



ZPRÁVA Z REPREZENTATIVNÍHO VÝZKUMU MEZI OBYVATELI PRAHY 3 – POSTOJE K ZÓNÁM 30

Autoři: Mgr. Martina Veverková, Mgr. Miroslav Mašek

Praha 24/8/2022



Mediální
výzkumy



MML–TGI



Software



Ad–hoc
výzkumy



Vývoj
technologií

MEDIAN, s.r.o.

Národních hrdinů 73, 190 12 Praha 9, tel.: 225 301 111, fax: 225 301 101

METODOLOGIE VÝZKUMU

Zpráva vychází z dat reprezentativního dotazníkového šetření mezi obyvateli Prahy 3, jehož cílem je zjištění postojů obyvatel Prahy 3 ke zřízení ulic s maximální povolenou rychlostí 30 km/h („Zóny 30“). Šetření bylo prováděno kombinovaně metodami telefonického dotazování prostřednictvím proškolených tazatelů (CATI), online dotazování na panelu respondentů (CAWI) a osobního dotazování prostřednictvím proškolených tazatelů přímo v ulicích Prahy 3 (CAPI).

Sběr dat probíhal v období od 19. července do 11. srpna 2022 a zúčastnilo se ho 404 respondentů. Sběr dat probíhal dle kvótního výběru a kvótní předpis byl stanoven dle dat poskytnutých Českým statistickým úřadem ze Sčítání lidu, domů a bytů 2021 za populaci obyvatel MČ Praha 3.

Struktura váženého datového souboru:

pohlaví		nejvyšší ukončené vzdělání		Zóna 30	
muž	49 %	základní	5 %	Bydlí v Zóně 30	26 %
žena	52 %	vyučen(a) / střední bez maturity	16 %	Nebydlí v Zóně 30	74 %
		střední s maturitou	37 %		
		vysokoškolské	41 %		
věková skupina					
15-29 let	24 %				
30-49 let	41 %				
50-69 let	22 %				
70 a více let	13 %				

Porovnání relativních četností váženého a neváženého výběrového souboru s kvótním předpisem:

<u>pohlaví</u>	nevážené	vážené	teoretická četnost	nevážené – teoretické	vážené – teoretické	průměrná váha
muž	48,8	48,5	48,5	0,3	0	1
žena	51,2	51,5	51,5	-0,3	0	1

<u>věková skupina</u>	nevážené	vážené	teoretická četnost	nevážené – teoretické	vážené – teoretické	průměrná váha
15-29 let	19,1	23,6	23,6	-4,6	0	1,2
30-49 let	35,1	40,9	40,9	-5,7	0	1,2
50-69 let	27,2	22,2	22,2	5	0	0,8
70 a více let	18,6	13,3	13,3	5,3	0	0,7

<u>vzdělání</u>	nevážené	vážené	teoretická četnost	nevážené – teoretické	vážené – teoretické	průměrná váha
základní	2,7	5,4	7,7	-4,9	-2,2	2
vyučen(a) / střední bez maturity	17,8	16,4	16,1	1,8	0,4	0,9
střední s maturitou	38,4	37,2	36,3	2,1	0,9	1
vysokoškolské	41,1	41	40	1,1	1	1

Techniky sběru byly použity v následujícím poměru:

CAPI 64 respondentů (16 %),

CATI 187 respondentů (46 %),

CAWI respondentů 153 (38 %).

SHRNUTÍ A ZÁVĚRY VÝZKUMU

O existenci Zón 30 ví necelé 2/3 obyvatel Prahy 3. Přibližně polovina lidí vnímá dopady Zón 30 pozitivně, 1/4 neutrálně a 1/5 negativně. U hodnocení Zóny 30 ve vlastní ulici se pak zvyšuje podíl neutrálního hodnocení na 35 %. Největším identifikovaným problémem jsou dopravní zácpy a komplikace, popř. vymahatelnost dodržování předepsané rychlosti. Objevily se i odpovědi ve smyslu, že Zóny 30 jsou nedůležité, nesmyslné, či zbytečné.

Celkově obyvatelé Prahy 3 zaznamenali jak zlepšení bezpečnosti pro chodce a větší klid a méně hluku, tak pomalejší a horší průjezdnost autem. Podpora pro rozšiřování Zón 30 je rozložena obdobně, jako hodnocení jejich dopadů – ½ je pro rozšíření, 23 % má neutrální názor a 28 % rozšíření nepodporuje.

Největším identifikovaným benefitem Zón 30 je větší bezpečnost pro děti, chodce a cyklisty, naopak jako negativum je spatřována zbytečně pomalá jízda a tendence chodců přecházet mimo přechody.

Nejvíce vhodné doplňkové prvky jsou podle obyvatel Prahy 3 obecná přednost zprava a zamezení parkování před přechodem, naopak za převážně nevhodné je považováno vymezení zásobovacích míst místo parkovacích zón. Názor na ostatní prvky rozděluje obyvatele přibližně napůl.

Obyvatelé většinově souhlasí, že Zóny 30 vytvářejí lepší podmínky pro chodce a cyklisty, mohou přispět k vyšší kvalitě života na Praze 3 a že se jedná o přijatelné snížení rychlosti. Naopak jen 2/5 souhlasí s tím, že se jedná o zbytečné zpomalení dopravy a nástroj znepříjemňování života řidičům.

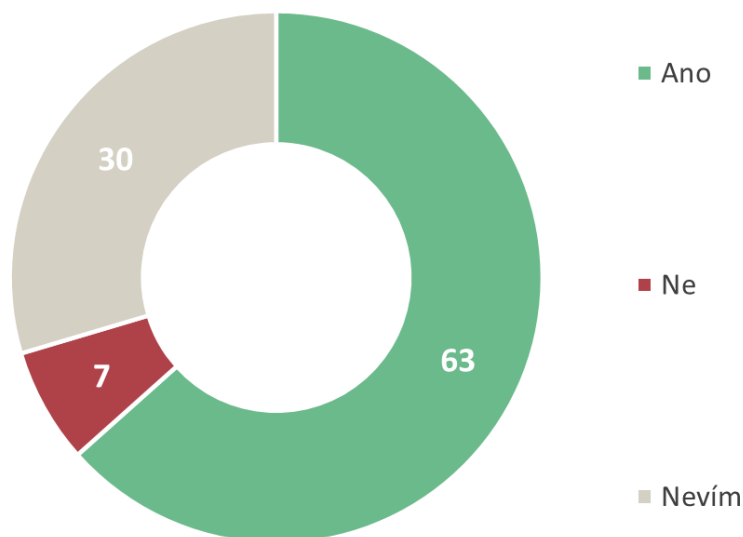
V odpovědích prakticky nenalézáme rozdíly mezi skupinami obyvatel podle věku, vzdělání ani toho, zda se jedná o rodiče malých dětí (do 6 let) – to pravděpodobně souvisí s tím, že v této skupině jsou hojně zastoupeni častí řidiči, konkrétně 83 % z nich používá auto několikrát týdně.

Naopak rozdíly nacházíme dle genderu, kdy ženy napříč dotazníkem vykazují k Zónám 30 pozitivnější vztah. Kritičnost k Zónám 30 naopak souvisí především s intenzitou užívání osobního automobilu a také (s tím spojenou) potřebou parkovat v lokalitě.

Z hlediska postojů k Zónám 30 můžeme obyvatele Prahy 3 na základě clusterové analýzy rozdělit na 54 % Podporovatelů Zón 30, 22 % Lhostejných a 24 % odpůrců Zón 30.

