

# Vyhodnotenie dotazníka

„Spokojnosť cestujúcich s Pilotným projektom  
nočnej dopravy v Bratislave“



### Úvod

V dňoch 9. júla – 31. júla 2007 bol na stránkach [www.imhd.sk](http://www.imhd.sk) vykonaný prieskum verejnej mienky v súvislosti so zavedením nového systému nočnej dopravy v Bratislave. Dotazník pozostával zo 17 otázok a zúčastnilo sa ho 2252 respondentov. Vzorka je reprezentatívna pre používateľov internetu, preto bolo nutné výsledky objektivizovať pomocou údajov prieskumu využitia internetu<sup>1</sup> a demografických údajov<sup>2</sup>. Uvedené údaje ukázali, že vzorka 2252 respondentov neobsahuje významné rozdiely v rozdelení skupín obyvateľstva, a teda je reprezentatívna nielen pre používateľov internetu, ale aj pre obyvateľstvo Slovenskej republiky.

Respondenti vyplňali dotazník prostredníctvom formulára na internetovej stránke, pričom zo sedemnástich otázok mali možnosť v piatich označiť viac možností odpovedí, v dvanástich jednu odpoveď a v ôsmich mohli doplniť svoju odpoveď aj o text (názor). Viacnásobné hlasovanie používateľov internetu bolo eliminované a počas prieskumu nedošlo ani k pokusom o manipuláciu dát.

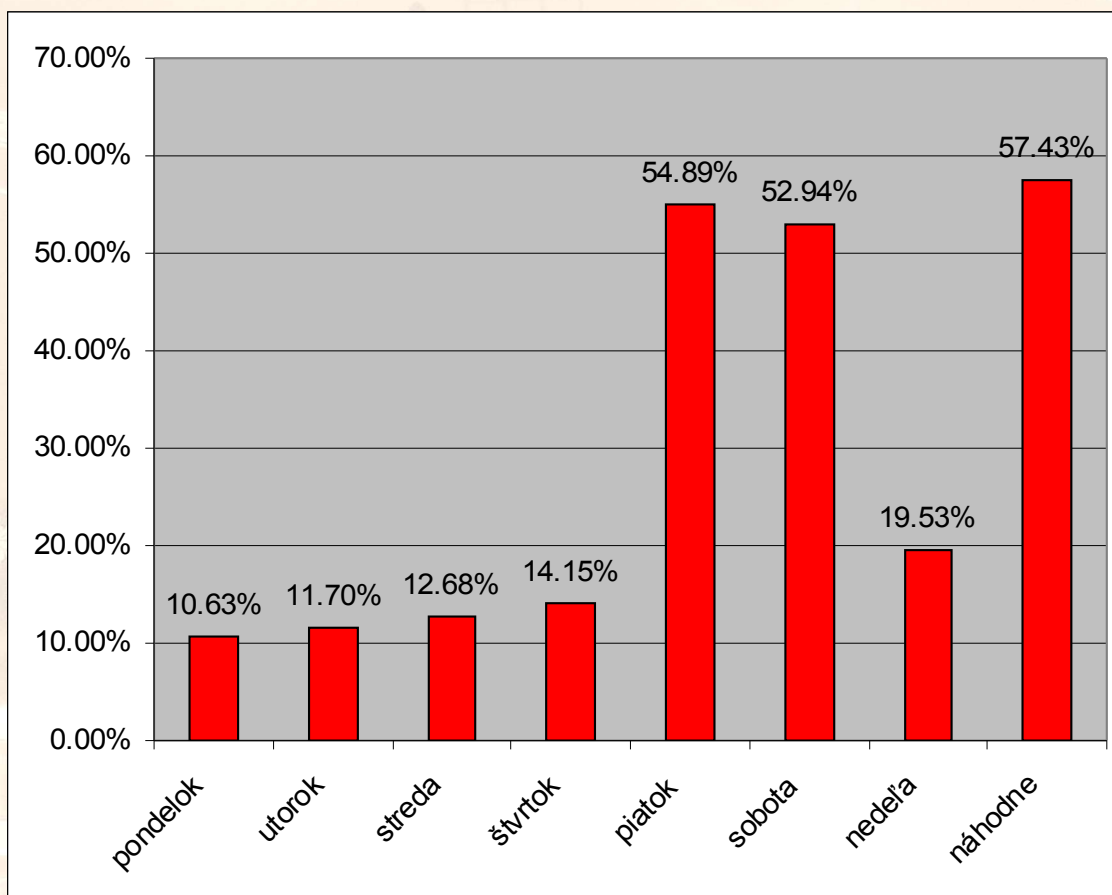


<sup>1</sup> Zdroj: AIMmonitor - AIM - Mediaresearch & Gemius, Február 2007

<sup>2</sup> Zdroj: Vybrané tabuľky z publikácie ŠR SR 2006, <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=4040>

### 1. V akých dňoch používate nočnú dopravu?

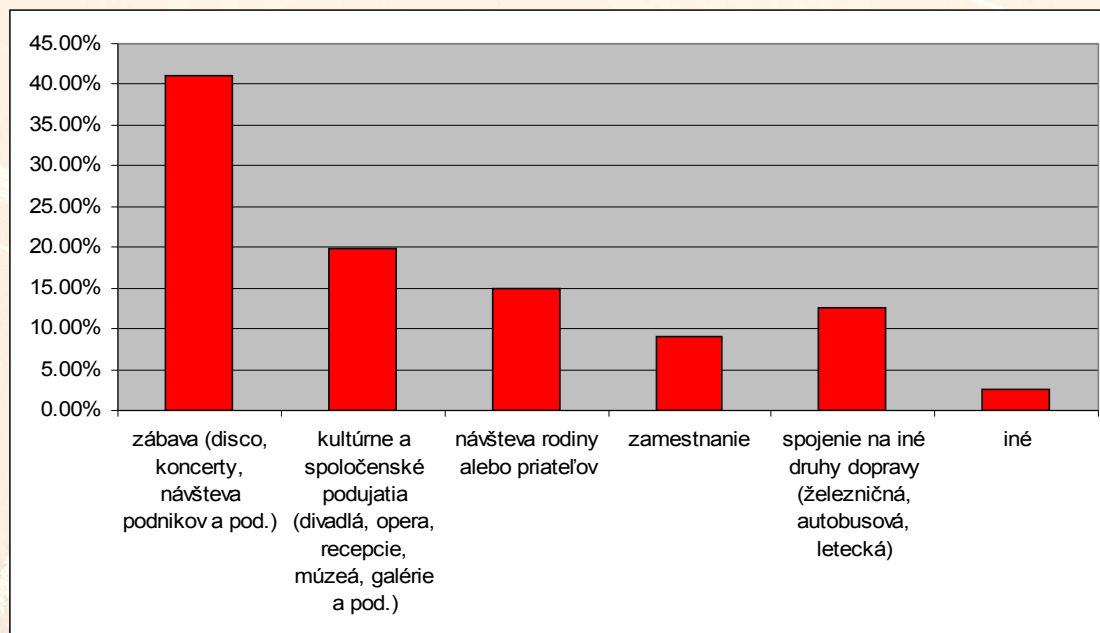
Podľa očakávaní sú nočné spoje **najvyťaženejšie v noci pred dňom pracovného pokoja**, kedy je záujem cestujúcich 5-násobne vyšší ako v noci pred pracovným dňom. V noci z posledného voľného dňa na pracovný deň je záujem približne dvojnásobný oproti iným nociam pred pracovným dňom. Vyše 57% respondentov uviedlo, že dopravu používa náhodne (nepravidelne).



Obrázok 1: V akých dňoch používate nočnú dopravu?

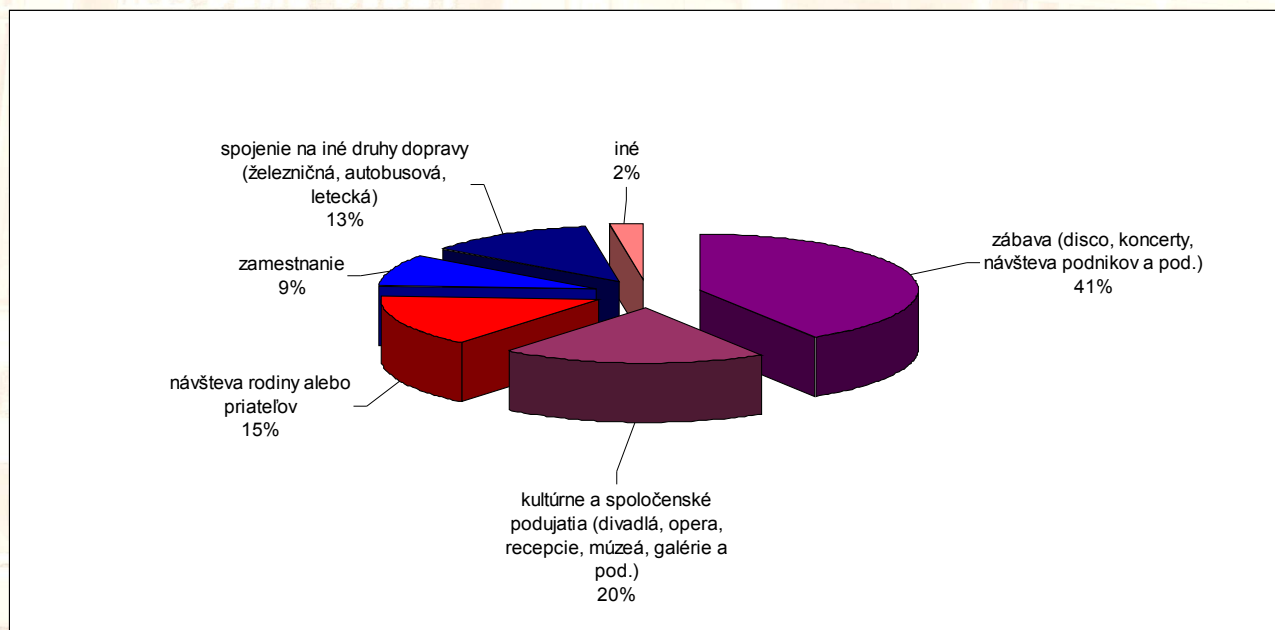
### 2. Za akým účelom používate nočnú dopravu pri Vašej ceste?

Výsledky potvrdili jasnú orientáciu cestujúcich na dopravu za zábavou resp. zo zábavy. Pomerne vysoké využitie sa však ukázalo aj pri iných účeloch: **každý tretí cestujúci nočné spoje používa aj pri ceste za kultúrou, každý štvrtý pri návšteve rodiny a priateľov a pri spojení na iné druhy dopravy a každý šiesty pri dochádzke do zamestnania.**



Obrázok 2: Za akým účelom používate nočnú dopravu pri Vašej ceste?

V celkovom meradle **cesta za zábavou tvorí len 41% všetkých ciest** nočnými spojmi a zvyšných **59% tvoria iné účely.**

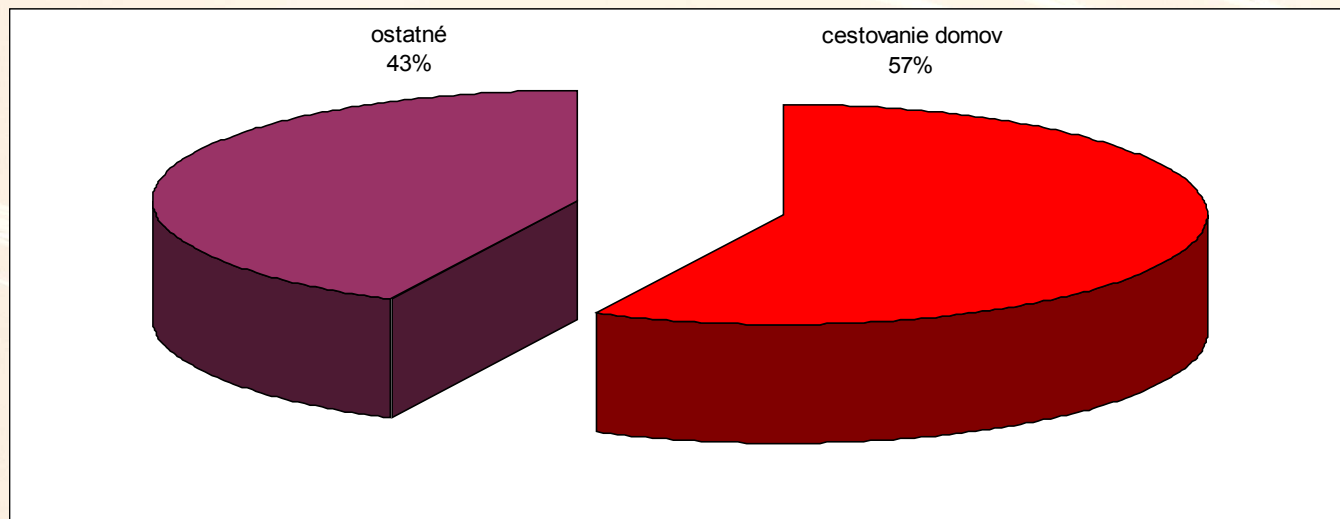


Obrázok 3: Za akým účelom používate nočnú dopravu pri Vašej ceste?

