

## Model individuální automobilové dopravy, poradenská a konzultační činnost – část 1: Dopravní průzkumy a analýza

Číslo kopie: **1**

Číslo zakázky: 296 918 TP01

leden 2012

Statutární město Frýdek-Místek



Model individuální automobilové dopravy,  
poradenská a konzultační činnost – část 1:  
Dopravní průzkumy a analýza

leden 2012

Statutární město Frýdek-Místek  
Radniční 1148, 738 22 Frýdek-Místek

# Záznam o vydání

Revize	Datum	Autor	Kontrolor	Schvalovatel	Popis
00	28. 1. 2012	Ing. Ondřej Šanča	Ing. N. Dokoupil	Ing. Ondřej Kokeš	Průvodní zpráva

Tento dokument byl vypracován pro jmenovaný projekt nebo jeho uvedenou část a nemělo by se na něho spoléhat nebo ho užívat k jakémukoliv jinému projektu bez provedení nezávislé kontroly jeho vhodnosti a bez získání předchozího písemného souhlasu od firmy Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. (dále jen „**Mott MacDonald**“). Mott MacDonald nemůže přijmout zodpovědnost či odpovědnost za důsledky z užití tohoto dokumentu pro jiný účel než ten, pro který byl objednáán. Každá osoba, která použije tento dokument pro jiný účel, souhlasí a bude takovým použitím nebo odkazem zavázána potvrdit dohodu o poskytnutí náhrady škody firmě Mott MacDonald za veškeré ztráty nebo škody z tohoto vyplývající.

Mott MacDonald nepřijímá odpovědnost za tento dokument žádné jiné straně nežli osobě objednatele. Mott MacDonald nepřijímá žádnou odpovědnost za ztráty nebo škodu vzniklé klientovi – ať už smluvních či vyplývajících z obecných ustanovení o náhradě škody - v rozsahu, v jakém je tato zpráva založena na informacích poskytnutých třetími stranami, přičemž závěry na základě těchto informací třetích stran byly použity pro vypracování této zprávy.

# Obsah

<b>Kapitola</b>	<b>Název kapitoly</b>	<b>Strana</b>
1.	Úvod	1
2.	Vstupní údaje	2
2.1	Charakteristika řešeného území	2
2.2	Členění okolního území	5
2.3	Použité vstupní údaje	6
3.	Dopravní průzkumy	7
3.1	Směrové průzkumy na vjezdech	7
3.2	Směrové průzkumy na parkovištích	10
3.3	Sčítání odbočujících proudů na křižovatkách	13
3.4	Sčítání intenzit dopravy na profilech	16
3.5	Zvláštní okolnosti při průzkumu	18
3.6	Celostátní sčítání dopravy	18
4.	Veřejná doprava	21
4.1	Železniční doprava	22
4.2	Městská hromadná doprava	22
4.3	Regionální a dálková autobusová doprava	25
5.	Řízení a regulace dopravy	27
5.1	Řízení dopravy	27
5.2	Regulace dopravy	28
6.	Dopravní nehodovost	30
6.1	Vývoj nehodovosti souhrnně	30
6.2	Vývoj nehodovosti v jednotlivých lokalitách	32
7.	Seznam příloh části 1	38

# 1. Úvod

Stejně jako mnoho srovnatelných měst se i Frýdek-Místek potýká s každodenními problémy v dopravě. Společnou příčinou jsou rostoucí nároky obyvatel a návštěvníků města na hybnost v protikladu k omezenému prostoru v kompaktní městské zástavbě nebo limitovaným investičním prostředkům, což vyžaduje hledání kompromisu pro všechny druhy dopravy. Zcela jiné nároky však má veřejná doprava, individuální motoristé, pěší nebo cyklisté, přičemž různou měrou je lze prosazovat v historickém centru města, ve velkých obytných oblastech, v průmyslových zónách, na předměstích nebo v rekreačním zázemí.

Z těchto důvodů se Statutární město Frýdek-Místek rozhodlo vytvořit nový dopravní model individuální automobilové dopravy (dále jen IAD) na základě podrobného dopravního průzkumu. Tento model bude sloužit městu při navrhování či posuzování různých dopravně inženýrských opatření, která vyplynou z běžné praxe. Pomocí dopravního modelu bude také posouzen vliv stěžejních dopravních staveb na dopravu ve městě.

První část tohoto projektu se zabývá dopravními průzkumy a analýzou zjištěných a dostupných dat. A to jak ve vztahu k městu Frýdek-Místek, tak i ve vztahu k Moravskoslezskému kraji a zbytku ČR. Ve druhé části je popsáno vytvoření modelu IAD na základě zjištěných dat. V dalších částech jsou zjištěná data a model využity pro dopravně inženýrské analýzy a návrhy investičních a neinvestičních opatření ke zlepšení dopravní situace ve městě.

Zjištěné výsledky projektu jsou dokumentovány v jednotlivých přílohách a popsány v průvodní zprávě. Číslování kapitol průvodní zprávy je průběžné pro všechny části projektu. Seznam příloh části 1 je uveden v kapitole 7 průvodní zprávy.

**OBJEDNATEL:**

**Statutární město Frýdek-Místek**  
Radniční 1148  
738 22 Frýdek-Místek

**ZHOTOVITEL:**

**Mott MacDonald CZ, spol. s r. o.**  
Národní 15  
110 00 Praha

Ing. Ondřej Šanca, tel.: 549 131 271, e-mail: [ondrej.sanca@mottmac.com](mailto:ondrej.sanca@mottmac.com), Šumavská 31, 612 54 Brno;  
Ing. Norbert Dokoupil, tel.: 549 131 280, e-mail: [norbert.dokoupil@mottmac.com](mailto:norbert.dokoupil@mottmac.com), Šumavská 31, 612 54 Brno

## 2. Vstupní údaje

Kapitola popisuje územní charakteristiky, členění řešeného území a data, která jsou použita pro tvorbu modelu a pro návrh investičních a neinvestičních opatření ke zlepšení dopravní situace ve městě.

### 2.1 Charakteristika řešeného území

Statutární město Frýdek-Místek leží v Moravskoslezském kraji, je obcí s rozšířenou působností. Frýdek-Místek má dvě přirozená centra: slezský Frýdek a moravský Místek, která od sebe odděluje řeka Ostravice. Město má v současnosti necelých 60 tisíc obyvatel. Počet obyvatel se od roku 1990 snižuje. Tabulka 2.1 uvádí vývoj počtu obyvatel Frýdku-Místku.

Tabulka 2.1: Vývoj počtu obyvatel Frýdku-Místku. Počet je uveden k 31. prosinci příslušného roku.

Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel
1990*	67 070	1997	62 474	2004	59 897
1991*	64 971	1998	62 143	2005	59 682
1992	63 664	1999	61 654	2006	59 416
1993	63 374	2000	61 322	2007	59 233
1994	63 268	2001	61 018	2008	59 007
1995	63 049	2002	60 603	2009	58 582
1996	62 809	2003	60 290	2010	58 200

\*) V příslušném roce došlo k územní změně.

Zdroj: Český statistický úřad

Ve městě a okolí jsou významné průmyslové podniky, které jsou cílem a zdrojem dopravy. Mezi nejvýznamnější patří Hyundai v Nošovicích, ArcelorMittal ve Frýdku-Místku a Biocel v Paskově. Dalšími významnými cíli dopravy jsou zdravotnická zařízení, školy, nákupní centra a úřady státní správy a samosprávy.

Městem prochází železniční tratě číslo 322 a 323 a silnice I. třídy číslo 48 a 56. Silnice 48 vede přes město ve východozápadním směru a převádí velké množství kamionové tranzitní dopravy. Silnice 56 (R56) vede severojižním směrem. Na severu spojuje Frýdek-Místek s krajským městem Ostravou a na jihu s Beskydami, které jsou významnou rekreační oblastí pro obyvatele Moravskoslezského kraje. Na území města se celkem nachází přes 180 km komunikací.

Do řešeného území bylo zahrnuto i území samostatných obcí Sviadnov, Staré Město a Baška. Tyto samostatné obce se dopravně chovají jako části Frýdku-Místku. Obce byly do řešeného území zahrnuty také z důvodu zachování celistvosti komunikační sítě, která je zahrnuta do dopravního modelu. Následující tabulky uvádí vývoj počtu obyvatel v těchto obcích.

Tabulka 2.2: Vývoj počtu obyvatel Bašky. Počet je uveden k 31. prosinci příslušného roku.

Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel
1990	2 882	1997	3 058	2004	3 222
1991	2 878	1998	3 076	2005	3 260
1992	2 902	1999	3 131	2006	3 302
1993	2 900	2000	3 176	2007	3 373
1994	2 966	2001	3 139	2008	3 418
1995	3 024	2002	3 180	2009	3 433
1996	3 062	2003	3 220	2010	3 474

Zdroj: Český statistický úřad

Tabulka 2.3 Vývoj počtu obyvatel Starého Města. Počet je uveden k 31. prosinci příslušného roku.

Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel
1990*	-	1997	1 239	2004	1 223
1991	1 182	1998	1 251	2005	1 235
1992	1 189	1999	1 232	2006	1 244
1993	1 216	2000	1 241	2007	1 254
1994	1 220	2001	1 185	2008	1 291
1995	1 228	2002	1 191	2009	1 343
1996	1 243	2003	1 205	2010	1 382

\*) V roce 1990 součást Frýdku-Místku.

Zdroj: Český statistický úřad

Tabulka 2.4: Vývoj počtu obyvatel Sviadnova. Počet je uveden k 31. prosinci příslušného roku.

Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel
1990*	-	1997	1 281	2004	1 385
1991*	-	1998	1 296	2005	1 413
1992	1 219	1999	1 299	2006	1 426
1993	1 238	2000	1 308	2007	1 466
1994	1 233	2001	1 297	2008	1 506
1995	1 250	2002	1 327	2009	1 551
1996	1 259	2003	1 352	2010	1 618

\*) V letech 1990 a 1991 součástí Frýdku-Místku.

Zdroj: Český statistický úřad

Výše uvedené tabulky z obcí zahrnutých do řešeného území ukazují, že v těchto obcích počet obyvatel mírně stoupá. Tabulka 2.5 ukazuje vývoj počtu obyvatel v řešeném území ve vybraných letech. V celém řešeném území klesl počet obyvatel za posledních 20 let přibližně o 5 tisíc. Podle zkušeností z jiných regionů ČR i z výsledků dopravních průzkumů lze usuzovat, že se část obyvatel stěhuje do okolních obcí (proces suburbanizace). Za prací, nákupy a do škol následně dojíždí zpátky do města. Pro dopravu tito obyvatelé volí většinou IAD. Takto lze vysvětlit růst intenzit dopravy v řešeném území při současném poklesu počtu obyvatel.

Tabulka 2.5: Vývoj počtu obyvatel řešeného území ve vybraných letech. Počet je uveden k 31. prosinci příslušného roku.

Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel	Rok	Počet obyvatel
1990	69 952	1998	67 766	2006	65 388
1994	68 687	2002	66 301	2010	64 674

Zdroj: Český statistický úřad

Řešené (modelované) území je členěno na základní sídelní jednotky (dále jen ZSJ), nebo podrobněji. Tyto územní celky se nazývají dopravní zóny. Jízdy vozidel při průzkumech a v dopravním modelu jsou vztaženy k těmto dopravním zónám. Doprava, která vzniká či končí mimo řešené území, je vztažena na vjezdy do řešeného území. Každá dopravní zóna a vjezd je označen kódem a názvem. Názvy dopravních zón jsou shodné s názvy ZSJ. Členění řešeného území je dokumentováno v *Příloze M, Tabulka M-2*. Tabulka 2.6 ukazuje seznam dopravních zón v řešeném území. Celkový počet dopravních zón je 60.

Tabulka 2.6: Dopravní zóny v řešeném (modelovaném) území.

Kód	Název zóny	Kód	Název zóny	Kód	Název zóny
01	Frýdek: Historické jádro	19	Místek: Anenská	36	Skalice: Na Kamenci
02	Frýdek: Střed	20	Místek: Bezručova	37	Skalice: Baščica
03A	Frýdek: Nad Lipinou sever	21	Místek: Riviéra	38	Staré Město: Sever
03B	Frýdek: Nad Lipinou jih	22	Místek: Bahno	39	St. Město: Pr. obv. Jeremenkova
04	Frýdek: Lipina	23	Místek: Družstevní	40	Staré Město: Střed
05	Frýdek: Baranovice	24A	Místek: Polní východ	41	Staré Město: Zbytky
06A	Frýdek: Frýdek západ	24B	Místek: Polní západ	42	Staré Město: Křížová
06B	Frýdek: Frýdek východ	25	Místek: U Místeckého lesa	43A	Sviadnov: Západ
07	Frýdek: Nemocnice	26	Místek: Místecký les	43B	Sviadnov: Východ
08	Frýdek: Zátíší	27A	Místek: Průmyslový obvod jih	43C	Sviadnov: Jih, průmysl
09	Frýdek: Na Vyhliďce	27B	Místek: Průmyslový obvod sever	43D	Sviadnov: Sever, průmysl
10	Frýdek: Frýdecký les	28	Místek: Pod Štandlem	44A	Baška: Sever
11	Frýdek: Panské N. Dvory	29	Místek: Olešná	44B	Baška: Jih
12	Frýdek: Pod Černou Cestou	30	Zelinkovice	45A	Kunčičky u Bašky: Západ
13	Frýdek: Slezská-východ	31	Lysůvky	45B	Kunčičky u Bašky: Východ
14	Frýdek: Slezská-západ	32A	Chlebovice: Staříčská	OC01	Kaufland (Revoluční)
15	Frýdek: Jeremenkova	32B	Chlebovice: Zbytek MČ	OC02	Interspar (Hlavní třída)
16	Místek: Historické jádro	33	Lískovec	OC03	Parkoviště (8. pěšího pluku)
17	Místek: Kolaříkova	34	Skalice: Záhoří	OC04	Tesco (Přiborská)
18	Místek: Ondrášova	35	Skalice: Skalice	OC05	Parkoviště (Zámecká)

Tabulka 2.7 zobrazuje seznam vjezdů do řešeného (modelovaného) území. Celkový počet vjezdů je 17, včetně budované rychlostní silnice R48 od Rychaltic. Součet dopravních zón a vjezdů je 77. Vytvořená matice přepravních vztahů pro dopravní model obsahuje 77 řádků a sloupců, tj. 5929 přepravních vztahů v modelovaném území.



Tabulka 2.7: Vjezdy do řešeného (modelovaného) území.

