

Analýza dát zo cyklosčítačov v Bratislave

Tím: Jednotné programovacie družstvo a.s.

Marek Šugár
Tuan Dávid Nguyen Van

Fakulta matematiky, fyziky a informatiky
Univerzita Komenského v Bratislave
2026

Úvod

V posledných rokoch je z hľadiska urbánneho plánovania badať tendencie znižovania akejsi nadvlády áut v uliciach. Najmä v krajských mestách je zvyšovaný dôraz na budovanie infraštruktúr pre chodcov a cyklistov. Výnimkou nie je ani Bratislava, v ktorej je v posledných rokoch možné pozorovať nárast práve prepravy po dvoch kolesách.

Magistrát mesta aj z dôvodu ďalšej analýzy inštaloval od roku 2014 na niektorých úsekoch cyklotrás sčítače, ktoré s hodinovou frekvenciou akumulujú absolútne počty cyklistov, ktorí v danom časovom intervale prešli ktorýmkoľvek z dvoch smerov. Toto veľké množstvo dát vytvára priestor na hlbšie analýzy, ktoré bližšie dokážu opísať správanie obyvateľov Bratislavy.

V tomto reporte je cieľom poukázať na zaujímavé interpretačné dôsledky, vychádzajúce z dát. Dôraz je kladený na interpretáciu dát s rôznou frekvenciou a spojitosti, resp. rozdielnosti medzi jednotlivými cyklotrasami. Okrem iného, hlbší dôraz je kladený na spojitosť celkovej vyťaženosti cyklotrás s počasím.

Report vznikol ako jeden z podkladov riešenia semestrálneho projektu v rámci predmetu Princípy dátovej vedy v zimnom semestri 2025–2026 na Fakulte matematiky, fyziky a informatiky Univerzity Komenského v Bratislave.

v Bratislave, január 2026
autori

Contents

Úvod	1
1 Spojitosť vyťaženia cyklotrás a počasia	3
Marek Šugár	3
1.1 Predspracovanie dát	3
1.2 Lineárna regresia	4
1.3 Interpretácia výsledkov	5
1.4 Penalizované lineárne regresie (LASSO, RIDGE)	7
2 Analýza vplyvu novej cyklotrasy na Vajanského nábreží	9
Tuan Dávid Nguyen Van	9
2.1 Dáta	9
2.1.1 Čistenie a príprava dát	10
2.2 Regresný model	11
2.2.1 Model pre trasu Vajanského nábrežie	11
2.2.2 Porovnávacie modely pre trasy Páříčkova a Viedenská	11
2.3 Výsledky	12
2.3.1 Porovnanie s dochádzkovými a rekreačnými trasami	12
3 Nejaká ďalšia kapitola	14

Chapter 1

Spojitosť vyťaženia cyklotrás a počasia

Pre účely bližšieho porozumenia vplyvu stavu počasia v Bratislave na celkový počet absolútnych prejazdov po jednotlivých cyklotrasách je možné zvoliť viacero možných prístupov. V kapitole bol zvolený prístup tréningu vybraných algoritmov strojového učenia a následnej evaluácie predikcií modelov.

1.1 Predspracovanie dát

Dostupné dátové zdroje poskytujú s hodinovou frekvenciou informácie o počte prejazdov v oboch smeroch na danej cyklotrase. Dátové zdroje akumulujúce údaje o stave počasia boli avšak dostupné v spoľahlivej podobe iba s dennou frekvenciou. Z toho dôvodu bolo vhodné agregovať dáta z jednotlivých dostupných hodín prejazdov do konkrétnych dní. Pre účely priamočiarejšej a úspornejšej interpretácie má zmysel agregovať aj dáta z oboch smerov cyklotrasy dokopy – tým získavame počet denných prejazdov na cyklotrase celkovo. Pre účely interpretácie vplyvu počasia je to z apriórneho hľadiska postačujúce, z hľadiska dostupných dátových zdrojov jedna z mála možností.

Dátový zdroj zrkadlí počasie pomocou viacerých čiastkových premenných, niektoré viac, iné menej interpretačne uchopiteľné. Z relatívne bohatého dátového zdroja je možné vybrať reprezentatívnu podvzorku premenných – využívame prístup interpretačnej spojitosti na základe istého poznania vplyvov počasia na tendenciu človeka *"ísť na bicykel"*.

Do našej využitej množiny premenných zaraďujeme údaje o teplote – **priemerná teplota, minimálna a maximálna teplota**. Na základe týchto dát je možné očakávať priamu úmernosť s absolútnym počtom prejazdov cyklotrasou. Vyššie teploty počas dňa pravdepodobne indukujú vyšší počet prejazdov, vyššiu tendenciu ľudí uprednostniť tento dopravný prostriedok pred napr. *autom*, *MHD* a pod.

Významný vplyv na vyťaženosť cyklotrasy, a na s ním prepojený sentiment obyvateľov voči cyklodoprave, má určite **spád zrážok**. Do databázy premenných boli vložené obe dostupné metriky spádu zrážok – spád dažďových a snehových zrážok.

Okrem iného, významnými metrikami sú **rýchlosť vetra** a **tlak**. Prvá spomenutá metrika má dozaista vplyv na tendenciu ľudí uprednostniť dopravu bicyklom, spoločne s tlakom vzduchu, ktorý má významný vplyv na vyvíjanú biozáťaž a tendenciu ľudí vykonávať fyzickú záťaž na rámec, takpovediac, *nutnosti*.

