

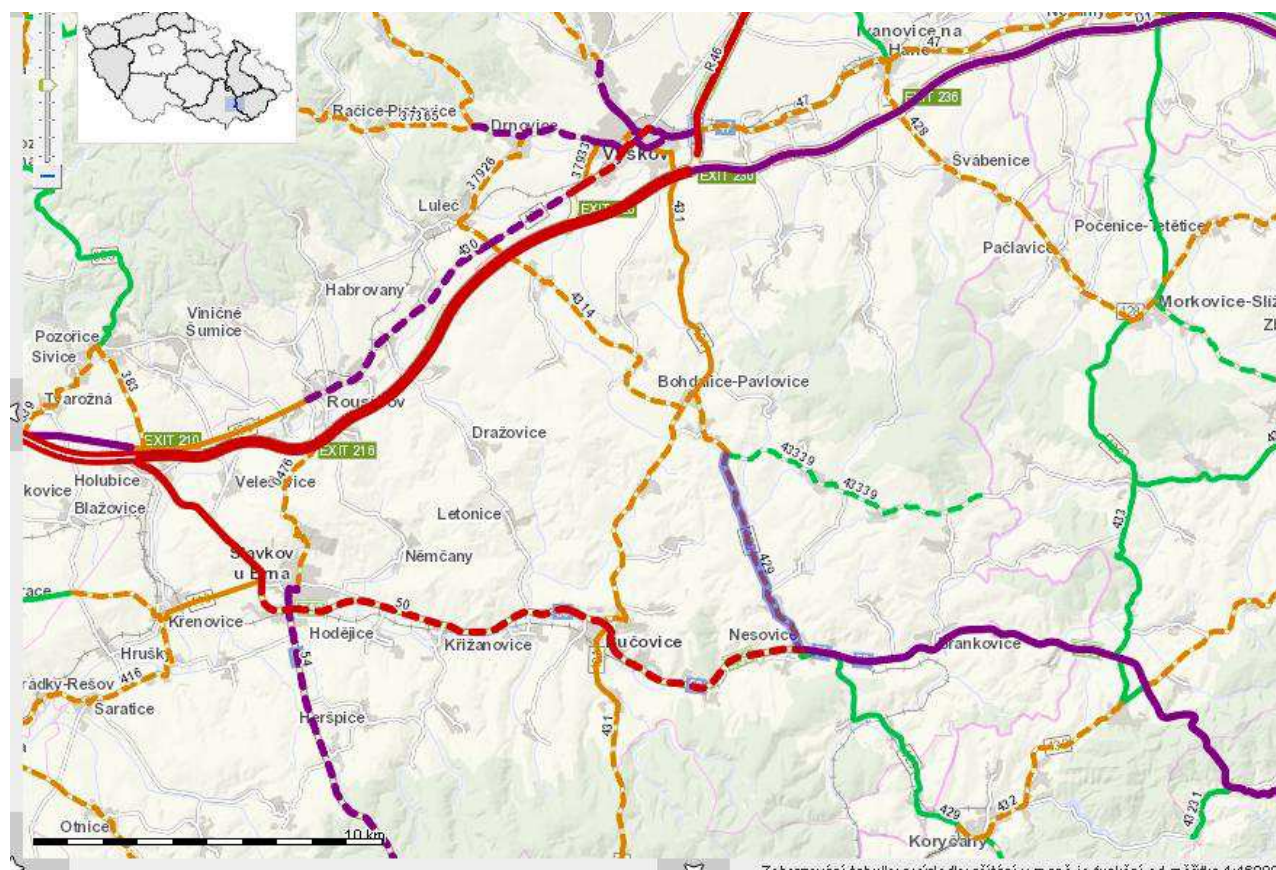
C2 - Dopravně-inženýrský průzkum

Obsah:

- 1. Stanovení intenzit dopravy na silniční síti**
- 2. Stanovení intenzity ve špičkové hodině**
- 3. Stanovení intenzit dopravy na mimoúrovňových křižovatkách**
- 4. Kapacity křižovatek**
- 5. Závěr**
- 6. Přílohy**
 - 6.1 Schéma vyhodnocovaných úseků
 - 6.2 Celostátní sčítání dopravy 2010
 - 6.3 TP 225 – koeficienty vývoje intenzit
 - 6.4 Návrh koeficientů k roku 2010
 - 6.5 Intenzity dopravy 2010 - 2050 v intervalu 5 let
 - 6.6 Kapacita křižovatky silnic II/429 a II/431
 - 6.7 Kapacita křižovatky silnic II/429 a III/43339

