



# tisková zpráva

25. ledna 2022

## ŘSD zveřejňuje výsledky Celostátního sčítání dopravy 2020


**Ředitelství silnic a dálnic ČR zajišťuje v pravidelných pětiletých intervalech projekt Celostátního sčítání dopravy (CSD), a to nejen na dálnicích a silnicích I. třídy v jeho správě, ale rovněž i na silnicích II. třídy a vybraných silnicích III. třídy a místních komunikacích některých statutárních měst. Dnes zveřejněné výsledky ukazují, že doprava oproti minulému CSD, které bylo prováděno v roce 2016, opět významně narostla, a to v průměru o 10 %. Průběh sčítání i způsob jeho vyhodnocování přitom významně ovlivnila pandemie koronaviru.**

CSD 2020 bylo zajišťováno, stejně jako při minulém sčítání, vybraným dodavatelem, jímž bylo tentokrát sdružení firem CDVAMP (Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ManpowerGroup s.r.o. a VARS BRNO, a.s.) pod vedením Centra dopravního výzkumu v. v. i. Celková cena služeb, které byly nebo budou v zakázce poskytnuty, dosahuje necelých 52 mil. Kč bez DPH. Spolupráce s dodavatelem probíhala i přes nemalé komplikace způsobené pandemií koronaviru na výborné úrovni.

Hlavní část CSD 2020 spočívající v provádění vlastního sčítání měla být původně zahájena v dubnu 2020, s ohledem na přetrvávající přísná vládní opatření v rámci boje s pandemií však byla plánovaná jarní část sčítání odložena na rok 2021 a v roce 2020 tak proběhla pouze letní a podzimní část sčítání. Prezentované výsledky tak reprezentují sčítání provedené ve vybraných termínech v druhé polovině roku 2020 a na jaře roku 2021, přičemž ze sčítání bylo vyloučeno období, kdy byla zavedena přísná vládní opatření s významným dopadem na mobilitu osob.

Sčítání bylo provedeno stejně jako v případě CSD 2016 pro celkem 13 kategorií vozidel včetně cyklistů a probíhalo na celkem 6 465 sčítacích úsecích za využití jak automatického, tak ručního způsobu sčítání. V úsecích sčítaných ručním způsobem pak sčítání proběhlo ve 4-6 opakováních na každém úseku za účasti jednoho až šesti brigádníků v závislosti na dopravním zatížení úseků. Vlastní sčítání pak probíhalo za pomoci mobilní aplikace s možností on-line přenosu dat do centrálního datového skladu, což umožnilo také okamžitou kontrolu přítomnosti sčítačů na místě sčítání a neprodlené vyhodnocování nedostatků při provádění sčítání.

Jak již bylo řečeno výše, do průběhu sčítání a vyhodnocení jeho výsledků významně zasáhla vládní opatření přijímaná v souvislosti s pandemií koronaviru, která významným způsobem ovlivnila mobilitu obyvatelstva. Z tohoto důvodu nebyly při vyhodnocení konečných výsledků CSD 2020 využity tzv. roční variace získané z automatických sčítačů v průběhu dotčeného období (druhá polovina roku 2020 a první polovina roku 2021), ale byly využity roční variace vycházející z CSD v roce 2016. Denní a týdenní variace již byly použity ze sledovaného období a lze tedy konstatovat, že prezentované výsledky hodnověrně reprezentují skutečnost mimo období s přísnými vládními opatřeními.

 Z prezentovaných výsledků vyplývá, že došlo k celkovému nárůstu dopravních výkonů o cca 10 %, z toho na dálniční síti o 15 % a na silniční síti o 9 %. Z hlediska skupin vozidel došlo u těžkých vozidel k nárůstu o 16 % a u osobních vozidel o 9 %. Celkový dopravní výkon na sledované dálniční a silniční síti délky 55 892 km dosáhl v průměru téměř 160 mil. vozokilometrů za den. Průměrná intenzita na dálnicích činí cca 30 700 voz/24h, na silnicích I. třídy 9100 voz/24h, na silnicích II. třídy 2900 voz/24h.

Nejzatíženějším úsekem na silniční a dálniční síti je úsek dálnice D1 mezi připojením Pražského okruhu u Modletic a sjezdem na Říčany, kde po dálnici a souběžných kolektorových vozovkách v celkem 10 jízdnicích pružích denně projede více než 103 tisíc vozidel. Následuje úsek dálnice D1 mezi Chodovem a Spořilovem, kde na šesti jízdnicích pružích denně pojede v průměru téměř 90 tisíc vozidel. Nejvíce zatíženým dálničním úsekem se čtyřmi jízdnicími pruhy je úsek dálnice D1 mezi křižovatkami Brno-centrum a Brno-jih s cca 76,5 tisíci vozidly za den, následovaný úsekem Pražského okruhu D0 mezi Slivencem a Ořechem, kde denně projede v průměru více než 75 tisíc vozidel. Nejvíce zatíženým úsekem na silniční síti pak je úsek silnice I/43 v Brně mezi ulicemi Hradecká a Hapalova s více než 55 tisíci vozidly za den. Místní komunikace v hl. m. Praze, které dosahují ještě vyšší dopravní zátěže, v rámci CSD sčítány nejsou.

Z hlediska zatížení těžkými motorovými vozidly je opět nejvíce zatížen úsek dálnice D1 mezi Pražským okruhem a silnicí II/101 do Říčan s více 22 tisíci těžkými vozidly, následovaný úsekem dálnice D1 mezi křižovatkami Brno-centrum a Brno-jih s celkovým počtem téměř 22 tisíc těžkých vozidel. Na úseku Pražského okruhu mezi Slivencem a Ořechem jezdí denně v průměru téměř 19 tisíc těžkých vozidel a nejvíce zatíženým úsekem silnice I. třídy v této skupině je úsek silnice I/52 v Modřicích s více 10,5 tisíci těžkými vozidly.

Ve výsledcích je také patrný pozitivní efekt nově zprovozněných obchvatů na intenzity dopravy v průtazích měst. Např. na nových úsecích dálnice D6 u Řevničova projede cca 11 600 voz/24h, zatímco v Řevničově se snížila doprava z 12 000 voz/24h v roce 2016 na 2500 voz/24h v roce 2020, což představuje snížení dopravy o téměř 70 %. Zprovozněním nových úseků na I/16 u Slaného se snížila intenzita dopravy v centru Slaného o 1500-3000 voz/24h a na novou přeložku silnice I/16 denně využívá více než 8500 vozidel. Zprovozněním nové přeložky silnice I/58 se na bývalém úseku silnice I/58, dnes II/464 v obci Skotnice, snížila intenzita dopravy o 70 %. Ve výsledcích jsou již zohledněny i úseky na novostavbách, které byly uvedeny do provozu do konce roku 2020.

Z celkového pohledu lze rovněž konstatovat, že pandemie koronaviru přinesla i změny v charakteru vykonávaných cest. Z výsledků sčítání je patrný pokles dopravních výkonů u dálkových dopravních vazeb, které mohly být zčásti nahrazeny videokonferencemi a komunikací na dálku. Zároveň je také patrný růst u skupiny lehkých nákladních automobilů zejména v příměstských oblastech, což pravděpodobně souvisí s výrazně zvýšeným zájmem o různé druhy doručovacích služeb. Teprve čas však ukáže, zda se jedná o trend trvalý nebo tato změna dopravního chování přetrvá i nadále.