



URBANISTICKÁ STUDIE

ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ - BRNO-TUŘANY

STANOVENÍ INTENZIT DOPRAVY NA VÝHLEDOVÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTI

Objednatel : UAD STUDIO spol. s r.o.
602 00 Brno, Kounicova 67

Zhotovitel : ADIAS s.r.o.
602 00 Brno, Slovákova 2
tel : 541 243 821, 541 233 197
e-mail : adias@volny.cz
Ing. Plichta Tomáš

ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ BRNO - TUŘANY

Stanovení intenzit dopravy

na výhledové síti

Průvodní zpráva

Obsah :

1. Úvod
2. Podklady
3. Modelování dopravy
4. Závěr

Přílohy :

- Intenzity dopravy na komunikacích – etapa (rok 2010) - celkem
- Intenzity dopravy na komunikacích – etapa (rok 2010) - bez rozvoje území
- Intenzity dopravy na komunikacích – etapa (rok 2010) - jen rozvoj území
- Intenzity dopravy na komunikacích – výhled (rok 2030) - celkem
- Intenzity dopravy na komunikacích – výhled (rok 2030) - bez rozvoje území
- Intenzity dopravy na komunikacích – výhled (rok 2030) - jen rozvoj území
- Intenzity dopravy na komunikacích – dlouhodobý výhled (rok 2050) - celkem
- Intenzity dopravy na komunikacích – dlouhodobý výhled (rok 2050) - bez rozvoje území
- Intenzity dopravy na komunikacích – dlouhodobý výhled (rok 2050) - jen rozvoj území

1. Úvod

Dopravní model automobilové dopravy v rozvojovém území na jihovýchodě města Brna byl vypracován na objednávku firmy UAD STUDIO s.r.o., Brno pro „Urbanistickou studii rozvojového území Brno – Tuřany.

Pomocí upravených dopravních modelů Jihomoravského kraje byl zjišťován dopad rozsahu využití potenciálu rozvojových ploch vymezených územím mezi dálnicí D1, Šlapanicemi, Tuřany a Chrlicemi na komunikační síť. Kromě modelu stávajícího stavu komunikační sítě byl vytvořen i model výhledového stavu, kde byly zapracované změny v komunikačním systému města i navrhované místní sítě, ale také změny využití jednotlivých ploch v této lokalitě. Samotné modelování probíhalo za úzké spolupráce s firmou UAD STUDIO s.r.o. a s ing. Říhou. Z více modelovaných řešení komunikační sítě v rozvojovém území Brno-Tuřany je pro každý časový interval rozvoje dokladována jedna varianta.

2. Podklady

1. Model intenzit dopravy Jihomoravského kraje, vypracovaný v roce 2005 a aktualizovaný v roce 2006 (Adias s.r.o.)
2. Urbanistické podklady rozvojové zóny Tuřany, (UAD STUDIO s.r.o., listopad 2006)
3. Urbanistické podklady pro zpracování modelu výhledových intenzit v jihovýchodním sektoru (UAD STUDIO s.r.o., říjen 2000)
4. Situace výhledové komunikační sítě v řešeném území (UAD STUDIO s.r.o.)

3. Modelování dopravy

Modelování intenzit dopravy bylo zpracováno programovým systémem AUTO (Ing.M. Fuchs - Praha), který je určen pro dopravně inženýrské výpočty v oblasti prognózy dopravy a zatěžování sítí automobilovou dopravou.

Komunikační síť modelu

Komunikační síť dopravního modelu výhledu i dlouhodobého výhledu na území města Brna odpovídá dopravnímu řešení SÚP s kompletním VMO (včetně tunelových tras Vinohrady a Červený kopec a Bratislavské radiály).

Na vnější síti se v modelu výhledu, resp. dlouhodobého výhledu uvažuje s vybudováním těchto úseků komunikací :

- 1) Silnice R43 v úseku dálnice D1 Troubsko- silnice R35
- 2) Rozšíření dálnice, včetně úpravy dálničních křižovatek, v úseku Kývalka-Holubice
- 3) Silnice R52 v úseku dálnice D1 (Troubsko) – Modřice
- 4) Silnice II/417 v úseku Tuřany-Slavkov
- 5) Jihovýchodní tangenta v úseku Modřice – dálnice D2, resp. jen její části v úseku R52- sil. II/417 u Kobylnice
- 6) Silnice R35 v úseku Hradec Králové – Olomouc
- 7) Dálnice D1 v úseku Kroměříž-Ostrava-Polsko
- 8) Dálnice D11 v úseku Praha - Hradec Králové
- 9) Silnice R55 v úseku D1- D2

Komunikační síť dopravního modelu stávajícího stavu (pro etapu rozvoje - období roku cca 2010) zahrnuje z nových staveb pouze dálniční křižovatku Černovická terasa, úpravu silnice II/380 s obchvatem Tuřan a obchvat Slatiny. Pro zlepšení komfortu příjezdu do průmyslové zóny Tuřany-jih a jihozápad je navržena silnice I/51 s napojením na dálnici D2 v místě výhledové křižovatky s jihovýchodní tangentou.

Mezioblastní vztahy

Výchozí dopravní model zahrnuje mezioblastní vztahy pro osobní i těžká vozidla na úrovni roku 2005 (posledního celostátního sčítání dopravy) odvozené na základě směrových dopravních průzkumů. Dopravní model pro řešení výhledového stavu je doplněn o mezioblastní vztahy rozvojového území. Použitý model zahrnuje celkem tři následující skupiny matic mezioblastních vztahů s dělením na osobní a těžká vozidla :

