



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PŮDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Technická správa 2: Prieskumy cez hranice mesta

Dátum spracovania: 30. 11. 2019



EURÓPSKA ÚNIA
Európsky fond
regionálneho rozvoja



Integrovaný regionálny
operačný program
2014 - 2020



MINISTERSTVO
PÔDOHOSPODÁRSTVA
A ROZVOJA VIDIEKA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Objednávateľ PUM

Mesto Trenčín

Mierové nám. č.2, 911 64 Trenčín



TREŇČÍN

Koordinátor PUM:

Róbert Hartmann

Spracovateľ PUM

Centrum dopravného výzkumu, v. v. i.

Líšeňská 33a, 636 00 Brno



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU

Riešiteľský tím:

Ing. Radim Strigler,

Ing. Petr Neuwirth,

Ing. Eva Pitlová, PhD.

Dátum spracovania: 30. 11. 2019

Dokument bol vypracovaný v rámci projektu Plán udržateľnej mobility mesta Trenčín, ktorý je spolufinancovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátneho rozpočtu SR v rámci integrovaného regionálneho operačného programu 2014 – 2020.

Obsah

1	Zber dát o intenzitách	5
2	Vyhodnotenie	6
3	Realizácia dotazníkového prieskumu	9
4	Zoznam grafov, tabuliek a obrázkov	29

Prieskum je zameraný na sčítanie intenzity dopravy a doplňujúce výberové anketové dopytovanie cestujúcich cez hranice Mesta Trenčín pre všetky relevantné druhy dopravy (cestná, železničná, autobusová) zo všetkých významných smerov dochádzky.

o ZBER DÁT O INTENZITÁCH

o.1 Cestná doprava

Cez hranice mesta Trenčín vedie celkovo týchto 8 nasledujúcich ciest:

- I/61 – smer Trenčianska Teplá
- I/61 – smer Nové Mesto nad Váhom
- PD5 – diaľničný privádzač (D1)
- II/507 – smer Trenčianska Turná
- II/507 – smer Zamarovce
- III/1880 – smer Soblahov
- III/1885 – smer Trenčianska Turná
- III/1881 – smer Hrabovka

Na hraniciach mesta boli sčítané intenzity počas prebiehajúceho smerového prieskumu v bežnom pracovnom dni, a to vo štvrtok 16. 5. 2019 od 5:00 do 21:00. Metóda realizácie smerového prieskumu je podrobne opísaná v TS 4 Prieskumy cestnej dopravy.

o.2 Prímestská autobusová doprava

SAD Trenčín poskytla podrobné štatistické dáta o počte cestujúcich na jednotlivých reláciách v rámci celej siete autobusov SAD Trenčín v prímestskej autobusovej doprave za mesiac máj 2019. Poskytnuté dáta sú odovzdané vo formáte .xlsx, pri jednotlivých záznamoch je k číselnému kódu zastávky priradený názov zastávky, obec, okres a kraj.

o.3 Železničná doprava

ZSSK poskytla štatistické dáta o počte predaných lístkov na jednotlivých reláciách z a do Trenčína v rámci Trenčianskeho kraja, agregované pre dva konkrétne bežné pracovné dni a takisto agregované dáta za mesiac máj 2019.

Poskytnuté dáta sú odovzdané vo formáte .xlsx, ku jednotlivým staniciam bol priradený okres.

1 VYHODNOTENIE

1.1 Cestná doprava

Vyhodnotenie dát o intenzitách automobilovej dopravy prebehlo v rámci vyhodnotenia dát zo smerového prieskumu. Pre profily na hraniciach mesta T1-T8 sú v prílohe vo formáte .xlsx v tabuľkách súhrnné a hodinové intenzity automobilovej a cyklistickej dopravy v čase 5-21 h.

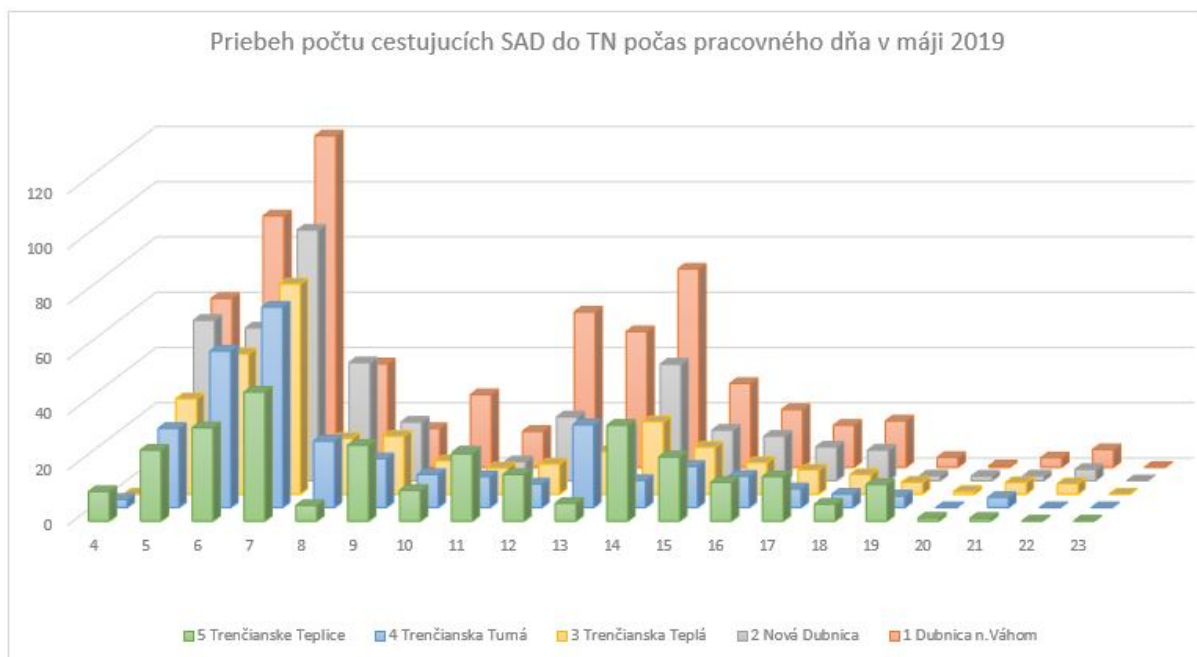
1.2 Prímestská autobusová doprava

Dáta poskytnuté SAD Trenčín boli spracované a štatisticky vyhodnotené. Boli vyhodnotené najsilnejšie prepravné väzby z jednotlivých obcí do Trenčína a v opačnom smere vrátane dennej variácie s hodinovým priebehom. Vyhodnotené dáta sú v tabuľkách, kde je uvedených 20 obcí s najvyššou frekvenciou dochádzky do Trenčína, graficky je znázornených 5 obcí s najčastejšou dochádzkou. Všetko je vyhodnotené zvlášť pre bežný pracovný deň, pre piatok a pre víkendový deň.

obr. 1 Hodinové počty cestujúcich v autobusoch do Trenčína v pracovný deň

príchody do TN v priemer pracovný deň v máji 2019																							
čas	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	spolu		
1 Dubnica n.Váhom	13	61	91	123	37	14	26	13	56	49	72	30	21	15	17	4	1	3	6	0	654		
2 Nová Dubnica	4	58	55	91	43	21	11	7	23	18	42	18	16	12	11	2	2	2	4	0	441		
3 Trenčianska Teplá	0	35	51	76	20	21	12	10	11	15	26	17	11	9	7	4	1	4	4	0	335		
4 Trenčianska Turná	3	29	57	73	24	18	12	11	9	30	10	15	11	7	5	4	0	4	0	0	320		
5 Trenčianske Teplice	11	26	34	47	6	27	11	24	17	6	35	23	14	16	6	13	1	1	0	0	318		
6 Horná Súča	43	42	59	39	25	11	16	2	16	13	7	8	5	8	1	1	2	0	0	0	300		
7 Soblahov	8	36	46	65	36	0	25	2	12	29	9	7	6	7	7	0	1	2	0	0	297		
8 Dolná Súča	29	40	37	64	23	13	11	14	10	19	6	12	5	6	2	2	0	3	0	0	295		
9 Trenčianske Stankovce	5	32	53	76	26	1	10	10	0	24	17	14	6	8	2	2	0	2	0	0	286		
10 Nemšová	15	25	44	53	18	22	0	12	8	14	6	14	0	9	3	1	0	2	0	0	245		
11 Drietoma	4	33	19	46	24	14	8	0	9	8	9	9	7	6	3	1	0	2	0	0	202		
12 Trenčianske Jastrabie	5	22	22	33	12	11	15	0	5	2	7	2	3	2	0	0	1	0	0	0	144		
13 Chocholná-Velčice	6	18	20	39	7	9	9	0	0	7	3	5	4	3	1	0	0	1	0	0	131		
14 Skalka n.Váhom	4	17	24	32	8	7	4	6	0	10	4	3	5	4	1	1	0	1	0	0	129		
15 Mníchova Lehota	4	10	22	26	12	10	4	0	3	8	1	6	2	3	2	0	0	0	0	0	111		
16 Melčice-Lieskové	11	2	20	15	16	2	10	0	3	5	6	0	6	2	2	0	0	1	0	0	100		
17 Selec	4	9	21	17	14	1	7	3	0	7	3	2	4	1	0	0	0	2	0	0	96		
18 Svinná	14	6	3	28	7	6	0	0	7	6	1	3	7	2	2	0	0	1	0	0	92		
19 Dubodiel	17	15	19	10	12	0	0	0	5	2	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	84		
20 Omšenie	12	10	21	6	12	6	0	3	2	4	3	1	1	1	1	0	0	0	0	0	84		
ostatnépod 80 spolu	53	139	205	202	88	46	33	24	55	40	40	41	31	25	16	3	5	2	4	0	1051		
spolu	267	664	921	1160	469	260	224	141	251	316	308	231	165	147	89	38	13	33	18	0	5714		