Pri delení dát do zodpovedajúcich tréningových, validačných a testovacích množín dát je nutné zachovať chronologickú následnosť dát, keďže v podstate sa jedná o časové rady, a neuváženým

prístupom k deleniu, je možné disponovať skreslenými, zväčša nadhodnotenými, výsledkami výkonnosti modelov.

Z dôvodu variabilnej dĺžky monitorovaného časového intervalu pre rôzne cyklotrasy nie je možné pristupovať k deľbe pomocou fixných časových breakpointov. V projekte bol využitý prístup rozdelenia celkového intervalu v pomere 6 : 3 : 1 pre tréningovú, validačnú a testovaciu množinu. Postupnosť dátových vstupov je zabezpečená zachovaním vzájomnej následnosti jednotlivých podintervalov. Tréningová množina predstavuje prvých 60% dát, validačná nasledujúcich 30% a zvyšok testovacia množina.

1.2 Lineárna regresia

Prvotnou ideou spomedzi klasických prístupov strojového učenia je lineárna regresia. Na tomto mieste je vhodné ozrejmiť aj metriku úspešnosti modelovania, na ktorú budeme reflektovať výkonnosti modelov. V kapitole je využitá **priemerná absolútna odchýlka**, normalizovaná zodpovedajúcim priemerom ako $\frac{MAE(Y, \hat{Y})}{\bar{Y}}$, kde Y označuje skutočnú hodnotu prejazdov, \hat{Y} predikcie modelu a \bar{Y} priemer skutočných hodnôt. Normalizácia je vhodná najmä z dôvodu relativizácie presnosti predikcie medzi rôznymi cyklotrasami. Metrika **priemernej absolútnej percentuálnej odchýlky (MAPE)** sa preukázala byť zväčša numericky nestabilná pri veľmi nízkych skutočných počtoch prejazdov, pričom pri relatívne presnej predikcii metrika indikovala abnormálne vysoké hodnoty chyby.

Výkonnosti modelovania pre jednotlivé cyklotrasy sú vizualizované na Obrázku 1.1.

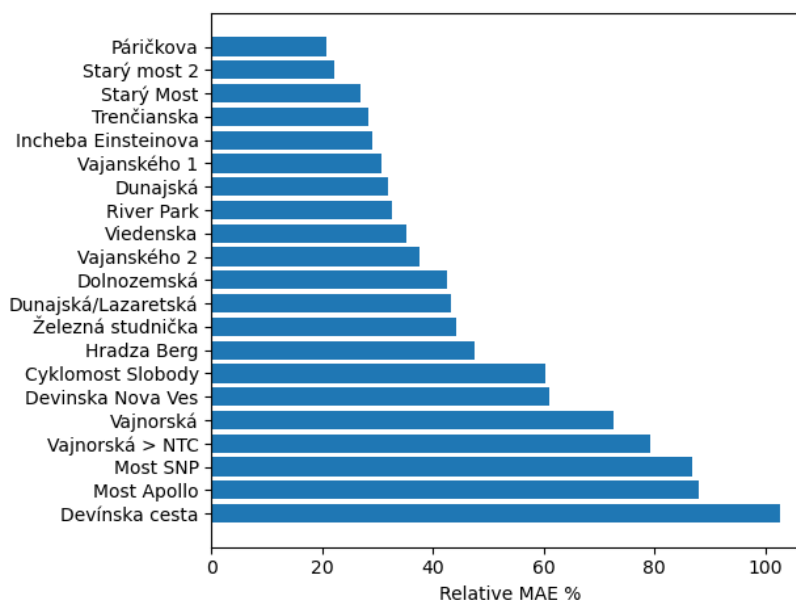


Figure 1.1: Presnosť modelovania počtu prejazdov cyklotrasou lineárnou regresiou.

Je možné pozorovať pomerne široké spektrum presností - nižšie aj vyššie odchýlky. Odchýlky na úrovni približne 20% pozorujeme pri dvoch cyklocestách – **Páříčkova** a obe z trás na **Starom moste**. Nadpolovičná väčšina analyzovaných trás dosahuje relatívne odchýlky na úrovni pod 40%. Obzvlášť vyššie odchýlky naopak dosahuje cyklotrase spájajúca Karlovu Ves a Devín na **Devínskej ceste**, kde odchýlka presahuje hranicu 100%.

1.3 Interpretácia výsledkov

Na základe usporiadanej vizualizácie na Obrázku 1.1 je možné čiastočne načrtnúť odpoveď na otázku vplyvov počasia na absolútny počet prejazdov cyklotrasami. Toto vzostupné usporiadanie odchýlok preukazuje pravdepodobne klesajúcu mieru vplyvu počasia na početnosť prejazdov. Cyklotrasy s nižšou odchýlkou sú pravdepodobne silnejšie previazané s priebehom počasia a tie s vyššou odchýlkou naopak. Pozoruhodné je pozorovanie, že v prvej polovici cyklotrás s najvyššou mierou previazania sa nachádzajú len cyklotrasy v rámci centra, resp. širšieho centra alebo Petržalky. V druhej polovici, sa nachádzajú (*s výnimkou Mosta SNP a Apollo*) len cyklotrasy nachádzajúce sa skôr na perifériách mesta – napr. Cyklomost Slobody, Hrádza, Železná studnička a pod.

Táto skutočnosť je pomerne uchopiteľná. Cyklotrasy nachádzajúce sa v intenzívnejšie obývaných častiach mesta, pravdepodobne viac slúžia ako prostriedok dopravy do školy alebo zamestnania a teda môžu byť využívané takpovediac univerzálne – za každého počasia a približne v rovnakej miere počas týždňa. Opačne, periférnejšie cyklotrasy sú pravdepodobne využívané väčšinou rekreačne, pravdepodobne v rámci víkendov. Na Obrázku 1.2 je možné vidieť porovnanie dvoch cyklotrás, jednej v centre a druhej na periférii, z hľadiska priemerného počtu prejazdov počas týždňa, kde je zrejma koncentrickosť využívania cez víkend na periférnej trase a približne rovnomerné využívanie počas celého týždňa.