Kód	Název zóny	Kód	Název zóny	Kód	Název zóny
V01	477, Řepiště	V07	R48, Běloutín (výhled)	V13	48425, Pržno
V02	48411, Žabeň	V08	48, Rychaltice	V14	4773, Raškovice
V03	ÚK, Biocel Paskov	V09	4849, Palkovice-severozápad	V15	648, Dobrá
V04	R56, Ostrava	V10	4848, Palkovice-sever	V16	R48, Český Těšín
V05	4845, Staříč-východ	V11	48412, Hodoňovice	V17	473, Sedliště
V06	4846, Staříč-jih	V12	56, Frýdlant nad Ostravicí		

## 2.2 Členění okolního území

Zbytek ČR mimo řešené území je členěn na obce s rozšířenou působností a hraniční přechody. Obce s rozšířenou působností v Moravskoslezském, Olomouckém a Zlínském kraji jsou členěny podrobněji. Podrobněji jsou také členěny obce s rozšířenou působností v okresech Břeclav, Hodonín a Vyškov. Tato území nazýváme dopravní oblasti. K těmto dopravním oblastem je vztažen výstup dálkovost jízdy a četnost použitých kódů při směrových průzkumech. Mapy dokumentující dopravní oblasti mimo řešené území jsou dokumentovány v Příloze M. Příloha M obsahuje tyto tabulky:

- **Tabulka M – 1** Stanoviště dopravních průzkumů.
- **Tabulka M – 2** Modelované území.
- **Tabulka M – 3** Česká republika a hraniční přechody.
- **Tabulka M – 4** Okresy Frýdek-Místek, Ostrava a Karviná.
- **Tabulka M – 5** Okres Bruntál.
- **Tabulka M – 6** Okres Břeclav.
- **Tabulka M – 7** Okres Hodonín.
- **Tabulka M – 8** Okres Jeseník.
- **Tabulka M – 9** Okres Kroměříž.
- **Tabulka M – 10** Okres Nový Jičín.
- **Tabulka M – 11** Okres Olomouc.
- **Tabulka M – 12** Okres Opava.
- **Tabulka M – 13** Okres Prostějov.
- **Tabulka M – 14** Okres Přerov.
- **Tabulka M – 15** Okres Šumperk.
- **Tabulka M – 16** Okres Uherské Hradiště.
- **Tabulka M – 17** Okres Vsetín.
- **Tabulka M – 18** Okres Vyškov.
- **Tabulka M – 19** Okres Zlín.

## 2.3 Použité vstupní údaje

V lednu 2012 má zhotovitel k dispozici pro tvorbu modelu a dopravně inženýrské analýzy a návrhy tyto vstupní údaje:

- Dopravní průzkumy provedené zhotovitelem v září až listopadu roku 2011. Dopravní průzkumy jsou podrobně rozebrány v následující kapitole.
- Celostátní sčítání dopravy (dále jen CSD) z let 2005 a 2010, ŘSD ČR.
- Data Českého statistického úřadu. Jedná se především o výsledky ze Sčítání lidu, domů a bytů (dále jen SLDB) z roku 2001 na úrovni ZSJ. Dle sdělení Českého statistického úřadu budou výsledky SLDB z roku 2011 v této podrobnosti k dispozici až v roce 2013. Dále jsou využita data, která jsou veřejně dostupná na webu Českého statistického úřadu.
- Územní plány Frýdku-Místku, Bašky, Starého Města a Sviadnova dostupné na webu v lednu 2012.
- Vedení rychlostní silnice R48 přes řešené území, včetně napojení rychlostní silnice R56, ŘSD ČR, 2011.
- Strategický plán rozvoje Statutárního města Frýdku-Místku, včetně průzkumu spokojenosti obyvatel, AQE advisors, a.s., 2011.
- Křižovatkové průzkumy na křižovatkách označených K63, K64, K65, HBH Projekt, spol. s r. o., 2009.
- Studie úpravy stávajících přechodů pro chodce za účelem zvýšení jejich bezpečnosti, PDSystems s.r.o., 2008
- Údaje o dopravních nehodách z let 2008 až 2011, [www.1jdvm.cz](http://www.1jdvm.cz), Ministerstvo dopravy ČR.
- Jízdní řády autobusů hromadné dopravy.
- Počty přepravených osob a tržby v autobusech městské hromadné dopravy za rok 2011, ČSAD Frýdek-Místek a.s.

## 3. Dopravní průzkumy

Kvalitní vstupní údaje jsou základním předpokladem pro optimální a realitu odrážející řešení dopravních problémů ve městě. Z tohoto důvodu bylo přikročeno k provedení podrobných dopravních průzkumů. Kapitola popisuje provedené dopravní průzkumy ve statutárním městě Frýdek-Místek. V období od září do prosince v pracovní dny provedl zhotovitel tyto druhy průzkumů:

- Směrový na vjezdech do města, *Příloha S*.
- Směrový na parkovištích, *Příloha OC*.
- Sčítání odbočujících proudů vozidel na křižovatkách, *Přílohy K01 až K62*.
- Sčítání intenzity dopravy na profilech, *Příloha P*.
- Strukturované pohovory s místními dopravními odborníky.

Druhy vozidel, které byly rozlišovány při všech typech průzkumů:

- osobní,
- nákladní (včetně dodávek),
- kamiony,
- autobusy,
- traktory.

Při CSD 2010 změnilo ŘSD ČR metodiku započítávání vleků a návěsů těžkých vozidel. Od roku 2010 ŘSD ČR vleky a návěsy nezapočítává. Tato skutečnost se nejvíce projevila v jízdách kamionů, protože kamion je většinou složen z tahače a návěsu. Při porovnání CSD 2005 a 2010 mohlo opticky dojít až k polovičnímu snížení počtu jízd kamionů. Tuto skutečnost je třeba zohlednit při porovnávání vývoje intenzit dopravy. Při zpracování dat z dopravních průzkumů je změna metodiky ŘSD ČR zohledněna a vleky a návěsy vozidel nejsou započteny.

Dále je v tomto projektu využito průzkumů z CSD 2010 a 2005 a sčítání odbočujících proudů na křižovatkách označených jako K63, K64 (na ulici Na Poříčí x Železniční I a Železniční II) a K65 (Bezručova x Palackého x 28. října). Umístění všech stanovišť dopravních průzkumů je dokumentováno v *Příloze M, Tabulka M-1*.

### 3.1 Směrové průzkumy na vjezdech

Směrové průzkumy na vjezdech jsou provedeny metodou položení dotazu řidiči na počátek a konec cesty (jízdy). Definice cesty: Posloupnost křižovatek a úseků komunikací, které jsou projety během jedné cesty (jízdy) pouze jedenkrát.

Umístění stanovišť směrového průzkumu provedeného v roce 2011 je dokumentováno v *Příloze M, Tabulce M-1*, červeným plným kruhem. Směrové průzkumy provedené v roce 2004, které jsou přepočteny na úroveň roku 2011, jsou znázorněny hnědou barvou. Stanoviště provedená v roce 2011 v časovém intervalu 7 h – 11 h a 13 h – 17 h:

- **S238** rychlostní silnice R56, km 47,0 Paskov jih, datum provedení: úterý, 20. 9. 2011.
- **S246** silnice 48, km 44,2 Zelinkovice východ, datum provedení: středa, 21. 9. 2011.
- **S248** silnice 56, km 54,7 Kunčičky u Bašky, datum provedení: čtvrtek, 15. 9. 2011.
- **S283** rychlostní silnice R48, km 49,0 Dobrá sever, datum provedení: čtvrtek, 22. 9. 2011.

Na každém stanovišti směrového průzkumu byly zjišťovány tyto údaje:

- druh vozidla,
- doba průjezdu,
- počet přepravených osob,
- počátek a konec cesty (název obce, případně hraničního přechodu a státu v případě mezinárodní jízdy, v řešeném území podrobnější lokalizace: ulice, městská část, nákupní centrum, zdravotnické zařízení, průmyslový podnik apod.)



Obrázek 3.1: Směrový průzkum na stanovišti S283, silnice R48 Dobrá sever.

Zjištěná data jsou analyzována v *Příloze S*. Pro každé stanoviště je dokumentováno:

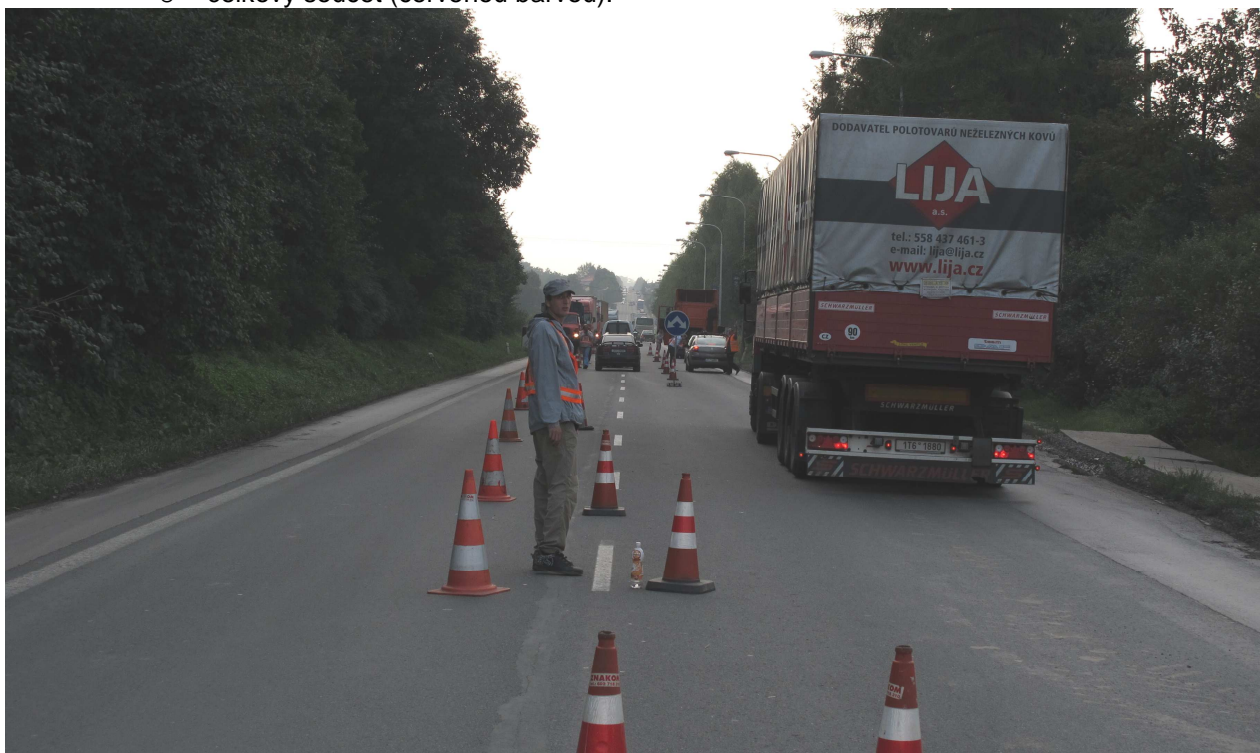
- **Tabulka S... – 1 Situace:** Lokalizuje na podrobné mapce umístění stanoviště průzkumu.
- **Tabulka S... – 2 Složení dopravního proudu:** Ukazuje podíl jednotlivých druhů vozidel na dopravním proudu za 8 h průzkumu. V horní části je tabulka a ve spodní výšečový graf.
- **Tabulka S... – 3 Dělbá dopravní práce:** Ukazuje podíl jednotlivých druhů vozidel na přepravě osob za 8 h průzkumu. V horní části je tabulka a ve spodní výšečový graf.
- **Tabulka S... – 4 Rozbor dálkovosti jízd – tabulka:** Ukazuje počet jízd v jednotlivých vzdálenostních intervalech (po 15 km) za 8 h průzkumu vzhledem k ČR. Rozlišeny jsou jízdy osobních automobilů a těžkých vozidel. Ve spodní části tabulky je uveden celkový dopravní výkon.
- **Tabulka S... – 5 Rozbor dálkovosti jízd – graf:** Graficky vyjadřuje předchozí tabulku v jednotlivých vzdálenostních intervalech (po 15 km) za 8 h průzkumu vzhledem k ČR. Jízdy těžkých vozidel jsou

vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Na ose X jsou uvedena jednotlivá vzdálenostní pásma a na ose Y počty vozidel.

- **Tabulka S... – 6A a 6B Složení dopravního proudu – tabulka:** V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel v jednotlivých čtvrt hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Dopolední část průzkumu 7 h až 11 h je v tabulce 6A a odpolední část průzkumu 13 h – 17 h je v tabulce 6B. Špičkové intervaly jsou šedě zvýrazněny. V jednotlivých čtvrt hodinách jsou uvedeny jízdy ve směru 1, ve směru 2 a součet obou směrů. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel ve 4-hodinovém intervalu (za stránku).
- **Tabulka S... – 7 Složení dopravního proudu – graf:** Hodnoty z tabulek 6A a 6B jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel ve čtvrt hodinách. Jízdy těžkých vozidel jsou vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.
- **Tabulka S... – 8 Rozvedení dopravy vzhledem k Moravskoslezskému kraji – kartogram:** V kartogramu je dokumentován rozpad dopravy ze sčítaného profilu do dopravních oblastí vzhledem k Moravskoslezskému kraji. Největším červeným rámečkem je označen sčítaný profil, tj. 100% intenzity dopravy. Pentle představují komunikační síť. Tloušťka pentle odpovídá intenzitě dopravy na komunikaci. Pentle jsou popsány čísly silnic, nebo jsou označeny jako místní nebo účelové komunikace. Plnými černými čtverečky jsou označeny cílové a výchozí dopravní oblasti. Šipkou se ukončuje pentle, pokud intenzita dopravy na komunikaci klesne pod 10% z celkové intenzity na sčítaném profilu, nebo pokud se dopravní proud dostane až na hranice rozšířeného území Moravskoslezského kraje. Černou malou plnou kružnicí je vyznačen místopis. Intenzity dopravy jsou vyneseny obousměrně na úrovni 24 h pracovního dne roku 2011. Přepočtové koeficienty z 8 h na 24 h jsou uvedeny v kapitole 3.4. Pro větší přehlednost není modelované území děleno na dopravní zóny, ale na 3 dopravní oblasti (FM0 – Frýdek-Místek bez Skalice a Sviadnov, FM5 – Zelinkovice a Chlebovice, FM8 – Baška, Kunčičky u Bašky). Druhy vozidel jsou vyneseny ve struktuře:
  - osobní automobily (zelenou barvou),
  - nákladní automobily včetně dodávek, autobusy a traktory (modrou barvou),
  - kamiony (růžovou barvou),
  - celkový součet (červenou barvou).
- **Tabulka S... – 9 Četnost použitých kódů:** Ukazuje četnost výskytů jednotlivých kódů dopravních oblastí na stanovišti vzhledem k celému území ČR. Kapitola 2.2 průvodní zprávy popisuje tyto dopravní oblasti. Pro větší přehlednost není modelované území děleno na dopravní zóny, ale na 3 dopravní oblasti (FM0 – Frýdek-Místek bez Skalice a Sviadnov, FM5 – Zelinkovice a Chlebovice, FM8 – Baška, Kunčičky u Bašky).
- **Tabulka S... – 10 Rozvedení dopravy vzhledem k Frýdku-Místku – kartogram:** V kartogramu je dokumentován rozpad dopravy ze sčítaného profilu do dopravních zón a na vjezdy vzhledem k řešenému (modelovanému) území (Frýdek-Místek, Baška, Staré Město a Sviadnov). Největším červeným rámečkem je označen sčítaný profil, tj. 100% intenzity dopravy. Vjezdy do řešeného území jsou vyneseny všechny. Tloušťka pentle na vjezdové komunikaci odpovídá intenzitě dopravy. Vjezd je označen kódem a názvem vjezdu. Dopravní zóny jsou vyneseny od určité intenzity dopravy, která je uvedena v legendě. Dopravní zóny jsou znázorněny výsečovým grafem a označeny kódem a názvem dopravní zóny. Intenzity dopravy jsou vyneseny obousměrně na úrovni 24 h pracovního dne roku 2011. Přepočtové koeficienty z 8 h na 24 h jsou uvedeny v kapitole 3.4. V levém horním rohu je vyjádřen poměr druhů jízdy vzhledem k modelovanému území (tranzitní a cílová a výchozí doprava). Druhy vozidel jsou vyneseny ve struktuře:



- o osobní automobily (zelenou barvou),
- o nákladní automobily včetně dodávek, autobusy a traktory (modrou barvou),
- o kamiony (růžovou barvou),
- o celkový součet (červenou barvou).