- 1) vztahy vnější dopravy (vzhledem k městu Brnu) – jsou získané z aktualizovaného dopravního modelu Jihomoravského kraje pomocí růstových koeficientů ŘSD ČR z roku 2006 (např. rok 2010 pro osobní automobily 1,19 a pro těžká vozidla 1,06 - podrobněji v následující tabulce).
- 2) vztahy vnitřní (z hlediska města Brna) - odvozeny z modelu Jihomoravského kraje s využitím růstových koeficientů.
- 3) mezioblastní vztahy z rozvojových zón
 - a) z řešeného rozvojového území Brno – Tuřany, které předpokládá:
 - v etapě (pro období cca 2010) - dopravní potenciál rozvojové plochy cca 25 800 vozidel v obou směrech za 24 hod
 - pouze částečné využití území v okolí letiště Brno-Tuřany (v sektorech „jih, severovýchod a sever“)
 - realizace mezinárodního letiště s kapacitou 1 miliónu cestujících za rok a 50 000 tun přepraveného zboží
 - ve výhledu (pro období cca 2030) - dopravní potenciál rozvojové plochy cca 65 100 vozidel v obou směrech za 24 hod
 - rozsah využití rozvojových ploch rozšířen i do částí „západ a jihozápad“ včetně realizace nákupního centra Brno-východ
 - realizaci mezinárodního letiště s kapacitou 4 milióny přepravených cestujících za rok a 100 000 tun zboží
 - v dlouhodobém výhledu (pro období cca 2050) - dopravní potenciál rozvojové plochy Brno-Tuřany cca 79 000 vozidel v obou směrech za 24 hod
 - využití celého potenciálu rozvojového území Brno-Tuřany, včetně realizace nákupního centra Brno-východ
 - realizaci mezinárodního letiště s kapacitou 4 milióny cestujících za rok a 100 000 tun zboží

- b) z rozvojového území v oblasti Modřic, Přízřenic, Chrlic a Tuřan a Kuřimi
(dle podkladů UAD STUDIA z roku 2000)
- c) z rozvojového území „Černovická terasa“
- d) z výhledových obchodních ploch na území města Brna a okolí
- e) využití všech návrhových ploch podle ÚPN jednotlivých obcí

Použité růstové koeficienty

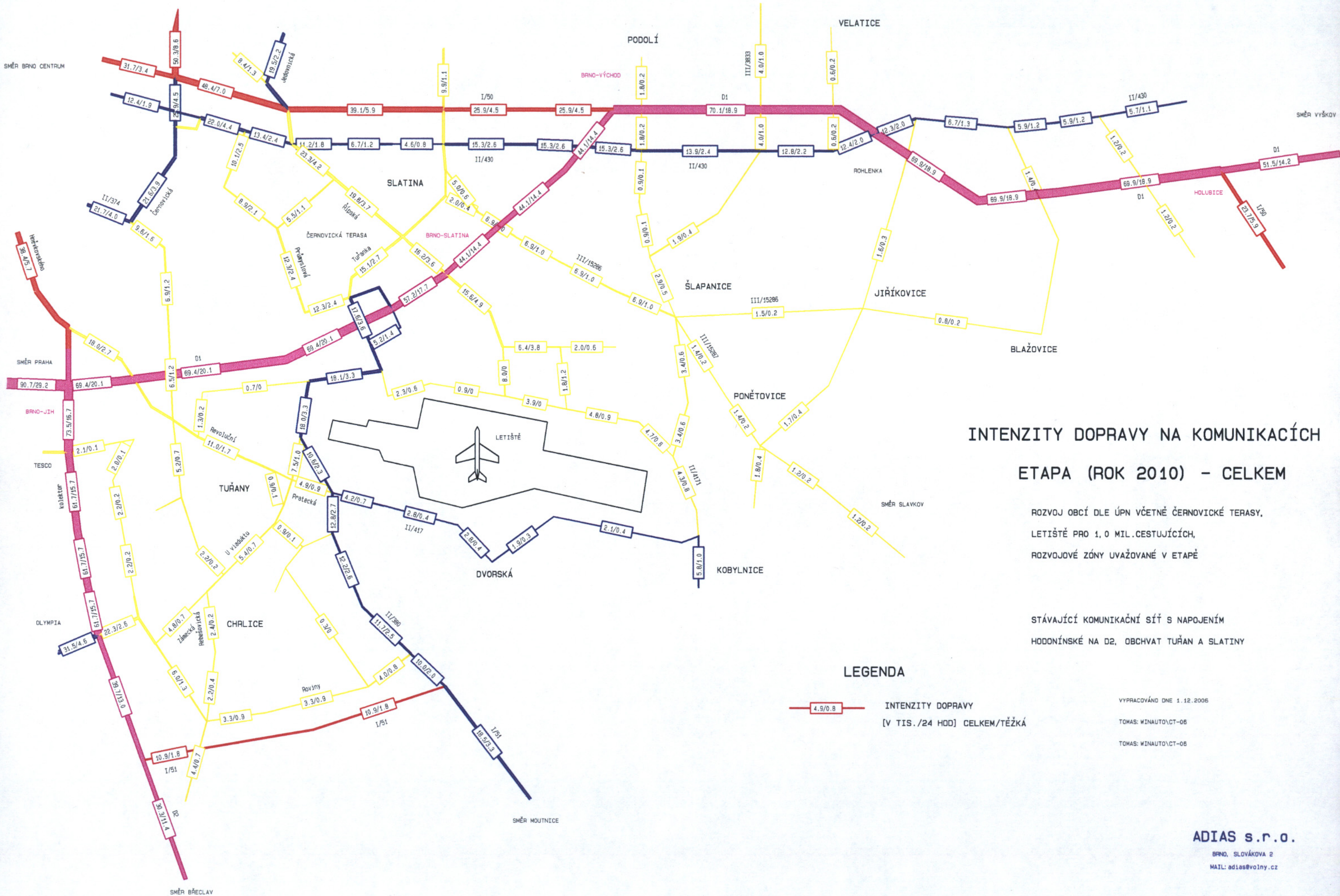
druh jízd vzhledem k městu Brnu	druh vozidel	časové období		
		etapa (2010)	výhled (2030)	dlouhodobý výhled(2050)
tranzitní a cílové (zdrojové) jízdy	osobní	1,19	1,56	1,68
	těžká	1,06	1,21	1,28
vnitřní jízdy	osobní	1,05	1,15	1,15
	těžká	1,05	1,1	1,1

4. Závěr

Modelování dopravy rozvojového území Brno-Tuřany nastínilo očekávané zatížení místního i nadřazeného komunikačního systému pro případy postupného naplňování předpokládaných rozvojových ploch. Z jednotlivých kartogramů vyplývá nejen důležitost zkapacitnění komunikačního systému, ale i vhodnost jeho doplnění. Uvedené hodnoty celodenních intenzit nejsou směrodatné pro posouzení kapacit komunikací a hlavně kritických míst celého systému - jednotlivých křižovatek. Přírůstek dopravy vyvolaný využitím potenciálu území bude mít pravděpodobně výrazné špičky - na rozdíl od vyrovnanějšího průběhu dopravního zatížení na stávající komunikační síti.

