

Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje doplňk

Zpráva

Obsah :

- 1. Úvod**
- 2. Podklady**
- 3. Modelování intenzit pro alternativní variantu výhledové sítě**
 - 3.1. Vyhodnocení polohy rychlostní silnice R43**
 - 3.2. Vyhodnocení způsobu připojení na R43 v oblasti Kuřimi**
 - 3.3. Vyhodnocení vlivu východní polohy rychlostní silnice R55 v úseku Napajedla-Rohatec**
- 4. Varianta bez rozvoje dopravní infrastruktury**
- 5. Dopravní spojení Brno-Vídeň**
- 6. Dopravní spojení severní Moravy s Vídní**
- 7. Přílohy**
 - 1. Kartogram intenzity dopravy v roce 2030 alternativní varianty**
 - 1.1. Kartogram intenzity dopravy v roce 2030 alternativní varianty-detail Brna**
 - 2. Kartogram intenzity dopravy v roce 2030 varianty bez rozvoje**
 - 3. Kartogramy intenzit dopravy vybraných variant řešení komunikační sítě u Kuřimi**
 - K11 R43 v trase „německé dálnice“, severní obchvat Kuřim**
 - K12 R43 v optimalizované trase (dle Ing.Kalčíka), severní obchvat Kuřim**
 - K21 R43 v trase „německé dálnice“, jižní přivaděč Kuřim**
 - K22 R43 v optimalizované trase (dle Ing.Kalčíka), jižní přivaděč Kuřim**
 - K23 R43 v Boskovické brázdě, jižní přivaděč Kuřim, se silnicí v bystrcké stopě**

1. ÚVOD

Tato práce vznikla pro doplnění dopravně inženýrských podkladů pro zpracování 2. návrhu ZÚR Jihomoravského kraje. Hlavním úkolem této dokumentace je odvození dopravních intenzit na území Jihomoravského kraje pro „Alternativní“ variantu výhledové sítě. „Alternativní“ varianta nahrazuje tzv. úspornou variantu výhledové sítě (Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jmk, III. etapa - dopravní modely, HBH projekt, březen 2009). Tato varianta zahrnuje zásady řešení výhledové sítě dle návrhů nevládních organizací a občanských sdružení.

Alternativní varianta počítá s vedením rychlostní silnice R43 v úseku dálnice D1 - Kuřim – Svitávka, resp. Černá Hora dle optimalizované varianty ing. Kalčíka v kombinaci s již dříve opuštěnou variantou pokračování této silnice přímo na Svitavy. Další zásadní rozdíl proti „optimální“ variantě je způsob propojení moravské metropole Brna s Vídní. Zde se využívá dálnice D2, s pokračováním po čtyřpruhovém obchvatu Břeclavi (R55) až ke státní hranici. Posledním významným rozdílem je vedení rychlostní silnice R55 v úseku Napajedla-Rohatec, východně stávající silnice I/55.

Vzhledem ke stávající závažnosti dopravních problémů u města Kuřimi byla věnována zvýšená pozornost této problematice. Tato dokumentace shrnuje základní možnosti řešení připojení rychlostní silnice R43 a možnost snížení zatížení stávajícího dopravního koridoru procházejícího intravilánem této obce, jak pro vedení silnice R43 v „bystrcké stopě“ tak i při jejím umístění do Boskovické brázdy, resp. v optimalizované trase Ing. Kalčíka.

Pro posouzení důležitosti výstavby nových komunikací byla vypracována i varianta „bez rozvoje dopravní infrastruktury“, která nezahrnuje výstavbu rychlostních silnic R43, R52 a R55 ani realizaci dílčích obchvatů na silnicích I. třídy.

V závěru dokumentace prezentuje stávající a výhledové možnosti spojení rakouské metropole Vídně s centrem Jihomoravského kraje a severní Moravou.

