

DEMDIS

Akú chceme v Bratislave dopravu?

Report z DEMDIS diskusie



Február 2024

Akú chceme v Bratislave dopravu?

Report z DEMDIS diskusie

Autori:

Dominik Hutko, kurátor diskusie

Filip Jankovič, PR manažér

Michal Horský, riaditeľ DEMDIS a editor

Bratislava
Február 2024

Obsah

Obsah	3
Úvod.....	4
Hlavné konsenzuálne závery	5
Kto sa zúčastnil.....	6
Názorové skupiny a štiepiace línie	7
Skupina A.....	8
Skupina B.....	10
Na čom sa zhodneme.....	13
Bezpečné, zdravé a pekné. Centrum a okolie škôl obzvlášť	16
Všetkým spôsobom dopravy spravodlivý priestor	19
Na Vajanského a Rázusovo nábrežie cyklotrasa patrí	22
Metro asi nie ale efektívnejšia MHD?	24
Na záver	27
PodĎakovanie.....	29
Metodika.....	30
Vykresľovanie názorových skupín	30
Vyhodnocovanie konsenzuality komentárov	31

Úvod

V ostatných rokoch vnímame v Bratislave viaceré moderné zmeny organizácie dopravy. Nie vždy sa však zhodneme, či sú nevyhnutné, primerané a funkčné. Takto zarezovala aj cyklotrasa na nábreží. Dokážeme sa zhodnúť na tom, ako spravodlivo a efektívne rozdeliť naše mesto medzi všetkých účastníkov dopravy?

Od začiatku školského roka platí na časti bratislavského nábrežia nová organizácia dopravy. Dôvodom je najmä nová cykloinfraštruktúra, ktorú mesto vybudovalo medzi Mostom SNP a Starým mostom. Popri komfortnom cyklopruhu tak pre vozidlá zostal už len jeden jazdný pruh v každom smere, čo sa stretlo s [mnohými kladnými i zápornými reakciami](#) verejnosti.

Najmä cyklisti si tento postup pochvalovali ako správny krok smerom k rozvoju plnohodnotnej siete cyklotrás v Bratislave.

Kritici naopak upozorňovali na zbytočnosť a „nedotiahnutosť“ riešení ako aj mnohé iné problémy s priepustnosťou osobnej i hromadnej automobilovej dopravy či vysoké množstvo kolíznych bodov.

Dokonca celoštátni politici na sociálnych sieťach hodnotili túto úpravu nábrežia v súvislosti s nezmyselnou ideológiou, neodbornosťou či „cyklo-teroristami“ a prišli s [návrhom odňať samosprávam zodpovednosť](#) za zmeny organizácie dopravy.

Vlnu kritiky voči magistrátu tiež posledné mesiace zdvíhala aj téma parkovania. Za ostatné dva roky sa postupne po viacerých zónach realizovala nová regulácia parkovania systémom PAAS (Parkovací asistent), ktorá zvyhodňuje rezidentov na úkor návštevníkov.

Prečo v Bratislave tak silno rezonujú témy dopravy? Ako si predstavujeme mestá budúcnosti a miesto áut v nich? Ako spravodlivo rozdeliť verejný priestor medzi motoristov, chodcov a cyklistov? Mali by sme sa inšpirovať Amsterdamom, kde sa už po väčšine centra nejazdí rýchlejšie ako 30 km/h?

Mesto vo vyjadrení pre túto DEMDIS diskusiu pripomenulo, že na dopravu v Bratislave sa musíme pozeráť cez všetky jej druhy rovnocenne.

„Skúsenosti zo všetkých miest sú jednoznačné. Jediný naozaj účinný spôsob ako minimalizovať zápchy, je budovať kvalitnú infraštruktúru pre čo najviac rôznych spôsobov dopravy, do ktorých sa všetci obyvatelia efektívne rozdelia, podľa individuálnych potrieb a preferencií,“ zdôraznil hovorca mesta Peter Bubla.

Hlavné konsenzuálne závery

- **Chceme žiť v bezpečnom, funkčnom a modernom meste**, ktoré sa nám bude páčiť. Záleží nám na zdravom životnom prostredí.
- **Centrum mesta patrí všetkým**, nie len tým, ktorí tam bývajú. Tí však majú mať silnejšie slovo.
- **Verejný priestor patrí rovnako všetkým ľuďom** v osobných autách, v MHD, cyklistom aj peším a mali by si ho preto spravodlivo podeliť.
- **Doprava v Bratislave je problém, ktorý treba riešiť**. Pri tom by sme mali férovo a efektívne zohľadňovať potreby a záujmy vodičov, cestujúcich v MHD, cyklistov ako aj chodcov.
- **Jazdiť na bicykli v Bratislave je pre rozbité a úzke okraje ciest často veľmi nebezpečné**. Problém tiež vidíme v tom, že cyklotrasy sa nestavajú, ale sa len nakreslia na existujúce cesty. Preto by sa mali upraviť tak aby mali cyklisti dlhšiu neprerušovanú cyklotrasu. Inak sa ich zmysel stráca. Cyklisti nepatria na chodník
- **Naše deti by mali mať možnosť kráčať do školy bezpečne** a preto je potrebné upokojiť dopravu v okolí škôl. Kedysi sa autami jazdilo aj cez pešiu zónu v historickom centre, dnes by to už snáď nikto nechcel vrátiť. Viac, ako istý počet áut na domácnosť by mal byť spoplatnený.
- **MHD má pred súkromnou dopravou prednosť**, no zápchy nezmiznú, pokiaľ nebude MHD dobre koncipovaná.

Kto sa zúčastnil

Do diskusie, ktorá bola otvorená od 7. do 26. februára, sa zapojilo takmer 700 hlasujúcich, z ktorých bolo viac ako 600 zoskupených do **dvoch názorových skupín – A a B**. Účastníci spoločne odovzdali cez 43-tisíc hlasov a napísali viac ako 200 originálnych komentárov.¹



Až 85 % diskutujúcich deklarovalo, že **žije v Bratislave**, (37) pričom opak uviedli len 4 %. Zvyšných 11 % ľudí na túto otázku nevedelo jasne odpovedať, čo by mohlo znamenať, že žijú v okolí Bratislavy a pravidelne tu dochádzajú za prácou alebo službami. Zhruba jedna pätina diskutujúcich uviedla, že žije v bratislavskom Starom meste. (36)

Jasná väčšina diskutujúcich, **až 83 %, je držiteľom vodičského oprávnenia**, (107) pričom len 5 % diskutujúcich uviedlo, že nemá vodičský preukaz. Nie každý z nich však potrebuje, môže si dovoliť alebo túži vlastniť auto. Len 16 % diskutujúcich deklarovalo, že v domácnosti nevlastnia ani jedno auto. (108) Naopak minimálnej **jedno auto v domácnosti priznalo až 78 % ľudí** zapojených do diskusie.

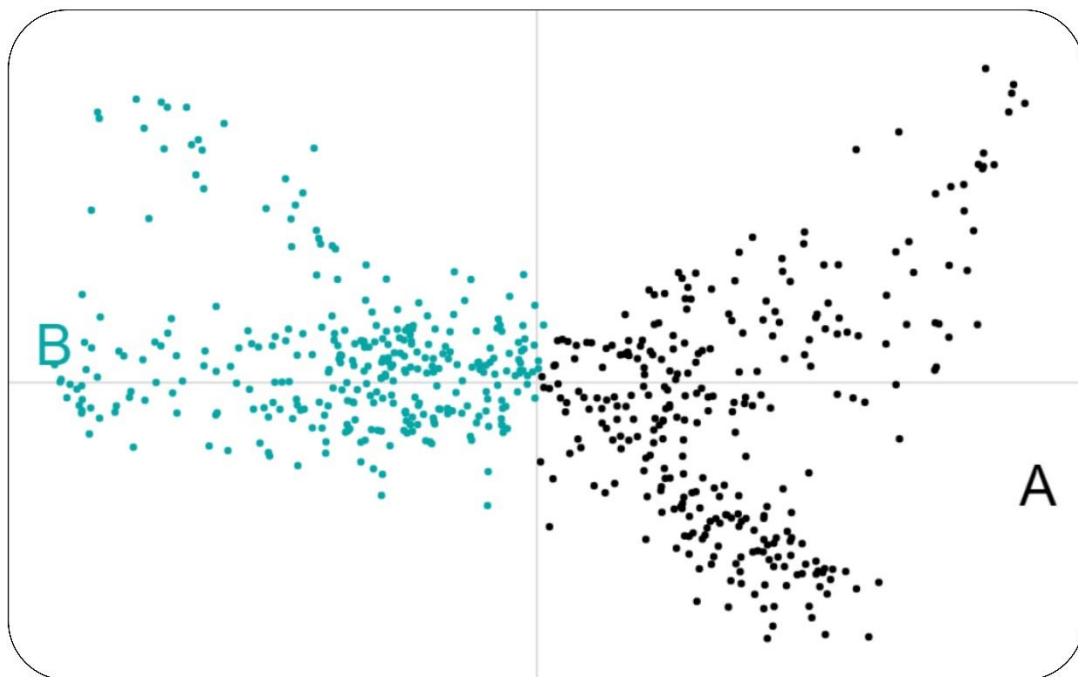
Pozadie diskutujúcich:

- | | |
|---|------|
| 1. Žijem v Bratislave. (37) | 85 % |
| 2. Žijem v bratislavskom Starom meste. (36) | 17 % |
| 3. Mám vodičský preukaz. (107) | 83 % |
| 4. V domácnosti vlastníme aspoň jedno auto. (108) | 78 % |
| 5. Často jazdím na bicykli. (35) | 29 % |

¹ Sprievodca výsledkami vychádza z otvorených dát, ktoré sú dostupné online na: <https://www.iris.demdis.sk/conversations/8efc2c1e-5f7f-4773-b2f2-dbcd3c357f55/report/external>

Názorové skupiny a štiepiace línie

Najzásadnejšie štiepenie a názorové rozdiely medzi dvoma skupinami diskutujúcich vznikli najmä v postoji ku regulácii množstva osobnej motorovej dopravy v Bratislave a názoru na efektívne a spravodlivé rozdelenie verejného priestoru pre všetky druhy dopravy, od automobilovej až po pešiu.

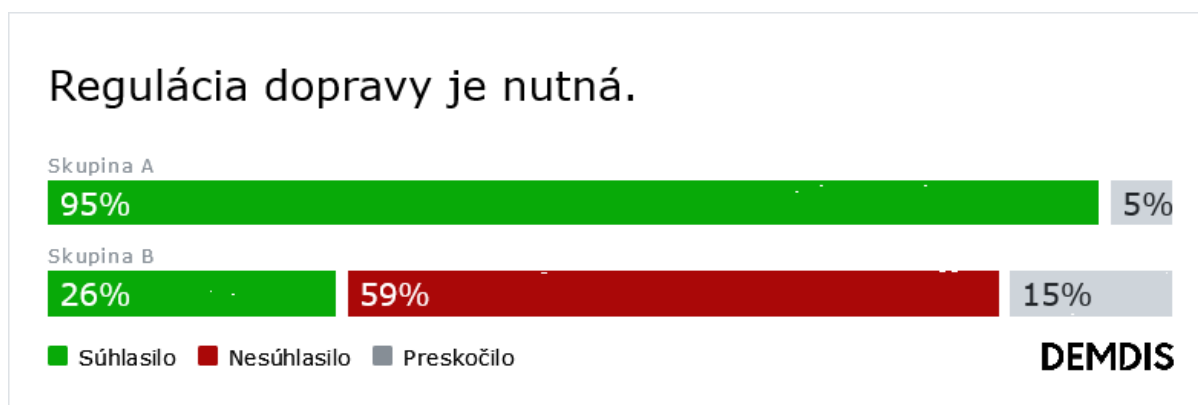


Priestorové vyobrazenie dvoch názorových skupín A a B.

Skupina A

Skupina A (292 zoskupených diskutujúcich) je charakteristická presvedčením, že najmä autá sú zodpovedné za zhoršovanie kvality vzduchu, smrteľné dopravné nehody či zápchy a spomaľovanie dopravy pre všetkých obyvateľov mesta.

Diskutujúci združení v tejto skupine sú preto presvedčení, že dopravu v hlavnom meste treba regulovať, rovnako ako parkovanie, a že pre mnohých je auto skôr symbolom statusu a ega než nevyhnutnosťou.



Títo diskutujúci poukazujú na to, že kedysi sa aj cez pešiu zónu v historickom centre jazdili autá, čo by dnes už ľudia zjavne nechceli. (203) Argumentujú nielen estetikou, bezpečnosťou ale aj environmentálnym vplyvom automobilovej infraštruktúry na život v meste, najmä letnými horúčavami v prostredí vyasfaltovaných ulíc, ciest a parkovísk.

Väčšina skupiny A uvádza, že často jazdí na bicykli, čo je pre nich bežný spôsob dopravy v meste. (35) Uviedlo to až 57 % členov skupiny, pričom v skupine B to bolo len 10 %. Novú cyklotrasu na Vajanského a Rázusovom nábreží preto vnímajú pozitívne.

Aj keď má cyklotrasa na Vajanského a Rázusovom nábreží isté nedostatky, je to dôležitá súčasť cyklistickej infraštruktúry Bratislavy a určite by ju nemali rušiť.

Skupina A



Skupina B



■ Súhlasilo ■ Nesúhlasilo ■ Preskočilo

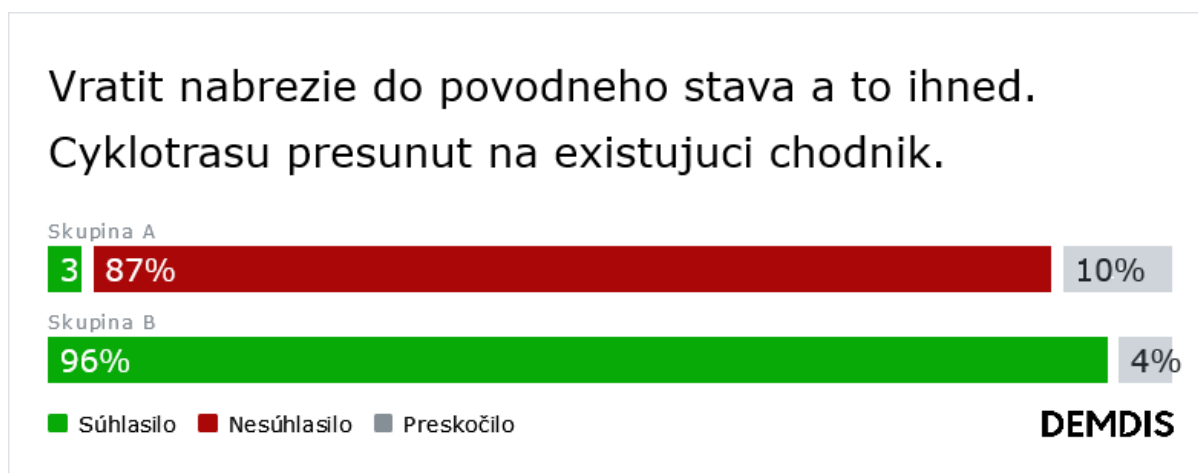
DEMDIS

V skupine A diskutujúci jednohlasne deklarujú, že „autá dnes zaberajú väčšinu priestoru ulíc (viacpruhové cesty, parkovanie), to nie je spravodlivé rozdelenie”. (241) Upozorňujú preto, že „bezplatné parkovanie nie je ústavné právo”. (194)

Myslia si, že „civilizácia a 21. storočie sú jednoznačne v prospech iných spôsobov dopravy ako je tá individuálna automobilová”. (216) Problém regulácie dopravy preto vidia v tom, že „si šoféri zvykli na komfort, o ktorý neradi prichádzajú”. (20)

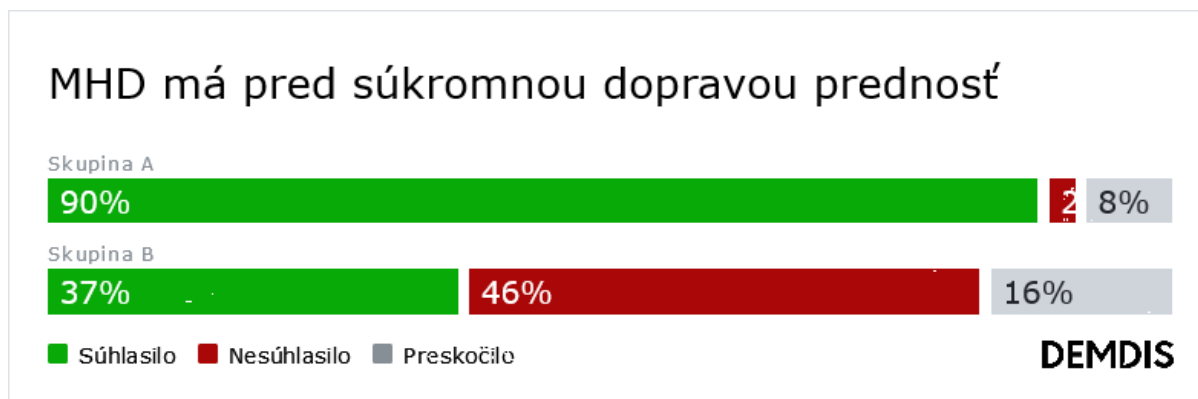
Skupina B

Skupinu B (313 zoskupených diskutujúcich) tvoria väčšinou ľudia, ktorí si myslia, že výstavba cyklotrasy na Vajanského a Rázusovom nábreží je príkladom arogancie moci. Myslia si, že cyklotrasa nemá mimo letných mesiacov žiadny zmysel a preto chcú dopravu na nábreží vrátiť do pôvodného stavu a cyklotrasu presunúť na chodník. Až 78 % skupiny tvrdí, že „žiadnu cyklotrasu na Vajanského nábreží nie je treba“. (1)