1. Stanovení intenzit dopravy na silniční síti

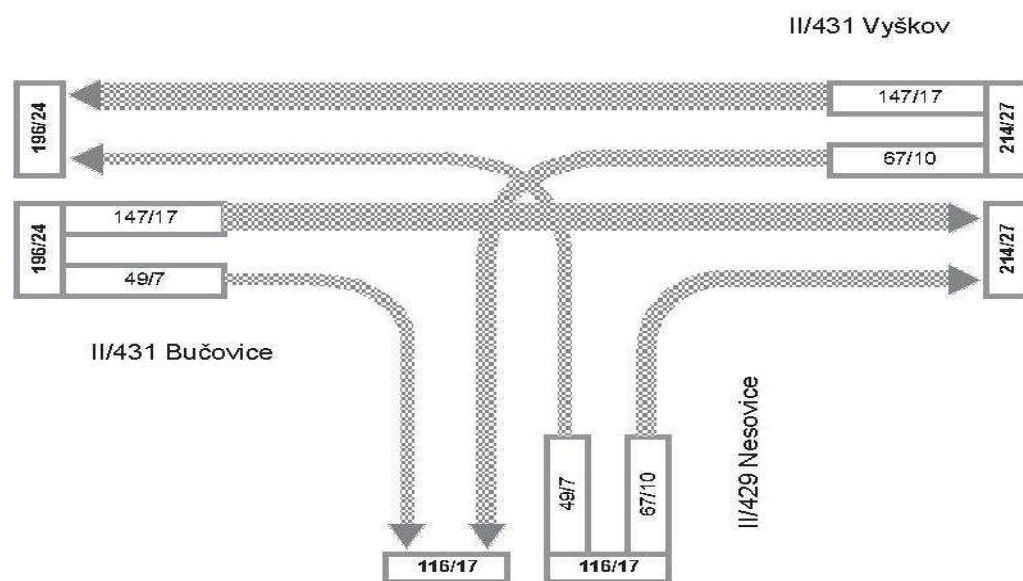
Ke stanovení intenzit dopravy pro stávající i výhledovou komunikační síť bylo využito celostátního sčítání dopravy (CSD) z roku 2010. Umístění jednotlivých úseků stávající a výhledové sítě je vyznačeno v příloze 6.1. Ve sčítacích úsecích 6-4776 a 6-4770 (viz příloha 6.2) byl zjištěn RPD 1691 voz/24 hod., z toho 306 těžkých NV.



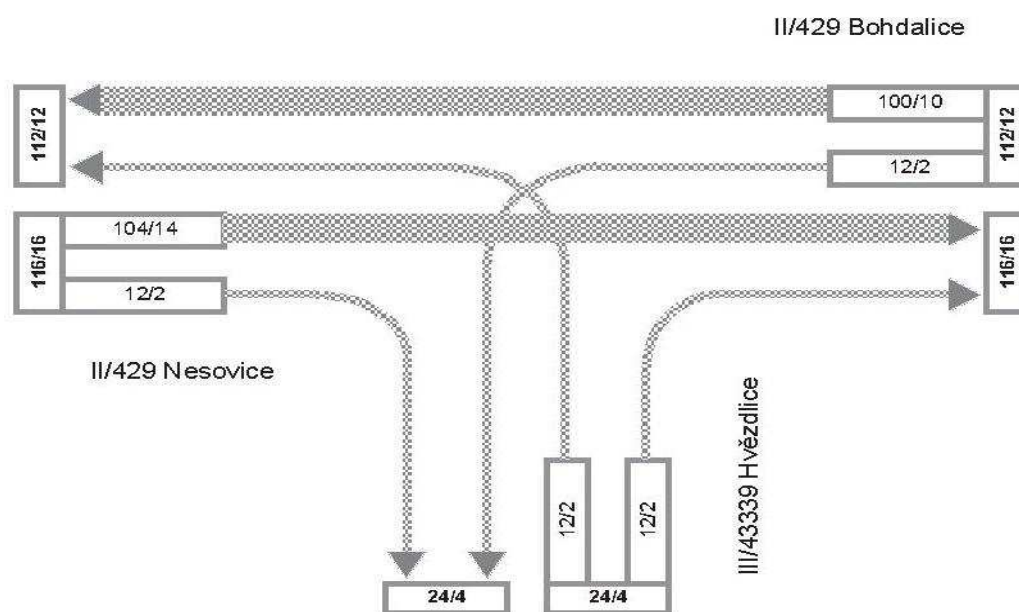
silnic naší republiky. Padesátirázovou intenzitu je možno na základě dostupných informací odhadovat na cca 9 % RPDl, průměrná roční hodnota během nejsilnějšího časového období - pátečního odpoledne, bude pravděpodobně cca 8% z RPDl.

3. Stanovení intenzit dopravy ve větvích křižovatek

Při určení dopravního zatížení jednotlivých větví křižovatek se vycházelo z odborného odhadu. Hodnoty – vozidel celkem/ TNV v roce 2030 jsou hodinové intenzity, přepočtené jako 10% RPDl. Zde je nutno upozornit, že vypočtené hodnoty intenzit na jednotlivých větvích křižovatek jsou zatíženy větší chybou, než údaje uvedené u jednotlivých mezikřižovatkových úsecích na stávající i výhledové komunikační síti.



Obr.2-křižovatka silnic II/431 x II/429, vozidel celkem/ TNV/hodinu v roce 2030



Obr.3-křižovatka silnic III/43339 x II/429, vozidel celkem/ TNV/hodinu v roce 2030

4. Kapacita úrovnových křižovatek

Podle TP 188 byly posouzeny neřízené stykové křižovatky silnic II/429 – II/431 a II/429 – III/4339. Všechny stavbou dotčené křižovatky by měly dosáhnout úrovně kvality dopravy D. Stanovená ÚKD je jak na hlavní, tak i na vedlejších komunikacích úrovně A. Výpočtem je prokázána i do budoucnosti zajištěná kapacita navržené formy křižovatek. Výsledky jsou uvedeny v přílohách 6.6 a 6.7.

5. Závěr

Dopravně inženýrské údaje vycházejí z podkladů, které pocházejí z období roku 2010. Přesnost uvedených intenzit dopravy částečně negativně ovlivňuje nedostatek aktuálních informací o stávajícím zatížení komunikační sítě především těžkou dopravou z kamenolomů v oblasti Vyškova. Kromě toho je nutno poznamenat, že skutečný růst dopravy nebude na všech úsecích pravděpodobně stejný, nemusí tedy korespondovat s použitými koeficienty výhledových intenzit.

Vypracoval: Ing. Ráček Jiří

Brno, listopad 2012



Přílohy