2. PODKLADY

- a) Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje III. etapa - dopravní modely
- b) Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – koncept studie (ing. Kalčík, červen 2009)
- c) Optimalizace trasy R43 v úseku Kuřim – Černá Hora – koncept studie (ing. Kalčík, září 2009)
- d) Vyhledávací studie R43 v úseku Letovice-Litomyšl (diplomová práce Petra Poláka, 2007)
- e) Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví - Ing. Kalčík, 2007)
- f) Rychlostní silnice R55, Břeclav, D2 – hranice ČR/Rakousko, Reinthal (HBH projekt spol.s.r.o., 2008)
- g) Modelování dopravy v brněnské aglomeraci, vliv R43, R52 (HBH projekt spol. s r.o., září 2009)
- h) Webové stránky Asfinagu
- i) Směrové dopravní průzkumy na území Jihomoravského kraje (Adias s.r.o., 2004)
- j) Směrové dopravní průzkumy na hraničních přechodech (HBH spol. s r.o, 2008)
- k) Stanovení jednotlivých úseků silnice R55 (ŘSD 2009, HBH projekt spol. s r.o. 2010)
- l) Vyhledávače spojení maps.google.cz a mapy.cz

3. MODELOVÁNÍ INTENZIT PRO ALTERNATIVNÍ VARIANTU VÝHLEDOVÉ SÍTĚ

Alternativní varianta výhledové sítě nahrazuje úspornou variantu obsaženou v návrhu ZÚR. Zásady řešení komunikační sítě přebírá tato varianta z návrhů prosazovaných nevládními ekologickými organizacemi a hnutími proti realizaci silnic R43 v „bystřské stopě“ a R52 v poloze v souběhu se stávající silnicí I/52 v úseku Pohořelice-Mikulov, resp. proti R55 v poloze přes Ptačí oblast Bzenecká Doubrava-Strážnické Pomoraví.

V alternativní variantě výhledové sítě se počítá s realizací následujících staveb na území Jihomoravského kraje:

- rozšíření dálnice D1 na šestipruhé uspořádání v úseku MÚK Kývalka – MÚK Holubice (včetně výstavby MÚK Tvarožná)
- rychlostní silnice R43 v optimalizované variantě v úseku od dálnice D1 po Svitávku, včetně zrušení MÚK Ostrovačice na D1 (dle konceptu studie ing. Kalčíka z roku 2009) (*2)
- R43 v úseku Svitávka – R35 vedená ve směru na Svitavy východně stávající silnice I/43 (dle návrhu diplomové práce „Vyhledávací studie rychlostní silnice R43 v úseku Letovice-Litomyšl“ Petra Poláka z roku 2007) (*2)
- R55 od dálnice D1 po D2. V úseku Napajedla – Rohatec ve „východní variantě“ s tunelem (dle „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ - Ing. Kalčík, 2007). V úseku Rohatec-D2 dle řešení sledovaného ŘSD ČR (HBH projekt spol. s r.o.)
- R55 - obchvat Břeclavi (ve čtyřpruhovém uspořádání - var. 3 HBH projektu spol. s r.o., 2008) s návazností na kapacitní rychlostní komunikaci na rakouské straně s napojením na trasu A5 mezi obcemi Poysdorf a Großkrut (*1)
- rakouská Severní dálnice A5 do Schricku
- obchvaty obcí měst Drasenhofen, Poysdorf a Erdberg na stávající silnici B7 (*1)
- kompletní VMO na území města Brna
- homogenizace silnice I/53 v úseku Pohořelice-Znojmo
- severní obchvat Kuřimi
- rozšíření I/43 na čtyřpruh v úseku Česká-Kuřim
- I/19 - jižní obchvat Kunštátu
- I/23 - severní obchvat Rosic a jižní obchvat Zastávky
- I/38 - Znojmo-obchvat
- I/38 - nová trasa v úseku Znojmo-Moravské Budějovice-Jihlava
- I/40 - rekonstrukce silnice v úseku Břeclav-Mikulov (bez obchvatu Valtic)
- I/50 - severní obchvat Brankovic
- I/54 - jižní obchvat Kyjova
- závazné přeložky krajských silnic

Poznámky k textu v této a následujících kapitolách:

- (*1) Jedná se o záměry které nebyly dosud studovány nebo jejich studie nejsou zpracovateli ani zadavateli známy a jedná se tudíž o schematický odborný odhad.
- (*2) Některé posuzované návrhy rychlostních silnic nemají dostatečně nebo vůbec řešenu síť silnic nižšího řádu. Bez podrobného prověření této silniční sítě je třeba modelové hodnoty na ní brát jako orientační.

Pokud není uvedeno jinak, všechny hodnoty zatížení komunikací se vztahují k výhledovému roku 2030.