Obrázek 3.2: Směrový průzkum na stanovišti S246, silnice 48 Zelinkovice východ.

Dopravní průzkumy z roku 2004 na ostatních vjezdech jsou přepočteny na úroveň roku 2011. Intenzita na těchto stanovištích v roce 2011 byla zjištěna při křižovatkových či profilových průzkumech. Převážné vztahy zjištěné při směrových dopravních průzkumech na vjezdech do řešeného území budou použity pro tvorbu matice přepravních vztahů, především pro tranzitní a cílovou a zdrojovou dopravu vzhledem k modelovanému území. Tabulka 3.1 udává souhrnné ukazatele ze směrových průzkumů na vjezdech v roce 2011.

Tabulka 3.1: Souhrnné ukazatele ze směrových průzkumů na vjezdech v roce 2011.

Stanoviště	Obousměrná intenzita [24 h]	Dopravní práce [osob / 8 h]	Dopravní výkon [vozokm / 8 h]
S238	31 204	25 622	772 673
S246	16 288	15 877	995 603
S248	23 536	18 793	502 313
S283	21 262	21 104	994 610

### 3.2 Směrové průzkumy na parkovištích

Směrové průzkumy na parkovištích a u obchodních center jsou provedeny metodou položení dotazu řidiči na počátek a konec cesty (jízdy). Definice cesty je uvedena v kapitole 3.1. Mimo směrový průzkum bylo prováděno sčítání intenzity dopravy na příjezdech k parkovišti (mimo stanoviště OC03, kde to není možné),

aby byla zjištěna celková intenzita za dobu průzkumu. Před započítáním a po konci průzkumu byla sečtena vozidla, která stála na parkovišti.

Umístění stanovišť směrového průzkumu na parkovištích a u obchodních center je dokumentováno v *Příloze M, Tabulce M-1*, růžovým plným kruhem. Stanoviště provedená v roce 2011 v časovém intervalu 9 h – 19 h:

- **OC01** Obchodní centrum Kaufland (Revoluční), datum provedení: úterý, 13. 9. 2011.
- **OC02** Obchodní centrum Interspar (Hlavní třída), datum provedení: úterý, 13. 9. 2011.
- **OC03** Parkoviště (8. pěšího pluku), datum provedení: středa, 14. 9. 2011.
- **OC04** Obchodní centrum Tesco (Příborská), datum provedení: středa, 14. 9. 2011.
- **OC05** Parkoviště (Zámecká), datum provedení: úterý, 13. 9. 2011.

Na každém stanovišti směrového průzkumu byly zjišťovány tyto údaje:

- druh vozidla,
- doba příjezdu a odjezdu,
- počet přepravených osob,
- počátek a konec cesty (název obce, případně hraničního přechodu a státu v případě mezinárodní jízdy, v řešeném území podrobnější lokalizace: ulice, městská část, nákupní centrum, zdravotnické zařízení, průmyslový podnik apod.)



Obrázek 3.3: Stanoviště OC03. Parkoviště na ulici 8. pěšího pluku.

Zjištěná data jsou analyzována v *Příloze OC*. Pro každé stanoviště je dokumentováno:

- **Tabulka OC.. – 1 Situace:** Lokalizuje na podrobné mapce umístění a ohraničení sčítaného parkoviště. V příloze je znázorněno i umístění výjezdu.

- **Tabulka OC.. – 2 Složení dopravního proudu:** Ukazuje podíl jednotlivých druhů vozidel na dopravním proudu za 10 h průzkumu. V horní části je tabulka a ve spodní výšečový graf.
- **Tabulka OC.. – 3 Dělbá dopravní práce:** Ukazuje podíl jednotlivých druhů vozidel na přepravě osob za 10 h průzkumu. V horní části je tabulka a ve spodní výšečový graf.
- **Tabulka OC.. – 4 Rozbor dálkovosti jízd – tabulka:** Ukazuje počet jízd v jednotlivých vzdálenostních intervalech (po 15 km) za 10 h průzkumu vzhledem k ČR. Rozlišeny jsou jízdy osobních automobilů a těžkých vozidel. Ve spodní části tabulky je uveden celkový dopravní výkon.
- **Tabulka OC.. – 5 Rozbor dálkovosti jízd – graf:** Graficky vyjadřuje předchozí tabulku v jednotlivých vzdálenostních intervalech (po 15 km) za 10 h průzkumu vzhledem k ČR. Rozlišeny jsou jízdy osobních automobilů a těžkých vozidel. Na ose X jsou uvedena jednotlivá vzdálenostní pásma a na ose Y počty vozidel.
- **Tabulka OC.. – 6A, 6B a 6C Složení dopravního proudu – tabulka:** V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel v jednotlivých čtvrt hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Dopolodní část průzkumu 9 h až 13 h je v tabulce 6A, odpolední část průzkumu 13 h – 17 h je v tabulce 6B a večerní část průzkumu 17 h až 19 h je v tabulce 6C. Špičkové intervaly jsou šedě zvýrazněny. V jednotlivých čtvrt hodinách jsou uvedeny jízdy ve směru 1, ve směru 2 a součet obou směrů. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za stránku.
- **Tabulka OC.. – 7 Složení dopravního proudu – graf:** Hodnoty z tabulek 6A, 6B a 6C jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel ve čtvrt hodinách. Jízdy těžkých vozidel jsou vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.
- **Tabulka OC.. – 8 Rozvedení dopravy vzhledem k Frýdku-Místku – kartogram:** V kartogramu je dokumentován rozpad dopravy z parkoviště do dopravních zón a na vjezdy vzhledem k řešenému (modelovanému) území (Frýdek-Místek, Baška, Staré Město a Sviadnov). Největším červeným výšečovým grafem je označeno sčítané parkoviště, tj. 100% intenzity dopravy. Vjezdy do řešeného území jsou vyneseny všechny. Tloušťka pentle na vjezdové komunikaci odpovídá intenzitě dopravy. Vjezd je označen kódem a názvem vjezdu. Dopravní zóny jsou vyneseny od určité intenzity dopravy, která je uvedena v legendě. Dopravní zóny jsou znázorněny výšečovým grafem a označeny kódem a názvem dopravní zóny. Intenzity dopravy jsou vyneseny obousměrně na úrovni 24 h pracovního dne roku 2011. Přepočtové koeficienty z 10 h na 24 h jsou uvedeny níže. V levém horním rohu je vyjádřen poměr druhů jízd vzhledem k modelovanému území (vnitřní, tranzitní a cílová a výchozí doprava). Druhy vozidel jsou vyneseny ve struktuře:
  - osobní automobily (zelenou barvou),
  - nákladní automobily včetně dodávek, autobusy a traktory (modrou barvou),
  - kamiony (růžovou barvou),
  - celkový součet (červenou barvou).
- **Tabulka OC.. – 9 Četnost použitých kódů:** Ukazuje četnost výskytů jednotlivých kódů dopravních oblastí na stanovišti nejen vzhledem k celému území ČR, ale i do jednotlivých dopravních zón. Kapitola 2.1 a 2.2 průvodní zprávy popisuje tyto dopravní zóny a oblasti.

Protože ne všechna sčítaná parkoviště jsou přístupná po celých 24 h, byly zvoleny přepočtové koeficienty z 10 h průzkumu na úroveň 24 h pro každé sčítané parkoviště jednotlivě. Tabulka 3.2 tyto koeficienty dokumentuje.



Tabulka 3.2: Přepočtové koeficienty z 10 h průzkumu na 24 h.

Stanoviště	Otevírací doba [ h ]	Koef. osobní	Koef. nákladní	Koef. Kamiony	Koef. autobusy	Koef. traktory	Koef. těžká celkem
OC01	7 – 22	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11	1,11
OC02	8 – 21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
OC03	24 - ulice	1,48	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
OC04	24	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21	1,21
OC05	24 - ulice	1,48	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65

Z průzkumů parkovišť budou využity především přepravní vztahy pro vnitřní, cílovou a výchozí dopravu vzhledem k modelovanému území. Tabulka 3.3 dokumentuje souhrnné ukazatele ze směrových průzkumů na parkovištích. Na parkovišti OC03 byla při průzkumu zjištěna převaha poptávky po parkování nad nabídkou parkovacích míst. Parkoviště slouží i pro dlouhodobé stání vozidel. Všechny parkovací plochy, kde proběhl dopravní průzkum, jsou zdarma.

Tabulka 3.3: Souhrnné ukazatele ze směrových průzkumů na parkovištích.

Stanoviště	Obousměrná intenzita [24 h]	Dopravní práce [osob / 10 h]	Dopravní výkon [vozokm / 10 h]
OC01	2 924	3 128	25 323
OC02	4 510	4 338	37 071
OC03	3 444	2 633	21 273
OC04	5 741	5 216	57 594
OC05	366	348	6 395

### 3.3 Sčítání odbočujících proudů na křižovatkách

Sčítání odbočujících proudů vozidel na křižovatkách bylo provedeno na 62 křižovatkách v intervalu 7 h – 11 h a 13 – 17 h v září, říjnu a listopadu roku 2011. Sčítání křižovatkových pohybů bylo provedeno za účelem získání kalibračních intenzit pro model dopravy.

Umístění stanovišť křižovatkového průzkumu je znázorněno v Příloze M, Tabulce M-1, zeleným vyplněným trojúhelníkem. Tabulka 3.4 ukazuje seznam křižovatkových průzkumů.

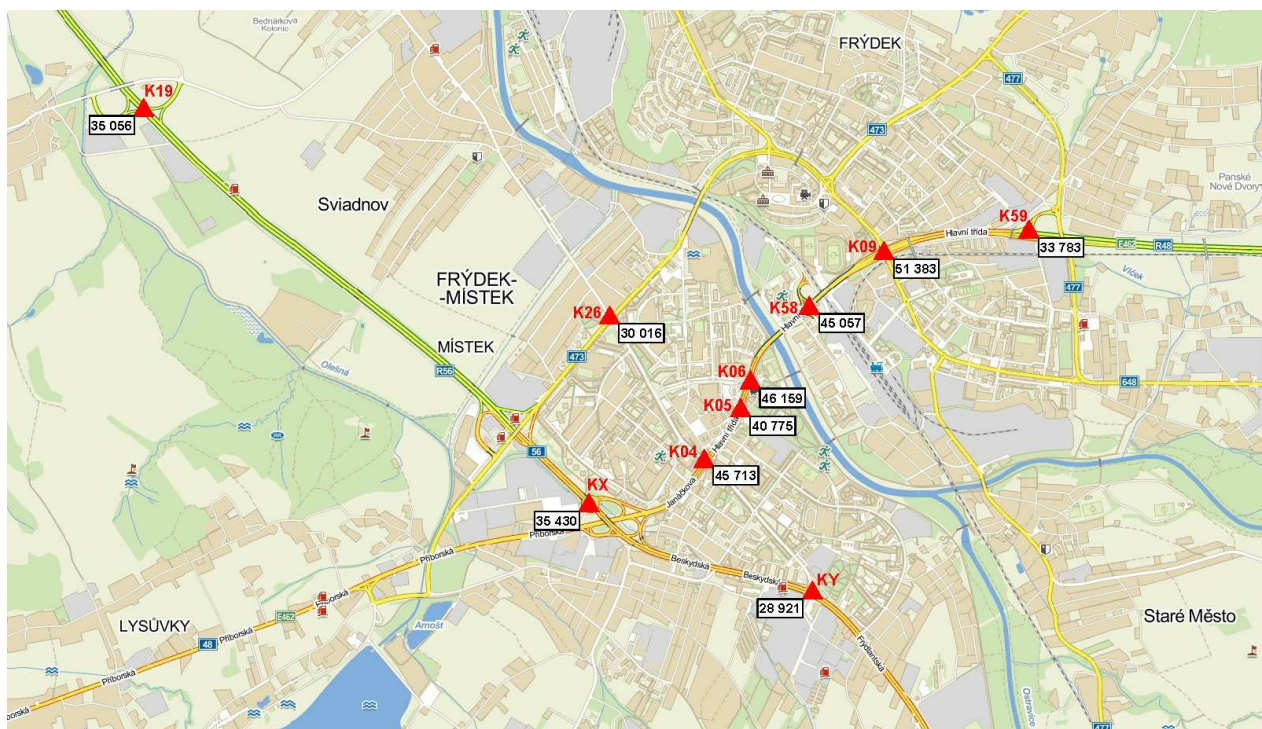
Tabulka 3.4: Seznam stanovišť křižovatkových průzkumů.