## Vyhodnotenie dotazníka

### „Spokojnosť cestujúcich s Pilotným projektom nočnej dopravy v Bratislave“

Z ostatných účelov cesty, ktoré uviedlo takmer 5% respondentov, sa až v 57% prípadoch vo voľnej odpovedi uvádzala **cesta domov**. V ostatných prípadoch respondenti uvádzali najmä odprevádzanie priateľov, návšteva lekárskej pohotovosti a cestovanie počas Vianočných sviatkov a Silvestra, kedy je denná doprava ukončená vo večerných hodinách a počas noci dopravu zabezpečujú rozšírené nočné spoje.

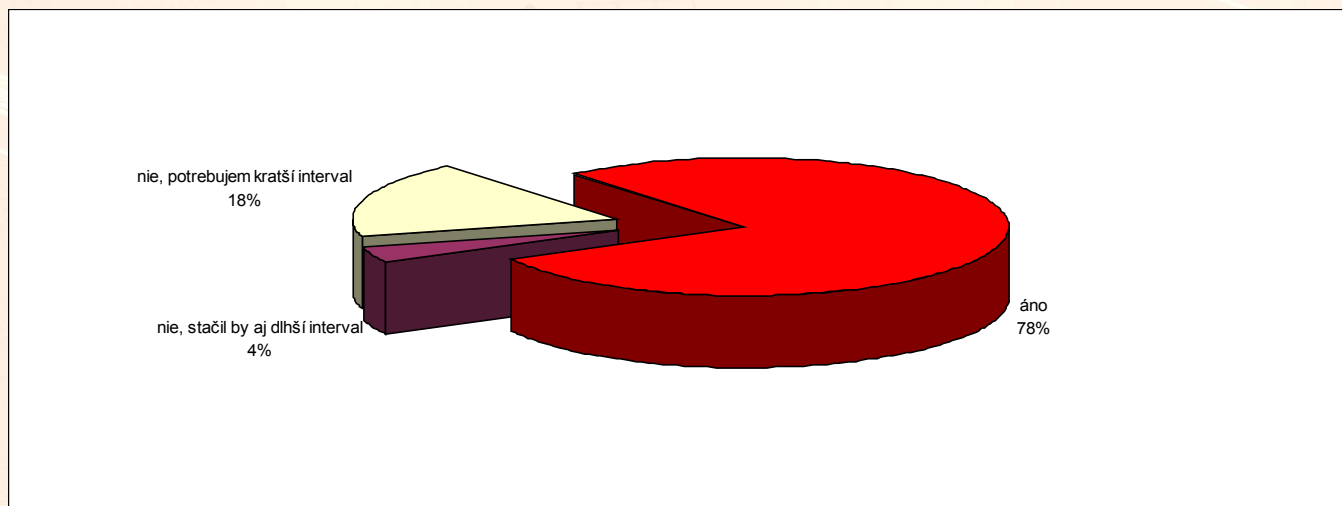


Obrázok 4: Ostatné účely cesty



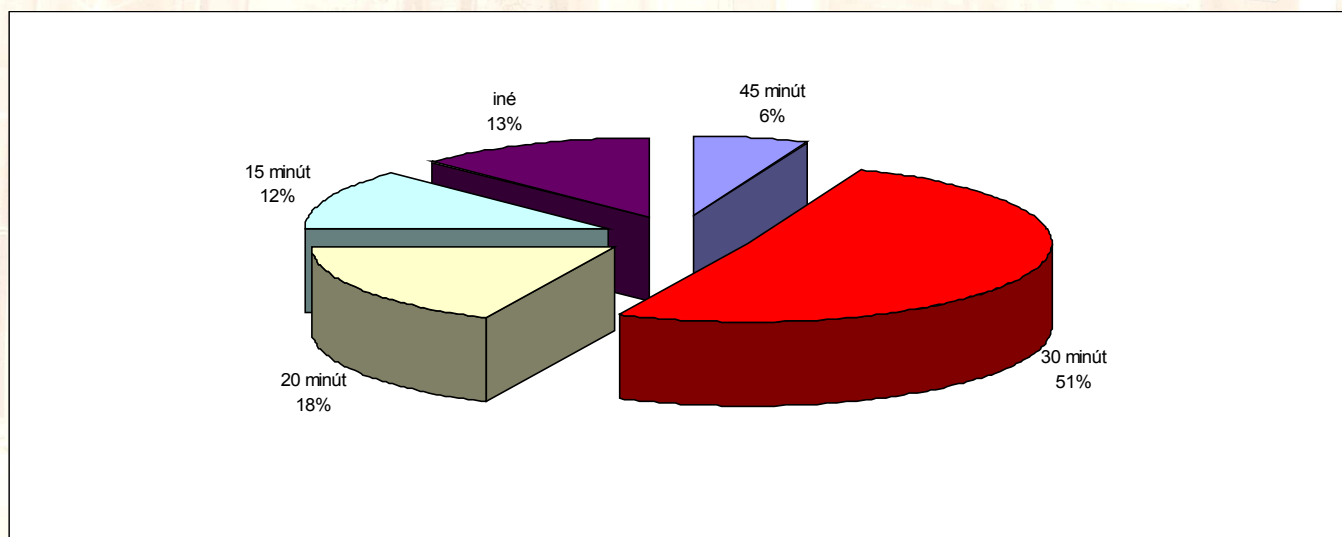
### 3. Je interval 30 minút pre prvé tri odchody a 60 minút pre ostatné odchody nočných spojov (okrem vybraných spojov) vyhovujúci?

Až 78 percentám respondentov vyhovuje súčasný interval nočných spojov, čo preukazuje správne nastavenie nového systému. Len štyri percentá nepožadujú uvedený interval a stačil by im aj dlhší interval. Osemnásť percent potrebuje lepší interval nočných spojov. V celkovom meradle **až 96% respondentov uvítalo zlepšenie intervalu** na nočných spojoch od 1. júla 2007.



Obrázok 5: Je interval 30 minút pre prvé tri odchody a 60 minút pre ostatné odchody nočných spojov (okrem vybraných spojov) vyhovujúci?

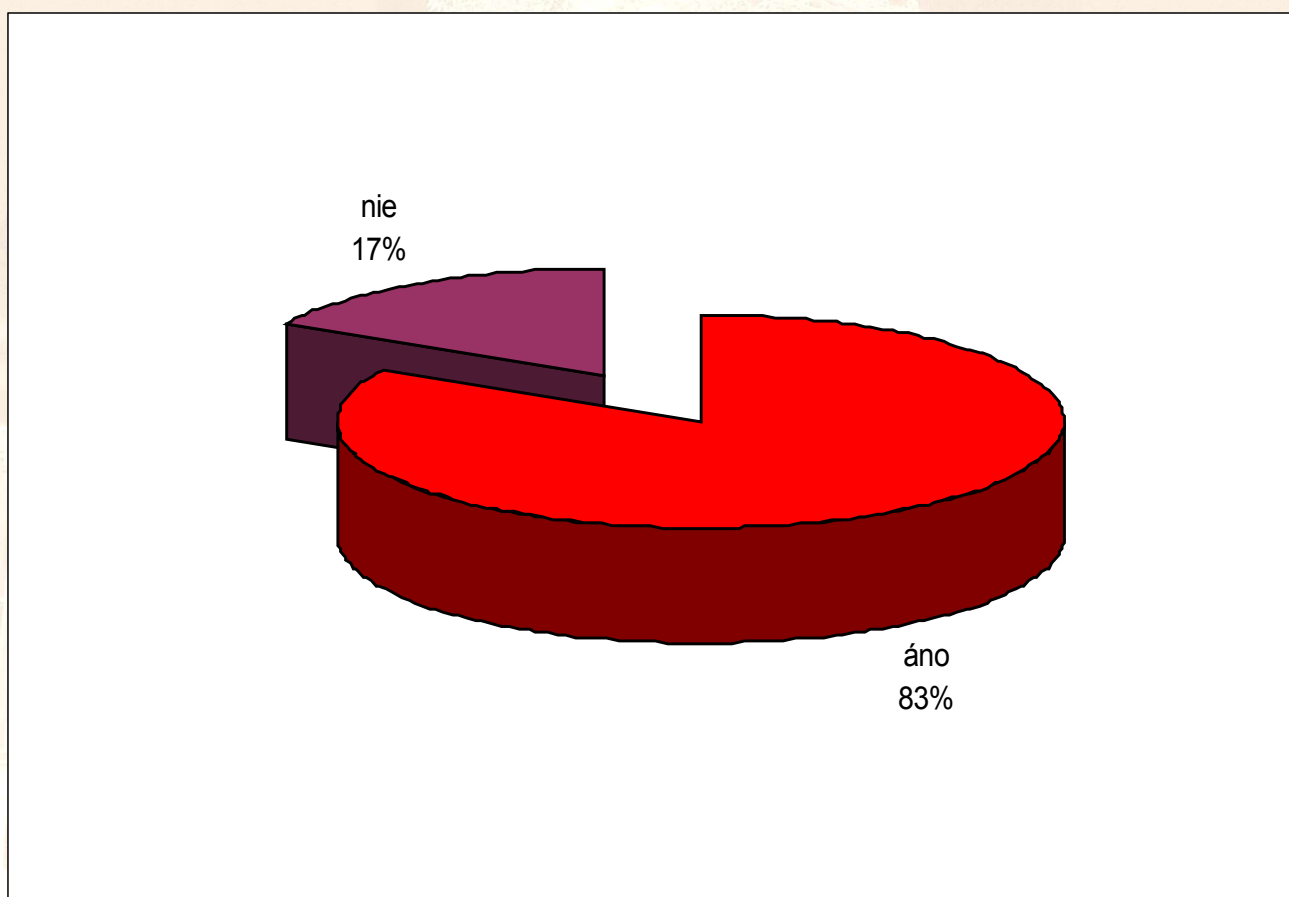
Z respondentov, ktorí uviedli požiadavku na lepší interval najviac žiada **30-minútový počas celej noci (51%)**, 18% 20-minútový, 12% 15-minútový, 6% 45-minútový a 13% iný interval. Z voľných odpovedí zároveň vyplýva spokojnosť so súčasným nastavením systému a zlepšenie intervalu respondenti považujú za cestu ďalšieho zlepšovania systému. Časť respondentov požiadavku argumentuje príkladmi lepších intervalov zo zahraničia.



Obrázok 6: Iné navrhované intervaly

### 4. Sú nové odchody 23:30, 0:00, 0:30, 1:30, 2:30 a 3:30 z Hlavnej stanice vyhovujúce?

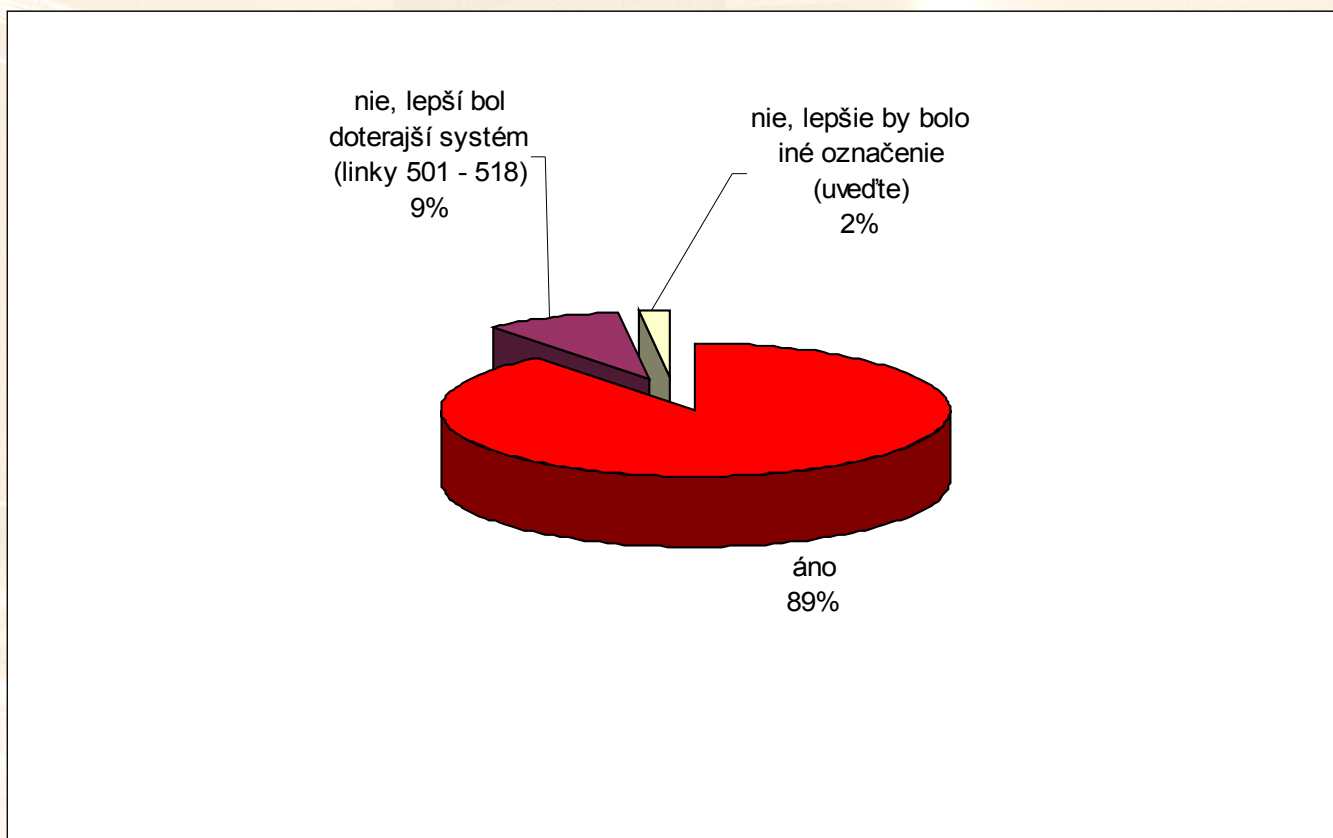
**Spokojnosť s odchodmi** z centra dokumentuje pomerne vysoké percento respondentov (**83%**). U nespokojných (17%) najčastejšie rezonuje potreba odchodu o 1:00 z centra, ktorú vyžaduje 36%. Pomerne častá je aj požiadavka na zahustenie intervalu na 30 minút až do 1:30, čo priamo súvisí s požiadavkou odchodu 1:00. Častou požiadavkou je aj predĺženie premávky nočných spojov až do 4:30 alebo posunutie odchodov nočných liniek tak, aby ich premávka začínala a končila neskôr. Niektorí respondenti ako dôvod nespokojnosti uvádzajú skutočnosti, ktoré sa nezakladajú na pravde, napríklad veľký (vyššie 30-minútový) rozdiel medzi posledným odchodom linky 21 zo SAV a prvým odchodom linky N21 z rovnakej zastávky. Rozdiel je pritom 27 minút (predchádzajúci interval je 20 minút, nasledujúci 30 minút). Vyskytli sa aj požiadavky rozloženia odchodov v čase resp. zavedenia odchodov z rôznych zastávok v centre. Objavila sa aj požiadavka na **nadviazanie nočných spojov na vlaky z Viedne** prichádzajúce o 0:38 a 1:38 na Hlavnú stanicu. V názore sa odporúča rokovanie s ÖBB a ZSSK s cieľom zosúladenia grafikonov od nového Grafikonu vlakovej dopravy.



