

# Výzkum cyklistické dopravy v Praze

Prezentace pro TSK  
RNDr. Pavel Rusý

30. září 2010



# O čem budeme mluvit

- 1 Metodika výzkumu
- 2 Srovnání vybraných parametrů s rokem 2002
- 3 Vlastní výsledky výzkumu



# 1

## Metodika výzkumu



# Metodika výzkumu

4

- **Výzkum v prostředí internetu (CAWI)**
- **CAWI – výzkum na tzv. online panelu (dlouhodobě spolupracující respondenti po celé ČR). V panelu byli osloveni respondenti z Prahy.**
- **Pro dotazování byl naprogramován dotazník, jímž byl rozhovor řízen. Dotazník zároveň slouží jako záznamový instrument.**
- **Vzorek byl převážen podle demografické struktury Pražanů dle údajů ČSÚ k 1. 1. 2009**
- **Celkem bylo dotazováno 1002 respondentů**
- **Dotazování probíhalo od 8. do 22. září 2010**



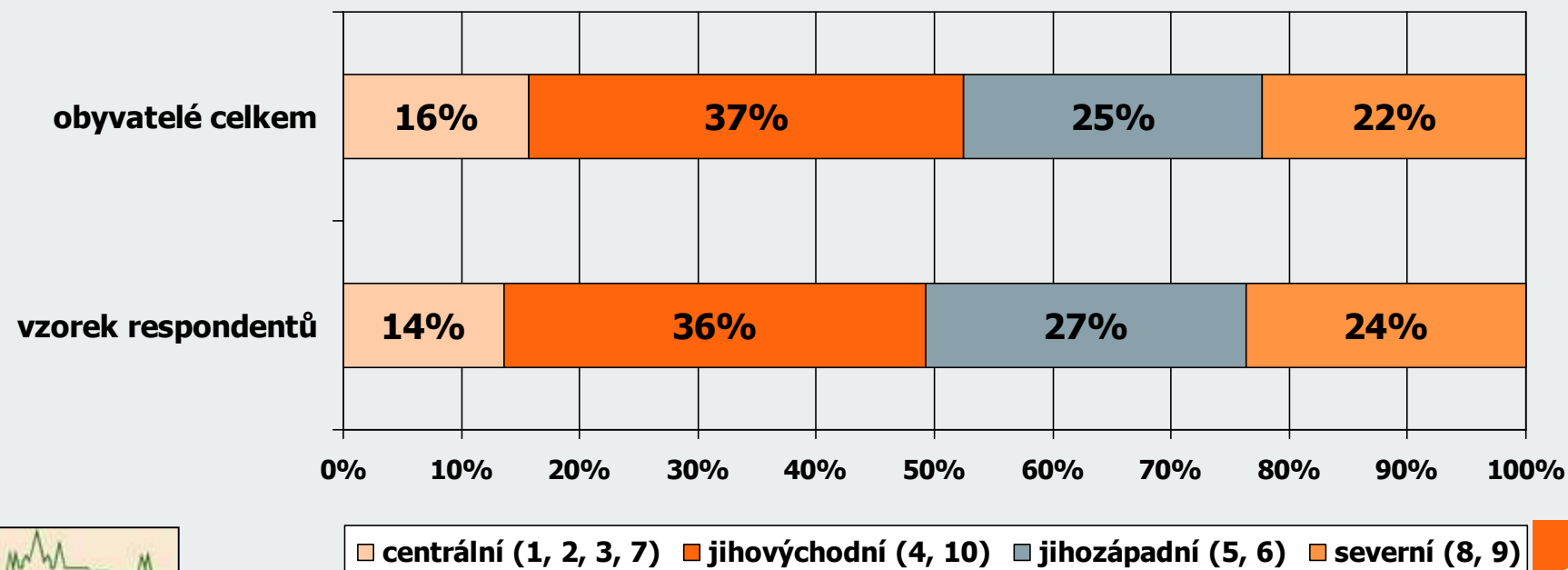
# Počet respondentů

5

Bylo dotazováno 1002 respondentů, respondenti byli rozděleni podle městských částí, aby výsledná struktura zohledňovala geografické rozložení obyvatel Prahy.

Výsledky byly převáženy dle pohlaví, věku a vzdělání.

Na grafu jsou uvedeny proporce počtu obyvatel (bez ohledu na věk) a vzorku respondentů (věk 15-69 let) podle 4 hlavních geografických částí Prahy

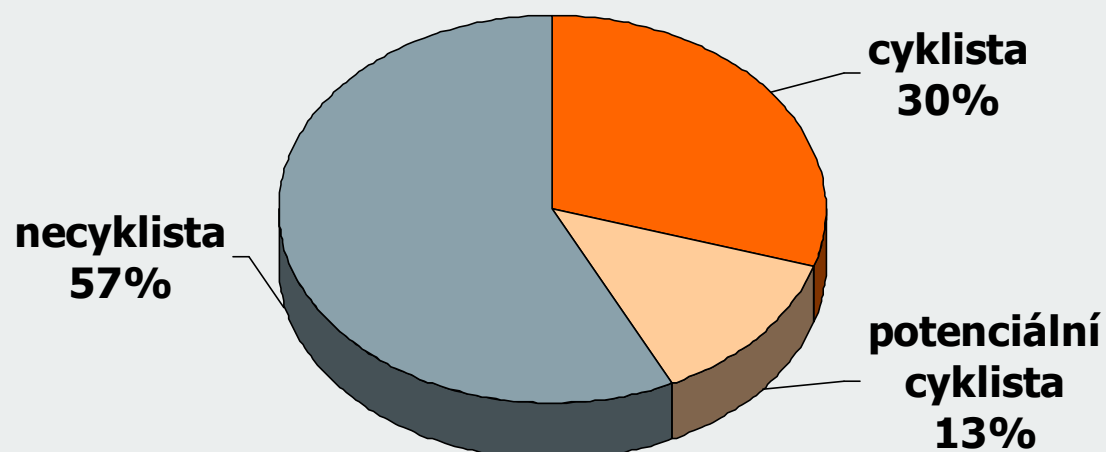


## Základní segmentace

6

### Byly stanoveny 3 základní skupiny populace

- cyklista (jezdí na kole po Praze alespoň 1x měsíčně)
  - potenciální cyklista (jezdí na kole po Praze méně nebo vůbec, ale při odstranění bariér by jezdili více)
  - necyklista (nejezdí a nejezdili by ani při odstranění bariér)
- Proti roku 2008 mírně vzrostl počet cyklistů a poklesl počet potenciálních cyklistů. Změny jsou na hranici statistické významnosti.

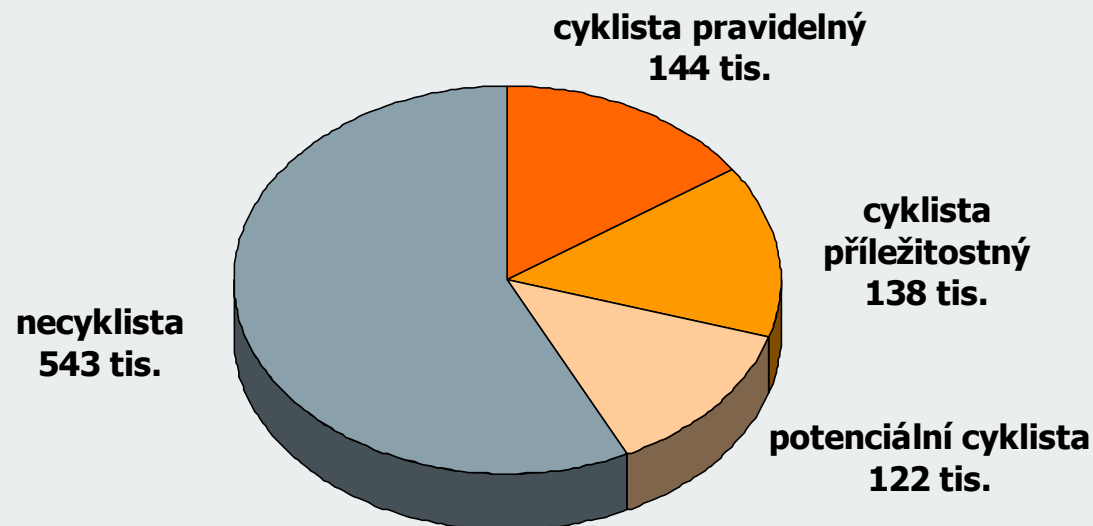


# Základní segmentace

7

## Počty jednotlivých skupin

- Cyklistů je v Praze 282 tis. (244 tis. v roce 2008), z toho 144 tis. pravidelných (jezdí na kole po Praze v zimním nebo letním období alespoň 1x týdně) a 138 tis. příležitostných
- Potenciálních cyklistů je 122 tis.
- Necyklistů je 543 tis.

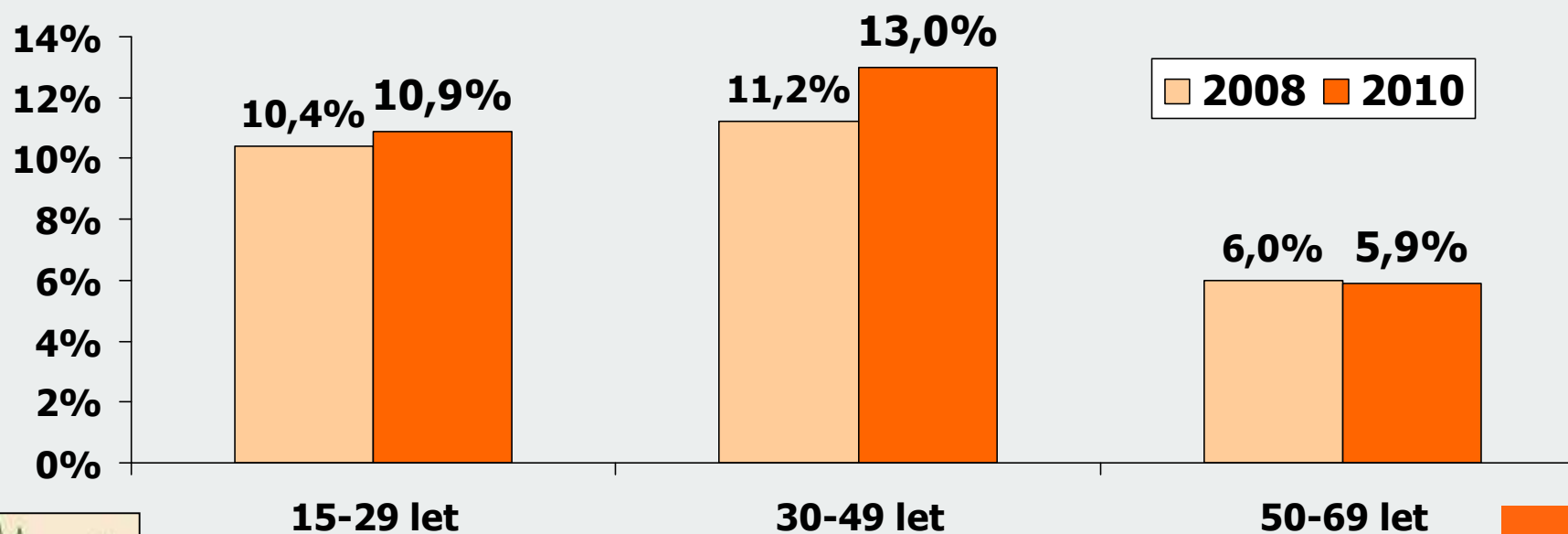


## Změny v počtu cyklistů od roku 2008 dle věku

8

### Změny v počtech cyklistů

- Nejvyšší přírůstek je zaznamenán ve věkové skupině 30-49 let, nárůst činí téměř 2 procentní body
- V absolutních počtech se jedná o nárůst cca **17 tis. cyklistů** v této cílové skupině
- Menší nárůst (0,5 procentního bodu) je ve skupině nejmladších cyklistů, cca **5 tis. cyklistů**



Procenta vztažena k celé populaci Prahy



# 2

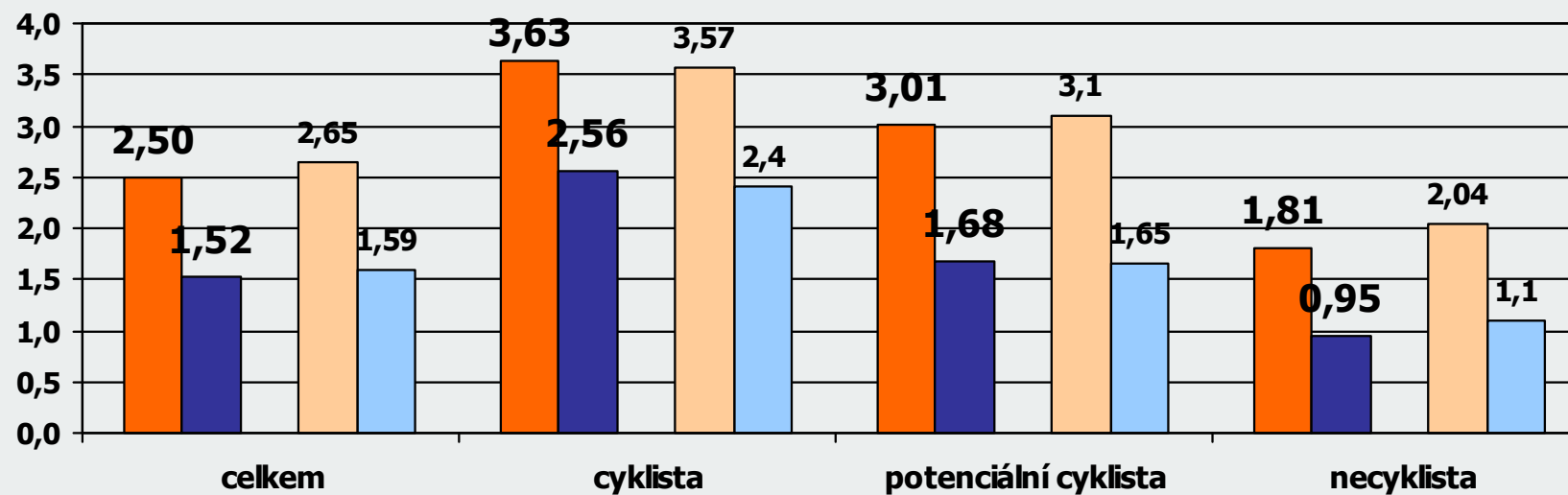
## Srovnání vybraných parametrů v čase



# Vlastnictví jízdních kol

10

- Celkový počet jízdních kol vlastněných pražskými domácnostmi se v porovnání s rokem 2008 nezměnil
- Mírně vzrostl počet kol u cyklistů a mírně poklesl u necyklistů