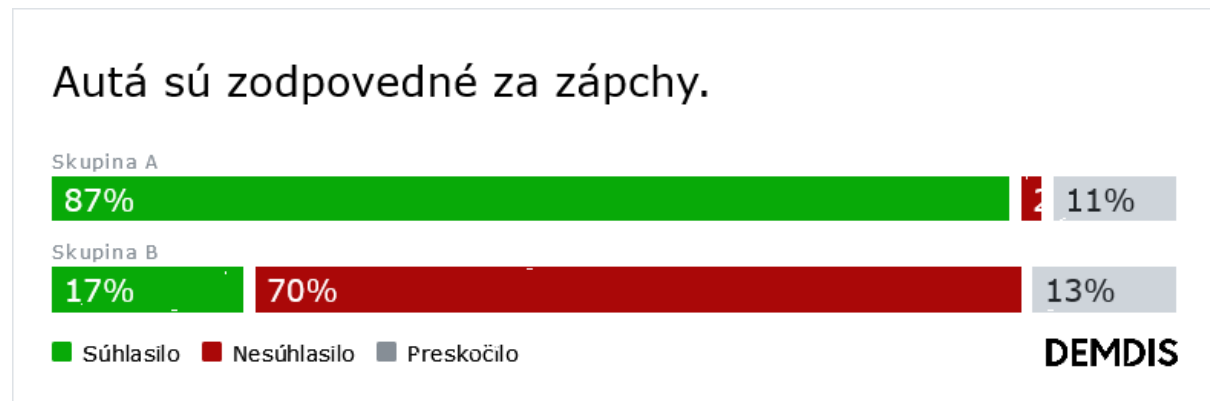


„Upokojenie dopravy“ diskutujúci zo skupiny B považujú za „newspeak“ pre šikanovanie vodičov. Zhodujú sa, že „auto je nevyhnutnosť lebo nie každý má taký zdravotný stav, aby mohol jazdiť na bicykli!“ (127)

Diskutujúci zo skupiny B si nemyslia, že by mestská hromadná doprava mala mať prednosť pred osobnou automobilovou, (41) preto odmietajú aj vyhradené jazdné pruhy pre autobusy, tzv. bus-pruhy. (40)

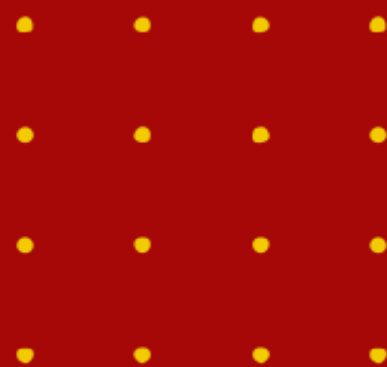


Zároveň dodávajú, že „ani mestská hromadná doprava nemôže byť efektívna, keď stojí v zápche!” (127) Napokon, ako prekvapivo tvrdia, za zápchy nie sú zodpovedné množstvá áut na bratislavských cestách. (170) Vinia skôr magistrát.



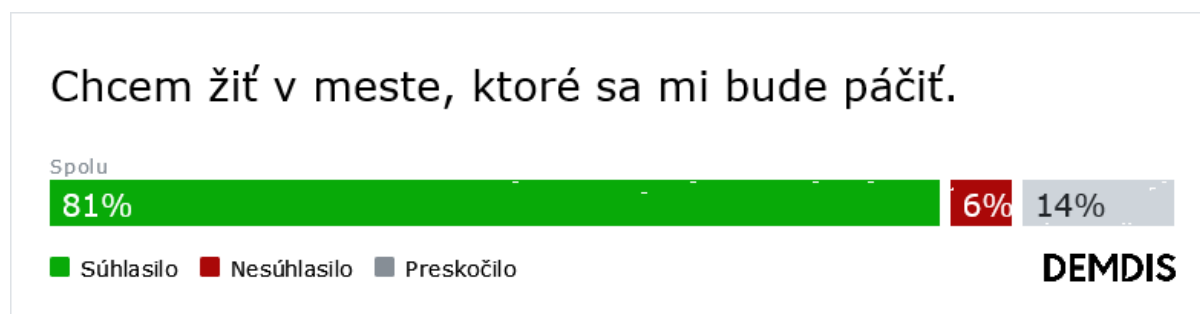
Najkonsenzuálnejšie názory v diskusii

1. Aj centrum mesta patrí všetkým, nielen ľuďom, ktorí tam bývajú. (22)
2. Chcem žiť v meste, ktoré sa mi bude páčiť. (9)
3. Chcem žiť v bezpečnom meste. (14)
4. Dopravné riešenia musia férovo a efektívne zohľadňovať potreby a záujmy vodičov, cestujúcich v MHD, cyklistov aj chodcov. (6)
5. Doprava v Bratislave je problém, ktorý treba riešiť. (8)
6. Záleží mi na zdravom životnom prostredí v meste. (12)
7. Obyvatelia mesta by nemali doplácať na „cezpoľných“ šoférov. (44)
8. Bratislava potrebuje bezkolízny koľajový dopravný systém. Ktorý nebude v kolízii s klasickou dopravou. (106)
9. Verejný priestor patrí rovnako všetkým ľuďom v osobných autách, v MHD, cyklistom aj peším a mali by si ho preto spravodlivo podeliť. (39)
10. Problém je že sa cyklotrasy nestavajú, ale sa len nakreslia na existujúce cesty. (82)

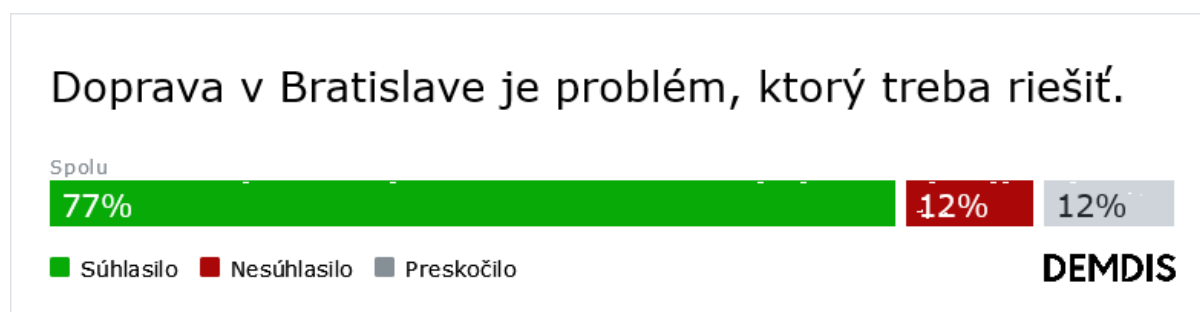


Na čom sa zhodneme

Jednoznačná zhoda panuje v tom, že každý chceme žiť v meste, ktoré sa nám bude páčiť. (9) Uviedlo to až 81 % všetkých diskutujúcich, pričom len 6 % ich na túto otázku odpovedalo záporne. Všetci títo boli výhradne zo skupiny B. Konsenzus tak viac menej prirodzene nachádzame aj na tom, že chceme žiť v bezpečnom meste so zdravým životným prostredím. (12)



Až 77 % diskutujúcich uviedlo, že „doprava v Bratislave je problém, ktorý treba riešiť“. (8) Až 73% diskutujúcich si myslí, že by tento problém vedela vyriešiť bezkolízna koľajová doprava. (106) Aj bez nej si však Bratislavčania vedia predstaviť zníženie výskytu zápch zlepšením mestskej hromadnej dopravy. Väčšina diskutujúcich je totiž presvedčená, že „zápchy nezmiznú, pokiaľ nebude MHD dobre koncipovaná“. (235)



Značná časť diskutujúcich však celkové zlepšenie dopravy, vrátane menšieho výskytu zápch, vidí v zosúladiení všetkých typov dopravy. Umožnilo by bezpečný pohyb chodcov a cyklistov na rôzne, najmä kratšie vzdialenosti, ako je plynulý pohyb mestskej dopravy aj niekedy nenahraditeľných osobných áut. Až 69 % ľudí preto deklarovalo, že „dopravné riešenia musia férovo a efektívne zohľadňovať potreby a záujmy vodičov, cestujúcich v MHD, cyklistov aj chodcov”. (6)

Dopravné riešenia musia férovo a efektívne zohľadňovať potreby a záujmy vodičov, cestujúcich v MHD, cyklistov aj chodcov.