Obrázok 7: Sú nové odchody 23:30, 0:00, 0:30, 1:30, 2:30 a 3:30 z Hlavnej stanice vyhovujúce?

### 5. Je vyhovujúci nový systém označovania liniek písmenom N a číslom dennej linky, ktorej prevažnú časť nočný spoj kopíruje resp. obsluhuje?

Vysoké percento úspešnosti zaznamenal aj **nový systém označovania liniek, s ktorým je spokojných až 89% cestujúcich**, čo dokazuje, že orientácia v linkách je jednoduchšia a cestujúci pozitívne vnímajú aj zavedenie medzinárodného štandardu označovania. Respondenti, ktorí navrhovali iné označenie (2%) prevažne navrhujú zachovanie označenia písmenom N, ale iné čísla liniek, napríklad v súvislom rade N1 – N20.

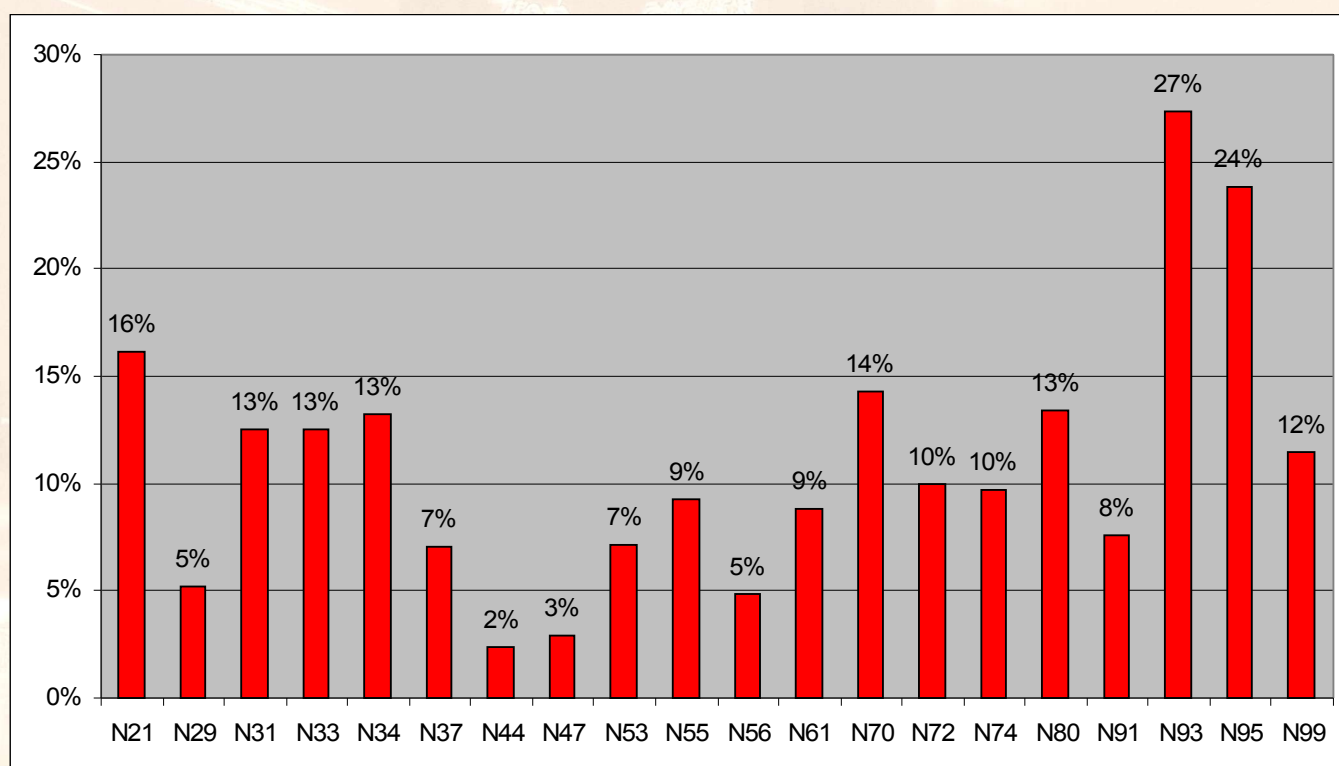


Obrázok 8: Je vyhovujúci nový systém označovania liniek písmenom N a číslom dennej linky, ktorej prevažnú časť nočný spoj kopíruje resp. obsluhuje?



### 6. Ktoré nočné spoje teraz prevažne využívate?

Prieskum využívania nočných spojov ukázal výsledky vyplývajúce z počtu obyvateľov jednotlivých častí mesta a vekovej štruktúry. **K najvyťaženejším linkám patria spoje N93 (27% celkového počtu cestujúcich všetkými nočnými spojmi) a N95 (24%) do Petržalky**, nasledujú N21 do Dúbravky a Devínskej Novej Vsi (16%), N70 do Ružinova, Vrakune a Podunajských Biskupíc (14%), N80 do Petržalky (13%), N34 do Karlovej Vsi a Dúbravky (13%), N31 do Mlynskej doliny (13%), N33 na Dlhé diely (13%) a N99 (12%). Údaje ukazujú hranicu vo vypravovaní sólo a klbových autobusov pri využívaní 13% cestujúcich v rámci celej nočnej dopravy. Najmenej vyťažené linky sú N44 (2%) a N47 (3%), ktoré sú obsluhované jediným trolejbusom najmenšej kategórie. Nasledujú linky N29 a N56 využívané piatimi percentami cestujúcich, ktoré sú obsluhované autobusom kategórie MIDI.



Obrázok 9: Ktoré nočné spoje teraz prevažne využívate?

Poznámka: Uvedené využitie neznamená percento využitia jednotlivých spojov, ale **percento všetkých cestujúcich nočnej dopravy, ktorí využívajú danú linku.**

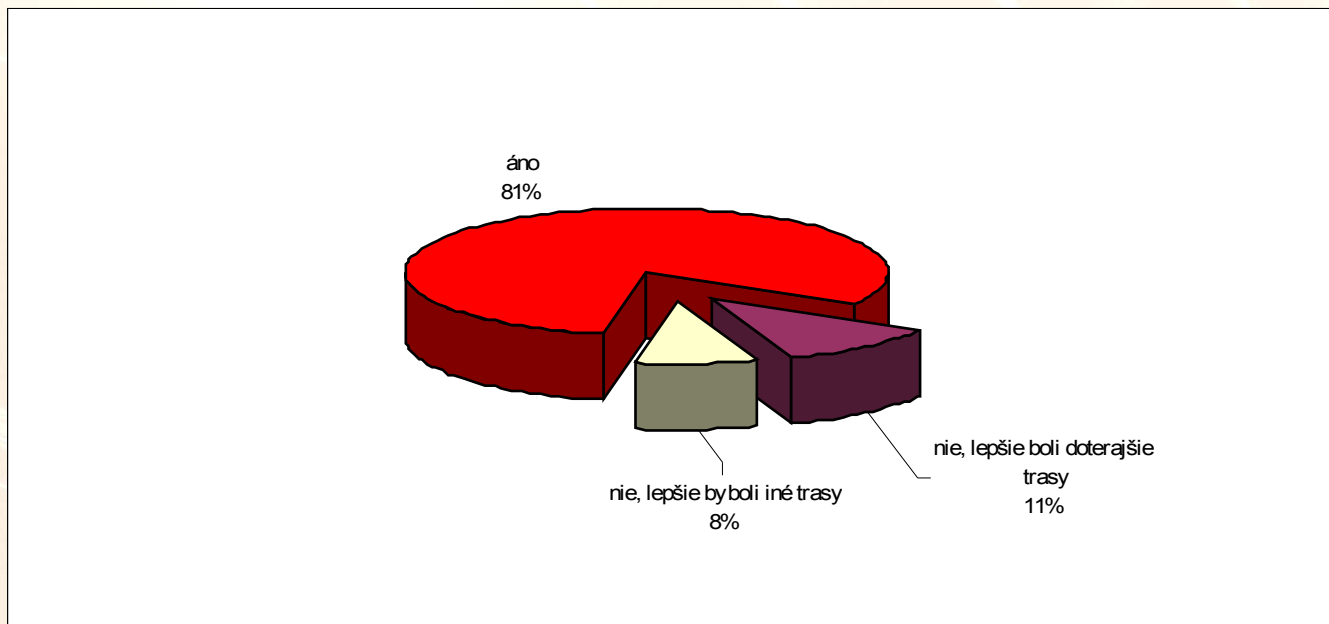
### 7. Sú trasy nočných spojov vyhovujúce?

Až 81% cestujúcich je spokojných s novými trasami liniek nočnej dopravy, pôvodné trasy považuje za lepšie 11% respondentov. 8% respondentov navrhlo dlhšie zmeny, medzi ktoré patrí najmä:

- obojsmerné zachádzanie linky N95 cez Šafárikovo námestie, ktoré je v súčasnosti nemožné pre nemožnosť odbočenia autobusov z Vajanského nábrežia na Šafárikovo nám.
- predĺženie linky N91 do centra
- striktné kopírovanie denných liniek nočnými
- obsluhovanie Mierovej ul. na úkor obsluhy Gagarinovej ul.
- trasa N95 do Petržalky cez Dolnozemsú a Ovsište
- zavedenie električkovej dopravy v noci
- zavedenie spojenia Hodžovo nám. – zastávka Bajkalská
- zabezpečiť bezpečný prestup na Hodžovom námestí
- zachádzanie N55 k OD Slimák
- obsluha zastávky Segnára
- opačný prejazd N21 cez Devínsku Novú Ves
- zaviesť linku cez Námestie SNP
- opäť obsluhovať Krajinskú cestu
- zmeniť konečnú liniek na Nový most
- zmeniť trasu N33 cez Zochovu
- predĺžiť N21 do centra
- predĺžiť N56 až na Hlavnú stanicu
- predĺžiť N74 cez centrum
- predĺžiť N99 do centra
- predĺžiť N29 cez centrum do Devínskej Novej Vsi
- predĺžiť N53 do Čiernej Vody a Chorvátskeho Grobu, N37 do Stupavy
- zavedenie spojenia do Senca
- zavedenie obsluhy zastávky Ekonomická univerzita
- zavedenie spojenia k novej zástavbe na Antolskej ul.
- eliminovať prestupovania v nočnej doprave

# Vyhodnotenie dotazníka

## „Spokojnosť cestujúcich s Pilotným projektom nočnej dopravy v Bratislave“

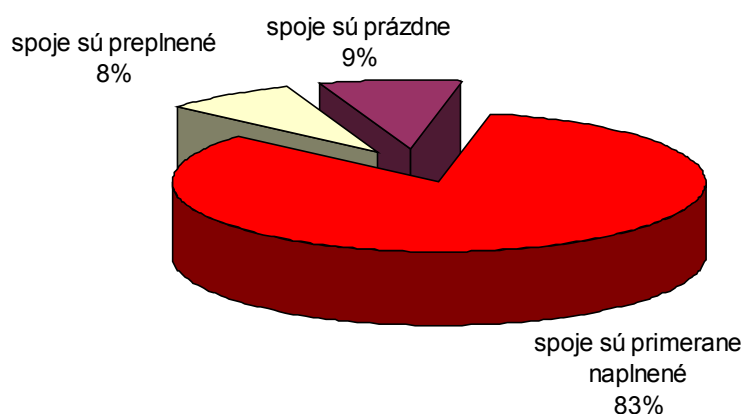


Obrázok 10: Sú trasy nočných spojov vyhovujúce?



