

Změna intenzity dopravy na významných úsecích silnic

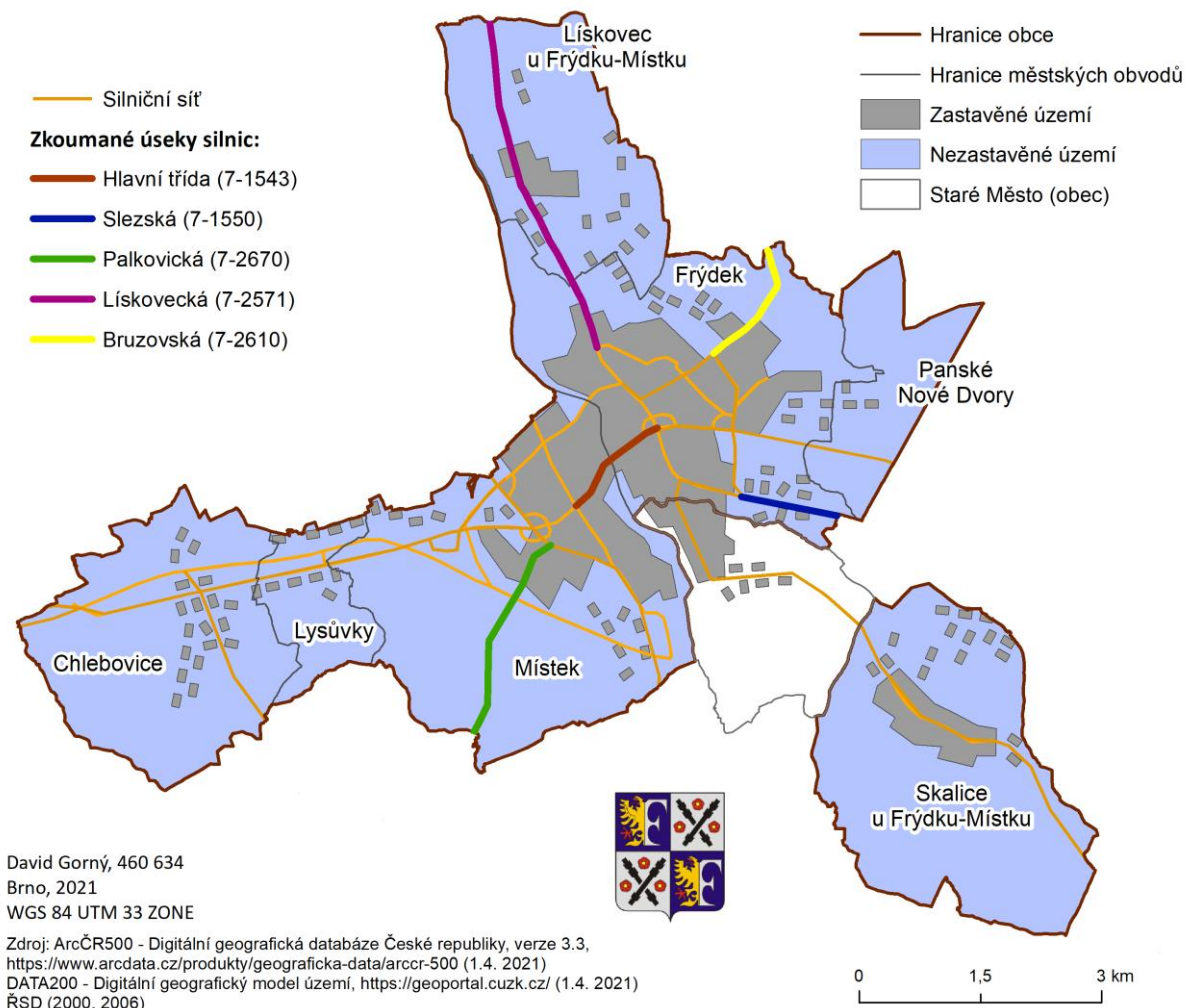
Cvičení 4

Zadání:

Vyberte si 4–6 významných úseků silnic, na kterých jsou patrné změny v intenzitě dopravy mezi roky 2000 a 2016. Úseky se budou nacházet ve vybraném městě (obchvaty, případně příjezdové komunikace v těsné blízkosti atp. lze také) nad 40 tis. obyvatel. Okomentujte jednak změny na konkrétních úsecích silnic/silnicích včetně jejich dopadů a stručně interpretujte vliv na rozvoj daného města.