Spolu



■ Súhlasilo ■ Nesúhlasilo ■ Preskočilo

DEMDIS

Zároveň s tým súvisí prevažujúci názor, že dopravné riešenia musia pamätať ako na obyvateľov dotknutého územia, tak jeho užívateľov. „Aj centrum mesta patrí všetkým, nielen ľuďom, ktorí tam bývajú,” (22) zhodlo sa až 81 % diskutujúcich.

Aj centrum mesta patrí všetkým, nielen ľuďom, ktorí tam bývajú.

Spolu



■ Súhlasilo ■ Nesúhlasilo ■ Preskočilo

DEMDIS

Nesúlad však nastáva, keď hľadáme spôsob ako zohľadňovať potreby všetkých účastníkov dopravy v meste férovo a efektívne. Motoristi vnímajú často budovanie cyklotrás na úkor ciest ako neefektívne a zbytočné. Radia preto, aby chodníky zdieľali chodci aj s cyklistami. Tí sa však pri vysokej intenzite dopravy už dnes často necítia pri pohybe mestom bezpečne.

Dá sa teda vôbec zvyšovať komfort a plynulosť dopravy v meste bez toho, aby sa znížil počet ľudí, ktorí používajú auto aj vtedy, keď ho nepotrebujú?

Väčšina diskutujúcich (58 %) deklaruje, že „ak by auto nebolo najefektívnejším prostriedkom, nepoužíval by som ho tak často.” (13) Až polovica diskutujúcich sa totiž sťažuje na efektivitu mestskej hromadnej dopravy. Nezhodneme sa však ani na tom, že „MHD má pred súkromnou dopravou prednosť”. (41) Myslí si to totiž len 59 %, pričom až 28 % s týmto tvrdením nesúhlasilo.

Ak by auto nebolo najefektívnejším prostriedkom,
nepoužíval by som ho tak často.

Spolu



■ Súhlasilo ■ Nesúhlasilo ■ Preskočilo

DEMDIS

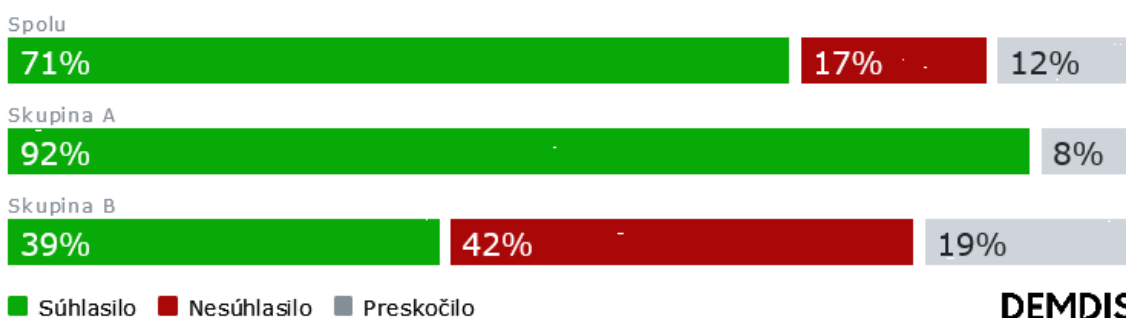
Bezpečné, zdravé a pekné. Centrum a okolie škôl obzvlášť

Absolútna zhoda v diskusii panovala na tom, že všetci chceme žiť v meste, ktoré sa nám bude páčiť a bude pre nás čo najmenej zdravotne závažné. Až 72 % diskutujúcich totiž uviedlo, že chce im záleží „na zdravom životnom prostredí v meste”. (12)

Obzvlášť v centre mesta, kde je najvyššia koncentrácia chodcov, očakávame pokojnejšiu a bezpečnejšiu dopravu. (23) Až 71 % ľudí totiž súhlasí s tým, že by sme dnes už nechceli jazdiť autami v historickom centre Bratislava tak, ako tomu bolo ešte pred niekoľkými desaťročiami.

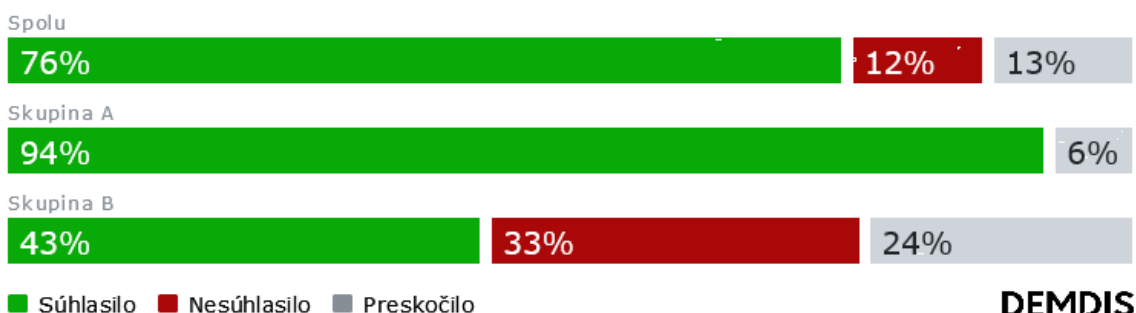
Zhruba polovica diskutujúcich by si dokonca vedela na niektorých uliciach v centre Bratislavy predstaviť aj maximálnu povolenú rýchlosť na úrovni 30 km/h. (24) Niečo menej, 36 % diskutujúcich by si prialo, aby „čoraz väčšia časť centra Bratislavy bola zaraďovaná do peších zón s bezpečnými cyklochodníkmi”. (16)

Kedysi bola aj pesia zona v historickom centre pojazdovana autami, dnes by to uz snad nikto nechcel navratit.



Obzvlášť citlivo vnímame bezpečnosť v okolí škôl. Až 76 % diskutujúcich jasne deklarovalo, že „naše deti by mali mať možnosť kráčať do školy bezpečne. Je potrebné upokojiť dopravu v okolí škôl”. (225) A stále väčšia časť diskutujúcich by tiež bola radšej, keby sa v okolí ich bydliska jazdilo bezpečnejšie a pomalšie. (26)

Naše deti by mali mať možnosť kráčať do školy bezpečne. Je potrebné upokojiť dopravu v okolí škôl.



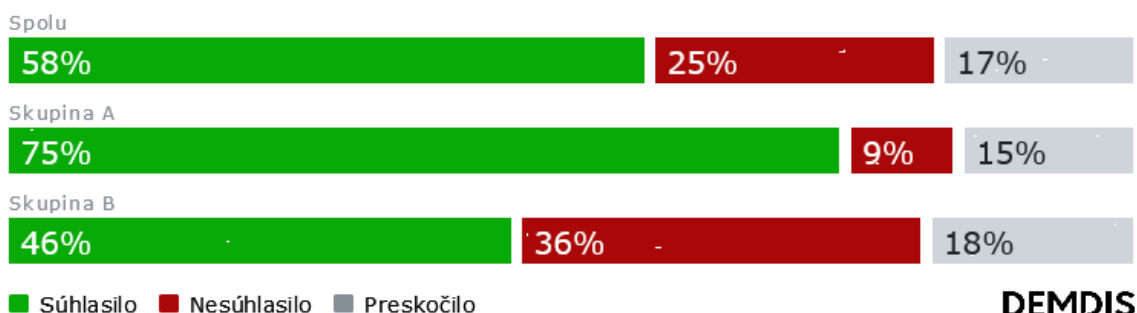
Len 39 % ľudí tiež deklarovalo, že je „proti znižovaniu rýchlosti v centrách miest a hustejšie obývaných oblastiach”. (25) Väčšia časť diskutujúcich tiež pripúšťa upokojenie dopravy, ak znižuje kvalitu života okolitých obyvateľov. Napríklad aj nebezpečnosťou dopravy.

Obyvatelia frekventovaných ulíc majú právo žiadať upokojenie dopravy, keďže jej intenzita rastie a znižuje ich kvalitu života



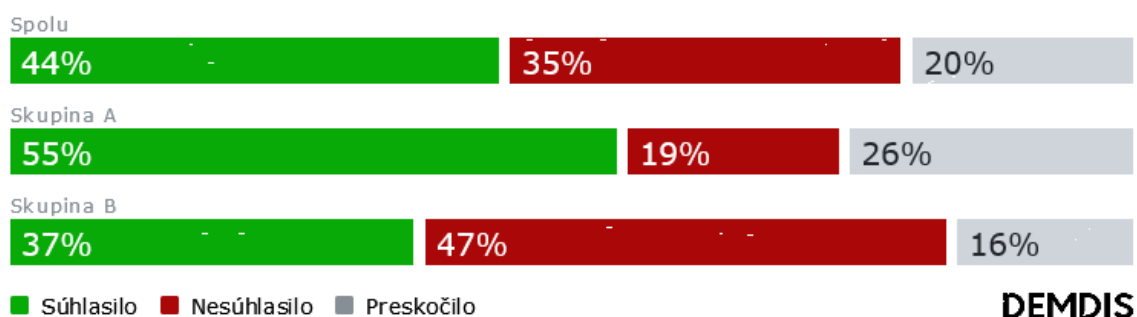
Súčasný stav dopravy však neohrozuje len obyvateľov území s príliš intenzívnou dopravou ale aj samotných účastníkov dopravy. Každý tretí diskutujúci uviedol, že sa ako chodec necíti na priechode pre chodcov bezpečne (46) a dokonca až 58 % diskutujúcich uznalo, že „jazdiť na bicykli v Bratislave je pre rozbité a úzke okraje ciest často veľmi nebezpečné”. (18)

Jazdiť na bicykli v Bratislave je pre rozbité a úzke okraje ciest často veľmi nebezpečné.