### 8. Aká je naplnenosť nočných spojov, ktoré využívate?

83% respondentov považuje spoje za primerane naplnené, 9% za prázdne a 8% za preplnené. Názor, že sú spoje prázdne, zastávajú pomerne rovnomerne používatelia všetkých liniek. Názor o preplnenosti spojov zastávajú najmä požívatelia liniek N33, N34, N93 a N95.

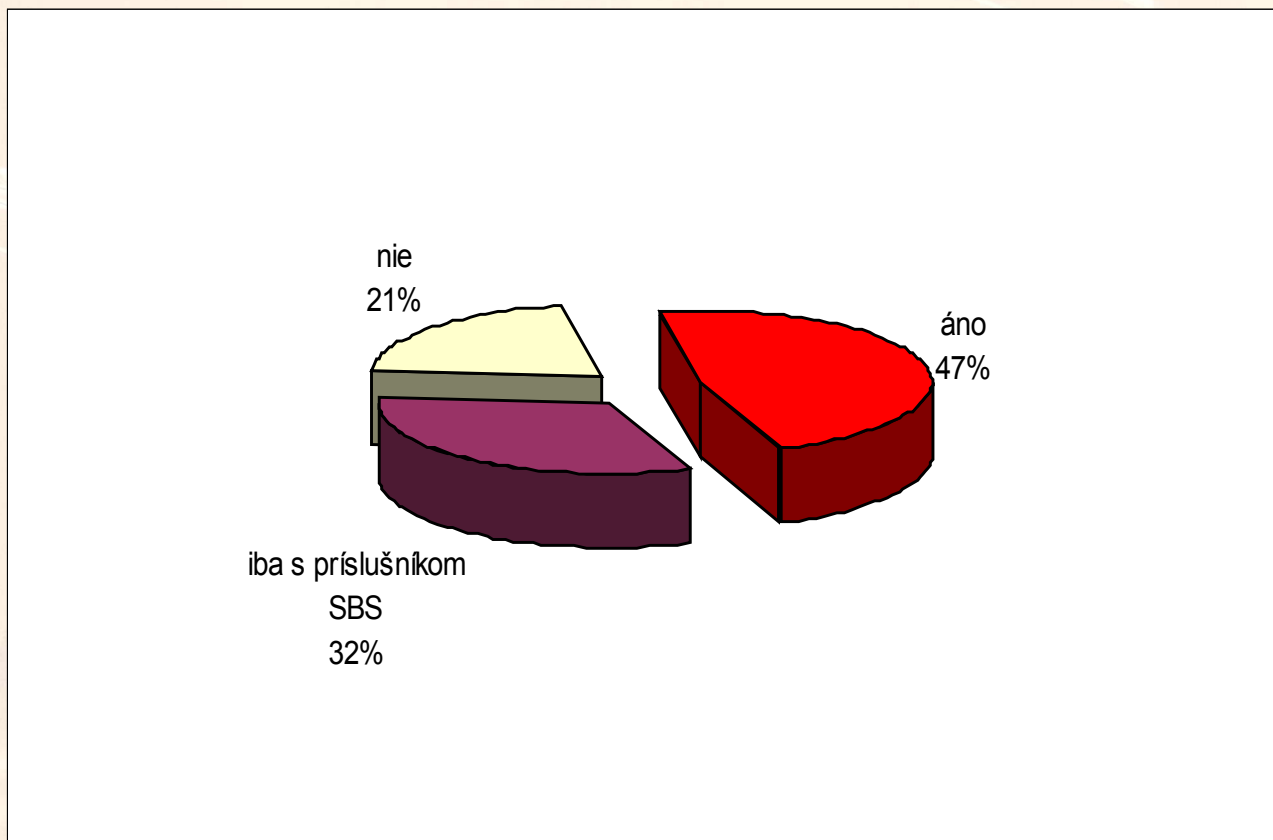


Obrázok 11: Aká je naplnenosť nočných spojov, ktoré využívate?



### 9. Cítite sa v nočných spojoch bezpečne?

Bezpečne sa v nočných spojoch cíti menej ako polovica respondentov, ak je však v nočnom spoji prítomný príslušník bezpečnostnej služby, **bezpečne sa cíti až 79% respondentov**. Ani s bezpečnostnou službou sa necíti bezpečne 21% cestujúcich.

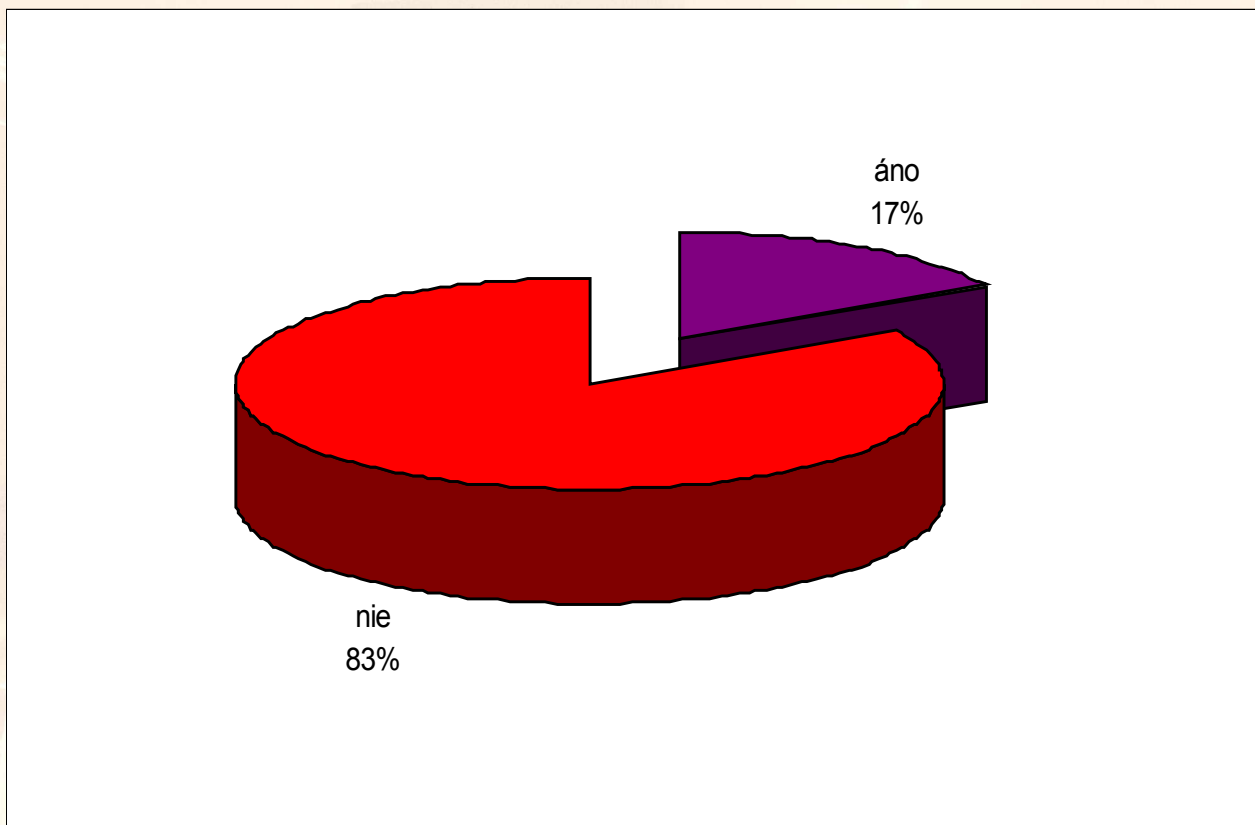


Obrázok 12: Cítite sa v nočných spojoch bezpečne?



### 10. Ak by mal cestovný lístok na jednu cestu nočným spojom cenu 40 - 60 Sk, používali by ste nočné spoje?

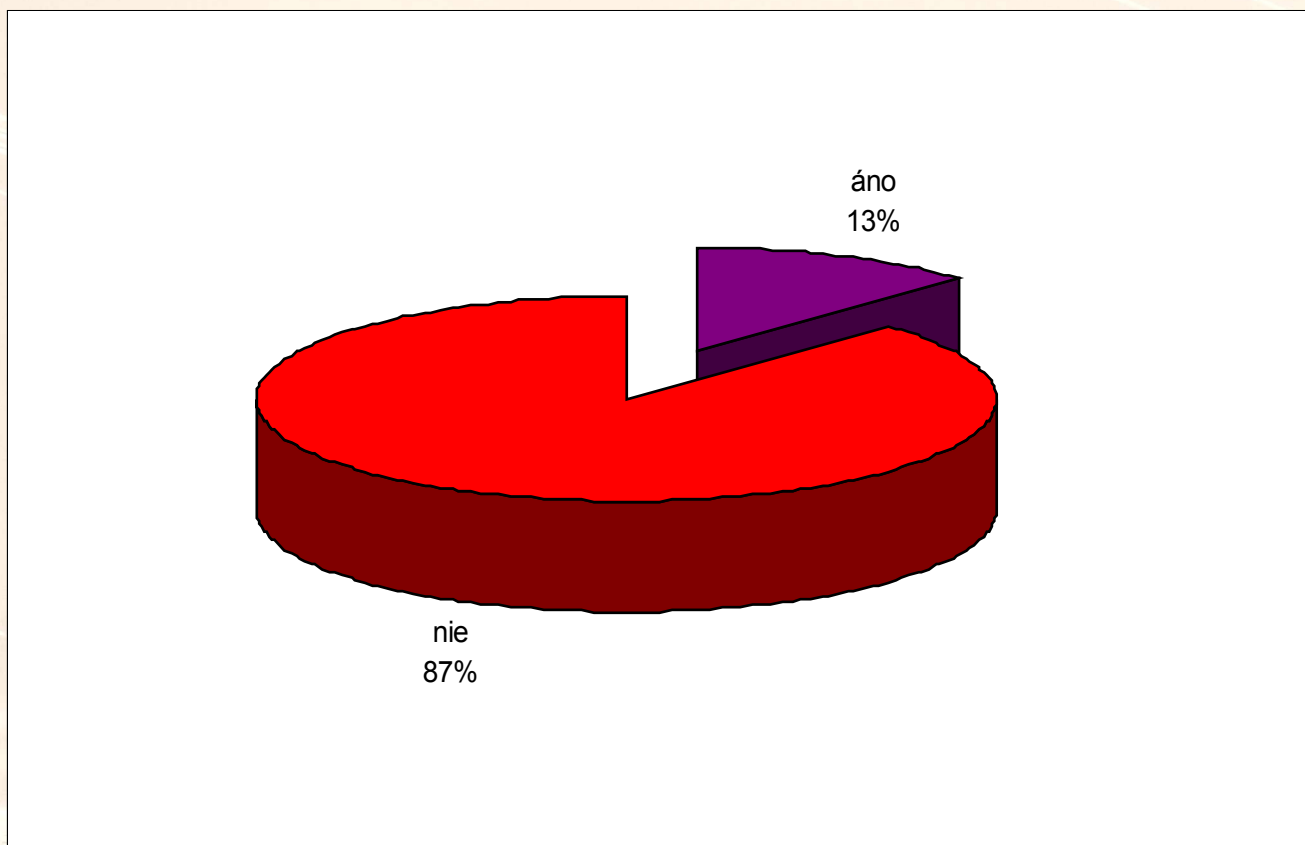
83% respondentov nechce cestovať nočnými spojmi v prípade, že by cestovný lístok na jednu cestu stál 40 – 60 Sk. Mnohí respondenti následne komentovali otázku 10 vo voľnej odpovedi na otázku číslo 12, kde uvádzali prepočty použitia vozidla taxislužby na jednu osobu. Viackrát bol uvedený názor, ktorý spochybňoval atraktivitu nočných spojov pri cene cestovného lístka nad 25 – 40 Sk.



Obrázok 13: Ak by mal cestovný lístok na jednu cestu nočným spojom cenu 40 - 60 Sk, používali by ste nočné spoje?

### 11. Ak by bol príplatok na cestovanie nočnými spojmi k 3-mesačnej električenke 250 - 350 Sk, boli by ste ochotný/-á si ho zakúpiť?