Brno, prosinec 2006

Ing. Plichta Tomáš



INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH ETAPA (ROK 2010) - CELKEM

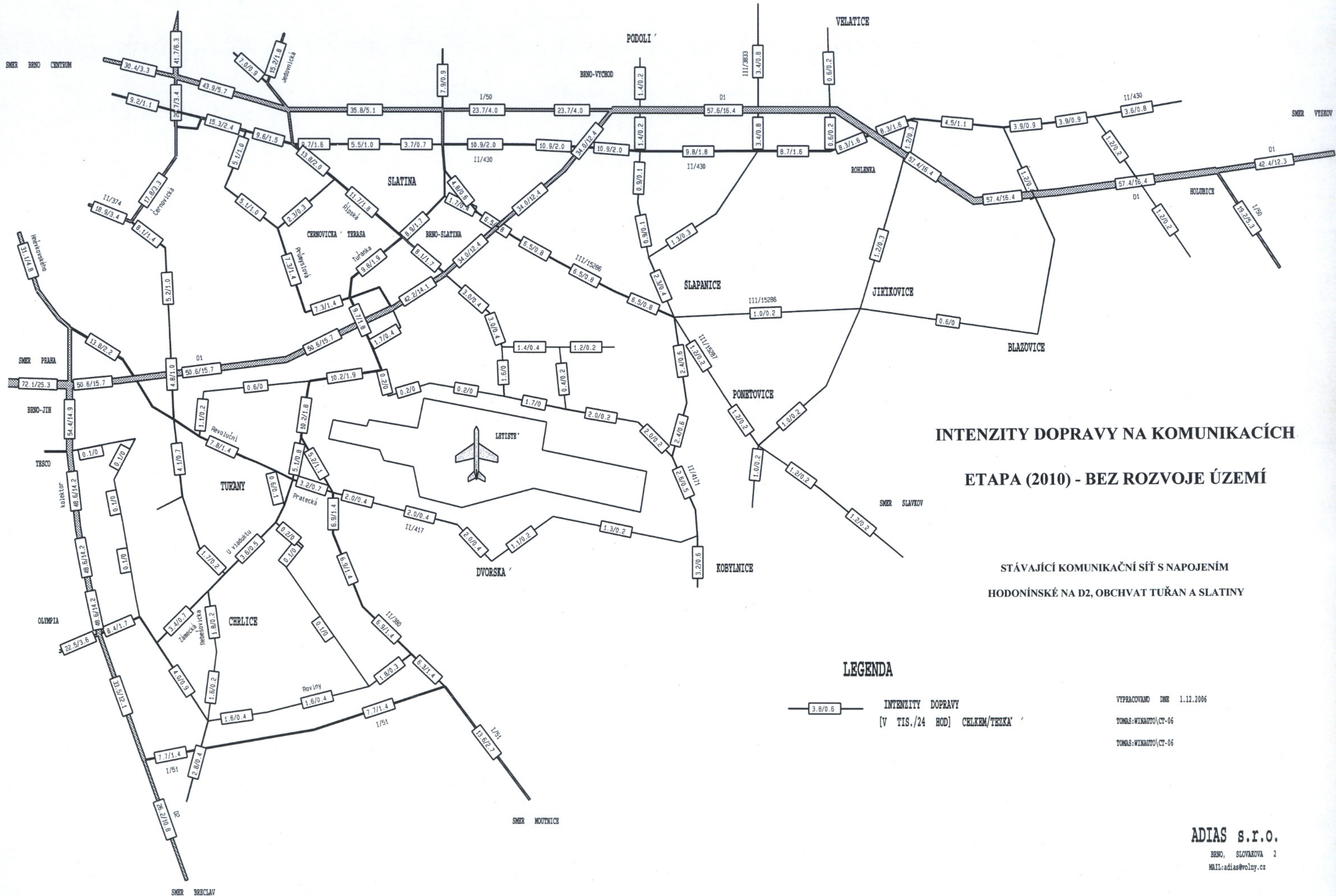
ROZVOJ OBCÍ DLE ÚPN VČETNĚ ČERNOVICKÉ TERASY,
LETIŠTĚ PRO 1,0 MIL. CESTUJÍCÍCH,
ROZVOJOVÉ ZÓNY UVAŽOVANÉ V ETAPĚ

STÁVAJÍCÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S NAPOJENÍM
HODONÍNSKÉ NA D2, OBCHVAT TUŘAN A SLATINY

LEGENDA

4.9/0.8 INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TĚŽKÁ

VYPRACOVÁNO DNE 1.12.2006
TOMAS: W\NAUTO\CT-06
TOMAS: W\NAUTO\CT-06



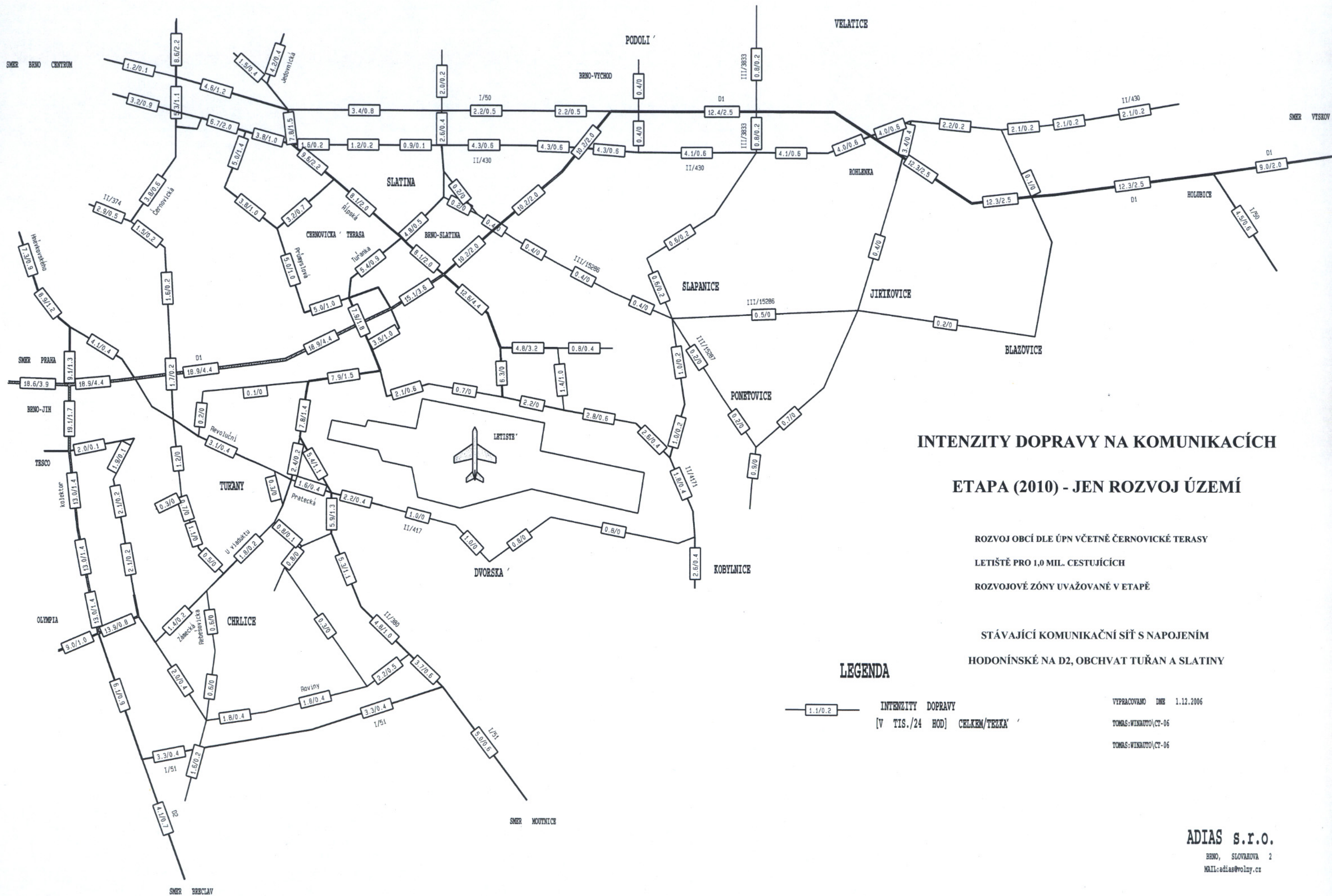
**INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH
ETAPA (2010) - BEZ ROZVOJE ÚZEMÍ**

STÁVAJÍCÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S NAPOJENÍM
HODONÍNSKÉ NA D2, OBCHVAT TUŘAN A SLATINY

LEGENDA

— 3.8/0.6 —
INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TEZKA

VYPRACOVANO DNE 1.12.2006
TOMAS:WINAUTO\CT-06
TOMAS:WINAUTO\CT-06



INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH

ETAPA (2010) - JEN ROZVOJ ÚZEMÍ

- ROZVOJ OBČÍ DLE ÚPN VČETNĚ ČERNOVICKÉ TERASY
- LETIŠTĚ PRO 1,0 MIL. CESTUJÍCÍCH
- ROZVOJOVÉ ZÓNY UVAŽOVANÉ V ETAPĚ

- STÁVAJÍCÍ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S NAPOJENÍM
- HODONÍNSKÉ NA D2, OBCHVAT TUŘAN A SLATINY

LEGENDA

1.1/0.2
 INTENZITY DOPRAVY
 [V TIS./24 HOD] CELKEM/TEŽKA

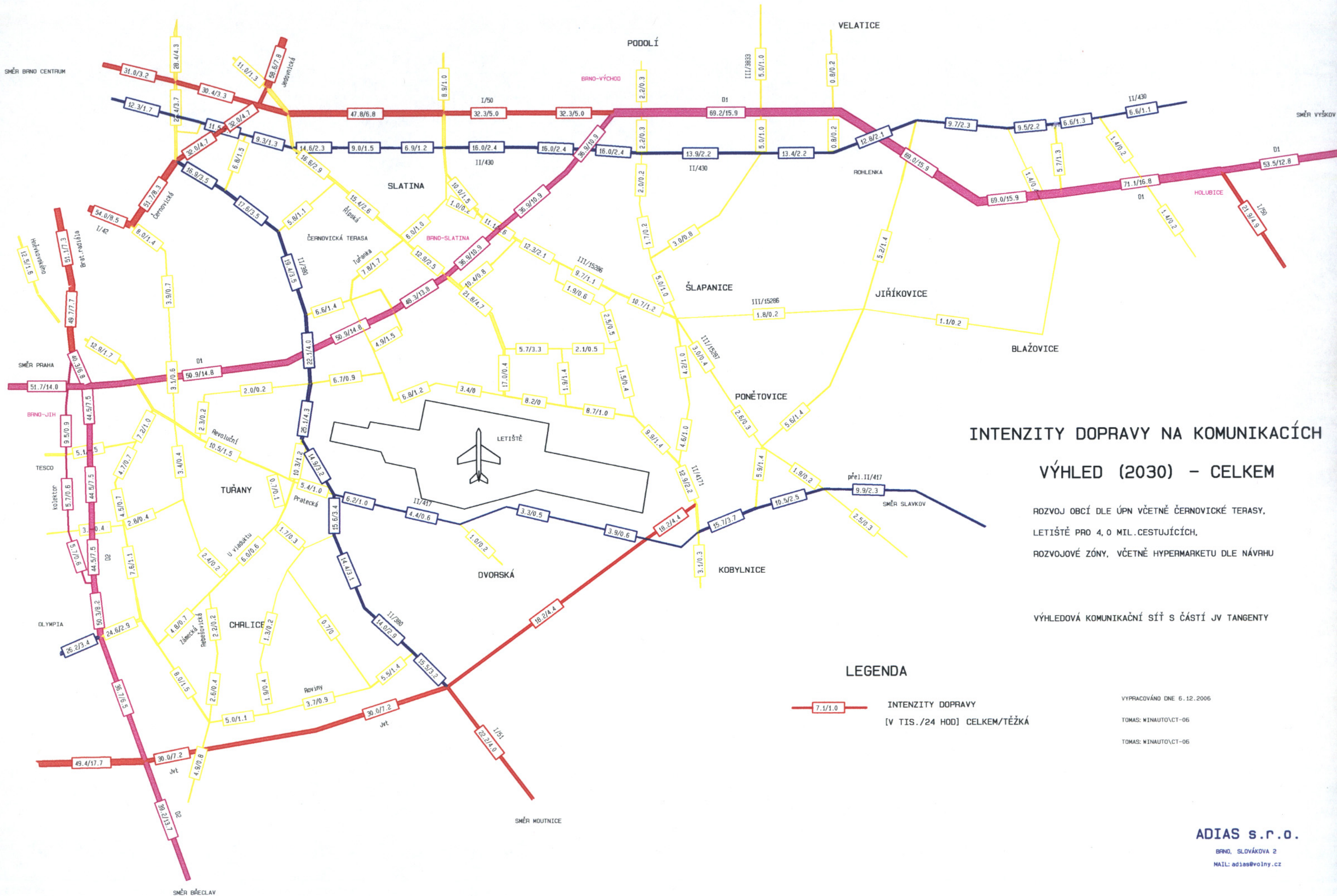
VYPRACOVANO DNE 1.12.2006

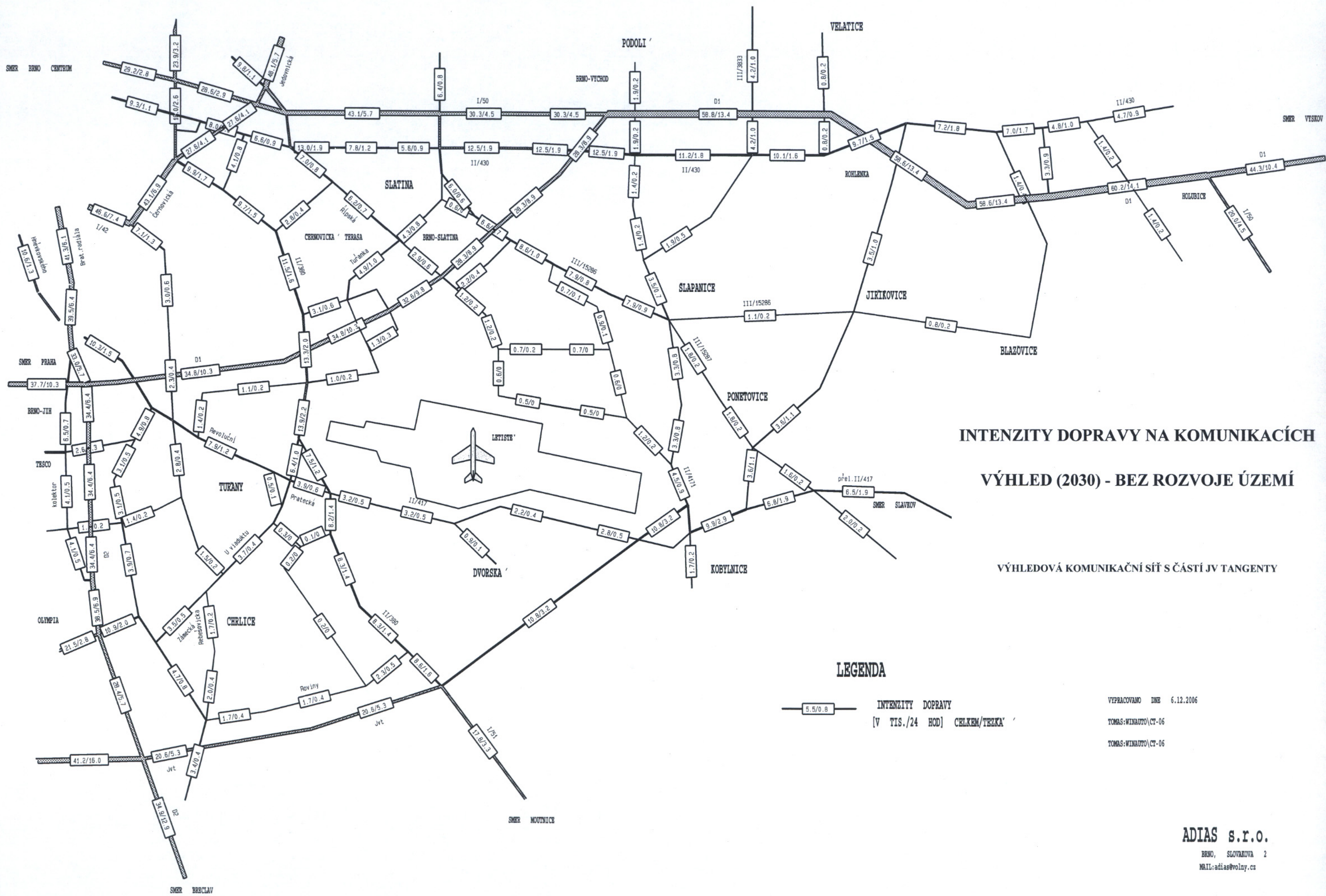
TOMAS:WINAUTO/CT-06

TOMAS:WINAUTO/CT-06

ADIAS s.r.o.