■ počet kol v domácnosti 2010  
 ■ z toho v Praze 2010  
 ■ počet kol v domácnosti 2008  
 ■ z toho v Praze 2008



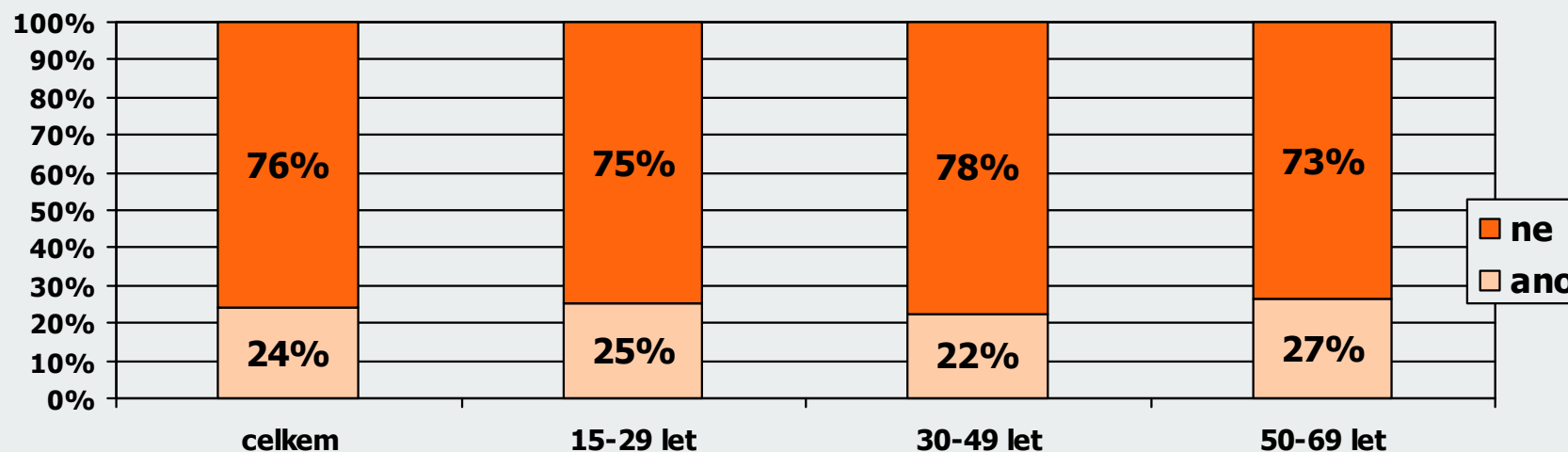
\*) srovnání není úplně přesné, neboť při odhadech úhrnu v roce 2002 nebyl brán v potaz počet členů domácnosti a údaje o počtu kol v domácnosti každého jednotlivce byly interpretovány jako počty kol na domácnost

GfK

## Možnost uložení kol v cíli cesty

11

- Ani v tomto údaji nedošlo k žádné změně, nadále  $\frac{3}{4}$  osob, co jely na kole v Praze v posledním roce alespoň 1x, nemá možnost pohodlně a bezpečně kolo v cíli cesty uložit.
- Jednotlivé věkové skupiny se proti roku 2008 již příliš neliší.



# Počet ujetých km po Praze na kole za rok

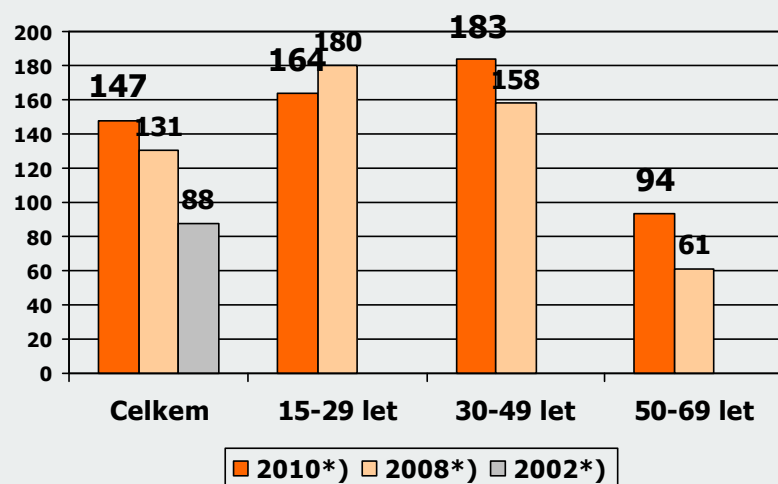
12

Došlo k dalšímu nárůstu ujetých km po Praze.

Nárůst je způsoben především nárůstem počtu osob, které po Praze ujely alespoň 1 km, ve střední věkové skupině a zvýšením průměrné ujeté vzdálenosti u nejstarší věkové skupiny.

Ujetá vzdálenost je v jednotlivých kategoriích velmi podobná, rozdíly jsou v podílu osob, které po Praze ujely alespoň 1 km, v jednotlivých věkových skupinách.

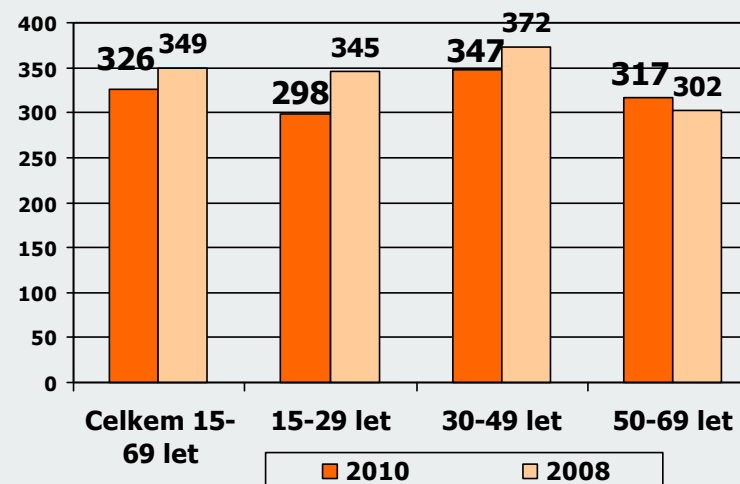
údaje v km/osobu



\*) srovnání provedeno na skupině osob od 18 let



údaje v km/osobu využívající kolo k dopravě po Praze



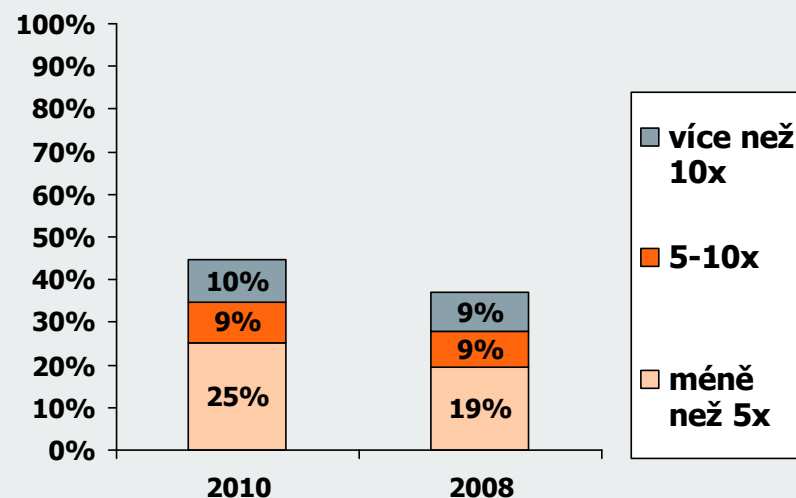
# Znalost cyklotras a jejich využití

13

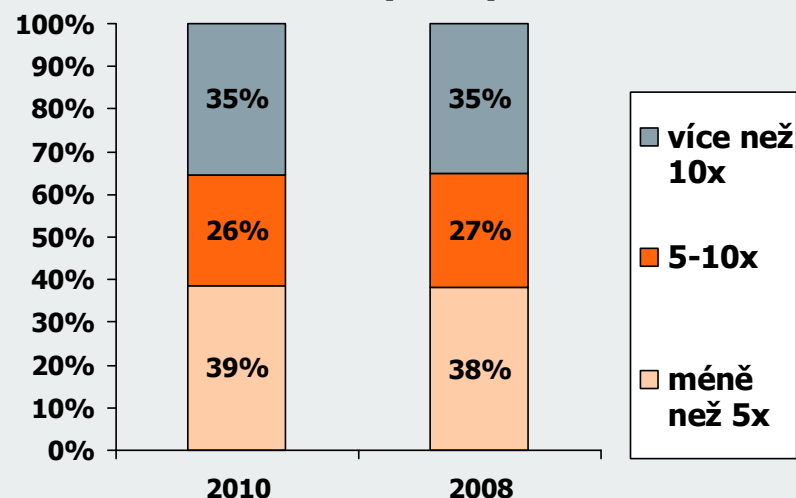
Znalost cyklotras ve srovnání s rokem 2002 stoupla ze 2/3 na 78% Pražanů. Ve srovnání s rokem 2008 stoupla znalost o 3%body.

Ve využívání cyklotras došlo k významnějšímu posunu pouze u celkového využívání – nrost podíl uživatelů cyklotras mezi všemi Pražany, zejména u ojedinělého využití.

### Využití cyklotras mezi Pražany



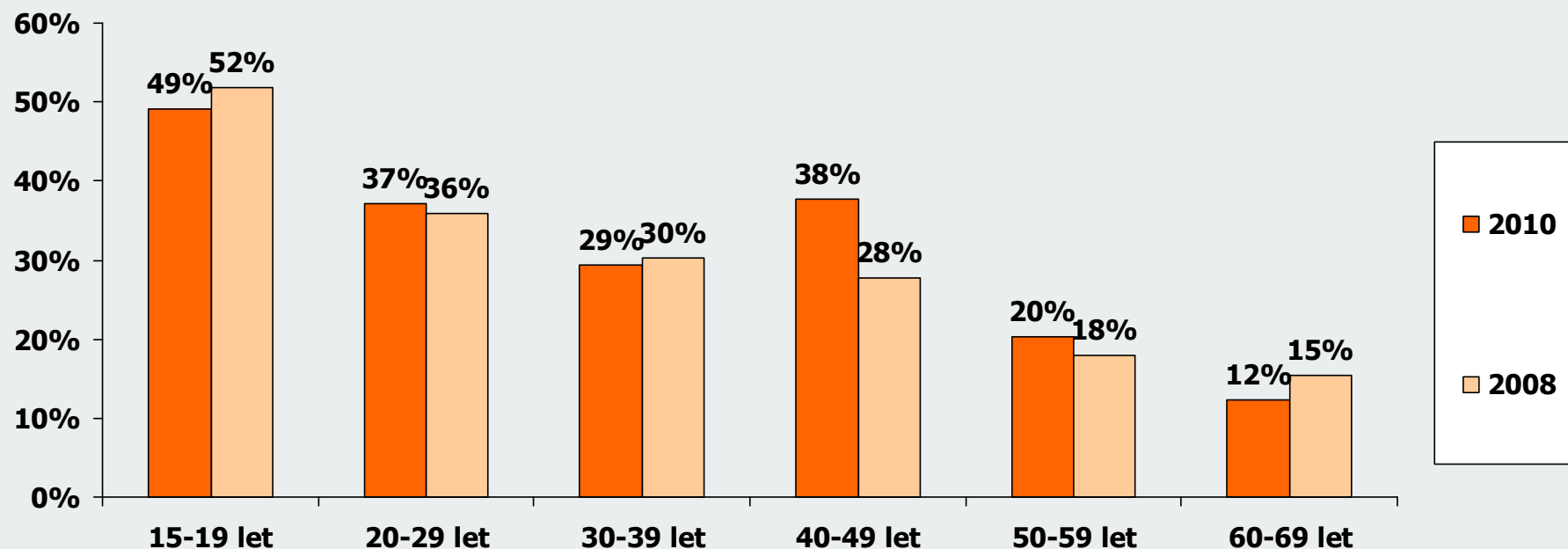
### mezi cyklisty



## Podíl cyklistů ve věkových skupinách

14

Za významnou změnu lze považovat nárůst podílu cyklistů ve věkové skupině 40-49 let, která se tak stala cyklisticky aktivnější skupinou než třicátníci.