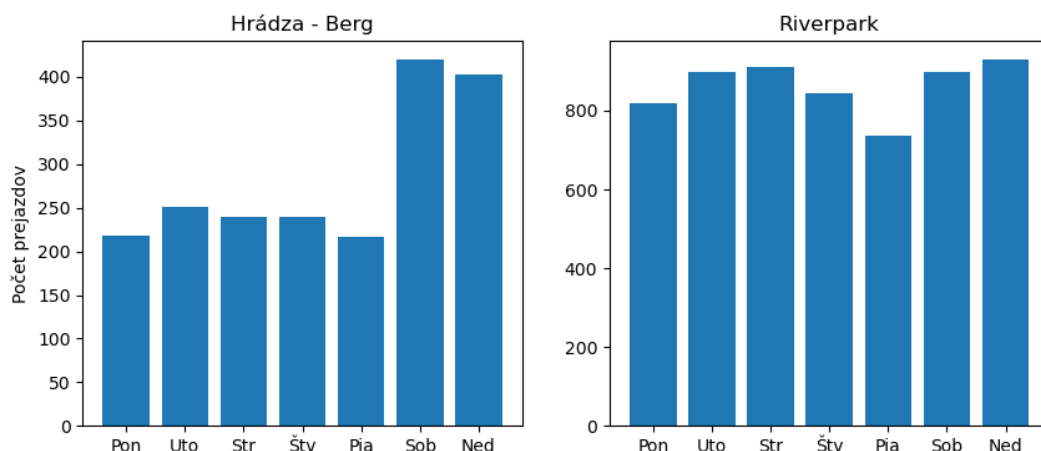


Figure 1.2: Porovnanie priemerného počtu prejazdov na trasách počas celého týždňa.

Táto skutočnosť je aspoň čiastočným vysvetlením získaných výsledkov. Periférnejšie – rekreačnejšie trasy sú využívané skôr na voľnočasové jazdy, na čo má pravdepodobne vysoký vplyv počasia. Predpokladáme, že existuje veľmi nízke množstvo prejazdov na týchto trasách, napr. keď prší alebo sneží. Naopak, centrálnnejšie trasy sú využívané univerzálnejšie, ako prostriedok dopravy do zamestnania, resp. školy po celý rok – celý týždeň.

Táto skutočnosť je pomerne vhodne vizualizovaná na Obrázku 1.3, ktorý porovnáva priemernú využiteľnosť trás Riverpark a Hrádza - Berg v dňoch s teplotami $> 20^{\circ}\text{C}$ (Teplo) a $\leq 20^{\circ}\text{C}$ (Zima) počas dňa.

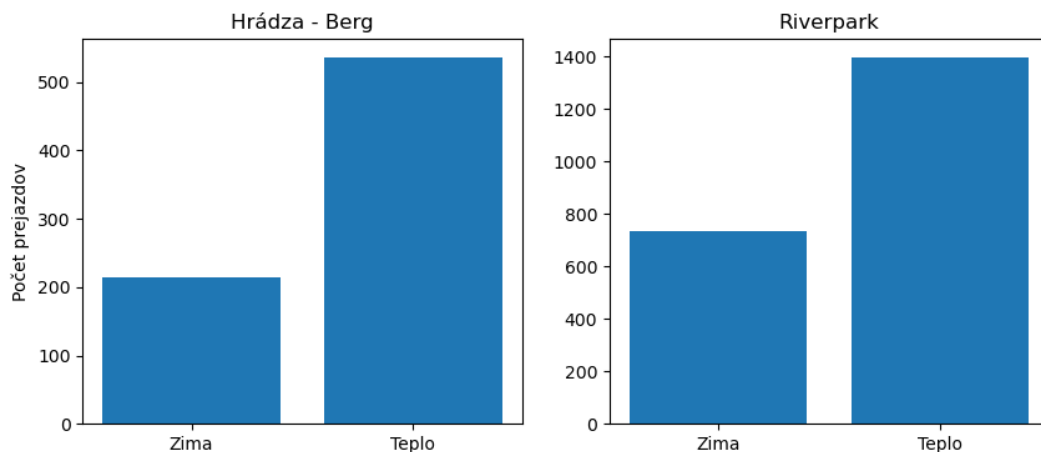


Figure 1.3: Porovnanie priemerného počtu prejazdov na trasách na základe teploty.

Preukazuje sa, že pri analýze priemerného počtu prejazdov na základe teploty počas dňa pozorujeme v priemere pokles prejazdov na oboch trasách, na Hrádza - Berg o necelých 60% a na trase Riverpark o 47.44%. Toto správanie bolo preukázané vo všetkých trasách mimo centra – percentuálny pokles je vyšší než pri centrálnejších. Táto skutočnosť preukazuje, že trasy mimo centra sú pravdepodobne viac previazané na niektoré metriky počasia počas dňa.

Na druhú stranu je vhodné poukázať na odlišné správanie z tohto hľadiska pri inej metrike počasia. Na Obrázku 1.4 je vyobrazený priemerný počet prejazdov trasou v dňoch s nulovým a nenulovým spádom zrážok počas dňa.