PODROBNÁ ANALÝZA VÝSLEDKŮ

Povědomí o existenci Zón 30 na Praze 3

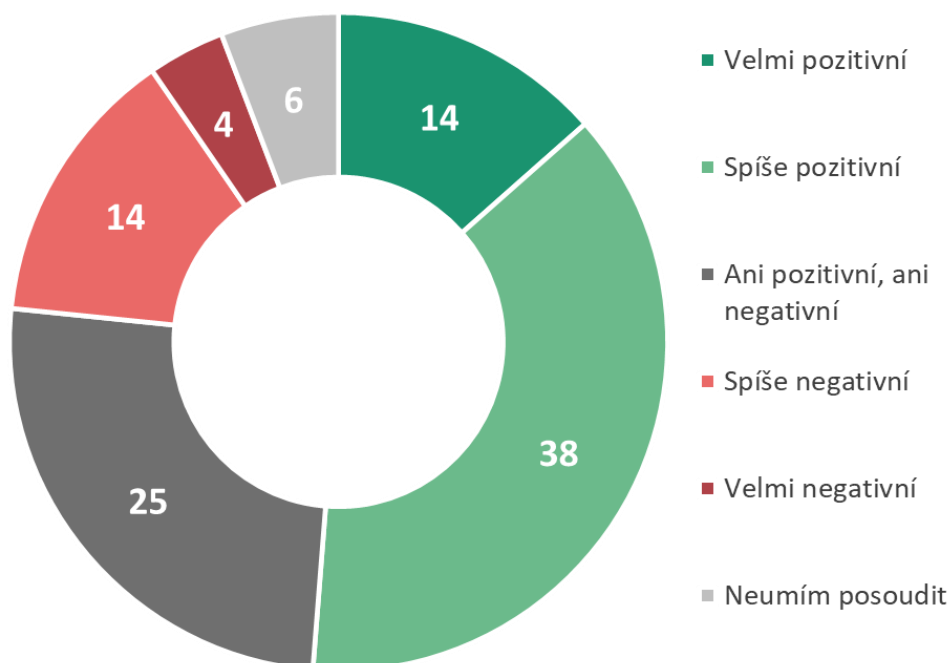


OT01. Na úvod dovolu otázkou směřující k vašim znalostem městské části, kde bydlíte. Jsou na Praze 3 ulice, v nichž je rychlost průjezdu motorových vozidel omezena na 30 km/h?

N=404

63 % obyvatel Prahy 3 správně uvedlo, že na Praze 3 jsou Zóny 30, 7 % pak chybně uvedlo, že nejsou, a 30 % přiznalo, že neví. Vyšší povědomí o existenci Zón 30 mají muži oproti ženám (72 % vs. 56 %) a tato znalost se také snižuje s věkem (Zóny 30 zná 71 % lidí ve věkové kategorii 15-29 let, u lidí ve věku 70 a více let je to jen 44 %). U respondentů, kteří mají v domácnosti děti do 6 let, je tato znalost na úrovni 79 %, u těch, kdo potřebují na Praze 3 parkovat na veřejných parkovacích stáních 71 % (vs. 54 % u těch, kdo nepotřebují), stejně tak, jako u „častých řidičů“ (používají osobní automobil několikrát týdně – 75 % vs. 54 % u méně častých uživatelů osobních automobilů).

Celkové hodnocení dopadů Zón 30



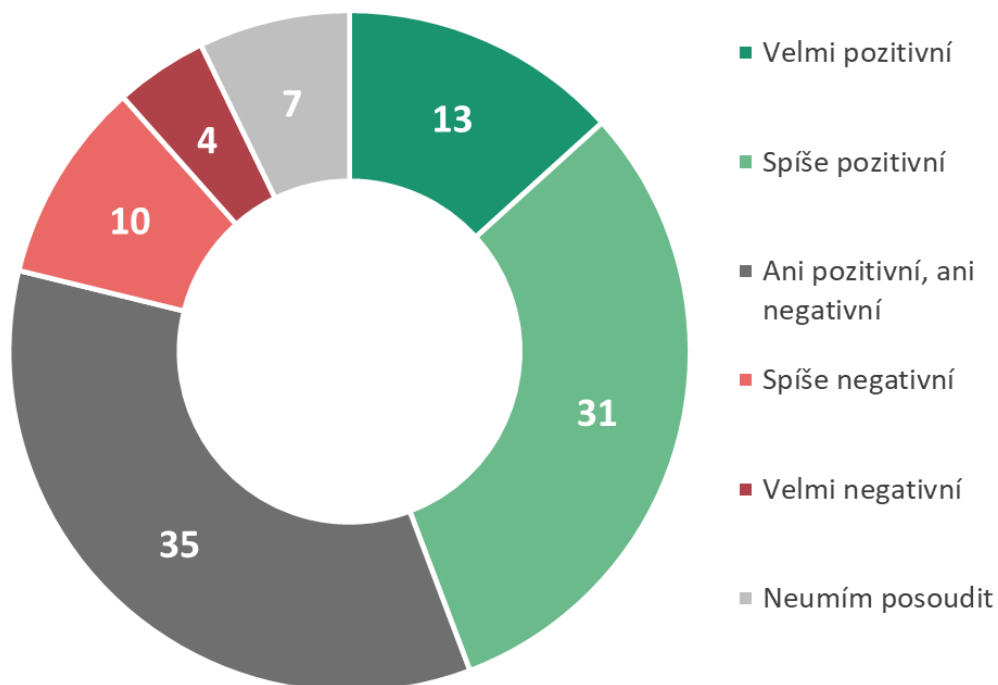
OT02. Jak obecně vnímáte „Zóny 30“ – má jejich zřizování podle vás pozitivní, nebo negativní dopady?

N=404

14 % obyvatel Prahy 3 hodnotí dopady Zón 30 jako velmi pozitivní, dalších 38 % jako spíše pozitivní, úhrnem se tedy setkáváme s pozitivním hodnocením u poloviny obyvatel. Dále se setkáváme s neutrálním hodnocením u ¼ obyvatel a s negativním hodnocením souhrnně u 18 %. Lze tedy konstatovat, že Zóny 30 jsou hodnoceny silně nejednoznačně.

V součtu velmi a spíše pozitivního hodnocení vidíme, že k němu mají silnější tendenci ženy (59 % vs. 43 % u mužů), ti, kdo v lokalitě nepotřebují parkovat (61 % vs. 43 % u těch, kdo potřebují), podobně tak méně častí řidiči oproti častým (62 % vs. 39 %). Kladněji Zóny 30 hodnotí ti, kdo se z Prahy 3 pohybují MHD (56 %) a zejména pak pěšky (59 %), z těch, kdo se pohybují převážně osobním automobilem je to jen 37 %.