Kód	Název křižovatky	Kód	Název křižovatky
K01	48 Příborská x 473	K32	477 Slezská x 648 Slezská x 648 Hlavní třída
K02	48 Příborská x rampa k 56 J	K33	477 x 473 Bruzovská
K03	48 Janáčkova x rampa k 56 SV	K34	477 Lískovecká x 477 Valcířská x MK
K04	48 Janáčkova x 48 Hlavní třída x Ostravská x Frýdlant.	K35	4848 Palkovická x Kvapilova
K05	48 Hlavní třída x Třebízského (parkoviště)	K36	4848 Palkovická x Na Hrázi
K06	48 Hlavní třída x 8. pěšího pluku	K37	477 Jamnická x 4773 Skotňa
K07	Na Příkopě x rampa k 48 S	K38	477 x 48425 (Baška)
K08	Na Příkopě x rampa k 48 J	K39	48411 Ostravská x Staříčská x Úzká (Sviadnov)
K09	třída T. G. Masaryka x rampy k 48	K40	48411 Ostravská x 4845 x Nádražní (Sviadnov)
K10	473 Bruzovská x Antala Staška x Jeronýmova	K41	Frýdlantská x Bezručova
K11	648 x 477 x rampa k 48 S x Kaštanová	K42	56 x MK (Kunčičky u Bašky)
K12	648 x 648 Hlavní třída x rampa k 48 J	K43	648 Hlavní třída x Dobrovského
K13	4845 x rampa k R56 Z (Staříč)	K44	Ostravská x 8. pěšího pluku
K14	4845 x rampa k R56 V x ÚK Biocel Paskov	K45	8. pěšího pluku x Malý Koloredov
K15	473 17. listopadu x rampa k R56	K46	48 Příborská x OBI
K16	473 17. listopadu x rampa k R56	K47	473 Revoluční x Revoluční k ulici Míru
K17	56 Beskydská x rampa k 56 (k ulici Janáčkova a Příbor.)	K48	477 Staroměstská x Na Poříčí
K18	56 Beskydská x 4848 Podpuklí	K49	48 Příbor. x 4846 Staříč. x 4849 Pod Kab. (Chlebovice)
K19	R56 x rampy k R56 (k 4845, Staříč)	K50	48 Příborská x Zahradnická x Rovenská (Zelinkovice)
K20	56 Frýdlantská x 28. října	K51	48 Příborská x Pod Štandlem
K21	477 x rampa k 56 Z x 48412 (Hodoňovice)	K52	473 Bruzovská x El. Krásnohorské x Střelniční
K22	477 x rampa k 56 V (Kunčičky u Bašky)	K53	473 Bruzovská x MK (ke skládce)
K23	473 x Kvapilova	K54	477 Lískovecká x Na Aleji x Puškinova
K24	473 17. listopadu x Collo-louky	K55	477 Lískovecká x Heydukova x El. Krásnohorské
K25	473 17. listopadu x Albert	K56	477 Lískovecká x Nad Lipinou x Horní
K26	473 17. listopadu x 473 J. Opletala x 48411 Ostravská	K57	477 x Černá cesta x Bedřicha Václavka
K27	473 J. Opletala x Hálkova x Pionýrů	K58	48 Hlavní třída x rampy k 48 (k ulici Na Přík. a Na Poříčí)
K28	473 Revoluční x 477 Lískovecká x Hluboká	K59	48 Hlavní třída x rampy k 48 (k 648 a 477)
K29	473 Revoluční x 473 Bruzovská x tř. TGM x Radniční	K60	648 Hlavní třída x ČS Shell a Interspar
K30	třída T. G. Masaryka x Nádražní x V. Závady	K61	473 J. Opletala x ČS Agip a Penny market
K31	477 Staroměstská x 477 Slezská x Slezská	K62	56 x rampy k 56 (k silnicím 477 a 48412, Kunčičky u B.)

Zjištěná data z křižovatek jsou analyzována v *Přílohách K01-K62*. Pro každé stanoviště je dokumentováno:

- **Tabulka K.. – 1 Situace:** Lokalizuje na podrobné mapce umístění sčítané křižovatky a označení jednotlivých ramen.
- **Tabulka K.. – 2 Odbočující proudy vozidel na křižovatce – jízdy všech vozidel za 24 h:** Ukazuje křižovatkové pohyby jízd všech vozidel za 24 h pracovního dne roku 2011. V horní části je matice přepravních vztahů. Ve spodní části je kartogram, který vyjadřuje tuto matici. Vozidla jsou členěna na osobní, těžká (nákladní, kamiony, autobusy, traktory) a celkový součet.

- **Tabulka K.. – 3 Odbočující proudy vozidel na křižovatce – jízdy kamionů za 24 h:** Ukazuje křižovatkové pohyby jízd kamionů za 24 h pracovního dne roku 2011. Kamiony jsou již obsaženy v jízdách těžkých vozidel v Tabulce K.. – 2.
- **Tabulka K.. – 4 Odbočující proudy vozidel na křižovatce – jízdy autobusů za 24 h:** Ukazuje křižovatkové pohyby jízd autobusů za 24 h pracovního dne roku 2011. Autobusy jsou již obsaženy v jízdách těžkých vozidel v Tabulce K.. – 2.
- **Tabulka K.. – 5 Odbočující proudy vozidel na křižovatce – jízdy všech vozidel v dopolední špičkové hodině:** Ukazuje křižovatkové pohyby jízd všech vozidel ve špičkové dopolední hodině pracovního dne roku 2011.
- **Tabulka K.. – 6 Odbočující proudy vozidel na křižovatce – jízdy všech vozidel v odpolední špičkové hodině:** Ukazuje křižovatkové pohyby jízd všech vozidel ve špičkové odpolední hodině pracovního dne roku 2011.
- **Tabulka K.. – 7 Intenzita dopravy na vjezdech do křižovatky – tabulka:** V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel dle jednotlivých ramen křižovatky v jednotlivých čtvrt hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za 8 h průzkumu.
- **Tabulka K.. – 8 Intenzita dopravy na vjezdech do křižovatky – graf:** Hodnoty z předchozí tabulky jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel ve čtvrt hodinách. Jednotlivá ramena křižovatky jsou barevně odlišena. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.



Obrázek 3.4: 10 nejvíce zatížených křižovatek v řešeném území.

Obrázek 3.4 a tabulka 3.5 ukazují 10 nejvíce zatížených křižovatek v řešeném území. Intenzita uvedená u křižovatky dokumentuje celkový počet vozidel, která projedou křižovatkou za 24 h. Na okružních

křižovatkách na obrázku označených jako KX a KY nebyly zjišťovány odbočující proudy, ale pouze intenzita na vjezdech.

Tabulka 3.5: 10 nejvíce zatížených křižovatek v řešeném území.

Pořadí	Označení křižovatky	Celková intenzita [24 h]
1	K09	51 383
2	K06	46 159
3	K04	45 713
4	K58	45 057
5	K05	40 775
6	KX	35 430
7	K19	35 056
8	K59	33 783
9	K26	30 016
10	KY	28 921

### 3.4 Sčítání intenzit dopravy na profilech

Sčítání intenzit dopravy na profilech bylo provedeno na 9 stanovištích v intervalu 7 h – 11 h a 13 – 17 h v září, říjnu a listopadu roku 2011. Na 2 stanovištích bylo provedeno sčítání po dobu 24 h. Sčítání intenzit dopravy na profilech bylo provedeno za účelem získání kalibračních intenzit pro model dopravy a získání přepočtových koeficientů z 8 h průzkumu na 24 h.

Umístění stanovišť profilového průzkumu je znázorněno v *Příloze M, Tabulce M-1*, modrým vyplněným čtvercem. Tabulka 3.6 ukazuje seznam křižovatkových průzkumů.

Tabulka 3.6: Seznam profilových průzkumů.

Kód	Název stanoviště	Interval průzkumu [h]
P01	48 Hlavní třída, most přes Ostravici	24
P02	473 Koloredovský most	24
P03	477 Jamnická, most přes Morávku	7 – 11 a 13 – 17
P04	MK Sviadnov, most přes Ostravici	7 – 11 a 13 – 17
P05	Okružní křižovatka Tesco, sil. 56, rameno od Ostravy	7 – 11 a 13 – 17
P06	Okružní křižovatka Tesco, MK, rameno od Tesca	7 – 11 a 13 – 17
P07	Okružní křižovatka Tesco, sil. 56, rameno od Frýdlantu n/O.	7 – 11 a 13 – 17
P08	Okružní křižovatka Lidl, 56 Beskydská	7 – 11 a 13 – 17
P09	Okružní křižovatka Lidl, MK Svazarmovská	7 – 11 a 13 – 17
P10	Okružní křižovatka Lidl, 56 Frýdlantská	7 – 11 a 13 – 17
P11	Okružní křižovatka Lidl, MK Frýdlantská	7 – 11 a 13 – 17

Zjištěná data z profilových průzkumů jsou analyzována v *Příloze P*. Pro každé stanoviště je dokumentováno:

- **Tabulka P.. – 1 Situace:** Lokalizuje na podrobné mapce umístění sčítaného profilu a označení jednotlivých směrů.
- **Tabulka P.. – 2 Intenzita dopravy ve vybraných intervalech:** Dokumentuje intenzitu dopravy ve vybraných intervalech a za 24 h dle jednotlivých druhů vozidel.

- **Tabulka P.. – 3 Intenzita dopravy v 15' intervalech – tabulka:** V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel v jednotlivých čtvrt hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Špičkové intervaly jsou šedě zvýrazněny. V jednotlivých čtvrt hodinách jsou uvedeny jízdy ve směru 1, ve směru 2 a součet obou směrů. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za stránku.
- **Tabulka P... – 4 Intenzita dopravy v 15' intervalech – graf:** Hodnoty z tabulky 3 jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel ve čtvrt hodinách. Jízdy těžkých vozidel jsou vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.
- **Tabulka P.. – 5 Intenzita dopravy v hodinových intervalech – tabulka:** V tabulkách je dokumentován počet průjezdů vozidel v jednotlivých hodinových intervalech tak, jak byl zjištěn při průzkumu. Špičkové intervaly jsou šedě zvýrazněny. V jednotlivých čtvrt hodinách jsou uvedeny jízdy ve směru 1, ve směru 2 a součet obou směrů. Ve sloupcích je vyjádřeno složení dopravního proudu. Dole na stránce je součet vozidel za stránku.
- **Tabulka P... – 6 Intenzita dopravy v hodinových intervalech – graf:** Hodnoty z tabulky 5 jsou vyneseny graficky. Na ose X je denní doba a na ose Y je počet projíždějících vozidel v hodinách. Jízdy těžkých vozidel jsou vyneseny modře a jízdy osobních vozidel zeleně. Špičkové intervaly jsou označeny šipkou.

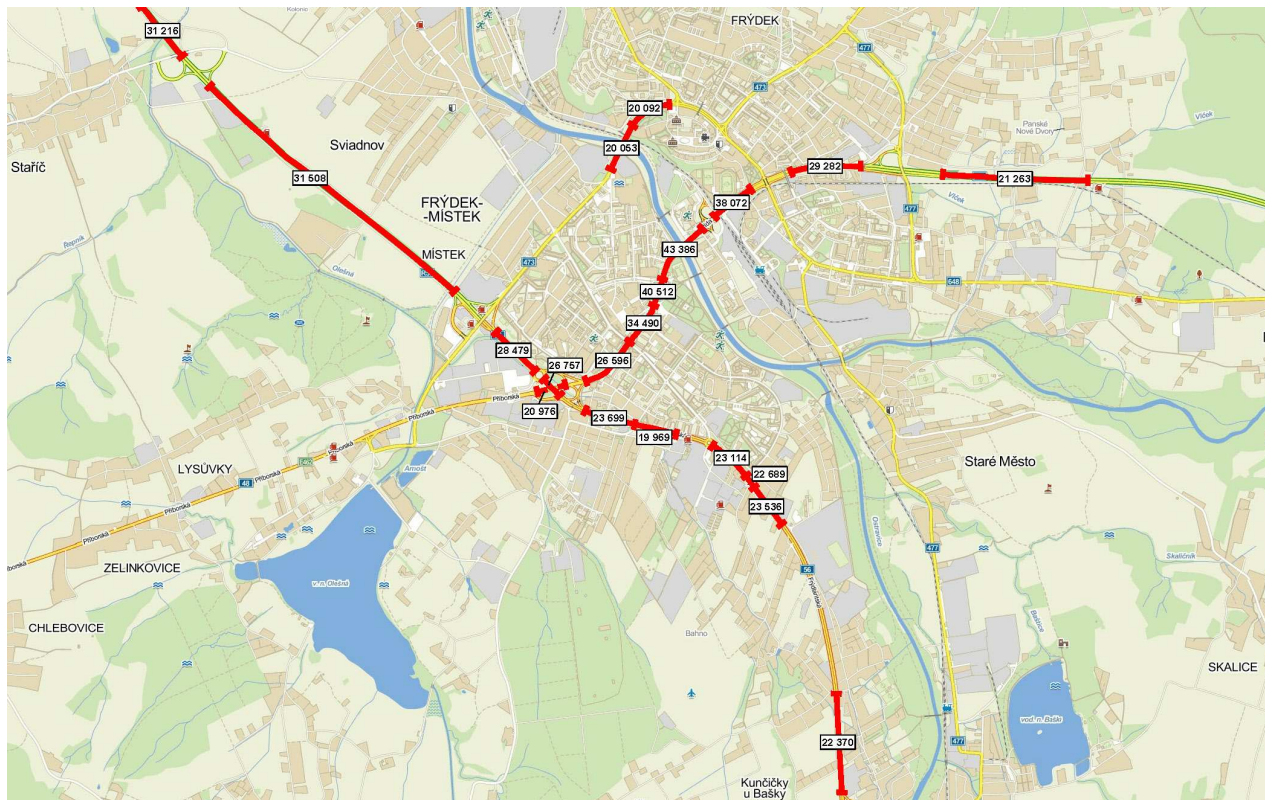
Na základě sčítání 24 h na mostech přes Ostravici (stanoviště P01 a P02) byl určen přepočtový koeficient z 8 h průzkumu na 24 h pro směrové průzkumy na vjezdech, profilové a křižovatkové průzkumy. Koeficienty jsou uvedeny v tabulce 3.7. Parkoviště a obchodní centra mají specifické přepočtové koeficienty, které jsou dokumentovány v kapitole 3.2.

Tabulka 3.7: Přepočtové koeficienty z 8 h průzkumu na 24 h.

Koef. osobní	Koef. nákladní	Koef. Kamiony	Koef. autobusy	Koef. traktory	Koef. těžká celkem	Koef. celkem
1,738	1,782	2,248	1,513	1,313	1,855	1,758

Obrázek 3.5 ukazuje nejvíce zatížené úseky komunikační sítě v řešeném území podle dopravních průzkumů na úrovni roku 2011. Z obrázku je zřejmé, že se jedná o silnice 48, 56 (R56) a 473. Nejvíce zatíženým úsekem ve městě je silnice 48 v místě mostu přes Ostravici.





