

## II. Automobilová doprava

### 2.1. Vývoj motorizace a automobilizace

#### Evidence vozidel

Do roku 2001 byly údaje o počtech vozidel přebírány od Policie ČR. Od roku 2002 jsou tato data získávána od nového správce agendy, kterým se stal Magistrát města Plzně – Odbor registru vozidel a řidičů. Ten používá z důvodu změny v metodice evidence vozidel nový software, který však oproti původnímu nabízí poněkud odlišné možnosti. Začlenění několika dalších obcí pod správní obvod Plzeň v souvislosti se zrušením okresních úřadů a nový systém evidence vozidel tak zapříčinily stav, jehož důsledkem jsou značně odlišné hodnoty motorizace a automobilizace po roce 2001 z důvodu nesouměrných statistických údajů vstupujících do výpočtu těchto ukazatelů. Pod správní obvod Plzeň jsou v současné době zahrnuty i tyto obce:

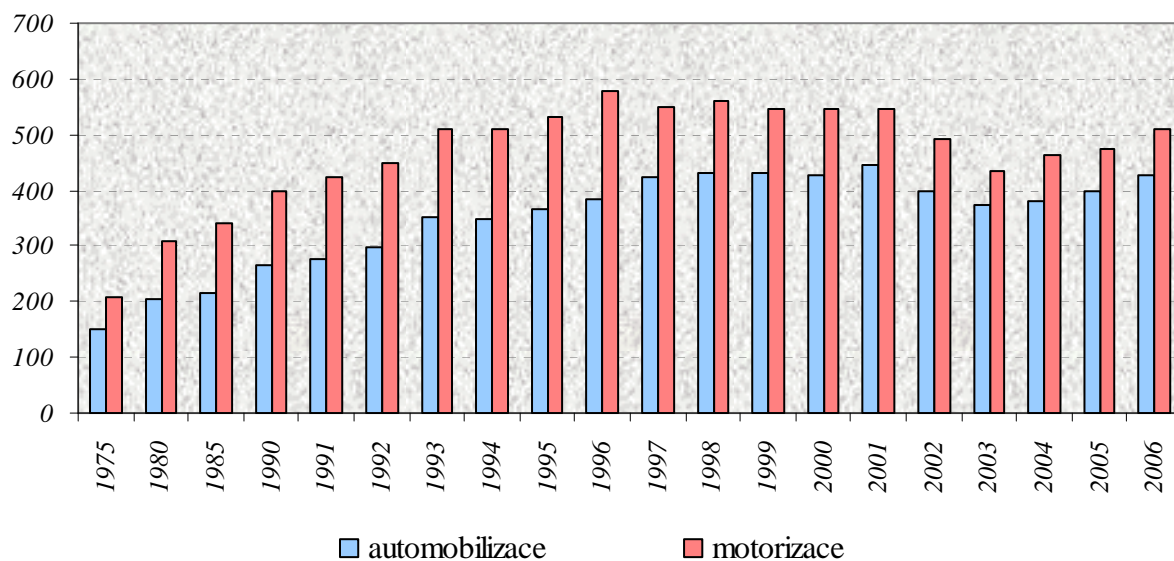
Dýšina, Chrást, Chválenice, Kyšice, Letkov, Lhůta, Losiná, Mokrouše, Nezabavětice, Nezvěstice, Nová Huť, Starý Plzenec, Šťáhlavy, Štěnovický Borek, Tymákov

#### Automobilizace a motorizace

celkový počet vozidel registrovaných v roce 2006	126 247
počet osobních automobilů	76 163
počet nákladních automobilů	8 130
počet motocyklů	7 229
počet obyvatel – v Plzni	163 392
– v začleněných obcích	15 553
stupeň motorizace (počet vozidel na 1 000 obyvatel)	511
stupeň automobilizace (počet osobních automobilů na 1 000 obyvatel)	426