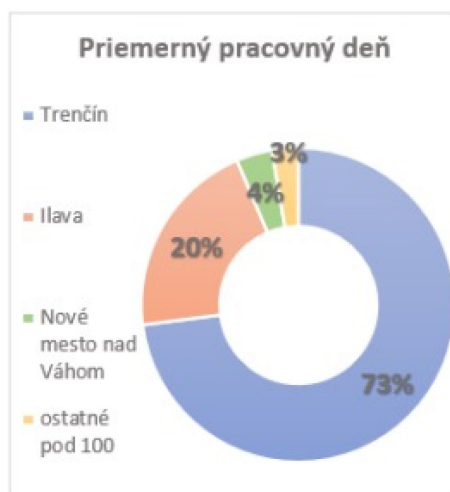
obr. 2 Denné variácie počtu cestujúcich v autobusoch do Trenčína v pracovný deň



obr. 3 Príklad vyhodnotenia autobusovej dopravy v rámci okresov

priemerný pracovný deň	
Trenčín	4176
Ilava	1180
Nové mesto nad Váhom	211
Bánovce n.Bebravou	99
Partizánske	13
Púchov	9
Myjava	8
Prievidza	6
Považská Bystrica	6
Nitra	4
Zvolen	2
Banská Bystrica	2
Žiar n.Hronom	1
Bytča	1
Piešťany	1
Hlohovec	1
Žilina	1
Senica	1
Celkový súčet	5722

priemerný pracovný deň	
Trenčín	4176
Ilava	1180
Nové mesto nad Váhom	211
ostatné pod 100	155



1.3 Železničná doprava

Dáta poskytnuté SAD Trenčín boli spracované a štatisticky vyhodnotené. Prebehlo priradenie obcí do okresov a vyhodnotenie ciest do a z Trenčína (celkovo aj s rozdelením na jednotlivé stanice a zastávky v Trenčíne), agregované do jednotlivých okresov v Trenčianskom kraji a súhrnne mimo kraj. Nebolo možné podobne podrobné vyhodnotenie ako pri autobusovej doprave, vzhľadom k veľkej agregácii poskytnutých dát. Totožné tabuľky sú spracované pre

mesačný súhrn, jednotlivé dni 14. a 15. 5. 2019, ich priemer a porovnanie s údajmi za priebeh celého mesiaca.

obr. 4 Príklad vyhodnotenia železničnej dopravy

cestovanie vlakom do trenčína z jednotlivých okresov - priemerný pracovný deň						
Zdrojový bod dopravy		Cieľový bod dopravy				spolu
		Trenčín	Trenčín predmestie	Trenčín-Opatová	Trenčín-Zlatovce	
v rámci Trenčianskeho kraja	Nové mesto nad Váhom	300	1	1	33	335
	Trenčín	119	4	10	81	214
	Púchov	141	0	1	16	158
	Ilava	128	2	1	26	157
	Považská Bystrica	118	1	1	13	133
	Bánovce nad Bebravou	39	3	1	1	44
	Myjava	8	0	0	2	10
	Partizánske	9	0	0	0	9
	Prievidza	4	0	0	0	4
spolu Trenčiansky kraj		866	11	15	172	1064
mimo Trenčiansky kraj		1105	0	5	33	1143
spolu celkom		1971	11	20	205	2207
+ režijný lístok 7,2%						2362

2 REALIZÁCIA DOTAZNÍKOVÉHO PRIESKUMU

2.1 Design výskumu

Výskum sa zameriaval na zmapovanie intenzity dopravy do a z mesta Trenčína a na zisťovanie relevantných informácií o charaktere ciest prichádzajúcich a odchádzajúcich osôb. Zaoberal sa všetkými relevantnými druhmi dopravy (individuálna automobilová, hromadná autobusová a vlaková) a podľa konkrétnych možností sa snažil získať informácie o všetkých významných smeroch dochádzky a odchádzky.

Informácie o dopravnom správaní obyvateľov boli zisťované pre jeden bežný pracovný deň (od utoroka do štvrtka, okrem dní pred dňom a po dni pracovného voľna). Zber údajov realizovalo Centrum dopravného výskumu.

V prieskume boli zisťované:

- východiskový a cieľový bod cesty;
- odhadovaná dĺžka cesty v minútach;
- predchádzajúca a následná cesta v rovnakom dni (pre respondentov cestujúcich autom z / do Trenčína);
- spôsob dopravy na východiskovú zástavku VHD a z výstupnej zástavky do cieľa cesty,
- účel cesty (1 hlavný účel a prípadne ďalší / vedľajšie účely),
- frekvencia opakovania práve konanej cesty v bežnom týždni,
- čas strávený v Trenčíne pred súčasnou cestou a po nej (pre respondentov cestujúcich autom z / do Trenčína),
- základné údaje o respondentovi (pohlavie a odhadovaný vek), v prípade IAD o obsadenosti vozidla (počet cestujúcich osôb celkom, počet cestujúcich detí vo veku do 18 rokov).

2.2 Metóda výskumu

2.2.1 Základný a výberový súbor

Základný súbor tvorili osoby prekračujúce hranice mesta Trenčín oboma smermi s využitím rôznych foriem dopravy (individuálna automobilová, autobusová, vlaková). Veľkosť výberových súborov pre jednotlivé dopravné módy a smery ciest je nasledujúca:

- osobným automobilom do Trenčína – $N = 570$ respondentov,
- osobným automobilom z Trenčína – $N = 615$ respondentov,
- hromadnou dopravou do Trenčína – $N = 233$ respondentov,
- hromadnou dopravou z Trenčína – $N = 433$ respondentov.

Dotazníky pre individuálnu automobilovú dopravu boli vyplňované s vodičmi vozidiel, t.j. s osobami vo veku 18 rokov a viac; v prípade hromadnej dopravy boli opytovaní ľudia vo veku 15 a viac rokov.

Pre dosiahnutie maximálnej možnej reprezentativity získaných výstupov prebiehal zber údajov v rámci celého dňa a vo viacerých rôznych lokalitách. Dosiahnutie reprezentativity bolo ale v praxi sťažené mnohými faktormi. V prípade individuálnej automobilovej dopravy museli anketári rešpektovať inštrukcie PZ SR, s ktorými pri opytovaní spolupracovali; výber lokalít a konkrétnych miest opytovania bol najviac limitovaný s ohľadom na bezpečnosť všetkých zúčastnených. Zber údajov medzi cestujúcimi VHD sa zase musel prispôbiť konkrétnej situácii a časovým možnostiam cestujúcich na zastávkach, kde prebiehal.

2.2.2 Dotazník

Nástrojom výskumu bol štandardizovaný dotazník, ktorý bol pre rôzne typy dopravy spracovaný v troch verziách (IAD smerom do Trenčína, IAD smerom z Trenčína a VHD v oboch smeroch). Pri konštrukcii dotazníku sme vychádzali z metodiky Brawisimo, tak ako je popísaná v dokumentu „BRAWISIMO – Region BRAtislava Wlen: Studle zum MOBilitätsverhalten“¹.

2.2.3 Priebeh zberu údajov

Prieskum prebehol v dňoch 8. 10. – 15. 10. 2019 (8. 10. boli opytovaní vodiči osobných automobilov idúcich do mesta, 10. 10. vodiči IAD vychádzajúci z mesta a 15. 10. osoby cestujúce hromadnou dopravou). Údaje boli zbierané metódou priamych (face-to-face) štandardizovaných rozhovorov anketárov s respondentmi, pričom rozhovory boli zaznamenávané do papierových dotazníkov (metóda PAPI). Face-to-face rozhovory realizovalo Centrum dopravného výskumu s pomocou osobne preškolených anketárov, ktorí pracovali pod priamou supervíziou zamestnancov CDV. Rozhovory prebiehali v nižšie uvedených lokalitách.

1.2.3.1 Individuálna automobilová doprava (IAD)

Vozidlá, ktorých vodiči boli dopytovaní, boli vyberané náhodne v spolupráci s PZ SR, príslušníci ktorého vozidlá zastavovali a po prevedení rutínnej cestnej kontroly umožnili anketárom realizáciu F2F rozhovoru s vodičom. Dopytovanie prebiehalo v nasledujúcich štyroch lokalitách na hranici mesta Trenčín:

- cesta I/61 smer Nové Mesto nad Váhom
- cesta I/61 smer Dubnica nad Váhom
- cesta II/507 smer Trenčianska Turná
- cesta II/507 v obci Zamarovce.

V každej lokalite boli vždy súčasne prítomní 2 anketári, opytovanie prebiehalo vo všetkých 4 lokalitách súčasne.

¹ Dostupné online z https://www.fvw.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Forschung/International/BRAWISIMO/BRAWISIMO_AP4_6_Haushaltsbefragung.pdf

1.2.3.2 Verejná hromadná doprava (VHD)

Opytovanie cestujúcich autobusovou a vlakovou dopravou prebiehalo na vybraných zastávkach pre smer do Trenčína (prichádzajúci), ako aj pre smer z Trenčína (odchádzajúci). Pre uskutočnenie rozhovorov boli zvolené nasledujúce zastávky:

- Autobusová stanica Trenčín
- Železničná stanica Trenčín
- zastávka Hasičská.

Na opytovaní sa podieľalo vždy 6 anketárov pri dopoludňajšej zmene a 6 pri odpoľudňajšej zmene.

2.3 Analýza údajov

Získané údaje boli agregované, dátová matica bola podrobená formálnej a logickej kontrole. Pre posilnenie reprezentativity výstupov z výskumu boli za individuálnu automobilovú a autobusovú dopravu pomocou štatistických procedúr kalibrované (vážené) tak, aby bol zohľadnený známy reálny priebeh dopravy v daných profiloch².

Údaje z empirického prieskumu boli následne spracované pomocou programov MS Excel a IBM SPSS. Výsledky prezentované v tejto správe sú tak založené na čistených a doplňovaných údajoch. Doplňovanie chýbajúcich údajov sa týkalo predovšetkým časových údajov a dĺžky ciest, kde boli uskutočnené doplnenia na základe známej vzdialenosti a dojazdovej doby uvedených východiskových a cieľových bodov.

Záverečná správa z výskumu obsahuje hlavné závery, analytický popis výsledkov v podobe tabuliek, grafov a analytického textu. Súčasťou sú tieto oddiely:

- dĺžka ciest v minútach;
- frekvencia opakovania ciest;
- účely ciest;
- východiskové a cieľové body ciest,
- predchádzajúce a nasledujúce cesty,
- parkovanie v Trenčíne,
- spôsob presunu na zastávku hromadnej dopravy a z nej do cieľa cesty.