Obrázek 3.5: Nejvíce zatížené úseky komunikační sítě v řešeném území podle dopravních průzkumů.

### 3.5 Zvláštní okolnosti při průzkumu

V době konání dopravních průzkumů na podzim roku 2011 byl již otevřen pro veškerou dopravu most přes Ostravici (silnice 477) v Bašce. Jediným trvale uzavřeným úsekem komunikační sítě byla ulice Zahradnická mezi silnicí 48 a ulicí Hraniční v Lysůvkách.

Při směrovém průzkumu na stanovišti S238 na rychlostní silnici R56 u Paskova došlo v důsledku vysoké intenzity dopravy ke kongesci. V důsledku kongesce by došlo ke zkreslení celkového počtu jízd vozidel a ke zkreslení denního průběhu dopravy. Z tohoto důvodu bylo ze směrového průzkumu převzato směřování dopravy do dopravních oblastí a zón. Denní průběh dopravy a celková intenzita dopravy byla převzata ze sousední křižovatky, kde průzkum proběhl za normálních podmínek.

### 3.6 Celostátní sčítání dopravy

CSD probíhá na komunikační síti ČR od roku 1959 s menšími odchylkami každých 5 let. Od roku 1980 probíhá vždy v letech končících na číslici 0 a 5. CSD umožňuje sledovat vývoj intenzit dopravy a ŘSD ČR na základě výsledků sčítání určuje růstové koeficienty pro prognózu vývoje dopravy. Výsledky CSD 2010 jsou po přepočtení na úroveň roku 2011 využity v modelu jako kalibrační hodnoty. Také je CSD využito pro porovnání vývoje dopravy v řešeném území.

Garantem provedení a zpracování CSD 2010 je ŘSD ČR, které také určuje závaznou metodiku. V roce 2010 došlo v ČR k zásadní změně metody zpracování dat, kdy nebyly započítávány přívěsy, návěsy a klouby vozidel. Tuto skutečnost je nutné uvažovat při práci s daty z různých let CSD, zvláště pak u těžkých vozidel – u kamionů tvoří návěsy takřka 50% intenzity dopravy.

Data CSD 2010 jsou veřejně dostupná na webových stránkách ŘSD ČR (<http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>). Osobní automobily tvoří samostatnou kategorii. Těžká vozidla jsou součtem kategorií LN, SN, SNP, A, AK, TR a TRP. Kamiony jsou pak součtem kategorií TN, TNP a NSN. Intenzity motocyklů a cyklistů nejsou v modelu uvažovány.

Během provádění CSD 2010 došlo nepříznivým okolnostem, které mohou mít větší vliv na správnost výsledných dat v Moravskoslezském kraji. První okolností jsou povodně, které postihly severní Moravu, Slezsko, Zlínský kraj, Polsko, Slovensko a Maďarsko. CSD 2010 začalo v květnu a trvalo do října 2010. Povodně začaly 16. května 2010. Dalším nepříznivým důsledkem povodní bylo zničení mostu přes Ostravici na silnici 477 v Bašce a vynucené výrazné omezení rychlosti na silnici 473 na Koloredovském mostu v důsledku sesuvů půdy. Řeka Ostravice rozděluje řešené území na dvě části. Přes Ostravici v řešeném území vedou 4 mosty. Absence jednoho mostu a omezení dopravy na druhém mohlo mít v kombinaci s důsledky povodně zásadní vliv na zjištěné intenzity dopravy v řešeném území. V metodice provedení CSD 2010 na webu není popsáno, jak se s touto skutečností ŘSD ČR vypořádalo.

Tabulka 3.8 dokumentuje zjištěné výsledky CSD 2010 v řešeném území na úrovni roční průměrné denní intenzity (dále jen RPDl) v pracovním dnu (bez započtení víkendů). Umístění stanovišť CSD 2010 je dokumentováno v Příloze M, Tabulce M-1, černým plným kruhem.

Tabulka 3.8: Stanoviště CSD 2010 v řešeném území.

Kód	Název stanoviště	Kód Mott	Celkem	Osobní	Těžká bez kamionů	Kamiony
7-1540	48 Chlebovice Z	K49-B	16 892	11 947	2 209	2 736
7-1541	48 Příborská	K02-A	18 217	13 230	2 131	2 856
7-1542	48 Janáčkova	K04-B	26 501	19 989	3 118	3 394
7-1543	48 Hlavní třída, most přes Ostravici	K06-A	33 775	26 818	4 080	2 877
7-1544	48 Hlavní třída	K04-D	32 849	26 014	3 811	3 024
7-1546	R48 Frýdek-Místek V	K59-D	19 048	13 557	2 544	2 947
7-1550	648 Dobrá Z	není	7 180	6 523	556	101
7-1551	648 Hlavní třída	K12-C	13 947	11 585	1 602	760
7-1757	R56 Frýdek-Místek SZ	K19-C	29 889	24 769	2 601	2 519
7-1758	R56 Staříč	K19-A	26 966	21 536	3 428	2 002
7-1760*	48411 Sviadnov, Ostravská	K39-A	11 123	9 424	1 454	245
7-1761	48411 Ostravská	K26-A	11 123	9 424	1 454	245
7-1762	56 Tesco	P05	21 790	18 441	1 479	1 870
7-1763	56 Beskydská	P08	18 187	15 530	1 866	791
7-1764	56 Frýdlantská	K20-C	22 433	19 933	1 807	693
7-1767	48411 Žabeň JV	není	6 291	5 337	835	119
7-2570	477 Na Baštici	není	6 878	5 403	975	500
7-2571	477 Lískovecká	K55-A	6 390	5 531	747	112
7-2572	477 u Na Vyhliďce	K57-A	8 371	6 841	1 092	438
7-2574	477 Jamnická u obecního úřadu	K37-C	8 649	6 990	1 287	372
7-2575*	477 Jamnická u Pod Křížovou	není	8 649	6 990	1 287	372
7-2580	4773 Skalice	není	689	587	96	6
7-2610	473 Sedliště J	není	8 053	7 003	857	193
7-2612	473 Koloredovský most přes Ostravici	K47-C	18 612	17 093	1 269	250
7-2613	473 Revoluční	K28-D	15 625	13 723	1 629	273

Kód	Název stanoviště	Kód Mott	Celkem	Osobní	Těžká bez kamionů	Kamiony
7-2614	473 Bruzovská u Jabloňové	není	9 021	7 614	1 110	297
7-2615	473 Bruzovská u Nových Dvorů	K33-C	8 786	7 404	1 060	322
7-2670	4848 Palkovice S	K36-C	4 480	3 865	581	34
7-2671*	4848 Palkovická	K35-C	4 480	3 865	581	34
7-3360	56 Kunčičky u Bašky	K42-C	18 163	15 759	1 664	740
7-3361	MK Ostravská	K04-A	14 992	13 481	1 465	46
7-3362	MK Frýdlantská	P11	15 243	13 744	1 493	6
7-3363	MK tř. T. G. Masaryka	K29-C	21 932	20 006	1 914	12
7-3364	MK Slezská	K31-B	15 331	13 501	1 791	39
7-5872	473 J. Opletala	K26-D	17 392	15 522	1 585	285
7-5874	473 17. listopadu, u Ostravské	K26-B	16 003	14 109	1 452	442
7-5875	473 17. listopadu, u Olešné	K23-B	6 623	5 354	871	398
7-5981	477 Slezská	není	9 619	8 161	1 185	273

\*) V roce 2010 nebylo stanoviště sčítáno. Intenzita je převzata ze sousedního stanoviště.

Největší nesoulad mezi výsledky zjištěnými při CSD 2010 a průzkumem v roce 2011 je na silnici 48 na mostě přes Ostravici. Jedná se o stanoviště 7-1543. Při 24 hodinovém průzkumu v roce 2011 zde byla zjištěna 43 tisíc obousměrných jízd. CSD 2010 zjistilo intenzitu o 10 tisíc nižší. Na sousedních stanovištích je již intenzita podobná. Pokud je porovnán vývoj mezi roky 2010 a 2011 na vybraných stanovištích, celková průměrná intenzita dopravy v řešeném území stoupla o 6% (osobní 6%, těžká vozidla 8%). Na nárůstu se mohou podílet tyto faktory:

- Oživení hospodářství po krizi, které probíhá od roku 2008.
- Povodně v době konání CSD.



## 4. Veřejná doprava

Kapitola popisuje jednotlivé druhy veřejné dopravy v řešeném území. Řešené území je dopravně obsluhováno těmito druhy veřejné dopravy:

- železniční doprava,
- autobusová městská hromadná doprava,
- regionální a dálková autobusová doprava.

Nejbližší letiště s pravidelnou dopravou jsou v Mošnově (Leoš Janáček Ostrava Airport) a v polských Katowicích (Katowice Airport).

Vlaky a autobusy regionální dopravy jsou v řešeném území zintegrovány v Ostravském dopravním integrovaném systému (dále jen ODIS). Integrovaný dopravní systém je obecná forma organizace dopravy založená na:

- jednotném tarifu,
- jednotných dopravních podmínkách,
- jednotném přístupu ke koordinaci jízdních řádů,
- koordinované nabídce více dopravců pro zajištění dopravní obsluhy daného území.

Koordinátorem ODIS je společnost Koordinátor ODIS s.r.o., Na Hradbách 1440/16, 702 00 Ostrava. Linky ODIS v jednotlivých obcích k 11. 12. 2011, které jsou součástí řešeného území:

- Frýdek-Místek (zóna ODIS 50): vlakové linky S6 a S7, regionální autobusové linky 376, 377, 380, 381, 621, 647, 662, 739, 765, 774, 775.
- Baška (zóna ODIS 49): vlaková linka S6.
- Staré Město není v systému ODIS.
- Sviadnov (zóna ODIS 51): regionální autobusové linky 376, 377, 380, 381, 382.

V ODIS jsou zapojeni tyto dopravci:

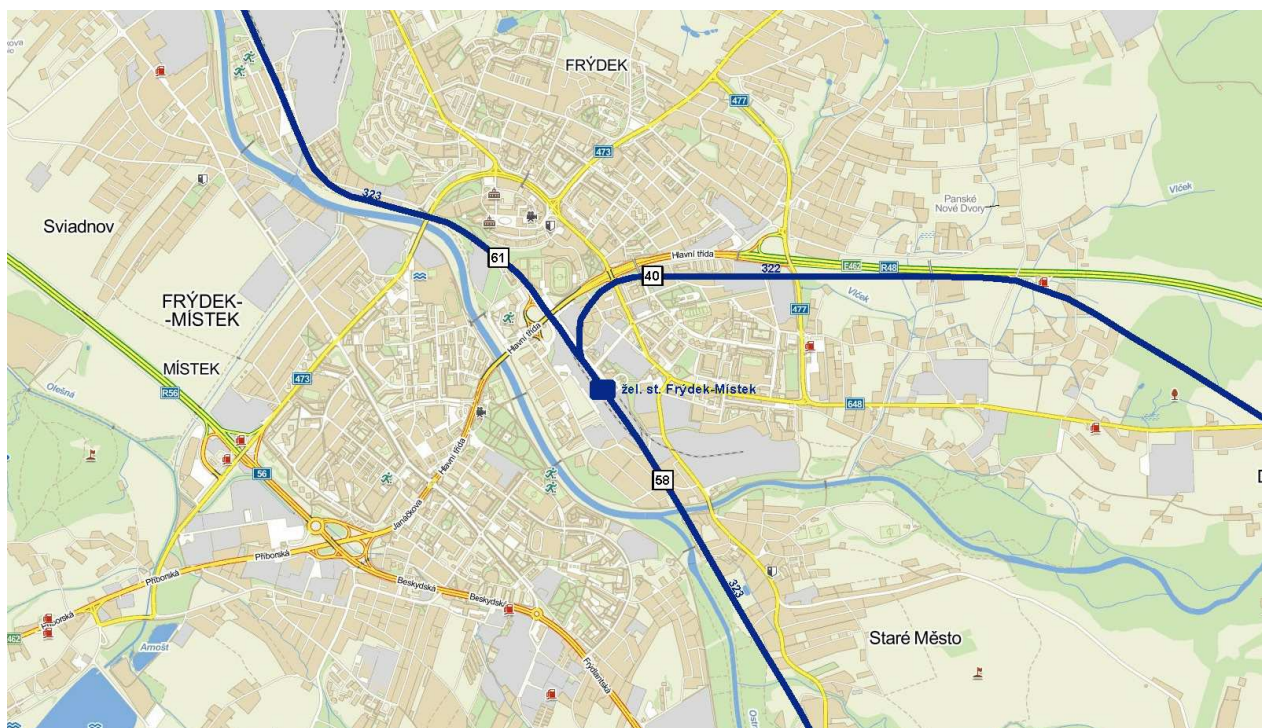
- České dráhy a. s.,
- Viamont Regio a. s.,
- Dopravní podnik Ostrava a. s.,
- Městský dopravní podnik Opava, a. s.,
- Veolia Transport Morava a. s.,
- TQM - holding s. r. o.,
- ČSAD Frýdek-Místek a. s.,
- ČSAD Havířov a. s.,
- ČSAD Karviná a. s.,
- Radovan Maxner,
- Osoblažská dopravní společnost, s.r.o.

## 4.1 Železniční doprava

Řešeným územím prochází železniční tratě číslo 322 (Český Těšín – Frýdek-Místek) a 323 (Ostrava – Valašské Meziříčí). V řešeném území se nacházejí tyto stanice:

- Lískovec u Frýdku (trať 323),
- Frýdek-Místek (trať 322 a 323),
- Baška (trať 323).

Dopravu v rámci ODIS provozuje společnost České dráhy a. s. Řešené území je v lednu 2012 obsluhováno spěšným a osobními vlaky. Obrázek 4.1 ukazuje počet obousměrných vlakových spojů v řešeném území v pracovní den ledna 2012. Model IAD s železniční dopravou neuvažuje.



Obrázek 4.1: Počet obousměrných vlakových spojů v řešeném území.