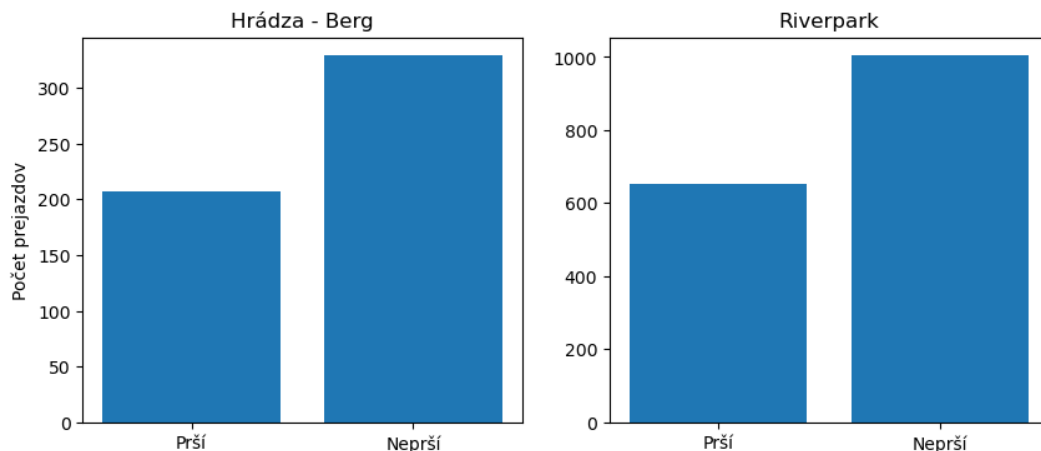


Figure 1.4: Porovnanie priemerného počtu prejazdov na trasách na základe spádu zrážok počas dňa.

V tomto prípade nie je rozdiel v percentuálnych poklesoch ľahko badateľný. Na trase Hrádza - Berg pozorujeme pokles na úrovni 36.96% a na trase Riverpark 34.89%. Napriek rovnakému usporiadaniu, čiže vyšší pokles pri Hrádza – Berg, čo podporuje našu hypotézu, je rozdiel medzi jednotlivými trasami významne menší. To nás privádza k potenciálnemu použitiu modelovania s využitím istej formy výberu podzorky premenných.

1.4 Penalizované lineárne regresie (LASSO, RIDGE)

V sekcii vyššie bolo preukázané, že vysoko pravdepodobne závisí, od toho, na základe ktorej metriky je diferencovaný vplyv počasia na počet prejazdov trasou. Z toho titulu môže byť vhodné využiť penalizovanú lineárnu regresiu a jej metriky úspešnosti modelovania porovnať s lineárnou regresiou. V tomto prípade má zmysel hypertunovať parameter modelu λ .

V tomto prípade sme zvolili prístup validácie modelov pre jednotlivé trasy na validačných dátach s rôznymi $\lambda \in \{0.01, 0.02, \dots, 2\}$ pre LASSO a $\lambda \in \{0.01, 0.02, \dots, 10\}$ pre RIDGE. Samotné horné a dolné hranice boli odvodené porovnávaním viacerých hodnôt odchýlok, analyzovaním intenzity regularizácie a nakoniec aj bližšou analýzou priebehu odchýlok s rastúcou λ -regularizáciou. Ako približne optimálna voľba λ bola zvolená následne hodnota s minimálnou relatívnou MAE.

Na Obrázku 1.5 vyobrazujeme výslednú analýzu odchýlok pre jednotlivé regularizácie v porovnaní s lineárnou regresiou.

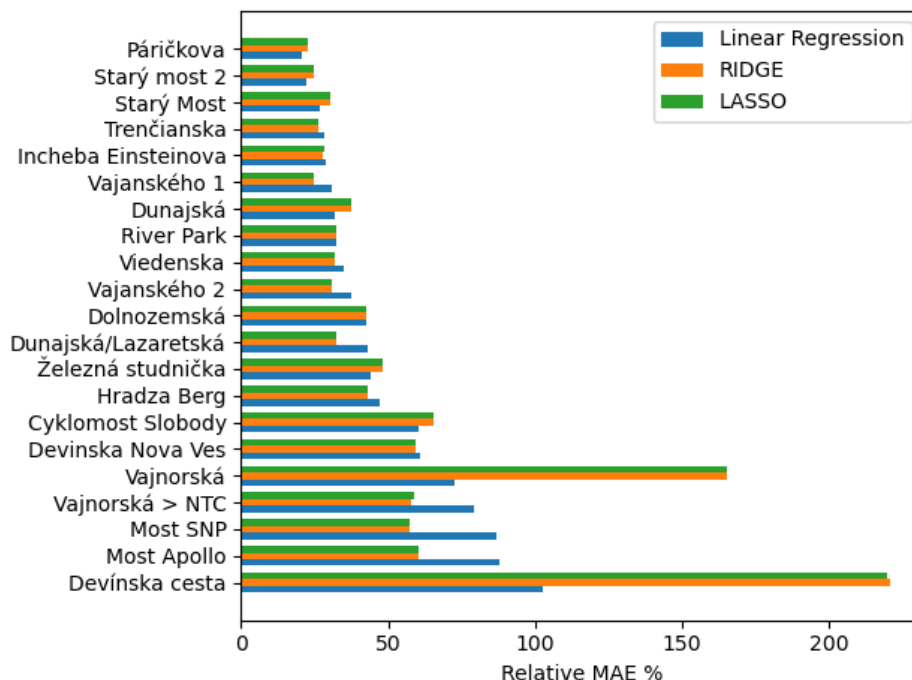


Figure 1.5: Porovnanie výkonnosti predikcií počtu prejazdov na jednotlivých cyklocestách.