Hodnocení Zóny 30 v ulici, kde respondent bydlí



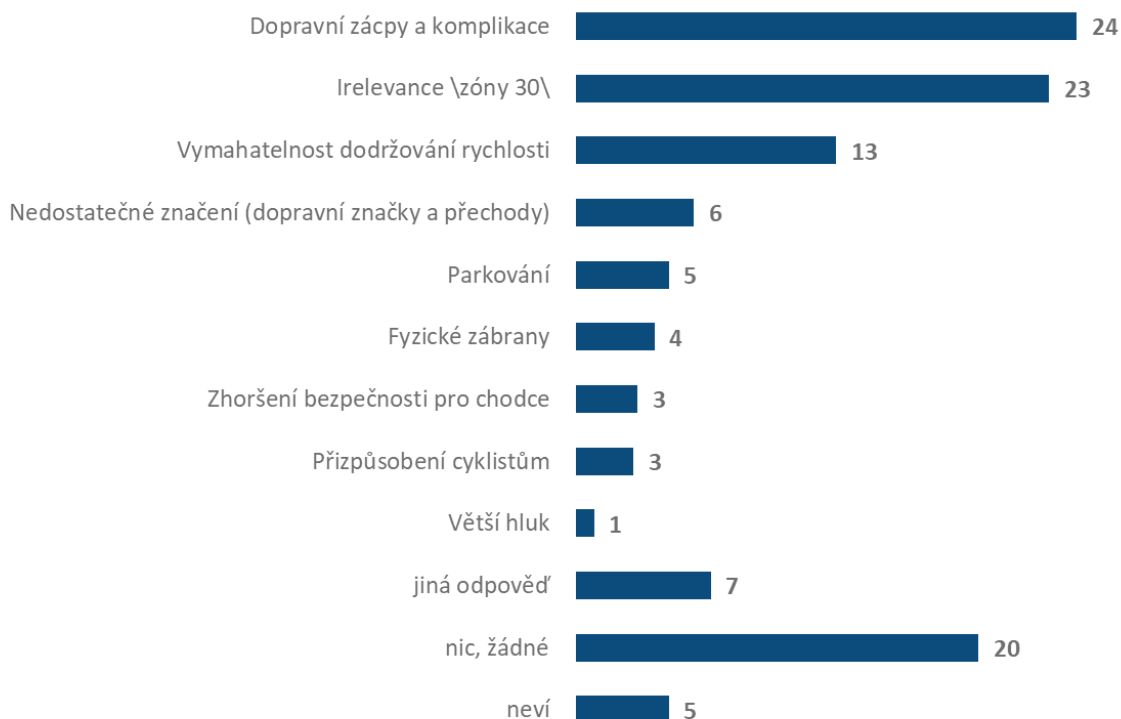
OT02b. A jak vnímáte zřízení „Zóny 30“ konkrétně v ulici, kde bydlíte, a jeho dopady?

N=106 (pouze ti, kdo bydlí v ulici, kde je zřízena Zóna 30)

S ještě více nejednoznačným hodnocením se setkáváme u hodnocení Zóny 30 v ulici, kde respondent bydlí (otázka byla položena pouze těm, kdo v těchto ulicích bydlí, a to na základě toho, že respondent musel uvést konkrétní ulici, kde bydlí, na začátku dotazníku). Celkem 44 % obyvatel příslušných ulic hodnotilo pozitivně, 35 % neutrálně a 14 % negativně.

S negativním hodnocením se setkáváme u 28 % mužů, oproti pouhým 4 % žen. Podobně tak u 22 % častých řidičů, oproti 6 % méně častých.

Problémy vnímané občany v souvislosti se Zónou 30



OT02c. Je něco, co vnímáte na „Zóně 30“ ve vaší ulici konkrétně jako problematické, např. nějaké konkrétní úpravy a opatření?

N=104

Jako problémy spojené se Zónou 30 se nejčastěji objevovaly odpovědi ve smyslu, že Zóny 30 způsobují dopravní zácpy a komplikace (24 %) a že Zóny 30 jsou irelevantní (zbytečná iniciativa, nedůležitost, 23 %). Relativně často (ve 13 %) respondenti upozorňovali také na zkušenost s nízkou vymahatelností dodržování rychlosti 30 km/h v Zóně. Méně často se objevovaly vnímané problémy s nedostatečným značením, parkováním, fyzickými zábranami, zhoršením bezpečnosti pro chodce či přizpůsobením ulice cyklistům. 1/5 dotázaných žádné vnímané problémy neuvedla.

Dopravní zácpy a komplikace pak uváděli ve větší míře častí řidiči (35 %) oproti méně častým (13 %). Z těch, kdo se z Prahy 3 pohybují nejčastěji MHD to bylo pouze 16 %. Častí řidiči také častěji upozorňovali na problém vymahatelnosti dodržování dané rychlosti (22 % vs. 4 % u méně častých řidičů).

Zaznamenané změny v souvislosti se Zónami 30



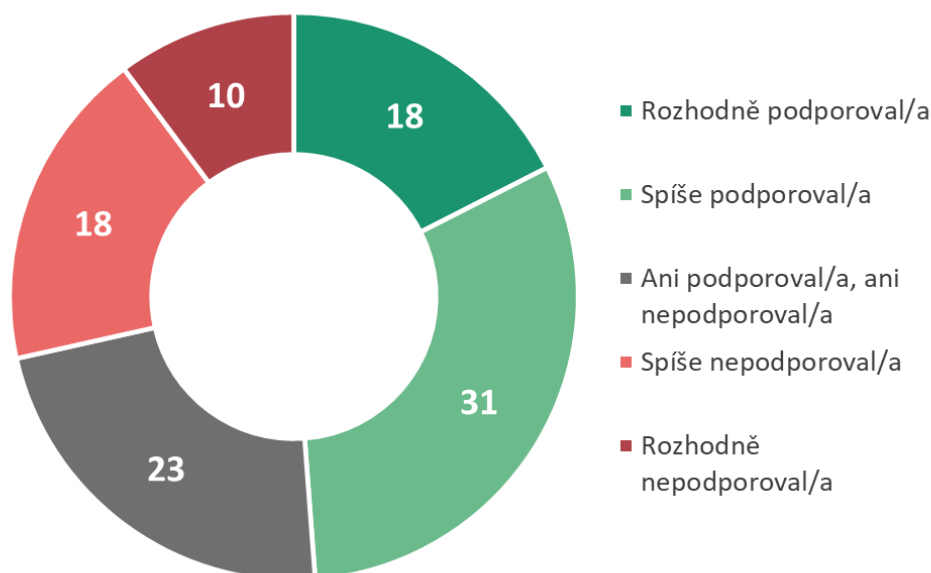
OT03. Zaznamenal/a jste nějaké změny na Praze 3, které souvisejí nebo mohou souviset se zřízením „Zón 30“? Vyberte vše, co platí, popř. vypište vlastní odpověď.

N=404

44 % respondentů zaznamenalo zlepšení bezpečnosti pro chodce, 34 % pak pomalejší či horší průjezdnost autem a podobný podíl 33 % pak větší klid a méně hluku v ulicích. Pětina obyvatel Prahy 3 (22 %) zaznamenala zlepšení bezpečnosti pro cyklisty či zavedení přednosti z Prahy 3 (21 %). 11 % pak zaznamenalo snadnější zřizování cykloobousměrek, 6 % úbytek dopravních značek. 21 % si žádných změn nevšimlo.

Zatímco zlepšení bezpečnosti pro chodce zaznamenaly mírně častěji ženy (47 % vs. 41 % mužů), pomalejší průjezdnost autem pak konstatují zejména muži (43 % vs. 25 % žen), podobně tak přednost zprava (27 % vs. 15 % u žen) a úbytek dopravních značek (9 % vs. 3 %). Podobně tak častí řidiči si častěji všimají pomalejší průjezdnosti (48 %, oproti 21 % u méně častých), zavedení přednosti zprava (32 % vs. 11 %) a úbytku dopravních značek (11 % vs. 2 %). Méně častí řidiči si naopak častěji všimli snadnějšího zřizování cykloobousměrek (15 % vs. 7 % u častých řidičů). Většího klidu a méně hluku v ulicích si povšimli častěji ti, kdo se z Prahy 3 nejčastěji pohybují pěšky (38 %).