# 3

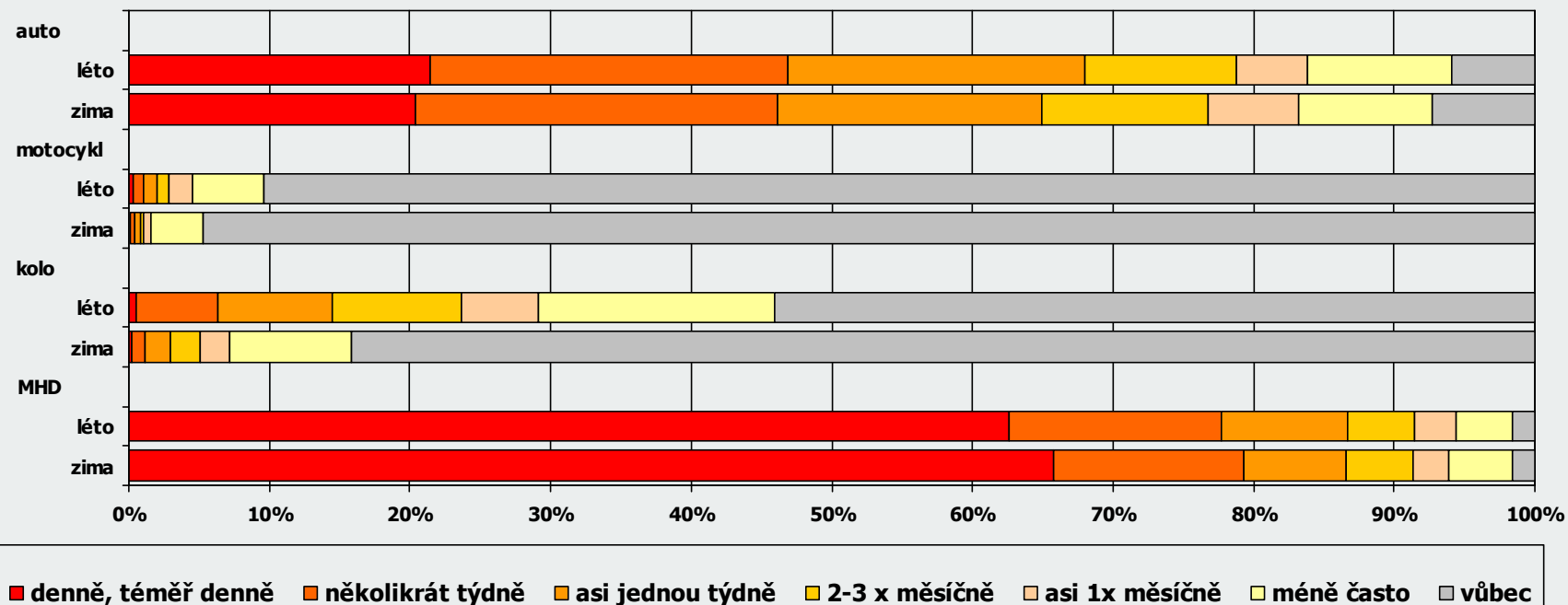
## Vlastní výsledky výzkumu



## Srovnání frekvence dopravy v létě a v zimě 2010

16

- Nejfrekventovanějším způsobem dopravy po Praze je hromadná doprava, dále IAD. Doprava na kole je výrazně méně frekventovaná, ještě menší je podíl dopravy na motocyklech. Z grafu je patrný sezónní posun. Celkově mírně poklesla frekvence automobilové dopravy, mírně narostla frekvence dopravy na motocyklech.

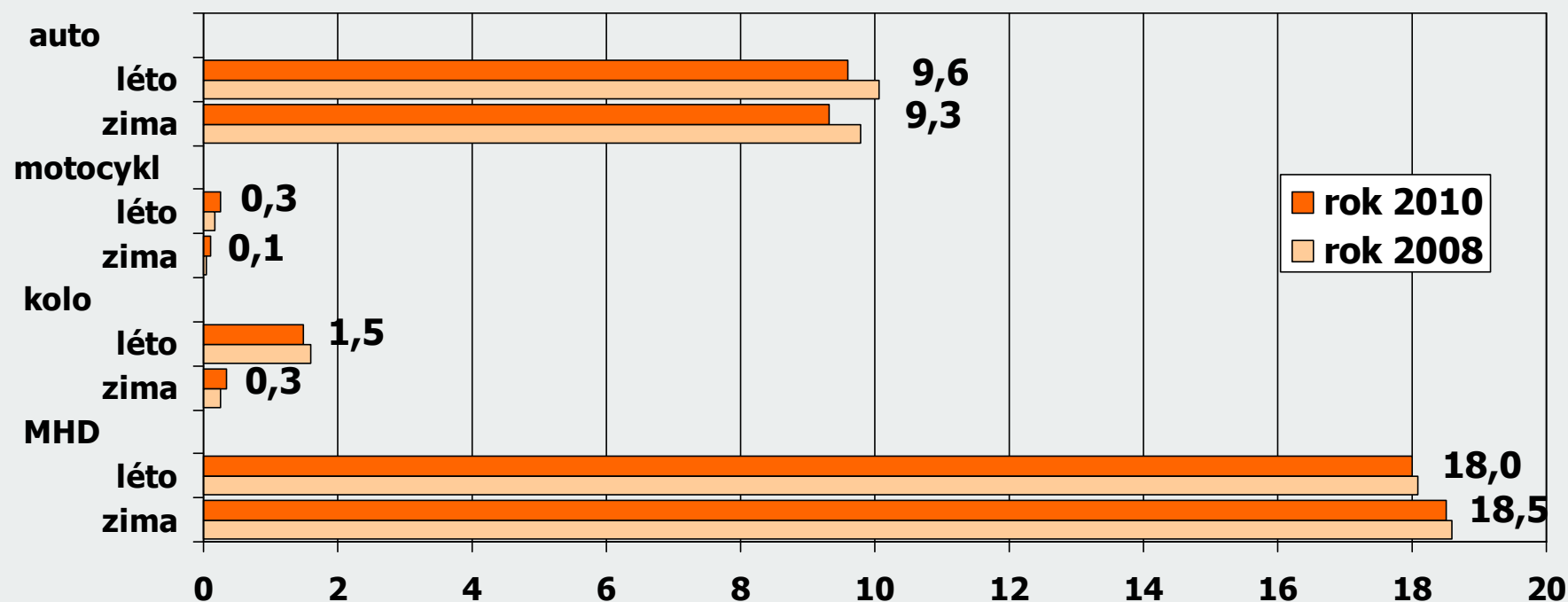




## Srovnání frekvence dopravy v létě a v zimě

17

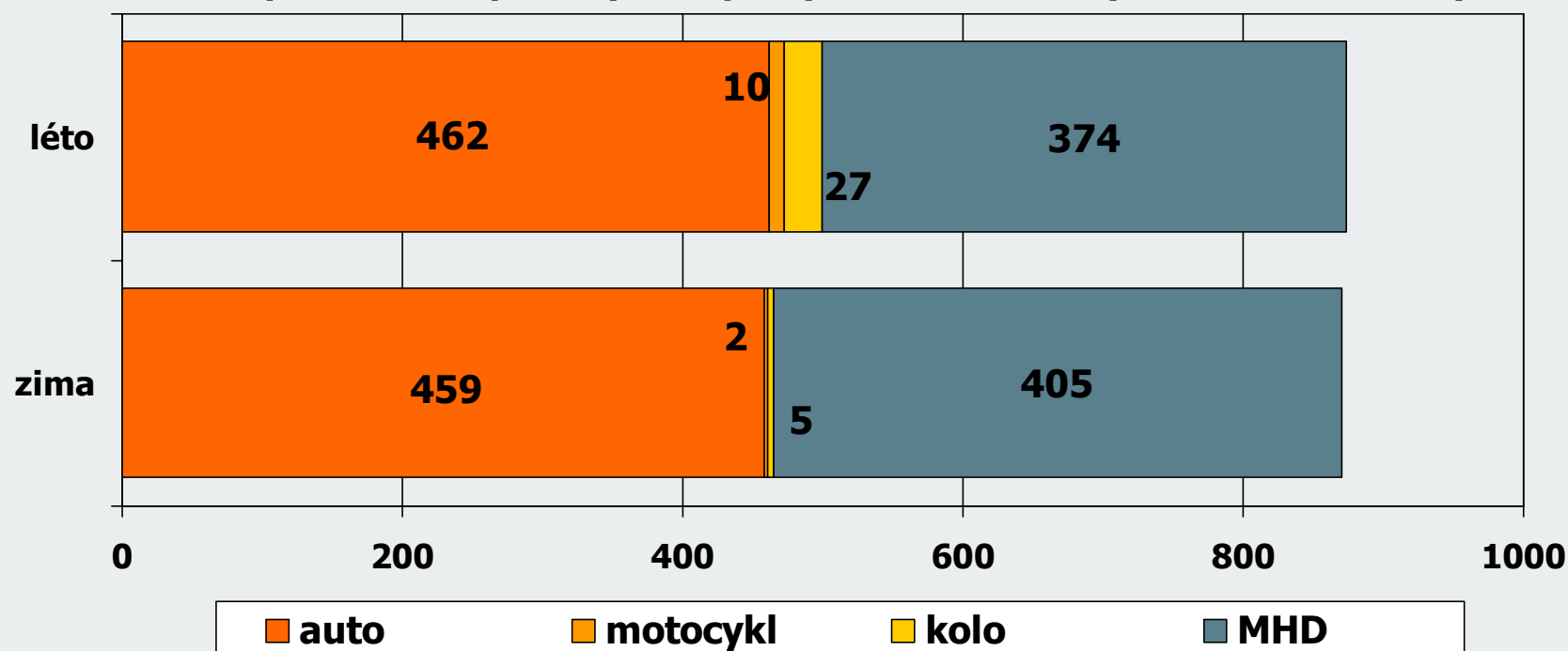
- Následující graf je odhadem frekvence využití dopravy ve 30 dnech.



## Srovnání přepravního výkonu v létě a v zimě údaje v km/měsíc

18

- Srovnání vychází z odhadu ujetých km jednotlivými druhy dopravy\*). Podíl cyklistické dopravy na dopravním výkonu činí v letním období 3,05% (v roce 2008 2,61%), v zimním období 0,55% (v roce 2008 0,42%).  
V celoročním pohledu činí podíl cyklodopravy v Praze 1,80% (v roce 2008 1,51%).



*\*) pokud respondent nedokázal odpovědět na odhad ujetých km, byl dotázán na strávený čas druhem dopravy a byl proveden přepočít na základě průměrných rychlostí v Praze (auto a moto 40km/h, MHD 20 km/h, kolo 10 km/h)*

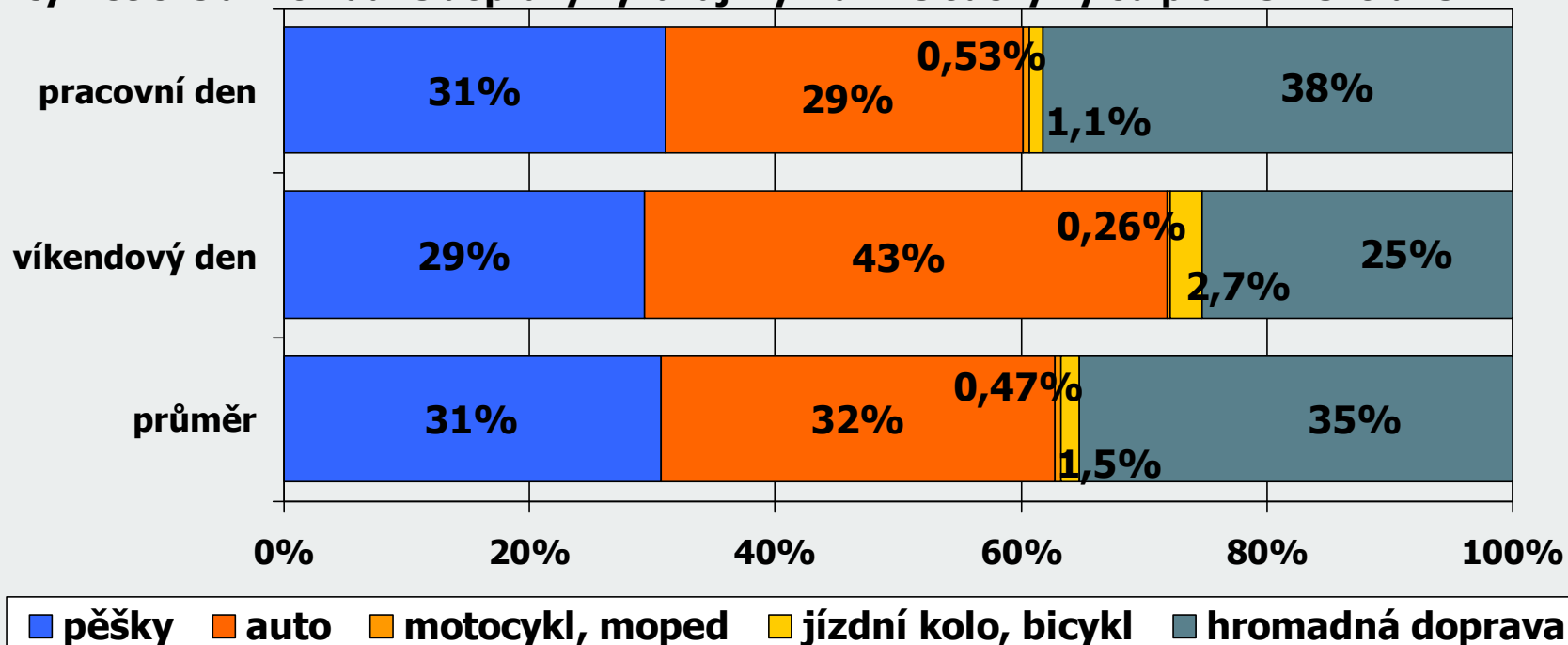
*Je nutno vzít v úvahu, že údaje jsou deklarované, nikoliv technicky měřené*

GfK

## Modal split (vztaženo k druhé dekádě září) vychází z počtu vykonaných cest

- Výpočet vychází z dotazu na včerejší den, 8 různých typů cest, u každého byl zjišťován počet vykonaných cest tohoto typu a způsoby použité dopravy.
- Do pěší dopravy nebyly započteny přesuny na nejbližší zastávku MHD nebo k autu.
- Výrazná odlišnost je mezi pracovním a víkendovým dnem, kdy podíly automobilové, cyklistické a hromadné dopravy vykazují významné odchylky od průměrného dne.