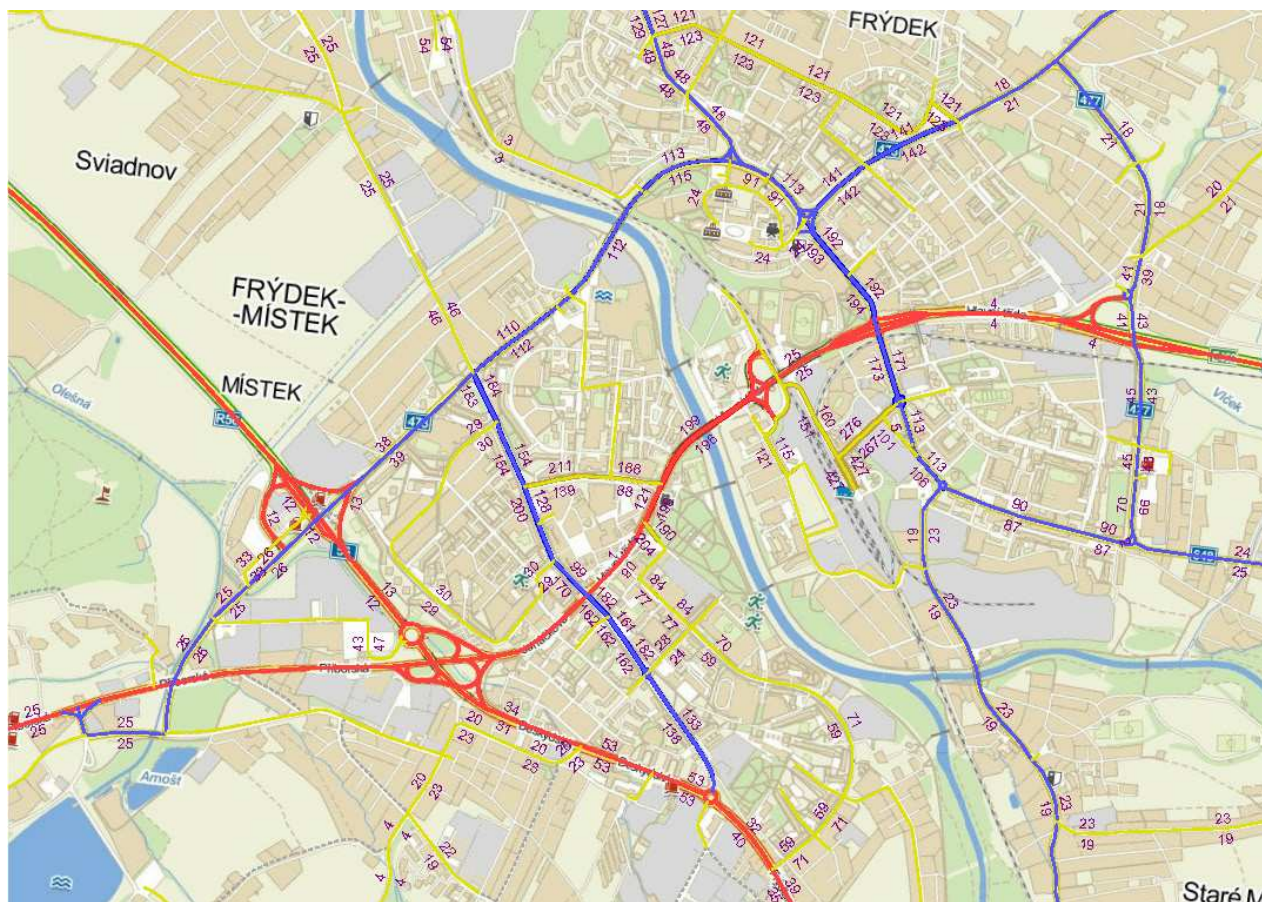
## 4.2 Městská hromadná doprava

Městská hromadná doprava (dále jen MHD) je ve Frýdku-Místku provozována autobusy společnosti ČSAD Frýdek-Místek a. s. MHD není zaintegrovaná v systému ODIS. MHD v běžný pracovní den zajišťuje 27 autobusů. Obrázek 4.2 ukazuje jízdy autobusů MHD v říjnový pracovní den roku 2011. Tyto jízdy jsou zahrnuty do dopravního modelu.

Při pohovorech s odborníky na dopravu, byla označena za nejvíce problémová tato místa:

- Frýdlantská (u Ještěra) před křižovatkou K04 – zpoždění až 7 minut kvůli koloně vozidel.
- Třída T. G. Masaryka mezi K09 (Rubikovka) a K29 – kongesce.
- Točna Letná – nebezpečné vyjždění z točny na silnici 56.
- 17. listopadu před křižovatkou K26 (od Baumaxu) – kongesce.



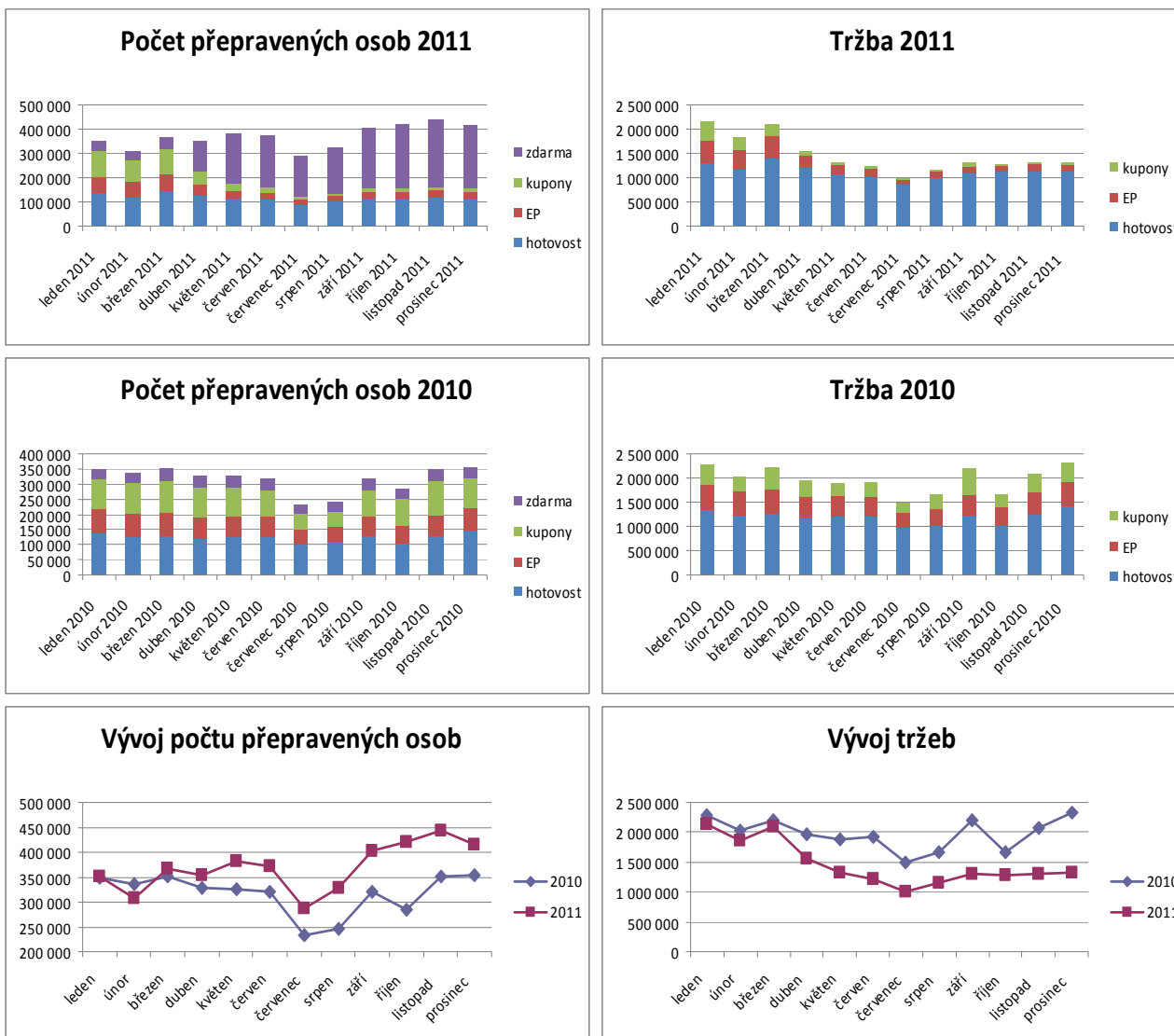


Obrázek 4.2: Jízdy autobusů MHD na úrovni říjnového pracovního dne roku 2011.

Od března 2011 běží ve Frýdku-Místku projekt *MHD zdarma*. Tento projekt je v ČR pilotní. Každý člověk, který prokáže svoji bezdlužnost vůči městu Frýdek-Místek a pořídí si za jednorázový poplatek 300 Kč čipovou kartu, může dále zdarma užívat MHD ve Frýdku-Místku. V březnu 2011 byla také zvýšena četnost spojů autobusů MHD. Cílem tohoto projektu je nabídnout občanům a návštěvníkům města alternativu k IAD, která se nepříznivě projevuje na životních podmínkách ve městě (bezpečnost, exhalace, vibrace).

Na obrázku 4.3 je dokumentováno porovnání počtu přepravených osob a tržeb v MHD v roce 2011. V grafech je rozlišen způsob platby za cestu:

- zdarma,
- na kupon,
- platba elektronickou peněženkou,
- platba za hotové.



Obrázek 4.3: Jízdy autobusů MHD na úrovni říjnového pracovního dne roku 2011.

Zdroj: ČSAD Frýdek-Místek a.s.

Od března 2011 můžeme pozorovat růst počtu přepravených osob a pokles tržeb, který je ovšem menší, než bylo očekáváno. Zajímavý je také nečekaný poměrně vysoký počet cestujících, kteří stále platí za přepravu hotově. Počet těchto cestujících se po zavedení MHD zdarma zmenšil minimálně. Patrně jsou to cestující, kteří nepoužívají MHD každodenně a nejsou ochotni věnovat čas na vyřízení čipové karty.

Od zavedení MHD zdarma v březnu 2011 bylo přepraveno do prosince 2011 (přibližně 300 dnů) navíc 645 514 osob oproti stejnému období v předchozím roce. Pokud bude zjednodušeně uvažováno, že každý den cestoval stejný počet cestujících, tak každý den použilo navíc MHD 2 150 cestujících. Kdyby v extrémním případě všichni tito cestující přešli na MHD z IAD (někteří již MHD využívali a nyní jezdí více, někteří chodili pěšky apod.), tak při uvažované průměrné obsazenosti osobních vozidel 1,4 osoby/vozidlo, se mohl snížit počet jízd osobních vozidel za 24 h pracovního dne v důsledku MHD zdarma o 1 500 až 2 000 jízd v celém městě. Pokud se tyto jízdy rozptýlí na komunikační síť, tak se na jednotlivých úsecích komunikační sítě, v závislosti na celkové intenzitě dopravy, pohybuje toto snížení v jednotkách procent.

Tabulka 4.1 ukazuje zjištěný vývoj dopravy mezi roky 2011, 2010 a 2005 dle provedených průzkumů a CSD v řešeném území. Při porovnávání roku 2010 je nutno vzít do úvahy povodně, které mohly snížit celkovou intenzitu dopravy v řešeném území.

Tabulka 4.1: Vývoj intenzit dopravy dle průzkumů a CSD

Srovnávané roky	Vozidla celkem	Osobní	Těžká
2011 / 2005	1,19	1,14	1,51
2011 / 2010	1,06	1,06	1,08

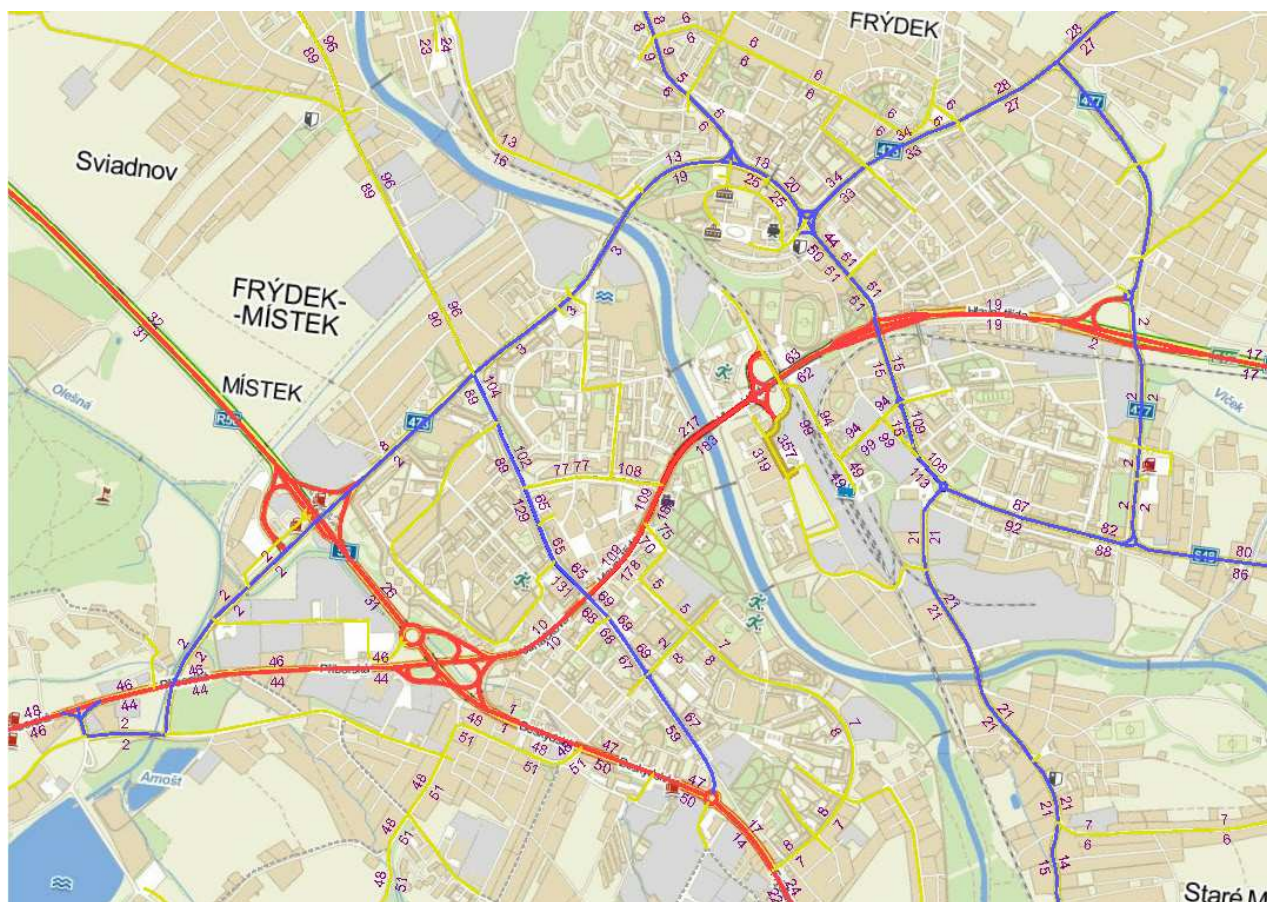
Růstu intenzit dopravy nejde radikálně zamezit v krátké době především z těchto důvodů:

- Hospodářské oživení po krizi, která vznikla v roce 2008, vyvolává poptávku po dopravě.
- Výstavba a spuštění velkých průmyslových podniků v okolí Frýdku-Místku od roku 2005 (Nošovice, Ostrava – Hrabová, Mošnov apod.).
- Suburbanizace území, která vyvolává poptávku po IAD (cesty z okolních obcí do města do zaměstnání, na nákupy apod.).
- Poloha Frýdku-Místku na křižovatce silnic 48 a 56 (rostoucí mezinárodní kamionová doprava, cesty z Ostravska směrem na Třinecko se po dostavbě R48 přesunuly na tuto silnici, rekreační doprava z Ostravska do Beskyd apod.).
- Snadné parkování v centru města zdarma (plánované omezení délky parkování a zpoplatnění některých parkovišť od března 2012).
- Relativně dobrá průjezdnost městem (v případě, že komunikační síť není omezena dopravními nehodami nebo uzavírkami).