Problémom sa javí byť to, ako rozdeliť priestor pre všetkých spravodlivo, ak takmer polovica ľudí deklaruje, že cyklisti patria na chodník. (58) Pochybnosti o tom má najmä skupina B, kde si myslí jej väčšia časť. Zároveň však skupina B zhodne uvádza, že cyklisti patria na cestu, ak nebudú uberať priestor autám.

Cyklisti nepatria na chodník



Všetkým spôsobom dopravy spravodlivý priestor

Diskusia ukázala, že dopravu v Bratislave vnímame ako problematickú. Šoféri najmä kvôli obmedzeniam, cyklisti a chodci zas najmä kvôli bezpečnosti. Zároveň nevládne ani prílišná spokojnosť s dostupnosťou a plynulosťou mestskej hromadnej dopravy. Ako teda zmeniť situáciu s dopravou v Bratislave k lepšiemu. Zhodujeme sa, že sklbenie efektívnosti a férovosti je kľúčové.

Dopravné riešenia musia férovo a efektívne zohľadňovať potreby a záujmy vodičov, cestujúcich v MHD, cyklistov aj chodcov.

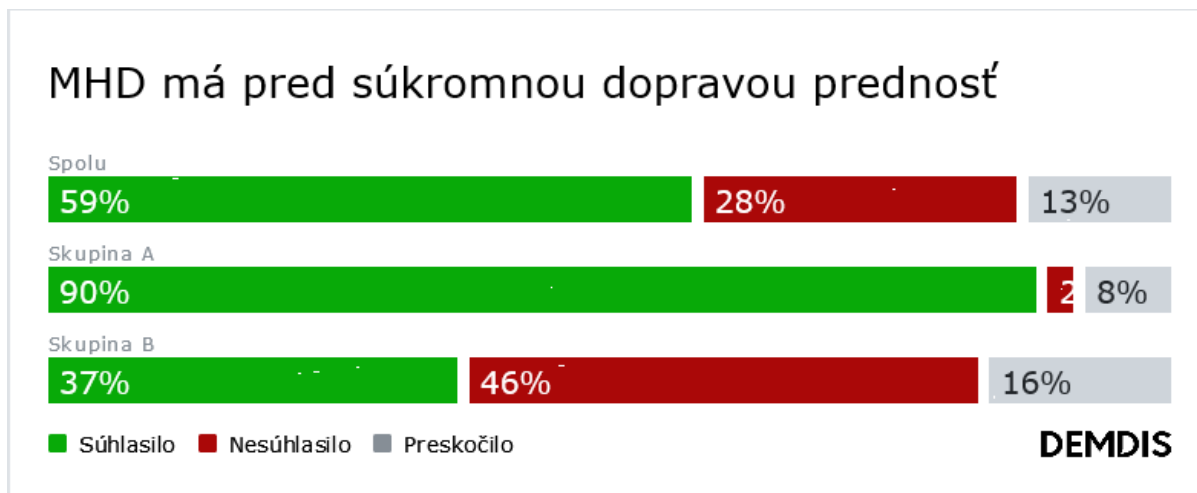


Potvrďuje to aj ďalšia zhoda na tom, že „verejný priestor patrí rovnako všetkým ľuďom v osobných autách, v MHD, cyklistom aj peším a mali by si ho preto spravodlivo podeliť”. (39) Myslí si to až 69 % diskutujúcich. Férovosť vyžadujeme aj v prístupe k obyvateľom dotknutých území ako aj „len prechádzajúcim”. Súhlasíme, že doprava musí zohľadňovať potreby obyvateľov, ale zároveň aj obyvatelia z okolia obzvlášť dôležitých dopravných uzlov musia chápať potreby cestujúcich.

Aj centrum mesta patrí všetkým, nielen ľuďom, ktorí tam bývajú.



Aj keď diskutujúci vyjadrili dôvody na nespokojnosť s mestskou hromadnou dopravou, uznávajú, že by mala mať prednosť pred osobnou automobilovou. Aj keď v skupine B 70 % ľudí odmieta, že za zápchy v Bratislave sú zodpovedné osobné autá (170), až 57 % všetkých diskutujúcich uznáva, že „nie je fér ak 70 ľudí v autobuse čaká v kolóne, kvôli 15 šoférom v autách”. (130)

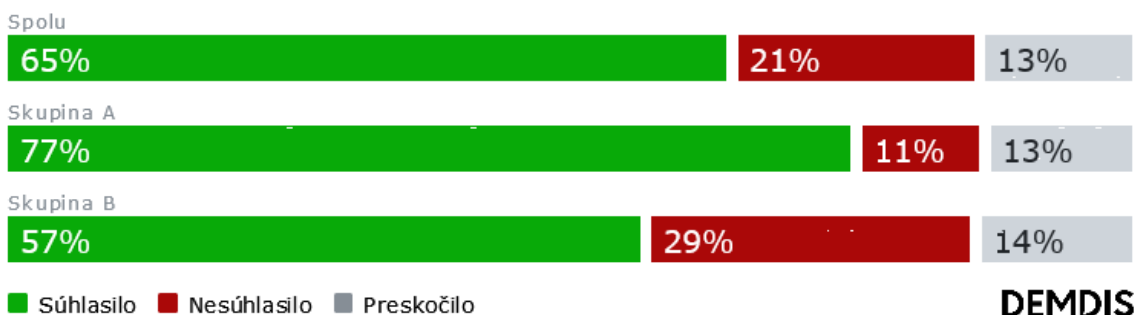


Istú dvojitvárnosť našich postojov odhaľuje spôsob, akým vnímame férovosť. Jednoznačne deklaruujeme, že „aj centrum mesta patrí všetkým, nielen ľuďom, ktorí tam bývajú”. (22) Zároveň však máme pocit (v oboch skupinách), že ako Bratislavčania doplácame na „cezpoľných” šoférov. (44) Myslí si to až 58 % diskutujúcich.

Podobne zhodne deklaruujeme, že „ľudia bývajúci v lokalite, napríklad centre, majú trochu silnejšie slovo, ale slovo patrí aj ostatným”. (115) Ale dodávame, že „arogantní vodiči zo Senca a iných dedín nemôžu diktovať dopravu v meste”. (152) Napokon v skupine B prevláda aj názor, že magistrát by vôbec nemal mať právo rozhodovať o doprave v meste. (93)

V prvej desiatke najkonsenzuálnejších komentárov je aj názor, ktorý hovorí, že aj celý verejný priestor treba rozdeliť spravodlivo.

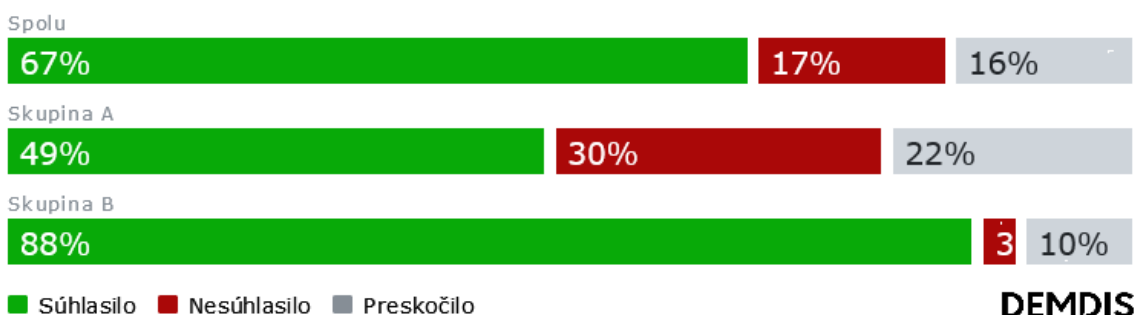
Verejný priestor patrí rovnako všetkým ľuďom v osobných autách, v MHD, cyklistom aj peším a mali by si ho preto spravodlivo podeliť.



Do férovosti vstupuje aj statická doprava. Veľká časť diskutujúcich, opäť najmä zo skupiny B vyjadrila nespokojnosť s mestským systémom spoplatneného parkovania známym ako PAAS. Až 62 % diskutujúcich síce uznáva, že „bezplatné parkovanie nie je ústavné právo,” (194) ale len polovica súhlasí aj s tým, že „zaberať verejný priestor zavádzajúcimi súkromnými autami by nemalo byť zadarmo”. (38)

Napokon však nachádzame zhodu aj v otázke parkovania. Viac ako dve tretiny diskutujúcich je presvedčených, že financie z parkovania by sa mali vracieť do oblasti dopravy.