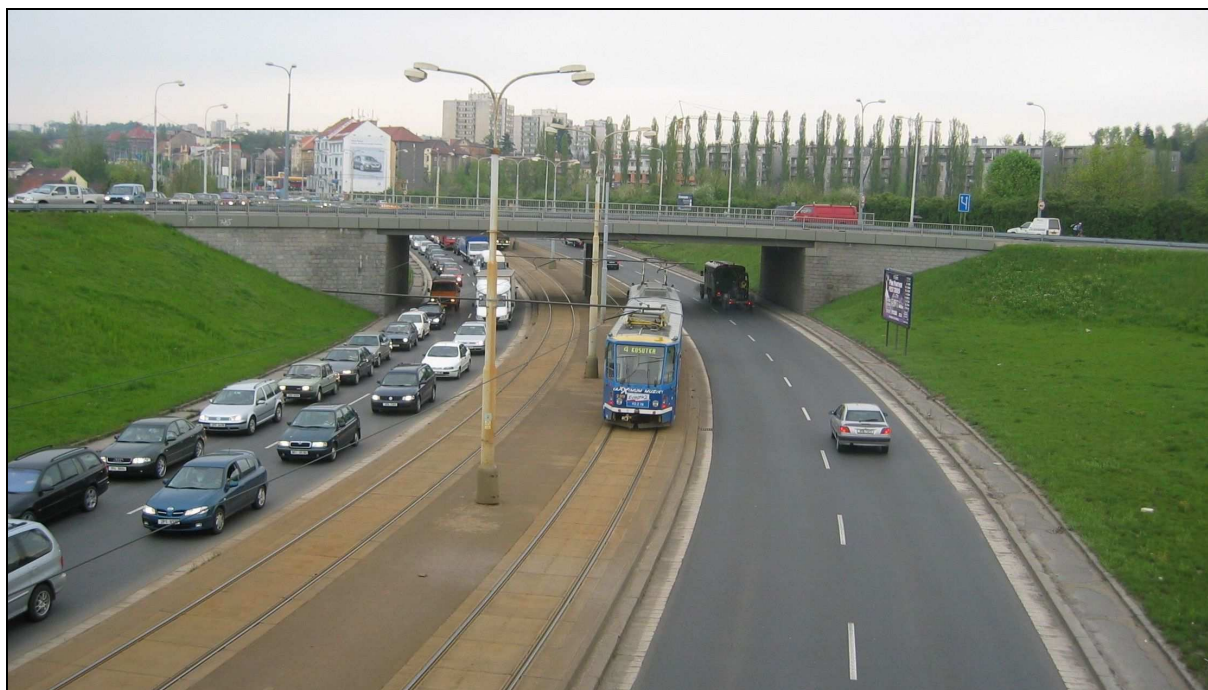
rok	automobilizace	motorizace	rok	automobilizace	motorizace
1975	149	210	1997	423	549
1980	203	309	1998	430	560
1985	216	342	1999	431	545
1990	264	400	2000	427	547
1991	277	424	2001	444	547
1992	299	449	2002	398	493
1993	351	508	2003	374	435
1994	350	510	2004	390	463
1995	366	533	2005	399	473
1996	384	578	2006	426	511

## Vývoj motorizace a automobilizace



Koncem roku 2006 připadl jeden osobní automobil na 2,3 obyvatele a motorové vozidlo na 2,0 obyvatele.