BRNO, SLOVAKOVA 2
 MAIL:adias@volny.cz





**INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH
VÝHLED (2030) - BEZ ROZVOJE ÚZEMÍ**

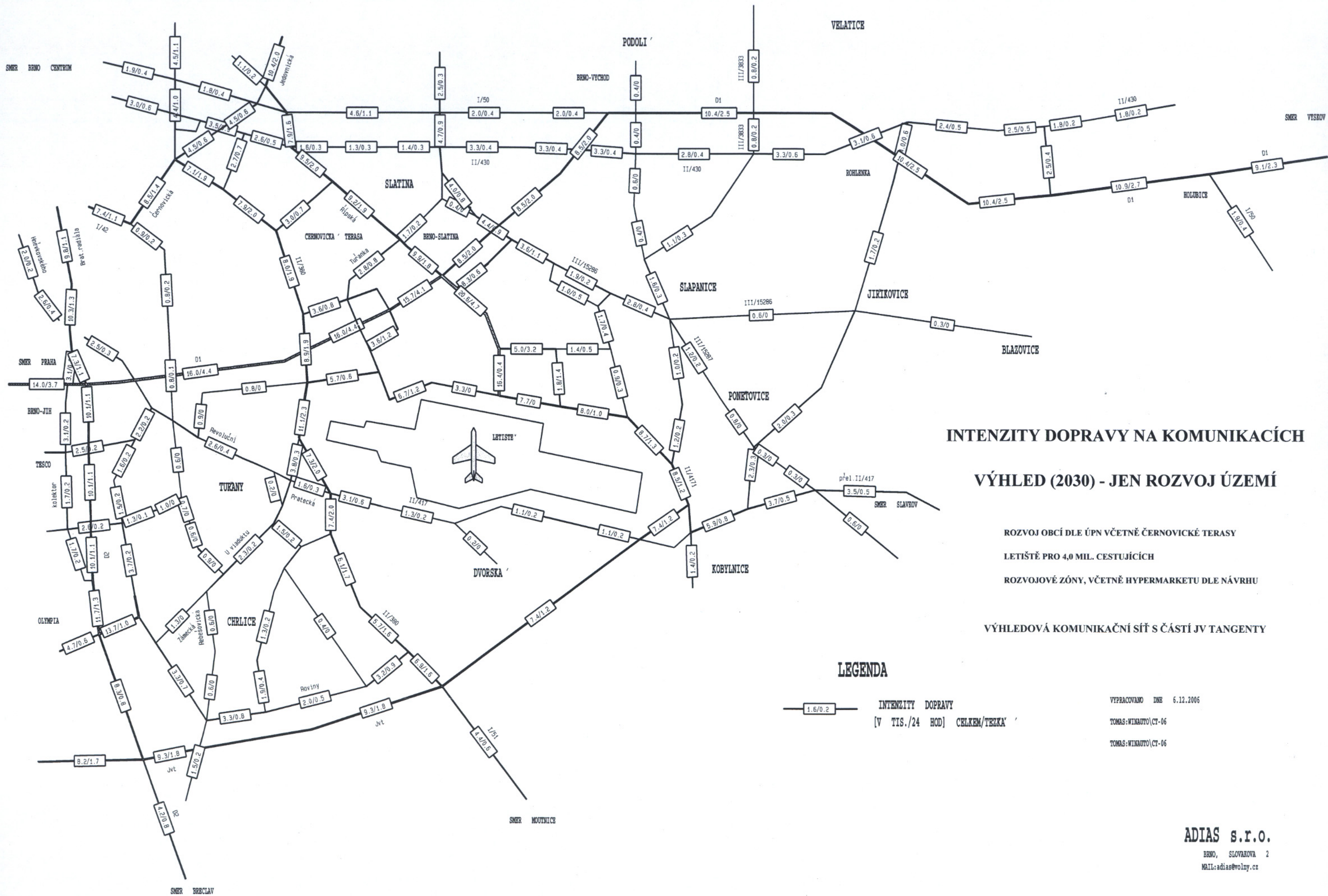
VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S ČÁSTÍ JV TANGENTY