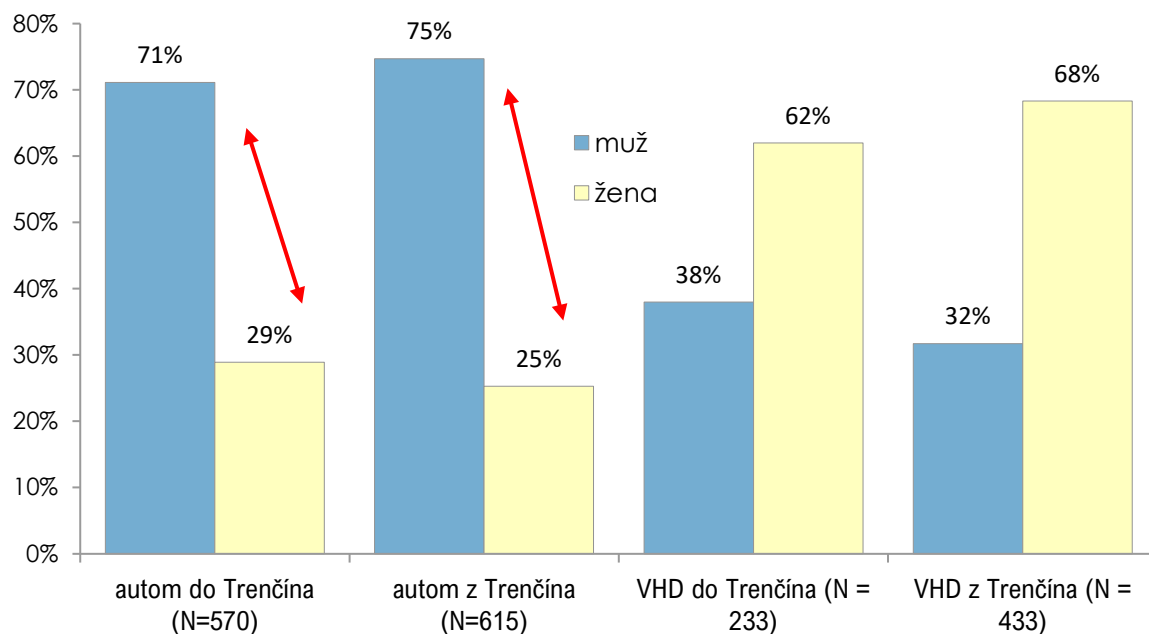
2.4 Štruktúra výberového súboru

Nasledujúce grafy mapujú štruktúru získaného výberového súboru respondentov pre jednotlivé spôsoby dopravy a smery ciest. Pri individuálnej automobilovej doprave je medzi respondentmi

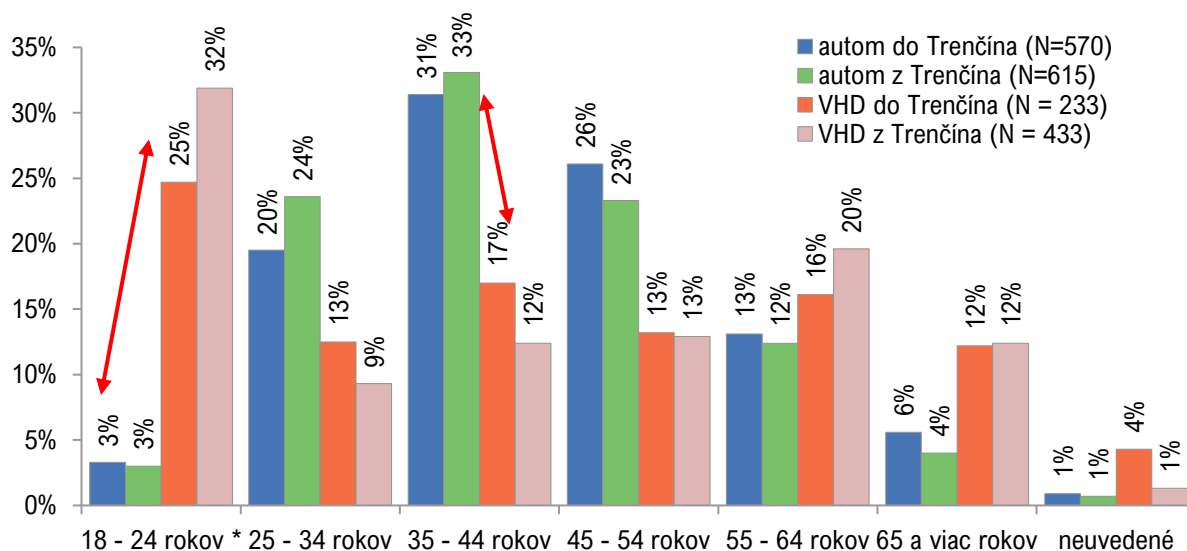
² Zdrojom referenčných dát pre IAD bol prieskum intenzity automobilovej dopravy v rámci smerového prieskumu v bežnom pracovnom dni, realizovaným Centrom dopravného výskumu dňa 16. 5. 2019. Pre autobusovú dopravu to boli údaje SAD mapujúce pohyb osôb autobusmi do / z Trenčína v priemernom pracovnom dni v máji 2019.

jasne zrejme prevaha mužov (približne tri štvrtiny dopýtaných sú muži), vo verejnej doprave zase medzi opytovanými prevažujú ženy, ktoré tvorili zhruba dve tretiny súboru. Využívanie dopravných módox je taktiež výrazne odlišné vzhľadom k veku – hromadnou dopravou podstatne častejšie jazdí najmladšia veková skupina do 24 rokov, medzi jej používateľmi sú naopak menej zastúpení ľudia vo veku 25 – 54 rokov (napr. 33 % osôb vychádzajúcich autom z Trenčína je vo veku 35 – 44 rokov, v skupine osôb vychádzajúcich z mesta hromadnou dopravou je táto veková kategória zastúpená iba 12 %).

Graf 1 Štruktúra výskumného súboru podľa pohlavia. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019



Graf 2 Štruktúra výskumného súboru podľa vekových kategórií³. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019



* Pre hromadnú dopravu bolo dolnou hranicou najmladšieho vekového intervalu 15 rokov.

³ Vek respondenta bol anketárom odhadnutý.

Takmer dve tretiny respondentov cestujúcich v autách boli vo vozidlách sami (61 % pri ceste do Trenčína a 66 % z Trenčína). Vo viac než štvrtine vozidiel cestovali 2 osoby (27 % / 26 %), v 6 % 3 osoby a 4 alebo viac osôb bolo zastihnutých iba ojedinele (1 % / 2 %). Deväť z desiatich respondentov cestovalo bez detí do 18 rokov⁴ (89 % / 93 %).

Tabuľka 1 Počty osôb vo vozidlách respondentov (vrátane vodiča). Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

počet osôb celkom	smer do TN (N=570)	smer z TN (N=615)
1 (iba vodič/ka)	61 %	66 %
2	27 %	26 %
3	6 %	6 %
4	1 %	2 %
5	0,4 %	
neuvedené	4 %	
celkom	100 %	100 %

Tabuľka 2 Počty detí do 18 rokov vo vozidlách respondentov. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

počet detí	smer do TN (N=570)	smer z TN (N=615)
0	89 %	93 %
1	8 %	6 %
2	2 %	2 %
3	0,4 %	
neuvedené	2 %	
celkom	100 %	100 %

Opýtaní, ktorí do Trenčína cestovali hromadnou dopravou, využili zo 75 % autobusy, ostatných 25 % prišlo vlakom. Z Trenčína sa autobusom dopravovalo 65 % pasažierov VHD, vlakom ostatných 36 %.

Tabuľka 3 Hromadná doprava – zastúpenie cestujúcich autobusom a vlakom. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

	smer do Trenčína (N = 433)	smer z Trenčína (N = 233)	celkom (N = 666)
autobus	76 %	65 %	68 %
vlak	25 %	36 %	32 %
celkom	100 %	100 %	100 %

2.5 Hlavné závery

Najväčšia časť respondentov cestujúcich autom aj VHD dĺžku svojej cesty odhadla buď na 11–20 minút alebo na 21–30 minút, priemerná dĺžka cesty sa pohybovala vo všetkých módoch a smeroch okolo 60 minút. Respondenti svoje cesty opakujú najčastejšie 5x za týždeň, bez ohľadu na dopravný mód alebo smer cesty. Jedná sa teda pravdepodobne o cesty konané

⁴ Na vek cestujúcich detí sme sa nepýtali, bol odhadnutý anketárom.

v pracovné dni, ktoré súvisia s cestami do školy a do práce. Cesty do Trenčína sú z hľadiska účelu najčastejšie dochádzkou do práce, cesty z Trenčína sú predovšetkým návratom domov, do bydliska.

Respondenti, ktorí cestovali smerom z Trenčína, toto mesto v takmer 90 % prípadov označili za východiskový bod svojej cesty. Šesť z desiatich dopýtaných smerujúcich do krajského mesta svoju cestu zahájilo mimo trenčiansku spádovú oblasť. Pokiaľ ide o ciele ciest, je situácia analogická ako u východiskových bodov. Ak dopytovaní smerovali do Trenčína, ich cesta tu v úplnej väčšine prípadov aj končila. Zhruba šesť desiatín respondentov vychádzajúcich z Trenčína mierilo mimo spádovú oblasť mesta.

Viac než dve tretiny z dopýtaných cestujúcich autom smerom do Trenčína, ktorí krajské mesto označili za cieľ svojej aktuálnej cesty, budú v rovnakom dni pokračovať ďalšou cestou. V Trenčíne sa zdrží najčastejšie maximálne 30 minút, alebo 7–9 hodín. Nadpolovičná väčšina z opýtaných vychádzajúcich autom z Trenčína už pred aktuálnou cestou vykonala nejakú inú cestu mimo mesto. Medzi predošlou a aktuálnou cestou tu strávili najčastejšie 7 – 10 hodín.

Nadpolovičná väčšina respondentov cestujúcich autami parkovala alebo plánovala parkovať na súkromnom pozemku (či už na vlastnom alebo na pozemku iného majiteľa). Štvrtina využila alebo mala v pláne využiť trenčianske verejné priestranstvá a zhruba desatina automobil ponechala alebo plánovala ponechať na platenom parkovisku.

Na zastávku VHD, z ktorej svoju cestu zahájili, sa dopýtaní dopravili v úplnej väčšine prípadov pešo. Pešo taktiež prevažná väčšina z nich prišla zo zastávky, na ktorej cestu VHD ukončili, do cieľa svojej cesty.