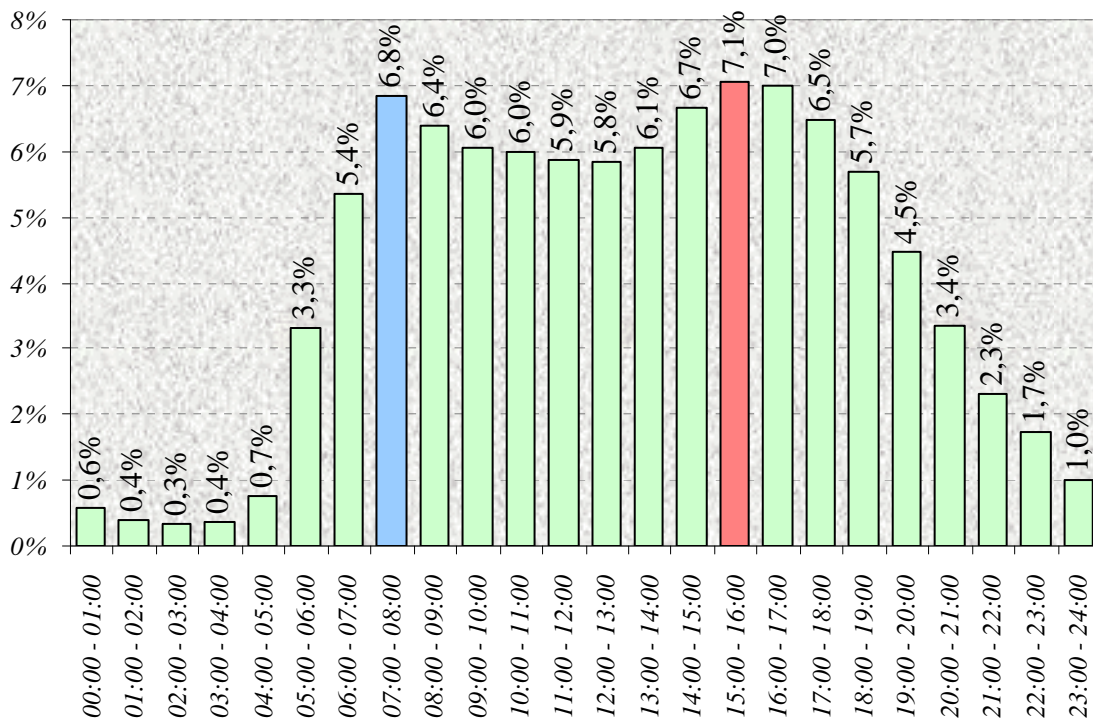
I přes odlišné statistické údaje a použitou metodiku je vidět stoupající trend motorizace a automobilizace ve městě Plzeň. Od roku 1997 lze také sledovat snižující se poměr mezi motorizací a automobilizací, který značí nárůst užívání osobních automobilů. V současné době osobní automobily představují 83 % ze všech motorových vozidel. Před rokem 1997, kdy začal vzestupný trend, bylo osobních automobilů okolo 66 % z celkového objemu motorových vozidel.



