeolog/žka	1	,6
Správce gis	1	,6
Recepční	1	,6
Zástupce/kyně ředitele	1	,6
Disponent/ka	1	,6
Ředitel/ka školy	1	,6
Stavební technik/čka	1	,6
Psychterapeut/ka	1	,6
Voják	1	,6
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

Frekvenční tabulka č. 6

**Váš průměrný hrubý měsíční příjem je:**

	Četnost	%
Méně než 10 000,- Kč	9	5,6
11 - 25 000,- Kč	34	21,0
26 - 35 000,- Kč	59	36,4
36 - 45 000,- Kč	30	18,5
46 - 55 000,- Kč	14	8,6
56 - 70 000,- Kč	5	3,1
71 000,- Kč a více	11	6,8
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 7*

**Jakým dopravním prostředkem jste se dnes dopravoval/a do zaměstnání?**

	Četnost	%
Osobní automobil	81	50,0
Městská hromadná doprava	27	16,7
Jízdní kolo	23	14,2
Pěšky	31	19,1
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 8*

**Osobním automobilem se do práce dopravuji:**

	Četnost	%
Zpravidla denně	57	35,2
Alespoň 5x týdně	13	8,0
1 - 3x týdně	21	13,0
Méně často	28	17,3
Vůbec	43	26,5
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 9*

**Městskou hromadnou dopravou se do práce dopravuji:**

	Četnost	%
Zpravidla denně	11	6,8
Alespoň 5x týdně	3	1,9
1 - 3x týdně	23	14,2
Méně často	36	22,2
Vůbec	89	54,9
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 10*

**V porovnání s aktuální situací, jak často jste se městskou hromadnou dopravou dopravoval/a před pandemií koronaviru?**

	Četnost	%
Více	42	25,9
Stejně	45	27,8
Méně	11	6,8
Vůbec	64	39,5
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 11*

**Vlastníte předplatní jízdenku DPMHK (Dopravního podniku města Hradec Králové)?**

	Četnost	%
Mám roční jízdenku	15	9,3
Mám měsíční nebo čtvrtletní jízdenku	20	12,3
Ne, kupuji si jednorázové jízdenky	72	44,4
Nevyužívám městskou hromadnou dopravu	55	34,0
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 12*

**Dle Vašich představ, jaké typy osob se v MHD převážně přepravují? (více možností)**

	Četnost	%
Senioři	109	30,0
Studenti	94	26,0
Pracující na vyšších profesních pozicích	3	1,0
Pracující na nižších pracovních pozicích	35	10,0
Lidé bez přístupu k osobnímu autu	88	24,0
Lidé snažící se chránit životní prostředí	31	9,0
<b>Celkem</b>	<b>360</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 13*

**Za jakých podmínek byste začal/a pravidelně využívat MHD? (více možností)**

	Četnost	%
MHD pravidelně využívám	32	21,0
Modernizace vozů MHD	5	3,0
Zajištění větší čistoty vozů MHD	18	12,0
Snížení cen jízdného	31	20,0
Linky, které potřebuji využívat by jezdily častěji	40	26,0
Zavedení většího množství přímých spojů	28	18,0
<b>Celkem</b>	<b>154</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 14*

**Na kole se do práce dopravuji:**

	Četnost	%
Zpravidla denně	15	9,3
Alespoň 5x týdně	3	1,9
1 - 3x týdně	19	11,7
Méně často	31	19,1
Vůbec	94	58,0
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 15*

**Využíváte kolo k rekreační činnosti? (výlety, sport)**

	Četnost	%
Ano	77	47,5
Spíše ano	28	17,3
Spíše ne	38	23,5
Ne	19	11,7
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 16*

**Dokážete si představit dopravovat se pravidelně (ne nutně každý den) na kole do práce?**

	Četnost	%
Ano	58	35,8
Spíše ano	29	17,9
Nevím, nedokážu posoudit	39	24,1
Ne	36	22,2
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 17*

**Vlastníte vy (nebo Vaše domácnost) kolo?**

	Četnost	%
Ano	152	93,8
Ne	10	6,2
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 18*