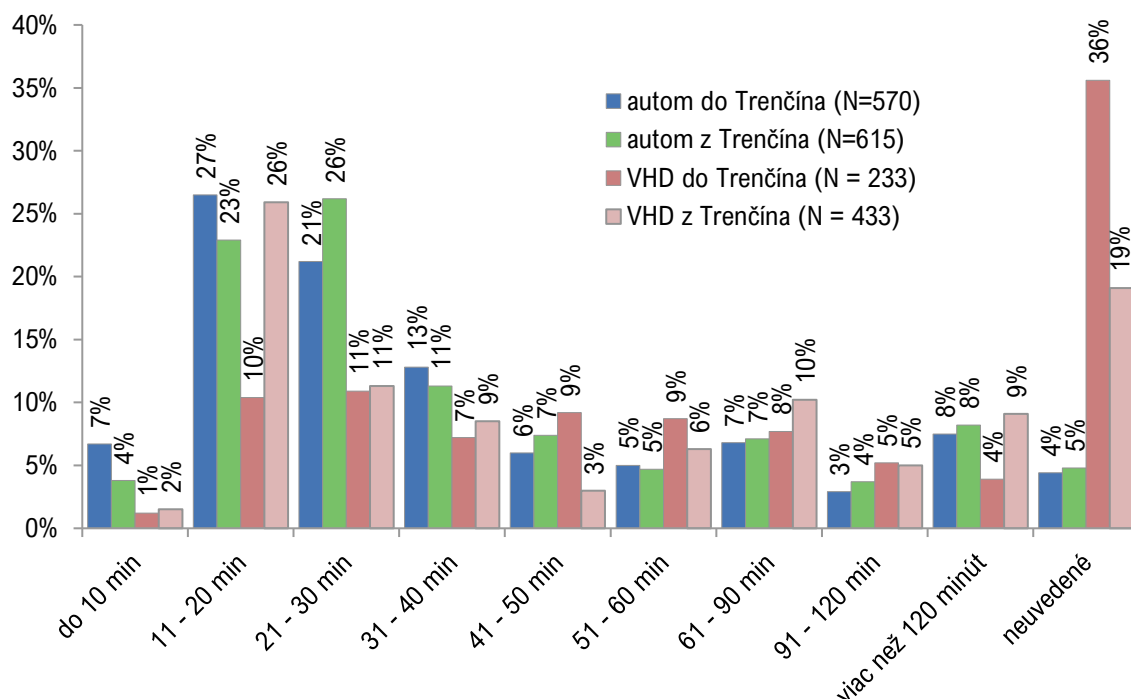
2.6 Dĺžky ciest

Najväčšia časť respondentov cestujúcich autom aj VHD dĺžku svojej cesty odhadlo buď na 11–20 minút alebo na 21–30 minút. Výpovedná hodnota tohto porovnania bola bohužiaľ obmedzená menšou ochotou či schopnosťou respondentov cestujúcich hromadnou dopravou odhadnúť dobu trvania svojej cesty⁵.

Ak dĺžku ciest porovnáme optikou stredných hodnôt, ktoré reflektujú iba odpovede tých, ktorí časový údaj uviedli, môžeme konštatovať, že priemerná dĺžka cesty sa pohybovala vo všetkých módoch a smeroch okolo 60 minút. Priemer je však v tomto prípade ovplyvnený údajmi o niekoľkých veľmi dlhých cestách do / zo zahraničia, presnejšie teda bude porovnať medián (strednú hodnotu súboru) a modus (najčastejšie sa vyskytujúci časový údaj). Tieto údaje ukazujú, že najviac ciest IAD i VHD trvalo 20–30 minút, cesty hromadnou dopravou respondentom trvali o niečo dlhšie (pravdepodobne sa tu premieta doba čakania na spoj, prípadne na prestup apod.)

⁵ Ako bolo uvedené v metodologickej časti správy, bolo opytovanie vodičov realizované potom, čo bolo vozidlo zastavené políciou. Je možné sa domnievať, že takto nastavené okolnosti dotazovania mali na ochotu respondentov spolupracovať na výskume pozitívny vplyv.

Graf 3 Dĺžky ciest v minútach. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019



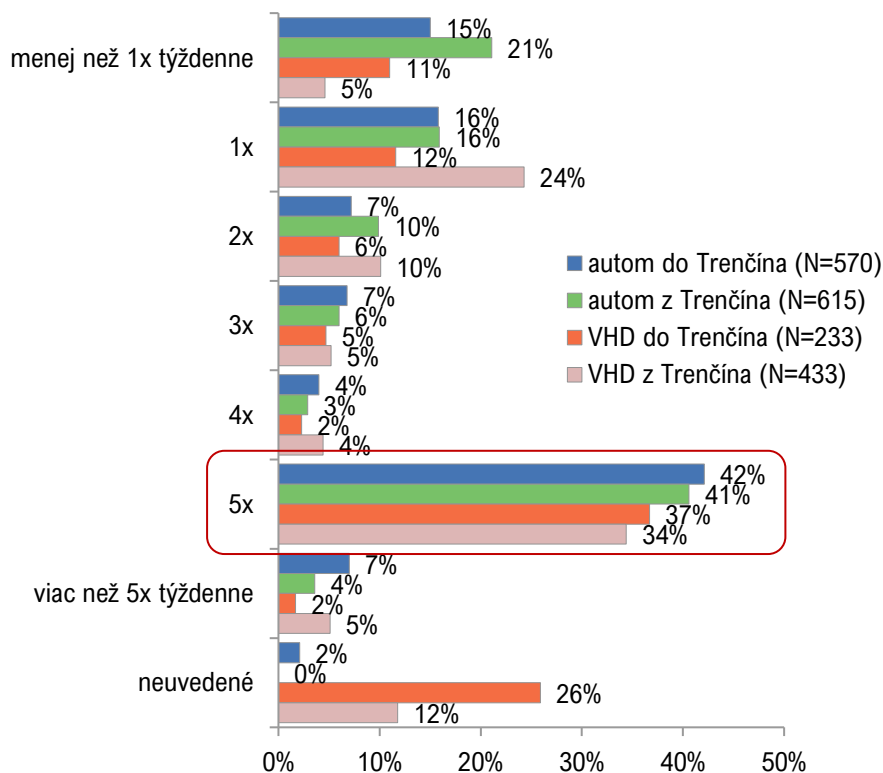
Tabuľka 4 Stredné hodnoty dĺžky ciest v minútach. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

	autom do TN (N=507)	autom z TN (N=530)	VHD do TN (N=233)	VHD z TN (N=433)
priemer	59,1 min	56,4 min	64,3 min	67,1 min
medián (stredná hodnota)	30 min	30 min	45 min	35 min
modus (najčastejšia hodnota)	20 min	30 min	30 min	20 min

2.7 Frekvencia opakovania ciest

Respondenti svoje cesty opakujú najčastejšie 5x za týždeň, bez ohľadu na dopravný mód alebo smer cesty. Jedná sa teda pravdepodobne o cesty konané v pracovných dňoch, ktoré súvisia s cestami do školy a do práce. Dopýtaní vychádzajúci z Trenčína hromadnou dopravou pomerne často uvádzali, že aktuálnu cestu opakujú raz za týždeň (24 %). Priemerná frekvencia opakovania ciest týždenne sa pohybuje v intervale 3,2 – 3,5.

Graf 4 Frekvencia opakovania ciest v bežnom týždni. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019



Tabuľka 5 Stredné hodnoty frekvencie opakovania ciest týždenne. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

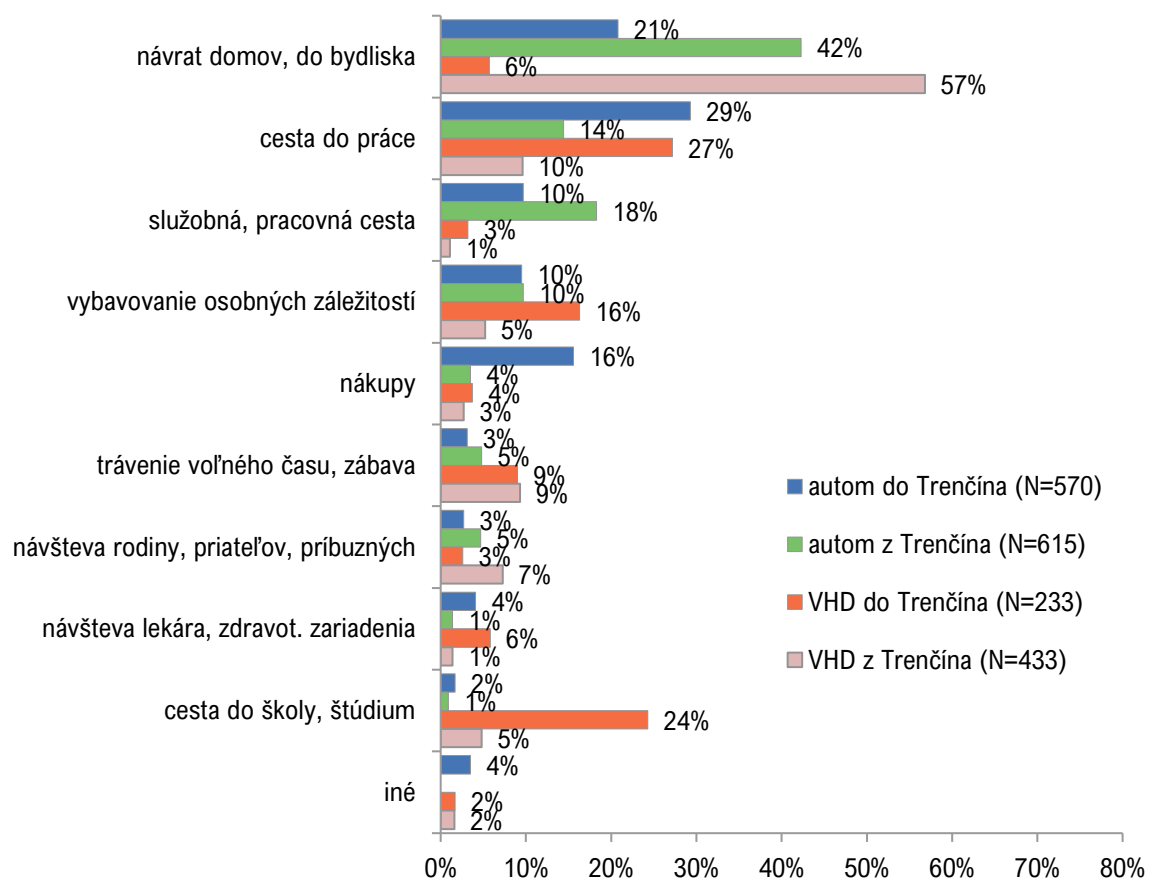
	autom do TN (N=570)	autom z TN (N=615)	VHD do TN (N=233)	VHD z TN (N=433)
priemer	3,53	3,19	3,29	3,23
medián (stredná hodnota)	5	3	5	3
modus (najčastejšia hodnota)	5	5	5	5

