

## Výzkum AutoMatu: Cyklopás je nejoblíbenější bez ohledu na věk a pohlaví

Přes 1 200 respondentů\*tek se na jaře zapojilo do online průzkumu vnímání cyklistické infrastruktury z hlediska bezpečnosti, který realizoval AutoMat. Hodnocení se týkalo šestnácti opatření integrovaných na silnici od žádného přes piktogramy až po oddělený (dánský) cyklopás. Po sepsání odborné výzkumné zprávy nyní výsledky zveřejňujeme.

Šetření proběhlo primárně mezi účastníky\*cemi výzvy Do práce na kole 2023 v Praze a mezi členy Klubu přátel spolku AutoMat. Kromě jednotlivých typů infrastruktury na fotografiích modelové situace rozlišovaly také počet jízdních pruhů a přítomnost parkování po pravé straně.

U každé situace respondenti\*tky hodnotili osobní pocit bezpečí, schopnost projet, oblíbenost a vyhledávanost. Prezentované situace vycházely z reálných situací z pražských ulic, nicméně je lze vztáhnout celorepublikově.

Z výzkumné zprávy Michala Šindeláře Vnímání bezpečnosti integračních opatření vyplývá, že zásadní vliv na vnímání bezpečnosti a oblíbenosti má charakter integrace do dopravního prostoru. Čím kvalitnější cykloopatření, tím lepší hodnocení ze strany uživatelů, což souvisí například s vnímáním prostoru, vedením podél obrubníku a oddělením minimálně formou cyklopruhu.

Na stupnici o jedné do deseti většina zúčastněných bodovala všech šestnáct příkladů opatření. Ve všech případech se s velkým náskokem umístil na vrcholu cyklopás. Konkrétně u celkového vnímání bezpečnosti dosáhl mediánu 8.56, vyhrazený cyklopruh (VCP) maximálně 7.54 (na dvoupruhové silnici). Piktogramy získaly hodnocení nejvýše 3.89, žádné opatření maximálně 2.90.

|                           | medián | průměr | rozdíl<br>průměr -<br>medián |
|---------------------------|--------|--------|------------------------------|
| oddělený cyklopás         | 8.56   | 8.18   | -0.38                        |
| VCP +2                    | 7.54   | 7.13   | -0.41                        |
| VCP +1                    | 7.02   | 6.56   | -0.46                        |
| OCP +2                    | 6.50   | 6.24   | -0.26                        |
| OCP +1                    | 5.86   | 5.72   | -0.14                        |
| OCP +1 +park.             | 5.71   | 5.55   | -0.16                        |
| VCP +1 +park.             | 5.54   | 5.43   | -0.11                        |
| OCP 1 + 1                 | 5.17   | 5.19   | 0.03                         |
| pikto 1 + 1               | 3.89   | 4.15   | 0.26                         |
| pikto +1                  | 3.84   | 4.02   | 0.18                         |
| pikto +1 +park.           | 3.57   | 3.88   | 0.31                         |
| bez 1 + 1                 | 2.90   | 3.36   | 0.47                         |
| bez +2                    | 2.72   | 3.18   | 0.46                         |
| bez +1                    | 2.67   | 3.15   | 0.48                         |
| bez +1 +park.             | 2.58   | 3.06   | 0.49                         |
| kolona bez možnosti objet | 2.31   | 2.87   | 0.56                         |

**Celkové hodnocení bezpečnosti, srovnání mediánu a průměru. Zahrnuje také celkové uspořádání silnice, od jednoho souběžného jízdního pruhu (+1), přes souběžný jízdní pruh a podélné parkování (+1 + park.), souběžný a protisměrný jízdní pruh (1 + 1), po dva souběžné jízdní pruhy (+2).**

Výzkum měl za cíl zjistit také rozdíly ve vnímání infrastruktury podle pohlaví, věku a zkušeností respondentů\*tek. Výzkum v tomto zaznamenal drobné rozdíly: pokud jsou na vozovce piktogramy či opatření zcela chybí, pak toto hodnotí méně příznivě ženy, starší osoby a lidé, co na kole jezdí málo či začali jezdit teprve nedávno.