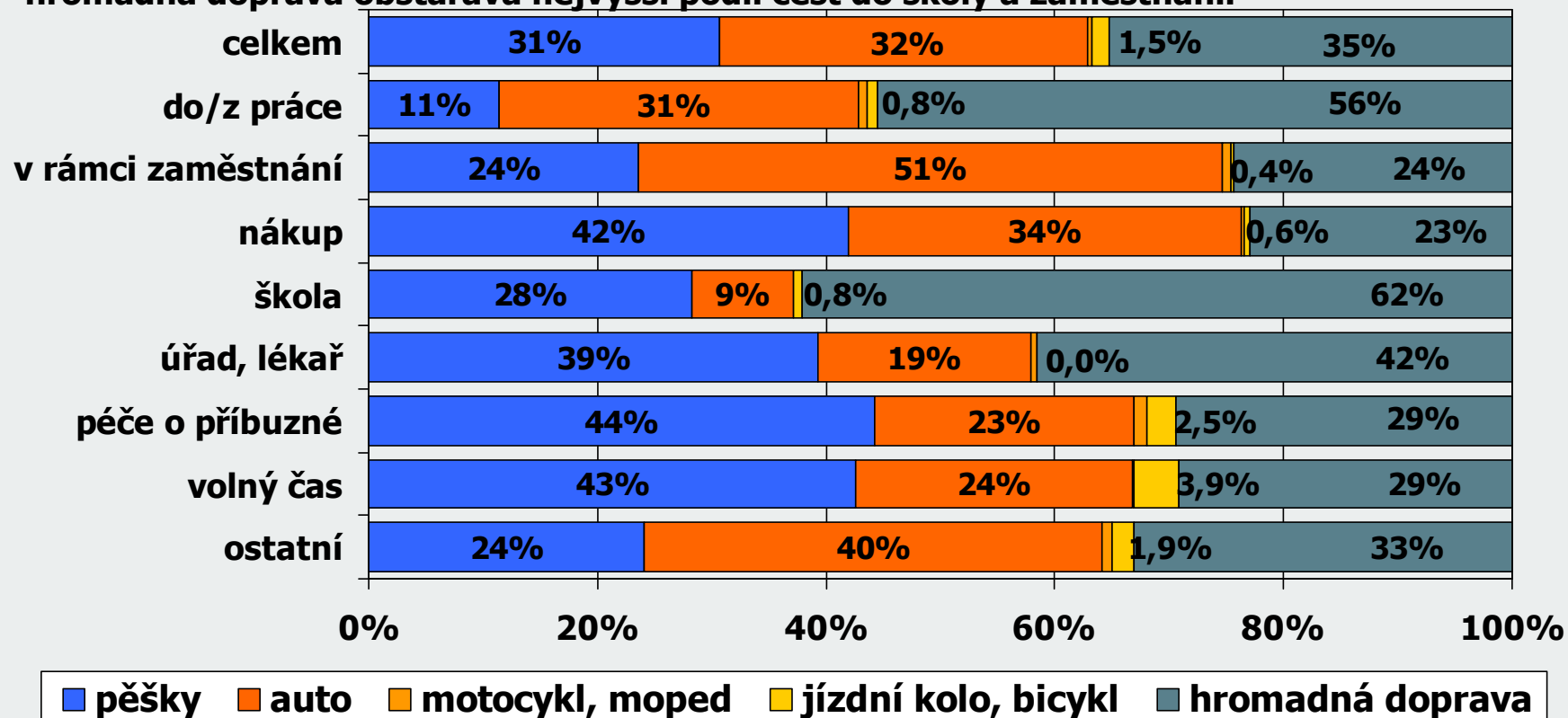
19



## Modal split dle typů cest

20

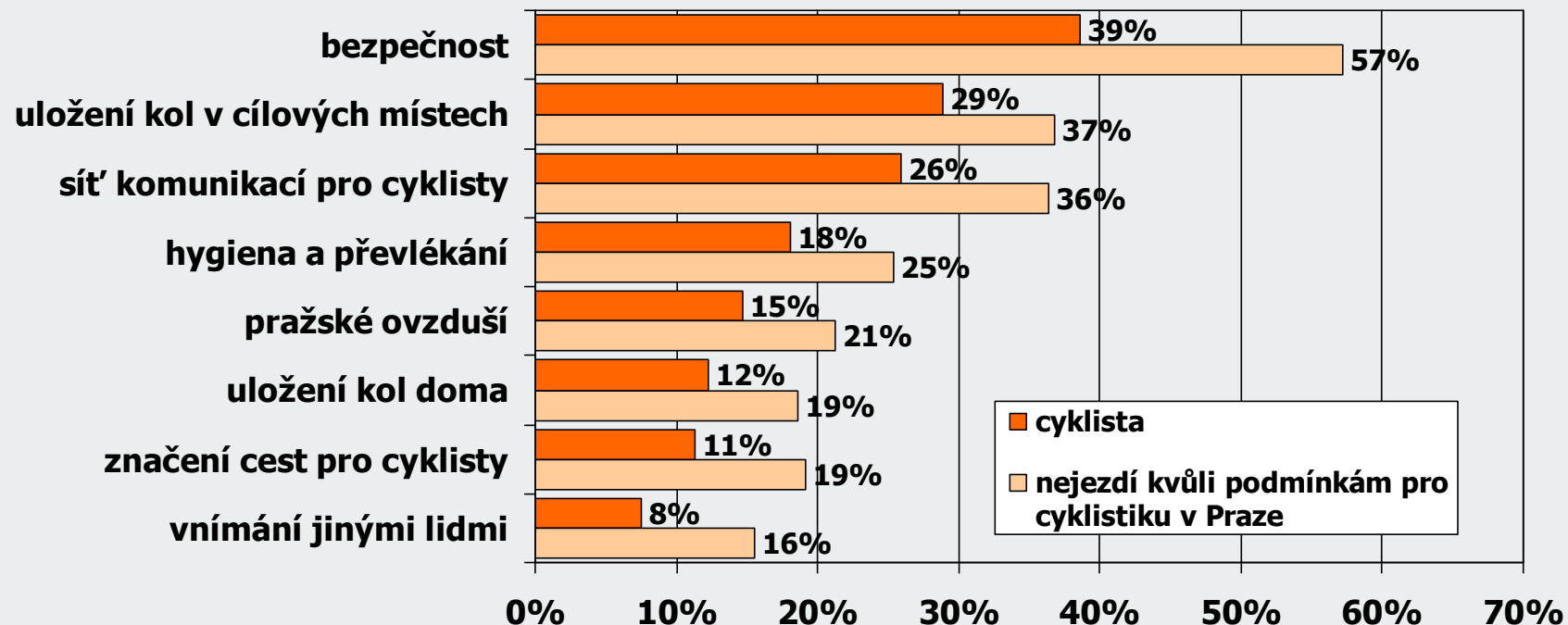
- Nejvyšší podíl cyklo dopravy je při cestách ve spojení s volným časem a péčí o příbuzné (děti, rodiče). Nejvyšší podíl automobilové dopravy je v rámci cest při zaměstnání, hromadná doprava obstarává nejvyšší podíl cest do školy a zaměstnání.



## Zásadní překážky pro častější využití kola

21

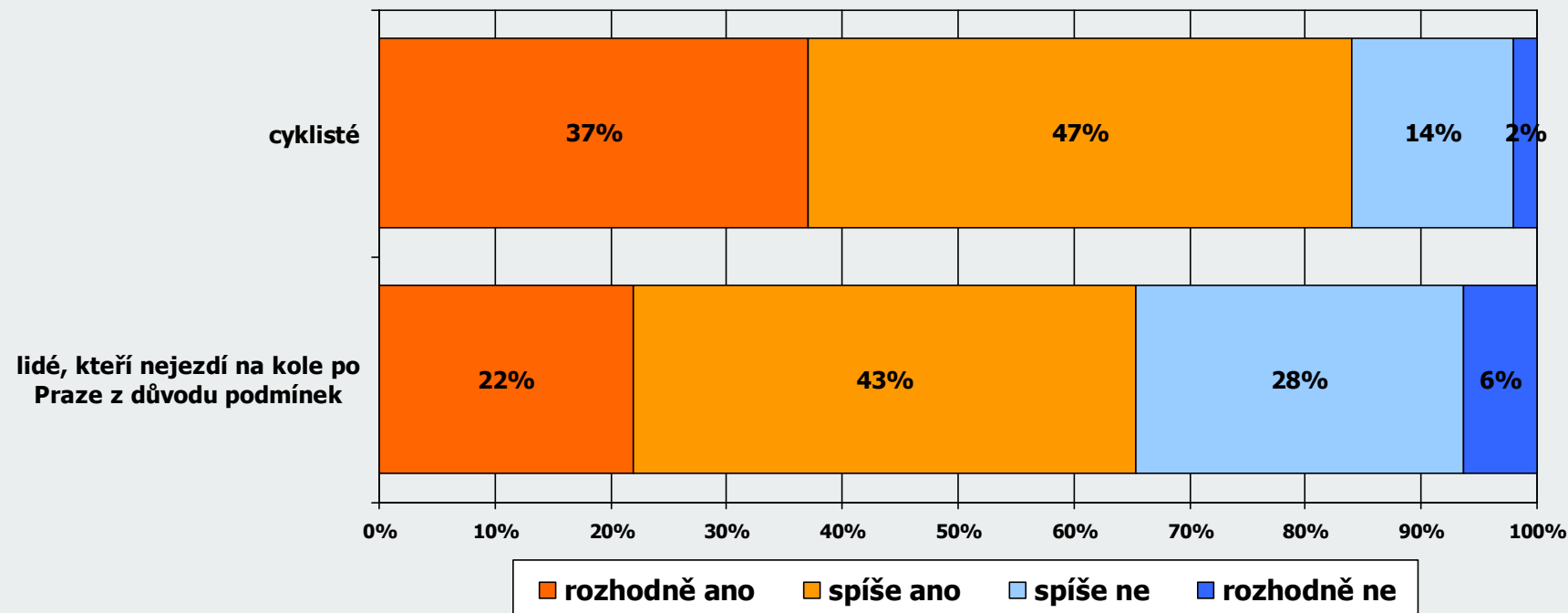
Největší překážkou je bezpečnost. Necyklisté vnímají překážky výrazně citlivěji. Proti roku 2008 se v žebříčku posunuly výš překážky jako uložení kol v cílových místech a hygiena s převlékáním.



# Častější využití kola k dopravě po výrazném zmírnění překážek

22

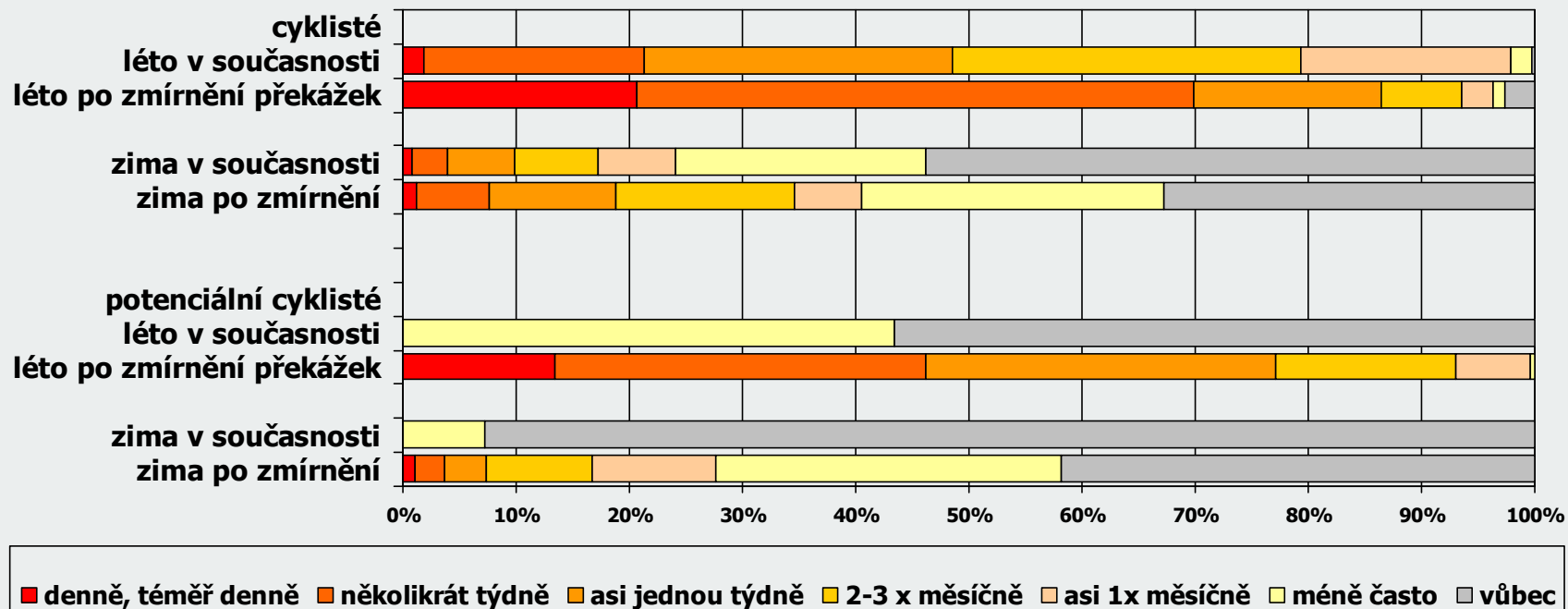
Při výrazném zmírnění překážek by 83% cyklistů a 65% osob, které na kole nejezdí kvůli podmínkám pro cyklodopravu v Praze, používalo kolo k dopravě po Praze častěji.