Vypracování:

V tomto cvičení byla analyzována dopravní situace na vybraných pěti tazích ve Frýdku-Místku (viz Tab. 1). Jedná se o obec s 56 000 obyvateli na východě České republiky, která trpí i v dnešní době dopravním přetížením díky neexistujícímu obchvatu. V leccems se však situace v posledních desetiletích proměnila, což je vidět na analyzovaných úsecích v další části práce.



Obr. 1: Přehled zkoumaných silničních úseků ve městě Frýdek-Místek
(Zdroj: ŘSD, 2000; 2005; 2010; 2016).

Tab. 1: Intenzita dopravy v letech 2000, 2005, 2010, 2016 a saldo intenzity dopravy mezi lety 2000 a 2016 ve městě Frýdek-Místek

Ulice	Úsek	2000	2005	2010	2016	Změna 2000 / 2016
Hlavní třída	7-1543	32 155	35 677	31 612	35 059	2 904
Slezská	7-1550	17 830	4 713	6 655	7 799	-10 031
Bruzovská	7-2610	6 463	6 666	7 356	7 449	986
Palkovická	7-2670	3 908	3 896	4 122	3 940	32
Lískovecká	7-2571	5 816	5 164	5 832	7 874	2 058

(Zdroj: ŘSD, 2000; 2005; 2010; 2016)

SLEZSKÁ (Úsek 7-1550)

Tento úsek, který vede z centrální části města a dále pokračuje k obci Dobrá, zaznamenal od roku 2000 největší změny v dopravním vytížení. Podle sčítání dopravy z roku 2000 zde saldo intenzity dopravy dosahovalo téměř k 18 000. V roce 2005 byl již registrován výrazný pokles. V posledních sledovaných letech se dopravní provoz v tomto úseku nepatrně zvýšil, ale v konečném důsledku zde za období 2000 až 2016 saldo intenzity dopravy kleslo zhruba o 10 000.

Změny jsou dány výstavbou silnice R48 (dnes již D48), která spojuje Frýdek-Místek s Českým Těšínem. Zatímco v roce 2000 byl tento zkoumaný úsek hlavním tahem, od podzimu 2004, kdy byla uvedena do provozu rychlostní silnice mezi Frýdkem-Místek a Dobrou, došlo k odklonění dálkové osobní a nákladní dopravy na novou silnici. Nárůst v roce 2010 pak může souviset s příchodem automobilky Hyundai, která je sice dobře napojená na současnou D48, ale řada lidí může využívat staré spojení – např. pokud si chce po cestě z práce nakoupit, apod. Vliv může do jisté míry mít také rezidenční suburbanizace, která se zázemí Frýdku-Místku projevuje. Nárůsty mezi lety 2005 a 2016 však nejsou výrazné a ani zdaleka se nepřibližují k původním hodnotám.

HLAVNÍ TRÍDA (Úsek 7-1543)

Tento úsek je součástí páteřní sítě v okrese Frýdek-Místek, prochází centrem města a na jeho okrajích na něj navazuje dnes již dálnice D48. Oproti silnici na ulici Slezské byl tento úsek hlavním tahem i v roce 2000. Saldo intenzity dopravy se zde proto ve všech sčítáních udržovalo na vysokých hodnotách. Mezi lety 2000 až 2016 je však pozorován nárůst, což může souviset s obecným rozvojem automobilové dopravy či lokalizací závodu Hyundai. Jelikož se jedná i o klíčový tah pro nákladní dopravu, intenzita vytíženosti bude v tomto úseku ovlivněna také procesy odehrávající se ve vyšším měřítku. Nedaleko od tohoto zkoumaného úseku bylo v roce 2014 postaveno Obchodní centrum Frýda, což se také může projevat na zvýšení hodnot mezi lety 2010 až 2016.

