

Cyklistická doprava v Praze

Výzkum mapuje podmínky pro cyklistiku, motivace, důležitost faktorů pro volbu jízdního kola jako dopravního prostředku a bariéry bránící většímu rozvoji tohoto druhu dopravy.

A1. Cílová skupina

Dotazovány byly osoby žijící v Praze ve věku 15-69 let.

Výběr vzorku byl disproporční s mírným posílením mladších věkových skupin. Cílem tohoto přístupu bylo zvýšit validitu údajů pro věkovou skupinu, která je v oblasti cyklo dopravy aktivnější. Výsledný vzorek respondentů byl převážně na základě statistických dat z ČSÚ, čímž je zaručena nestrannost odhadů úhrnu a reprezentativnost váženého vzorku respondentů.

Cílová skupina je primárně rozdělena na cyklisty, potenciální cyklisty a necyklisty – kritériem pro vymezení potenciálních cyklistů je ochota využívat jízdní kolo k dopravě v Praze v případě odstranění všech objektivních bariér.

Nově bylo zařazeno dělení cyklistů podle charakteru využívání kola v Praze. Definovány jsou 3 typy – dopravní (hlavním cílem cest je dopravit se z místa na místo), sportovní (hlavním cílem je výkon), a rekreační (hlavním cílem je odpočinek, oddech).

A2. Počet respondentů

Celkem bylo dotazováno 1002 respondentů. Cílová skupina byla projektována na celou populaci Pražanů ve věku 15-69 let, jichž je dle posledních oficiálních údajů 948 tisíc Pražanů ve věku 15-69 let.

A3. Použitá metoda

K dotazování bylo použito dotazování v prostředí internetu (CAWI – Computer Assisted Web Interview). Dotazování byli občané Prahy v daném věku.

A4. Zjišťované informace

Informace pro srovnání s rokem 2002 i rokem 2008

- vlastnictví jízdních kol
- umístění kola (v Praze a mimo Prahu)
- možnost uložení kola v cílových bodech cest
- počet ujetých km za rok po Praze
- znalost cyklotras
- využívání cyklotras

Další zjišťované informace

- typ užívaného kola (městské, full, krosové, trekové, žiletka)
- využití IAD, MHD a cyklistické dopravy pro cesty
- využití kombinace MHD a cyklistické dopravy
- využití cyklistické dopravy pro cesty v případě odstranění bariér
- využití kombinace MHD a cyklistické dopravy v případě odstranění bariér
- frekvence využití cyklistické dopravy pro cesty v letním období
- frekvence využití cyklistické dopravy pro cesty v letním období v případě odstranění bariér
- podíl cyklistické dopravy na přepravním výkonu v Praze v letním a zimním období
- podíl IAD na přepravním výkonu v Praze v letním a zimním období
- podíl MHD na přepravním výkonu v Praze v letním a zimním období
- přístup zaměstnavatelů, škol k cyklistické dopravě do zaměstnání (podmínky, podpora, benefity)
- bariéry pro větší využívání cyklistické dopravy
- motivace k většímu využívání cyklistické dopravy (opatření ke zlepšování podmínek pro cyklistiku)
- hodnocení značení a vedení cyklotras a cyklostezek
- subjektivní míra ohrožení ostatními účastníky provozu
- zdroj informací o cyklistické dopravě (stezky, trasy, infrastruktura, navigační přístroje)
- preference řešení cyklotrasy (samostatná cyklostezka, společná s chodci, chráněný pruh v silnici, nechráněná cyklotrasa, singletrack)
- preference povrchu (asfalt, dlažební kostky velké - kočičí hlavy, dlažební kostky malé - chodníkové, zámková dlažba, bez povrchové úpravy)
- vnímání změny v hustotě a kvalitě tras pro cyklistickou dopravu
- potřeba dalšího rozšiřování a zkvalitňování sítě cyklotras
- výroky ve spojitosti s cyklistickou dopravou v Praze
- informace pro výpočet modal splitu podle účelu cest
- demografické charakteristiky (pohlaví, věk, vzdělání, ekonomická aktivita, velikost domácnosti, územní obvod)

A5. Dotazník

Dotazník připravila společnost GfK Praha a je přílohou této zprávy. Dotazník byl připraven v tištěné podobě, projednán, připomínkován a schválen zadavatelem výzkumu. Poté byl naprogramován pro využití v CATI a CAWI technologii.