**Využil/a jste někdy možnost bike sharingu?**

	Četnost	%
Ne, mám vlastní kolo	58	35,8
Ano, ale jen výjimečně	30	18,5
Ne, neměl/a jsem příležitost	20	12,3
Ne, nechci	19	11,7

Ne, využívám auto	11	6,8
Ne, neznám tento způsob dopravy	7	4,3
Ne, chodím pěšky	5	3,1
Ne, nevyhovuje mi organizace a způsob placení	3	1,9
Ano, využívám ho pravidelně	2	1,2
Ne, nerada jezdím na kole po městě	2	1,2
Ne, neumím jezdit na kole	1	0,6
Ne, protože na kole nejezdím	1	0,6
Ne, kvůli zdravotním důvodům	1	0,6
Ne, nejezdím na kole	1	0,6
Ne, nedostatečná infrastruktura	1	0,6
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 19*

**Pěšky se do práce dopravuji:**

	Četnost	%
Zpravidla denně	19	11,7
Alespoň 5x týdně	5	3,1
1 - 3x týdně	17	10,5
Méně často	47	29,0
Vůbec	74	45,7
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 20*

**Co pro Vás automobil představuje? (více možností)**

	Četnost	%
Symbol svobody	78	32,0
Můj koníček	9	4,0
Luxus	7	3,0
Dopravní prostředek	106	43,0
Zátěž pro životní prostředí	21	9,0
Pracovní nástroj	26	11,0
<b>Celkem</b>	<b>247</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 21*

**Kolik automobilů Vaše domácnost vlastní?**

	Četnost	%
Jeden	66	40,7
Dva	50	30,9
Tři	20	12,3
Více	11	6,8

Nevlastníme žádný automobil	15	9,3
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 22*

**Plánujete si v blízké budoucnosti  
kupovat automobil?**

	Četnost	%
Ano	14	8,6
Spíše ano	21	13,0
Nevím, nedokážu posoudit	50	30,9
Ne	77	47,5
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 23*

**Co si představíte pod pojmem automobil?**

	Četnost	%
Dopravní prostředek	148	91,4
Symbol prestiže	1	,6
Oboje	13	8,0
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 24*

**Vnímáte vlastnictví automobilu (i jeho typ, značku, stáří, ...) jako ukazatel toho, v jaké je daný člověk finanční situaci?**

	Četnost	%
Ano	65	40,1
Ne	78	48,1
Nevím	19	11,7
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 25*

**Jaký dopravní prostředek využíváte nejčastěji při svých cestách do zaměstnání?**

	Četnost	%
Osobní automobil	84	51,9
Městská hromadná doprava	27	16,7
Jízdní kolo	22	13,6
Pěšky	29	17,9
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 26

**Osobní automobil využívám, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Je to pohodlné	42	21,0
Si užívám cesty autem	10	5,0
Automobil využívám při výkonu svého povolání	25	12,0
Rád/a cestuji o samotě	6	3,0
Je to ekonomicky výhodné	7	3,0
Vozím do zaměstnání i své kolegy	3	1,0
Vozím do školy své děti	14	7,0
Je to pro mě nejrychlejší možnost dopravy	56	28,0
Je to pro mě praktické	40	20,0
<b>Celkem</b>	<b>203</b>	<b>100,0</b>

Frekvenční tabulka č. 27

**MHD nevyžívám, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Nevyhovující jízdní řády	30	22,0
Vozy jsou ve špatném stavu	6	4,0
Přeplněné vozy	13	10,0
Ekonomicky se nevyplatí	15	11,0
Nevhodně umístěné zastávky	7	5,0
Nerad/a se přepravuji s neznámými lidmi	28	21,0
Nedostatečná obsluha zastávek	12	9,0
Častá zpoždění	7	5,0
Strach z nákazy koronavirem	14	10,0
Cítím se nepatřičně kvůli svému oděvu	4	3,0
<b>Celkem</b>	<b>136</b>	<b>100,0</b>

Frekvenční tabulka č. 28

**Jízdní kolo nevyžívám, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Nedovoluje mi to zdraví	6	4,0
Nevlastním kolo	4	3,0
Nebaví mě to	10	6,0
Nedostatek cyklostezek	9	6,0