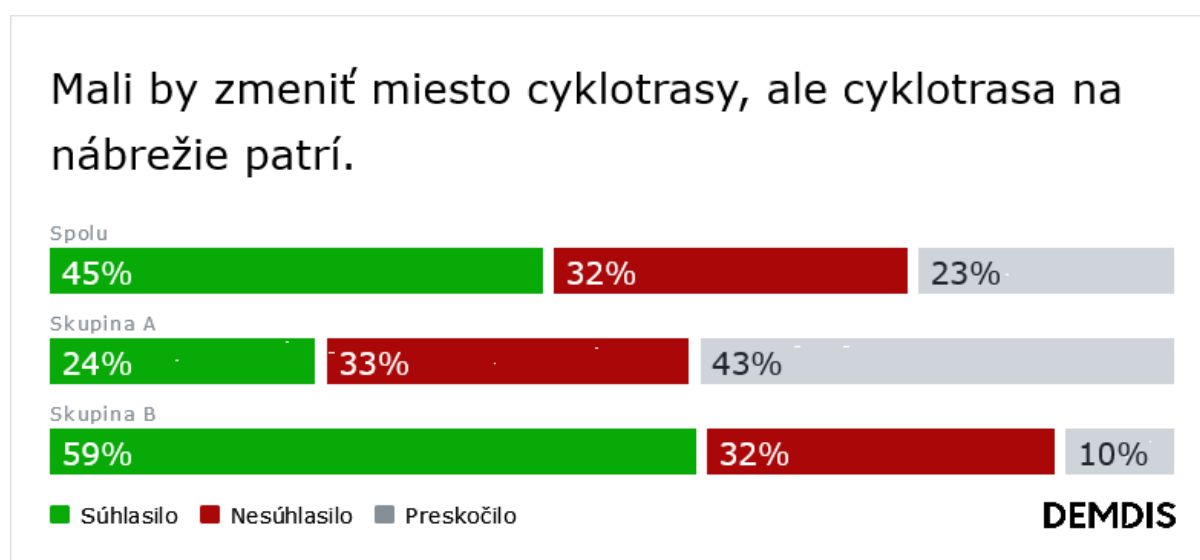
Z financii PAAS systému má mesto a mestské časti financovať len projekty spojené s dopravou.



Na Vajanského a Rázusovo nábrežie cyklotrasa patrí

Práve nová cyklotrasa na bratislavskom nábreží sa stala symbolom toho, ako ťažké vie byť rozložiť dopravného príležitosti spravodlivo v tak dôležitej oblasti mesta. Uznávajú to spolovice aj samotní diskutujúci.

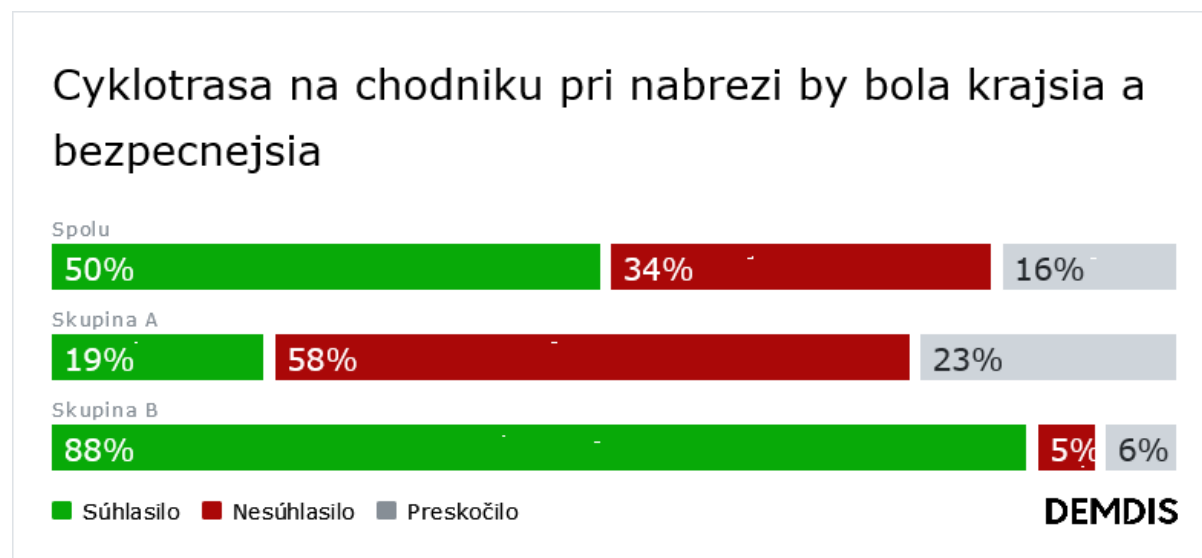
Väčšina ľudí, najmä zo skupiny B, si myslí, že by mali „zmeniť miesto cyklotrasy, ale cyklotrasa na nábrežie patrí“. (54) Paradoxne až 78 % tejto skupiny zároveň odpovedalo, že „žiadnu cyklotrasu na Vajanského nábreží nie je treba“. (1)



Práve v skupine B tiež výrazne prevláda názor, že táto cyklotrasa je málo využívaná a mimo letných mesiacov vôbec. Spochybňujú teda veľkorysosť cyklotrasy, teda aj jej efektívnosť a spravodlivosť celého dopravného riešenia nábrežia. V tomto prípade sa im dokonca zdá vyznačenie tejto cyklotrasy ako prejav arogancie moci magistrátu.

V skupine B však ľudia zjavne pociťujú aj celkovo nechť ku snahám o znižovanie intenzity a upokojenie dopravy v tejto skupine považujú za „newspeak“ pre šikanu vodičov áut“. (72)

V skupine B preferujú neobmedzovanie osobnej automobilovej dopravy a presun cyklotrasy na chodník na úkor chodcov. Naopak skupina A by preferovala ešte väčšie utlmenie dopravy pre komfortnejšie prepojenie Dunaja s historickým centrom mesta.

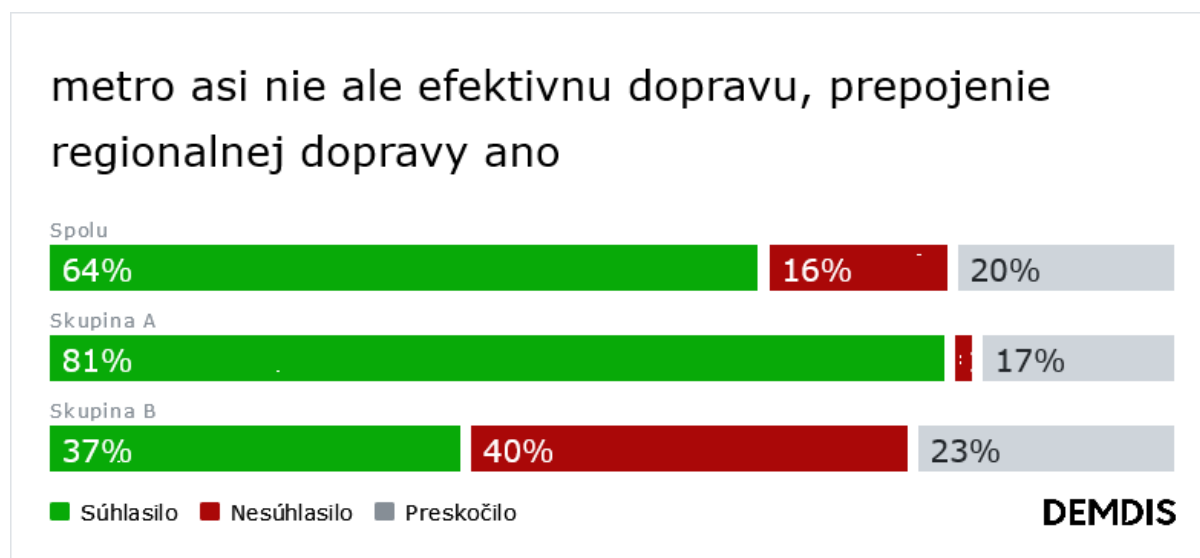


Metro asi nie ale efektívnejšia MHD?

Zdá sa, že veľká skupina Bratislavčanov teda nie je pripravená opustiť pohodlie svojho auta. Deklarujú, že ak budú môcť cestovať z domu a do práce mestskou hromadnou dopravou, auto nechajú doma, (64) ale túto možnosť ešte nepociťujú ako adekvátne.