# Srovnání frekvence dopravy na kole v létě a v zimě po zmírnění překážek

23

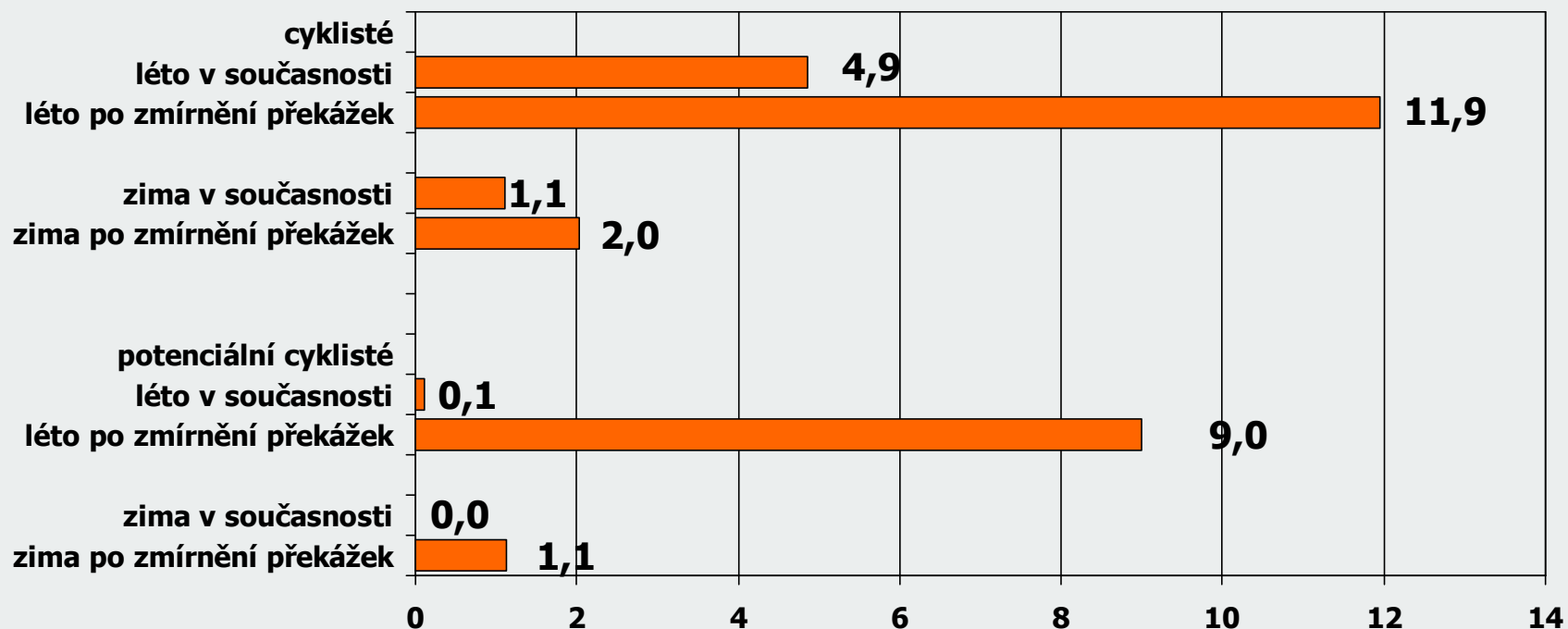
- Z porovnání vyplývá, že posun ve frekvenci využívání dopravy na kole by po zmírnění překážek byl výrazný. Rada osob, které dosud po Praze na kole téměř nebo vůbec nejedí, by v letním období jezdili denně/téměř denně (13%). Významně častěji by jezdili i stávající cyklisté, téměř  $\frac{3}{4}$  z nich by jezdili vícekrát týdně.



# Srovnání frekvence dopravy na kole v létě a v zimě po zmírnění překážek

24

- Následující graf je odhadem frekvence využití dopravy na kole ve 30 dnech. Z grafu vyplývá, že potenciální cyklisté by po zmírnění překážek chtěli využívat kolo pro dopravu častěji než stávající cyklisté při současných bariérách.

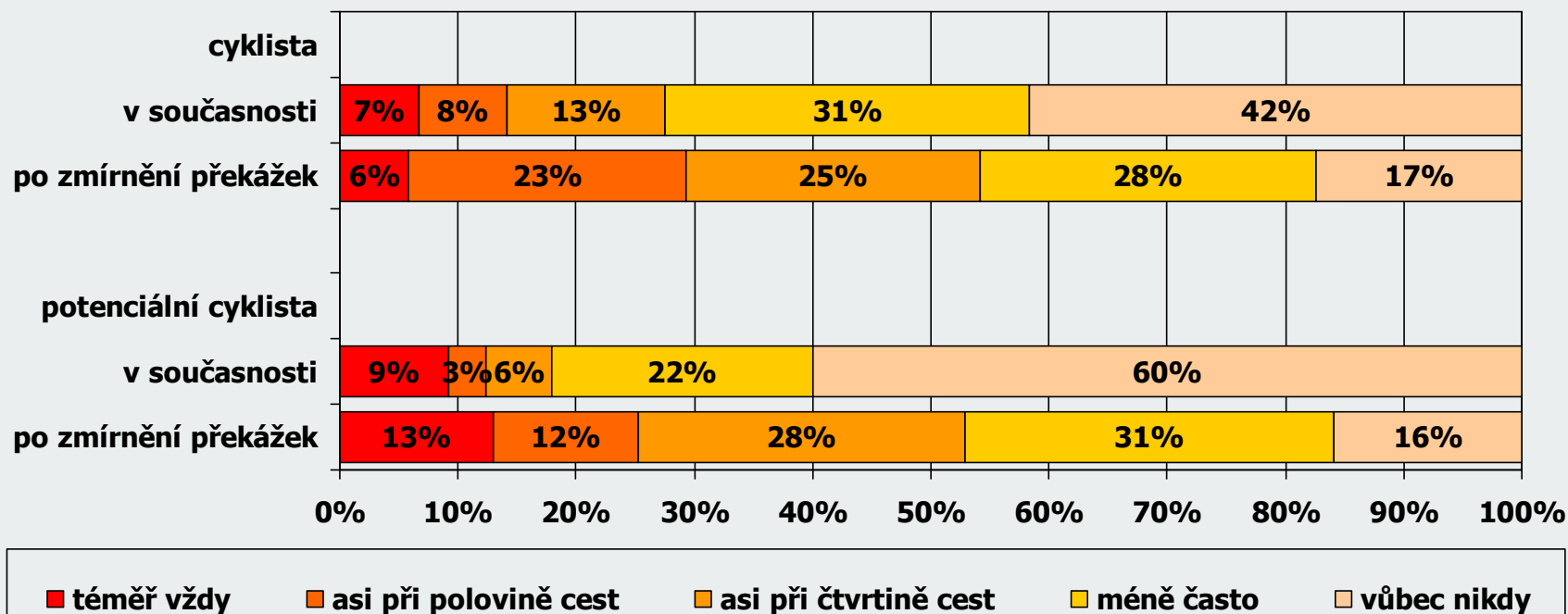




# Využití kombinace dopravy na kole a MHD v současnosti a po zmírnění překážek

25

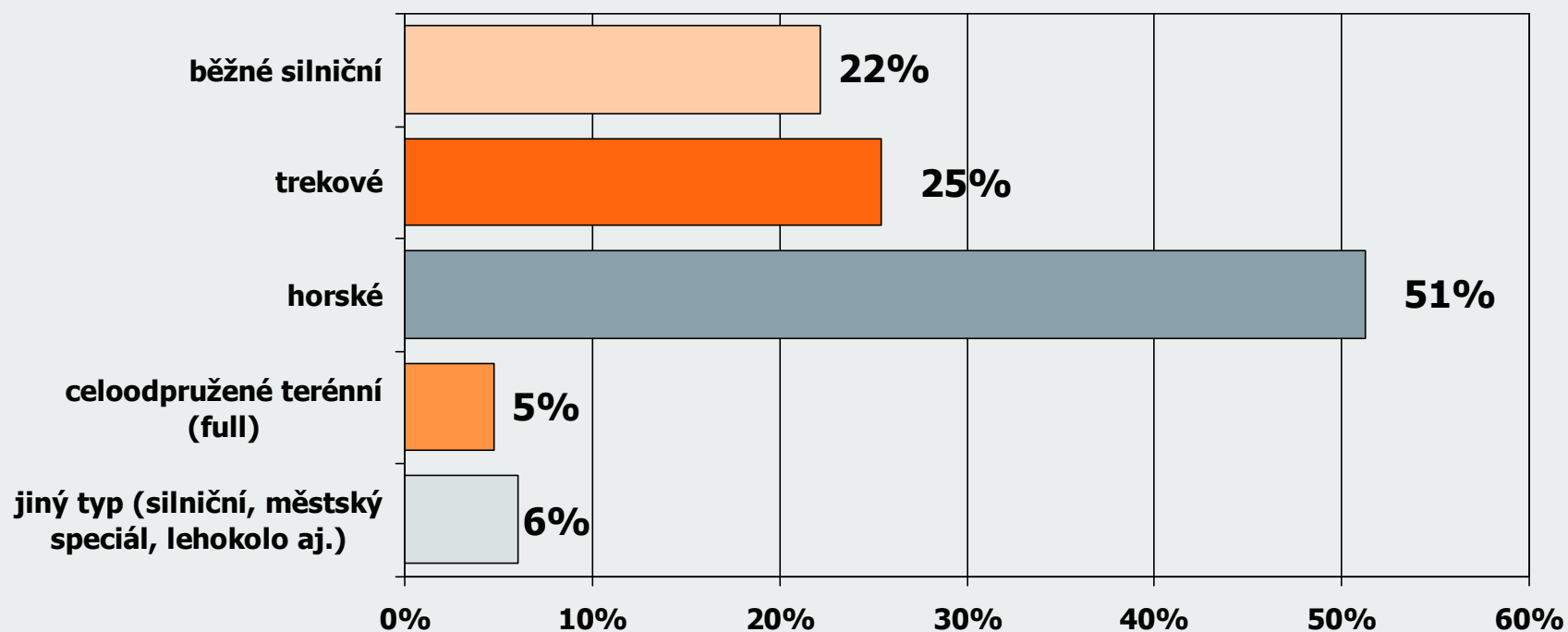
- Využití kombinace MHD a cyklistické dopravy je poměrně omezené. Zmírněním překážek pro cyklistickou dopravu by kombinace byla významně atraktivnější – více než polovina cyklistů a potenciálních cyklistů by tuto možnost využívala při více než čtvrtině cest.



## Typ kola, na kterém jezdí po Praze

26

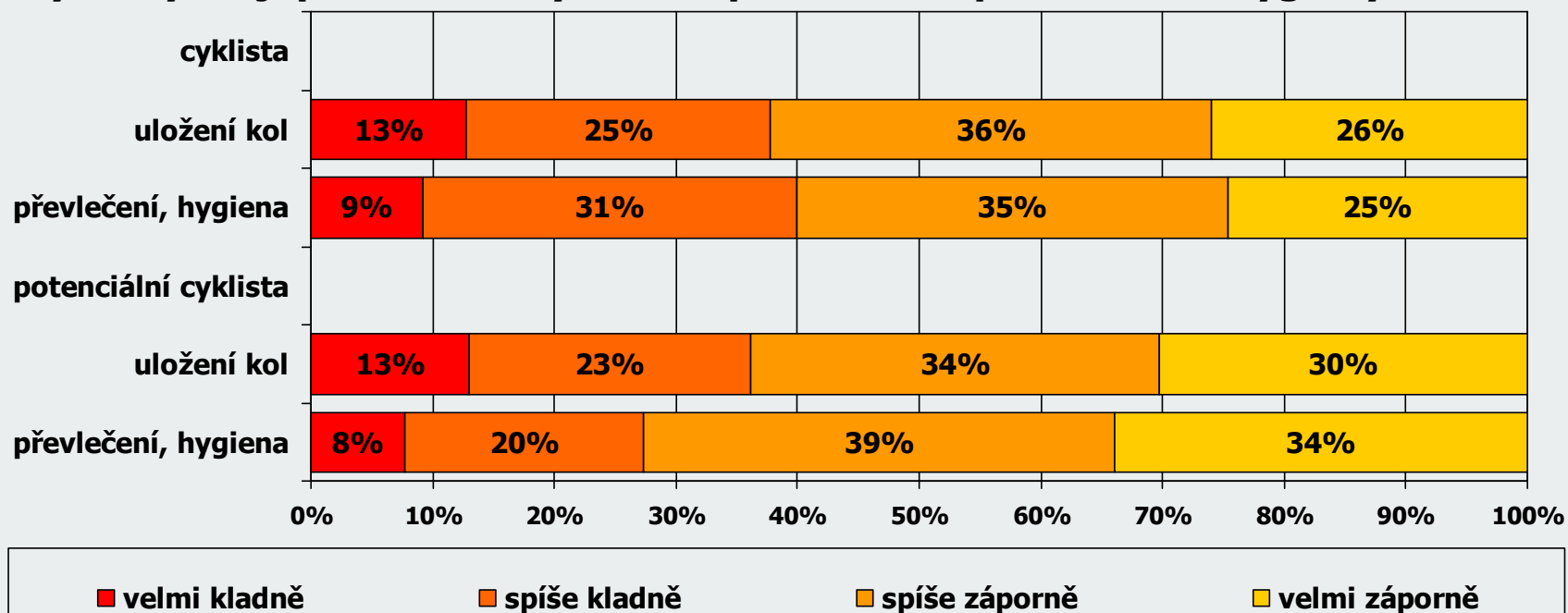
- Nejčastějším typem používaným pro jízdu na kole je horské, následuje trekové a běžné silniční.



# Hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu na straně zaměstnavatelů, škol

27

- Hodnocení podmínek pro cyklo dopravu, jak je vytvářejí zaměstnavatelé, školy, hodnotí jak cyklisté, tak potenciální cyklisté častěji záporně. Největší výhrady mají potenciální cyklisté k podmínkám převlékání a hygieny.

