

Průzkum cyklistických preferencí ze září 2012

Vypracoval Auto*Mat, 29.3.2013.

Obsah

| | |
|----------------------------------------------------|----|
| Průzkum cyklistických preferencí ze září 2012..... | 1 |
| 1 Úvod | 2 |
| 2 Shrnutí pro veřejnost..... | 3 |
| 3 Vývoj počtu cyklistů v letech 2008-12..... | 4 |
| 4 Podíl a výkon cyklistické dopravy | 7 |
| 5 Zjištěné vlivy na frekvenci jízdy na kole..... | 10 |
| 6 Podmínky pro jízdu na kole..... | 12 |
| 7 Zásadní překážky pro jízdu na kole..... | 15 |
| 8 Vnímaná bezpečnost dopravních situací..... | 17 |
| 9 Potenciál cyklistické dopravy..... | 19 |
| 10 Závěr..... | 21 |

1 Úvod

Tato zpráva rozpracovává výsledky z výzkumu GFK 610127, zadaným Technickou správou komunikací hlavního města Prahy a provedeným v září 2012. Podle zprávy k výzkumu tento *mapuje podmínky pro cyklistiku, motivace, důležitost faktorů pro volbu jízdného kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy*. Dotazovány byly osoby ve věku 15-69 let (v Praze odpovídá 948 000 obyvatelům), s celkovým počtem 1025 respondentů.

Bližší podrobnosti k průzkumu lze najít v průvodní zprávě k průzkumu, ze které čerpalo i naše dodatečné vyhodnocení. Tato zpráva obsahuje popis průzkumu, jeho stručné shrnutí, prezentaci s vybranými grafy a tabulky s odpověďmi na většinu otázek průzkumu, segmentovaných podle řady skupin (pohlaví, věk, příjem, druh cyklisty, apod.).

Průzkum z roku 2012 přímo navazuje na obdobné průzkumy realizované stejnou firmou v letech 2008 a 2010, což umožňuje u většiny parametrů sledovat i jejich vývoj v čase.

Průzkumy zadává Technická správa komunikací na základě potřeb Komise pro cyklistickou dopravu (KCD). Výsledky průzkumů jsou prezentovány na jednání KCD, jsou k dispozici zastupitelům, a dále s nimi pracuje TSK. Průzkum z roku 2008 detailněji zpracovalo Prahou na kole v roce 2009, výsledkem je série článků k cykloprůzkumu.

Průzkum z roku 2012 byl prezentován na jednání KCD dne 5.2.2013. Auto*Mat získal výsledky průzkumu formou žádosti podle zákona 106 o svobodném přístupu k informacím.

Tato zpráva je určena přednostně pro potřeby iniciativy Auto*Mat a serveru Prahou na kole. Je nicméně využitelná také pro odbornou veřejnost a organizační složky města zabývající se dopravou.

Tato zpráva navazuje a rozšiřuje oficiální zpracování průzkumu z dílny GFK. Současně ale neopakuje všechny závěry. Čtenářům proto doporučujeme postupovat následovně: přečíst si nejprve shrnutí pro veřejnost na následující stránce, poté průvodní zprávu k průzkumu a nakonec pokračovat v tomto dokumentu od kapitoly 3.

2 Shrnutí pro veřejnost

Výsledky průzkumu z roku jednak dokladují značný rozvoj cyklodopravy za poslední dva roky, současně ale obsahují varovné známky zpomalující dynamiky tohoto rozvoje. Ačkoliv už dnes jezdí v sezóně téměř dvě stě tisíc Pražanů na kole alespoň jednou týdně, potenciál růstu cyklistiky v Praze nebyl doposud ani zdaleka vyčerpán.

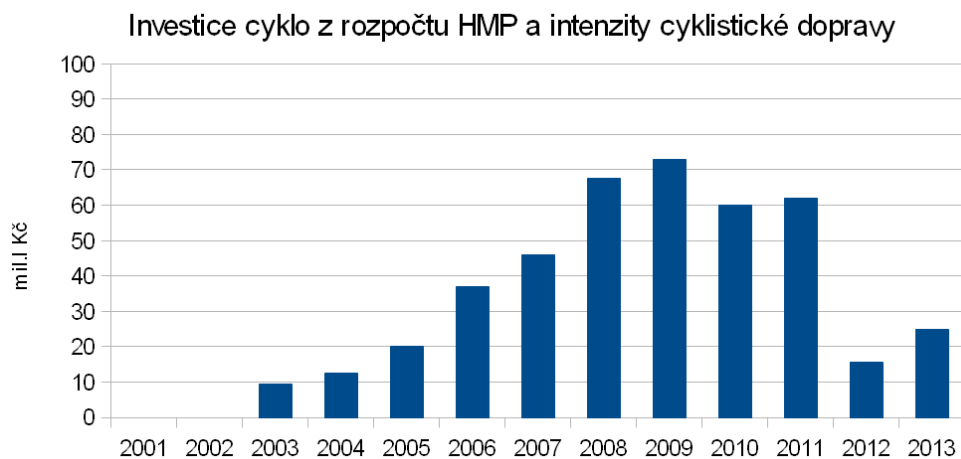
Průzkumem jsou potvrzeny přetrvávající problémy pražské cyklodopravy, kterými jsou nízký pocit bezpečí, problémová kvalita většiny infrastruktury a špatné podmínky pro bezpečné uložení kol, jak v domácnostech, tak v cílech cest.

Hlavní závěry z průzkumu:

- Počet dopravních cyklistů v Praze se za dva roky zdvojnásobil a dosáhl téměř sto dvaceti tisíc.
- Alespoň jednou týdně jezdí v sezóně po Praze skoro dvě stě tisíc obyvatel starších patnácti let.
- Deklarovaný celoroční podíl cyklistické dopravy (modal share) vzrostl od roku 2010 o třetinu a dosahuje právě dvou procent.
- V průměru se po Praze na kole denně najede 560 000 kilometrů.
- Ženy tvoří jen čtvrtinu pražských cyklistů.
- V zimě jezdí v Praze na kole alespoň jednou týdně 44 tisíc Pražanů, čtyřikrát méně než v létě.
- Nejméně jezdí v Praze na kole lidé ve starší zástavbě, kde je špatná možnost ukládat doma bezpečně kolo.
- Nejvíce jezdí na kole skupiny obyvatel s příjmem domácnosti kolem 40 000 Kč. Chudí i bohatí lidé jezdí méně, vůbec nejméně jezdí lidé z domácností s příjmy do 20 000 Kč.
- Od roku 2008 se soustavně prohlubuje kritický postoj cyklistů k infrastruktuře, ať jde o cyklopruhy nebo stezky. Lze si to vysvětlit jako následek sporných zkušeností s vznikající infrastrukturou, která má obecně nedostatečnou kvalitu. Nově vznikající infrastruktura (zvláště cyklostezky) se zdá být pro cyklisty stále větším zklamáním.
- 40% cyklistů považuje za zásadní překážku častějšímu ježdění to, že se při jízdě na kole v Praze necítí bezpečně.
- Nejbezpečněji se v pražském provozu cítí sportovní cyklisté, až potom jsou cyklisté dopravní. Rozdíly ale nejsou velké.
- Po výrazném zmírnění překážek by několikrát týdně jezdila po Praze více než čtvrtina Pražanů a skoro denně by jezdilo skoro sto tisíc obyvatel města.
- V zimě by po výrazném zmírnění překážek jezdilo alespoň jednou týdně 110 tisíc Pražanů
- Ženy považují jízdu na kole za nebezpečnější, současně si ale slibují daleko víc od možného zlepšení podmínek pro cyklisty.
- Pro to, aby cyklisté začali jezdit podstatně více, si žádají tři zásadní věci: zvýšení bezpečnosti, budování sítě cyklotras a přepravu kol kdykoliv MHD zdarma.
- Zvolna se zvyšuje zájem o vybudování městské půjčovny kol mezi potenciálními cyklisty.
- Mimo cyklodopravu prokázal průzkum zmenšené využívání automobilu při cestách do práce a v rámci zaměstnání, zřejmě jako následek projevující se krize. Naopak vzrostl podíl lidí docházejících do práce pěšky, a to na 15%.

3 Vývoj počtu cyklistů v letech 2008-12

Cyklistická doprava v Praze se vyvíjí poměrně nerovnoměrně. Hrubou představu o míře podpory si lze získat z výše investic do nových řešení pro cyklistickou dopravu od roku 2011 do roku 2013 (graf 1). Rozpočty v letech 2012 a 13 zaznamenaly značný propad, což koresponduje se způsobem podpory cyklistické dopravy na magistrátu obecně. Při studiu výsledků trojice průzkumů z let 2008-12 se proto můžeme věnovat také tomu, jakým způsobem respondenti průzkumu toto postupné zmrazování podpory cyklistické dopravy vnímají.



Graf 1: Vývoj investic do cyklo dopravy v letech 2001-2013. Zdroj: Podklady pro výbor dopravy 4/2012 a rozpočty HMP.

Segmentace cyklistů

Průzkumy GFK z let 2008-12 člení Pražany dvěma způsoby: jednak podle frekvence jízdy na kole (viz tabulka 1), jednak podle upřednostňovaného způsobu jízdy na kole – zde se rozlišují skupiny cyklistů *dopravní, rekreační a sportovní*.

| Skupina | Definice | |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Častý cyklista | Jezdí po Praze na kole v sezóně denně nebo několikrát týdně | Dohromady tvoří skupinu „cyklista“ |
| Pravidelný cyklista | Jezdí po Praze méně alespoň jednou týdně | |
| Příležitostný cyklista | Po Praze na kole jezdí alespoň jednou měsíčně | |
| Cyklista | Jezdí po Praze na kole alespoň jednou měsíčně | Dohromady tvoří celou zkoumanou populaci 15-69. |
| Potenciální cyklista | Po Praze jezdí méně než jednou za měsíc, ale uvažuje o tom v případě zlepšení podmínek. | |
| Necyklista | Nejezdí a neuvažuje o tom | |

Tabulka 1: Rozdělení cyklistů podle frekvence jízdy na kole.

Další, v hodnocení užívané segmentace respondentů jsou podle pohlaví, věku (5 skupin), příjmu domácnosti (5 skupin: do 20 000, pak po 10 000 a nad 50 000) a také podle druhu bydlení (4 skupiny – rodinný dům, byt ve starší zástavbě, sídliště a byt v zástavbě po r. 1990). Odpovědi na některé otázky jsou u těchto segmentů velmi odlišné a proto se jim ve vybraných případech budeme věnovat podrobněji.

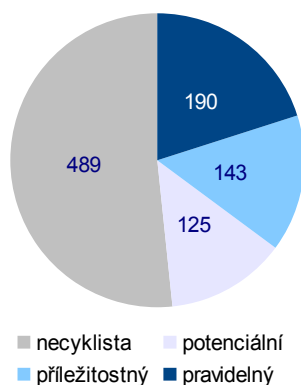
Počty cyklistů podle frekvence a účelu jízdy na kole

Základní segmentace ukazuje, že cca 190 tisíc Pražanů starších 15 let jezdí po Praze v sezóně alespoň jednou týdně. Denně nebo skoro denně jezdí v sezóně na kole 24 tisíc Pražanů, alespoň několikrát týdně sedne v sezóně na kolo 110 tisíc Pražanů.