A6. Společnosti GfK Praha zajistila

- výběr tazatelů a respondentů
- přípravu dotazníku
- programování dotazníku
- terénní sběr dat
- pořízení, kontrolu a zpracování získaných dat
- analýzu dat, přípravu závěrečné zprávy
- prezentaci klientovi

A7. Výstupy

- písemná závěrečná zpráva se shrnutím hlavních zjištění, tabulkami a grafy
- prezentace výsledků

A8. Vedení projektu

Metodické vedení:

RNDr. Pavel Rusý, Special Projects Director

Tel: +420 296 555 620

e-mail: pavel.rusy@gfk.com

Obsah

Základní výsledky - shrnutí

Prezentace a grafy

Tabulky

Jak často cestujete po Praze autem v letním období?	strana 1
Jak často cestujete po Praze na motorce v letním období?	strana 3
Jak často cestujete po Praze na kole v letním období?	strana 5
Jak často cestujete po Praze hromadnou dopravou v letním období?	strana 7
Jak často cestujete po Praze autem v zimním období?	strana 9
Jak často cestujete po Praze na motorce v zimním období?	strana 11
Jak často cestujete po Praze na kole v zimním období?	strana 13
Jak často cestujete po Praze hromadnou dopravou v zimním období?	strana 15
Kolik km ujedete po Praze autem v letním období za měsíc?	strana 17
Kolik km ujedete po Praze na kole v letním období za měsíc?	strana 19
Kolik km ujedete po Praze hromadnou dopravou v letním období za měsíc?	strana 21
Kolik km ujedete po Praze autem v zimním období za měsíc?	strana 23
Kolik km ujedete po Praze na kole v zimním období za měsíc?	strana 25
Kolik km ujedete po Praze hromadnou dopravou v zimním období za měsíc?	strana 27
Co je pro Vás osobně překážkou častějšího využívání kola v Praze?	strana 29
Využíval byste kolo k jízdám po Praze v případě výrazného zmírnění překážek častěji?	strana 33
Jak často byste využíval kolo k jízdám v Praze v případě výrazného zmírnění překážek v letním období?	strana 35
Jak často byste využíval kolo k jízdám v Praze v případě výrazného zmírnění překážek v zimním období?	strana 37
Jak často využíváte při jízdách na kole kombinaci s hromadnou dopravou?	strana 39
Jak často byste využíval při jízdách na kole kombinaci s hromadnou dopravou po výrazném zmírnění překážek?	strana 41
Znáte nějaké cyklotrasy?	strana 43
Jak často jste v posledním roce nějakou cyklotrasu využil?	strana 43
Máte možnost pohodlně a bezpečně uložit kolo v nejčastějších cílech svých cest?	strana 43
Kolik kol vlastní Vaše domácnost?	strana 45
Kolik kol vlastní Vaše domácnost a je uloženo v místě Vašeho bydliště v Praze?	strana 47
Jaký typ kola používáte pro cesty po Praze?	strana 49
Jak hodnotíte podmínky pro dopravu na kole do zaměstnání a do školy vytvářené zaměstnavatelem, školou?	strana 51
Jaká opatření by měla největší pozitivní vliv na větší využívání kola po Praze? Jezdil byste Vy osobně o hodně více?	strana 53
Jak hodnotíte v Praze?	strana 57
Jaký typ komunikace pro dopravu na kole považujete pro sebe za velmi vhodný/vhodný?	strana 59
Jaký povrch komunikace pro dopravu na kole považujete pro sebe za velmi vhodný/vhodný?	strana 63
Za jak nebezpečné považujete následující dopravní situace?	strana 65
Souhlasíte či nesouhlasíte s následujícími výroky?	strana 69
Jak často používáte následující zdroje informací o cyklistické dopravě v Praze?	strana 71
Využíváte pro orientaci na cestách na kole po Praze navigaci?	strana 73

Dotazník

Základní výsledky - shrnutí

Cílem studie bylo jednak stručné porovnání s rokem 2002 a další vývoj od roku 2008, kdy byly realizovány podobné výzkumy, jednak zmapování současného stavu. Porovnání s daty předchozím výzkumem v roce 2002 je nutné brát v úvahu chybnou uvozující větu dotazování: *"Dobrý den, rád bych Vám položil několik otázek týkajících se cyklistiky a cestování na jízdních kolech v Praze."* Tato **formulace mohla** významným způsobem **ovlivnit výsledek** výzkumu ze dvou pohledů – již ve fázi získání souhlasu s rozhovorem – což při nezájmu o téma mohlo vést k odmítnutí a tím posílení podílu osob se zájmem o tuto problematiku, dále mohla ovlivnit výpovědi na klíčové otázky. V roce 2008 již byl výzkumu uvozen obecnější formulací (výzkum týkající se dopravy v Praze).