2.8 Účely ciest

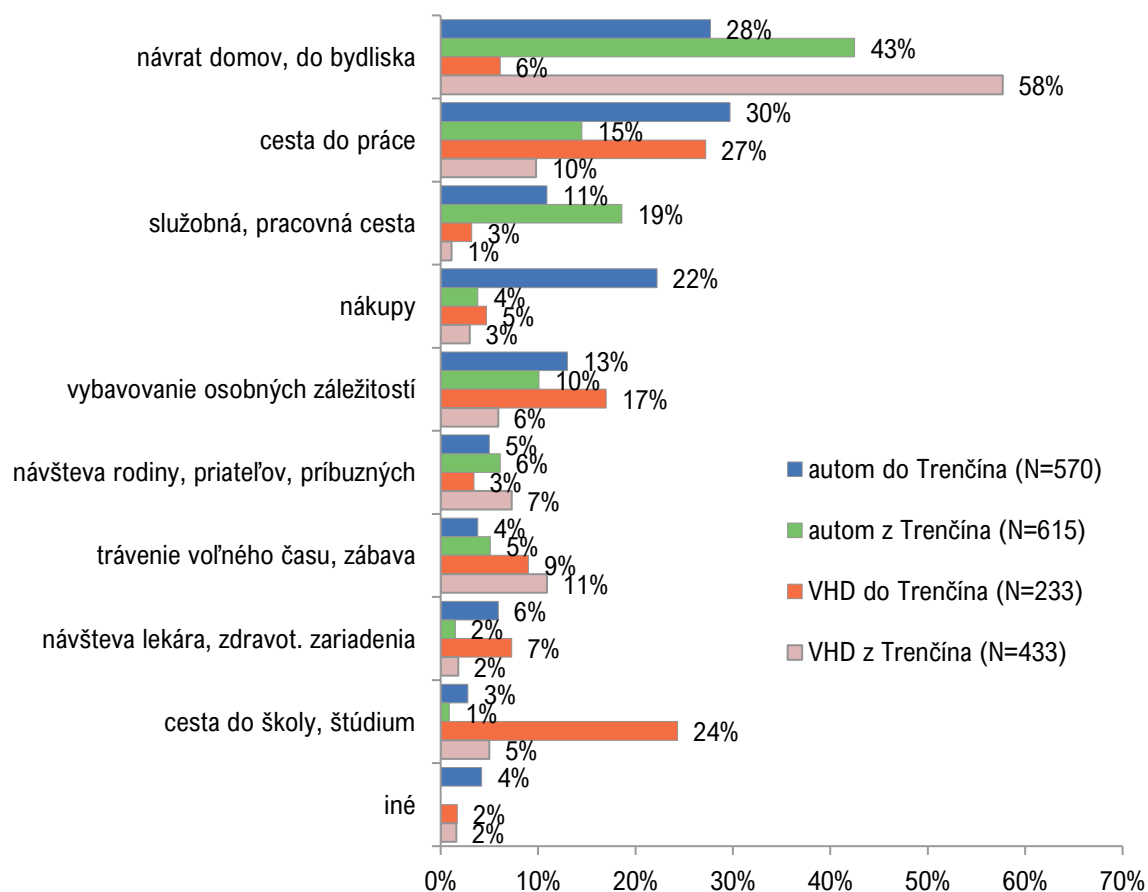
Hlavné účely ciest sa medzi vodičmi áut a cestujúcimi hromadnou dopravou do istej miere líšia. Cesty autom do Trenčína sú najčastejšie dochádzkou do práce (29 %), na druhom mieste návratom domov (21 %). Pasažieri hromadnej dopravy do Trenčína cestovali taktiež kvôli svojej práci (27 %), na druhom mieste je ale cesta do školy či za štúdiom (24 %), čo súvisí s vyššie uvedeným vyšším zastúpením najmladšej vekovej kategórie v tomto segmente cestujúcich.

Cesty z Trenčína sú predovšetkým návratom domov, do bydliska (42 % v prípade automobilovej dopravy, 57 % pri hromadnej doprave). Na druhom mieste sú pri automobilovej doprave služobné a pracovné cesty (18 %), u VHD je zastúpenie ďalších účelov zhruba rovnomerné.

Ak analyzujeme súhrnne všetky uvedené účely ciest, výsledný obraz sa príliš nemení.



Graf 5 Hlavný účel cesty (iba 1 odpoveď). Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019



Graf 6 Všetky účely ciest (možnosť viacerých odpovedí). Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

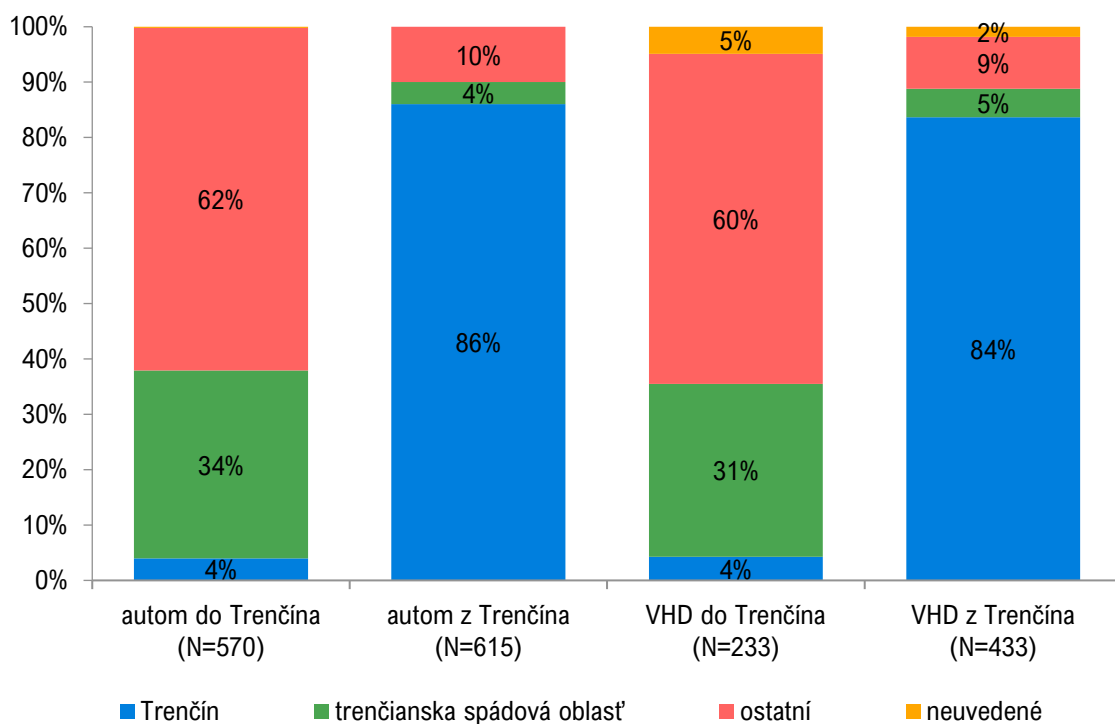
2.9 Východiskové a cieľové body ciest

Nasledujúce grafy a tabuľky mapujú východiskové a cieľové miesta ciest našich respondentov v závislosti na použítom dopravnom móde a smere cesty. Najprv údaje prezentujeme v kategorizovanej podobe, kde rozlišujeme Trenčín, trenčiansku spádovú oblasť⁶ a ostatné lokality. Následne prinášame detailný prehľad jednotlivých východiskových / cieľových obcí pre príslušné módy a smery.

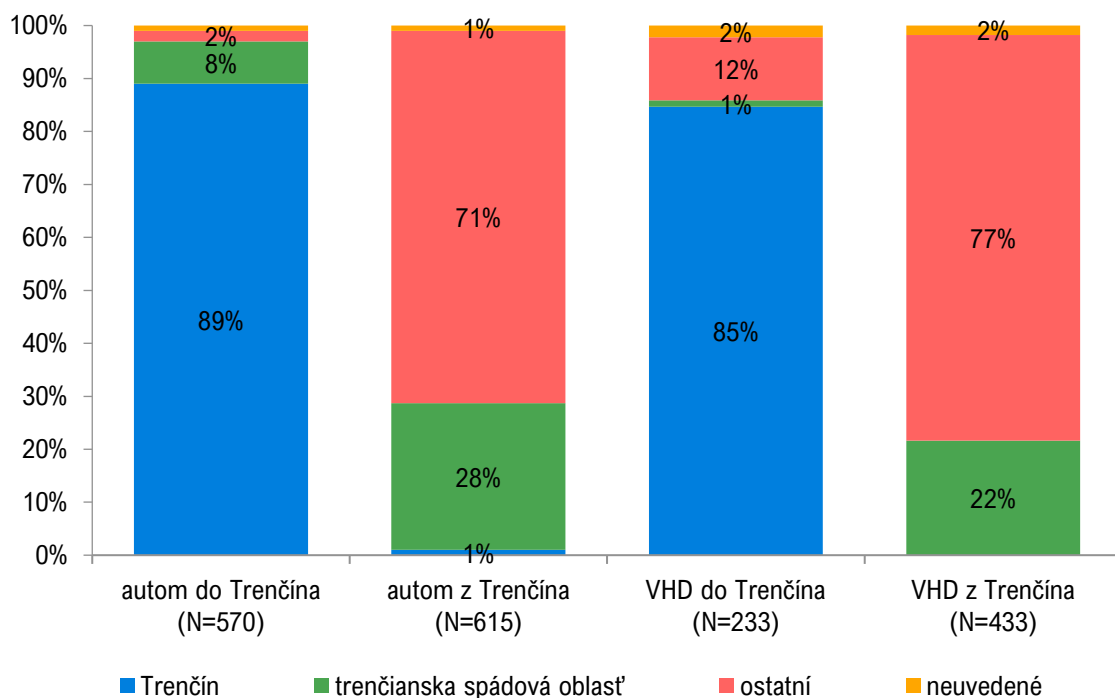
Respondenti, ktorí cestovali smerom z Trenčína, toto mesto v takmer 90 % prípadov označili za východiskový bod svojej cesty. Šesť z desiatich opytovaných smerujúcich do krajského mesta svoju cestu zahájilo mimo trenčiansku spádovú oblasť.

Pokiaľ ide o ciele ciest, je situácia analogická ako pri východiskových bodov. Ak respondenti smerovali do Trenčína, ich cesta tu v úplnej väčšine prípadov aj končila. Zhruba šesť desiatín respondentov vychádzajúcich z Trenčína mierilo mimo spádovú oblasť mesta.