LÍSKOVECKÁ (Úsek 7-2571)

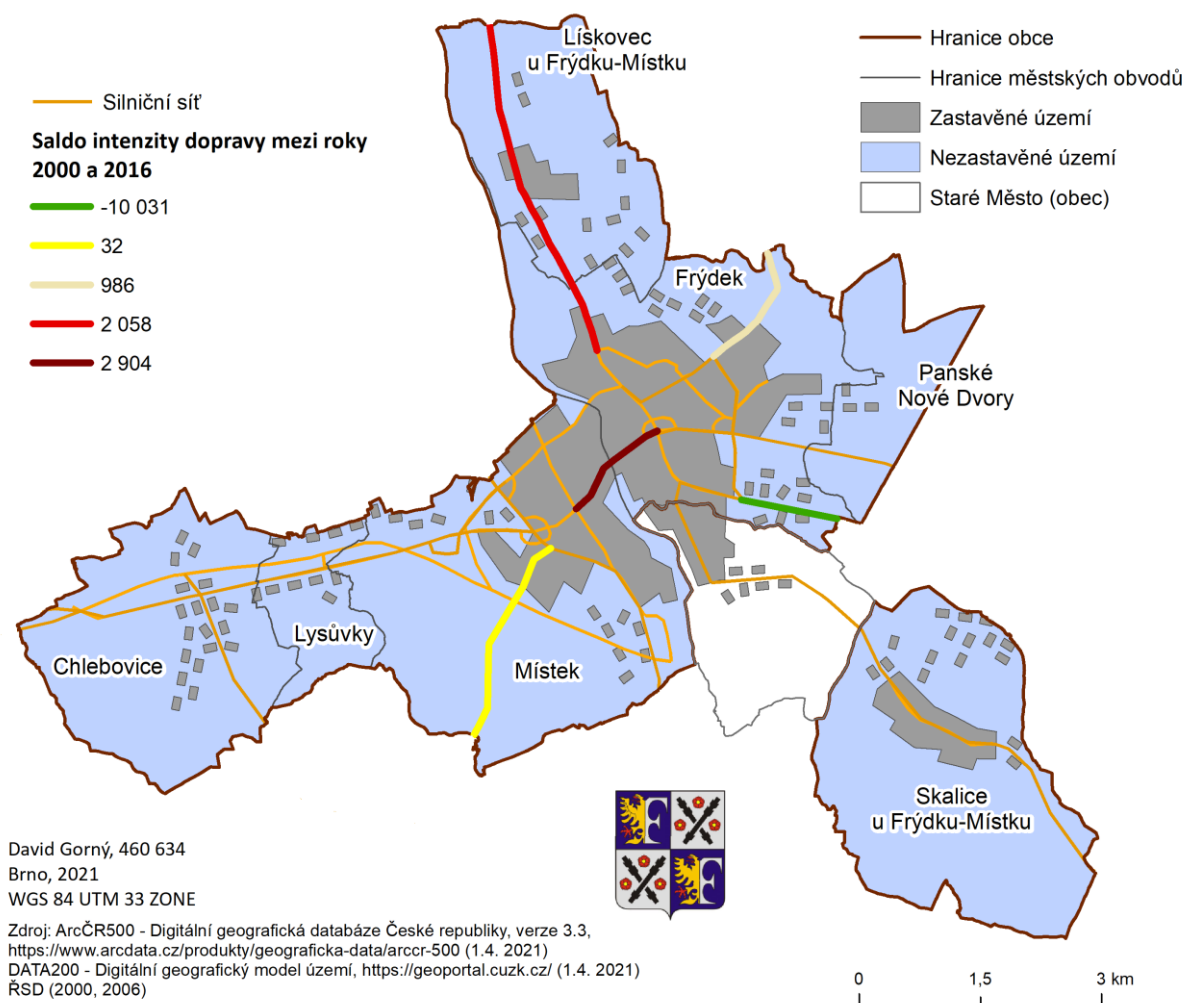
Nárůst dopravy byl registrován také na hlavním tahu směrem k Řepišti a Vratimovu. Zvláště výrazný nárůst intenzity dopravy zde byl zaznamenán až mezi lety 2010 až 2016. Za celé období se pak saldo intenzity dopravy zvýšilo cca o 2000. Přestože se jedná o silnici, která poskytuje spojení s jižními částmi Ostravy, dopravní zatížení v tomto úseku není příliš velké, neboť západně od ní se nachází dálnice D56. Silnice propojuje s centrem čtvrti Novou osadu, ve které se nachází mj. i fotbalový stadion, který může být pro občany centrem volnočasových aktivit.