Podpora rozšíření Zón 30 do dalších rezidenčních lokalit na Praze 3



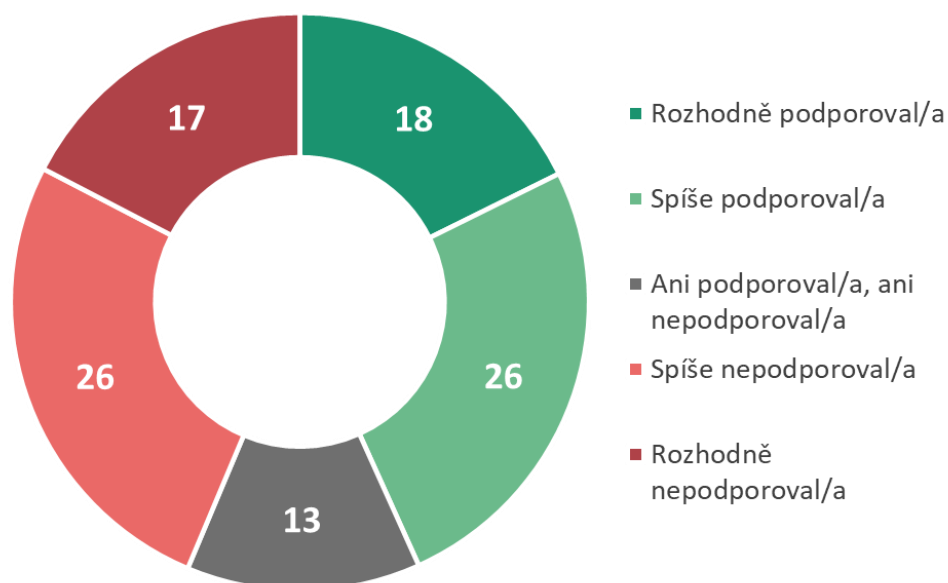
OT04. Podporoval/a byste zavedení „Zóny 30“ v dalších rezidenčních lokalitách na Praze 3 (tzn. mimo hlavní ulice, v lokalitách určených především k bydlení)?

N=404

Rozšíření Zón 30 do dalších rezidenčních lokalit podporuje necelá polovina obyvatel Prahy 3 (49 %), 1/5 pak rozšíření Zón 30 podporuje rozhodně. 23 % má neutrální názor, celkem 28 % obyvatel pak další rozšíření nepodporuje.

Podporovatelkami Zón 30 jsou častěji ženy (55 % z nich oproti 42 % mužů), z mužů se řadí mezi odpůrce rozšiřování 37 % (oproti 21 % žen). V opozici jsou také častěji ti, kdo v lokalitě potřebují parkovat 37 % (oproti 18 % těch, kdo v lokalitě parkovat nepotřebují), podobně tak častí řidiči ze 42 % rozšíření Zón 30 nepodporují, oproti 17 % příležitostných řidičů. Naopak častější podporu pro rozšíření Zón 30 nejdeme mezi těmi, kdo se pohybují převážně MHD (52 %, oproti 39 % těch, kteří ji nevyužívají jako hlavní způsob dopravy) a pěšky (55 %, oproti 42 % těch, pro které není hlavním způsobem dopravy).

Podpora zavedení Zóny 30 ve vlastní ulici



OT04b. A podporoval/a byste zavedení „Zóny 30“ přímo v ulici, kde bydlíte?

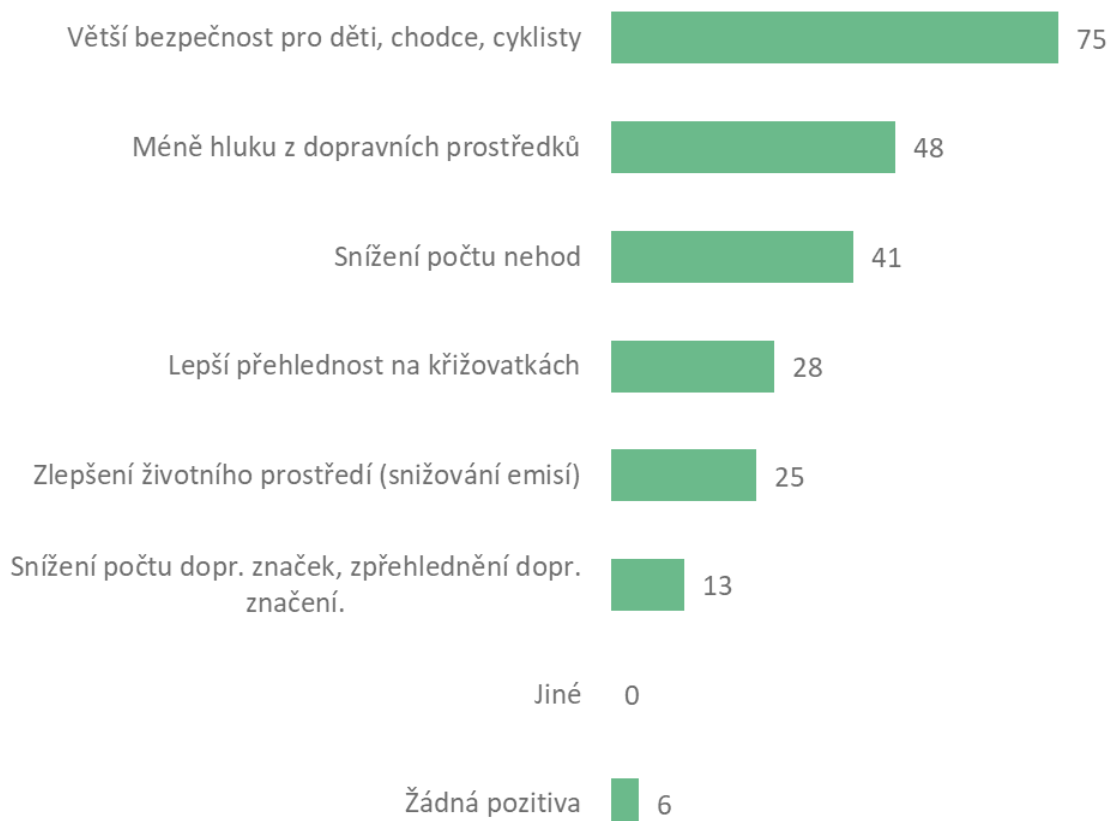
N=221

Otázka na podporu zřízení Zóny 30 v ulici, kde bydlí sám respondent, byla položena pouze respondentům, kteří bydlí ve vedlejších rezidenčních ulicích, kde by Zóna 30 potenciálně mohla být zřízena (seznam příslušných ulic byl poskytnut zadavatelem výzkumu).

Zavedení Zóny 30 ve své ulici podporuje 43 % (v součtu kategorií rozhodně a spíše podporoval/a), 44 % tento krok nepodporuje. 13 % má pak neutrální názor.

I v tomto případě můžeme konstatovat větší podporu Zóny 30 mezi ženami (49 % vs. 38 % mezi muži), mezi těmi, kdo nepotřebují v lokalitě parkovat (52 %) a pouze příležitostní řidiči (53 %).

Zóna 30 – pozitiva



OT05. Ať už podporujete nebo nepodporujete zavádění „Zón 30“ jaká pozitiva podle vás přinášejí nebo mohou přinášet? Vyberte nejvíce 3, která jsou nejdůležitější pro vás osobně.

N=404

Více než dvě třetiny obyvatel Prahy 3 (75 %) uvedly, že Zóna 30 s sebou nese především pozitivum větší bezpečnosti pro děti, chodce a cyklisty. Skoro polovina (48 %) respondentů zmiňuje pozitivum méně hluků z dopravních prostředků a 41 % respondentů uvedlo snížení počtu nehod. Méně zastoupenými možnostmi byla lepší přehlednost na křižovatkách (28 %), příspěvek ke snižování emisí/zlepšení životního prostředí (25 %) a snížení počtu/zpřehlednění dopravních značek (13 %). Pouze 6 % dotázaných uvedlo, že Zóny 30 nemají žádná pozitiva.