Oproti výsledkom otázky 10 ešte viac respondentov uviedlo, že nočnými spojmi nebude cestovať v prípade, ak bude nutný príplatok k 3-mesačnej električenke 250 – 350 Sk. **Až 87% respondentov by si takýto príplatok nezakúpilo.**

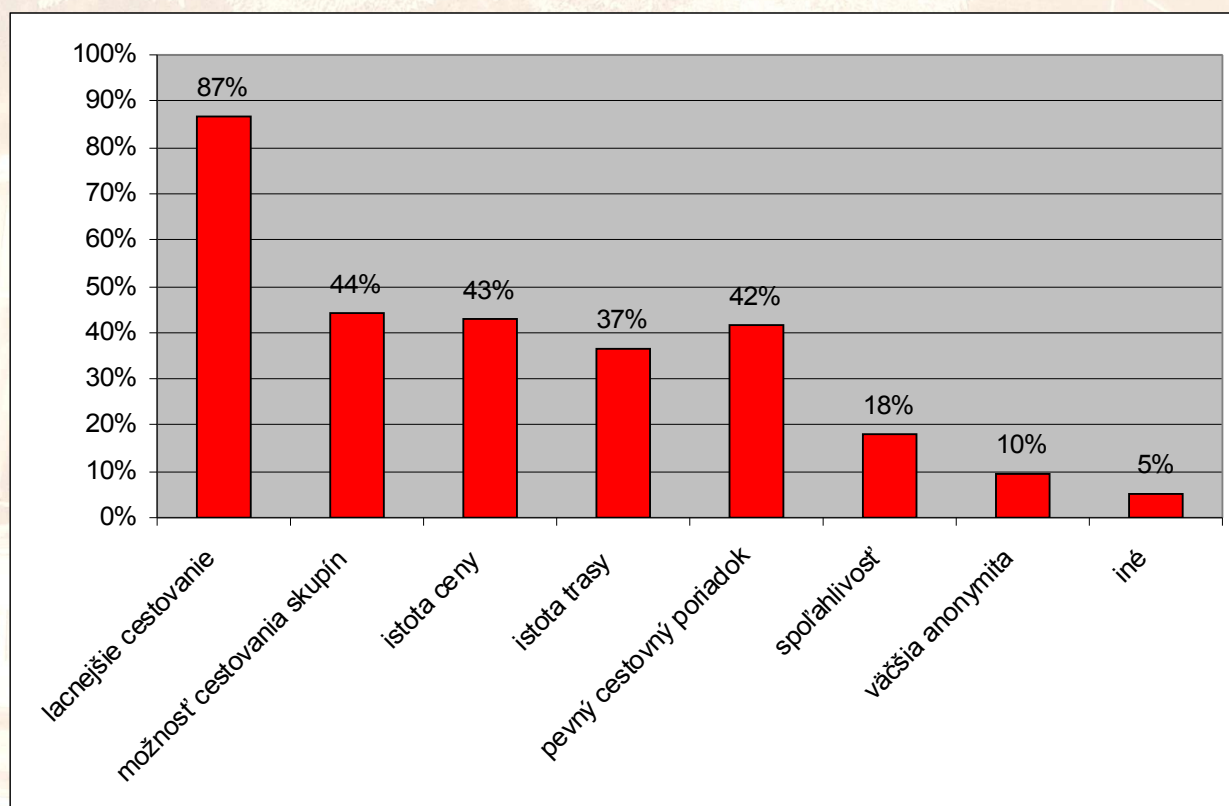


Obrázok 14: Ak by bol príplatok na cestovanie nočnými spojmi k 3-mesačnej električenke 250 - 350 Sk, boli by ste ochotný/-á si ho zakúpiť?

### 12. Aké sú najväčšie výhody nočných spojov oproti taxíkom?

Výsledok prieskumu ukázal ako **klúčovú výhodu nočnej dopravy v lacnejšom cestovaní**. Pomerne rovnomerne respondenti vyzdvihli výhody „možnosť cestovania skupín“, „istota ceny“, „istota trasy“ a „pevný cestovný poriadok“. Medzi inými výhodami sa najčastejšie objavili:

- bezpečnejšie cestovanie ako v taxíku pri dopravnej nehode
- lacnejšie cestovanie, ak nebude cena za jednu cestu vyššia ako 25 – 40 Sk
- arogantnosť vodičov taxislužieb a ich neochota odviezť zákazníkov na krátke vzdialenosti
- rýchlejšie cestovanie ako denným spojom
- zahrnuté neobmedzené cestovanie nočnými spojmi v cene predplatného cestovného lístka
- dobré nadväznosti na vlaky
- nočné spoje sú štandardom v európskych metropolách
- bezpečnejšie cestovanie s príslušníkom SBS ako s taxikárom
- menšia čakacia doba ako na taxík
- absencia prepravnej kontroly (respondent navrhuje zvýšiť kontrolu)
- možnosť cestovania verejnou dopravou aj pre turistov
- vodič autobusu na rozdiel od vodiča taxíku väčšinou nefajčí



Obrázok 15: Aké sú najväčšie výhody nočných spojov oproti taxíkom?



### 13. Aké sú najväčšie nevýhody cestovania nočnými spojmi?

Napriek výsledkom v otázke č. 9, kde sa 47% respondentov vyjadrilo, že sa cíti bezpečne, v otázke č. 13 **najviac respondentov (62%) uviedlo ako nevýhodu cestovania nočným spojom malú bezpečnosť**. Ako nevýhody nasledujú málo odchodov nočných spojov (36%) a nezastavovanie vodičov na zastávkach (30%). Pomerne veľa respondentov (10%) uviedlo iné nevýhody:

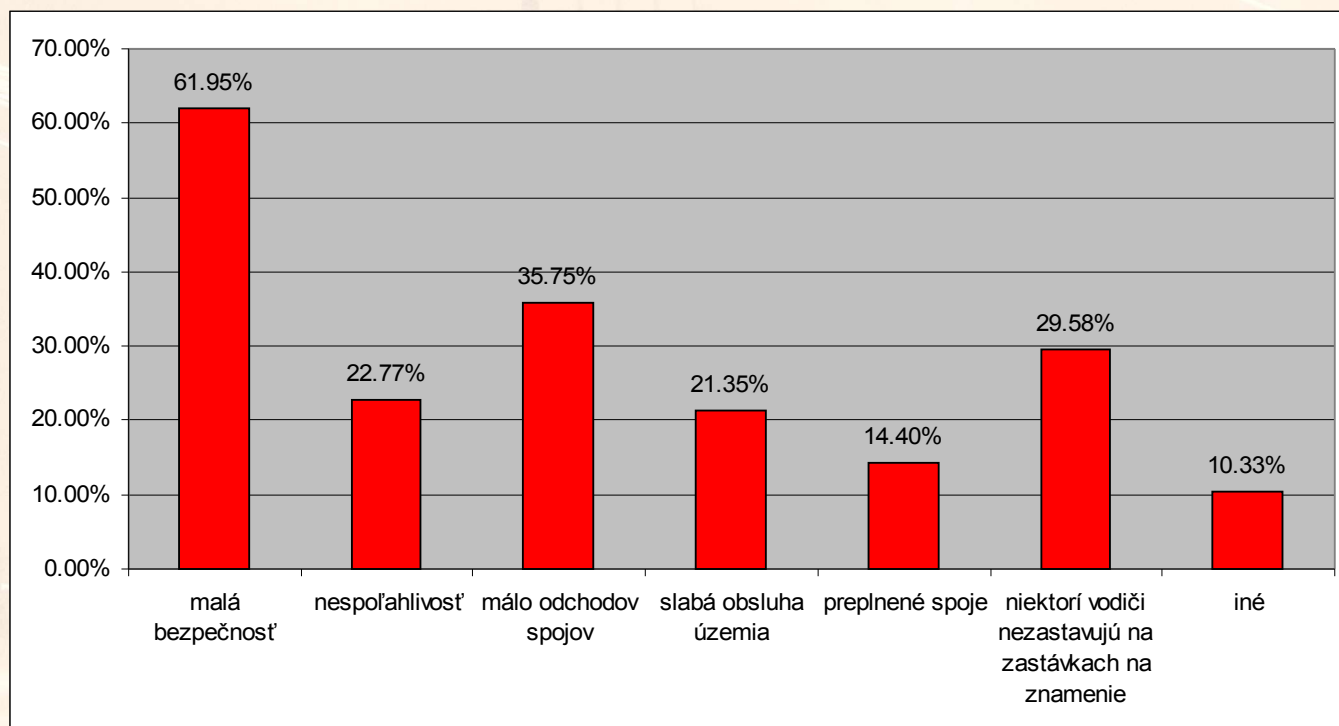
- zlá čistota vozidiel a sedadiel
- výskyt asociálov a bezdomovcov vo vozidlách
- zlý stav nástupíšť na Hlavnej stanici
- opití spolucestujúci
- nevhodné trasy niektorých liniek
- predražené, ak bude cena za jednu cestu 40 – 60 Sk
- slabo osvetlené elektronické transparenty vozidiel – cestujúci nedokáže z diaľky rozoznať číslo spoja
- nepresné odchody spojov
- nutnosť prestupovať
- dĺžka trvania cesty z jednej strany mesta na druhú
- nedostatočná prepravná kontrola
- menšie pohodlie ako v taxíku
- nedostatočná obsluha územia
- neistota, či verejná nočná doprava bude existovať aspoň v súčasnom rozsahu
- peší presun medzi zastávkou a začiatkom/cieľom cesty
- problematickí vodiči MHD
- pracovník SBS sa celý čas rozpráva s vodičom
- zlý technický stav autobusov
- neochota vodičov autobusov otvoriť na Hlavnej stanici dvere ešte pred odchodom
- zlý doterajší systém s tromi odchodmi za noc
- riskantná jazda vodičov
- osvetlenie vo vozidlách
- slabé pokrytie automatmi na zastávkach
- veľké intervaly medzi spojmi
- nenastupuje sa iba prednými dvermi
- tlačidlá znamena vodičovi sú v niektorých typoch vozidiel umiestnené na strope – problém pre nižších ľudí
- vysoké cestovné
- neobsluhovanie niektorých smerov o 0:00 z centra

## Vyhodnotenie dotazníka

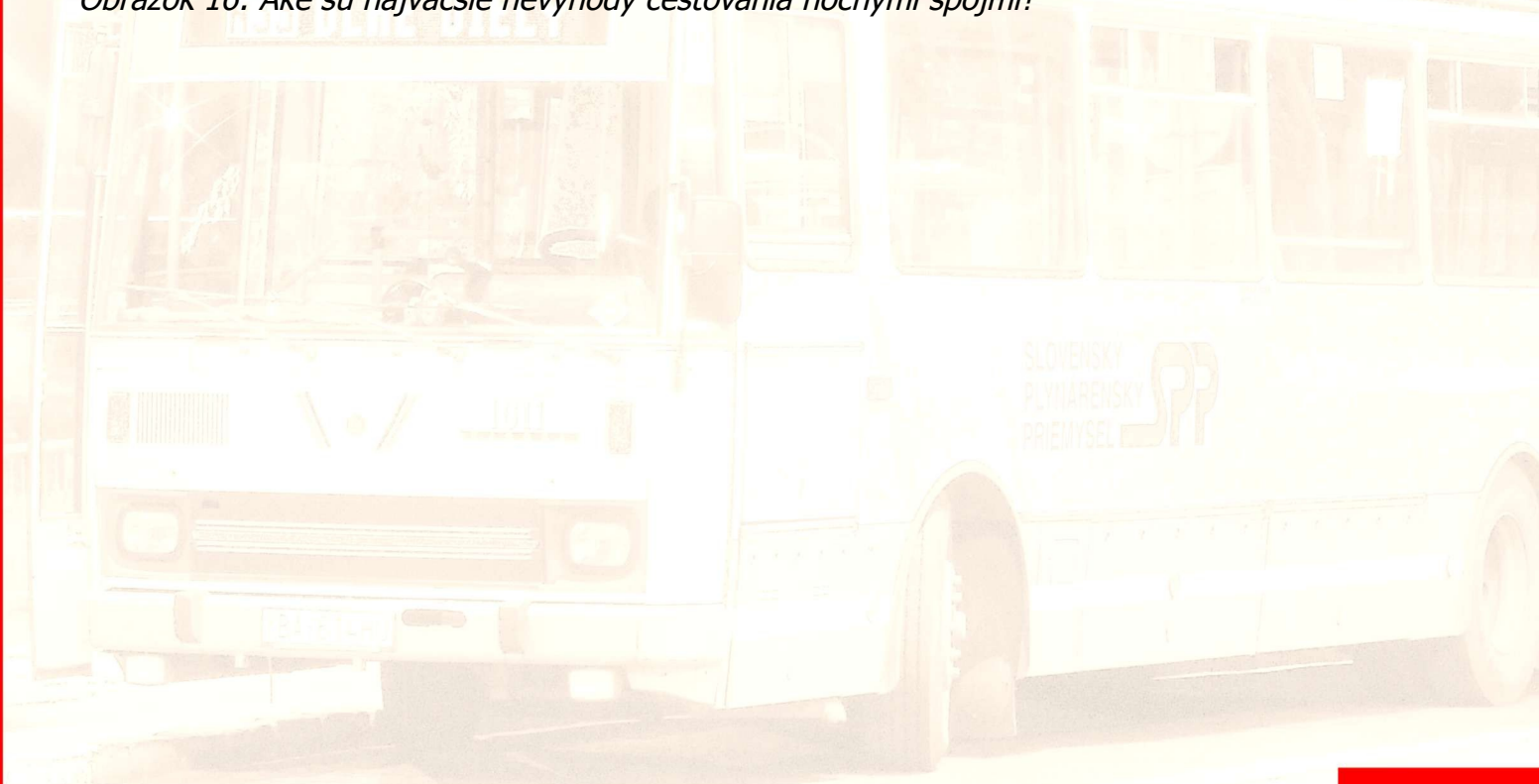
### „Spokojnosť cestujúcich s Pilotným projektom nočnej dopravy v Bratislave“

- vodiči nezastavia, ak cestujúci na zastávke nezamávajú
- strhnuté cestovné poriadky na zastávkach
- zlý technický stav tlačidiel dopytu vo vozidlách – niekedy nefungujú
- hromadný odchod nočných spojov z Hlavnej stanice

V odpovediach sa často objavili aj názory, že nová nočná doprava nemá nevýhody. Niektorí respondenti uvádzajú zavádzajúce údaje, napr. o čakaní 30 minút na prestup na Hlavnej stanici (v skutočnosti 2 – 8 minút).



Obrázok 16: Aké sú najväčšie nevýhody cestovania nočnými spojmi?