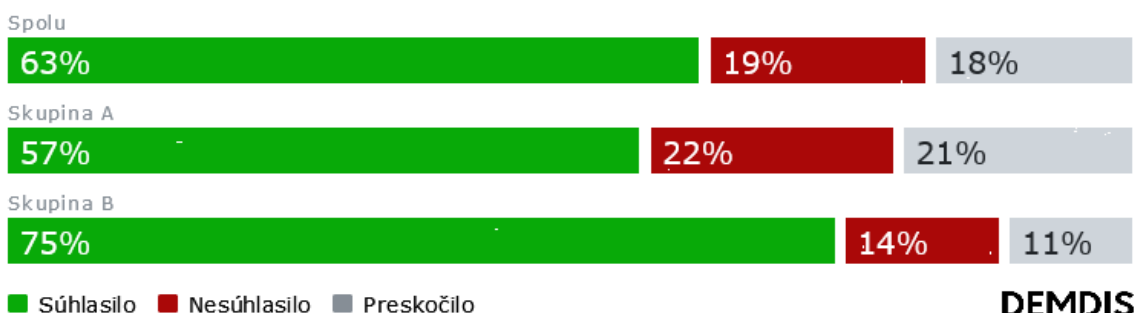
Riešenie sa preto snažia hľadať radšej medzi možnosťami, ktoré nebudú zahŕňať znižovanie intenzity osobnej automobilovej dopravy. Až 51 % diskutujúcich uviedlo, že „Bratislava potrebuje metro”. (92) A dokonca až 73 % ľudí vidí riešenie v bezkolíznom koľajovom dopravnom systéme, „ktorý nebude v kolízii s klasickou dopravou”. (106)

Väčšina ľudí sa však zhoduje, že hromadnej doprave v meste by pomohlo väčšie a efektívnejšie prepojenie.



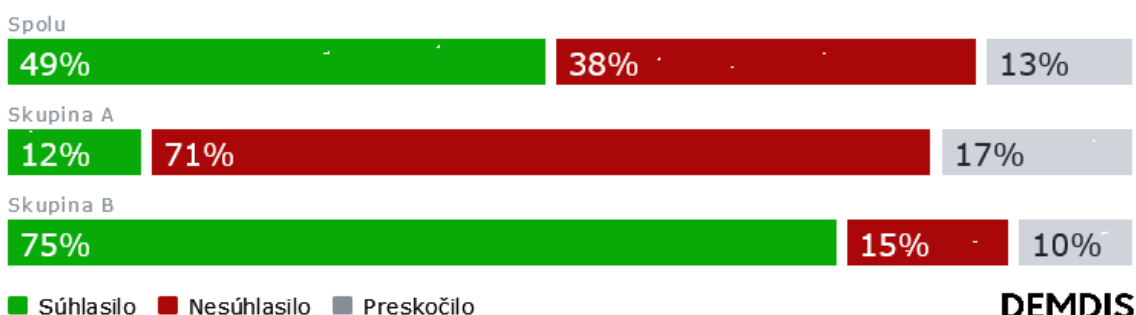
Väčšia časť diskutujúcich uviedla, že auto niekedy musia používať, pretože nemajú dobré spojenie mestskou hromadnou dopravou. (146) Aj preto si až 63 % ľudí v diskusii myslí, že zefektívnenie mestskej hromadnej dopravy by prinieslo menej áut a zníženie výskytu zápch na cestách.

zapchy nezmiznu, pokiaľ nebude mhd dobre koncipovana



Zhodujeme sa, že v diskusii o obmedzovaní osobnej automobilovej dopravy „je potrebné zohľadniť formu zamestnania a rodinného života. Nie každý má prácu dostupnú MHD a žiadne iné povinnosti, len do práce a späť”. (285) Časť diskutujúcich preto vníma hromadnú dopravu v niektorých situáciách ako nepostačujúcu, keďže pri nahromadení viacerých povinností môžu zažívať istý diskomfort.

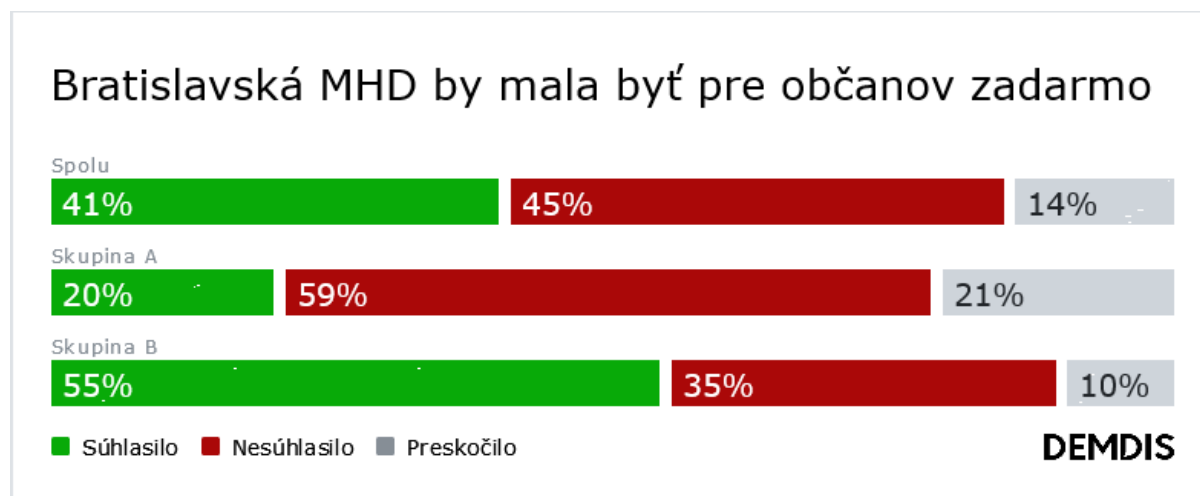
Mestská hromadná doprava v Bratislave je príliš nepohodlná.



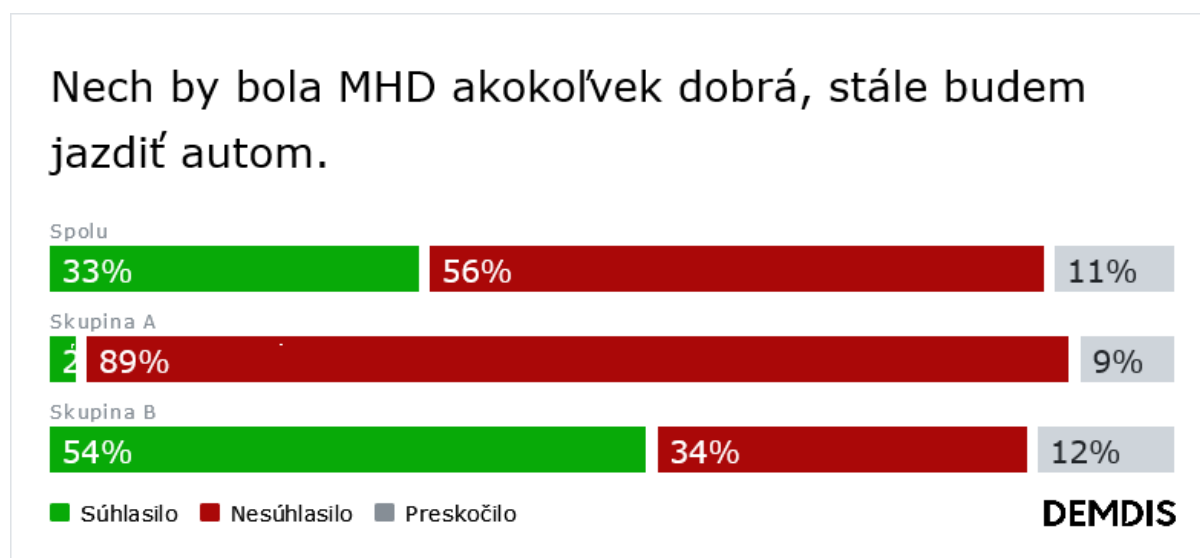
Potvrďuje to aj podpora komentára, ktorý hovorí, že mestská hromadná doprava je vo všeobecnosti „úžasná vec”. Aj takmer polovica kritickej skupiny B deklarovala, že „keby premávka v Bratislave a infraštruktúra v Bratislave bola lepšia, bolo by to úplne iné cestovanie - rýchlejšie”. (157)

Niektorí Bratislavčania vidia správnu motiváciu k väčšiemu používaniu hromadnej dopravy v jej zbezplatnení.

Ponúknuť všetkým Bratislavčanom mestskú dopravu zadarmo navrhuje paradoxne, najmä skupina B, ktorá inak deklaruje, že bez auta sa v Bratislave nedá plnohodnotne fungovať. Naopak, skupina A, ktorá volá po zvýhodnení hromadnej dopravy a rada ju používa, si nemyslí, že by malo byť cestovanie v električkách, autobusoch či trolejbusoch zadarmo.