Pozitivum větší bezpečnosti pro děti, chodce a cyklisty zmiňují především respondenti, kteří uvedli, že mají děti do 6 let v domácnosti (84 %). Benefit zlepšení životního prostředí akcentují především obyvatelé ve věkové kategorii 15-29 let (38 %).

MEDIAN, s.r.o.

Národních hrdinů 73, 190 12 Praha 9, tel.: 225 301 111, fax: 225 301 101

Zóna 30 - negativa



OT06. Ať už podporujete nebo nepodporujete zavádění „Zón 30“, jaká negativa podle vás přinášejí nebo mohou přinášet? Vyberte nejvíce 3, která jsou nejdůležitější pro vás osobně.

N=404

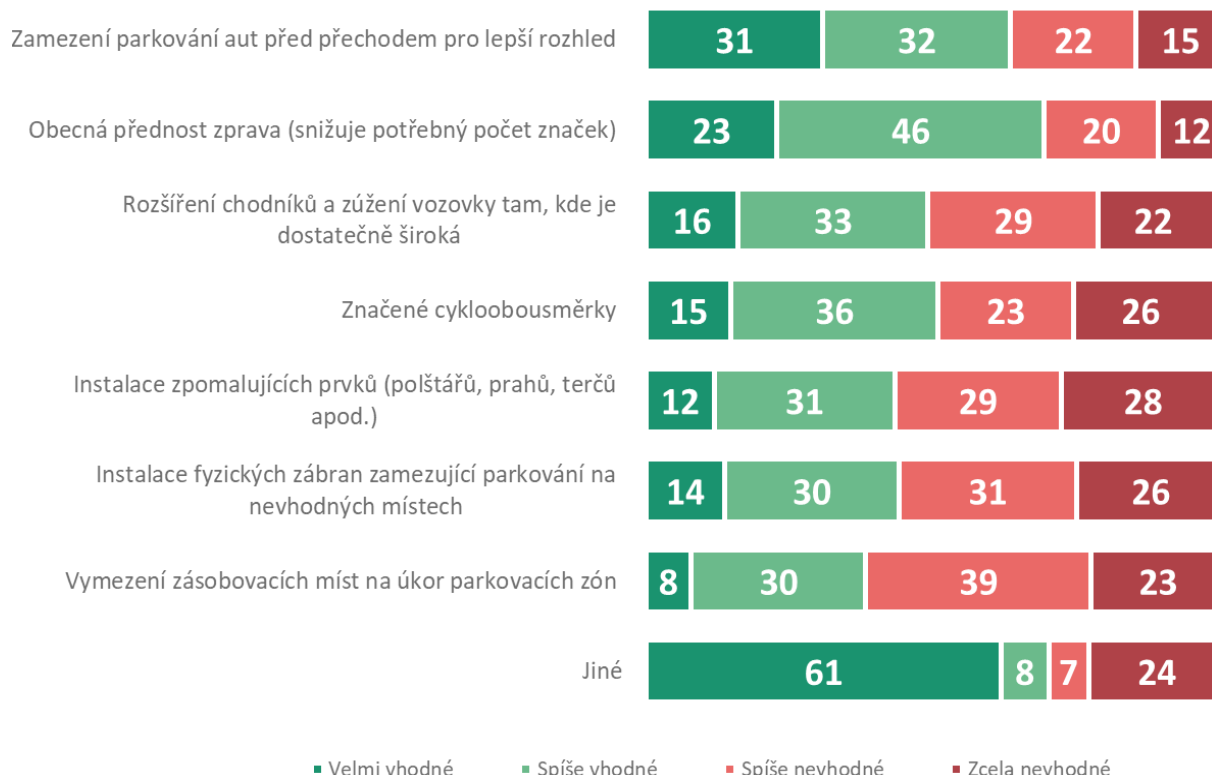
Jako nejčastější negativum spojené se Zónou 30 je uváděna zbytečně pomalá jízda autem lokalitou (40 %). Jedna třetina respondentů uvedla jako negativum, že chodci mají tendenci přecházet mimo přechody (36 %). 32 % dotázaných vnímá jako negativum (potenciální) nárůst pokut za překročení rychlosti. Dále jsou zmiňována vnímaná negativa jako zbytečně vynaložené finanční prostředky (21 %) a nárůst počtu cyklistů (22 %) či horší přehlednost na křižovatkách (14 %). Pouze 11 % se domnívá, že Zóny 30 jsou spojeny s rizikem většího počtu nehod.

Téměř jedna pětina respondentů pak uvedla, že Zóna 30 s sebou nepřináší žádná negativa (19 %).

Zbytečně pomalá jízda autem lokalitou je častěji uváděna u mužů, než u žen (49 % vs. 31 %) a u obyvatel, kteří mají potřebu parkovat (48 %).

Volba negativa, že chodci mají tendenci přecházet mimo vyznačené přechody je častější u žen, než u mužů (41 % ku 31 %), také u příležitostných řidičů (39 %). Že Zóna 30 nepřináší žádná negativa si nejčastěji myslí respondenti ve věkové skupině 70 a více let (34 %).

Zklidňující prvky v ulicích a na vozovce



OT07. „Zóny 30“ mohou být doprovázeny různými dalšími prvky v ulicích či na vozovce. Do jaké míry byste považoval/a za vhodné, aby byly následující prvky používány i na Praze 3 v „Zónách 30“?

N=404

Respondenti uvedli, že za nejvíc vhodné považují zamezení parkování aut před přechodem pro lepší rozhled (31 %, dalších 32 % jako spíše vhodné). Uvedly to především ženy (71 %), příležitostní řidiči (75 %) a ti, kteří se po Praze 3 pohybují MHD (72 %).

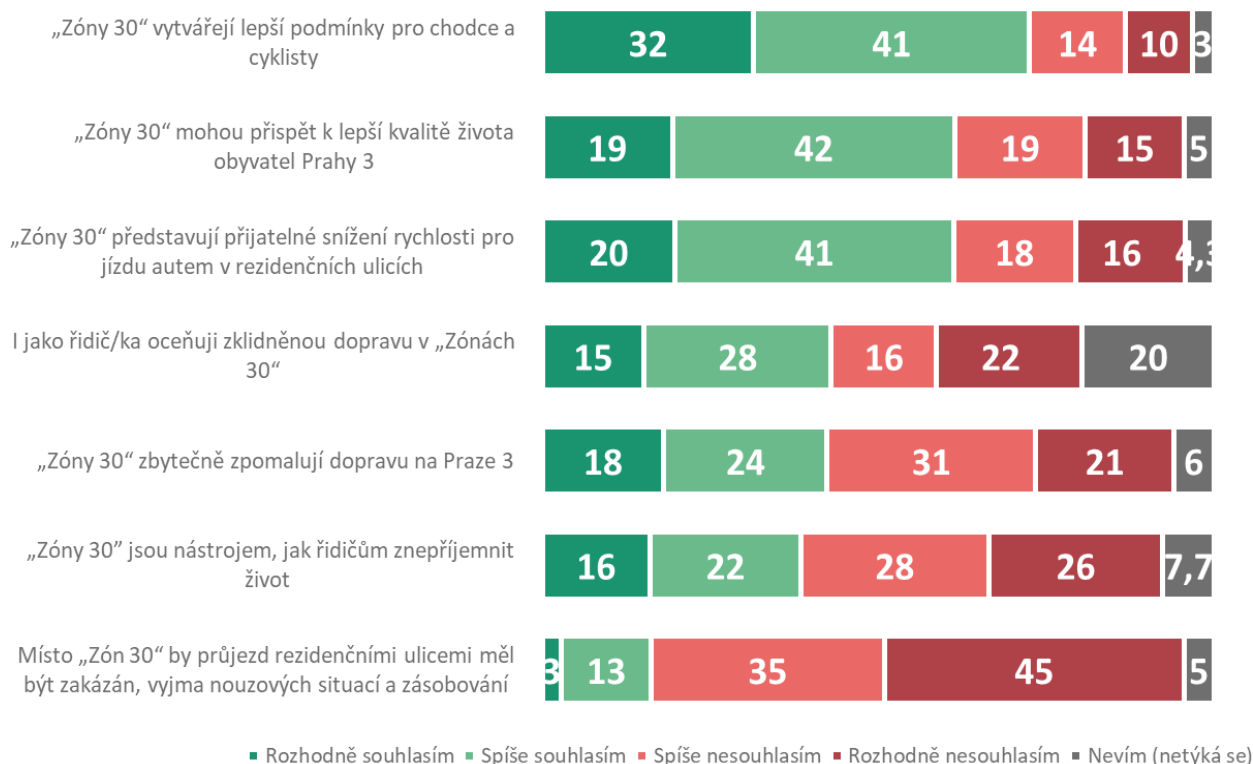
Téměř jedna čtvrtina (23 %) dotázaných uvedla, že obecná přednost zprava je velmi vhodná a téměř polovina respondentů uvedlo tuto možnost jako spíše vhodnou (46 %).