### 4.3 Regionální a dálková autobusová doprava

Regionální autobusová doprava je z větší části zintegrována v ODIS. Regionální i dálková doprava je provozována více různými dopravci. Většina linek zajíždí na autobusové nádraží. Dle dotazníkového šetření společnosti AQE advisors, a.s. z roku 2011, není velká část obyvatel Frýdku-Místku spokojena s umístěním autobusového nádraží. Na základě poptávky cestujících některé linky zajíždějí na ulici 8. pěšího pluku a k železniční stanici. Obrázek 4.4 ukazuje vedení linek regionální a dálkové autobusové dopravy po komunikační síti. Autobusové linky vstupují do dopravního modelu.





Obrázek 4.4: Jízdy autobusů regionální a dálkové dopravy na úrovni říjnového pracovního dne roku 2011.

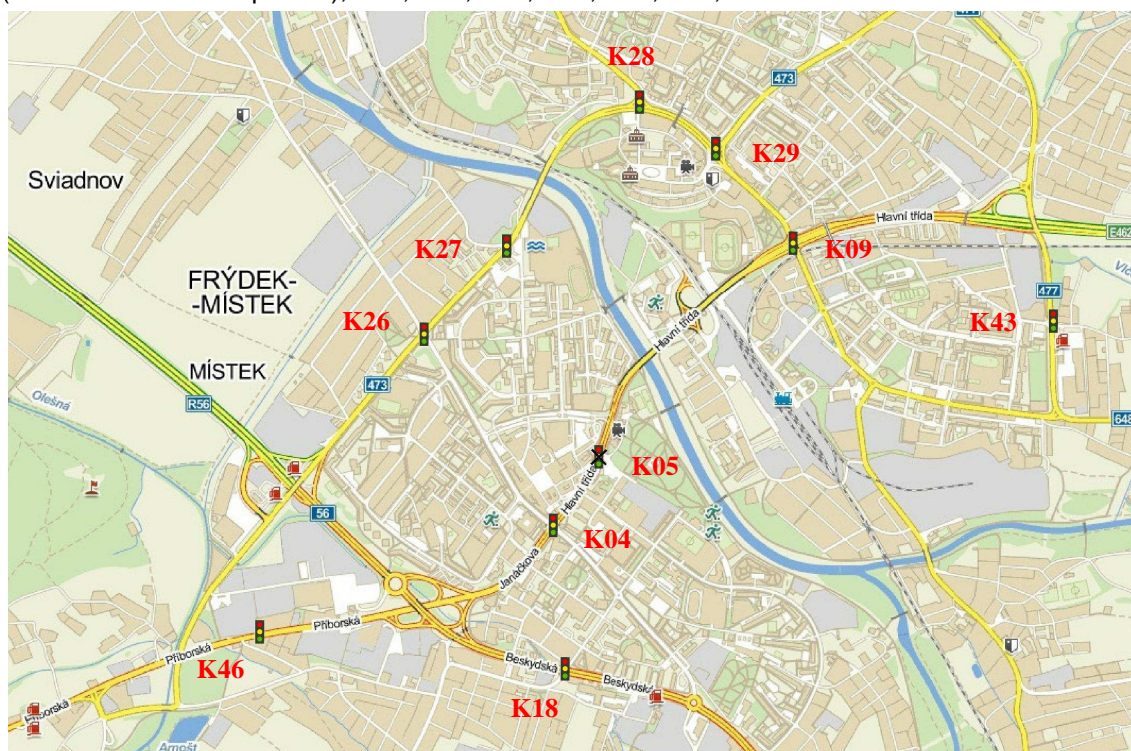
## 5. Řízení a regulace dopravy

### 5.1 Řízení dopravy

Řízení dopravy ve Frýdku-Místku se provádí z dispečinku, který je umístěn v areálu TS a.s. Frýdek-Místek, na ulici 17. listopadu. TS a.s. Frýdek-Místek provádí řízení a dohled na základě pokynů z Magistrátu. Z dispečinku je řízeno a kontrolováno:

- světelné signalizační zařízení (dále jen SSZ),
- parkovací automaty,
- veřejné osvětlení,
- je prováděn kamerový dohled (kamerový dohled je možný i z pracoviště Městské policie).

Obrázek 5.1 ukazuje křižovatky ve Frýdku-Místku, které jsou řízené SSZ. Jedná se o tyto křižovatky: K04, K05 (v současnosti mimo provoz), K09, K18, K26, K27, K28, K29, K43 a K46.



Obrázek 5.1: Křižovatky ve Frýdku-Místku řízené SSZ.

Křižovatky K26, K27, K28, K29 a K09 jsou propojeny optickým kabelem a koordinovány. V úseku mezi křižovatkami K29 a K09 (třída TGM) se koordinace nedaří z důvodu častých kongescí. V minulosti byla zkoušena „ruční“ preference vozidel integrovaného záchranného systému. Preference se spouštěla zadáním příslušného pokynu do řídicího systému dispečerem, po telefonické žádosti z vozidla integrovaného záchranného systému. Služba už nebyla několik let využita. Je to pravděpodobně z důvodu, že vozidla integrovaného záchranného systému mohou projet městem plynule.

Křižovatka K46 byla SSZ osazena v roce 2011. V nočních hodinách je na SSZ permanentní červená, aby přijíždějící vozidla byla nucena zpomalit na rychlost 50 km/h.



Na křižovatce K05 je SSZ vypnuto. Na křižovatce je znemožněno levé odbočení z ulice Politických obětí na silnici 48. V současnosti je zvažováno a posuzováno osazení SSZ na křižovatku K06 a umožnění levého odbočení z ulice 8. pěšího pluku na silnici 48.

V současnosti není žádným způsobem na křižovatkách řízených SSZ preferována hromadná doprava ani vozidla integrovaného záchranného systému. Při rozhovorech s místními odborníky na dopravu požadavky na preferenci těchto vozidel nezazněly.

Data ze smyček o intenzitách dopravy se neukládají, ani se průběžně nevyhodnocují. Pouze při řešení problémů (změna signálních plánů apod.) si je ukládá odborná firma, která vytváří pro Magistrát algoritmy řízení SSZ.

## 5.2 Regulace dopravy

Regulace dopravy ve městě spočívá především:

- V úplném zamezení vjezdu vozidel na některé komunikace.
- Ve váhovém omezení vjezdu vozidel na některé komunikace.
- Zpoplatněním parkování na komunikacích a parkovištích.

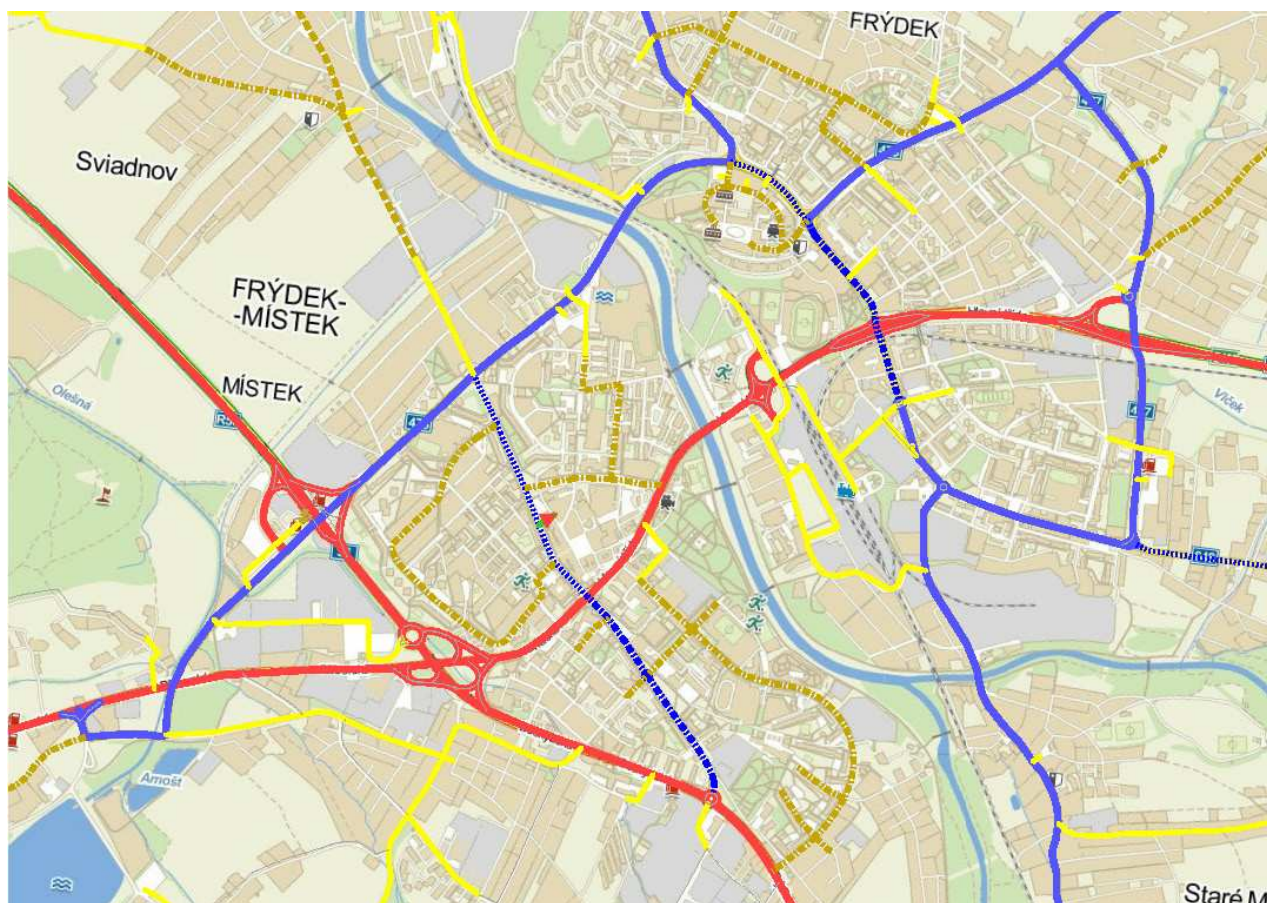
Úplný zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy platí pro náměstí Svobody v Místku. Podle informací místních dopravních odborníků dochází k nadměrnému vjíždění na toto náměstí včetně nákladních vozidel, například při farmářských trzích. Mimo jiné se tím ničí dlažba na náměstí.

Dohled na placení a dodržování omezení parkování provádí městská policie. Od března 2012 se připravuje zpoplatnění a časové omezení parkování na některých parkovištích v centru města. Opatření se chystá z důvodu omezení cest vozidel IAD do centra města.

Obrázek 5.2 ukazuje váhová omezení vjezdu vozidel na komunikace, které jsou v uvažované komunikační síti dopravního modelu. Význam čar na obrázku:

- Modrá čerchovaná – zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t (II. třídy a sběrné komunikace).
- Modrá tečkovaná – zákaz vjezdu vozidel nad 7,5 t (II. třídy a sběrné komunikace).
- Hnědá čerchovaná – zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t (III. třídy a ostatní komunikace).
- Hnědá čárkovaná – zákaz vjezdu vozidel nad 12 t.





Obrázek 5.2: Dopravní omezení na komunikační síti, která je uvažovaná v modelu dopravy

## 6. Dopravní nehodovost

Kapitola popisuje vývoj dopravní nehodovosti ve vybraných lokalitách ve Frýdku-Místku. Údaje o dopravních nehodách jsou čerpány ze stránek [www.1jdvm.cz](http://www.1jdvm.cz), které provozuje Ministerstvo dopravy ČR. Vývoj dopravní nehodovosti je sledován v letech 2008, 2009, 2010 a 2011. Dopravní nehody jsou rozděleny na:

- nehody pouze s hmotnou škodou,
- nehody s následkem na zdraví,
- nehody celkem.

Dále je v jednotlivých lokalitách sledován:

- počet usmrcených osob (zemřeli do dvou dnů po dopravní nehodě),
- počet těžce zraněných osob,
- počet lehce zraněných osob

Dopravní inspektorát Frýdek-Místek označil za nehodové úseky komunikací v délce přibližně 1 km, kde dojde v průběhu kalendářního roku k 20 a více dopravním nehodám na silnici I. třídy a k 15 a více dopravním nehodám na silnici II. třídy:

- Silnice 48 v úseku silnice 473 – ulice 8. pěšího pluku.
- Silnice 56 v úseku okružní křižovatka u Tesca – ulice 28. října.
- Silnice 473 v úseku silnice 48 – hranice Frýdku-Místku.

zdroj: <http://www.policie.cz/docDetail.aspx?docid=20106&docType=ART>

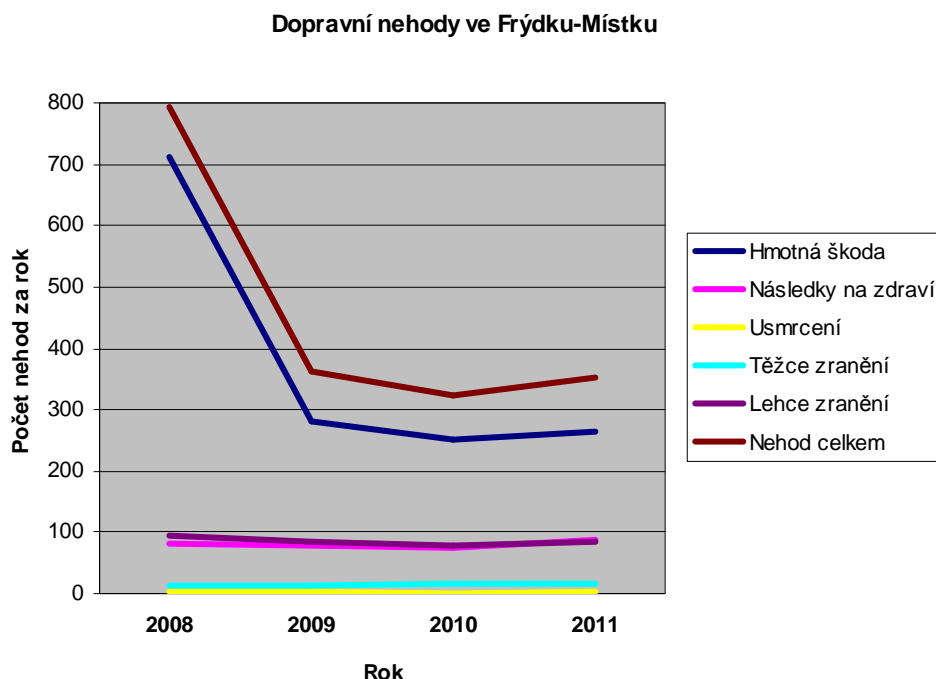
Na výše uvedených a dalších vybraných komunikacích byl zjištěn vývoj dopravní nehodovosti, který je popsán v této kapitole. 1. ledna 2009 došlo k novele zákona o silničním provozu, která zrušila povinnost volat Policii ČR k dopravním nehodám, u kterých nedošlo k poškození zdraví a hmotná škoda nepřesáhla 100 tisíc Kč. Z tohoto důvodu ve statistikách klesl zdánlivě počet nehod pouze s hmotnou škodou. Počet nehod s následky na zdraví je porovnatelný.