Napriek podpore snáh o zlepšenie mestskej hromadnej dopravy sa zdá, že časť obyvateľov mesta nie je za žiadnych okolností schopná alebo ochotná vzdať sa auta. Až tretina deklarovala, ak nie vôľu jazdiť v meste autom, tak minimálne potrebu.



Na záver

Prijatie, akého sa dostalo dopravným zmenám a najmä novej cyklotrase na Vajanského a Rázusovom nábreží, obzvlášť výnimočne ukazuje veľké rozdiely vo vnímaní dopravy u Bratislavčanov.

Časť obyvateľov vníma pohyb po meste v mnohých ohľadoch ako náročné, nepríjemné a dokonca až nebezpečné. Či už pre u pozície chodcu, cyklistu alebo matky s dieťaťom v kočiaku. So zmenami na nábreží sú preto spokojní a tieto zmeny vnímajú ako súčasť približovania sa moderným mestám s vyššou kvalitou života.

Druhá časť obyvateľov však, čiastočne aj pre politické afiliácie (spájanie dopravných zmien s progresívnym politickým prúdom) vníma novú podobu nábrežia ako šikanovanie vodičov zo strany magistrátu. Časť ľudí dokonca aj snahu o utlmovanie osobnej automobilovej dopravy považuje za „newspeak“ pre šikanu vodičov.

Prečo odmietame rovnomernejšie prerozdelenie dopravnej infraštruktúry, ak sa zhodujeme, že „dopravné riešenia musia férovo a efektívne zohľadňovať potreby a záujmy vodičov, cestujúcich v MHD, cyklistov aj chodcov“?

Odpoveď treba hľadať v slovách férovo a efektívne. Časť Bratislavčanov jednoducho neverí, že touto a podobnými zmenami sa dosiahne cieľ, aby sa čo najviac obyvateľov mohlo čo najbezpečnejšie, najkomfortnejšie a najefektívnejšie presúvať po meste. A ako to vôbec bude možné, ak skupina „šikanovaných vodičov“ tvrdí, že im „auto má poskytovať pohodlie a pokoj od ľudí“?

Dve tretiny ľudí sa vyjadrili, že „v centre mesta očakávam pokojnejšiu a bezpečnejšiu dopravu.“ Uvedomujeme si tiež, že „kedysi boli viaceré pešie zóny v historickom centre prejazdné autami a dnes by to už nikto nechcel vrátiť“. Zároveň sa však jednoznačne zhodujeme, že „aj centrum mesta patrí všetkým, nielen ľuďom, ktorí tam bývajú“.

Túto našu férovosť však zhodne doplníme poznámkou, že „obyvatelia mesta by nemali doplácať na „cezpoľných šoférov“. Komu teda patrí centrum mesta? Obyvateľom Starého mesta, Bratislavčanom alebo ako hlavné mesto všetkým obyvateľom Slovenska? Patrí vôbec iba niekomu z nich, alebo všetkým spoločne?

Odpoveď nám dáva jeden z najsilnejších konsenzov v tejto diskusii: „verejný priestor patrí rovnako všetkým ľuďom, v osobných autách, v MHD, cyklistom aj peším a mali by si ho preto spravodlivo podeliť“.

Okrem podpory cyklodopravy a zjednodušovania pobytu pre peších sa všetky mestá snažia čo najviac podporiť využívanie mestskej hromadnej dopravy. Časť diskutujúcich ale vidí problém v pohodlnosti mestskej hromadnej dopravy najmä pri dlhšej či komplikovanejšej ceste, napríklad z práce, s dieťaťom zo škôlky a nákupom.

Veľká časť diskutujúcich deklaruje, že „ak by auto nebolo najefektívnejším prostriedkom, nepoužíval by som ho tak často”. Je však zjavné, že pol milióna Bratislavčanov sa nevie v meste pohybovať plynulo a efektívne, ak budú všetci používať autá.

Riešenie vidia najmä zapálení motoristi v metre alebo inom bezkolíznom koľajovom dopravnom systéme. Ako však aj diskutujúcich uznali, táto možnosť je v súčasnosti nereálna, ale žiada sa im väčšie prepojenie mestskej a regionálnej hromadnej dopravy a ich lepšie vzájomné zladenie. Tvrdia, že mestská hromadná doprava je nepohodlná, najmä pri prestupovaní. Len tretina diskutujúcich uviedla, že „nech by bola MHD akokoľvek dobrá, stále budem jazdiť autom”.

Pod'akovanie



Spolufinancovaný
Európskou úniou



 impact lab

Diskusia bola spolufinancovaná Európskou úniou v rámci projektu č.101091634 – Impact Acceleration of Slovak CSOs. Vyjadrené názory a stanoviská sú názormi a stanoviskami autora/-ov a nemusia nevyhnutne odrážať názory Európskej únie alebo Európskej výkonnej agentúry pre vzdelávanie a kultúru (EACEA). Európska únia ani Európska výkonná agentúra pre vzdelávanie a kultúru za ne nezodpovedá.

Metodika

Vykresľovanie názorových skupín

Softvér IRIS využíva štatistické metódy a metódy data-miningu na vytvorenie tzv. názorových skupín. Hlasy všetkých účastníkov sú spracované do dátovej matice, ktorej chýbajúce údaje (hlasy na komentáre od ľudí, ktorí daný komentár nevideli) sú doplnené na základe odpovedí ostatných účastníkov.

Na takto upravenej matici je následne vykonaná analýza hlavných komponent (ang. PCA alebo principal component analysis). Ide o metódu redukcie dimenzie, ktorá nám dovoľuje stlačiť odpovede každého z účastníkov do dvojdimenzionálneho bodu takým spôsobom, aby bola v dátach zachovaná čo najväčšia miera informácií.

Keď je každý účastník reprezentovaný práve jedným bodom v 2D ploche, softvér použije štatistický algoritmus na zhlukovanie známy pod názvom k-means (slov. k-priemerov). Ten automaticky vyhodnotí ideálny počet zhlukov pri danej diskusii.

Výsledkom tohoto procesu je niekoľko zhlukov (t.j. názorových skupín), s ktorými ďalej softvér pracuje na vyhodnotenie konsenzuálnych či polarizujúcich komentárov. Treba si uvedomiť, že tento proces je automatický a na svoj priebeh nevyužíva nič iné, len získané dáta o hlasovaní jednotlivých účastníkov.

Práve to nám umožňuje pracovať s objektívnymi výsledkami pre každú diskusiu, bez možnosti akejkol'vek manuálnej úpravy od kurátorov diskusie.

Vyhodnocovanie konsenzuality komentárov

Po vyhodnotení názorových skupín je hlavným cieľom jednotlivých diskusií identifikovať konsenzus, a teda tvrdenia, ktoré dosiahli čo najvyššiu podporu vo všetkých názorových skupinách. Náš DEMDIS softvér na to využíva matematický vzorec, ktorý každému komentáru priradí istý počet bodov.

Komentáre s najvyšším počtom bodov sú následne vyhodnotené ako najkonsenzuálnejšie. Tento počet bodov je ovplyvnený viacerými faktormi:

1. Miera konsenzuality: Komentáre, ktoré získali podobnú mieru podpory naprieč názorovými skupinami, dostanú väčší počet bodov. Tým pádom budú komentáre, ktoré získali veľkú podporu v skupine A, no veľmi málo hlasov od účastníkov v skupine B, vysoko penalizované.

2. Celkový počet hlasov: Toto kritérium je veľmi jednoduché; komentáre, ktoré získali väčší počet hlasov (t.j. vyjadrení „súhlasím“), získajú väčší počet bodov. Od najkonsenzuálnejších komentárov očakávame vysokú podporu vo všetkých skupinách, čo znamená veľký počet súhlasov.

3. Miera súhlasu: Posledné kritérium berie do úvahy tzv. mieru súhlasu, ktorá vyjadruje pomer počtu súhlasov vydelený súčtom súhlasov a nesúhlasov na daný komentár. Tieto hodnoty sú následne spriemerované pre všetky názorové skupiny a komentárom s vyššou mierou súhlasu bude pridelených viac bodov.

Toto kritérium je nastavené tak, aby skupiny s väčším počtom účastníkov „neprevalcovali“ ostatné, menšie skupiny svojím vysokým počtom súhlasov. Kvôli tomu vstupuje miera súhlasu do nášho vzorca pre každú názorovú skupinu s rovnakou váhou. To zvyšuje férovosť pri diskusiách s nevyváženým počtom účastníkov v skupinách. Komentáre s najvyšším počtom bodov sú hlavným záujmom výsledkov diskusie, pretože vyjadrujú myšlienky a tvrdenia, s ktorými sa všetci účastníci diskusie čo najviac stotožnili.

Napíšte nám a tvorme
spoločne svet férovej a
otvorenej diskusie!

Podporte nás



LinkedIn



Facebook



Instagram



Kontaktné údaje:

DEMDIS o.z.

Mail: kontakt@demdis.sk

Web: demdis.sk

·
·
·

© DEMDIS 2024