Pokud jde o způsob využívání kola, jsou nejpočetnější skupinou v Praze rekreační cyklisté (134 tis.), těsně následovaní dopravními (118 tis.). 125 tisíc Pražanů uvažuje o tom, že by po městě na kole jezdilo, z toho 44 tisíc uvažuje o dopravním využití kola. Na kole nejjezdí ani jezdit nechce zhruba polovina Pražanů.

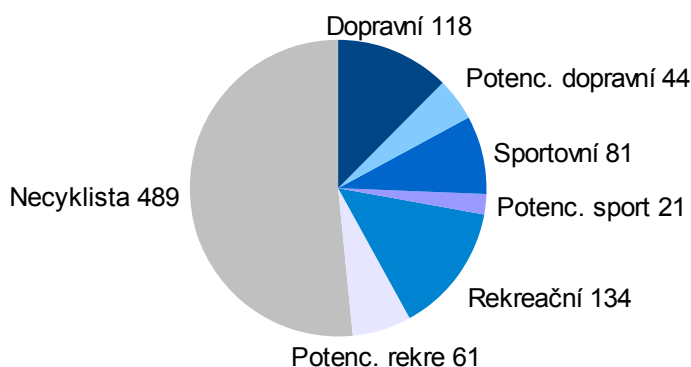
Segmentace cyklistů podle frekvence

(2012, tisíce Pražanů 15-69)



Segmentace cyklistů podle zájmu

(2012, tisíce Pražanů 15-69)



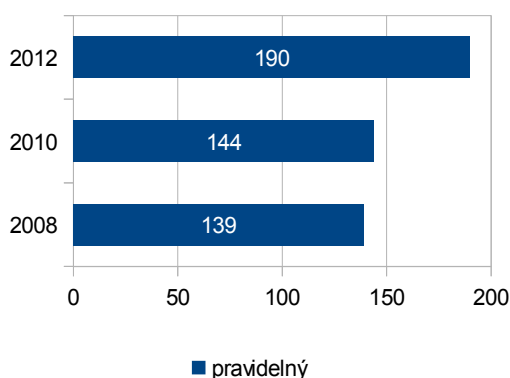
Grafy 2-3: Počty cyklistů podle frekvence jízdy na kole a účelu jízdy.

Nárůst počtu cyklistů od roku 2008

Z hlediska frekvence je významný **nárůst počtu pravidelných cyklistů v roce 2012**, kterých jezdí oproti období 2008-10 zhruba o padesát tisíc více. Ještě výraznější je **nárůst počtu dopravních cyklistů, jejichž počet se v roce 2012 oproti roku 2010 téměř zdvojnásobil**. Tyto výsledky korespondují se zjištěními z automatických sčítačů, podle kterých se intenzita cyklistického provozu zvýšila mezi lety 2010 a 2012 asi o polovinu. Přitom proti roku 2010 neklesají počty lidí, kteří by na kole chtěli i nadále jezdit, znamená to, že se mírně zužuje počet lidí, kteří o jízdě na kole neuvažují.

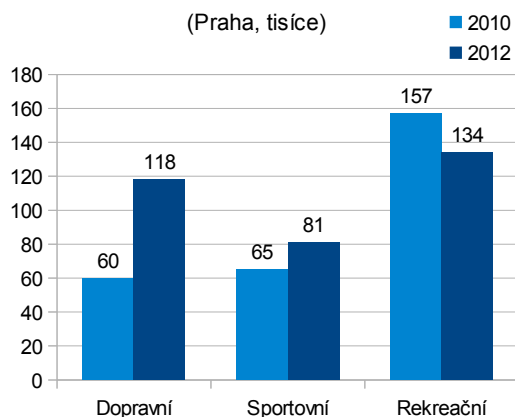
Počet pravidelných cyklistů v Praze

(v sezóně alespoň 1x týdně)



Změny v počtu jednotlivých skupin cyklistů

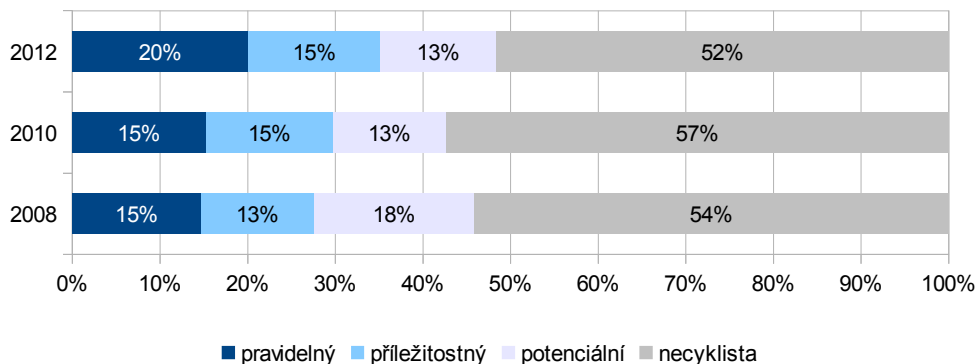
(Praha, tisíce)



Grafy 4-5: Vývoj počtu pravidelných cyklistů od roku 2008 v tisících. Vývoj ve skupinách cyklistů podle využívání kola od roku 2010.

Vývoj podílu cyklistů na pražské populaci

(Pražané 15-69, procenta)



Graf 6: Vývoj počtu cyklistů v jednotlivých segmentech od roku 2008, v procentech.

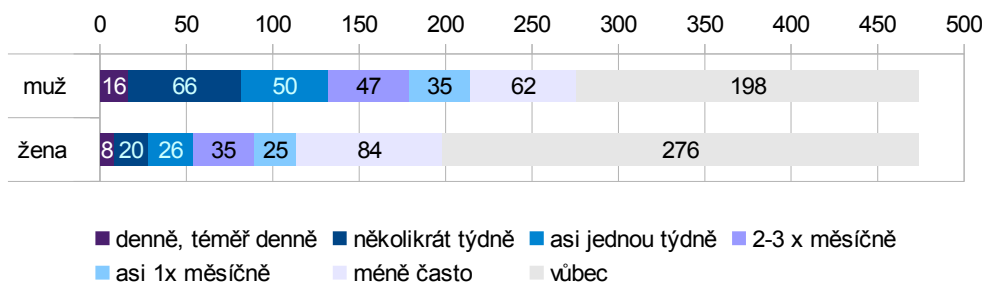
Frekvence jízdy už žen a v zimním období

V zimě jezdí v Praze na kole alespoň jednou týdně 44 tisíc Pražanů, čtyřikrát méně než v létě. Také počet lidí, kteří nejméně jednou týdně, nebo kteří na kolo alespoň sednou, klesá v každé z těchto skupin asi na čtvrtinu.

Ženy tvoří jen ¼ častých cyklistů, jezdí tedy po Praze s asi poloviční intenzitou než muži. V zimě tvoří ženy 1/3 častých cyklistů. U denních cyklistů je poměr mužů a žen stejný, čísla jsou ale velmi nízká.

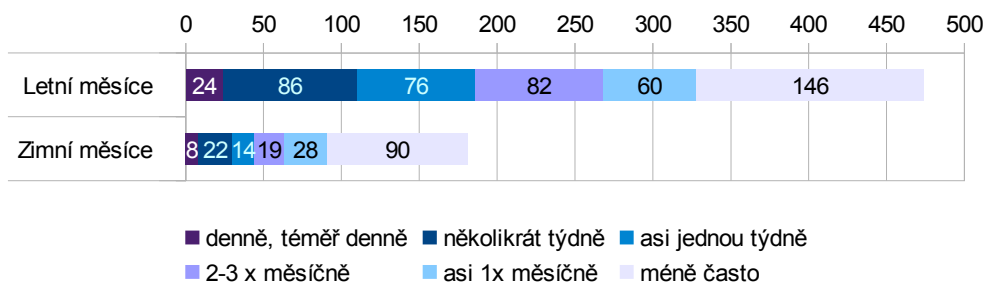
Kolik Pražanů jezdí na kole

(přepočteno na tisíce Pražanů 15+)



Kolik Pražanů jezdí na kole

(2012, 15-69)



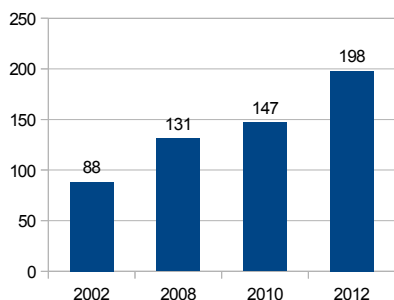
Grafy 7-8: Počty Pražanů jezdících na kole – muži a ženy, jízda v létě a v zimě.

4 Podíl a výkon cyklistické dopravy

Součástí průzkumu byla deklaráce počtu kilometrů, které respondenti ujedou na kole nebo jinými dopravními prostředky. Od roku 2002 se sleduje deklarovaný počet kilometrů ujetých za den (průzkum z roku 2002 ovšem mohl tento údaj nadhodnotit). Od roku 2008 je sledován podíl cyklistické dopravy na dopravním výkonu Pražanů, ovšem bez započtení dopravy pěší. Od roku 2010 je určován také modal share, a to na základě deklarovaných cest z předchozího dne.

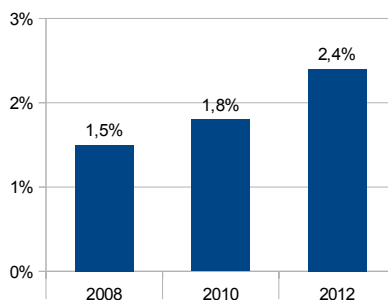
Kilometry ujeté v Praze na kole na hlavu

(za rok, osoby od 18 let)



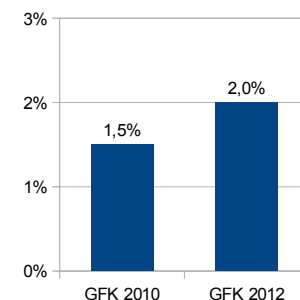
Dopravní výkon jízdního kola v Praze

Podíl mimo pěší dopravy, GFK 2012



Modal share jízdního kola v Praze

(Podíl na cestách včetně pěší dopravy)



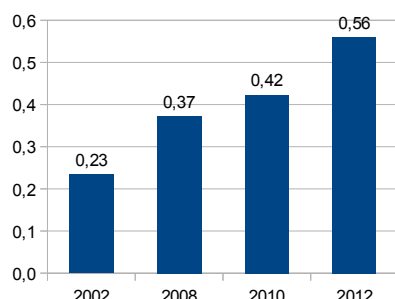
Vývoj intenzity a podílu cyklistické dopravy podle průzkumů GFK od roku 2002.