Ostatní opatření respondenty rozdělují přibližně na dvě poloviny s protichůdným názorem, za nejméně vhodné je pak považováno vymezení zásobovacích míst na úkor parkovacích zón.

Zamezení parkování aut před přechodem pro lepší rozhled považují za velmi a spíše vhodné především ženy (71 %), příležitostní řidiči (75 %) a ti, kteří se po Praze 3 pohybují MHD (72 %). Za velmi a spíše nevhodné považují především muži (67 %) instalaci zpomalujících prvků, dále toto opatření častěji považují za nevhodné ti, kdo mají potřebu mít parkovací místo (64 %) a ti respondenti, kteří jsou častými řidiči (70 %). U vymezení zásobovacích míst na úkor parkovacích zón je názor velmi a spíše nevhodné zastoupen především u věkové skupiny 50-69 let (68 %) a u těch, kteří potřebují parkovat (69 %).

V možnosti odpovědi „jiné“ respondenti uváděli, že dalšími zklidňujícími prvky mohou být například: *„zvyšování křižovatek nad úroveň ostatních ulic“*, *„Zúžení vozovky i chodníku za účelem rozšíření zeleně“*, *„nebo „Parkovací místa pro vozidla pečovatelských služeb a podobně. Zcela vhodné“*. Respondent také poukázal na omezení záchranných sborů *„přílišná instalace omezuje hasiče, sanitky jak při průjezdu, tak při zásahu“*.

Ztotožnění s výroky týkající se „Zón 30“



OT08. Do jaké míry souhlasíte s následujícími výroky týkajícími se „Zón 30“?

N=404

Dotázaní nejčastěji rozhodně a spíše souhlasí s výrokem, že Zóny 30 vytvářejí lepší podmínky pro chodce a cyklisty (73 %), a dále, že Zóny 30 mohou přispět k lepší kvalitě života obyvatel Prahy 3 (61 %).

Naopak největší míru nesouhlasu vyvolává výrok, že místo Zón 30 by průjezd rezidenčními ulicemi měl být zakázán, vyjma nouzových situací a zásobování (79 %). Zde nejčastěji nesouhlasí muži (84 %), vysokoškolsky vzdělaní lidé (87 %) a lidé ve věkové kategorii 15-29 let (86 %).

S výrokem, že Zóny 30 vytvářejí lepší podmínky pro chodce a cyklisty souhlasí především ženy (81 %), občané, kteří nepotřebují parkovat (80 %) a příležitostní řidiči (85 %). Že Zóny 30 mohou přispět k lepší kvalitě života obyvatel Prahy 3 si myslí především ženy (67 %) a lidé, kteří nepotřebují parkovat (72 %). S názorem rozhodně, či spíše nesouhlasí, aby byl průjezd rezidenčními ulicemi zakázán, vyjma nouzových situací a zásobování se ztotožňují především muži (84 %), vysokoškolsky vzdělaní lidé (87 %) a lidé ve věkové kategorii 15-29 let (86 %).

MEDIAN, s.r.o.

Národních hrdinů 73, 190 12 Praha 9, tel.: 225 301 111, fax: 225 301 101

Komentáře k Zónám 30

Na závěr dotazníku byla respondentům položena volná otázka, v níž bylo možné k Zónám 30 cokoli doplnit či vzkázat.

Na závěr dotazníku byla respondentům položena volná otázka, v níž bylo možné k Zónám 30 cokoli doplnit či vzkázat.

Ve větší míře se v odpovědích vyskytovaly odpovědi, které vyjadřovaly sympatie k Zónám 30 (14 %).

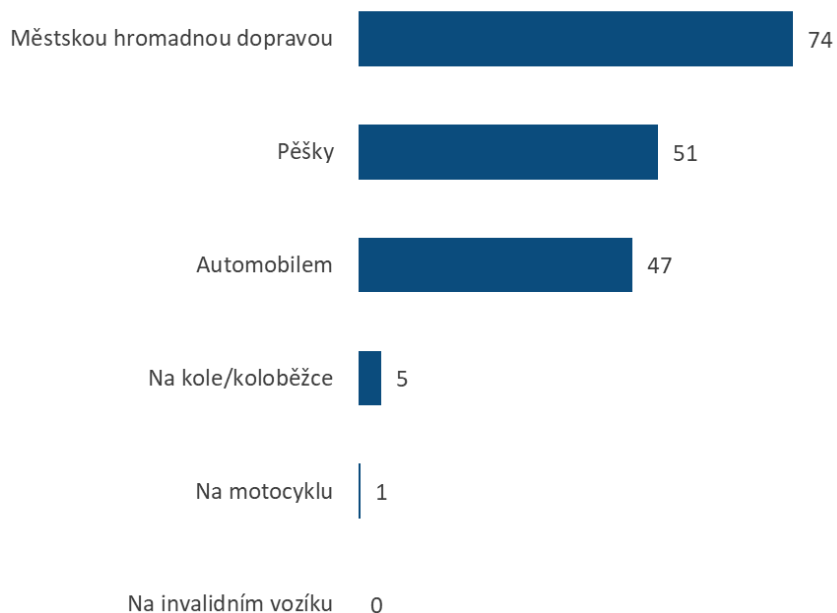
Další časté odpovědi byly zařazeny do skupiny irelevantnost Zóny 30 (13 %). Zde se konkrétně objevovaly odpovědi jako například: *„auto které jede pomalu má větší hluk a zdržuje provoz, tvoří se kolony a my dýcháme zplodiny z aut“*, *„Považuji jejich zřizování za zcela zbytečné vyhazování peněz“*.

Minoritně (5 %) se objevovala nevole týkající se vnímaného zvýhodňování cyklistů (1 % pak zvýhodnění cyklistů zmiňovalo jako pozitivní). 5% zastoupení měl také názor, že Zóny 30 jsou irelevantní, poněvadž neexistuje vymahatelnost, či není důsledně hlídáno dodržování předpisů stanovených v Zónách 30. Respondenti uváděli například: *„Měla by být důslednější kontrola rychlosti“*, či *„Sledovat, zda je to opravdu dodržováno“*.

Dále se v odpovědích např. minoritně objevovalo, že lidé nejsou o Zónách 30 a jejich přínosech dostatečně informováni (např. odpověď *„měla by být větší informovanost“*).