Ve výzkumu GfK (2008 a 2010) bylo striktně dbáno na to, aby **respondenti neměli tušení, že se jedná o výzkum se zaměřením na cyklistiku**. Teprve po zjištění meritorních informací pro stanovení podílu jednotlivých druhů dopravy mohl respondent vycítit, co je cílem výzkumu.

Proti roku 2008 nedošlo k celkovému nárůstu počtu kol, ale mírný nárůst u aktivnější skupiny byl kompenzován poklesem počtu u neaktivní skupiny. Celkový počet cyklistů narostl, zejména díky vyšší aktivitě střední věkové skupiny.

Zatímco v roce 2002 uvedlo 31 % osob, že jezdí na kole po Praze, v roce 2008 to bylo 37,1 %, v roce 2010 už to bylo 44,8% osob, což je nárůst o 21 %. Tento poměrně velký nárůst lidí, kteří alespoň kousek po Praze ujely, zvyšuje celkovou ujetou vzdálenost na osobu o 12%, což ukazuje na to, že noví cyklisté se zapojují jen pozvolna. Srovnání mezi výzkumy naznačuje, že podmínky pro dopravu na kolech v Praze se zlepšují jen velmi zvolna, např. v ukazateli možnost uložení kol v nejčastějším cíli cesty nedošlo k vůbec žádné změně. Využití cyklotras se mírně zvýšilo, ale zejména v nízkých frekvencích využití typickém pro testování možností přesunů na kole. Není ale zcela rozlišitelné, zda náhodné či nevědomé použití cyklotrasy je lidmi vnímáno jako použití. S ohledem na rozšíření cyklotras považujeme tuto hypotézu za velmi pravděpodobnou, cyklisté se ještě příliš nenaučili značené trasy vnímat pro své cesty

Další informace, sloužící k porovnání s předchozím obdobím, je skryta v otázce na **hodnocení změny podmínek pro cyklo dopravu za posledních 5 let. Respondenti vyjádřili váhavě kladné hodnocení**. Váhavé v tom smyslu, že velmi kladně hodnotilo změny pouze 14 % ze skupiny cyklistů a potenciálních cyklistů, spíše kladně ale hodnotilo dalších 53 % těchto osob. Je to lepší výsledek než v roce 2008, nicméně stále je poměr odpovědí „zcela spokojen“ a „spíše spokojen“ velmi nízký. V běžných hodnoceních je poměr rozhodných a podmíněných souhlasů 1:2, zde 1:4 – což lze interpretovat tak, že **lidé do jisté míry oceňují úsilí ke zlepšení, ale jak tempo změn, tak aktuální stav vyvolávají rozčarování**.

Celkem najelo **na kole** nějaké km po Praze **424 tis. Pražanů**. 282 tisíc Pražanů spadá do segmentu Cyklista. Segment Cyklista je definován jako osoby, které buď v období letního nebo zimního času jezdí na kole alespoň 1x měsíčně. Přirozeně této frekvence dosahuje většina cyklistů i jen za letní období, v zimním období jezdí takto často 68 tis. osob – 24 % z cyklistů (v roce 2008 to bylo ještě méně – 16 %). Další skupinou jsou **potenciální cyklisté**, kterých je mezi pražskou populací **122 tisíc**. Jsou definováni jako osoby, které nepatří do segmentu cyklisté, ale kteří by za předpokladu zmírnění bariér začali dopravu na kole po Praze využívat častěji. Posledním a nejpočetnějším segmentem jsou necyklisté, kteří ani v současnosti, ani po zmírnění bariér by kolo v Praze více nevyužívali.

Jedním ze zajímavých výsledků výzkumu je fakt, že deklarovaná **frekvence využívání dopravy na kole po Praze by u potenciálních cyklistů byla po zmírnění bariér dokonce vyšší, než je současná frekvence stávajících cyklistů za nynějších podmínek**. To ukazuje zajímavý potenciál pro rozvoj cyklo dopravy.

Dalším pozoruhodným faktem je, že z přesunů mezi jednotlivými skupinami (cyklista, potenciální cyklista a necyklista) došlo **k přesunu potenciálních cyklistů mezi cyklisty, ale i k přesunu potenciálních cyklistů k necyklistům**. Tento trend naznačuje riziko, že otálení s rozšiřováním cyklistické dopravy může v konečném důsledku **snížit její celkový potenciál**. Výsledek je však na hranici statistické významnosti, proto by bylo vhodné se závěry vyčkat do opakovaného výzkumu, zda se trend potvrdí.