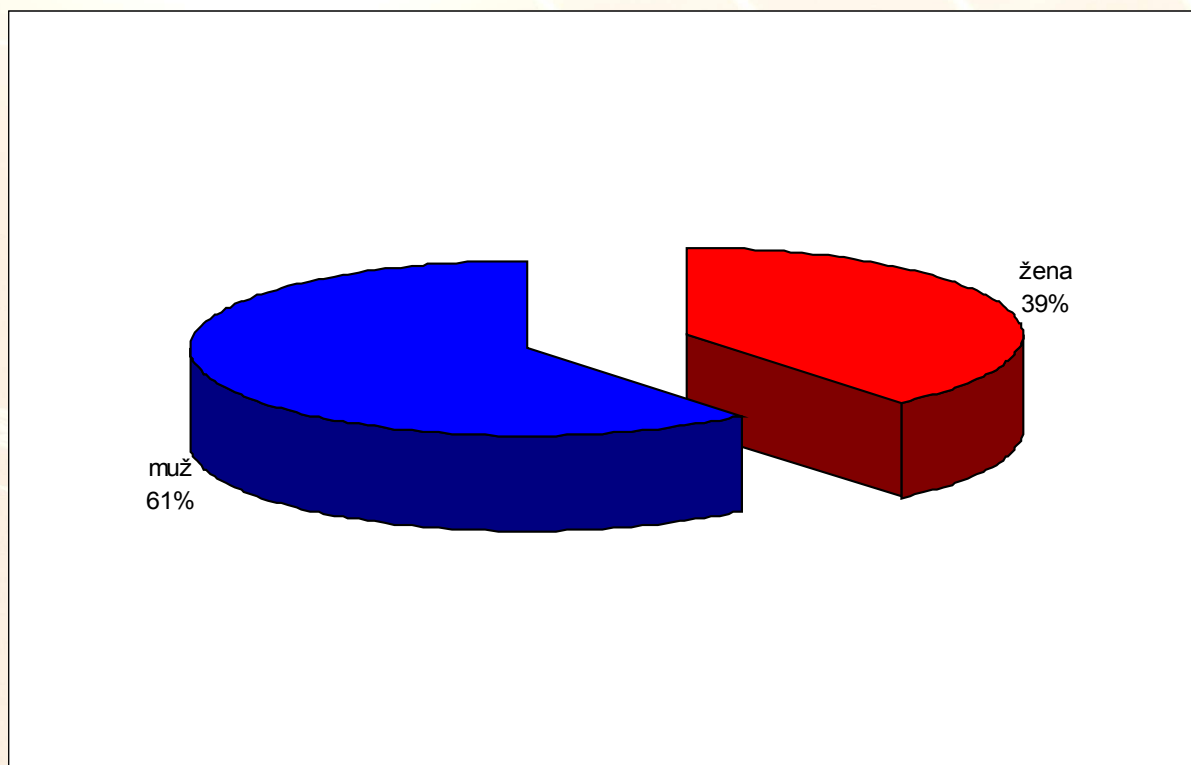
### 14. Údaje o respondentoch

Dotazník vyplnilo 61% mužov a 39% žien, čo zodpovedá pomeru cestujúcich v nočnej doprave. Najpoužívanejšou vekovou kategóriou je skupina 20 – 24-ročných (44%), nasledujú 25 – 34-roční (28%) a 15 – 19-roční (19%). Najmenší počet cestujúcich je v závere produktívneho veku a po produktívnom veku (nad 60 rokov). Najviac respondentov uviedlo ako dosiahnuté stredoškolské vzdelanie. Najväčší počet respondentov študuje (47%) alebo pracuje v súkromnej sfére (31%). V štátnej a verejnej sfére pracuje 12% respondentov, ostatné pracovné zaradenia sa vyskytovali u menej ako 5% respondentov.

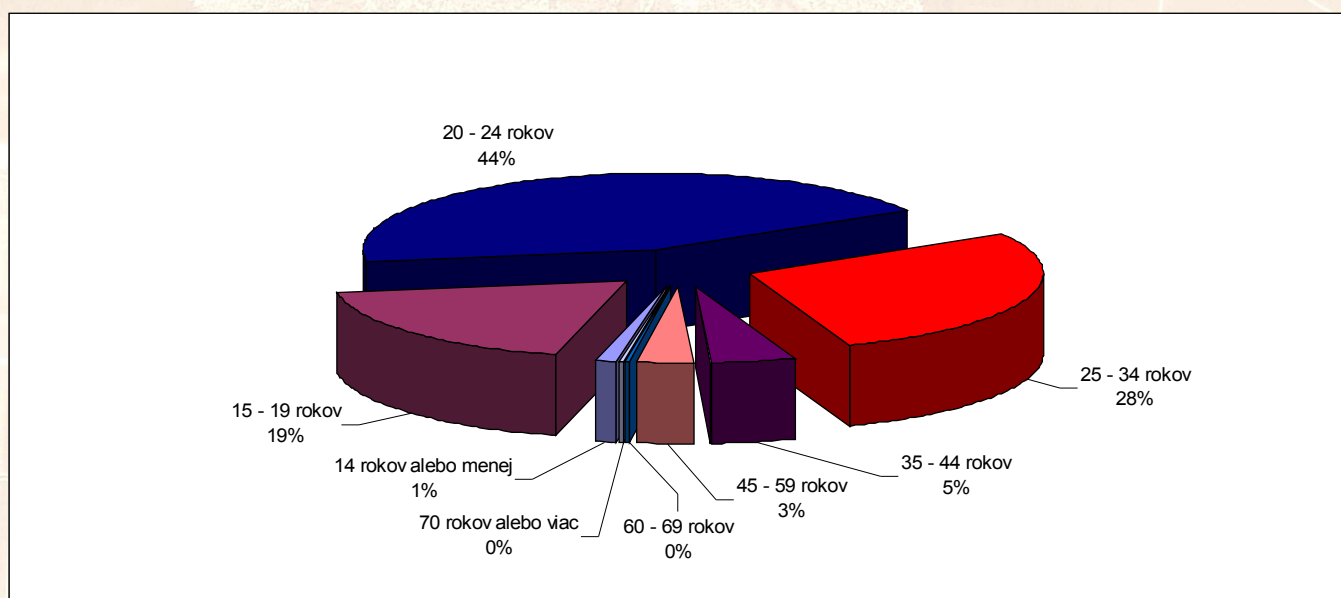
Najvýraznejšou skupinou, ktorá mala odlišné názory od priemeru, je skupina pracovníkov v doprave (3,9%), ktorá využíva dopravu v jednotlivých dňoch rovnomerne a používa ju predovšetkým pri ceste do/zo zamestnania (59%). Uvedené sa týka aj vodičov MHD, ktorí využívajú 5 zo 6 odchodov nočných spojov na svoju dopravu do/z vozovní.

Vybrané fakty a extrémne zistené v prieskume:

- odpovede žien a mužov boli v prieskume podobné, ženy sa však viac obávajú o bezpečnosť v nočných spojoch, keď pri otázke „Aké sú najväčšie nevýhody cestovania nočnými spojmi?“ odpovedalo 66% žien „slabá bezpečnosť“, zatiaľ čo rovnaký názor malo len 59% mužov
- 85% cestujúcich z kategórie 15 – 19 rokov používa nočnú dopravu pri ceste za zábavou
- 89% cestujúcich z kategórie 20 – 24 rokov používa nočnú dopravu pri ceste za zábavou
- 67% cestujúcich z kategórie 25 – 34 rokov má vysokoškolské vzdelanie
- 48% cestujúcich z kategórie 35 – 44 rokov sa cíti v nočných spojoch bezpečne
- 38% cestujúcich z kategórie 45 – 59 rokov používa nočnú dopravu pri ceste za kultúrou
- 94% cestujúcich s dosiahnutým základným vzdelaním pokračuje v štúdiu, z čoho nepriamo vyplývajú ich finančné možnosti
- v štúdiu pokračuje aj 58% cestujúcich s dosiahnutým stredným vzdelaním
- respondenti, ktorí uviedli stredoškolské vzdelanie, sú najčastejšie v kategórii 20 – 24 rokov (55%)
- preferencie vysokoškolsky vzdelaných respondentov sa blížia k priemerným výsledkom
- z vysokoškolsky vzdelaných najviac nočnú dopravu využíva veková kategória 25 – 34 rokov (52%)
- z ekonomicky najsilnejších skupín „zamestnanec v štátnej a verejnej sfére“, „zamestnanec v súkromnej sfére“ a „podnikateľ, živnostník“ používa nočnú dopravu pri ceste aj za zábavou 76%, pri zamestnancoch štátnej a verejnej sféry je to však iba 68%
- uvedené ekonomicky najsilnejšie skupiny respondentov používajú nočnú dopravu častejšie než ostatní respondenti pri ceste aj za kultúrou (46%)
- pri ceste za kultúrou nočnú dopravu používa 41% študentov a 36% zamestnancov v súkromnej sfére pomedzi všetkých cestujúcich



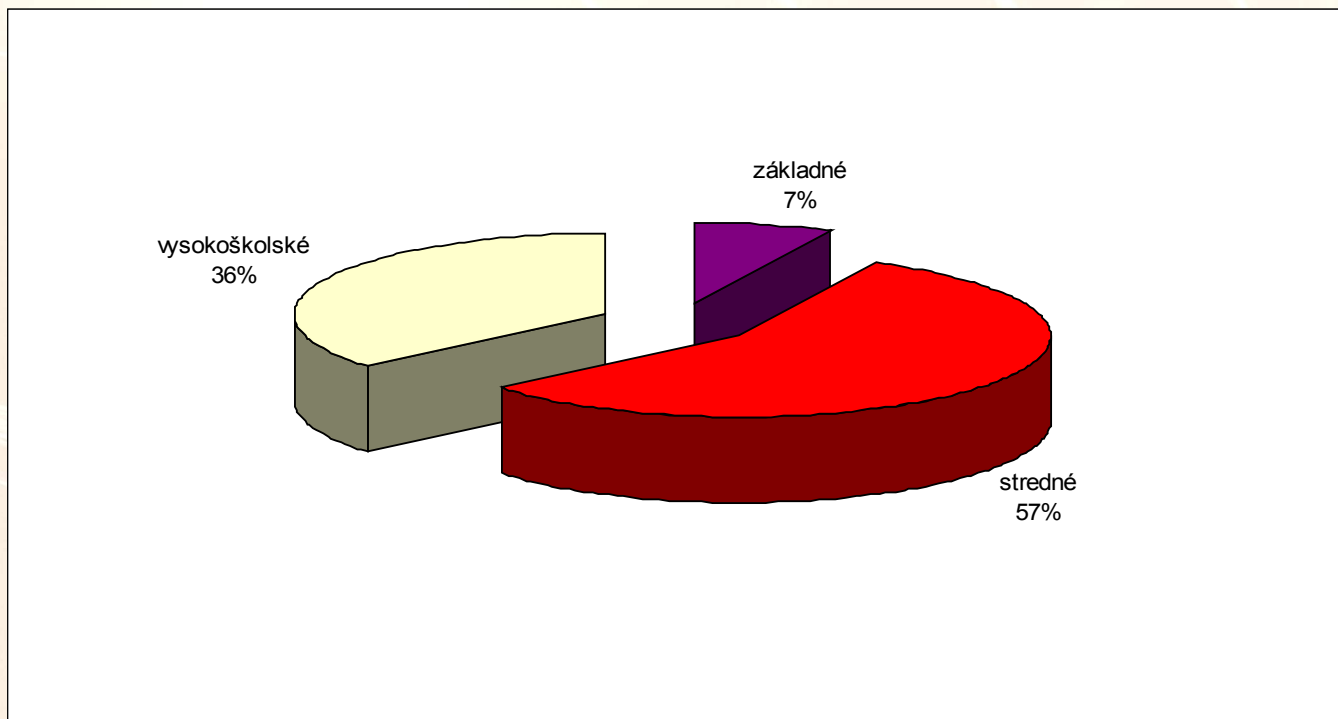
Obrázok 17: Pohlavie respondentov



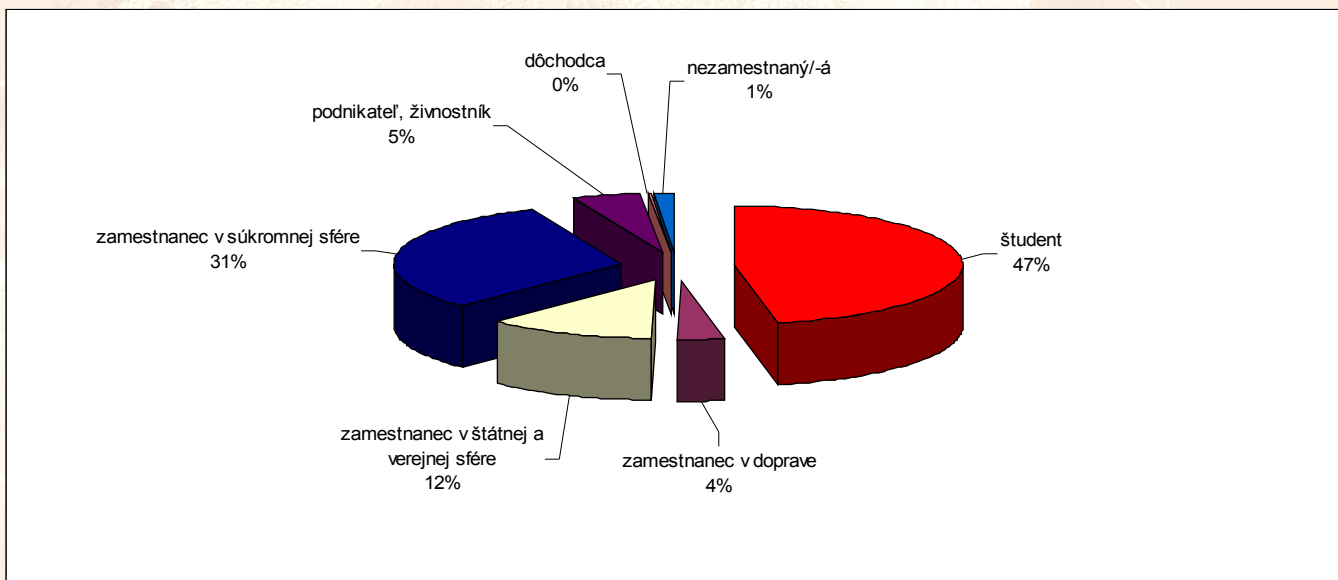
Obrázok 18: Vek respondentov

# Vyhodnotenie dotazníka

## „Spokojnosť cestujúcich s Pilotným projektom nočnej dopravy v Bratislave“



Obrázok 19: Dosiiahnuté vzdelanie respondentov



Obrázok 20: Pracovné zaradenie respondentov

### 15. Odporúčania

Na základe výsledkov dotazníka mhd.sk, občianske združenie odporúča jednotlivé oblasti nočnej dopravy riešiť nasledovne v nadväznosti na položené otázky:

#### ***V akých dňoch používate nočnú dopravu?***

Vzhľadom na výsledky odporúčame na vybrané linky (uvedené v ďalšom texte) v noci pred dňom pracovného pokoja vypraviť namiesto menej kapacitného autobusu kapacitnejšie vozidlo.