Je možné pozorovať približne rovnaké usporiadanie priemerných percentuálnych odchýlok pre jednotlivé cyklotrasy. Konkrétny trend nižšej priemernej odchýlky pre centrálnnejšie trasy sa preukázal aj pri regularizačných algoritmoch. Pozoruhodné je však správanie pre trasy **Devínska cesta** a **Vajnorská**, kde oba typy regularizácie dosiahli obzvlášť vysokú odchýlku. Za spomenutie stojí aj to, že v drvivej väčšine trás je miera odchýlok vo všetkých troch algoritmoch veľmi podobná.

Prirodzenou voľbou oproti lineárnej regresii sa javí algoritmus založený na nelineárnej regresii. Pre účely tohto projektu bol v menšej miere využitý aj algoritmus **Random Forest Regressor**, avšak v relatívne obmedzenej forme – bez špecificky sofistikovaného tunovania všetkých jeho možných parametrov.

Preukazuje sa, že úrovne odchýlok nie sú významne odlišné, resp. lepšie, než pri algoritmoch lineárnej regresie. Úrovne odchýlok pre jednotlivé cyklotrasy sú znázornené na Obrázku 1.6.

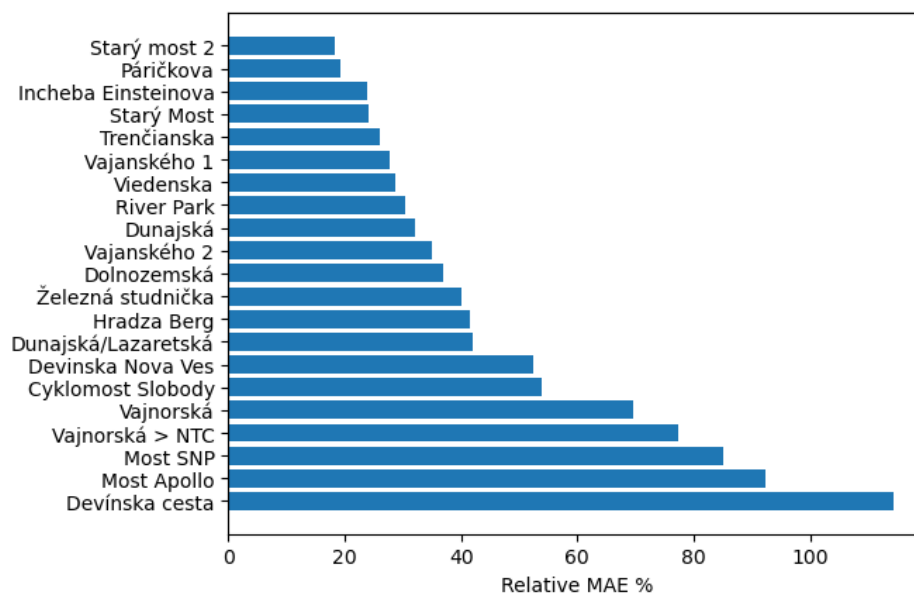


Figure 1.6: Výkonnosť predikcii pomocou `RandomForestRegression` na jednotlivých cyklotrasách.

Je možné pozorovať relatívne obdobné usporiadanie úspešností regresie ako na Obrázku 1.5. Akési rozdelenie provinčných a centrálnych cyklotrás v jednotlivých poloviciach je taktiež pomerne zjavné.

Záverom je možné konštatovať viacero záverov. Prístupom tréningu nepenalizovanej, resp. penalizovanej, regresie sa preukázala istá prepojenosť počasia na cyklotrasy skôr v rámci centra mesta. Tu sa však preukázalo, že tento prístup nemusí byť nutne korektný z dôvodu absencie porovnateľne veľkého a rôznorodého množstva dát pre provinčné cyklotrasy mimo širšieho centra mesta, v ktorých sme na Obrázku 1.2 preukázali koncentrickosť cez víkendy. Tým sa ukázalo, že takéto porovnávanie nie je nutne korektné, keďže samotná distribúcia dát v rámci jednotlivých dní nie je vyrovnaná.

Z toho dôvodu bol kladený dôraz na hlbšiu analýzu vplyvu počasia po jednotlivých metrikách počasia, ktoré môžu pravdepodobne mať vyšší vplyv na zmeny v správaní cyklistov. Preukázali sme, že vplyvom dažďových zrážok a teploty nad, resp. pod, hranicou 20°C . Je možné pozorovať vyšší pokles, resp. nárast priemerného počtu prejazdov trasou na trasách provinčných – napr. **Devínska cesta**, **Hradza – Berg**, **Cyklomost Slobody** a i. Čím sme aspoň čiastočne načrtli alebo skôr odokryli viaceré ďalšie možné smery výskumu, ukazujúc, že trasy, nachádzajúce sa ďalej od mestskej zástavby, majú v istej miere vyššie previazanie na počasia, ako tie v rámci centra mesta.

Chapter 2

Analýza vplyvu novej cyklotrasy na Vajanského nábreží

V tejto kapitole budeme analyzovať vplyv cyklotrasy na Vajanského nábreží v Bratislave, ktorá bola otvorená 1. septembra 2023. Táto trasa spája mestské centrum s rekreačnými oblasťami a zároveň poskytuje alternatívnu cestu pre dochádzajúcich cyklistov.

Cieľom tejto kapitoly je kvantifikovať kauzálny vplyv otvorenia cyklotrasy na Vajanského nábreží na intenzitu cyklistickej dopravy a identifikovať charakter jej využitia. Konkrétne sa zameriavame na odpovede na nasledujúce výskumné otázky: Viedlo otvorenie cyklotrasy k štatisticky signifikantnému nárastu počtu cyklistov? Aký je časový profil tohto vplyvu? Jedná sa o okamžitý skok alebo postupný nárast? Aké sú charakteristiky využitia novej trasy v porovnaní s typickými dochádzkovými a rekreačnými trasami v meste?