3.1. Vyhodnocení polohy rychlostní silnice R43

Vedení silnice R43 v Boskovické brázdě znamená nejen výrazné prodloužení objízdné trasy ve srovnání s vedením této silnice v „bystrcké stopě“, ale také její výrazně menší účinnost na snížení dopravních intenzit na základním komunikačním systému města Brna. Nejvíce se tato skutečnost projevuje na Hradecké ulici v Řečkovících, kde rozdíl intenzit ve výhledovém roce 2030 je 11 tisíc vozidel v neprospěch pro dopravně méně výhodnou variantu vedení R43 v Boskovické brázdě (u var. v „bystrcké stopě“ lze očekávat v tomto místě cca 44 tis.voz/24 hod, s R43 v „optimalizované variantě“ v úseku D1-Kuřim cca 55 tis. voz/24 hod). Předpokládané výhledové intenzity R43, v úseku od dálnice D1 po MÚK západně Kuřimi, 15 až 16 tis. vozidel/24 hod v roce 2030, zdaleka nenaplní kapacitní možnosti čtyřpruhové rychlostní komunikace. Výhledové hodnoty zatížení této komfortní komunikace jsou nejen nižší než stávající zatížení silnice I/43 v úseku Česká-Lipůvka, ale také na silnici II/385 v úseku Česká-Kuřim. Intenzity dopravy v tomto úseku silnice R43 zásadně nezávisí na způsobu doplnění komunikační sítě v území jižně města Brna (zda bude Jihozápadní, Jižní či jihovýchodní tangenta, zda bude či nebude realizována stavba R52 v úseku Pohořelice-Mikulov), ale především na způsobu připojení tohoto úseku rychlostní komunikace na stávající silniční síť a samotné město Kuřim. Nemalý vliv by měla i realizace dvoupruhové komunikace ve stopě německé dálnice v úseku Kuřim-Bosonohy, která by zatížení R43 v úseku od dálnice D1 ke Kuřimi snížila o cca 2 tis.voz./24hod. Nejmenší zatížení silnice R43 v úseku D1-Kuřim je právě ve var. HBH spojené s realizací nové silnice Kuřim-Bosonohy (14 tis.voz/24hod). Naopak největší zatížení tohoto úseku R43 vedeného v Boskovické brázdě je ve variantě bez propojení Kuřimi a Bosonoh, ale se stejným napojením stávající sítě jako ve var. HBH (cca 17,6 tis.voz/24 hod).

Vedení silnice R43 v Boskovické brázdě v jakékoliv variantě by si vyžádalo kromě zkapacitnění úseku dálnice D1 od nové křižovatky na D1 ke stávající MÚK Kývalka (rozšíření na šestipruh) také další rozšíření dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka-MÚK Brno-západ a MÚK Brno centrum – MÚK Brno jih na osmipruh. Dnes připravované rozšíření na šestipruhové uspořádání by totiž ve výhledovém období po roce 2030 přestalo již kapacitně vyhovovat předpokládaným intenzitám dopravy. Při realizaci napojení R43 na D1 mezi stávajícími MÚK Ostrovačice a MÚK Kývalka je nutno na stávající MÚK Kývalka i ve výhledu zachovat dálniční větvě umožňující výjezd z dálnice D1 od Brna na sil I/23 směr Rosice a zpět. (MÚK Ostrovačice se v této variantě výhledové sítě ruší).

V úseku Kuřim-Svitávka je účinnost „optimalizované varianty“ R43 pro převedení dopravy z intravilánu obcí na stávající silnici I/43 srovnatelná s variantou R43 v trase německé dálnice. Tento úsek

rychlostní silnice využije naprostá většina dálkové dopravy. Místní doprava a vztahy Brno-Černá Hora, Bořitov a okolní obce, zůstanou především na stávající silnici I/43 (výhled II/643). Vypočtené hodnoty zatížení tohoto úseku R43 v optimalizované variantě dle Ing. Kalčíka (22,9 tis. voz/24hod) a ve variantě v Bystřské stopě (23 tis. voz/24hod) jsou prakticky shodné. Kombinace optimalizované varianty R43 s jižním přivaděčem Kuřim podstatně snižuje účinnost realizace rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim-Černá Hora na snížení zatížení stávající silnice I/43 (výhled II/643) v průtahu obcemi Lipůvka, Lažany a Milonice.