#### ***Za akým účelom používate nočnú dopravu pri Vašej ceste?***

Nedá sa jednoznačne povedať, že nočnými spojmi cestujú iba ľudia za zábavou. V celkovom meradle prevažujú iné účely cesty, v niektorých prípadoch aj sociálneho charakteru (zamestnanecká doprava, doprava k lekárskej pohotovosti a pod.).

#### ***Je interval 30 minút pre prvé tri odchody a 60 minút pre ostatné odchody nočných spojov (okrem vybraných spojov) vyhovujúci?***

Súčasný interval považuje za zlepšenie 96% respondentov a spokojnosť 78% s jeho podobou považujeme za postačujúcu vzhľadom na obmedzené možnosti a európske štandardy dostupnosti nočnej dopravy. V súčasnej dobe nepovažujeme za reálne zlepšovanie intervalu, ale ani jeho zhoršovanie bez výraznej negatívnej odozvy cestujúcej verejnosti.

#### ***Sú nové odchody 23:30, 0:00, 0:30, 1:30, 2:30 a 3:30 z Hlavnej stanice vyhovujúce?***

Vysoká spokojnosť s časmi odchodov z centra ukazuje potrebu zachovania súčasných odchodov. Niektorí respondenti žiadajú rovnomernejšie odchody resp. odchody z rôznych zastávok v centre. Splnenie týchto požiadavok by znamenalo znemožnenie prestupovania v rámci nočnej dopravy. Zároveň sa ale odporúča rokovanie s ÖBB a ZSSK s cieľom zosúladenia grafikonov od nového Grafikonu vlakovej dopravy, aby nočné vlaky z Viedne prichádzali na Hlavnú stanicu cca 0:22 a 1:22, t. j. ešte pred odchodom nočných spojov.

#### ***Je vyhovujúci nový systém označovania liniek písmenom N a číslom dennej linky, ktorej prevažnú časť nočný spoj kopíruje resp. obsluhuje?***

Vzhľadom na vysoké percento spokojnosti neodporúčame vykonávať v označení žiadne úpravy. Odporúčame však urýchlene vypracovať design manuál DPB, a. s., aby došlo k zjednoteniu vizuálnych prvkov v rámci celej MHD a z neho vyplývajúceho grafického označovania liniek, ale aj dizajnu jednotlivých produktov (napr. produkt Bezpečná nočná doprava).

#### ***Ktoré nočné spoje teraz prevažne využívate?***

Prieskum označil najvyužívanejšie a najmenej využívané linky nočnej dopravy. Vzhľadom na špecifikum najmenej využitých nočných liniek N44 a N47, kde na dvoch linkách premáva jediné vozidlo, nie je vhodné uvažovať o zrušení týchto liniek aj vzhľadom na zamestnaneckú dopravu (prepravné ťahy Koliba – Vozovňa Krasňany – N44, ostatné časti mesta – Vozovňa Hroboňova – N47). Najmenej využité linky N29, N44, N47 a N91 majú úsporu aj vďaka nevykonávaniu odchodu o 0:00 z centra (resp. prípoja k tomuto odchodu), čím na jednej strane poskytujú minimálny štandard obslužnosti (1 spoj za hodinu) a na druhej strane nenavýšujú

prevádzkové náklady podniku pridávaním vloženého spoja. Preto navrhujeme ponechať súčasný počet odchodov (5 odchodov z centra na menej vyťažených linkách, 6 odchodov z centra na ostatných linkách), pričom na linku N53 odporúčame vypravovať výlučne sólo autobusy a na linky N33, N72 a N80 v deň pred dňom pracovného voľna kľbové vozidlá.

Je možné uvažovať aj so zavedením systému DRT, kedy by premávali vybrané linky N29, N44, N47 a N56 iba na základe dopytu cestujúceho, ktorý by v prípade záujmu o využitie nočného spoja bol povinný zatelefonovať najmenej 30 minút vopred na dopravný dispečing a oznámiť túto skutočnosť. Takéto spoje by bolo možné aj tarifne odlíšiť od ostatných nočných spojov.

### **Sú trasy nočných spojov vyhovujúce?**

Pri trasách liniek je limitujúcim faktorom nutnosť vykonať celú jazdu z centra na konečnú a späť do centra za maximálne 50 minút plus 10 minút vyrovnanie meškania, technológia a prestup. Z tohto dôvodu je pri úpravách nutné prihliadať na ďalšie predlžovanie jazdnej doby. Spokojnosť cestujúcich je 81%, čo je pre nočnú dopravu vyhovujúce. K jednotlivým dielčim námietkam uvádzame:

- obojsmerné zachádzanie linky N95 cez Šafárikovo námestie, ktoré je v súčasnosti nemožné pre nemožnosť odbočenia autobusov z Vajanského nábrežia na Šafárikovo nám. + zaviest linku cez Námestie SNP: **odporúčame linku N95 obojsmerne presmerovať cez Námestie SNP a Štúrovu ulicu, čím sa zabezpečí požadovaná obsluha centra a obojsmerné zastavovanie na Šafárikovom námestí; v smere do Petržalky navrhujeme vyznačiť zastávky pred budovou pošty Bratislava 1 na Námestí SNP a oproti zastávke električiek na Štúrovej ulici; v smere na Hlavnú stanicu je možné využiť existujúce zastávky električiek Šafárikovo námestie a Námestie SNP**
- predĺženie linky N91 do centra: **linku využíva iba 8% všetkých cestujúcich, predĺženie by si vyžiadalo ďalšie vozidlo do výpravy; v lokalite Jarovce, Rusovce, Čunovo býva 4309 obyvateľov a spojenie s prestupom na Jasovskej je adekvátne tomuto počtu; navyše do 19.2.2006 mali obyvatelia uvedených mestských častí k dispozícii len dva spoje za noc, teraz ich majú päť, hoci s prestupom; na základe týchto údajov navrhujeme zachovať súčasný stav, prípadne zlúčiť linky N91 a N93 do jednej s vypravením kľbových vozidiel, avšak takéto riešenie predstavuje nárast prevádzkových nákladov o rozdiel medzi nákladmi kľbového autobusu a sólo autobusu na úseku Jasovská - Čunovo**
- striktné kopírovanie denných liniek nočnými: **nový systém nočných spojov berie do úvahy maximálne možné kopírovanie denných liniek tak, aby bola dosiahnutá maximálna možná obsluha územia, čoho následkom sú odlišnosti oproti trasám denných liniek; riešenie sa neodporúča s výnimkou zavedenia nočných električkových liniek N11, N12 a N14**
- obsluhovanie Mierovej ul. na úkor obsluhy Gagarinovej ul.: **nočná ekologická trolejbusová linka N72 nemôže premávať po Mierovej ul. vzhľadom na neexistujúce trolejové prepojenie Mierovej a Popradskej ul.; zároveň v okolí Gagarinovej ulice (Trávniky, Pošeň) býva viac obyvateľov ako v okolí Mierovej ulice**
- trasa N95 do Petržalky cez Dolnozemsú a Ovsíšte: **voči riešeniu nemáme námietky v prípade, že sa linka N95 presmeruje cez Námestie SNP**
- zavedenie električkovej dopravy v noci; **voči riešeniu nemáme námietky v prípade prevádzky v nociach pred dňom pracovného voľna (čo umožňuje vykonávanie údržby kolajových tratí a trolejového vedenia počas ostatných nocí) a za podmienky pravidelného prebrusovania električkových tratí, aby sa znížila hlučnosť na jednotlivých radiálach**

- zavedenie spojenia Hodžovo nám. – zastávka Bajkalská: **riešením by bolo presmerovanie linky N74, čo však pravdepodobne nebude možné pre dlhú jazdnú dobu; v súčasnosti je možné použiť linku N61 a peší presun zo zastávky Drieňová**
- nebezpečný prestup na Hodžovom námestí: **odporúčame riešiť k otvoreniu Astoria Palace a zabezpečiť nonstop prevádzku podchodu**
- zachádzanie N55 k OD Slimák: **nemáme námietky, ak by nebola predĺžená jazdná doba nad uvedené limity; pešia dostupnosť OD Slimák a zastávky Pionierska je však cca 3 minúty**
- obsluha zastávky Segnáre: **nemáme námietky, ak by nebola predĺžená jazdná doba linky N37 nad uvedené limity; pešia dostupnosť Segnárov a zastávky Segnáre - nadchod je však cca 4 minúty**
- opačný prejazd N21 cez Devínsku Novú Ves: **v súčasnosti linka N21 vykonáva okruh cez Devínsku Novú Ves v poradí Eisnerova – Istrijská – Mlynská – Jána Jonáša, teda vjazd cez sídlisko, výjazd popri Volkswagene; prejazd neodporúčame meniť, nakoľko pri súčasnom stave sa viac obyvateľov skôr dostane do cieľa svojej cesty, pretože v nočnej doprave viac cestujúcich cestuje v smere z Hlavnej stanice ako v smere na Hlavnú stanicu**
- opäť obsluhovať Krajinskú cestu: **nemáme námietky, ak by nebola predĺžená jazdná doba linky N70 nad uvedené limity**
- zmeniť konečnú liniek na Nový most: **problematika neexistujúceho obratiska v centre neustále rezonuje a navrhujeme ju riešiť za účasti predstaviteľov DPB, a. s., Magistrátu a zástupcov odborných dopravných združení aj v súvislosti s plánovanou prestavbou Predstaničného námestia, počas ktorého nebude dostatočný priestor na otáčanie nočných spojov pri Hlavnej stanici**
- zmeniť trasu N33 cez Zochovu: **neodporúčame, nakoľko linka N33 by v tom prípade kopírovala linku N34 v úseku Hlavná stanica – Molecova a nebola by zabezpečená obsluha Karadžičovej ul. a Dostojevského radu; cestujúcim odporúčame využívať aj zastávky linky N33 Malá scéna, Nám. L. Štúra a Nový most, ktoré sú rovnako v centre**
- predĺžiť N21 do centra: **nerealizovateľné vzhľadom na neexistenciu vyhovujúceho obratiska**
- predĺžiť N56 až na Hlavnú stanicu: **neodporúčame realizovať vzhľadom na kopírovanie linky N53 alebo N55, kde existuje dostatočná kapacita**
- predĺžiť N74 cez centrum: **nemáme námietky, ak by nebola predĺžená jazdná doba nad uvedené limity**
- predĺžiť N99 do centra: **neodporúčame realizovať, do Petržalky premávajú z centra tri linky a každá so šiestimi odchodmi za noc**
- predĺžiť N29 cez centrum do Devínskej Novej Vsi: **neodporúčame, nakoľko by vypadla obsluha Kramárov a trasa až do Devínskej Novej Vsi by si vyžiadala vypravenie ďalšieho vozidla**
- predĺžiť N53 do Čiernej Vody a Chorvátskeho Grobu: **odporúčame riešiť v rámci BID alebo individuálnou dohodou s príslušným starostom; trasa do Chorvátskeho Grobu by si vyžiadala vypravenie ďalšieho vozidla**



- predĺžiť N37 do Stupavy: **odporúčame riešiť v rámci BID alebo individuálnou dohodou s príslušným starostom; trasa do Stupavy by si vyžiadala vypravenie ďalšieho vozidla**
- zavedenie spojenia do Senca: **odporúčame riešiť v rámci BID alebo individuálnou dohodou s príslušným starostom; trasa do Senca by si vyžiadala zavedenie ďalšej linky**
- zavedenie obsluhy zastávky Ekonomická univerzita: **neodporúčame, nakoľko pešia dostupnosť k zastávka Bulíkova, kde zastavujú nočné spoje N95 a N99 je 2 minúty**
- zavedenie spojenia k novej zástavbe na Antolskej ul.: **neodporúčame, nakoľko pešia dostupnosť novej zástavby na Antolskej ulici je štandardná pre nočnú dopravu**
- kritika prestupovania v nočnej doprave: **prestupovanie v nočnej doprave je nevyhnutné, nakoľko je neekonomické prevádzkovať linky v trasách priebežných denných liniek, pri ktorých je navyše rovnako nutné prestupovanie; riešením sú realizované nadväznosti medzi nočnými linkami minimalizujúce čas na prestup**

#### ***Aká je naplnenosť nočných spojov, ktoré využívate?***

83% cestujúcich považuje nočné spoje za primerane naplnené, odporúčame na linku N53 vypravovať výlučne sólo autobusy a na linky N33, N72 a N80 v deň pred dňom pracovného voľna kľbové vozidlá.