2.1 Dáta

Na cyklotrase na Vajanského nábreží sú nainštalované dva paralelné sčítače (Vajanského 1 a Vajanského 2). Keďže tieto sčítače monitorujú tú istú infraštruktúru, ich hodnoty boli v každom časovom okamihu sčítané a ďalej analyzované ako jedna trasa „Vajanského“. Sčítače na Vajanského nábreží poskytujú dáta až od konca januára 2024. Do osadenia nových sčítačiek na Vajanského mesto vychádzalo z čísel cyklosčítačiek pri River Parku. Pre zachytenie vývoja cyklistickej dopravy pred týmto obdobím bola využitá lokalita River Park, ktorá sa nachádza v bezprostrednej blízkosti analyzovanej trasy a vykazuje dlhodobú dostupnosť dát už od roku 2022.

Na porovnanie správania cyklistov na rôznych typoch trás boli do analýzy zahrnuté aj ďalšie dve lokality: **Páříčkova**, reprezentujúca predovšetkým dochádzkovú cyklistickú dopravu a **Viedenská**, reprezentujúca rekreačnú cyklistickú trasu. Meteorologické dáta boli získané zo služby Meteostat pre lokalitu Bratislava. Použité premenné zahŕňajú priemernú dennú teplotu, úhrn zrážok a priemernú rýchlosť vetra.

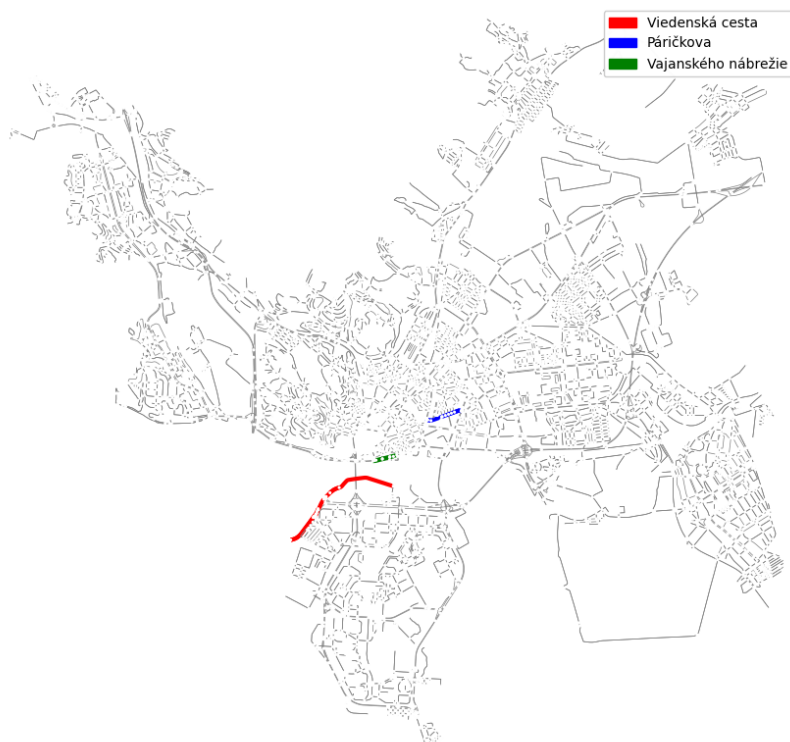


Figure 2.1: Cyklotrasy

2.1.1 Čistenie a príprava dát

Pôvodné dáta zo sčítačov sú dostupné v hodinových intervaloch a rozlišujú smer jazdy. Pre každý záznam bol preto najskôr vypočítaný celkový počet cyklistov ako súčet prejazdov v oboch smeroch. Následne boli dáta agregované na dennú úroveň, čo umožňuje eliminovať krátkodobé fluktuácie v rámci dňa a zároveň zabezpečuje kompatibilitu s dennými meteorologickými údajmi.

V prípade Vajanského nábrežia boli dáta z oboch paralelných sčítačov transformované do spoločného časového formátu a následne sčítané, čím vznikol jednotný denný časový rad reprezentujúci intenzitu cyklistickej dopravy na tejto trase. Keďže sčítače na Vajanského nábreží sú dostupné až od konca januára 2024, pre obdobie pred ich inštaláciou bol ako referenčná lokalita použitý sčítač River Park. Denné dáta z River Parku boli použité výlučne do momentu, keď sa začínajú objavovať dáta zo sčítačov na Vajanského nábreží, aby sa predišlo prekryvaniu rôznych zdrojov merania.

Takto skonštruovaný časový rad umožňuje analyzovať vývoj cyklistickej dopravy na Vajanského nábreží v dlhšom časovom horizonte, pričom zmena meracej lokality nevedie k diskontinuite v dátach. Predpokladom tohto prístupu je, že River Park a Vajanského nábrežie zachytávajú podobné dopravné vzorce, keďže ide o priestorovo blízke úseky tej istej dopravnej osi.

Dátum otvorenia cyklotrasy na Vajanského nábreží bol stanovený na 1. september 2023. Na identifikáciu potenciálneho vplyvu tejto udalosti bola vytvorená binárna premenná, ktorá nadobúda hodnotu 1 v období po otvorení cyklotrasy a 0 v období pred ním. Okrem toho bola skonštruovaná trendová premenná vyjadrujúca počet dní od otvorenia cyklotrasy, ktorá umožňuje zachytiť postupnú adaptáciu cyklistov na novú infraštruktúru.