Poměrně překvapivé jsou změny v podílu cyklistů v jednotlivých věkových skupinách. Nejvíce **narostl podíl cyklistů mezi osobami 40-49 let**, jímž dokonce osoby tohoto věku předstihly o dekádu mladší generaci třicátníků.

Dalším pozoruhodným výsledkem je prokazatelný **vliv posilování dopravy na kolech na úbytek přepravního výkonu realizovaného IAD**. V případě, že osoba začne více využívat kolo k dopravě, omezí tím svůj podíl dopravní obsluhy realizované autem, a nesníží tím svůj podíl dopravní obsluhy realizované hromadnou dopravou. Z toho vyplývá jednoznačný závěr, že **posilováním cyklo dopravy není dotčen realizovaný přepravní výkon MHD**.

Z otázky na využití kombinace cyklo dopravy a MHD v současnosti a v případě zmírnění bariér vyplývá závěr, že **po zmírnění bariér kombinace cyklo a MHD dopravy naroste**. Využití kombinace MHD a cyklistické dopravy je v současnosti poměrně omezené. Zmírněním překážek pro cyklistickou dopravu by kombinace byla významně atraktivnější – více než polovina cyklistů a potenciálních cyklistů by tuto možnost využívala při více než čtvrtině cest.

Ilustrativní je v tomto kontextu hodnocení opatření, za jakých by lidé jezdili po Praze na kole častěji. Vedle zvýšení bezpečnosti, rozšíření komunikací pro cyklisty, zlepšení právního postavení cyklistů a vybudování půjčoven kol či sítě uzamykatelných stojanů by chuť jezdit na kole potenciálních cyklistů podpořila možnost bezplatné přepravy cyklistů MHD na vybraných úsecích do kopce. Toto opatření by více motivovalo potenciální cyklisty, tj. ty z nich, kteří v současnosti kromě objektivních podmínek bojují i se zcela subjektivní leností. S tím souvisí i bariéra hygieny a možnosti převlečení v cílových místech – **dvě třetiny potenciálních cyklistů hodnotí možnosti hygieny a převlékání v zaměstnání či škole záporně**.

Z analýzy přepravního výkonu (bez pěší dopravy a se zohledněním vzdálenosti) vychází, že **cyklistická doprava se na něm podílí v době letního času 3,05 % (2,61 % v roce 2008), v období zimního času 0,55 % (0,42 % v roce 2008), v průměru 1,80 % (1,51 % v roce 2008)**. Pro tyto orientační výpočty byla použita shodná délka období letního i zimního času. Cyklisté, kteří v období letního času využívají dopravu na kole alespoň 1x týdně, dosahují 14% (12% v roce 2008) podílu cyklo dopravy na svých dopravních potřebách v Praze. Pro výpočet podílu IAD byla použita i spolujízda, nejen řízení vozidla. Podíl IAD v období letního času činí 52,9 %, podíl MHD činí 42,9 %. V období zimního času je podíl IAD 52,7 %, MHD 46,5 %. V těchto ukazatelích jsou změny minimální.

Nově zjišťovanou informací je **Modal Split**, tj. rozdělení vykonaných cest mezi způsoby dopravy, včetně pěší. Do počtu cest vykonaných pěšky nebyly započítávány pěší přesuny na nejbližší zastávku MHD nebo k zaparkovanému autu. Pro větší rozlišení probíhal dotaz odděleně pro jednotlivé účely cest (do/z práce, volný čas apod., celkem 8 účelů) a u každého byl zjišťován počet cest a použitý typ dopravy. V případě využití více typů dopravy pro jeden účel cesty byl typ dopravy proporčně rozpočten. Dotaz probíhal na včerejší den z důvodu co nejpřesnější výpovědi. Pracovní a víkendové dny byly vyhodnoceny proporčně. Výsledky lze tedy interpretovat jako Modal Split vztažený k měsíci září, nikoliv jako celoroční.

Základním výsledkem je celkový Modal Split, ve kterém zauímají největší podíl hromadná (35 %), automobilová (32 %) a pěší doprava (31 %). Na cyklistickou dopravu připadá 1,5 %, na motocykly necelé 0,5 %. Podíl automobilové dopravy výrazně naroste o víkendových dnech, kdy dosahuje až 43 %. Rovněž cyklistická doprava je silnější o víkendu, dosahuje 2,7 %.