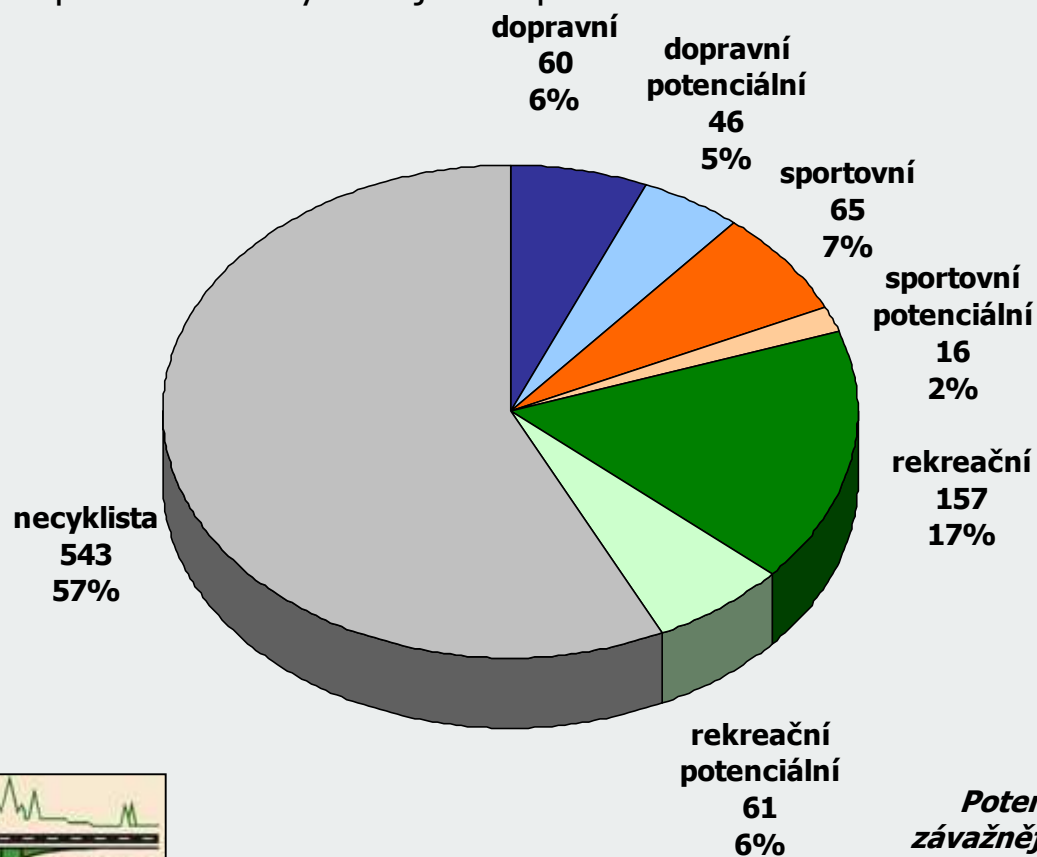


# Segmentace cyklistů a potenciálních cyklistů podle účelu využívání kola v Praze

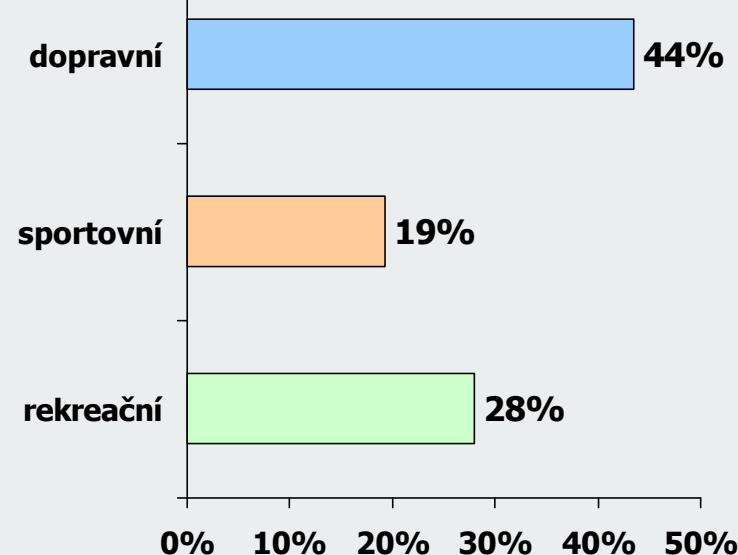
28

## Počty jednotlivých skupin

- Nejpočetnější jsou rekreační cyklisté (157 tis. osob.), zde je i největší potenciál. Druhá největší skupina potenciálních cyklistů jsou dopravní.



*Poměr potenciálních cyklistů k celkovému počtu cyklistů a potenciálu ukazuje, že největší překážka pro využívání kola k dopravě je u dopravních cyklistů*



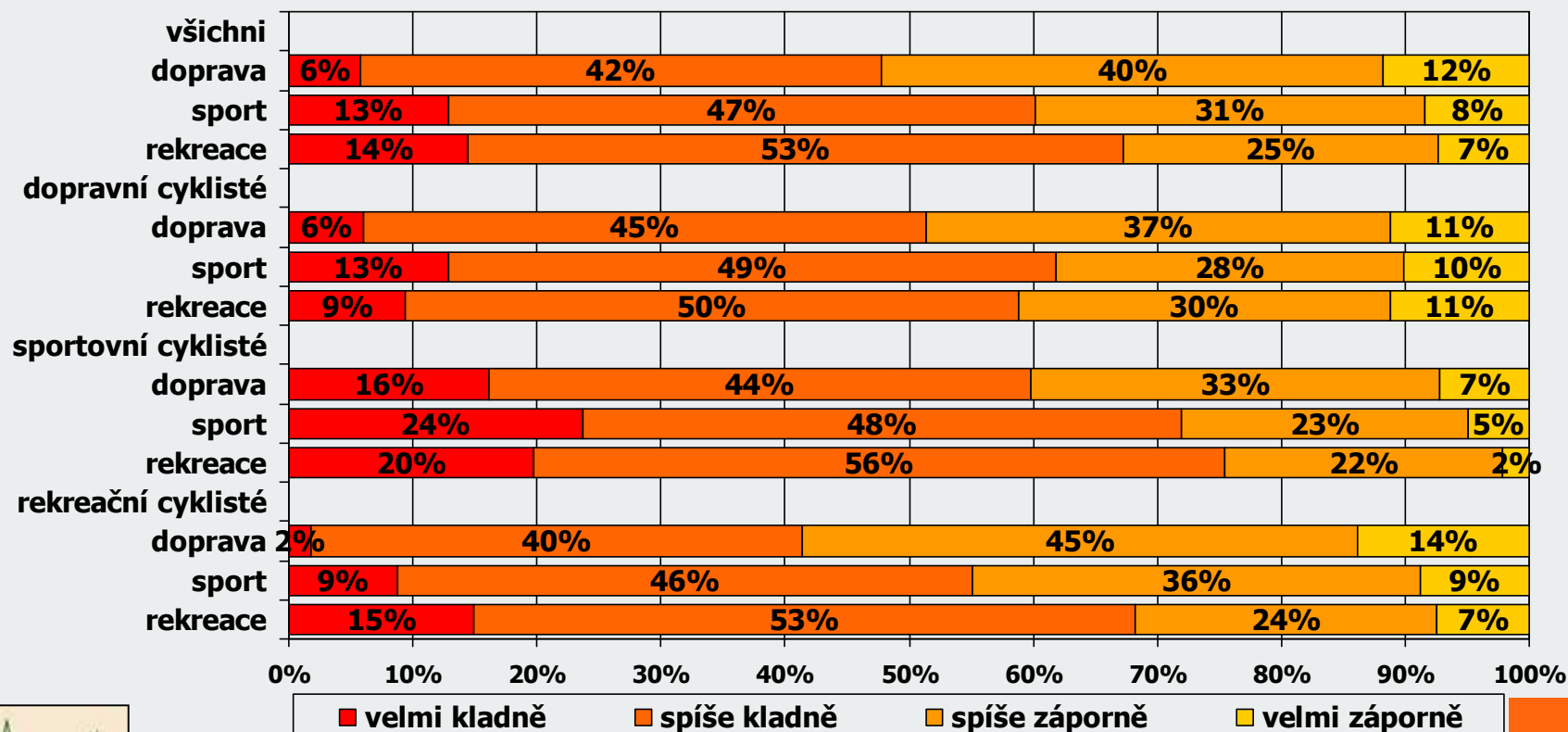
*Potenciální dopravní cyklisté považují za závažnější překážku (více než ostatní) zejména bezpečnost a síť komunikací pro cyklisty*



## Hodnocení podmínek pro cyklistickou dopravu dle účelu

29

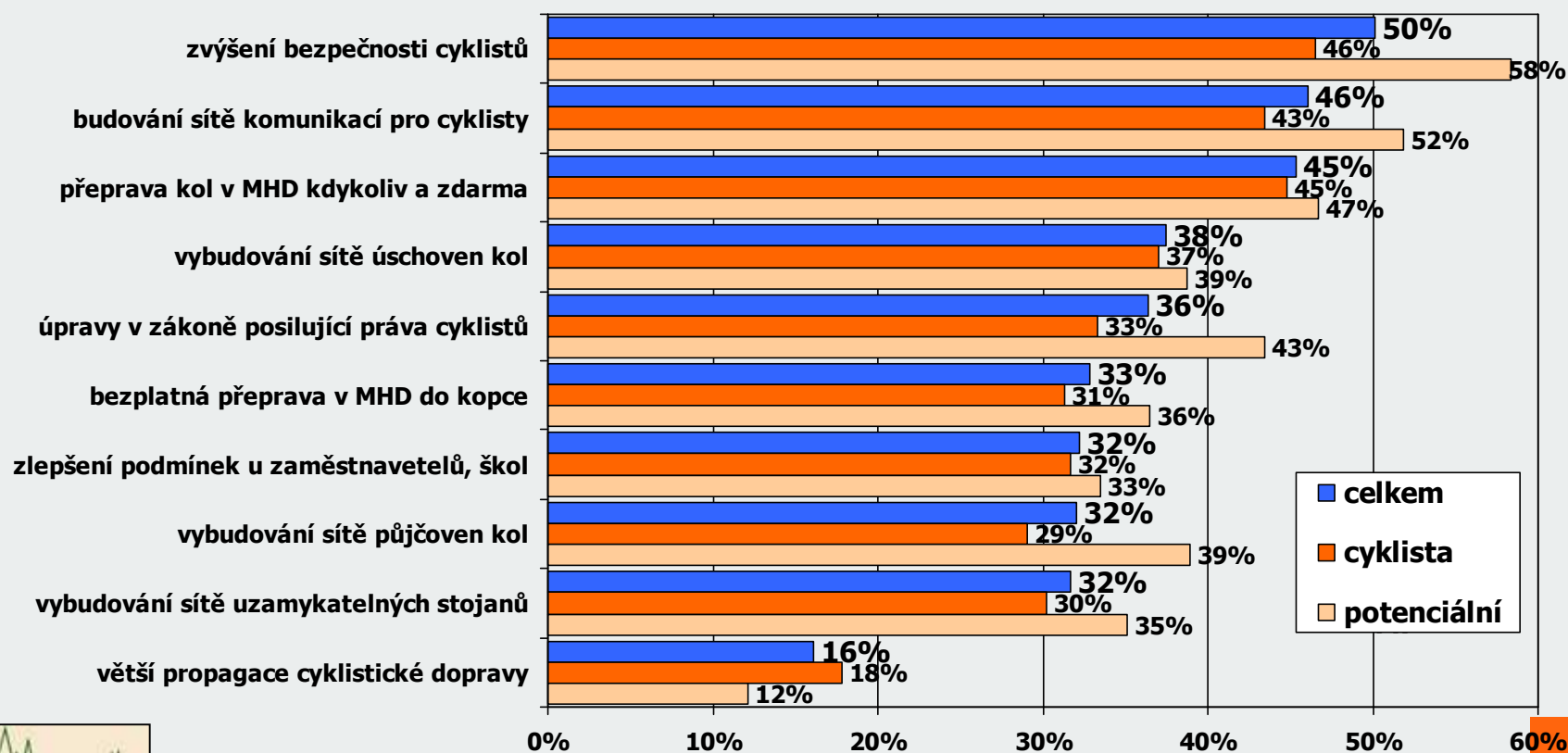
- Nejvhodnější jsou v Praze podmínky pro rekreační cyklistiku, nejhorší pro dopravní. Sportovní cyklisté hodnotí podmínky nejpozitivněji, naproti tomu rekreační cyklisté hodnotí podmínky pro dopravní cyklistiku nejkritičtěji (3 z 5 hodnotí záporně).



# Opatření a jejich vliv na využití kola pro dopravu po Praze

30

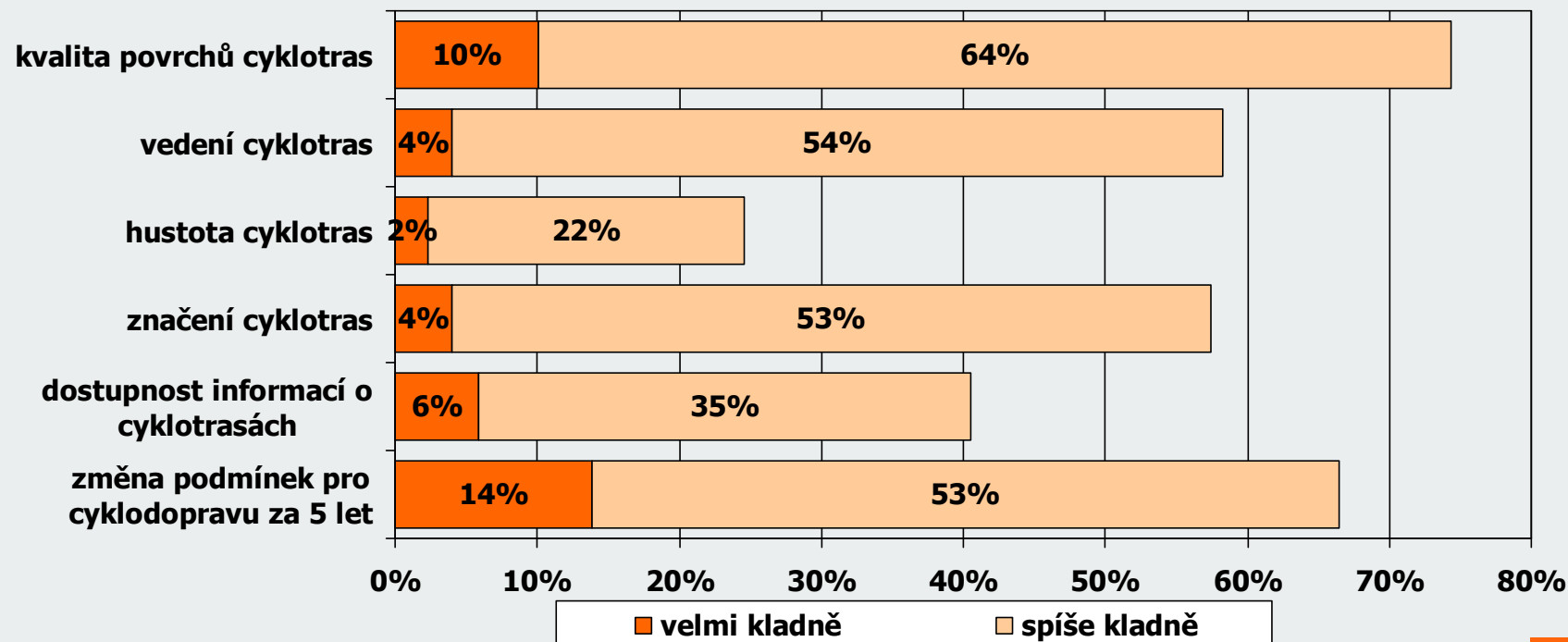
V grafu jsou zobrazeny odpovědi, kdy respondent uvádí, že v případě realizace tohoto opatření by kolo k dopravě po Praze používal o hodně více. Posílení cyklistické dopravy by nejvíce pomohlo další budování sítě komunikací pro cyklisty, zvýšení jejich bezpečnosti a bezplatná přeprava kol kdykoliv a zdarma v MHD.