Vedení silnice R43 v úseku od MÚK Svitávka ve směru na Svitavy (dle námětu diplomové práce Petra Poláka z roku 2007), může přinést výrazné odlehčení stávající silnice I/43 v úseku od Sebranic po hranice kraje. Míra snížení dopravní zátěže v tomto úseku silnice I/43 bude pravděpodobně ponížena s ohledem na malé využití zpoplatněné komunikace pro dopravní vztahy na malé vzdálenosti. Pro tranzitní dálkovou dopravu ve směru na Hradec Králové a pro cílovou dopravu do Svitav (které tvoří dnes dohromady cca 42 % dopravního proudu na profilu sil. I/43 před Svitávkou), by tato varianta byla pravděpodobně atraktivnější, než trasa R43 přes Mor. Třebovou, avšak pro méně významnou skupinu dálkových vztahů ve směru na Šumperk, znamená toto řešení prodloužení trasy. Hodnoty zatížení obou tras R43 na hranicích kraje jsou prakticky identické. Podstatnější rozdíly jsou jen v míře zatížení silniční sítě v koridoru Boskovice-Mor. Třebová, kde při realizaci trasy ve stopě „německé dálnice“ může dojít k výraznému snížení intenzity dopravy na stávajících silnicích II. třídy (368, 372 a 374).

Závěrem je možno konstatovat, že optimalizovaná varianta R43 v úseku dálnice D1-Kuřim-Černá Hora nepřináší z dopravního hlediska žádné výhody vzhledem k ostatním variantám této rychlostní komunikace vedených v Boskovické brázdě, ani vzhledem k variantě R43 v „bystřské stopě“. Spíše naopak. V samotném městě Brně je její účinnost nejnižší. Podobně negativní vliv může mít i pro město Kuřim, kde na průtahu stávající sil. II/385 zůstane pravděpodobně nejvíce vozidel ve srovnání se všemi doposud posuzovanými variantami výhledového řešení komunikační sítě.

3.2 Vyhodnocení způsobu připojení rychlostní silnice R43 u Kuřimi

Optimalizovaná varianta R43 v úseku D1-Kuřim-Černá Hora

Varianta připojení Kuřimi na nadřazenou silniční síť a s tím i související řešení obchvatové komunikace, má velký vliv na zklidnění stávajícího průtahu silnice II/385. Stávající RPDÍ (roční průměrná denní intenzita) je v tomto úseku dnes cca 18 tis. voz/24 hod. Pro město Kuřim je „optimalizovaná varianta“ řešení R43 v úseku D1-Kuřim-Svitávka nejméně příznivou možností řešení výhledové sítě. Realizace této varianty R43 znamená výrazné prodloužení délky obchvatové trasy ve směru od České na Tišnov. To ve svém důsledku znamená její nižší využívání a následkem toho vyšší zůstatek dopravy na stávajícím průtahu obcí (příloha K12). Toto řešení by prakticky znamenalo pro město Kuřim zachování stávajících vysokých intenzit dopravy na stáv. sil. II/385 i ve výhledovém období. Pro srovnání lze uvést, že ve výhledovém roce 2030 je nutno při tomto řešení silniční sítě počítat s intenzitou na stávajícím průtahu cca 20 tis. voz/24 hod. Vedení R43 v této trase nesníží výrazně ani zatížení stávající silnice III/3846 v průjezdu obcí Jinačovice.

Stáv. sil. I/43 v úseku Česká-Lipůvka bude nutno z kapacitních důvodů přestavět na čtyřpruhovou komunikaci.

Při realizaci přivaděče Kuřim v jižní poloze (příloha K22 (*1)) se účinnost převedení dopravy ze stávajícího průtahu (sil. II/385) výrazně zvyšuje. Na druhé straně tato varianta je výrazně méně účinná pro snížení dopravy na stáv. sil. I/43 (výhl. II/643) v úseku Lipůvka-Černá Hora.