Deklarovaný modal share cyklistické dopravy vzrostl od roku 2010 o třetinu a dosahuje dvou procent.

Nad rámec těchto přímých výpočtů je možné zjistit (díky znalosti deklarovaného počtu ujetých kilometrů a počtu Pražanů připadajících v úvahu) také odhad dopravního výkonu cyklistické dopravy v Praze. Ten činil v roce 2012 asi 560 tisíc kilometrů denně.

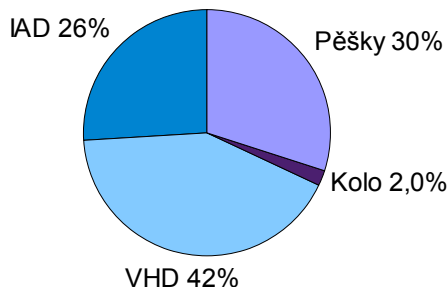
Denní dopravní výkon cyklo v Praze

Osoby od 18 let, odhad, mil. km



Modal split, Praha 2012

Průzkum GFK



Odhad dopravního výkonu cyklistické dopravy a modal split v podobě „koláčového“ grafu.

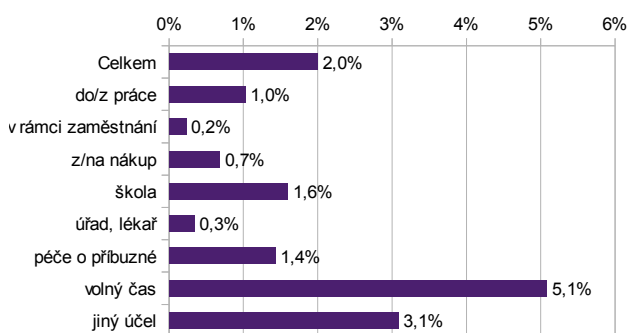
Modal share pro jednotlivé druhy cest

Výpočet modal share pracuje s celkem osmi druhy cest. Jelikož se jedná již o údaje, kde je počet respondentů velmi malý, nejsou výsledky příliš přesné a mezi lety 2010 a 2012 se v řadě případů výrazně liší. Proto byl odhad modal share pro jednotlivé druhy cest zkorigován s pomocí dat z roku 2010 (pro každou skupinu cest byl vypočtený průměr z obou let, který se následně rektifikoval na průměrnou hodnotu modal share cyklo pro rok 2012.). Současně jsme se tak vzdali možnosti sledovat vývoj podílu cest na kolech v jednotlivých segmentech, protože takové závěry jdou už za přesnost průzkumu.

U ostatních dopravních prostředků je možné hodnocení vývoje mezi rokem 2010 a 2010 po jednotlivých skupinách cest, jak naznačují přiložené grafy.

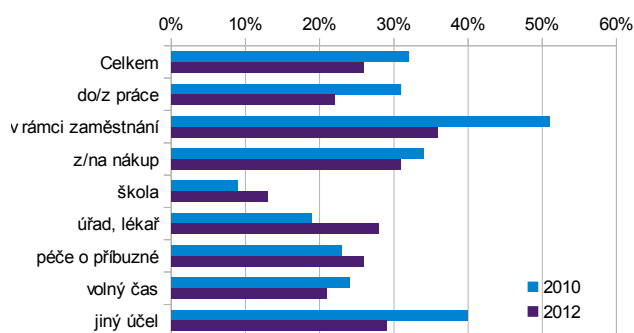
Modal share cyklo podle druhu cest

Praha 2012, 15+ (zpsněno daty z r. 2010)



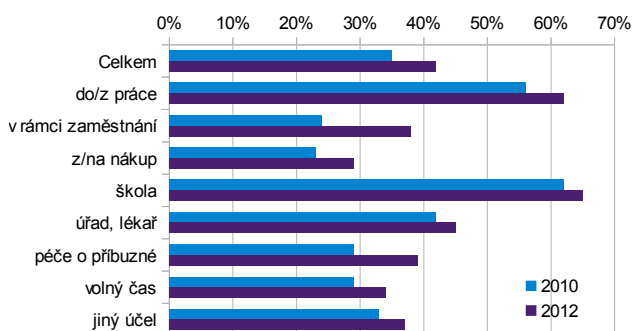
Modal share IAD podle druhu cest

Praha, průzkumy GFK



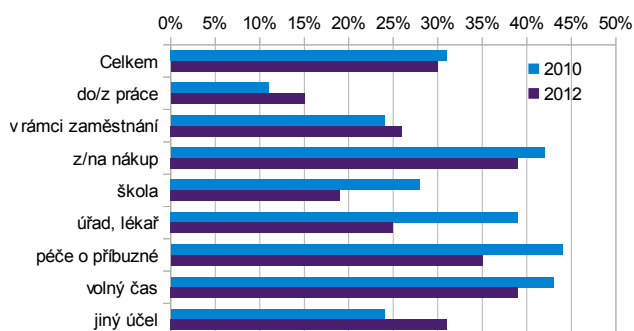
Modal share VHD podle druhu cest

Praha, průzkumy GFK



Modal share podle druhu cest, chůze

Praha, průzkumy GFK



Modal share jednotlivých dopravních prostředků, segmentovaný podle druhu cest.

Vysoký podíl volnočasových cest potvrzuje, že rekreační a sportovní cyklistika hraje v Praze stále významnou roli. Jednoprocentní podíl na cestách cest do zaměstnání už je ale potvrzením významu cyklistické dopravy v praxi.

U cest automobilem je zvláštní značný pokles podílu cest IAD v roce 2012, překračující výrazně nárůst cest cyklo. Na tomto poklesu má velký podíl snížení počtu cest do zaměstnání (o 9%) a v rámci zaměstnání (o 15%). Není jasné, zda je to skutečně efekt úspor a krize, možný je i systematický vliv daný vlastnostmi průzkumu, který se orientuje spíše na cyklistickou dopravu.

Opačný trend je možné vysledovat u cest veřejnou dopravou. Nárůst o 7% „táhnou“ zejména cesty do práce a v rámci zaměstnání. Vzhledem k tomu, že průzkum byl realizován v září 2012, v době než se dopravní zvyky po změnách mohly ustálit, průzkum nepopisuje situaci po zmíněných změnách; bude-li interpretován ve vztahu k těmto změnám, je třeba maximální opatrnosti.

Jakkoliv se podíl pěší dopravy jako celek prakticky nemění, zajímavý je vývoj v jednotlivých segmentech. Mírně roste podíl pěších cest do zaměstnání a v jeho rámci. Za alarmující lze považovat pokles podílu pěších cest do školy (-9%), jde ale o respondenty 15+ . Významně klesá také podíl pěších cest na úřad nebo v péči o příbuzné, případně ve volném čase.

Celkové hodnocení vývoje modal share 2010-12

S jistými rezervami lze ve vývoji vysledovat následující trendy:

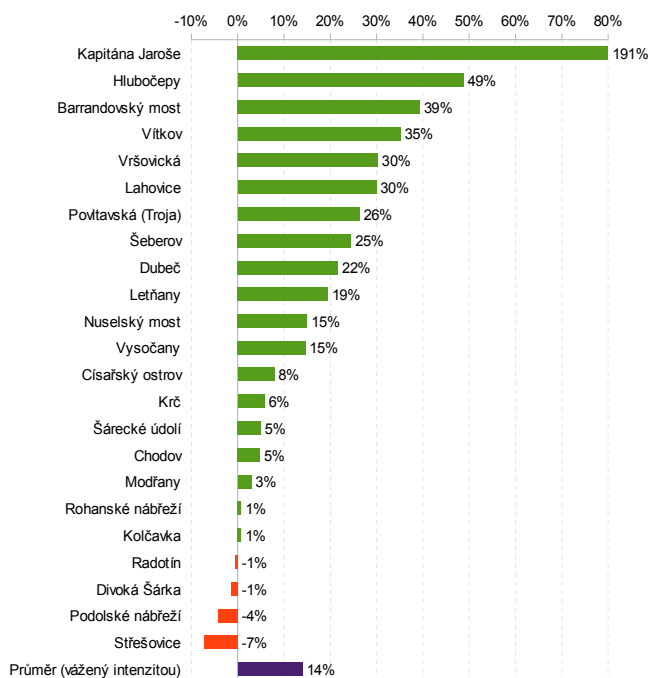
- **Nárůst intenzity cyklistické dopravy zhruba o třetinu**, který je potvrzen i odpověďmi na další otázky (frekvence užívání kola, počty Pražanů považujících se za dopravní cyklisty).
- **Menší využívání IAD při cestách do práce a v rámci zaměstnání**, zřejmě jako následek projevující se krize, zčásti potvrzeno poklesem intenzit IAD v roce 2011 v ročence TSK.

- **Menší využívání chůze při cestách do školy, na úřady, apod.,** což může být následek posutpného zhoršování dostupnosti základních služeb vlivem postupující suburbanizace.

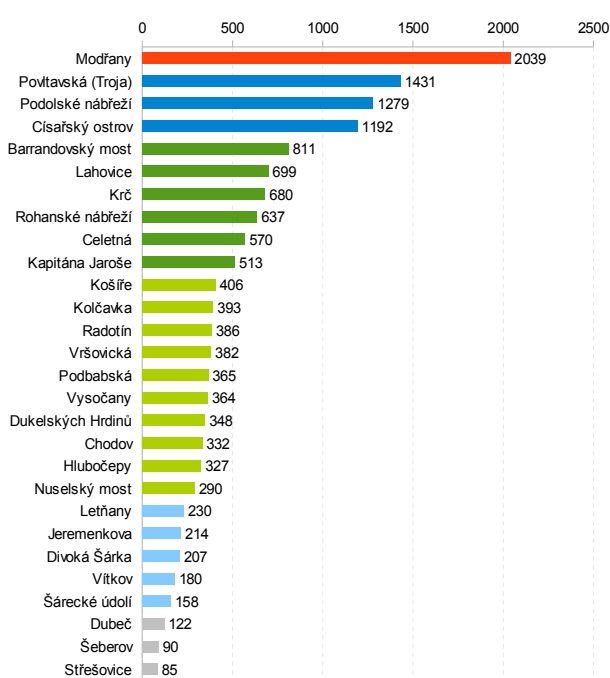
Srovnání s vývojem na sčítačích

Data ze sčítání cyklistů z let 2010 – 12 potvrzují průzkumem zjištěný nárůst intenzit cyklistické dopravy. V průzkumu deklarované nárůsty se pohybují kolem 1,3 (počty častých cyklistů, dopravní výkon, modal share), výjimkou je počet dopravních cyklistů, který vzrostl dvojnásobně. Intenzita dopravy na sčítaných místech je pak v roce 2012 asi 1,5násobkem intenzit z roku 2010. Změřený nárůst intenzit leží tedy mezi různými druhy odhadů z průzkumu; oba informační zdroje se tedy zdají vypovídat různým způsobem o tomtěž.