Neupravené cyklostezky	1	1,0
Kvůli mému pracovnímu dress codu	31	20,0
Necítím se bezpečně v hustém provozu	19	12,0
Nepříznivé počasí	16	10,0
Necítím se bezpečně na cyklostezkách, často se kříží se silnicí	10	6,0
Zaměstnání se nachází daleko	23	15,0
Mám strach, že mi kolo bude odcizeno	8	5,0
U zaměstnání si kolo nemohu bezpečně uložit	8	5,0
Přepravuji do školy děti	12	8,0
<b>Celkem</b>	<b>157</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 29*

**Jízdní kolo nevyužívám, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Nedovoluje mi to zdraví	1	1,0
Mé zaměstnání se nachází ve velké vzdálenosti	45	35,0
Má pracovní pozice vyžaduje určitý dress code	18	14,0
Neumožňuje mi to nepříznivé počasí	9	7,0
Chodníky jsou neudržované	2	2,0
Je mi nepříjemné chodit přes určité části města	2	2,0
Neumožňují mi to mé časové možnosti	39	30,0
Přepravuji do školy své děti	10	8,0
V roli chodce se necítím bezpečně	2	2,0
<b>Celkem</b>	<b>128</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 30*

**Kolik osob v autě cestou do práce pravidelně jezdí?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1
Pouze já	50	30,9
Dva	21	13,0
Tři	11	6,8
Čtyři	1	,6
Pět	1	,6
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>



*Frekvenční tabulka č. 31*

**Platíte si městskou parkovací kartu?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1
Ano	13	8,0
Ne	71	43,8
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 32*

**Na jakém parkovišti u svého zaměstnání nejčastěji parkujete?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1
Firemní parkoviště	42	25,9
Placené veřejné parkoviště	31	19,1
Neplacené veřejné parkoviště	11	6,8
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 33*

**Poskytuje Vám Váš zaměstnavatel dostatečné množství parkovacích míst?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1
Ano	26	16,0
Spíše ano	12	7,4
Nevím, nedokážu posoudit	6	3,7
Spíše ne	11	6,8
Ne	29	17,9
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 34*

**Jak často se Vám stane, že musíte parkovat ve značné vzdálenosti od svého zaměstnání z důvodu přeplněných parkovišť?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1
Vždy	9	5,6
Občas	13	8,0
Výjimečně	24	14,8
Vůbec se mi to nestává	38	23,5
<b>Celkem</b>	<b>162</b>	<b>100,0</b>

*Frekvenční tabulka č. 35*

**Jak často se Vám stává, že do zaměstnání dorazíte se zpožděním z důvodu dopravné zácpy nebo nemožnosti najít vhodné parkovací místo?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1

Alespoň jednou týdně	3	1,9
Alespoň jednou měsíčně	5	3,1
Méně než jednou měsíčně	11	6,8
Jednou za půl roku	6	3,7
Jednou za rok	3	1,9
Méně často	26	16,0
Nikdy	30	18,5
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 36*

**Máte problém s parkováním v místě svého bydlíště z důvodu nedostatku parkovacích míst?**

	Četnost	%
Přeskakoval	78	48,1
Ano	9	5,6
Spíše ano	8	4,9
Nevím, nedokážu posoudit	16	9,9
Ne	51	31,5
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 37*

**MHD využívám, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Je to pro mě ekonomicky výhodné	9	18,0
Je to pro mě nejrychlejší možnost dopravy	14	27,0
Nevlastním automobil	6	12,0
Ekologické aspekty	9	18,0
Požítka z jízdy	1	2,0
Nevlastním řidičský průkaz	1	2,0
Dopravuji se v MHD se svými kolegy	0	0,0
Je to pro mě praktické	11	22,0
Celkem	51	100,0

*Frekvenční tabulka č. 38*

**Jízdním kolem se dopravuji, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Je to přínos pro mé zdraví	21	15,0
Ekologické aspekty	9	6,0
Ekonomická výhodnost	13	9,0
Nevlastním automobil	2	1,0
Nevlastním řidičský průkaz	48	33,0
Požitek z jízdy	5	3,0
Jedná se současně o můj koníček	11	8,0
Je to pro mě nejrychlejší možnost dopravy	18	13,0
Je to pro mě praktické	17	12,0
Celkem	144	100,0