⁶ Trenčiansku spádovú oblasť definujeme v súlade s metodikou prieskumu PDCH ako z hľadiska dopravného chovania relevantný región, ktorý zahŕňa nasledujúce obce: Dolná Súča, Drietoma, Horná Súča, Hrabovka, Chocholná – Veľčice, Selec, Soblahov, Trenčianska Teplá, Trenčianska Turná, Trenčianske Stankovce, Trenčianske Teplice, Veľké Bierovce, Zamarovce.



Graf 7 Východiskové body ciest - kategorizované. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín.



Graf 8 Ciele ciest - kategorizované. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín.

2.10 Cesty autom do Trenčína

Tabuľka 6 Východiskové body ciest autom do Trenčína - detailne. (N = 570) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	4	Hámre	0,6	Haluzice	0,2
Dubnica nad Váhom	9	Opatovce	0,6	Hlohovec	0,2
Trenčianska Turná	7	Horné Srnie	0,5	Horné Chlebany	0,2
Skalka nad Váhom	7	Moravské Lieskové	0,5	Hrabovka	0,2
Trenčianska Teplá	5	Piešťany	0,5	Hrádok nad Váhom	0,2
Nemšová	5	Žilina	0,5	Humenné	0,2
Nové Mesto nad Váhom	5	Horná Súča	0,4	Jerichov	0,2
Zamarovce	4	Beckov	0,4	Krajné	0,2
Drietoma	4	Bolešov	0,4	Krivosúd-Bodovka	0,2
Trenčianske Teplice	4	Čachtice	0,4	Ladce	0,2
Chocholná-Velčice	3	Dežerice	0,4	Lednické Louny	0,2
Česká republika	3	Ivanovce	0,4	Luborča	0,2
Nová Dubnica	3	Malá Hradná	0,4	Malé Hoste	0,2
Trenčianske Stankovce	3	Myjava	0,4	Martin	0,2
Melčice-Lieskové	2	Partizánske	0,4	Nitra	0,2
Kostolná-Záriečie	2	Podbranč	0,4	Nitrica - Dvorníky	0,2
Stankovce	2	Podlužany	0,4	Nová Bošáca	0,2
Mníchova Lehota	1	Ruskovce	0,4	Poprad	0,2
Bánovce nad Bebravou	1	Selec	0,4	Považany	0,2
Veľké Bierovce	1	Trenčianske Jastrabie	0,4	Považská Bystrica	0,2
Adamovské Kochanovce	1	Kľúčové	0,3	Predmier	0,2
Ilava	1	Štvrtok	0,3	Prievidza	0,2
Trenčianske Mitice	1	Vaďovce	0,3	Slavnica	0,2
Púchov	0,9	Beluša	0,2	Topoľčany	0,2
Soblahov	0,9	Bobot	0,2	Trenčianske Bohuslavice	0,2
Veľká Hradná	0,8	Bošanská Nepohodza	0,2	Veľké Kapušany	0,2
Bošáca	0,7	Brvnište	0,2	Zahodovce	0,2
Dolná Súča	0,7	Dobrá	0,2	Turovce	0,1
Dubodiel	0,7	Dolná Poruba	0,2	neuveďené	0,2
Omšenie	0,7	Dolné Lovčice	0,2		
Stará Turá	0,7	Dubnička	0,2		
Bratislava	0,6	Galanta	0,2		

Tabuľka 7 Ciele ciest autom do Trenčína - detailne. (N = 570) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	89	Bohunice pri Ilave	0,2	Stará Turá	0,2
Dubnica nad Váhom	1	Čachtice	0,2	Trenčianska Teplá	0,2
Nové Mesto nad Váhom	0,6	Česká republika	0,2	Trenčianske Mitice	0,2
Trenčianska Turná	0,5	Dolná Poruba	0,2	Trnava	0,2

Zamarovce	0,5	Dolný Kubín	0,2	Želiezovce	0,2
Bratislava	0,4	Hurbanovo	0,2	Žilina	0,2
Dolná Súča	0,4	Krakovany	0,2	Červeňany	0,1
Chocholná-Velčice	0,4	Kubrica	0,2	Drietoma	0,1
Nemšová	0,4	Mochovce	0,2	Ivanovce	0,1
Piešťany	0,4	Motěšice	0,2	Mníchova Lehota	0,1
Ilava	0,3	Nová Dubnica	0,2	neuvedené	1
Púchov	0,3	Opatová	0,2		
Skalka nad Váhom	0,3	Opatovce	0,2		
Soblahov	0,3	Partizánske	0,2		

2.11 Cesty autom z Trenčína

Tabuľka 8 Východiskové body ciest autom z Trenčína - detailne. (N = 615) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	86	Soblahov	0,3	Papradno	0,2
Nové Mesto nad Váhom	1	Trenčianske Stankovce	0,3	Púchov	0,2
Trenčianska Teplá	0,9	Žilina	0,3	Senec	0,2
Drietoma	0,7	Banská Štiavnica	0,2	Topoľčany	0,2
Trenčianska Turná	0,6	Bratislava	0,2	Trenčianske Teplice	0,2
Česká republika	0,5	Brezno	0,2	Tuchyňa	0,2
Dolná Súča	0,5	Bytča	0,2	Turčianske Teplice	0,2
Dubnica nad Váhom	0,5	Dobrá	0,2	Veľké Bierovce	0,2
Nemšová	0,5	Dolná Poruba	0,2	Zlaté Moravce	0,2
Považská Bystrica	0,5	Dubodiel	0,2	Zliechov	0,2
Nová Dubnica	0,4	Horné Srnie	0,2	Žabokreky nad Nitrou	0,2
Horná Súča	0,3	Hurbanovo	0,2	Chocholná-Velčice	0,1
Ilava	0,3	Košeca	0,2	Krivosúd Bodovka	0,1
Myjava	0,3	Lednické Rovne	0,2	Lieskové Melčice	0,1
Nitra	0,3	Mestečko	0,2	Martin	0,1
Opatová	0,3	Neporadza	0,2	Stará Turá	0,1
Piešťany	0,3	Opatovce	0,2		

Tabuľka 9 Ciele ciest autom z Trenčína - detailne. (N = 615) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	0,5	Dubodiel	0,5	Ješkova Ves	0,2
Skalka nad Váhom	9	Piešťany	0,5	Kežmarok	0,2
Nemšová	7	Selec	0,5	Kolačín	0,2
Dubnica nad Váhom	6	Trenčianske Jastrabie	0,5	Kráľová	0,2
Nové Mesto nad Váhom	5	Veľká Hradná	0,5	Ladce	0,2
Trenčianske Stankovce	5	Hámre	0,4	Male Hostie	0,2
Trenčianska Turná	5	Hôrka nad Váhom	0,4	Martin	0,2
Drietoma	4	Nová Bošáca	0,4	Mikušovce	0,2

Trenčianska Teplá	3	Štvrtok na Ostrove	0,4	Motešice	0,2
Chocholná-Velčice	3	Borčice	0,3	Nezdenice	0,2
Trenčianske Teplice	3	Dolné Vestenice	0,3	Nová Ves nad Váhom	0,2
Zamarovce	3	Hlohovec	0,3	Omšenie	0,2
Bánovce nad Bebravou	3	Horňany	0,3	Petrova Lhota	0,2
Nová Dubnica	3	Moravské Lieskové	0,3	Podlužany	0,2
Ilava	3	Nitra	0,3	Prešov	0,2
Melčice-Lieskové	2	Partizánske	0,3	Rudník	0,2
Adamovské Kochanovce	2	Prievidza	0,3	Sedmerovec	0,2
Česká republika	2	Senica	0,3	Skalica	0,2
Beckov	2	Svinná	0,3	Slatinka nad Bebravou	0,2
Kostolná-Zariečie	2	Topoľčany	0,3	Slavnica	0,2
Horné Srnie	1	Trenčianska Závada	0,3	Soblahov	0,2
Ivanovce	1	Trenčianske Mitice	0,3	Topoľčianky	0,2
Bošáca	1	Závada	0,3	Trenčianske Bohuslavice	0,2
Veľké Bierovce	1	Zvolen	0,3	Trnava	0,2
Mníchova Lehota	1	Brusné	0,2	Turčianske Teplice	0,2
Považská Bystrica	1	Čadca	0,2	Veľké Kozmalovce	0,2
Púchov	0,8	Čachtice	0,2	Zlaté Moravce	0,2
Dobrá	0,7	Detva	0,2	Zliechov	0,2
Myjava	0,7	Dežerice	0,2	Žabokreky nad Nitrou	0,2
Neporadza	0,7	Dolná Breznica	0,2	Dolná Súča	0,1
Opatovce	0,7	Dolná Poruba	0,2	Lednica	0,1
Pruské	0,7	Fačkov	0,2	Sabinov	0,1
Stará Turá	0,7	Horná Poruba	0,2	Svätý Štěpán	0,1
Žilina	0,7	Horná Súča	0,2	neuvedené	1
Banská Bystrica	0,5	Hurbanovo	0,2		
Bratislava	0,5	Chalmová	0,2		

2.12 Cesty hromadnou dopravou do Trenčína

Tabuľka 10 Východiskové body ciest VHD do Trenčína - detailne. (N = 233) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	4	Piešťany	1	Malá Hradná	0,4
Nová Dubnica	7	Trenčianske Stankovce	1	Mikušovce	0,4
Horná Súča	6	Svinná	1	Mutěšice	0,4
Dolná Súča	6	Česká republika	0,9	Nováky	0,4
Dubnica nad Váhom	4	Horné Srnie	0,9	Poprad	0,4
Nemecko	4	Považská Bystrica	0,9	Rožňava	0,4
Trenčianske Teplice	4	Ružomberok	0,9	Selec	0,4
Drietoma	3	Vrútky	0,9	Tuchyňa	0,4
Bánovce nad Bebravou	3	Adamovské Kochanovce	0,8	Vranov nad Teplou	0,4
Nové Mesto nad Váhom	3	Dubodiel	0,8	Zamarovce	0,4

Trenčianska Turná	3	Horná Poruba	0,8	Zlatovce	0,4
Trenčianska Teplá	3	Hrabovka	0,8	Adamovské Kopanice	0,2
Soblahov	2	Podolíe	0,8	Biskupice	0,2
Ilava	2	Brezová pod Bradlom	0,6	Hôrka nad Váhom	0,2
Bratislava	2	Myjava	0,6	Chynorany	0,2
Chocholná-Velčice	2	Trenčianske Mitice	0,6	Košeca	0,2
Melčice	2	Bošáca	0,4	Martin	0,2
Štvrtok nad Váhom	2	Čadca	0,4	Partizánske	0,2
Žilina	2	Dubnica	0,4	Pravotice	0,2
Ivanovce	1	Chrenovec-Brusno	0,4	Pruské	0,2
Dolná Poruba	1	Kľúčové	0,4	Staré Hrozenkovo	0,2
Púchov	1	Kolačín	0,4	Štvrtok	0,2
Skalka nad Váhom	1	Kostolná-Záriečie	0,4	Žiar nad Hronom	0,2
Stará Turá	1	Košecké Podhradie	0,4	neuvedené	5
Trnava	1	Košice	0,4		