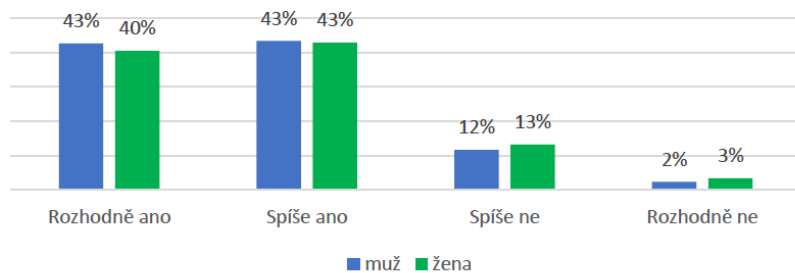
|                           | medián |      | podíl mediánu (ženy/muži) |
|---------------------------|--------|------|---------------------------|
|                           | muž    | žena |                           |
| oddělený cyklopás         | 8.62   | 8.43 | 98 %                      |
| VCP +2                    | 7.54   | 7.56 | 100 %                     |
| VCP +1                    | 7.11   | 6.66 | 94 %                      |
| OCP +2                    | 6.50   | 6.52 | 100 %                     |
| OCP +1                    | 6.01   | 5.50 | 92 %                      |
| OCP +1 +park.             | 5.82   | 5.44 | 94 %                      |
| VCP +1 +park.             | 5.66   | 5.23 | 93 %                      |
| OCP 1 + 1                 | 5.40   | 4.71 | 87 %                      |
| pikto 1 + 1               | 4.14   | 3.40 | 82 %                      |
| pikto +1                  | 4.13   | 3.26 | 79 %                      |
| pikto +1 +park.           | 3.72   | 3.31 | 89 %                      |
| bez 1 + 1                 | 3.16   | 2.21 | 70 %                      |
| bez +2                    | 3.06   | 1.97 | 64 %                      |
| bez +1                    | 3.07   | 1.87 | 61 %                      |
| bez +1 +park.             | 2.84   | 1.92 | 68 %                      |
| kolona bez možnosti objet | 2.77   | 1.65 | 59 %                      |

n = 728-862 297-384

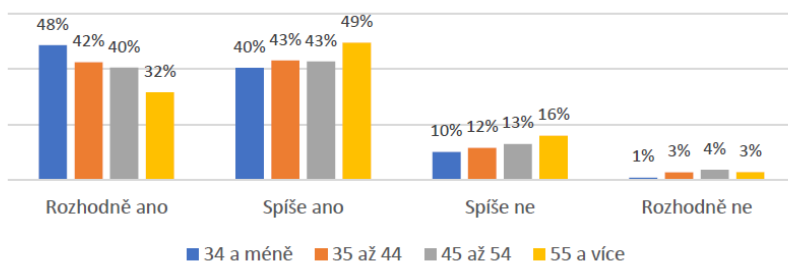
### Bezpečnost podle pohlaví, medián a jeho srovnání podle pohlaví (podíl ženy/muži)

Naopak u cyklopásů se rozdíly mezi respondenty\*tkami neprojevují téměř vůbec. Napříč kategoriemi ho vnímají jako vysoce bezpečný, všichni jej dokáží projet a velká většina takovými místy projíždí ráda.

Graf č. 5 Projíždí rád\*a, podle pohlaví



Tabulka č. 16 Projíždí rád\*a, podle věku



Výzkumná zpráva vznikla v rámci projektu Central European Active Mobility Lab (CEAML) podpořené Evropskou klimatickou nadací (European Climate Foundation). Dotazníkové šetření bylo součástí projektu finančně podpořené hl. m. Prahou.