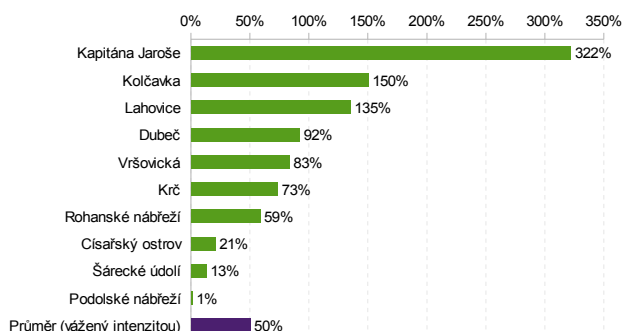
Vývoj intenzit cyklodopravy na sčítačích
Praha, 2012 oproti 2011



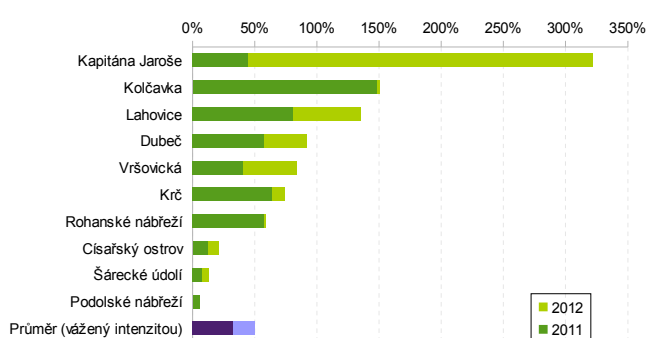
Počet průjezdů na sčítačích (průměr v sezóně 2012)
duben - listopad, všechny dny



Vývoj intenzit cyklodopravy na sčítačích za dva roky
Praha, 2012 oproti 2010



Vývoj intenzit cyklodopravy na sčítačích za dva roky
Praha, 2012 oproti 2010, postupný nárůst



Data z automatických sčítačů cyklistů, nárůsty intenzit a průměrné intenzity v roce 2012. Zdroj: Zpracování Prahou na kole.

5 Zjištěné vlivy na frekvenci jízdy na kole

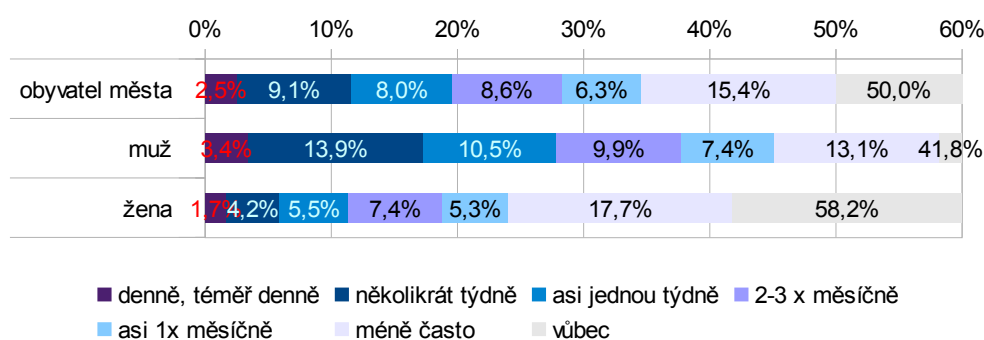
Věk

Vyhodnocení průzkumu již popisuje některé vlivy, které má demografie na jízdu na kole. **Podíl cyklistů značně klesá s věkem**, ve skupině 15-19 let jezdí na kole po Praze 53% Pražanů, ve skupinách nad 40 let už jen o málo více než čtvrtina.

Pohlaví

Genderovou nevyrovnanost jsme již uvedli, ženy jezdí na kole v Praze asi s výrazně menší intenzitou. V roce 2010 tvořily v provozu v centru Prahy jen zhruba pětinu cyklistů (zdroj: *sčítání cyklistů v rámci projektu Oživení, o.s., „Jak odstranit klíčové bariéry cyklo dopravy v Praze“*). Důvody, proč ženy méně často jezdí na kole, se zčásti ukazují v odpovědích na otázky ohledně vnímaného bezpečí při jízdě v provozu dále.

Jak často jezdí v Praze na kole v sezóně

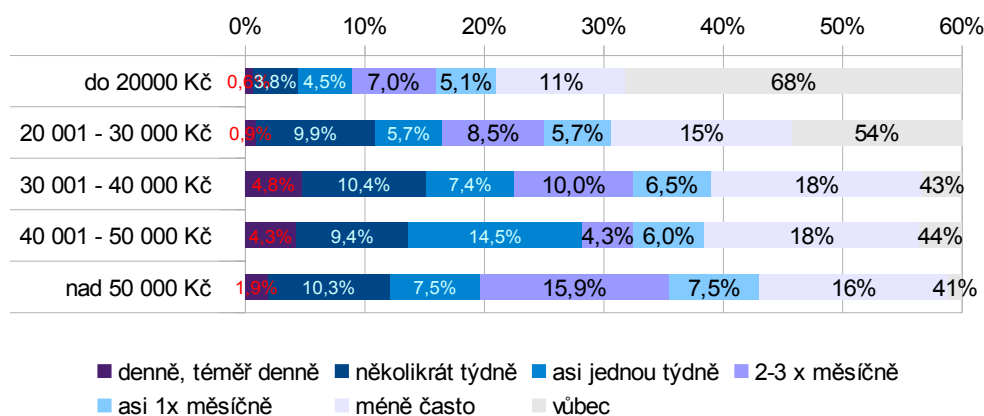


Vliv pohlaví na frekvenci jízdy na kole. Praha 2012.

Příjem domácnosti

Členění podle příjmů domácností ukazuje, že obyvatelé s nejnižšími příjmy jsou odkázáni více než ostatní na veřejnou dopravu. Nejvíce jezdí na kole skupiny obyvatel s průměrnými příjmy. Chudí i bohatí jezdí méně, výrazněji méně jezdí chudí (68% vůbec oproti cca 40% u skupin s příjmy domácnosti nad 30 000). Denně nebo skoro denně jezdí na kole nejvíce příslušníci středněpříjmových domácností.

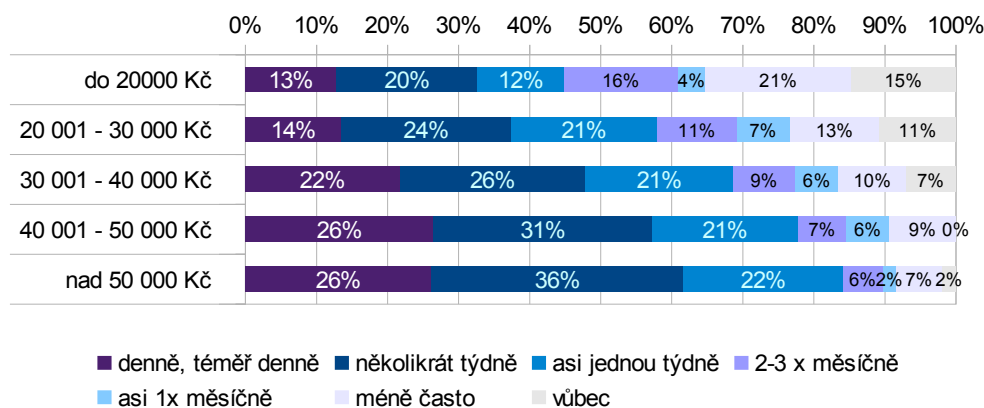
Jak často jezdí Pražané na kole - členění podle příjmu domácnosti



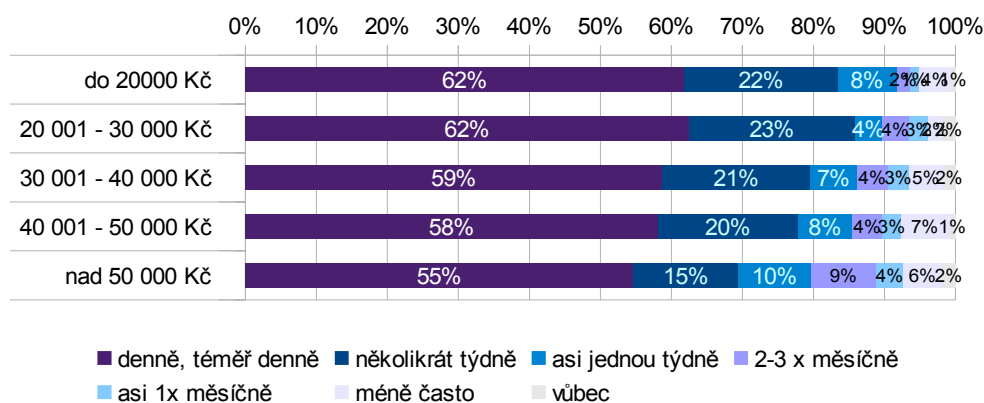
Frekvence používání auta a MHD podle příjmů

Struktura dotazníku umožnila vyhodnotit podle příjmů i užívání jiných dopravních prostředků. **Autem** jezdí nízkopříjmové skupiny zhruba o polovinu méně než vysokopříjmové. Naopak, veřejné dopravě se soustavně vyhýbá zhruba dvojnásobek lidí z vysokopříjmových skupin. Celkově se zdá, že největší rozdíl v používání některého dopravního prostředku leží mezi nízkopříjmovými skupinami a vyšší střední třídou při používání kola. Alespoň jednou týdně jezdí na kole třikrát více lidí z této skupiny obyvatel (28%), než nízkopříjmových (9%). U ostatních dopravních prostředků není nikde rozdíl v častém používání více než dvojnásobný.

Jak často jezdí Pražané autem - členění podle příjmu domácnosti



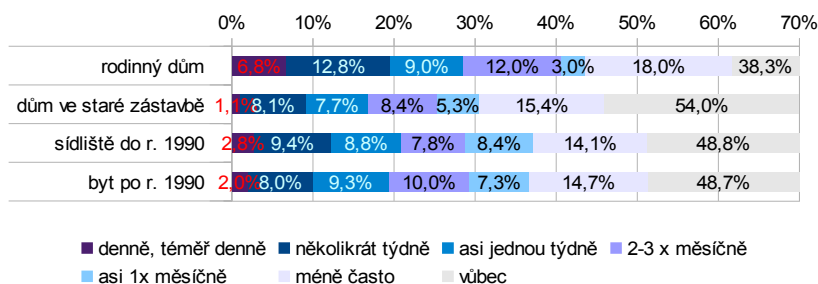
Jak často jezdí Pražané MHD - členění podle příjmu domácnosti



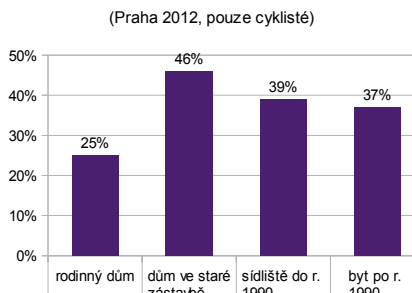
Charakter bydlení

Frekvence jízdy na kole se velmi výrazně liší podle typu bydlení. Obyvatelé rodinných domů jsou dvakrát spíš častými cyklisty než lidé bydlící v bytě. Jakkoliv je možná i korelace s příjmem (nízkopříjmové skupiny obyvatel nebudou tak často bydlet v rodinném domě), důležitější spojitost bude s průzkumem taktéž prokázanou výrazně horší možností uložení kola doma u obyvatel bytových domů, zejména ve starší zástavbě. Problémy s uložení kol v cíli cesty jsou ovšem výrazně větší a v podstatě stejné pro všechny skupiny.