## 2.2. Časové variace automobilové dopravy

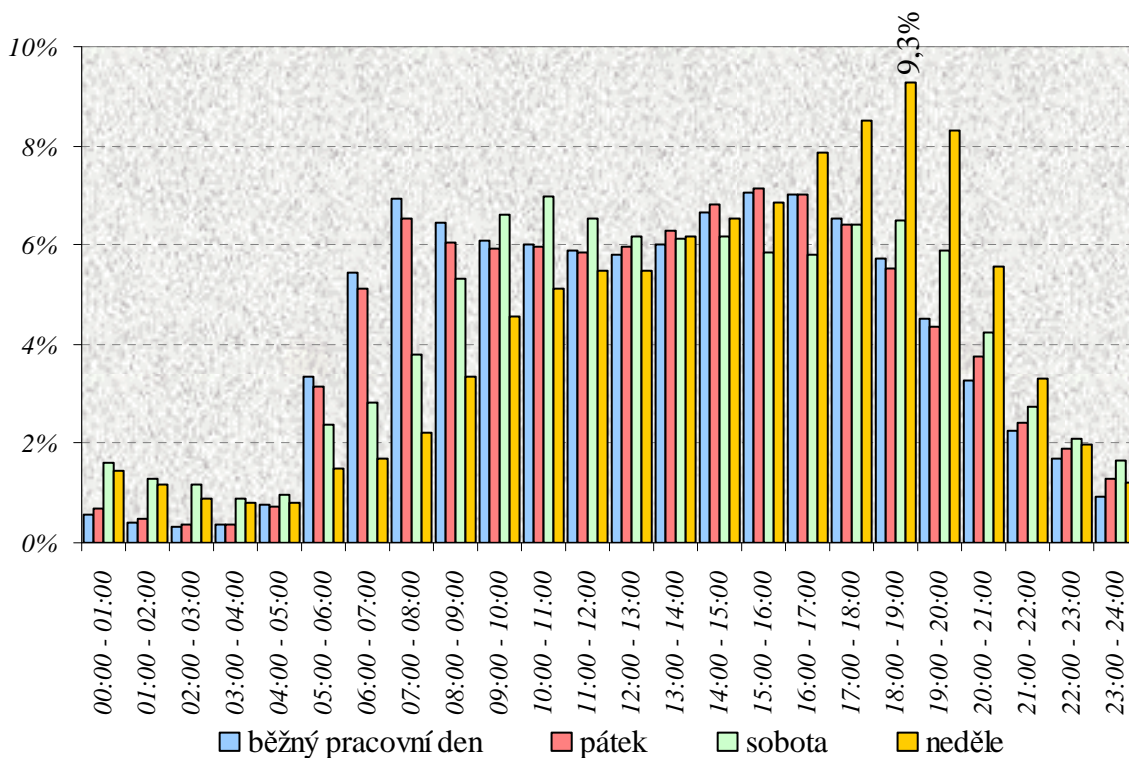
### Denní variance

Jednotlivé hodiny průměrného pracovního dne vztaheně k celému dni



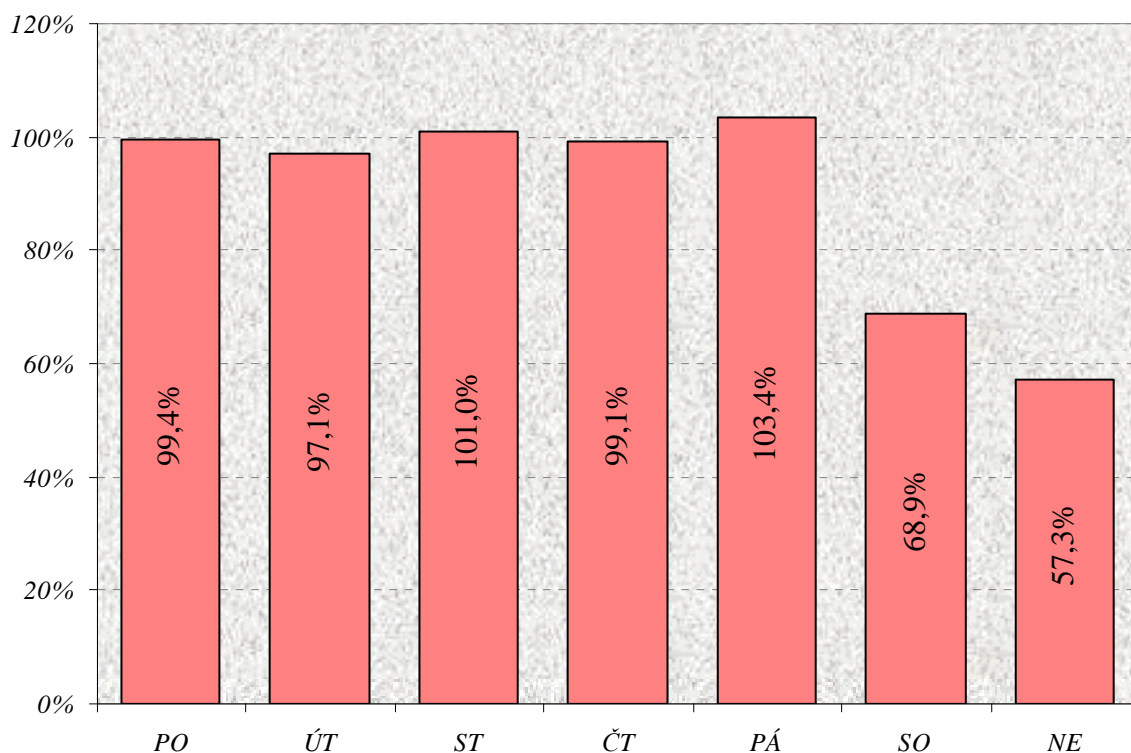
### Denní variance – srovnání dnů v týdnu

Jednotlivé hodiny z běžného pracovního dne, pátků, sobot a nedělí vztaheně k celému dni