Tabuľka 11 Ciele ciest VHD do Trenčína - detailne. (N = 233) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	85	Bratislava	0,6	Ružomberok	0,4
Česká republika	3	Dolná Súča	0,4	Skalka nad Váhom	0,4
Bánovce nad Bebravou	2	Horne Držkovce	0,4	Vysoké Tatry	0,4
Žilina	1	Ilava	0,4	Zlatovce	0,4
Pod Sokolice	0,8	Kostolná-Záriečie	0,4	Biskupice	0,2
Senec	0,8	Liptovský Mikuláš	0,4	Ladce	0,2
Trenčianska Turná	0,8	Púchov	0,4	neuvedené	2

2.13 Cesty hromadnou dopravou z Trenčína

Tabuľka 12 Východiskové body ciest VHD z Trenčína - detailne. (N = 433) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

obec	v %	obec	v %	obec	v %
Trenčín	84	Dolná Súča	0,4	Kysak	0,2
Trenčianska Teplá	1	Chocholná-Velčice	0,4	Kysucké Nové Mesto	0,2
Bánovce nad Bebravou	0,7	Košice	0,4	Lehôtka pod Brehmi	0,2
Nové Mesto nad Váhom	0,7	Horná Súča	0,3	Melčice	0,2
Trenčianska Turná	0,7	Banská Bystrica	0,2	Moravské Lieskové	0,2
Zamarovce	0,7	Beluša	0,2	Motešice	0,2
Horné Srnie	0,6	Čadca	0,2	Púchov	0,2
Ilava	0,6	Čachtice	0,2	Ruskovce	0,2
Soblahov	0,6	Drietoma	0,2	Soborov	0,2
Opatová	0,5	Dubnica nad Váhom	0,2	Štrba	0,2
Svinná	0,5	Dubodiel	0,2	Trenčianske Mitice	0,2
Trenčianske Bohuslavice	0,5	Hôrka nad Váhom	0,2	Trenčianske Stankovce	0,2
Trenčianske Teplice	0,5	Kostolná-Záriečie	0,2	neuvedené	2

Bodovka	0,4	Krivosúd-Bodovka	0,2		
---------	-----	------------------	-----	--	--

Tabuľka 13 Ciele ciest VHD z Trenčína - detailne. (N = 433) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

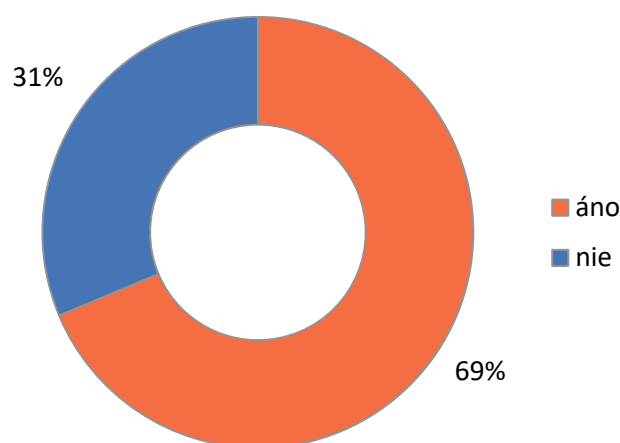
obec	v %	obec	v %	obec	v %
Dubnica nad Váhom	9	Mníchova Lehota	0,6	Horné Orechové	0,2
Bratislava	9	Opatová	0,7	Horné Ozorovce	0,2
Trenčianske Teplice	5	Prešov	0,7	Kálnica	0,2
Trnava	5	Zemianske Kostolňany	0,7	Kľúčové	0,2
Nové Mesto nad Váhom	5	Zlatovce	0,7	Ladovnice	0,2
Dolná Súča	4	Bobot	0,5	Lehôtka pod Brehmi	0,2
Nová Dubnica	3	Bošáca	0,4	Leopoldov	0,2
Trenčianska Teplá	3	Dolné Vestenice	0,4	Liptovský Mikuláš	0,2
Horná Súča	2	Dolný Kubín	0,5	Motešice	0,2
Ilava	2	Kostolná-Záriečie	0,4	Nižová	0,2
Nemšová	2	Kraľovany	0,5	Nové Zámky	0,2
Soblahov	2	Moravské Lieskové	0,5	Opatovce	0,2
Žilina	2	Piešťany	0,5	Partizánske	0,2
Drietoma	2	Podlužany	0,4	Petrova Lehota	0,2
Horné Srnie	2	Prievidza	0,4	Plevník	0,2
Myjava	2	Svinná	0,5	Pruské	0,2
Nitra	2	Topoľčany	0,5	Rakúsko	0,2
Skalka nad Váhom	2	Zlatonce	0,5	Skalité-Kysuce	0,2
Bánovce nad Bebravou	2	Beckov	0,2	Spišská Nová Ves	0,2
Česká republika	1	Belgie	0,2	Stará Turá	0,2
Trenčianske Stankovce	1	Beluša	0,2	Suchdol nad Modrou	0,2
Krivosúd-Bodovka	1	Bernolákovo	0,2	Štrba	0,2
Melčice-Lieskové	1	Bolešov	0,2	Timoradza	0,2
Omšenie	1	Brezolupy	0,2	Trenčianske Bohuslavice	0,2
Poprad	1	Bzince pod Javorinou	0,2	Trenčianske Jastrabie	0,2
Považská Bystrica	1	Dežerice	0,2	Trenčianske Mitice	0,2
Púchov	1	Dlhé Hony	0,2	Veľká Hradná	0,2
Selec	1	Dlhý Kenel	0,2	Veľké Bierovce	0,2
Trenčianska Turná	1	Dolná Poruba	0,2	Višnové	0,2
Adamovské Kochanovce	0,9	Dolní Kočkovce	0,2	Vysoké Tatry	0,2
Dubodiel	0,9	Dúchov	0,2	Záblatie	0,2
Ivanovce	0,9	Dunajská Streda	0,2	Zamarovce	0,2
Chocholná-Velčice	0,7	Horná Závorská	0,2	neuvedené	2
Ladce	0,7	Horňany	0,2		

2.14 Predchádzajúce a nasledujúce cesty

Respondentov cestujúcich autom sme sa pýtali, či v rovnakom dni ich súčasnej ceste nejaká iná cesta predchádzala (smer z Trenčína), alebo či bude nejaká cesta nasledovať (smer do

Trenčína). Zaujímali nás aj časový interval medzi predchádzajúcou (resp. nasledujúcou) cestou a súčasnou cestou.

Viac ako dve tretiny z dopýtaných cestujúcich autom smerom do Trenčína, ktorí krajské mesto označili za cieľ svojej aktuálnej cesty, budú v rovnakom dni pokračovať ďalšou cestou (69 %). U týchto respondentov sme zisťovali, akú dlhú dobu majú v pláne v meste pred ďalšou cestou zotrvať. Ako ukazuje nasledujúca tabuľka, 19 % ďalej cestujúcich respondentov zostane v meste najviac pol hodiny, ďalšia väčšia skupina 7 – 10 hodín (t.j. dobu zodpovedajúcu jednej pracovnej smene – 19 %).



Graf 9 Ďalšia cesta z Trenčína po skončení súčasnej cesty – iba respondenti, cestujúci autom smerom do Trenčína, pre ktorých je Trenčín cieľom cesty. (N = 507) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

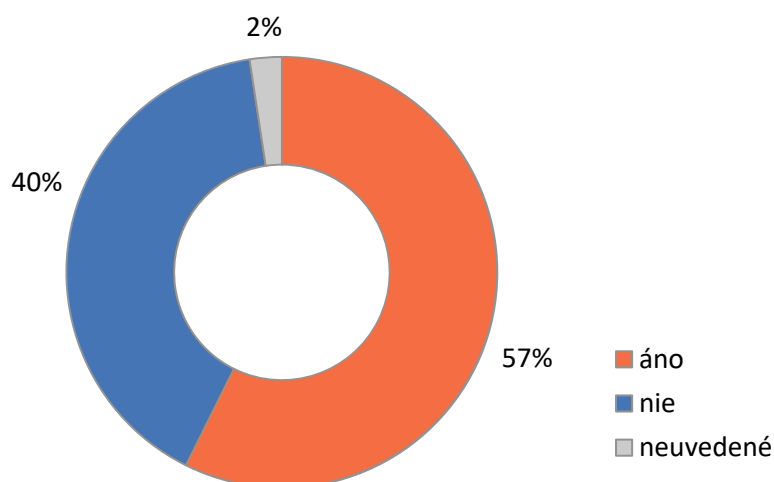
doba strávená v TN pred ďalšou cestou	v %
do 30 minút	19 %
31 - 60 minút	4 %
61 - 90 minút	16 %
91 - 120 minút	12 %
>2 - 3 hod	9 %
>3 - 5 hod	8 %
>5 - 7 hod	6 %
>7 - 10 hod	19 %
nad 10 hod	4 %
nevie, neuvedené	3 %
Celkom	100 %

Tabuľka 14 Doba, ktorú respondenti strávia v Trenčíne pred následnou cestou - iba respondenti, cestujúci autom do Trenčína, ktorí následne z mesta pokračujú ďalšou cestou. (N = 348) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

U dopýtaných cestujúcich smerom z Trenčína, ktorí v meste svoju aktuálnu cestu zahájili, sme zisťovali, či už skôr behom dňa podnikli nejakú cestu z Trenčína. Nadpolovičná väčšina z týchto

respondentov už pred aktuálnou cestou vykonala nejakú inú cestu mimo Trenčín (57 %). Medzi predošlou a aktuálnou cestou v Trenčíne strávili najčastejšie 7 – 10 hodín (34 % z nich), pomerne veľká časť z nich v meste pobudla najviac 30 minút (27 %). Opäť teda prevláda dĺžka pobytu zodpovedajúca klasickej pracovnej dobe.