Jak často jezdí Pražané na kole v sezóně, podle typu bydlení



Problémy s uložením kol doma, podle typu bydlení



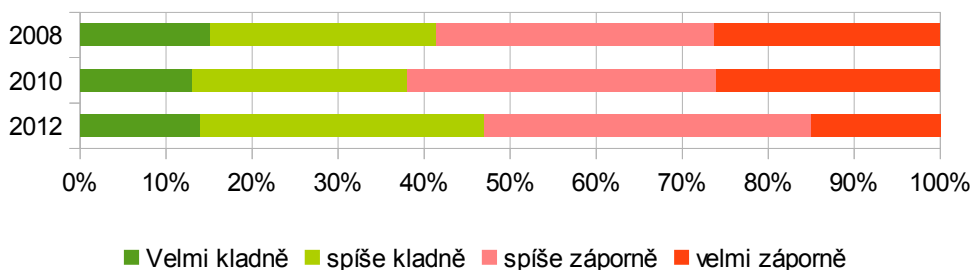
6 Podmínky pro jízdu na kole

Obecné faktory cyklodopravy

Podmínky pro uložení kol u zaměstnavatele se zdají mírně zlepšovat, zejména pro širší skupinu, než jsou cyklisté. Podmínky pro převezení a hygiena v cíli cesty, se na první pohled nevyvíjí pozitivně. Snižuje se ale soustavně podíl cyklistů, kteří ji vnímají velmi záporně. Vezmeme-li v úvahu, že cyklistů v posledních dvou letech značně přibýlo, znamená to, že postupně mizí místa, kde jsou podmínky pro cyklisty vyloženě špatné.

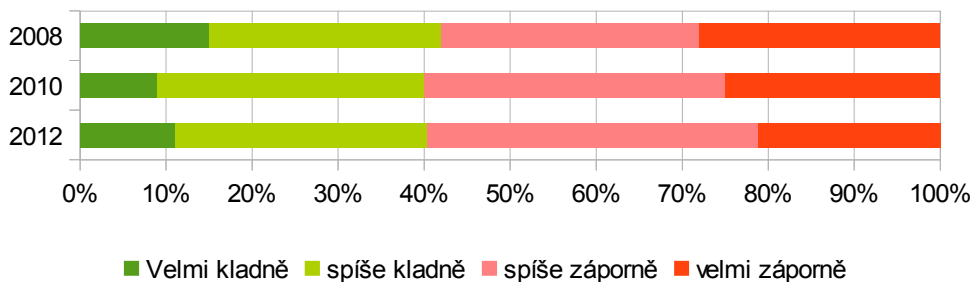
Cyklisté: Podmínky pro uložení kol u zaměstnavatele

Vývoj 2008-2012



Cyklisté: Podmínky pro převezení, hygiena v cíli cesty

Vývoj 2008-2012



Indikátory kvality cyklotras

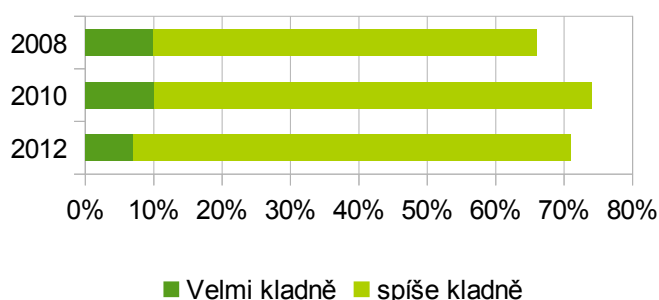
Vývoj indikátorů kvality cyklotras prokazuje obecně spíše stagnaci. I nadále platí, že je příliš malý podíl cyklistů, kteří situaci vnímají velmi pozitivně, zatímco silně nadpoloviční podíl kladného vnímání vyjadřuje opatrný optimismus směrem do budoucnosti, vyplývající z předpokladu, že podmínky pro jízdu na kole se stále mírně zlepšují.

Jediný od roku 2008 soustavně rostoucí indikátor je hustota cyklotras. Podíl kladných hodnocení se zde od roku 2008 téměř zdvojnásobil, i tak ale negativně hodnotí více než 70% cyklistů.

Za nepřijemnou můžeme považovat skutečnost, že ve většině indikátorů došlo v roce 2012 k poklesu kladného hodnocení oproti roku 2010. Zdá se, že zvolňování tempa rozvoje cyklo dopravy veřejnosti přece jen neuniklo. Narůstající pesimismus naznačuje i zhoršené vnímání vývoje v posledních pěti letech.

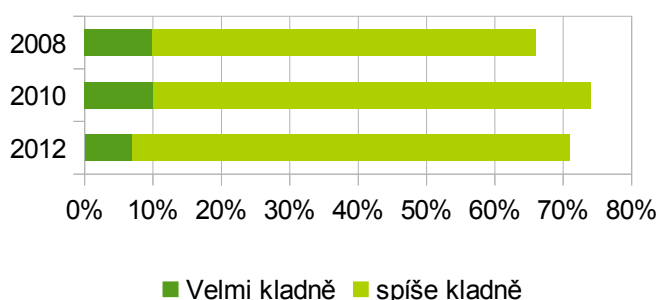
Cyklisté: Kvalita povrchů

Vývoj 2008-2012



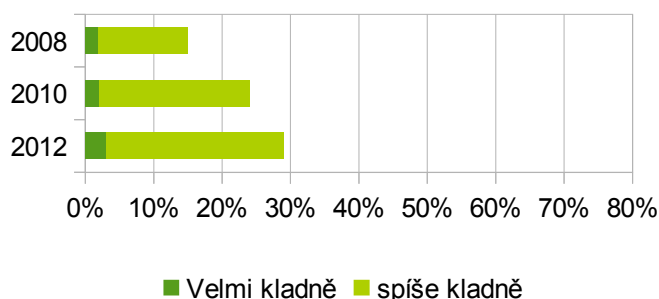
Cyklisté: Vedení cyklotras

Vývoj 2008-2012



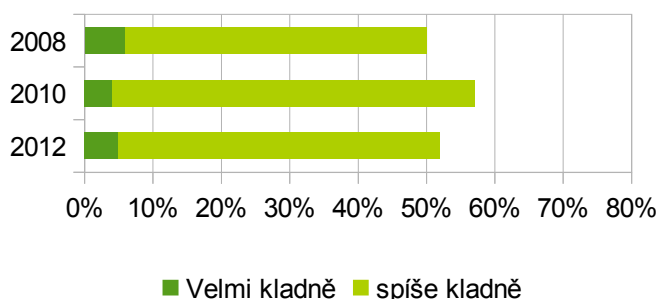
Cyklisté: Hustota cyklotras

Vývoj 2008-2012



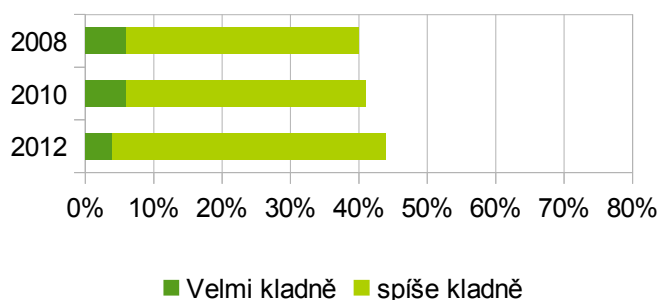
Cyklisté: Značení cyklotras

Vývoj 2008-2012



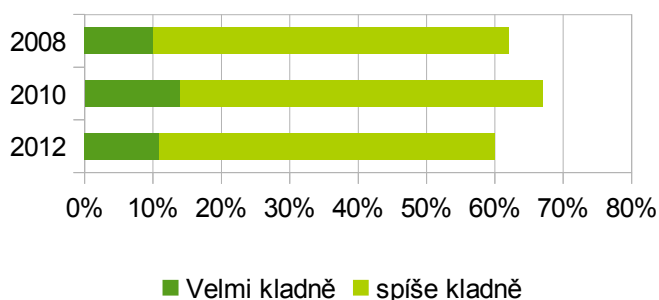
Cyklisté: Dostupnost informací o cyklotrasách

Vývoj 2008-2012



Cyklisté: Změna podmínek za 5 let

Vývoj 2008-2012



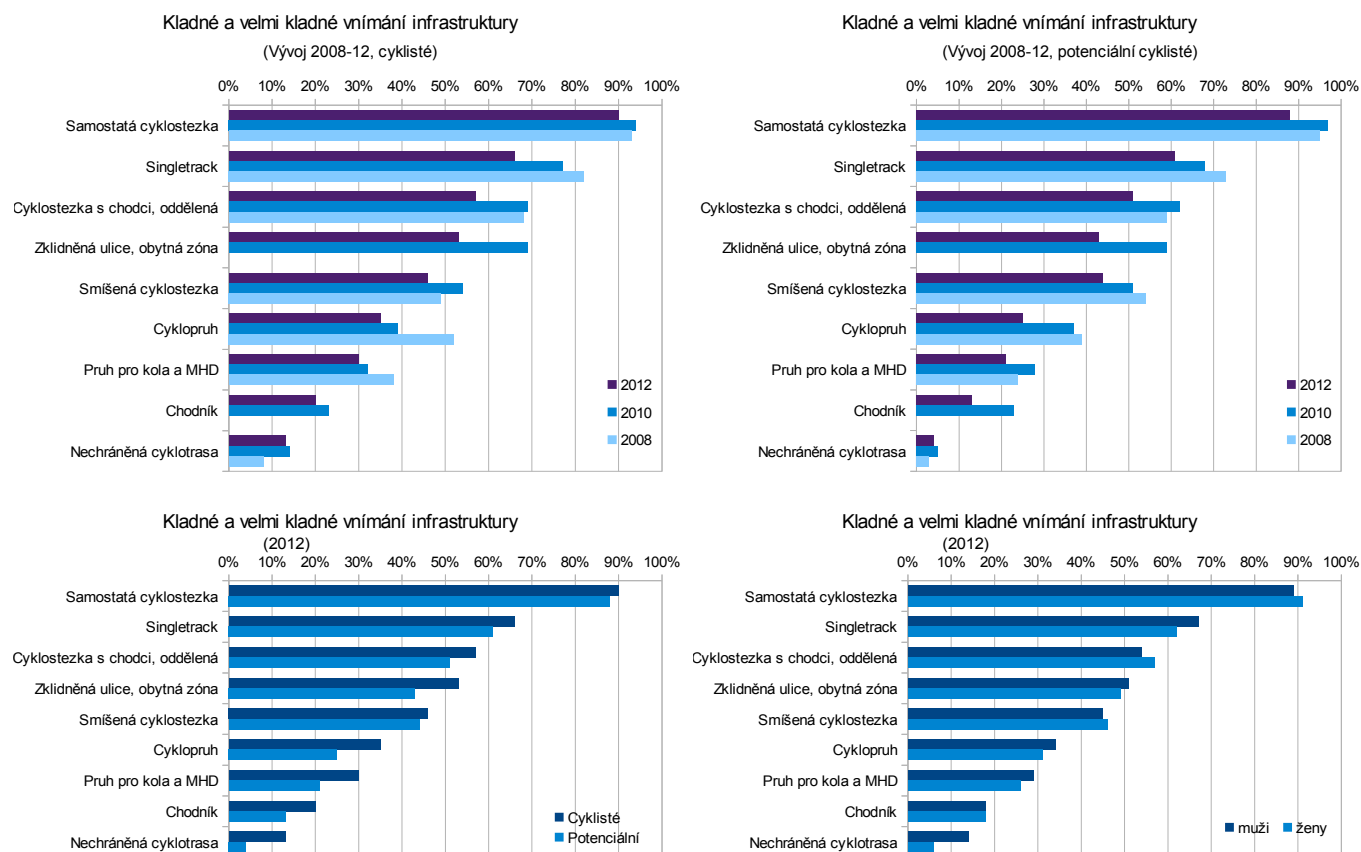
Kladně a velmi kladně vnímaná infrastruktura