*Frekvenční tabulka č. 39*

**Poskytuje Vám Váš zaměstnavatel prostor, ve kterém si můžete bezpečně uložit své kolo?**

	Četnost	%
Přeskakoval	126	77,8
Ano	29	17,9
Ne	7	4,3
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 40*

**Parkujete své kolo v městských veřejných stojanech?**

	Četnost	%
Přeskakoval	127	78,4
Ano	16	9,9
Spíše ne	10	6,2
Ne	9	5,6
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 41*

**Stává se Vám, že nemůžete své kolo bezpečně zaparkovat z důvodu přeplněných stojanů?**

	Četnost	%
Přeskakoval	128	79,0
Ano	7	4,3
Spíše ne	14	8,6
Ne	13	8,0
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 42*

**Jste spokojený/á s tím, v jakém jsou cyklistické stojany, ve kterých parkujete své kolo?**

	Četnost	%
Přeskakoval	128	78,4
Ano	12	7,4
Nevím, nedokážu posoudit	10	6,2
Spíše ne	8	4,9
Ne	4	2,5
Celkem	162	100,0

*Frekvenční tabulka č. 43*

**Chodím pěšky, protože: (více možností)**

	Četnost	%
Je to přínos pro mé zdraví	21	19,0
Ekologické aspekty	9	8,0
Ekonomická výhodnost	13	12,0
Zaměstnání v blízkosti bydliště	2	2,0
Nevlastním automobil ani jízdní kolo	48	44,0
Nevlastním řidičský průkaz	5	5,0
Užívám si chůzi	11	10,0
Celkem	109	100,0

*Frekvenční tabulka č. 44*

**Poskytuje Vám Vaše firma firemní automobil?**

	Četnost	%
Ano	31	19,1
Ne	131	80,9
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 45

**Využíváte firemní automobil i pro osobní účely?**

	Četnost	%
Přeskakoval	132	80,9
Ano	7	4,3
Spíše ano	2	1,2
Spíše ne	2	1,2
Ne	19	11,7
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 46

**Je automobil nezbytný k výkonu Vašeho zaměstnání?**

	Četnost	%
Přeskakoval	131	80,9
Ano	16	9,9
Ne	15	9,3
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 47

**Jak často využíváte Váš firemní automobil k pracovním účelům?**

	Četnost	%
Přeskakoval	131	80,9
Denně	13	8,0
Několikrát týdně	2	1,2
Vůbec	15	9,3
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 48

**Máte vy osobně pocit, že díky možnosti používání firemního automobilu využíváte automobilovou dopravu více, než kdybyste firemní automobil neměl/a k dispozici?**

	Četnost	%
Přeskakoval	131	80,9
Ano	7	4,3
Ne	24	14,8
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 49

**Slyšel/a jste někdy pojem carsharing (sdílení aut)?**

	Četnost	%
Ano, slyšel/a a vím, jak tato služba funguje	63	38,9
Ano, slyšel/a, ale nevím nic o tom, jak tato služba funguje	61	37,7
Nikdy jsem o něm neslyšel/a	38	23,5
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 50

**Využil/a jste někdy služeb carsharingové společnosti?**

	Četnost	%
Ano	3	1,9
Ne	159	98,1
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 51

**Přijde Vám carsharing užitečný pro Vaši domácnost?**

	Četnost	%
Ano	4	2,5
Spíše ano	3	1,9
Nevím, nedokážu posoudit	38	23,5
Spíše ne	38	23,5
Ne	75	46,3
Nepotřebuji auto	4	2,5
Celkem	162	100,0

Frekvenční tabulka č. 52

**Pokud byste možnosti carsharingu nevyužil/a, bylo by to proto, že: (více možností)**

	Četnost	%
Carsharing bych využil/a	12	5 %
Nevyužívám automobil	15	7 %
Potřeba mít k automobilu neustálý přístup a nemuset objednávat dopředu	76	34 %
Automobil je více než dopravní prostředek (znak prestiže)	13	6 %
Neochota dělit se o automobil s neznámými lidmi	74	33 %
Finančně nevýhodné	36	16 %
Celkem	226	100 %