#### ***Cítite sa v nočných spojoch bezpečne?***

Výsledky prieskumu ukázali opodstatnenosť zavedenia bezpečnostnej služby vo vybraných spojoch. Odporúčame pokračovať v monitorovaní vozidiel pracovníkmi SBS na linkách, kde v minulosti dochádzalo k najväčším výtržnostiam a poškodzovaniu vozidiel. Odporúčame zároveň vykonávať námatkové kontroly, či pracovníci SBS vo vozidlách skutočne vykonávajú požadovanú činnosť. Ako miesto pôsobenie pracovníka SBS odporúčame **zadné časti vozidiel**, nakoľko v prednej časti má dostatočný prehľad o situácii aj vodič a k najväčším poškodeniam dochádza práve v zadných častiach vozidiel.

#### ***Ak by mal cestovný lístok na jednu cestu nočným spojom cenu 40 - 60 Sk, používali by ste nočné spoje? Ak by bol príplatok na cestovanie nočnými spojmi k 3-mesačnej električнке 250 - 350 Sk, boli by ste ochotný/-á si ho zakúpiť?***

Vzhľadom na nepriaznivé výsledky dotazníka i bežnú prax v iných mestách Európskej únie neodporúčame zavádzať zvýšené poplatky za cestovanie nočnou dopravou. Odporúčame stanoviť cenu lístka na jednu cestu ako cenu najdrahšej varianty denného lístka na jednu cestu (v súčasnosti 60-minútový cestovný lístok). V prípade predplatných cestovných lístkov odporúčame ceny zvyšovať v marci 2008 v rámci zavedenia tarify BID s dôrazom na odkomunikovanie zvýhodnenia pre držiteľov predplatných cestovných lístkov, ktorí budú môcť nočnú dopravu používať naďalej zdarma. Práve držiteľia predplatných cestovných lístkov úverujú DPB, a je preto výhodné mať ich čo najviac. Zároveň je nutné začať s dôslednou kontrolou cestujúcich v nočnej doprave, čo bude rovnako motiváciou, aby si cestujúci zakúpili cestovné lístky.

**Pri zavedení navrhovanej tarify 40 – 60 Sk za cestovný lístok na jednu cestu resp. príplatku 250 – 350 Sk k 3-mesačnému predplatnému cestovnému lístku sa obávame, že výsledné tržby nenaplnia očakávania. Tvrdenie opierame o nasledujúce fakty:**

- priemerný mesačný počet držiteľov predplatných cestovných lístkov je 122 698 (údaje za rok 2005)
- 12,6% respondentov vyjadrilo vôľu zakúpiť si príplatok 250 – 350 Sk na 3 mesiace (t. j. 83,3 – 116,7 Sk na mesiac)
- príplatky by si podľa prieskumu a údajov za rok 2005 zakúpilo priemerne 15 462 cestujúcich za mesiac
- tržby z príplatkov za 1 mesiac by boli 1 288 529 Sk (pri 250 Sk) Sk – 1 803 941 Sk (pri 350 Sk), ročne 15 462 353 – 21 647 295 Sk
- rovnaké tržby by zabezpečil paušálny príplatok ku všetkým predplatným cestovným lístkom vo výške 10,5 – 14,7 Sk na mesiac, t. j. 31,5 – 44,1 Sk na 3 mesiace, ktorý je možné zahrnúť do ceny predplatného cestovného lístka a tento produkt odkomunikovať ako „paušál, pri ktorom môže cestujúci cestovať neobmedzene vo dne i v noci“
- akýkoľvek vyšší paušálny príplatok k predplatným cestovným lístkom by znamenal vyššie tržby než pri tzv. nočnom príplatku pri nezmenenom počte zákazníkov
- zvyšovanie cien preplatných cestovných lístkov (s cieľným alebo paušálnym príplatkom) bez ponúknutia ďalšieho benefitu cestujúcim však neprinesie adekvátny nárast tržieb, nakoľko časť cestujúcich uprednostní iné druhy dopravy pred dražšou MHD, čo potvrdzujú aj údaje z minulosti
- značná časť cestujúcich v nočnej doprave sú vlastní zamestnanci (vodiči), ktorí využívajú nočné spoje na cestu do/zo zamestnania; títo cestujúci by neprinesli zvýšené tržby

#### ***Aké sú najväčšie výhody nočných spojov oproti taxíkom?***

Kľúčovým je pre cestujúcich lacnejšie cestovanie než pri vozidlách taxislužby, preto neodporúčame výrazne zvyšovať ceny cestovného. K iným uvedeným výhodám uvádzame:

- bezpečnejšie cestovanie ako v taxíku pri dopravnej nehode: **vhodné odkomunikovať ako výhodu verejnej nočnej dopravy**
- arogantnosť vodičov taxislužieb a ich neochota odviezť zákazníkov na krátke vzdialenosti: **vhodné odkomunikovať slušnosť vodičov DPB ako výhodu verejnej nočnej dopravy; zároveň je ale nutné vodičov trénovať k vyššej ohľaduplnosti a nápomocnosti cestujúcim**
- bezpečnejšie cestovanie s príslušníkom SBS ako s taxikárom: **vhodné odkomunikovať ako výhodu verejnej nočnej dopravy**
- absencia prepravnej kontroly (respondent navrhuje zvýšiť kontrolu): **navrhujeme zaviesť pravidelné kontroly v nočných spojov revízormi**
- vodič autobusu na rozdiel od vodiča taxíku väčšinou nefajčí: **vhodné odkomunikovať ako výhodu verejnej nočnej dopravy a zabezpečiť, aby to bola pravda**

#### ***Aké sú najväčšie nevýhody cestovania nočnými spojmi?***

Z jednotlivých nevýhod najviac rezonuje nedostatočná bezpečnosť, ktorú navrhujeme riešiť **posilnením počtu pracovníkov SBS dohliadajúcich na nočné spoje**. Nedostatočný počet odchodov vyvracia pomerne vysoká spokojnosť s intervalom i odchodmi nočných spojov. Nezastavovanie vodičov na zastávkach navrhujeme riešiť pomocou **školení vodičov a pripomínaním tejto povinnosti**. Ďalšie nevýhody súvisia so širšími oblasťami:

- zlá čistota vozidiel a sedadiel: **navrhujeme prehodnotiť systém čistenia vozidiel**
- výskyt asociálov a bezdomovcov vo vozidlách: **navrhujeme riešiť prítomnosťou pracovníkov SBS a pracovníkov prepravnej kontroly**
- zlý stav nástupíšť na Hlavnej stanici: **navrhujeme riešiť hľadáním resp. vybudováním nového vhodnejšieho obratiska bližšie k centru mesta**
- opití spolucestujúci: **navrhujeme riešiť prítomnosťou pracovníkov SBS**
- nevhodné trasy niektorých liniek: **navrhované zmeny trás liniek sú komentované v príslušnej otázke dotazníka**
- predražené, ak bude cena za jednu cestu 40 – 60 Sk: **navrhujeme nezvyšovať cestovné nad rámec najdrahšieho denného cestovného lístka**
- slabo osvetlené elektronické transparenty vozidiel – cestujúci nedokáže z diaľky rozoznať číslo spoja: **zlepšiť údržbu vozidiel a jej následnú kontrolu**
- nepresné odchody spojov: **po overení premávky nočných spojov počas školského roka navrhujeme na základe údajov z dátových kariet vypracovať nové chronometrážne tabuľky; ako základ je potrebné zobrať do úvahy najrýchlejšie jazdné doby, aby nočné spoje nešli skôr ako je uvedené v cestovnom poriadku**
- nutnosť prestupovať: **nutnosť prestupovania existuje v každej doprave, ak by neexistovali prestupy, nebolo by možné zaviesť 6 odchodov nočných spojov za noc**
- dĺžka trvania cesty z jednej strany mesta na druhú: **dĺžka vyplýva z rozlohy mesta a obmedzenej rýchlosti autobusov a trolejbusov, hoci vodiči individuálnej automobilovej dopravy v noci často maximálne povolené rýchlosti nedodržiavajú**
- nedostatočná prepravná kontrola: **navrhujeme zaviesť pravidelnú prepravnú kontrolu v nočných spojoch**
- nedostatočná obsluha územia: **štandard kvality obsluhy územia v nočných hodinách je do 1000 metrov pešej dostupnosti; v takejto vzdialenosti sa nachádzajú takmer všetky zastávky nočnej dopravy**
- neistota, či verejná nočná doprava bude existovať aspoň v súčasnom rozsahu: **navrhujeme jasne odkomunikovať záujem objednávateľa i DPB na zachovaní súčasného systému nočnej dopravy bez ďalších rizík**
- problematickí vodiči MHD: **navrhujeme vykonať školenia vodičov, vďaka ktorým dôjde k pochopeniu vzťahu dopravca-cestujúci (zákazník)**
- pracovník SBS sa celý čas rozpráva s vodičom: **navrhujeme zaviesť kontrolu činnosti pracovníkov SBS v nočnej doprave**
- zlý technický stav autobusov: **navrhujeme zlepšiť údržbu existujúceho vozového parku resp. urýchlene nakúpiť nové vozidlá**
- neochota vodičov autobusov otvoriť na Hlavnej stanici dvere ešte pred odchodom: **navrhujeme zvážiť, v prípade prítomnosti pracovníkov SBS by nedochádzalo na Hlavnej stanici k výtržnostiam vo vozidlách resp. by sa minimalizovali**
- zlý doterajší systém s tromi odchodmi za noc: **nový systém ponúka 5-6 odchodov z centra za noc**

## Vyhodnotenie dotazníka

### „Spokojnosť cestujúcich s Pilotným projektom nočnej dopravy v Bratislave“

- riskantná jazda vodičov: **navrhujeme dbať na dodržiavanie maximálnych povolených rýchlostí vodičmi MHD**
- nenastupuje sa iba prednými dvermi: **namiesto nastupovania prednými dvermi navrhujeme, aby na cestujúcich dohliadal pracovník SBS**
- tlačidlá znamenia vodičovi sú v niektorých typoch vozidiel umiestnené na strope – problém pre nižších ľudí: **navrhujeme pri ďalších modernizáciách a opravách Karos B 732 a B 741 umiestniť tlačidlá na madlá pri dverách – podobne ako to vykonal pri opravách Dopravný podnik mesta Košice; pri trolejbusoch sa už v súčasnosti takéto úpravy pri opravách realizujú**
- vysoké cestovné: **navrhujeme nezvyšovať cestovné až do zavedenia BID v marci 2008**
- neobsluhovanie niektorých smerov o 0:00 z centra: **nenavrhujeme realizovať obsluhu ďalších smerov (s výnimkou nočného spoja do Dúbravky), nakoľko vynechané spoje 0:00 reflektujú nižšiu frekvenciu cestujúcich na daných linkách a absenciu vozovne v západnej časti mesta**
- vodiči bez mávania cestujúcimi na zastávke nezastavia: **navrhujeme vodičov upozorniť na nutnosť dodržiavania príslušných ustanovení interných predpisov D1/2 a D1/3**
- zlý technický stav tlačidiel dopytu vo vozidlách – niekedy nefungujú: **navrhujeme zlepšiť údržbu vozidiel vrátane kontroly dopytových tlačidiel**
- hromadný odchod nočných spojov z Hlavnej stanice: **bez hromadného odchodu z Hlavnej stanice nie je možné zabezpečiť prestup zo všetkých nočných spojov na ostatné nočné spoje; neodporúčame realizovať zmenu odchodov**



### 16.Záver

Podľa výsledkov prieskumu Dopravný podnik Bratislava, a. s. zrealizoval vydarený projekt nočnej dopravy s pomerne vysokou mierou akceptácie (70 – 96%). Respondenti vidia najväčšie rezervy v lokálnych problémoch a nedostatočnej kontrole tarifného vybavenia. Obávajú sa zvyšovania cestovného, ktoré by ich odradilo od cestovania verejnou nočnou dopravou. Respondenti vítajú zvýšenie bezpečnosti zavedením prítomnosti príslušníkov SBS vo vybraných spojoch. V prípade nerealizovania zmien (či už pozitívnych alebo negatívnych z hľadiska cestujúcej verejnosti) sa v krátko- a strednodobom horizonte pri súčasnej úprave nočnej dopravy neočakáva pokles jej popularity, ktorá je v súčasnosti vysoká. Komplexnejšie hodnotenie nočnej dopravy bude možné vykonať v novembri 2007, kedy nočnú dopravu začnú využívať aj mimobratislavskí študenti vysokých škôl a dostane sa do ich povedomia.