Vnímání základních druhů infrastruktury odpovídá předpokladům. Nejpozitivněji jsou vnímány trasy vyhrazené pouze cyklistům. Potenciální cyklisté jsou obecně kritičtější (rozdíl je 7%). Za výrazně méně vhodné považují potenciální cyklisté cyklopruhy, pruhy pro kola a MHD nechráněné trasy a zklidněné ulice. O něco méně kritičtí jsou potenciální cyklisté ke stezkám pro cyklisty všeho druhu.

Ženy považují integrovanou infrastrukturu za o málo méně použitelnou než muži (rozdíl je 3%). Za výrazně méně použitelnou považují nechráněnou cyklotrasu (jen polovina žen oproti mužům).

Průzkum v roce 2012 vyšel k jednotlivým typům infrastruktury mnohem kritičtěji než v letech předchozích (v průměru o 7%, což je poměrně mnoho). Může to být dáno jednak rozšířením kategorie cyklistů o lidi vyžadující vyšší komfort a tudíž kritičtější, druhá možná příčina je ale skutečnost, že cyklistická infrastruktura v Praze je obecně podřadné kvality a tudíž nesplňuje očekávání cyklistů jezdících i potenciálních. U potenciálních cyklistů se kladné a velmi kladné vnímání jednotlivých druhů infrastruktury zhoršilo ještě výrazněji (o 10%).

Nejvýrazněji se (u cyklistů) zhoršilo nazírání na zklidněné ulice a smíšené cyklostezky. Důvodem pro druhou kategorii může být jejich pokračující přepřehování. Zatímco vnímání segregované infrastruktury se zhoršilo o 9%, vnímání integrované infrastruktury pokleslo jen o 2%. Nicméně zde už je kladné hodnocení beztak dost nízké. I tak ale **můžeme vyvodit závěr, že nově vznikající cyklostezky jsou pro cyklisty stále větším zklamáním.**

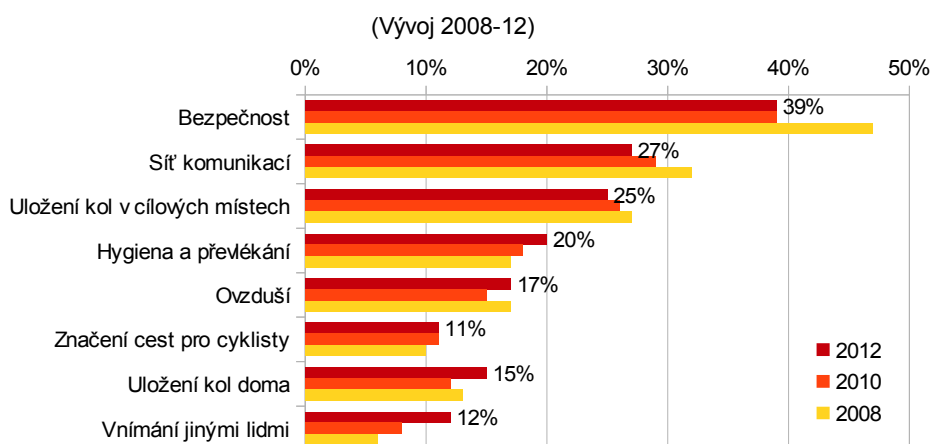


7 Zásadní překážky pro jízdu na kole

V průzkumu bylo hodnoceno celkem osm překážek, jejichž odstranění by zajistilo, že cyklisté či potenciální cyklisté začnou jezdit po Praze výrazně více. Tři problémy byly čistě dopravní (bezpečnost, síť komunikací a značení tras). Ostatní se týkaly parkování kola, hygieny, sociálního statutu a čistoty ovzduší.

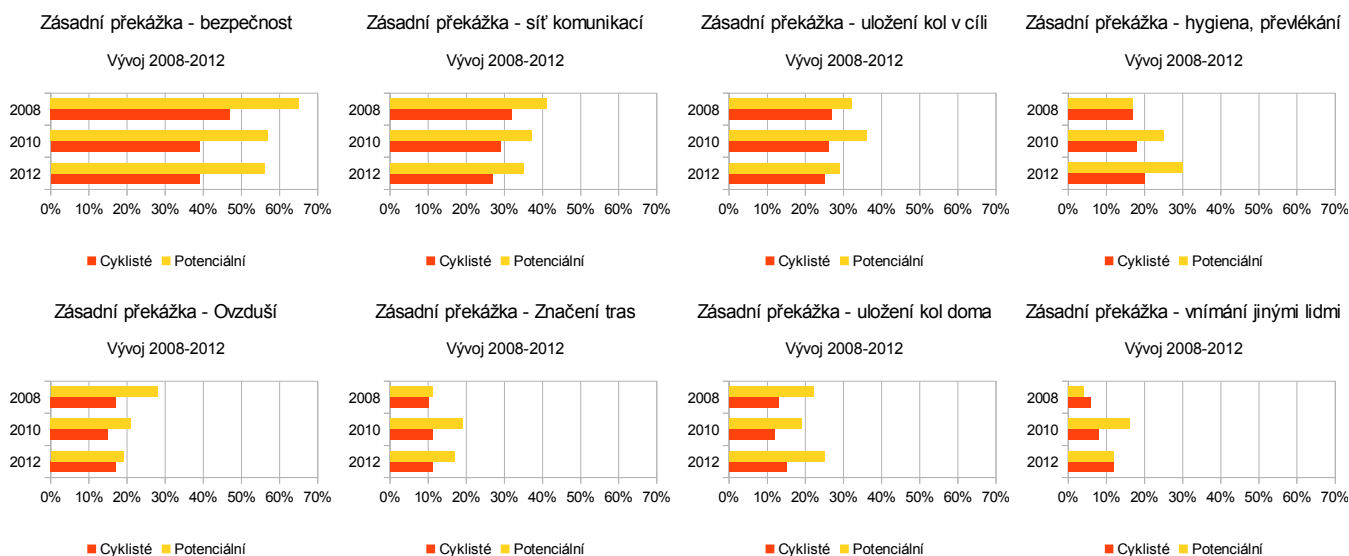
Trvale je za nejzávažnější překážku považovaná nízká bezpečnost jízdy na kole. Jde vlastně o vnímanou bezpečnost, tedy podobný faktor, jakým kvalitu svých cykloopatření posuzují například v Kodani (tam se při jízdě na kole cítí bezpečně 67% cyklistů – zdroj *Copenhagen Bicycle Account 2010*). Odlišně položená otázka ovšem neumožňuje přímé srovnání. Následují problémy s nedostatečnou sítí komunikací a uložením kol v cílových místech. Za málo zásadní je považováno především značení cest a vnímání jízdy na kole jinými lidmi. Vyhodnocení jasně poukazuje na trvalý problém, kterým je nízký pocit bezpečí stávajících i potenciálních cyklistů.

Zásadní překážky pro cyklisty



Vývoj vnímání vybraných překážek od roku 2008

Vývoj vnímání překážek nedoznává příliš velkých změn. Mírně se zlepšuje vnímání nedostatečnosti sítě komunikací a bezpečnosti (i když zde není oproti roku 2010 pozitivní posun). Mírně se zlepšují také podmínky pro uložení kola v cíli cesty. Zřetelně se zhoršuje vnímání problémů s hygienou a vnímání jinými lidmi – lze předpokládat, že je to dáno postupným rozšiřováním skupiny cyklistů o lidi, kteří jsou na tyto problémy citlivější.



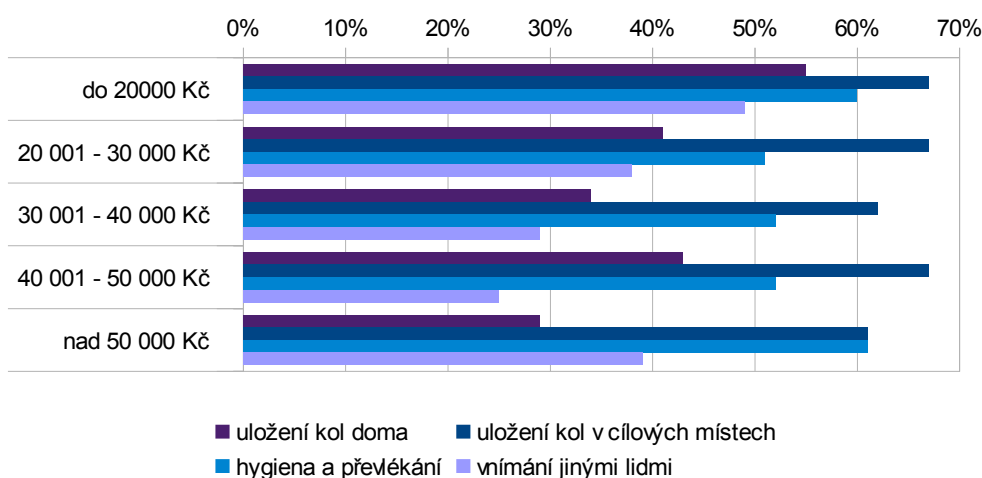
Překážky závislé na druhu bydlení a příjmu

Jak už bylo zmíněno, překážkou, která se výrazně liší podle místa bydliště, je problém s ukládáním kol doma, který je významnější pro lidi žijící v bytových domech.