# Hodnocení faktorů pro cyklodopravu v Praze

31

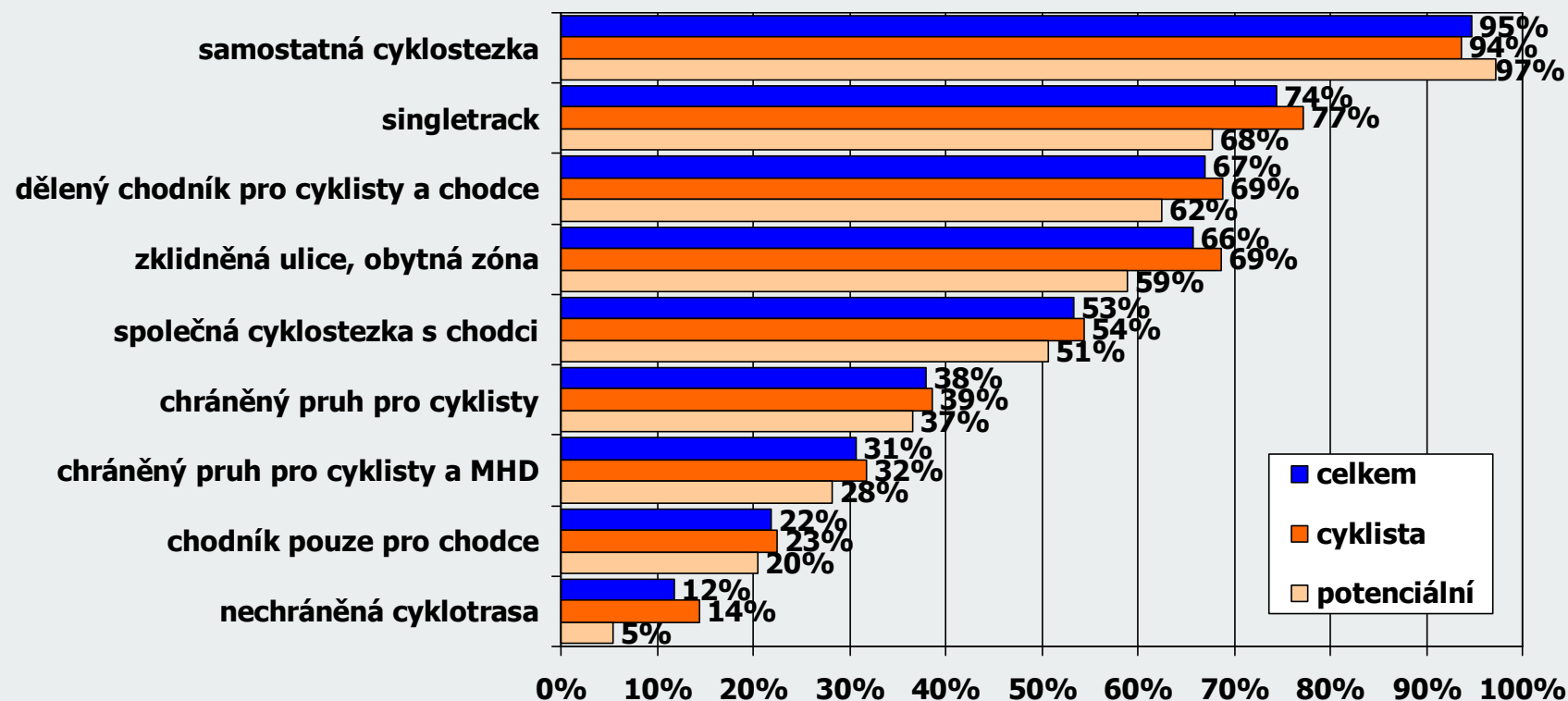
Hodnocení vyznívají jako velmi opatrně pozitivní. Velmi kladných hodnocení je stále příliš málo, naproti tomu určitý posun k lepšímu je z odpovědí respondentů patrný (kromě dostupnosti informací o cyklotrasách, kde je hodnocení téměř shodné jako v roce 2008).



# Vhodnost různých typů úprav cyklotras pro cyklodopravu (velmi vhodná/vhodná)

32

Za optimální řešení považují cyklisté i potenciální cyklisté samostatnou cyklostezku. Velmi vysokou podporu má singletrack, zejména mezi cyklisty. Rozdílná zkušenost cyklistů a potenciálních cyklistů se ukazuje u nechráněné cyklotrasy.

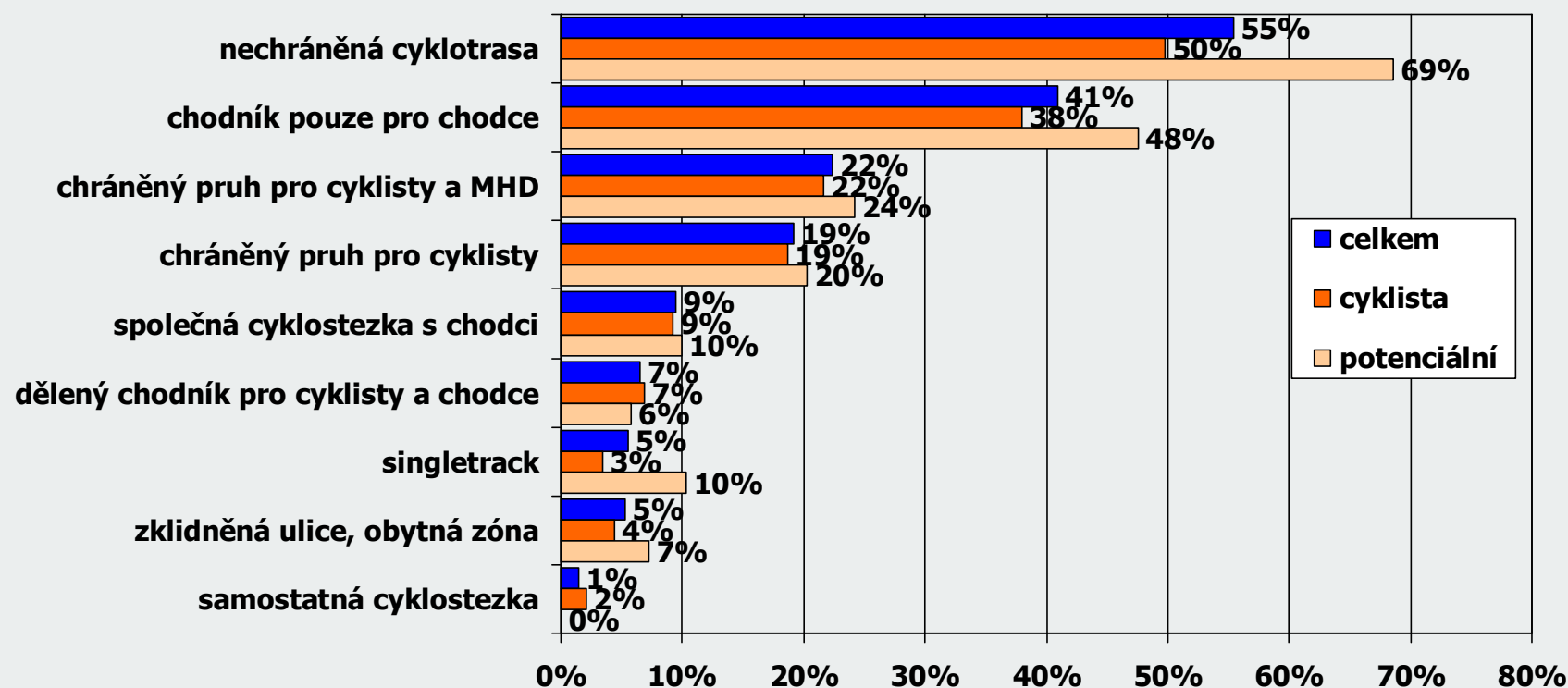




# Nevhodnost různých typů úprav cyklotras pro cyklodopravu (v nouzi použitelná/nepoužitelná)

33

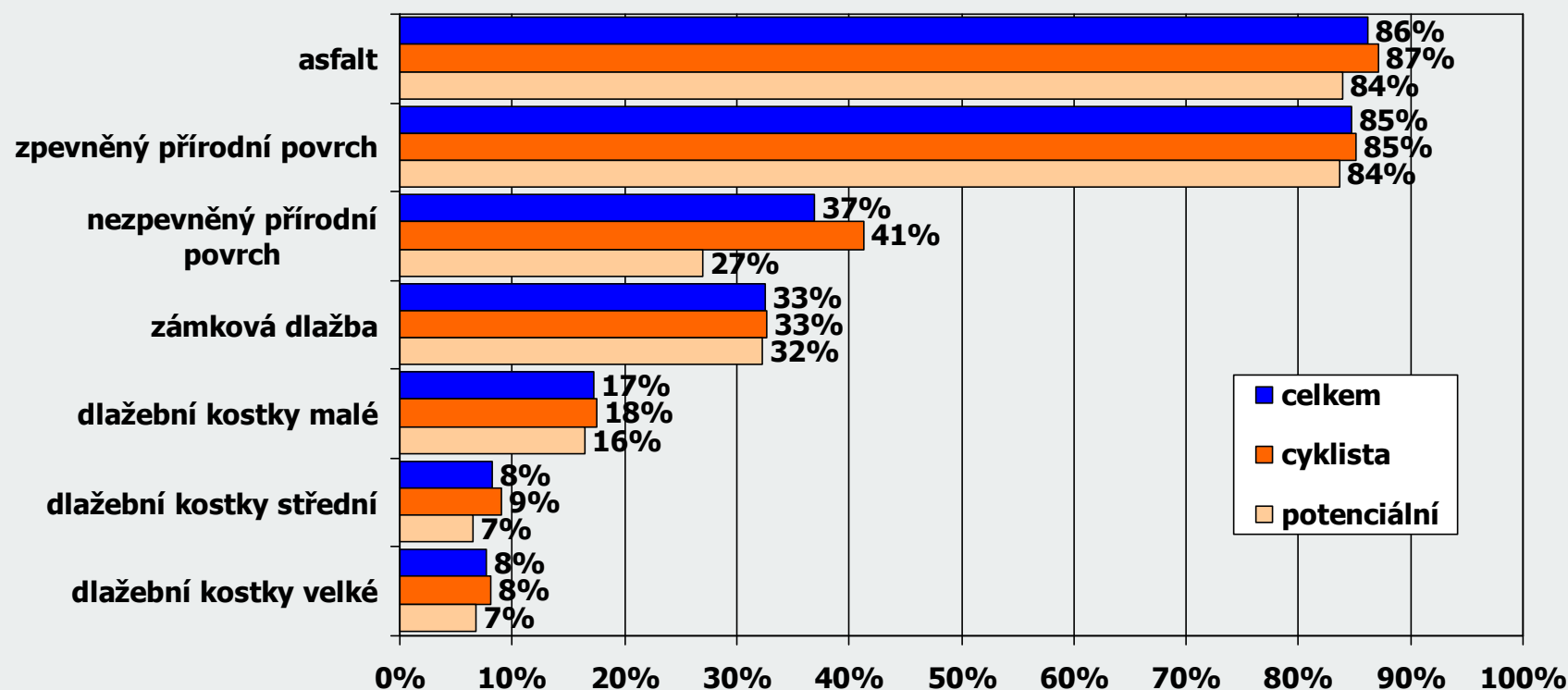
Za nejméně přijatelné řešení je považována nechráněná cyklotrasa. Pro potenciální cyklisty je obtížně použitelný i chráněný pruh).