Nejvyšší podíl automobilové dopravy v Modal Splitu podle účelů cest je v cestách v rámci zaměstnání, kde automobilová doprava obstarává polovinu cest. Nejvyšší podíl hromadné dopravy je u cest do školy a ze školy (62 %), ale i u cest do práce a z práce (56 %), pěší doprava je nejfrekventovanější při volnočasových aktivitách, péči o příbuzné (děti, rodiče), a nákupech (kolem 43%). Cyklistická doprava dosahuje téměř 4% podílu u cest ve spojených s volným časem.

Největší překážkou je chybějící bezpečnost, dále možnost uložení kola v cíli cesty a síť komunikací pro cyklisty. Potenciální cyklisté vnímají všechny faktory výrazně kritičtěji, největší rozdíl je u vnímání bezpečnosti (57 % potenciální cyklisté vs. 39 % cyklisté). **Při výrazném zmírnění překážek by 84% cyklistů a 65% osob, které na kole nejezdí kvůli podmínkám pro cyklo dopravu v Praze, používalo kolo k dopravě po Praze častěji.** Z porovnání vyplývá, že posun ve frekvenci využívání dopravy na kole by po zmírnění překážek byl výrazný. Řada osob, které dosud po Praze na kole téměř nebo vůbec nejezdí, by v letním období jezdili denně/téměř denně (13%). Významně častěji by jezdili i stávající cyklisté, 70 % z nich by jezdili vícekrát týdně.

Z pohledu typu řešení považují cyklisté i potenciální cyklisté za optimální **samostatnou cyklostezku**. Pozoruhodné je, že velmi **vysokou podporu má singletrack**, dosud poměrně okrajová varianta řešení. Dalšími přijatelnými alternativami je dělený chodník pro cyklisty a chodce a zklidněná obytná zóna. Za nejméně přijatelné řešení je považována nechráněná cyklotrasa. Pro 20 % potenciálních cyklistů je obtížně použitelný i chráněný pruh). Preferovaným povrchem pro cyklisty i potenciální cyklisty je **asfaltový nebo zpevněný přírodní povrch**. S výrazným odstupem následuje nezpevněný přírodní povrch a zámková dlažba. Nejzavrhovanější povrch jsou velké dlažební kostky (kočičí hlavy), následované středními kostkami – silničními. Asfaltový nebo zpevněný přírodní povrch za použitelný pouze v nouzi či nepoužitelný označují cyklisté naprosto výjimečně.

V hodnocení různých dopravních situací potenciální cyklisté pocítují výrazně vyšší nebezpečnost jednotlivých variant s výjimkou jízdy podél svodidel, po kolejích a podél zaparkovaných aut (u těchto situací zřejmě nedostatek praktické zkušenosti vnímání rizika snižuje).

Nejnebezpečnější je odbočování, jízda po vícepruhové komunikaci, ale i jízda přímo při současném odbočování aut vpravo.

Nejčastějším **zdrojem informací o cyklistické dopravě v Praze jsou přátelé a známí** (pro více jak 70% cyklistů a potenciálních cyklistů je to hlavní nebo používaný zdroj), dále obecné a vyhledávací internetové servery (kolem 65 %), teprve dále za těmito zdroji jsou klasická média, státní a městské instituce a specializované cyklistické servery (mezi 38-48 %).

Výzkum zjišťoval i charakter využití cyklistiky s rozdělením na dopravní, sportovní a rekreační cyklistiku. Z 282 tis. cyklistů je 157 tis. rekreačních cyklistů, 65 tis. sportovních a 60 tis. dopravních. Mezi potenciálními cyklisty je rovněž nejsilnější skupina rekreačních (61 tis. osob), dále dopravní (46 tis.) a nejméně je potenciálních sportovních cyklistů (16 tis. osob). Nejpozitivněji jsou hodnoceny podmínky pro rekreační cyklistiku, nejhůře pro dopravní cyklistiku.

Respondenti vyjadřovali souhlas či nesouhlas s jednotlivými výroky vztahujícími se k cyklistice. Nejvíce souhlasných vyjádření získaly výroky „tam, kde není možné oddělit cyklisty od aut, měla by být doprava zklidněna“ a výrok „cyklisté by měli smět jezdit i po chodníku, pokud situace na silnici bude nebezpečná“, se kterými vyjádřilo souhlas shodně 77% cyklistů s potenciálními cyklisty.