DOPLŇKOVÉ OTÁZKY

Způsoby pohybu po Praze 3 jinam a zpět

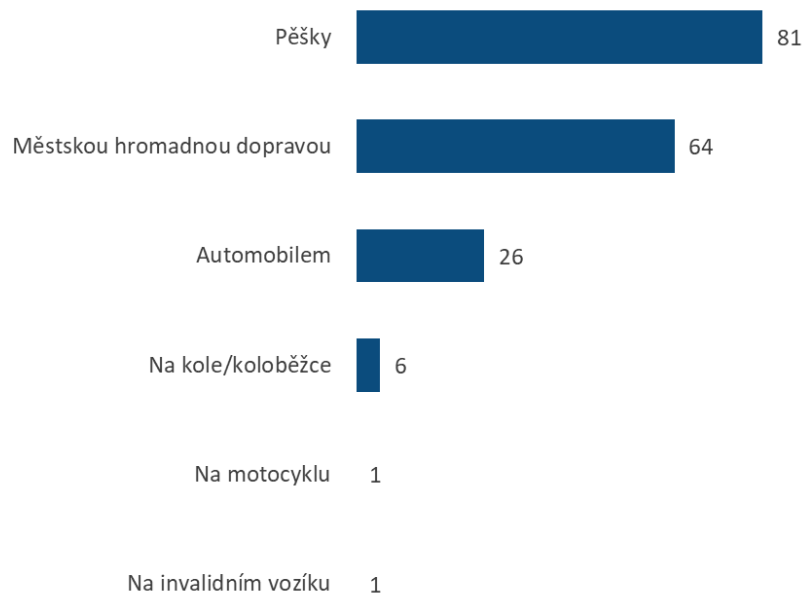


OT10. Jakým způsobem se nejčastěji pohybujete z Prahy 3 jinam a zpět? Vyberte nejvíce dva nejčastější způsoby.

N=404

Nejčastějším způsobem přepravy z Prahy 3 jinam a zpět je MHD (74 %). Druhou nejčastější volbou je chůze pěšky (51 %). MHD využívají častěji ženy, než muži (80 % ku 69 %), a také ty domácnosti, ve kterých nejsou děti do 17 let (78 %).

Způsob pohybu po Praze 3



OT11. Jakým způsobem se pohybujete po Praze 3 (seřadte od nejčastější formy přepravy)? Vyberte nejvíce dva nejčastější způsoby.

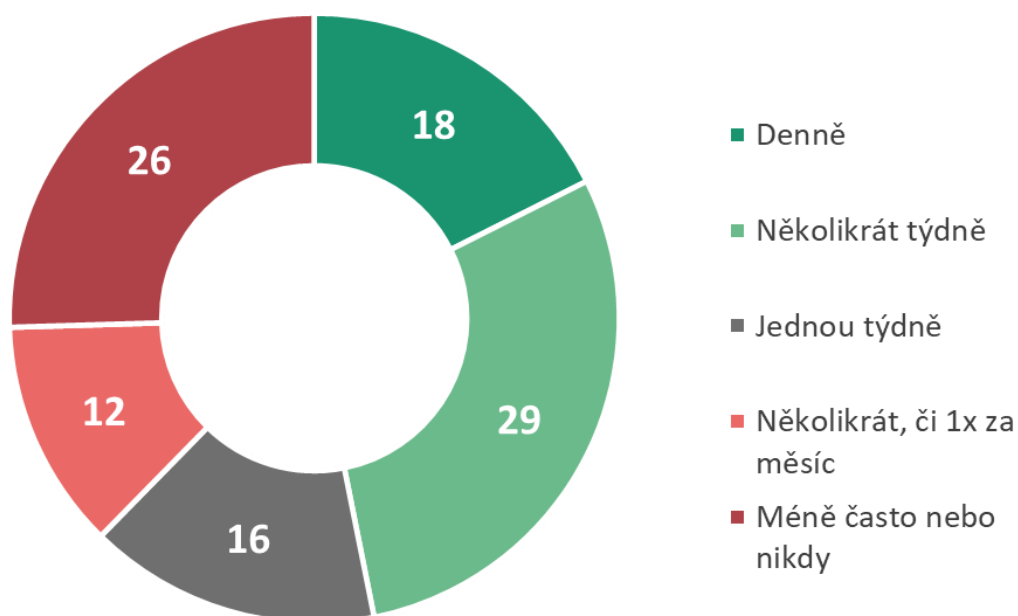
N=404

Obyvatelé Prahy 3 se nejčastěji pohybují ve své lokalitě pěšky (81 %), následně využívají MHD (64 %). Pěšky chodí především ti obyvatelé Prahy 3, kteří spadají do věkové kategorie 15-29 let (86 %), častěji ti, kteří nebydlí v Zóně 30 (84 % ku 72 %) a ti respondenti, kteří jsou pouze příležitostnými řidiči (86 %).

MHD využívají především ženy (73 %) a lidé, kteří spadají do věkové kategorie 50-69 let (73 %). MHD častěji využívají domácnosti, ve kterých není dítě do 6 let (68 % ku 33 %).

Četnost používání osobního automobilu

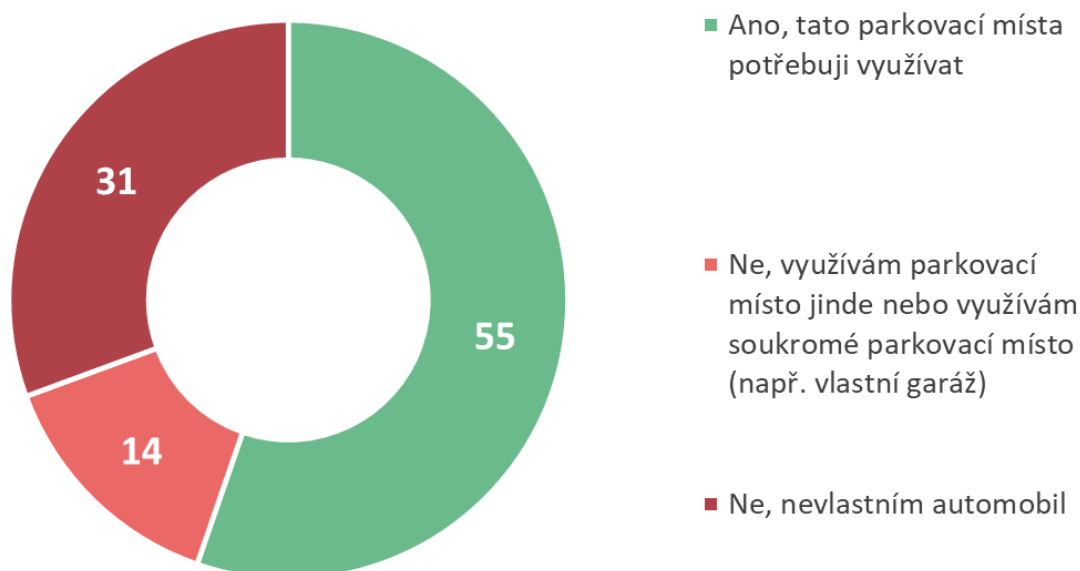
OT12. Jak často obecně používáte osobní automobil?



N=404

Občané na Praze 3 využívají svůj osobní automobil nejčastěji několikrát týdně (29 %). Nicméně 26 % automobil využívá velmi často nebo nikdy (26 %). Respondenti, kteří využívají osobní automobil několikrát týdně jsou především ti, kteří potřebují parkovat (42 %) a lidé, kteří bydlí v Zóně 30 (32 %). Respondenti, kteří uvedli, že automobil využívají málo nebo nikdy, tak jsou převážně ženy (31 %), a ti respondenti, kteří uvedli, že nemají v domácnosti dítě do 17 let (32 %).

Parkování na veřejných parkovacích stáních



OT13. Parkujete či potřebujete parkovat automobil na veřejných parkovacích stáních v lokalitě, kde žijete?