### 6.1 Vývoj nehodovosti souhrnně

Obrázek a tabulka 6.1 ukazuje vývoj dopravní nehodovosti v celém Frýdku-Místku. Počet dopravních nehod stagnuje nebo mírně stoupá. Za poslední 4 roky zemřelo na komunikacích ve Frýdku-Místku 6 osob. Celkem se ve Frýdku-Místku za poslední 4 roky stalo 1 833 dopravní nehody.

Tabulka 6.1: Vývoj dopravní nehodovosti ve Frýdku-Místku.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	712	282	250	265
Následky na zdraví	82	80	74	88
Usmrcení	2	2	1	2
Těžce zranění	12	12	16	17
Lehce zranění	96	84	80	85
Nehod celkem	794	362	324	353



Obrázek 6.1: Graf vývoje dopravní nehodovosti ve Frýdku-Místku.

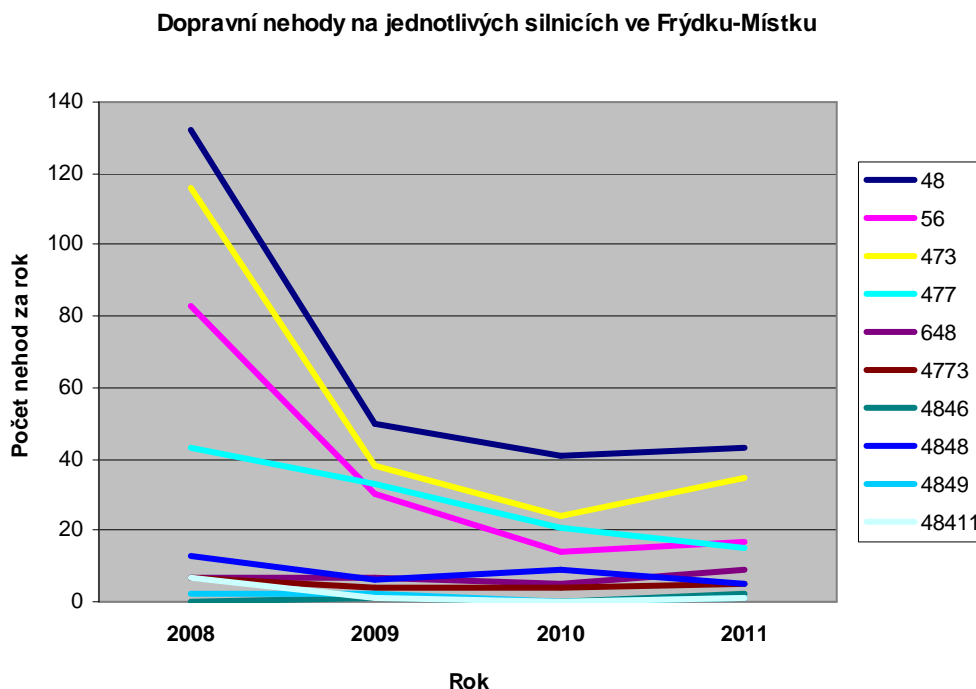
Obrázek a tabulka 6.2 ukazují vývoj celkové dopravní nehodovosti na silnicích, které procházejí Frýdkem-Místkem. Na silnicích se stalo za poslední 4 roky celkem 833 dopravní nehody, tj. 45% z celkového počtu nehod ve Frýdku-Místku. Silnice s nejvíce dopravními nehodami za poslední 4 roky:

- Silnice 48 – 266 nehod, tj. 15% ze všech nehod ve Frýdku-Místku.
- Silnice 473 – 213 nehod, tj. 12% ze všech nehod ve Frýdku-Místku.
- Silnice 56 – 144 nehody, tj. 8% ze všech nehod ve Frýdku-Místku.
- Silnice 477 – 112 nehod, tj. 6% ze všech nehod ve Frýdku-Místku.

Tabulka 6.2: Vývoj dopravní nehodovosti na silnicích ve Frýdku-Místku.

Číslo silnice	2008	2009	2010	2011
48	132	50	41	43
56	83	30	14	17
473	116	38	24	35
477	43	33	21	15
648	7	7	5	9
4773	7	4	4	5
4846	0	1	0	2
4848	13	6	9	5
4849	2	2	0	1
48411	7	1	0	1
<b>Všechny silnice</b>	<b>410</b>	<b>172</b>	<b>118</b>	<b>133</b>

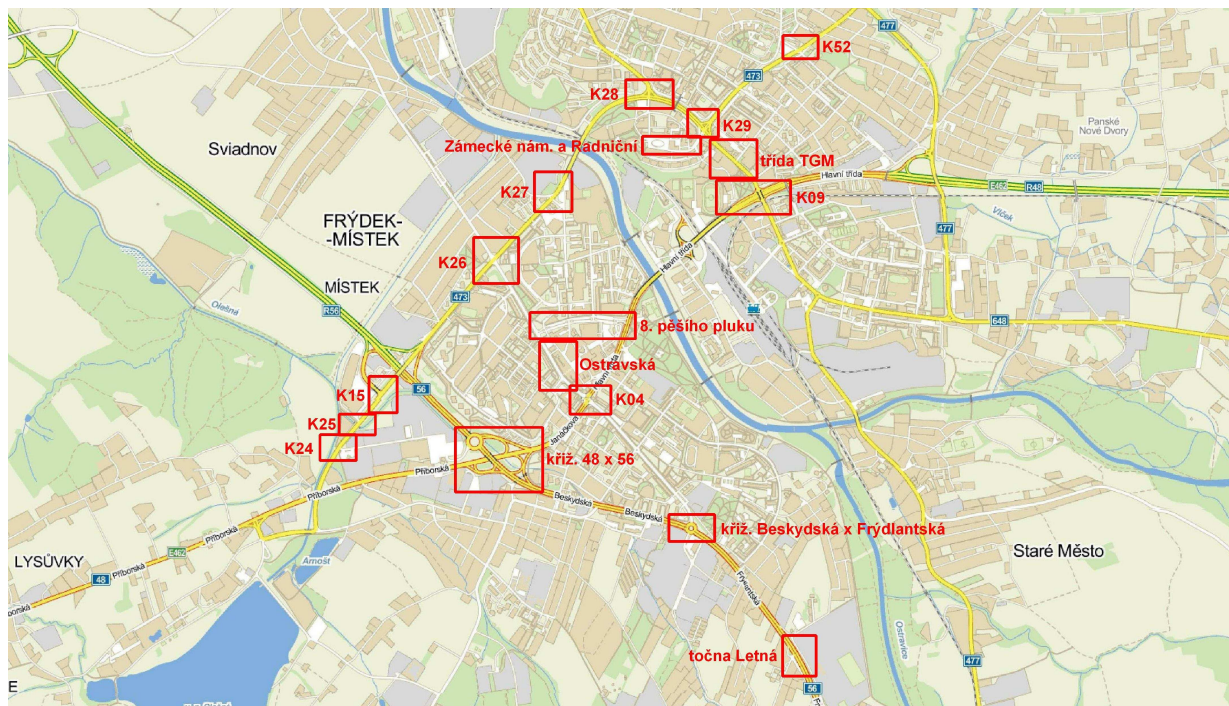




Obrázek 6.2: Graf vývoje dopravní nehodovosti na jednotlivých silnicích ve Frýdku-Místku.

## 6.2 Vývoj nehodovosti v jednotlivých lokalitách

Obrázek 6.3 ukazuje lokality, ve kterých je dokumentován vývoj dopravní nehodovosti.



Obrázek 6.3: Lokality, ve kterých je dokumentován vývoj dopravní nehodovosti.

Tabulka 6.3: Vývoj dopravní nehodovosti na ulici 8. pěšího pluku včetně křižovatek K06 a K44.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	21	7	11	8
Následky na zdraví	7	3	0	2
Usmrcení	0	1	0	0
Těžce zranění	2	1	0	0
Lehce zranění	6	1	0	2
Nehod celkem	28	10	11	10

Tabulka 6.4: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce silnic 48 a 56, včetně okružní křižovatky u Tesca.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	48	15	6	5
Následky na zdraví	2	4	0	4
Usmrcení	1	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	1	4	0	4
Nehod celkem	50	19	6	9

Tabulka 6.5: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K04.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	20	2	2	1
Následky na zdraví	1	3	3	1
Usmrcení	0	0	1	0
Těžce zranění	0	1	0	0
Lehce zranění	1	2	2	1
Nehod celkem	21	5	5	2

Tabulka 6.6: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K09.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	17	4	4	7
Následky na zdraví	1	0	1	0
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	1	0
Lehce zranění	1	0	0	0
Nehod celkem	18	4	5	7

Tabulka 6.7: Vývoj dopravní nehodovosti na třídě TGM (mezi Jiráskovou a koncem 2-pruhu).

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	10	3	3	1
Následky na zdraví	1	1	2	1
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	1	0	0	0
Lehce zranění	0	1	2	1
Nehod celkem	11	4	5	2

Tabulka 6.8: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K29.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	14	2	1	3
Následky na zdraví	1	0	2	1
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	1	0	2	2
Nehod celkem	15	2	3	4

Tabulka 6.9: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K28.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	10	3	2	4
Následky na zdraví	0	1	2	3
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	2
Lehce zranění	0	1	4	1
Nehod celkem	10	4	4	7

Tabulka 6.10: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K27.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	8	2	0	2
Následky na zdraví	1	1	0	3
Usmrcení	0	0	0	1
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	1	1	0	2
Nehod celkem	9	3	0	5

Tabulka 6.11: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K26.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	13	1	5	1
Následky na zdraví	1	3	2	1
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	1	3	0	0
Lehce zranění	0	6	2	1
Nehod celkem	14	4	7	2

Tabulka 6.12: Vývoj dopravní nehodovosti na ulici Ostravské (mimo křižovatky K04 a K44).

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	14	4	6	4
Následky na zdraví	1	2	2	2
Usmrcení	0	1	0	0
Těžce zranění	1	0	1	0
Lehce zranění	0	2	1	2
Nehod celkem	15	6	8	6

Tabulka 6.13: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K15.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	2	1	0	1
Následky na zdraví	2	0	0	0
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	2	0	0	0
Nehod celkem	4	1	0	1

Tabulka 6.14: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K25.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	2	0	0	0
Následky na zdraví	1	1	0	0
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	2	0	0	0
Nehod celkem	3	1	0	0

Tabulka 6.15: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K24.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	2	1	0	0
Následky na zdraví	1	0	0	0
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	1	0	0	0
Nehod celkem	3	1	0	0

Tabulka 6.16: Vývoj dopravní nehodovosti na okružní křižovatce Beskydská a Frýdlantská (56 a MK).

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	21	1	3	2
Následky na zdraví	1	0	1	1
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	1	0
Lehce zranění	3	0	0	1
Nehod celkem	22	1	4	3

Tabulka 6.17: Vývoj dopravní nehodovosti na silnici 56 u točny Letná.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	3	0	1	1
Následky na zdraví	1	0	1	0
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	1	0	0	0
Lehce zranění	0	0	2	0
Nehod celkem	4	0	2	1

Tabulka 6.18: Vývoj dopravní nehodovosti na křižovatce K52.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	1	1	0	0
Následky na zdraví	0	2	2	1
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	1	0
Lehce zranění	0	3	1	1
Nehod celkem	1	3	2	1



Tabulka 6.19: Vývoj dopravní nehodovosti na Zámeckém náměstí a Radniční ulici.

Důsledek nehody	2008	2009	2010	2011
Hmotná škoda	4	1	4	3
Následky na zdraví	0	0	0	1
Usmrcení	0	0	0	0
Těžce zranění	0	0	0	0
Lehce zranění	0	0	0	1
Nehod celkem	4	1	4	4

Ve výše popsanych lokalitách došlo k 5 smrtelným dopravním nehodám:

- 8. pěšího pluku včetně křižovatek K06 a K44 – 1 mrtvý v roce 2009.
- Křižovatka silnic 48 a 56, včetně okružní křižovatky u Tesca – 1 mrtvý v roce 2008.
- Křižovatka K04 – 1 mrtvý v roce 2010.
- Křižovatka K27 – 1 mrtvý v roce 2011.
- Ostravská mimo křižovatky K04 a K44 – 1 mrtvý v roce 2009.

## 7. Seznam příloh části 1

<b>Příloha</b>	<b>M</b>	<b>Mapy</b>
<b>Příloha</b>	<b>S</b>	<b>Směrové průzkumy na vjezdech</b>
<b>Příloha</b>	<b>OC</b>	<b>Směrové průzkumy na parkovištích</b>
<b>Příloha</b>	<b>K01-K15</b>	<b>Odbočující proudy vozidel na křižovatkách K01 – K15</b>
<b>Příloha</b>	<b>K16-K30</b>	<b>Odbočující proudy vozidel na křižovatkách K16 – K30</b>
<b>Příloha</b>	<b>K30-K45</b>	<b>Odbočující proudy vozidel na křižovatkách K31 – K45</b>
<b>Příloha</b>	<b>K46-K62</b>	<b>Odbočující proudy vozidel na křižovatkách K46 – K62</b>
<b>Příloha</b>	<b>P</b>	<b>Intenzity dopravy na profilech</b>