Meteorologické údaje boli časovo zosúladené s cyklistickými dátami na dennej báze a spojené pomocou dátumu. Do výsledného datasetu boli zahrnuté priemerná denná teplota, úhrn zrážok

a priemerná rýchlosť vetra, ktoré predstavujú kľúčové faktory ovplyvňujúce rozhodnutie o využití bicykla.

Na kontrolu rozdielov medzi pracovnými dňami a víkendmi bola vytvorená binárna premenná, ktorá nadobúda hodnotu 1 pre soboty a nedele a 0 pre pracovné dni. Táto premenná umožňuje oddeliť rekreačné cyklistické správanie od každodennej dochádzky.

Výsledkom procesu čistenia a prípravy dát je konzistentný denný časový rad, ktorý kombinuje dáta z viacerých sčítačov, explicitne zohľadňuje otvorenie cyklotrasy a zároveň kontroluje vplyv základných meteorologických a kalendárnych faktorov.

2.2 Regresný model

Analýza bola realizovaná pomocou lineárnych regresných modelov odhadovaných metódou najmenších štvorcov na denných agregovaných dátach. Keďže analyzované dáta majú charakter denného časového radu, nie je splnený predpoklad nezávislosti a konštantného rozptylu rezíduí vyžadovaný klasickým OLS modelom. Pri dátach o cyklistickej doprave možno očakávať autokoreláciu medzi po sebe nasledujúcimi dňami aj rozptyl rezíduí spôsobený sezónnosťou. Z tohto dôvodu boli použité HAC smerodajné chyby podľa Newey–West, ktoré poskytujú konzistentné odhady aj v prítomnosti autokorelácie a rozptyl neznámeho tvaru. Počet oneskorení bol nastavený na 7 dní, aby zachytil týždenný cyklus v správaní cyklistov.

2.2.1 Model pre trasu Vajanského nábrežie

Pre trasu Vajanského nábrežie bol použitý model s prerušovaným trendom, ktorého cieľom je zachytiť zmenu vývoja cyklistickej dopravy po otvorení novej cyklistickej infraštruktúry v septembri 2023. Model zahŕňa:

- lineárny časový trend (`days_since_start`),
- binárnu premennú indikujúcu obdobie po otvorení cyklotrasy (`post_opening`),
- premennú umožňujúcu zmenu sklonu trendu po otvorení (`days_after_opening`),
- meteorologické kontrolné premenné (teplota, zrážky, rýchlosť vetra),
- indikátor víkendových dní,
- mesačné indikátory na kontrolu sezónnosti.

2.2.2 Porovnávacie modely pre trasy Páričkova a Viedenská

Pre trasy Páričkova (dochádzková trasa) a Viedenská (rekreačná trasa) bol použitý jednoduchší regresný model bez časového trendu a bez intervencie, keďže na týchto trasách nedošlo k porovnateľnej infraštruktúrnej zmene v analyzovanom období.

Vysvetľujúce premenné v týchto modeloch zahŕňajú:

- meteorologické kontrolné premenné (teplota, zrážky, rýchlosť vetra),
- indikátor víkendových dní,
- mesačné indikátory na kontrolu sezónnosti.

Tieto modely slúžia primárne na porovnanie citlivosti rôznych typov cyklistických trás na počasie a sezónnosť, nie na identifikáciu kauzálneho efektu infraštruktúrnej zmeny.

2.3 Výsledky

Kľúčovým zistením analýzy je štatisticky signifikantný pozitívny efekt premennej `days_after_opening`, zachytávajúcej zmenu trendu po otvorení cyklotrasy. Odhadnutý koeficient tejto premennej dosahuje hodnotu 0.912 s p-hodnotou $p = 0.039$, čo indikuje, že po otvorení novej infraštruktúry v septembri 2023 sa denný počet cyklistov zvyšuje v priemere o približne jedného cyklistu za každý deň. Tento postupný nárast naznačuje, že cyklisti si novo vybudovanú trasu osvojujú postupne v čase. Kumulatívny efekt tohto postupného nárastu je podstatný, po sto dňoch od otvorenia predstavuje tento trend približne 91 dodatočných cyklistov denne v porovnaní s obdobím bezprostredne po otvorení.

Binárna premenná `post_opening`, indikujúca obdobie po otvorení cyklotrasy, vykazuje pozitívny koeficient 181.9, avšak tento efekt je na hranici štatistickej signifikancie s p-hodnotou $p = 0.079$. Tento výsledok možno interpretovať ako okamžitý nárast využitia bezprostredne po otvorení cyklotrasy, hoci je potrebné pristupovať k tomuto zisteniu s opatrnosťou vzhľadom na marginálnu štatistickú signifikanciu.

Kombinácia oboch efektov, okamžitého nárastu a postupného trendu, naznačuje, že otvorenie cyklotrasy malo dvojfázový vplyv na cyklistickú dopravu, kde sa počiatočný skok v návštevnosti kombinoval s následným postupným nárastom využitia.

Priemerná denná teplota má na Vajanského nábreží výrazný pozitívny efekt. Zvýšenie teploty o 1 °C je spojené s nárastom približne o 43 cyklistických prejazdov denne, pričom tento efekt je vysoko štatisticky významný. Naopak, zrážky a vietor pôsobia negatívne. Každý milimeter zrážok znižuje denný počet cyklistov približne o 35, zatiaľ čo zvýšenie rýchlosti vetra o 1 m/s vedie k poklesu o približne 13 prejazdov denne.