Nesmírně zajímavé je posoudit **vnímání nedopravních překážek podle příjmu**. S rostoucím příjmem se obecně zlepšuje možnost uložení kol doma. Lze předpokládat, že skupiny cyklistů s lepším příjmem obývají spíše pro kolo vhodnější rodinné a bytové domy, případně byty větší či lépe vybavené.

S rostoucím příjmem se jízda na kole stává akceptovatelnější a lidé mají menší problém s vnímáním kola jinými lidmi. V příjmové skupině nad 50 000 zde ale zaznamenáváme opět nárůst. To lze vyložit tak, že nízkopříjmové skupiny chápou používání kola citlivěji jako příznak chudoby, zatímco vysokopříjmové skupiny kolo odmítají spíše jako neslučitelné se svým statutem.

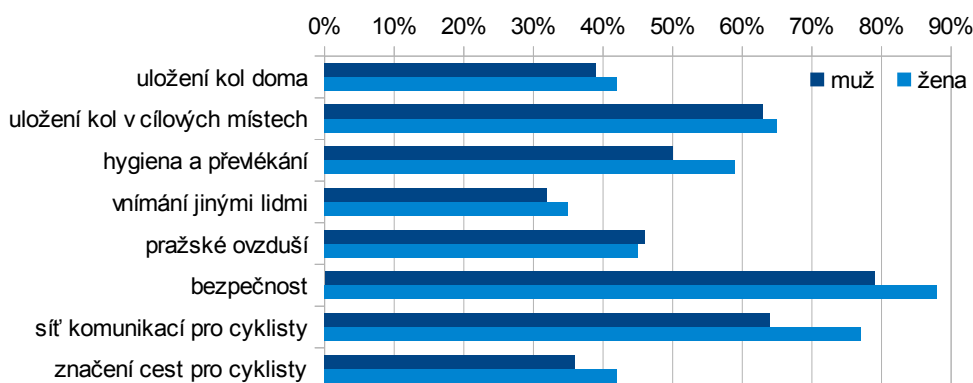
Vybrané překážky pro jízdu na kole, podle příjmu domácnosti



Ženy jsou citlivější, zvláště na dopravní překážky

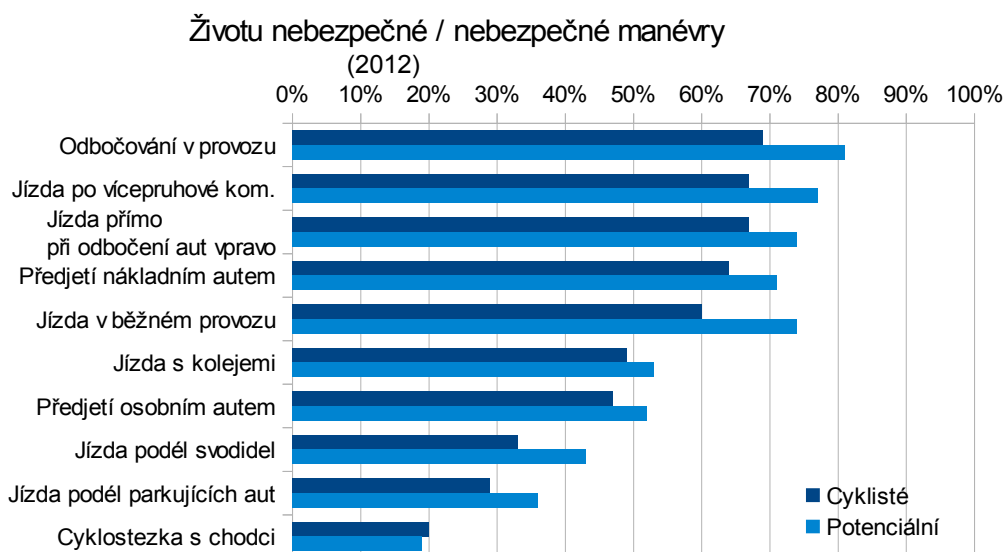
Ženy jsou obecně na vnímání překážek citlivější než muži (o 5% častěji hodnotí jako zásadní nebo velkou překážku). Výrazně (o 9%) citlivěji vnímají problémy spojené s jízdou po komunikacích (bezpečnost, síť a značení tras). Ženám podstatně více než mužům vadí nedostatečná síť komunikací pro cyklisty (+13%), nízká bezpečnost (+9%), špatná hygiena a převlékání (+9%) a nedostatečné značení cest (+6%). Problémy s uložením kol, vnímání jinými lidmi a pražským ovzduším vnímají ženy a muži téměř stejně.

Vybrané překážky pro jízdu na kole, podle pohlaví

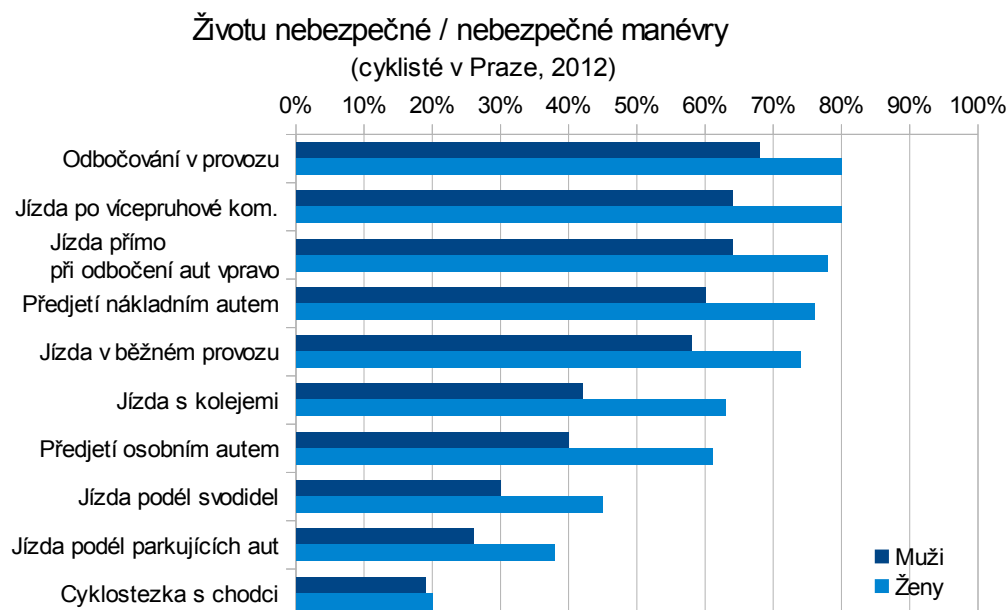


8 Vnímaná bezpečnost dopravních situací

Hodnocení vnímané bezpečnosti je dlouhodobě zkoumáno sledováním názoru na některé situace obvyklé při jízdě na kole. Pořadí problémovosti situací ukazuje graf. Potenciální cyklisté jsou výrazně (v průměru o 8%) citlivější na všechny situace s výjimkou jízdy po cyklostezce s chodci.



Vnímání dopravních situací se od 2008 příliš nemění. Výjimkou je snad jedině rostoucí negativní vnímání cyklostezek společných s chodci. Důvodem může být rostoucí přepřívání cyklostezek a narůstající počet dopravních cyklistů, kteří vyžadují rychlou a nepřerušovanou jízdu.



Rozdíl ve vnímání bezpečnosti manévru v provozu je ještě větší mezi muži a ženami (14%). Ženy cyklistky považují manévry v provozu za ještě méně bezpečné než všichni potenciální cyklisté.

Vnímání bezpečnosti podle typu cyklistů

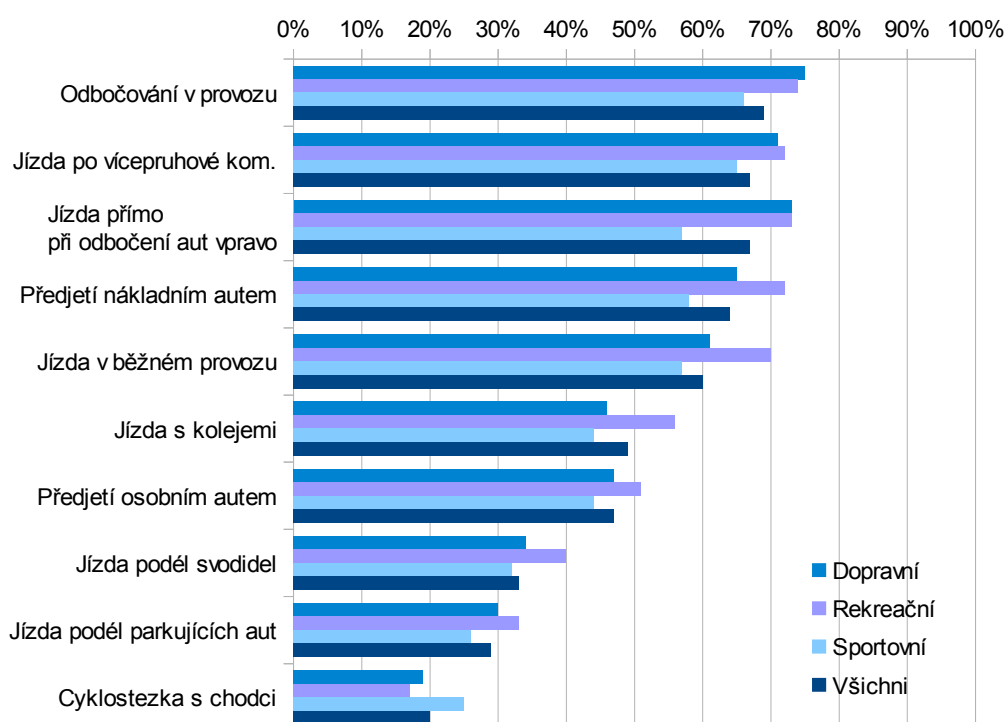
Segmentace podle skupin cyklistů ukazuje, poněkud překvapivě, že nejsebevědoměji se v provozu cítí sportovní cyklisté (a nikoliv dopravní). Sportovní cyklisté považují za bezpečnější všechny hodnocené manévry s výjimkou jízdy po smíšené cyklostezce. Rozdíly činí až 15%.

Preference dopravních cyklistů se nicméně v některých kategoriích odlišuje od preferencí cyklistů rekreačních. Jde o jízdu v běžném provozu, s kolejami a podél svodidel, kde se dopravní cyklisté cítí zhruba stejně bezpečně jako sportovní. Sebedůvěra při míjení nákladních i osobních aut je pak zhruba na půli cesty mezi oběma okrajovými kategoriemi.

Dopravní cyklisté tedy, zdá se, akceptují jízdu v běžném provozu, ale nezbavili se doposud (alespoň v míře odpovídající sportovním cyklistům) strachu z manévrů, jako je třeba odbočování.