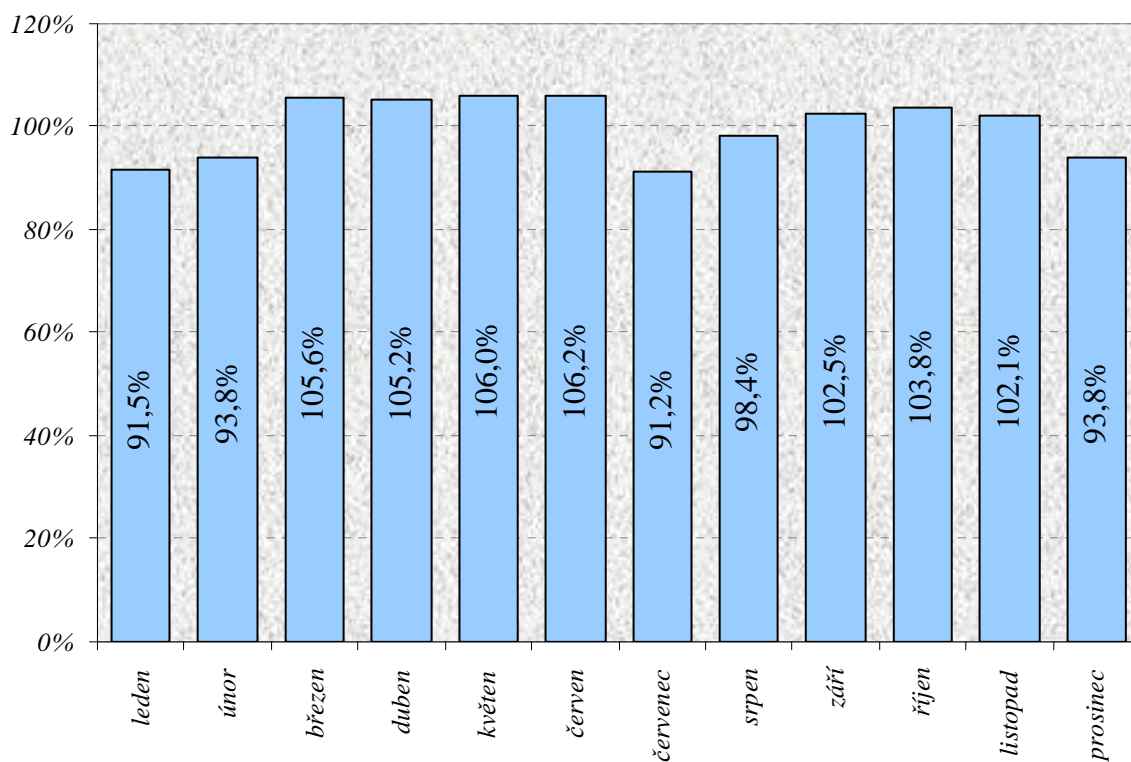
## Týdenní variance dopravy

Poměr celodenních intenzit dopravy v příslušném dni vztáženém k průměrnému dni



## Roční variance dopravy

Poměr součtu intenzit v příslušném měsíci vztáženém k celoročnímu průměru





## 2.3. Intenzity dopravy

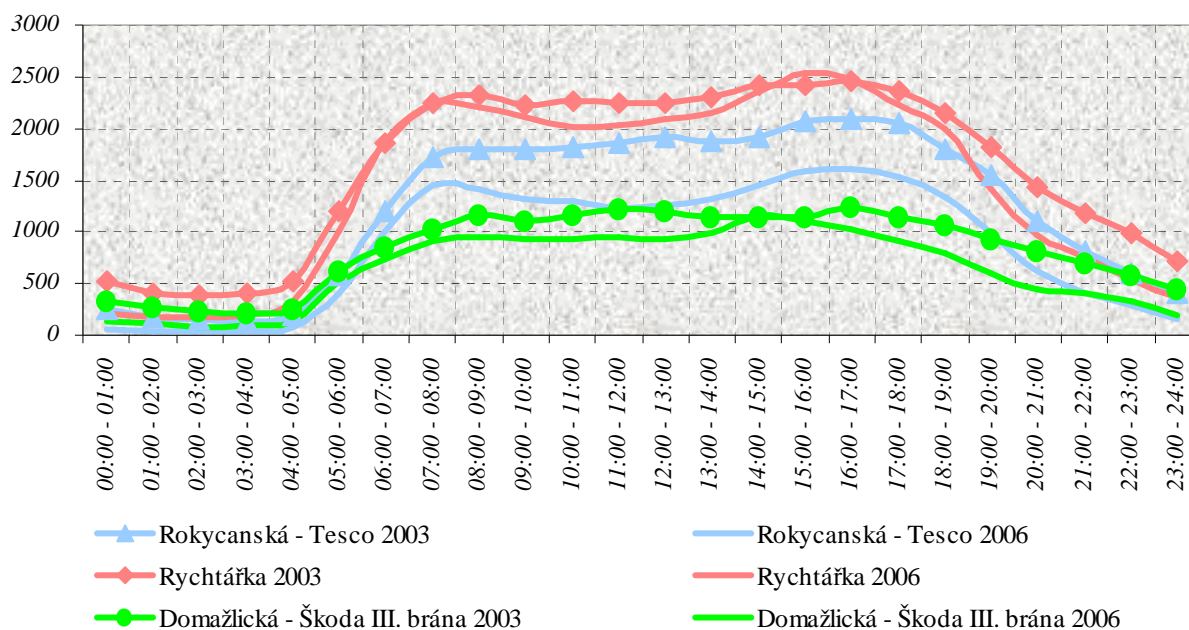
### Zdroje dat

Při stanovení dopravního zatížení komunikační sítě, jakož i časových variací automobilové dopravy, čerpáme data převážně z automatických sčítačů dopravy – indukčních vozidlových detektorů umístěných na světelně řízených křižovatkách. Údaje ze všech křižovatkových snímačů jsou nejprve průběžně shromažďovány v sálovém dopravním počítači a potom hromadně archivovány pro další zpracování. Tyto detektory však zaznamenávají pouze počet všech vozidel bez možnosti rozlišení jejich druhu, a tak je nutné pořízená data dále vhodně kombinovat s dopravními průzkumy a fyzickým sčítáním dopravy, jako je např. celostátní sčítání dopravy prováděné v periodě 5 let, pravidelné osmihodinové sčítání dopravy na území města Plzně pořádané jednou ročně, nepravidelné účelové dopravní průzkumy, ale i závěry lokálních šetření v rámci odborných posudků. Údaje z křižovatkových detektorů jsou vždy rovněž výchozím podkladem při zpracování tzv. pentlogramu intenzit dopravního zatížení komunikační sítě města Plzně – viz obrázek uprostřed publikace a dále tyto údaje slouží jako vstupní data při provádění výpočtů různých ukazatelů souvisejících s dopravní infrastrukturou (hlukové studie, posudky EIA, atd.).

### Dálniční obchvat D5

Významným krokem ke zlepšení dopravní situace ve městě bylo otevření dálničního obchvatu D5, a to již v provizorní podobě koncem roku 2003, které s sebou přineslo pokles celkové intenzity automobilové dopravy o cca 20 % na průtahu městem I/26 ve směru západ – východ (tzn. ze směrů Rozvadov, Domažlice na Prahu a zpět), a dokončení výstavby dálničních přivaděčů, které zlepšily