Graf 10 Predošlá cesta z Trenčína pred súčasnou cestou – iba respondenti cestujúci autom smerom z Trenčína, pre ktorých bol Trenčín východiskovým bodom cesty. (N = 530) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

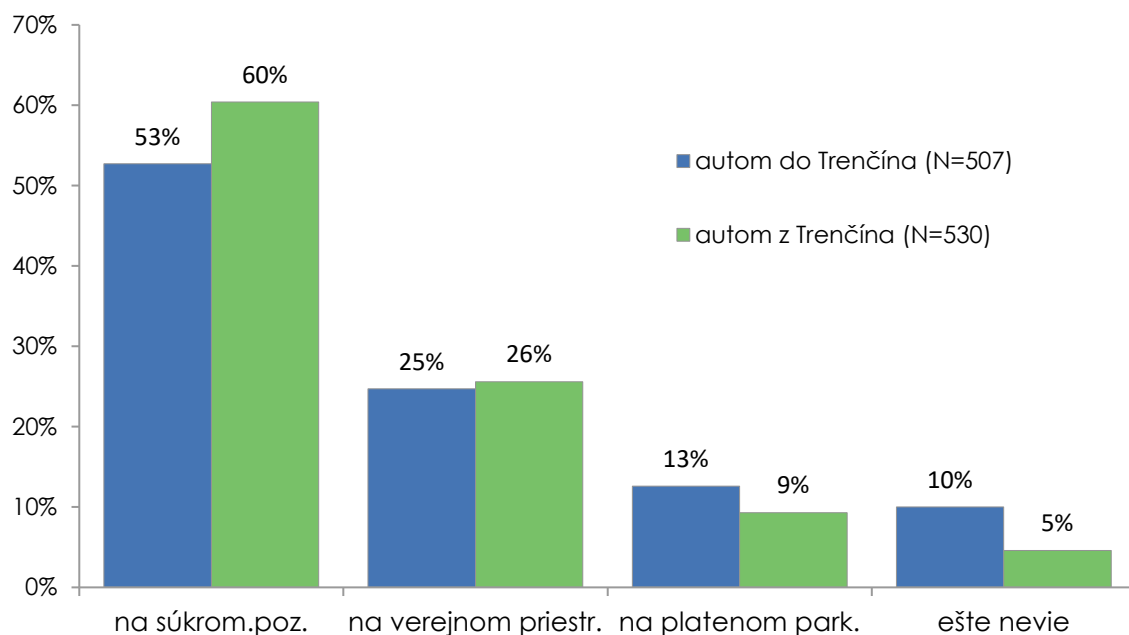


dobu strávenú v TN pred aktuálnou cestou	v %
do 30 minút	27 %
31 - 60 minút	16 %
61 - 90 minút	4 %
91 - 120 minút	5 %
>2 - 3 hod	4 %
>3 - 5 hod	3 %
>5 - 7 hod	7 %
>7 - 10 hod	34 %
nad 10 hod	0,3 %
nevie, neuvedené	1 %

Tabuľka 15 Dobá strávená v Trenčíne pred súčasnou cestou – iba respondenti cestujúci autom smerom z Trenčína, ktorí už predtým nejakú cestu podnikli. (N = 304) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

2.15 Parkovanie v Trenčíne

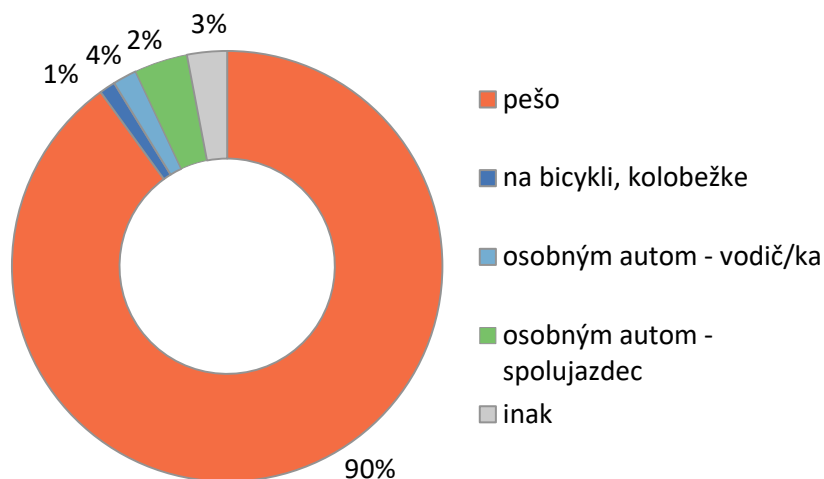
Respondenti cestujúci autami, ktorí svoju cestu buď zahájili v Trenčíne alebo ju tam ukončili, boli opýtaní, kde ich vozidlo pred cestou parkovalo, resp. kde majú v pláne zaparkovať. Ako je zrejmé z nasledujúceho grafu, nadpolovičná väčšina respondentov parkovala alebo plánuje parkovať na súkromnom pozemku (či už na vlastnom alebo na pozemku iného majiteľa). Štvrtina využila alebo mala v pláne využiť trenčianske verejné priestranstvá a zhruba desatina automobil ponechala alebo plánovala ponechať na platenom parkovisku.



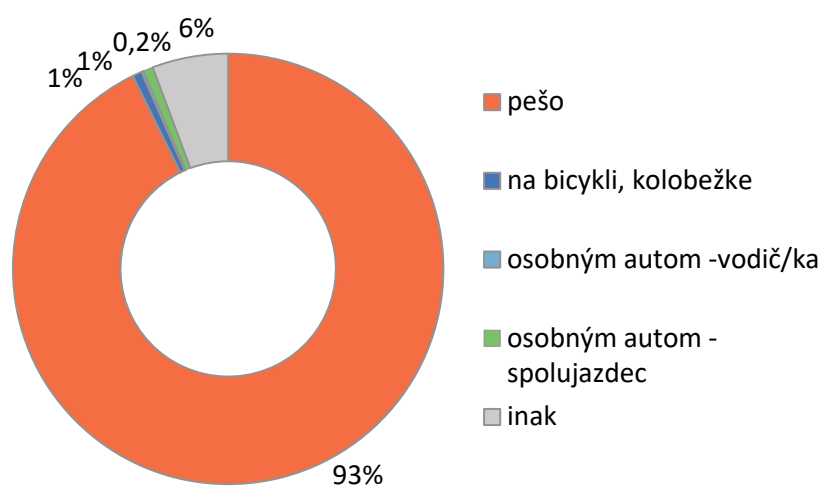
Graf 11 Parkovanie v Trenčíne – iba respondenti, ktorí tu začínali / končili svoju cestu. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

2.16 Spôsob prepravy na zastávku VHD a z nej do cieľa cesty

Na zastávku VHD, z ktorej svoju cestu zahájili, sa respondenti dopravili v úplnej väčšine prípadov pešo. Pešo taktiež prevažná väčšina z nich došla zo zastávky, na ktorej cestu VHD ukončili, do cieľa svojej cesty.



Graf 12 Spôsob prepravy na východiskovú zastávku VHD. (N = 666) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019



Graf 13 Spôsob prepravy z koncovej zastávky VHD do cieľa cesty. (N = 666) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019

3 ZOZNAM GRAFOV, TABULIEK A OBRÁZKOV

Zoznam grafov

Graf 1	Štruktúra výskumného súboru podľa pohlavia. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	12
Graf 2	Štruktúra výskumného súboru podľa vekových kategórií. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	12
Graf 3	Dĺžky ciest v minútach. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	15
Graf 4	Frekvencia opakovania ciest v bežnom týždni. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	15
Graf 5	Hlavný účel cesty (iba 1 odpoveď). Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	17
Graf 6	Všetky účely ciest (možnosť viacerých odpovedí). Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	18
Graf 7	Východiskové body ciest - kategorizované. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín	19
Graf 8	Ciele ciest - kategorizované. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín.	19
Graf 9	Ďalšia cesta z Trenčína po skončení súčasnej cesty – iba respondenti, cestujúci autom smerom do Trenčína, pre ktorých je Trenčín cieľom cesty. (N = 507) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	25
Graf 10	Predošlá cesta z Trenčína pred súčasnou cestou – iba respondenti cestujúci autom smerom z Trenčína, pre ktorých bol Trenčín východiskovým bodom cesty. (N = 530) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	26
Graf 11	Parkovanie v Trenčíne – iba respondenti, ktorí tu začínali / končili svoju cestu. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	27
Graf 12	Spôsob prepravy na východiskovú zastávku VHD. (N = 666) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	27
Graf 13	Spôsob prepravy z koncovej zastávky VHD do cieľa cesty. (N = 666) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	28

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1	Počty osôb vo vozidlách respondentov (vrátane vodiča). Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	13
Tabuľka 2	Počty detí do 18 rokov vo vozidlách respondentov. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	13
Tabuľka 3	Hromadná doprava – zastúpenie cestujúcich autobusom a vlakom. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	13
Tabuľka 4	Stredné hodnoty dĺžky ciest v minútach. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	15

Tabuľka 5 Stredné hodnoty frekvencie opakovania ciest týždenne. Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	16
Tabuľka 6 Východiskové body ciest autom do Trenčína - detailne. (N = 570) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	20
Tabuľka 7 Ciele ciest autom do Trenčína - detailne. (N = 570) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	20
Tabuľka 8 Východiskové body ciest autom z Trenčína - detailne. (N = 615) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	21
Tabuľka 9 Ciele ciest autom z Trenčína - detailne. (N = 615) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	21
Tabuľka 10 Východiskové body ciest VHD do Trenčína - detailne. (N = 233) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	22
Tabuľka 11 Ciele ciest VHD do Trenčína - detailne. (N = 233) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	23
Tabuľka 12 Východiskové body ciest VHD z Trenčína - detailne. (N = 433) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	23
Tabuľka 13 Ciele ciest VHD z Trenčína - detailne. (N = 433) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	24
Tabuľka 14 Doba, ktorú respondenti strávia v Trenčíne pred následnou cestou - iba respondenti, cestujúci autom do Trenčína, ktorí následne z mesta pokračujú ďalšou cestou. (N = 348) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	25
Tabuľka 15 Dobá strávená v Trenčíne pred súčasnou cestou – iba respondenti cestujúci autom smerom z Trenčína, ktorí už predtým nejakú cestu podnikli. (N = 304) Zdroj: Prieskum dopravy cez hranice mesta Trenčín, 2019	26

Zoznam obrázkov

obr. 1 Hodinové počty cestujúcich v autobusoch do Trenčína v pracovný deň	6
obr. 2 Denné variácie počtu cestujúcich v autobusoch do Trenčína v pracovný deň	6
obr. 3 Príklad vyhodnotenia autobusovej dopravy v rámci okresov	7
obr. 4 Príklad vyhodnotenia železničnej dopravy	8

Použité skratky

IAD – Individuálna automobilová doprava

VHD – Verejná hromadná doprava

SAD – Slovenská autobusová doprava