PALKOVICKÁ (Úsek 7-2670)

Dalším úsekem je tah vedoucí z centra Místku směrem na Palkovice a Kozlovice. Je na něm také registrován nárůst, avšak hodnoty nárůstu jsou nízké. Ze všech sledovaných úseků se jedná o tah vykazující největší míru stability. Obce Palkovice a Kozlovice (jihozápadně od Frýdku-Místku) se řadí do skupiny obcí v regionu, u kterých je trvale registrován migrační přírůstek. Lze předpokládat, že centrum pracovních příležitostí však zůstává ve Frýdku-Místku, a proto obyvatelé musí dojíždět za prací. Roste také celková automobilizace obyvatelstva, což jsou patrně důvody, proč se zde dopravní zatížení pohybuje přibližně na stejné úrovni.

BRUZOVSKÁ (Úsek 7-2610)

Ve studovaném úseku na ulici Bruzovská, vedoucím směrem na Sedliště a Bruzovice, došlo k zvýšení salda intenzity dopravy téměř o 1 000, přičemž nejvyšší nárůst byl pozorován mezi lety 2005 až 2010. Bruzovice i Sedliště zaznamenávají trvalé nárůsty celkového počtu obyvatelstva, což bude jedna z příčin zintenzivnění dopravy. Jedná se také o jedno ze spojení směrem k rekreační oblasti v okolí přehrady Žermanice a také na Šenov.



Obr. 2: Saldo intenzity dopravy mezi roky 2000 a 2016 ve vybraných úsecích ve městě Frýdek-Místek

(Zdroj: ŘSD, 2000; 2005; 2010; 2016)

Závěr:

Na vybraných úsecích ve Frýdku-Místku můžeme pozorovat podobný trend, a to nárůst intenzity dopravy. Avšak s výjimkou úseku v ulici Slezská, který byl v minulosti součástí hlavního tahu a dnes je již jen silnicí nižší kategorie. Obecně lze říci, že se zde projevuje rezidenční suburbanizace. Rozptýlenější bytová zástavba a početní růst okolních obcí více zatěžuje příjezdové cesty. Vliv na reorganizaci dopravy ve městě pak mohla (kromě výstavby dálnice D48) mít také výstavba závodu Hyundai v nedalekých Nošovicích. Ve sledovaném období došlo k také k rozvoji služeb v centru města (např. výstavba nákupního parku Frýda, modernizace a víceúčelové využití haly Polárky), což má výrazné koncentrické tendence. Centrum města trpí výrazným přetížením v důsledku toho, že jím prochází hlavní tah jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Obchvat města, který výrazně promění povahu dopravních proudů, je nyní ve výstavbě. Přetížené centrum je problémem pro další rozvoj města, neboť negativní externality dopravy (hluk, znečištění, kongesce) mohou odrazovat občany od koupi nemovitostí. Nárůst dopravní intenzity na příjezdových cestách do města je pak výzvou pro zdejší samosprávu tak, aby zde byly silnice v dobrém stavu a byly celkově přizpůsobené této intenzitě dopravy.

Zdroje:

Boček, L (2014): Geografie Frýdecko-Místecka – učební text pro střední školy. Diplomová práce. Univerzita Palackého, Olomouc, 176 s.

Ceskedalnice (2021): Dálnice D48, <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d48/> (1. 4. 2021).

ČSÚ (2020): Databáze demografických údajů za obce ČR, <https://www.czso.cz/csu/czso/databaze-demografickych-udaju-za-obce-cr> (1. 4. 2021)

Gorný, D. (2020): Demografická analýza menších obcí v Beskydech. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Brna, 104 s.

MAPY.CZ (2021): Základní mapa – Frýdek-Místek, <https://mapy.cz/zakladni?x=18.3463736&y=49.6723300&z=14> (1. 4. 2021).

OCFRYDA (2021): O centru, <https://www.ocfryda.cz/> (1. 4. 2021).

ŘSD (2000): Výsledky sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2000, https://www.rsd.cz/doprava/scitani_2000/start.html (1. 4. 2021).

ŘSD (2005): Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR v roce 2005, <https://www.rsd.cz/vysledky-csd-2005/> (1. 4. 2021).

ŘSD (2010): Celostátní sčítání dopravy 2010, <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx> (1. 4. 2021).

ŘSD (2016): Celostátní sčítání dopravy 2016, <http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx> (1. 4. 2021).