Mesačné indikátory zachytávajú výraznú sezónnosť v cyklistickej doprave. Najvyššia aktivita sa pozoruje v jarných a letných mesiacoch, pričom máj a jún vykazujú najvyššie koeficienty okolo 400 cyklistov v porovnaní s januárom ako referenčným mesiacom. Jesenné a zimné mesiace vykazujú podstatne nižšiu aktivitu, pričom december dokonca vykazuje negatívny koeficient v porovnaní s januárom, hoci tento efekt nie je štatisticky signifikantný.

Zaujímavým špecifikom Vajanského nábrežia je jeho hybridný charakter. Analýza neukázala štatisticky významný rozdiel medzi pracovnými dňami a víkendmi, čo znamená, že trasa je rovnomerne využívaná počas celého týždňa a slúži teda rovnako intenzívne na dochádzanie do práce, ako aj na voľnočasové a rekreačné jazdy.

2.3.1 Porovnanie s dochádzkovými a rekreačnými trasami

Pre kontextualizáciu výsledkov z Vajanského nábrežia boli analyzované aj dve ďalšie trasy s odlišným charakterom využitia: Páříčkova ako typická dochádzková trasa a Viedenská ako rekreačná trasa. Tieto porovnávacie analýzy umožňujú lepšie pochopiť špecifiká novej cyklotrasy na Vajanského nábreží.

Kľúčovým rozlišovacím znakom pri modeli pre trasu Páříčkova je výrazne negatívny koeficient víkendového indikátora na úrovni -203.66 , ktorý je vysoko štatisticky signifikantný. Tento pokles o viac než 200 cyklistov počas víkendov v porovnaní s pracovnými dňami predstavuje takmer 60-percentný pokles aktivity a jasne potvrdzuje primárne dochádzkovú funkciu tejto infraštruktúry. V kontraste s týmto výsledkom Vajanského nábrežia nevykazuje štatisticky signifikantný rozdiel medzi pracovnými dňami a víkendmi, čo naznačuje jeho zmiešanú funkciu.

Víkendový indikátor modelu pre Viedenskú trasu má pozitívny koeficient 198.19, ktorý je vysoko štatisticky signifikantný s prakticky nulovou p-hodnotou. Tento nárast takmer 200 cyklistov počas víkendov v porovnaní s pracovnými dňami predstavuje približne 84-percentný nárast oproti baseline úrovni a jednoznačne potvrdzuje rekreačný charakter tejto trasy. Tento výsledok stojí v dokonalom kontraste s Páříčkovou, kde víkendy znamenajú pokles aktivity, zatiaľ čo na Viedenskej predstavujú vrchol využitia.

Na Páříčkovej koeficient teploty dosahuje hodnotu 22.87, čo pri baseline úrovni približne 341

cyklistov predstavuje relatívny nárast približne 6.7 % pri zvýšení teploty o jeden stupeň Celzia. Na Viedenskej je koeficient teploty 33.05, čo pri baseline úrovni približne 236 cyklistov predstavuje relatívny nárast približne 14 %. Podobný vzorec sa pozoruje aj pri zrážkach, kde Viedenská vykazuje pokles približne 11 % na milimeter zrážok, v porovnaní s 5.6 % na Páričkovej. Rýchlosť vetra má na Viedenskej taktiež výraznejší relatívny vplyv než na dochádzkovej trase.

Vajanského nábrežie vykazuje meteorologickú citlivosť, ktorá sa nachádza medzi týmito dvoma extrémami. Koeficient teploty 42.96 pri baseline úrovni približne 617 cyklistov predstavuje relatívny nárast približne 7 %, čo je porovnateľné s dochádzkovými trasami. Táto podobnosť v relatívnych efektoch naznačuje, že hoci Vajanského nábrežie má vyššiu absolútnu baseline úroveň využitia, citlivosť používateľov na poveternostné podmienky je bližšie dochádzkovému než rekreačnému správaniu. V kombinácii s absenciou štatisticky významného víkendového efektu to naznačuje, že trasa slúži predovšetkým pravidelným používateľom, ktorí ju využívajú konzistentne počas celého týždňa.

Sezónne vzorce zachytené mesačnými indikátormi vykazujú na všetkých troch trasách podobný kvalitatívny priebeh s maximom v jarňách a letných mesiacoch, hoci s odlišnou intenzitou. Viedenská vykazuje najvýraznejšiu sezónnosť, zatiaľ čo Páričkova a Vajanského nábrežie vykazujú mierne nižšiu sezónnu amplitúdu, čo opäť potvrdzuje, že pravidelní dochádzkoví cyklisti využívajú infraštruktúru počas celého roka, hoci s nižšou intenzitou v zimných mesiacoch.

Porovnanie týchto troch lokalít poskytuje dôležitý kontext pre interpretáciu výsledkov z Vajanského nábrežia. Absencia významného víkendového efektu a podobná relatívna citlivosť na meteorologické podmienky ako na dochádzkovej trase Páričkova naznačujú, že Vajanského nábrežie slúži ako hybridná trasa kombinujúca dochádzkovú a rekreačnú funkciu. Táto dualita využitia môže čiastočne vysvetľovať silný pozitívny trend po otvorení cyklotrasy. Nová infraštruktúra priláka nielen dochádzajúcich cyklistov hľadajúcich bezpečnejšiu a príjemnejšiu cestu do práce, ale aj rekreačných cyklistov využívajúcich atraktívne prostredie pozdĺž Dunaja. Schopnosť novej infraštruktúry osloviť obe skupiny používateľov môže byť kľúčovým faktorom jej úspechu a mohla by slúžiť ako model pre budúce projekty cyklistickej infraštruktúry v meste.

Chapter 3

Nejaká ďalšia kapitola