Životu nebezpečné / nebezpečné manévry

(cyklisté v Praze, 2012)

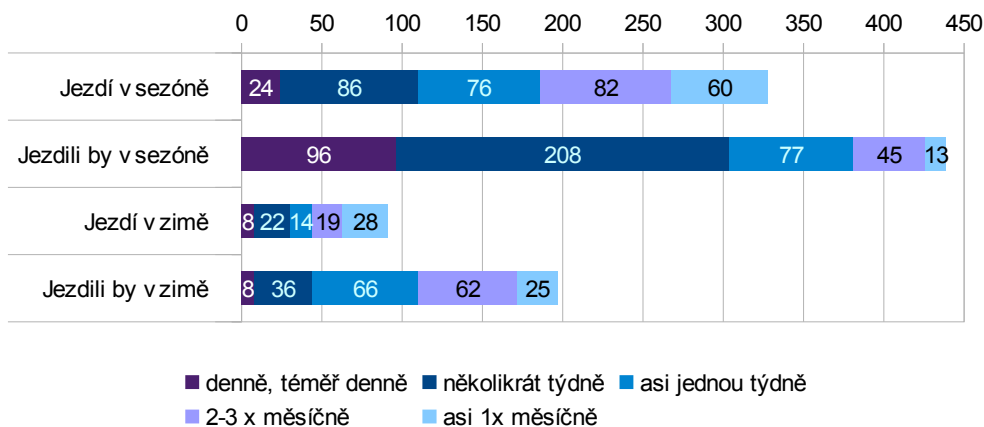


9 Potenciál cyklistické dopravy

Po výrazném zmírnění překážek by v sezóně několikrát týdně vyjelo na kole přes tři sta tisíc Pražanů. To je zhruba třikrát více než dnes a současně více než čtvrtina obyvatel města. Počet cyklistů jezdících denně nebo téměř denně by se zečtyřnásobil na 96 tisíc.

Jak často by Pražané jezdili na kole po odstranění překážek

(přepočteno na tisíce Pražanů 15+)



V zimě by alespoň jednou týdně jezdilo 110 tisíc Pražanů, to je 2,5x více než dnes. Alespoň několikrát týdně by v zimě jezdilo 44 tisíc Pražanů, o polovinu více než dnes. Zmírnění překážek by tedy podle průzkumu nesnížilo poměrný propad intenzit cyklistické dopravy v zimě, přinejmenším u jízd vykonávaných několikrát týdně a častěji. Zde ale průzkum naráží na nízké počty dat. Na druhou stranu, podíl cyklistů, kteří na zimu kolo zcela odkládají, by byl asi o pětinu menší, i když stále nadpoloviční. Je možné, že si potenciální a sezónní cyklisté nedovedou představit výraznější zlepšení zimní údržby, a představují si ji podle současného neutěšeného stavu.

Opatření s pozitivním vlivem na jízdu na kole

Dotazy na opatření, která by dotazovaným jednotlivcům umožnila jezdit na kole výrazně více, jsou sledována od roku 2008. V roce 2012 si cyklisté obecně žádají zejména trojici opatření:

- Zvýšení bezpečnosti,
- budování sítě cyklotras
- a přepravu kol kdykoliv MHD zdarma.

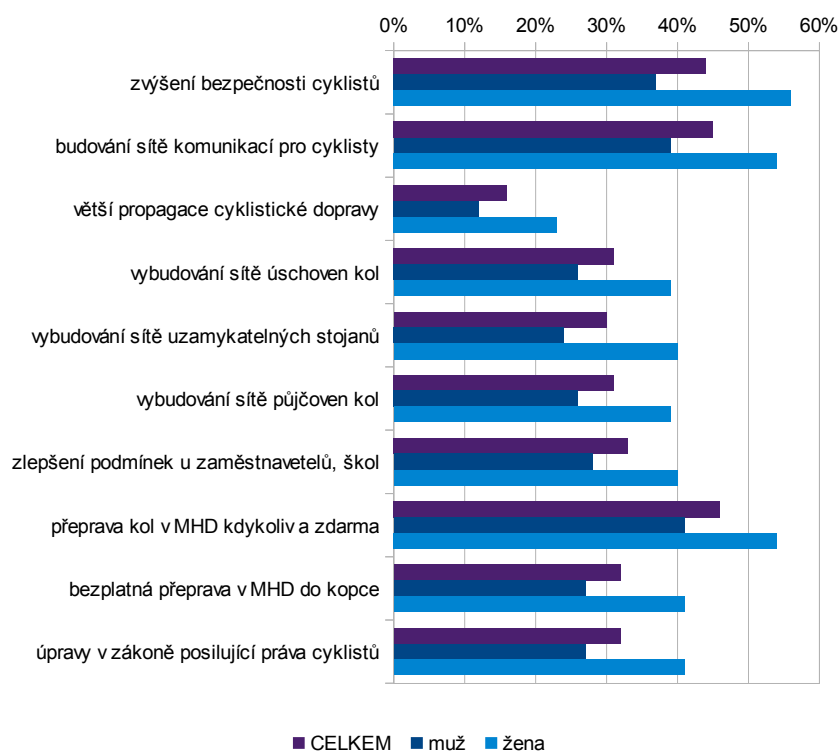
Významný rozdíl je mezi muži a ženami. Ženy jsou výrazně optimističtější v tom, že by jim pomohla opatření zlepšující podmínky pro jízdu na kole. Průměrný rozdíl v kladném hodnocení je 14%. Nadprůměrně by ženy upřednostnily:

- Zvýšení bezpečnosti (o 19%)
- Vybudování sítě uzamykatelných stojanů (o 16%)

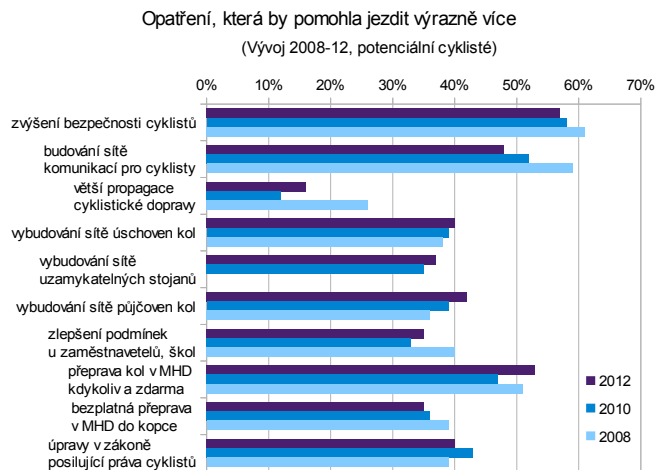
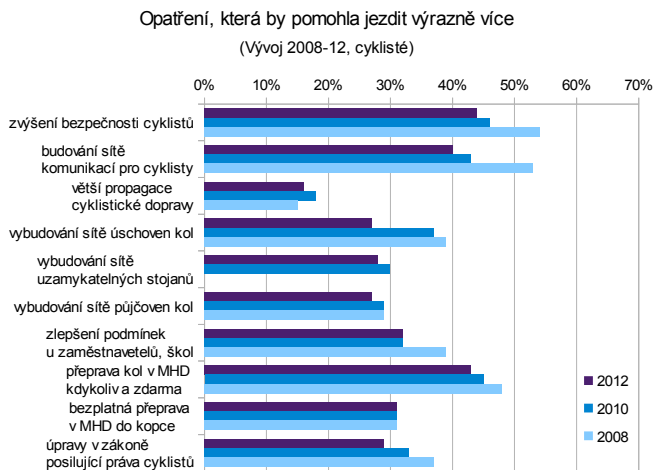
Postupné řešení konkrétních opatření pro cyklisty se projevuje v poklesu zájmu o určitá opatření. Cyklisté tak zjevně vnímají pozitivně opatření přispívající k jejich bezpečnosti i budování sítě tras. V obou těchto případech je ale patrné jisté snížení dynamiky poklesu mezi lety 2010 a 12, což by naznačovalo, že cyklisté (i potenciální cyklisté) přestávají reagovat na zvyšování bezpečnosti a budování komunikací. To může být způsobeno jednak tím, že se na kolo dostávají ve větší míře lidi citlivější na bezpečnost a více vyžadující trasy, ovšem také to může být příznak zpomalení rozvoje podmínek pro cyklistickou dopravu.

Jaká opatření by měla největší pozitivní vliv na větší využívání kola po Praze?

Jezdili byste Vy osobně o hodně více?



Klesající dojem, že jízdu na kole podpoří zlepšení přepravy kola v MHD patrně odráží jednak soustavné zlepšování podmínek pro přepravu kola, jednak zlepšování podmínek v terénu. Stejně tak klesá u cyklistů zájem o změny v legislativě, což lze opět přisoudit tomu, že k dílčím úpravám dochází, a patrně též lepší informovanosti cyklistů. V roce 2012 poklesl značně zájem o úschovny kol, což lze přisoudit zvolna se zlepšujícím podmínkám pro parkování na ulici a taktéž zřejmě tomu, že si cyklisté zvykají parkovat své kolo tímto způsobem.



Potenciální cyklisté uvádějí jednotlivá opatření soustavně ve větší míře (asi o 9%), což je pochopitelné. Vývoj v čase u zvyšování bezpečnosti a budování sítě komunikací je obdobný jako u jezdících cyklistů. Znatelně větší zájem projevují potenciální cyklisté o zvýšení bezpečnosti, vybudování sítě půjčoven kol, legislativní změny a rozšíření přepravy kola v MHD. Krystalizuje tak jistá forma priorit. Na rozdíl od praktikujících cyklistů projevují potenciální cyklisté neklesající zájem o přepravu kola v MHD, úschovu kol a změny legislativy – zlepšení v těchto oblastech pro ně patrně nejsou dostatečná. U potenciálních cyklistů roste zájem o vybudování sítě půjčoven kol, důvodem je patrně rostoucí informovanost o těchto systémech v zahraničí. Je pravděpodobné, že vybudování půjčovny kol by bylo pro řadu potenciálních cyklistů skvělou možností jak začít; je ale stále nutno varovat před rizikem nedostatečné infrastruktury, zejména v centru.

10 Závěr

Provedené zhodnocení rozšiřuje závěry z oficiálního výstupu. Výsledky průzkumu z roku 2012 jednak dokladují značný rozvoj cyklodopravy v Praze mezi lety 2010 a 2012, současně ale obsahují varovné známky zpomalující dynamiky tohoto rozvoje. Současně jsou potvrzeny přetrvávající problémy pražské cyklodopravy. Nově vznikající infrastruktura se zdá být pro cyklisty stále větším zklamáním. Závěry podporují požadavek na nezbytnost koncepčního přístupu k cyklistické dopravě v Praze a stanovení jednoznačných pravomocí při rozhodování o konkrétních opatřeních ovlivňujících bezpečnost a zejména komfort jízdy na kole v ulicích města.

Zprávu zpracoval:

Vratislav Filler

Za pomoc děkuji Technické správě komunikací, která na vyžádání poskytla podrobné výsledky průzkumu.