# Vhodnost různých povrchů pro cyklodopravu (velmi vhodná/vhodná)

34

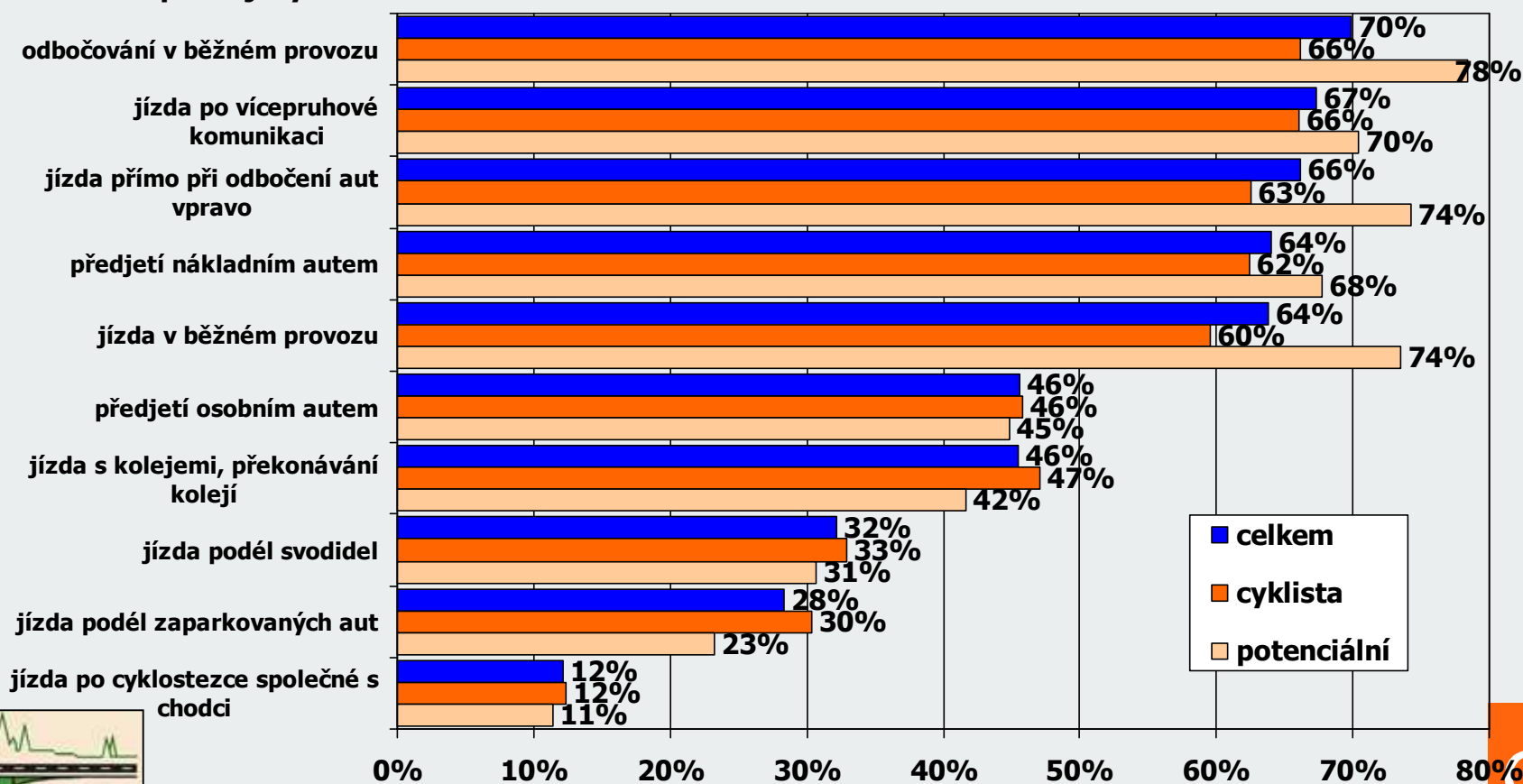
Za optimální řešení považují cyklisté i potenciální cyklisté asfaltový nebo zpevněný přírodní povrch. S výrazným odstupem následuje nezpevněný přírodní povrch a zámková dlažba. Proti roku 2008 je podpora nezpevněného povrchu vyšší než zámkové dlažby.



# Vnímání nebezpečnosti při dopravě na kole (životu nebezpečné/velmi nebezpečné)

35

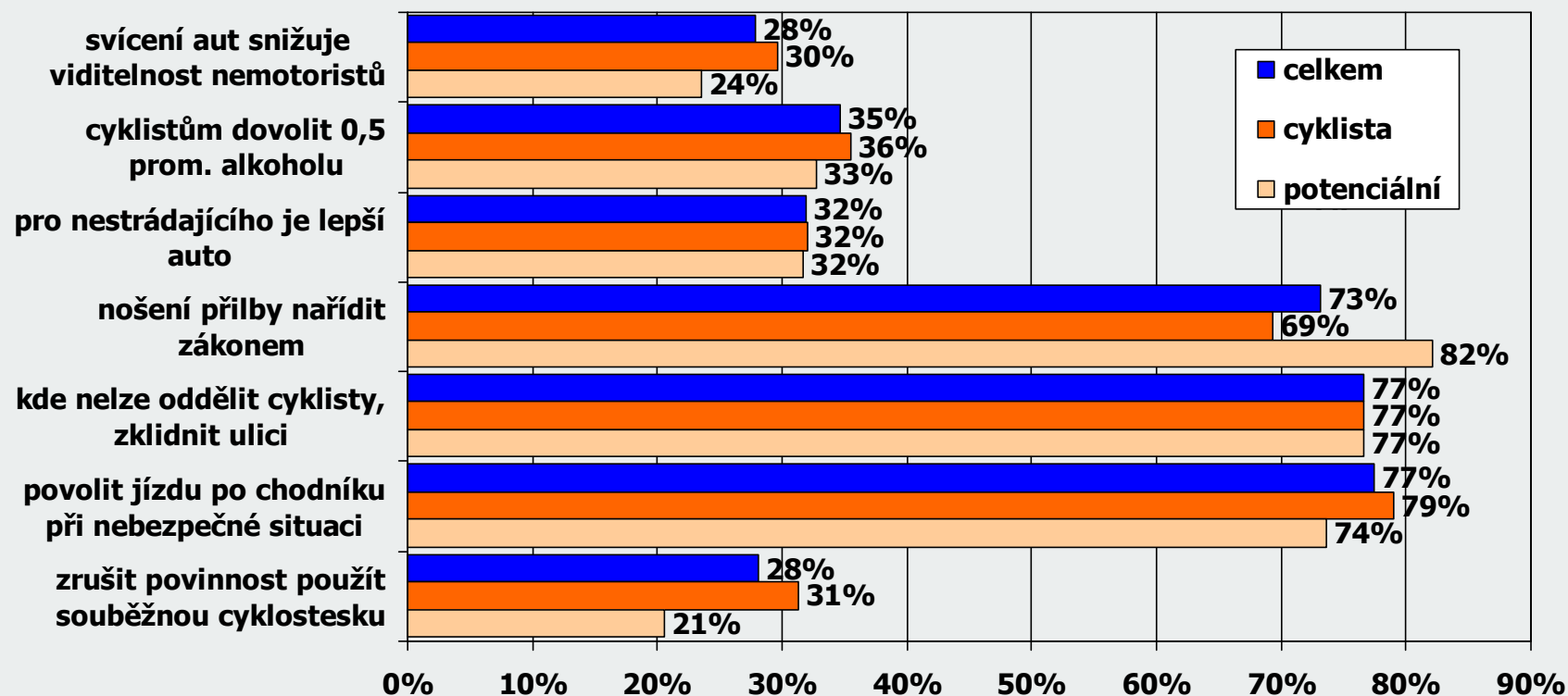
Tento graf ukazuje vliv zkušenosti z provozu na vnímání nebezpečnosti jednotlivých situací. Zatímco obecně vnímané nebezpečné situace potenciální cyklisté posuzují kritičtěji, koleje, jízdu podél svodidel a zaparkovaných aut vidí nebezpečněji cyklisté se zkušeností.



# Souhlas s výroky o cyklistické dopravě (zcela/spíše souhlasí)

36

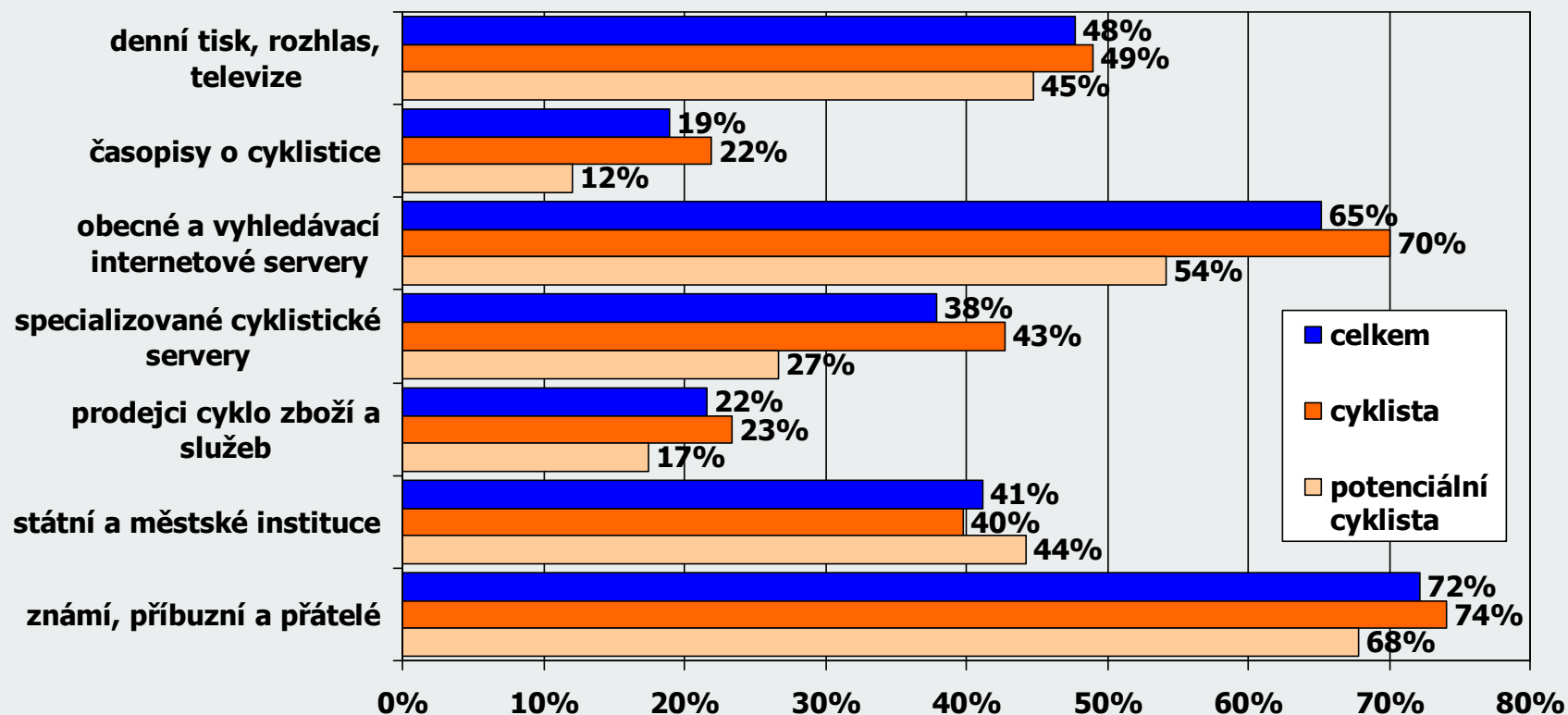
Největší rozdíly v názorech jsou v zavedení zákonné povinnosti nosit přilbu, zrušení povinnosti využít souběžnou cyklostezku a vlivu svícení aut na viditelnost nemotoristů.



# Zdroje informací o cyklistické dopravě v Praze (hlavní zdroj/používaný zdroj)

37

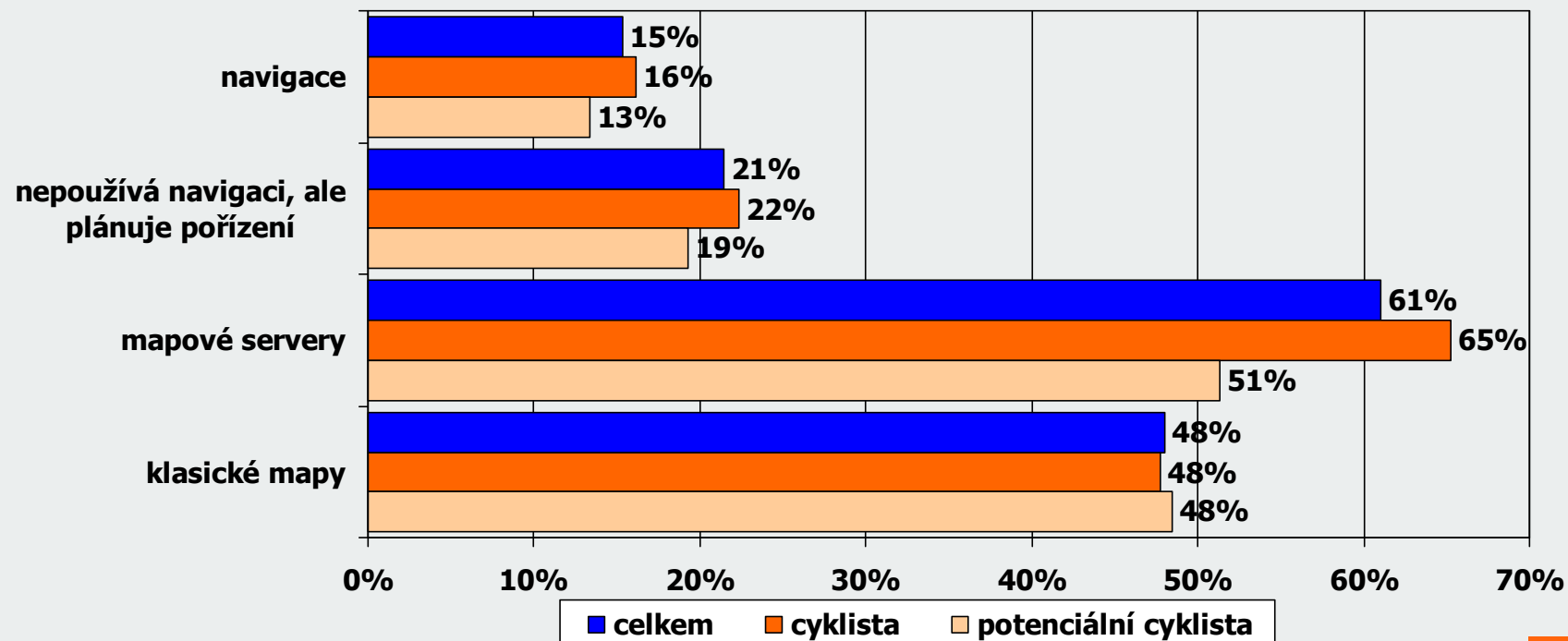
Z hlediska zdroje informací se cyklisté a potenciální cyklisté odlišují ve využívání specializovaných cyklistických i obecných serverů, ale i cyklistických časopisů, ve všem jsou významněji pilnější cyklisté.



## Využití informací pro plánování tras

38

Nejčastěji plánují cyklisté i potenciální cyklisté trasy na mapových serverech, dále pomocí klasických map. Přibližně každý sedmý využívá navigační systém.



**Děkuji  
za pozornost**