LEGENDA

— 5.5/0.8 — INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TEŽKA

VIPRACOVANO DNE 6.12.2006
TOMAS:WINAUTO\CT-06
TOMAS:WINAUTO\CT-06

ADIAS s.r.o.
BRNO, SLOVAKOVA 2
MAIL:adias@volny.cz



INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH

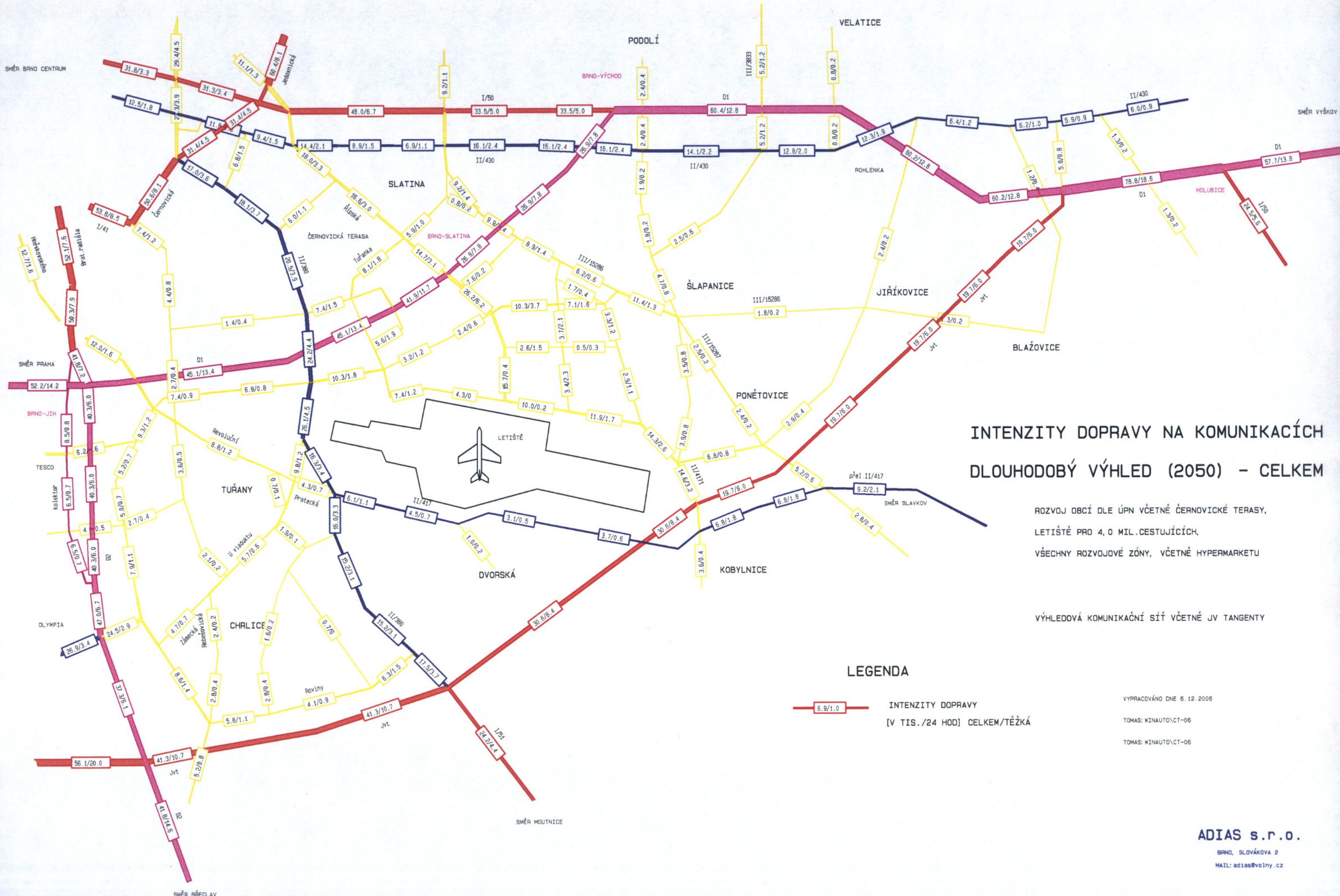
VÝHLED (2030) - JEN ROZVOJ ÚZEMÍ

- ROZVOJ OBCÍ DLE ÚPN VČETNĚ ČERNOVICKÉ TERASY
- LETIŠTĚ PRO 4,0 MIL. CESTUJÍCÍCH
- ROZVOJOVÉ ZÓNY, VČETNĚ HYPERMARKETU DLE NÁVRHU
- VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S ČÁSTÍ JV TANGENTY

LEGENDA

— 1.6/0.2 — INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TEŽKA

VYPRACOVANO DNE 6.12.2006
TOMAS:WINAUTO\CT-06
TOMAS:WINAUTO\CT-06



INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH DLOUHODOBÝ VÝHLED (2050) - CELKEM

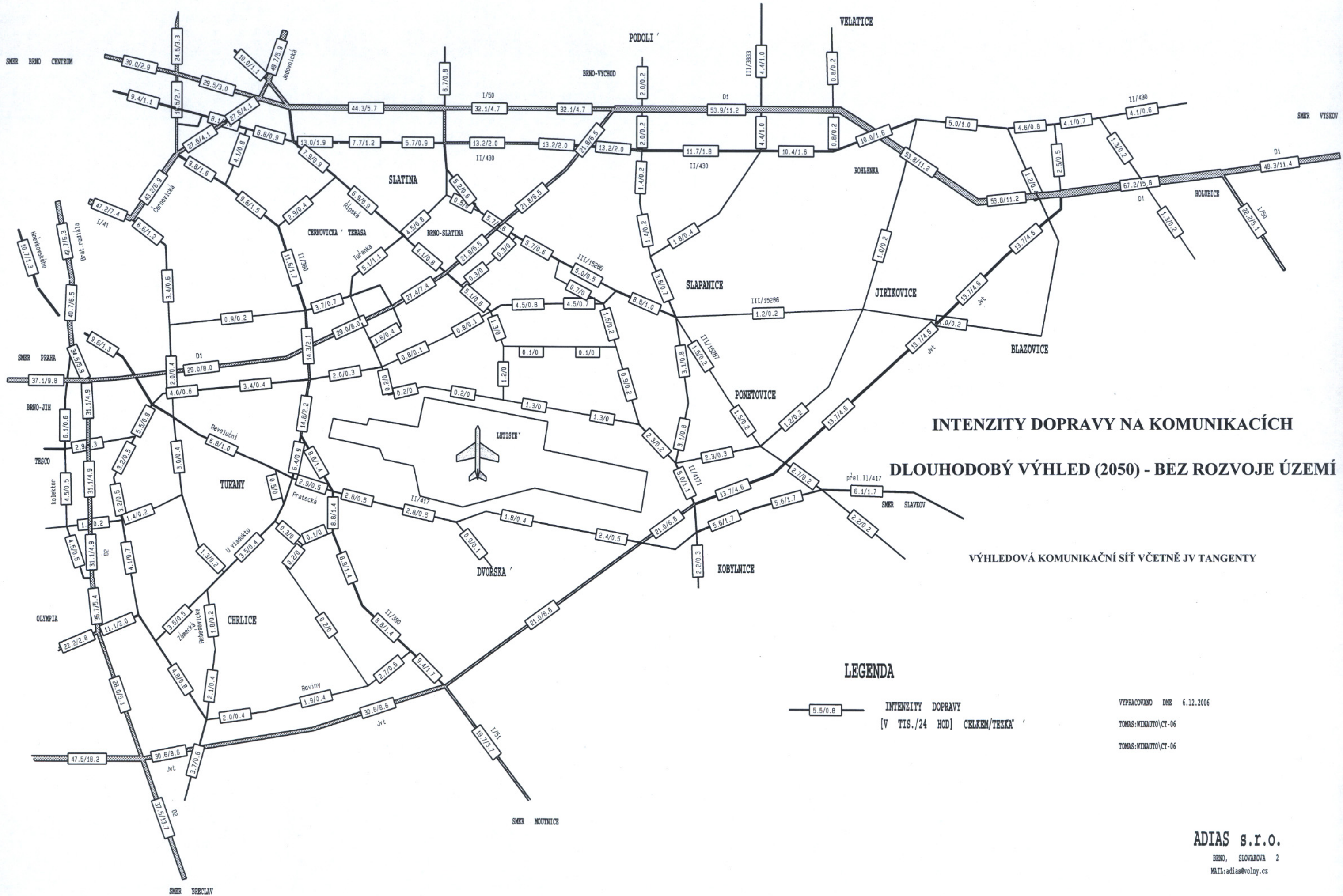
ROZVOJ OBCÍ DLE ÚPN VČETNĚ ČERNOVICKÉ TERASY,
LETIŠTĚ PRO 4,0 MIL. CESTUJÍCÍCH,
VŠECHNY ROZVOJOVÉ ZÓNY, VČETNĚ HYPERMARKETU

VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ VČETNĚ JV TANGENTY

LEGENDA

6.9/1.0 INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TEŽKÁ

VYPRACOVÁNO DNE 6.12.2006
TOMAS: WINAUTO\CT-06
TOMAS: WINAUTO\CT-06



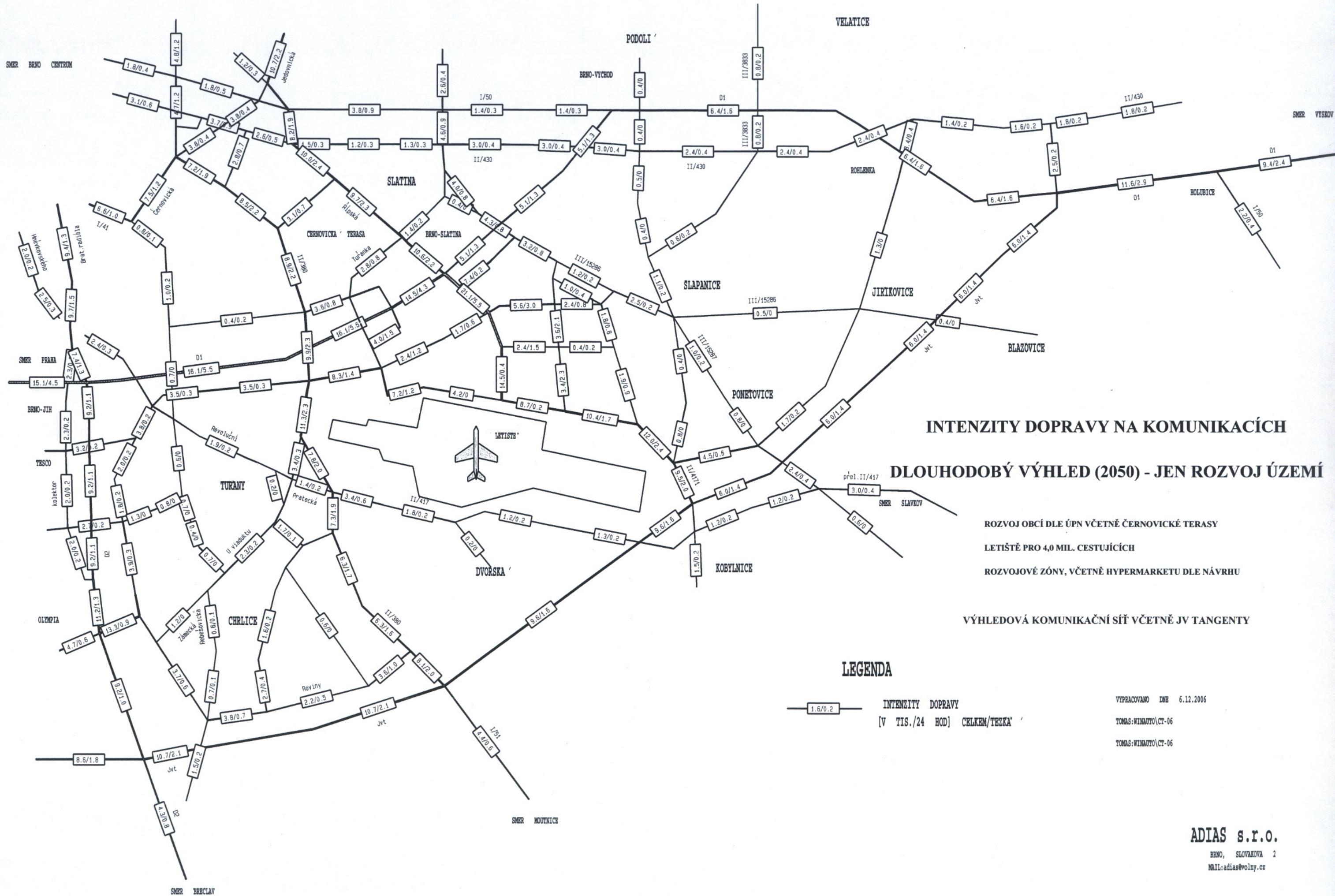
**INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH
DLOUHODOBÝ VÝHLED (2050) - BEZ ROZVOJE ÚZEMÍ**

VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ VČETNĚ JV TANGENTY

LEGENDA

— 5.5/0.8 — INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TEZKA

VYPRACOVANO DNE 6.12.2006
TOMAS:WINAUTO/CT-06
TOMAS:WINAUTO/CT-06



INTENZITY DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH DLOUHODOBÝ VÝHLED (2050) - JEN ROZVOJ ÚZEMÍ

- ROZVOJ OBCÍ DLE ÚPN VČETNĚ ČERNOVICKÉ TERASY
- LETIŠTĚ PRO 4,0 MIL. CESTUJÍCÍCH
- ROZVOJOVÉ ZÓNY, VČETNĚ HYPERMARKETU DLE NÁVRHU

VÝHLEDOVÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ VČETNĚ JV TANGENTY

LEGENDA

— 1.6/0.2 — INTENZITY DOPRAVY
[V TIS./24 HOD] CELKEM/TEŽKA

VYPRACOVANO DNE 6.12.2006
TOMAS WINAUTO\CT-06
TOMAS WINAUTO\CT-06