dostupnost města z jižních směrů. Naději na ještě výraznější ovlivnění tranzitní dopravy přes město Plzeň však představovalo zprovoznění dálničního tunelu pod vrchem Valík, ke kterému došlo dne 6.10.2006. Tunel umožnil propojit všechny již dokončené části dálničního obchvatu a zkompletovat tak dálnici D5, po které nyní bude doprava plynule vedena z Prahy až na hranici s Německem.

Průběh intenzity na průtahu městem I/26 – srovnání roku 2003 a 2006



Otevření tunelu Valík v říjnu 2006 se skutečně projevilo dalším poklesem dopravy na průtahu městem, a to zhruba o 6 až 9 procent (1 500 až 2 000 voz./den). Podíl nákladních vozidel na Rokycanské tř. stále klesá – z maximálního podílu 27 % v roce 1995 až na nynějších 13 % (2 700 voz./den), zatímco na dálnici stále vzrůstá až na dnešních 47 % (11 500 voz./den). V současné době projede na Rokycanské tř. cca 18 170 osobních a 2 700 nákladních vozidel denně. Zároveň je nutno zmínit, že v souvislosti s otevřením dálničních přivaděčů – přeložek silnic I/20 a I/27 (resp. částí dvou severojižních průtahů) byl zaznamenán i výraznější nárůst dopravy na některých komunikacích v jižní části města (např. Koterovská tř.), což je však přirozený logický důsledek napojení dálničního obchvatu na komunikační síť města a s tím spojená změna směřování dopravy a její koncentrace do těchto lokalit. Postupnou výstavbou dalších částí severojižních průtahů, jakož i ostatních plánovaných staveb v rámci rozvoje komunikační sítě města Plzně, lze však očekávat další změny v chování dopravy, které se projeví okamžitě v závislosti na aktuálních úpravách sítě.

Celkový vliv výstavby dálničního obchvatu D5 na intenzitu dopravy ve městě Plzni lze hodnotit jako velice pozitivní. Dálniční obchvat splnil svoji úlohu, odvedl tranzitní dopravu i část regionální dopravy z města a absorboval veškerý nárůst dopravy za poslední 3 roky ve směru západ – východ. Podíl nákladní dopravy na průtahu městem stále klesá.