N=404

Veřejné parkovací stání potřebuje 55 % respondentů. 31 % respondentů nevlastní automobil. Ti, kteří potřebují veřejné parkovací stání jsou především muži (62 %), občané ve věkové kategorii 30-49 let (67 %) a ti, kteří nebydlí v Zóně 30 (57 %). Své soukromé parkovací místo využívají především ti obyvatelé, kteří uvedli, že žijí v Zóně 30 (25 %) a také ti, kteří uvedli, že jsou častými řidiči (18 %).

TYPOLOGIE (SEGMENTACE) OBYVATEL PRAHY 3 VE VZTAHU K ZÓNÁM 30

Následující typologie obyvatel Prahy 3 ve vztahu k Zónám 30 byla vytvořena pomocí clusterové analýzy metodou K-means na upravených škálách otázek OT02 (obecné hodnocení dopadů Zón 30) a OT08 (baterie výroků o Zónách 30). Na základě této analýzy můžeme obyvatele Prahy 3 z hlediska vztahu k Zónám 30 rozdělit do následujících 3 skupin: Podporovatelé, či příznivce Zón 30, kteří tvoří 54 % obyvatel Prahy 3, dále Lhostejní, či neutrální, kteří tvoří 22 % a Odpůrci Zón 30, kteří představují 24 %.

Podporovatelé Zón 30

Podporovatelé Zón 30 tvoří mírnou nadpoloviční většinu obyvatel Prahy 3 (54 %). Charakteristické pro ně je, že jsou to ve větší míře ženy (63 %), častěji také nemají potřebu parkovat v lokalitě (53 % z nich nepotřebuje), pouze 32 % z nich patří mezi časté řidiče auta.

Výrazně více než ostatní považují dopady Zón 30 za pozitivní (77 %), ve vlastní ulici je to 65 %. Méně často, než odpůrci vnímají jako problematické body Zón 30 dopravní zácpy a komplikace (16 % vs. 43 %). Častěji, než ostatní si povšimli zlepšení bezpečnosti pro chodce (58 %) a většího klidu a méně hluku v ulicích (38 %), ale také zlepšení bezpečnosti pro cyklisty (28 %). Naopak méně často uvádějí pomalejší, či horší průjezdnost lokality autem (21 %). 76 % z nich podporuje také rozšíření Zón 30 do dalších lokalit, čímž se opět výrazně odlišují od dalších dvou skupin, totéž platí i pro případné zavedení ve vlastní ulici.

Jako největší pozitivum Zón 30 vnímají větší bezpečnost pro děti, chodce a cyklisty (54 % na prvním místě, 90 % celkově), celkově častěji uvádějí také méně hluku z dopravních prostředků (57 %) snížení počtu nehod (45 %) a zlepšení životního prostředí/snižování emisí (30 %). Negativa pak vnímají méně často než ostatní skupiny, 29 % z nich žádná negativa neuvedlo. Ve větší míře, než ostatní skupiny také považují za vhodné všechny uvedené prvky, které mohou doplňovat Zóny 30.

Silný je jejich souhlas s výroky, že Zóny 30 vytvářejí lepší podmínky pro chodce a cyklisty (95 %), mohou přispět k lepší kvalitě života (96 %), představují přijatelné snížení rychlosti (97 %). Jako řidiči Zóny 30 oceňuje 67 % z nich. Naopak pouze 22 % souhlasí s tím, že se jedná o zbytečné zpomalení rychlosti dopravy, 10 % dalo za pravdu výroku, že se jedná o nástroj, jako řidičům znepříjemnit život. 21 % z nich si dokonce myslí, že průjezd rezidenčními ulicemi by měl být mimo odůvodněné případy zakázán. V závěrečné otevřené otázce 1/5 z nich vyjádřila sympatie k existenci Zón 30.

Z hlediska dalších charakteristik této skupiny je potřeba zdůraznit zejména to, že se jedná o častější uživatele MHD pro cestách mimo Prahu 3 (84 %) a naopak méně často uživatele osobních automobilů (32 %). Po Praze 3 se 86 % z nich pohybuje převážně pěšky. 39 % z nich nevlastní automobil.

Lhostejní

Skupina lidí lhostejných, či s neutrálním vztahem k Zónám 30, tvoří 22 % obyvatel Prahy 3. Jsou to z 57 % muži. Méně často v Zóně 30 bydlí (18 %), 58 % z nich jsou častí řidiči.

Častěji (ve 14 % případů) nevěděli o Zónách 30 na Praze 3 a ve vnímání jejich dopadů jsou výrazně roztrženi (je zastoupeno pozitivní, neutrální i negativní hodnocení). Povšimli si v obdobné míře jak pomalejší průjezdnosti autem, tak většího klidu v ulicích (41 % a 38 %), ze všech skupin si nejčastěji povšimli snadnějšího zřizování cykloobousměrek (19 %) a také úbytku dopravních značek (13 %). U podpory pro rozšiřování Zón 30 stojí mezi podporovateli a odpůrci, ale procentuálně blíže mají k odpůrcům. Jako pozitivum Zón 30 častěji než ostatní skupiny vnímají zpřehlednění dopravního značení (23 %), jako negativum pak na prvním místě uvádějí zbytečně vynaložené finanční prostředky (17 %) v celku pak nárůst počtu cyklistů (39 %). Oproti oběma ostatním skupinám méně častěji souhlasí s výrokem, že Zóny 30 vytvářejí lepší podmínky pro chodce a cyklisty (38 %). V závěrečné otevřené otázce 70 % z nich nic neodpovědělo.

Co se týká denního využívání auta, je na tom tato skupina podobně jako skupina Odpůrců Zón 30 (denně používá 29 % lhostejných).

Odpůrci Zón 30

Skupina odpůrců Zón 30 tvoří 24 % obyvatel Prahy 3, často jsou to muži (66 %). 71 % z nich potřebuje v lokalitě parkovat, stejný podíl z nich tvoří častí řidiči.

46 % z nich vnímá dopady Zón 30 jako negativní, dalších 41 % pak jako neutrální. Ze změn si povšimli hlavně pomalejší či horší průjezdnosti lokalitou (57 %). 73 % z nich by rozšíření Zón 30 nepodporovalo, 80 % z nich by pak nebylo pro její zavedení v ulici, kde bydlí. Na prvním místě uvádějí často benefity větší bezpečnosti (39 %) a také lepší přehlednosti na křižovatkách (16 %). Klíčovým negativem je pak pro ně zbytečně pomalá jízda lokalitou (73 %), často uvádějí také nárůst pokut za překročení rychlosti (45 %), kritizují také zbytečně vynaložené finanční prostředky (39 %) a riziko většího počtu nehod (19 %). I doplňkové prvky považují méně často za vhodné oproti podporovatelům Zón 30.

99 % z nich říká, že Zóny 30 zbytečně zpomalují dopravu na Praze 3, pro 91 % jsou nástrojem, jak znepříjemnit život řidičům. Polovina z nich (53 %) se však také domnívá, že Zóny 30 vytvářejí lepší podmínky pro chodce a cyklisty. Pouze 6 % z nich oceňuje Zóny 30 i jako řidiči. 88 % z nich nesouhlasí s tím, že Zóny 30 jsou přijatelným snížením rychlosti v rezidenčních ulicích, stejný podíl pak nesouhlasí s tím, že přispívají k lepší kvalitě života obyvatel Prahy 3. V závěrečné otevřené otázce odpovídali zejména ve smyslu, že Zóny 30 jsou irelevantní (zbytečné, nesmyslné apod., 32 %).

71 % z nich se mimo Prahu 3 pohybuje zejména autem, 61 % z nich pak (také) MHD. 40 % z nich se autem pohybuje dominantně také po Praze 3.