Předpokládané zatížení stávajících úseků ovlivněných řešením komunikačního systému u Kuřimi

(voz. v tis./24hod)

Silnice, úsek, místo	varianta výhledové sítě				
	K11	K12	K21	K22	K23
stáv.I/43, na hranici města Brna	37,7	55,5	44,2	54,0	44,4
stáv.I/43 (Česká-Lipůvka)	25,9	40,8	17,3	19,7	18,3
stáv.I/43 (výhled II/643) Lipůvka-Lažany	5,8	5,0	4,9	8,5	5,8
Stáv. sil.II/386 (průtah Kuřim-ul.Blanenská)*	4,3	5,2	5,4	3,9	5,6
stáv.sil.II/385 (průtah Kuřim-od I/43 po II/386)	16,5	20,0	11,5	12,5	11,0
III/3846 (Jinačovice)	1,5	4,6	1,6	5,4	0,9

* hodnota nezahrnuje vnitřní dopravu

R43 v Boskovické brázdě

Doplněním komunikačního systému ve variantě R43 v Boskovické brázdě o dvoupruhovou komunikaci Kuřim-Bosonohy, vedenou ve stopě „německé dálnice“ (příloha K23), by se výrazně snížilo zatížení stávající silnice I/43 (Hradecké ulice) v prostoru Řečkovic. Očekávaná hodnota (44,4 tis. voz./24 hod) je výrazně nižší než při optimalizované variantě R43. Zásadním problémem tohoto řešení je ale ještě nižší využití kapacitních možností čtyřpruhové rychlostní komunikace R43 v úseku od dálnice D1 po Kuřim, než ve všech ostatních variantách výhledové silniční sítě. Kombinace tohoto řešení R43 s jižním přivaděčem výrazným způsobem odlehčí průtah městem Kuřim (stáv.II/385).

R43 v „bystrcké stopě“

Kombinace rychlostní silnice R43 v „bystrcké stopě“ se severním obchvatem Kuřimi je nejpříznivější variantou pro brněnskou městskou část Řečkovice (příloha K11). Na stávající sil. I/43 ve směru do Brna dochází k nejvyššímu úbytku dopravní zátěže ve srovnání s ostatními variantami. V samotném městě Kuřim dojde na stávajícím průtahu (stáv.II/385), ve srovnání se stávajícím stavem, pouze k částečnému poklesu dopravní zátěže. Značná část tranzitujících vozidel bude při tomto řešení komunikační sítě pravděpodobně využívat stávající průtah městem. Vedení silnice R43 v „bystrcké stopě“ přispěje ke

zklidnění nejbližšího okolí stávající sil. III/3846 v Jinačovicích a Kníničkách. Na druhé straně si toto řešení vyžaduje zkapacitnění stávající sil. I/43 v úseku Česká-Lipůvka.

Ve variantě s jižním přivaděčem, dochází k zásadnímu zlepšení situace v okolí stávajícího průtahu města Kuřimi. Jižní přivaděč je také atraktivnější napojení pro severní část města Brna, což se ale částečně negativně projevuje na zátěži stávající silnice I/43-ulici Hradecké v Řečkovících, která je v této variantě vyšší než ve variantě se severním obchvatem Kuřimi. Vedení R43 v „bystrcké stopě“ s jižním přivaděčem (příloha K21) je variantou s nejmenší pravděpodobností nutnosti zkapacitnění stávající silnice I/43 v úseku Česká-Lipůvka.

Pro samotné město Kuřim není v žádném případě rozhodující poloha rychlostní silnice R43, ale způsob řešení jejího napojení. Dopravně nejvýhodnější je řešení spojené s realizací jižního přivaděče, který zároveň plní funkci obchvatové komunikace. Tato varianta je ale i přes finanční úsporu při nerealizaci zkapacitnění stáv. sil. I/43 v úseku Česká-Lipůvka, vlivem dlouhého podpovrchového úseku pravděpodobně stavebně i provozně dražší, než řešení spojená se severním obchvatem města. Pro samotné uživatele komunikací je ovšem tato varianta neekonomičtější, neboť šetří čas i náklady provozovatelů vozidel.

3.3. Vyhodnocení vlivu východní polohy rychlostní silnice R55 v úseku Napajedla-Rohatec

Realizace silnice R55 v úseku Rohatec-Napajedla ve východní variantě dle „Vyhledávací studie Ing. Kalčíka z roku 2007) znamená prodloužení dopravního spojení Zlínského a Moravskoslezského kraje s dálnicí D2 u Břeclavi o více než 7 km (u tunelové varianty R55) a o cca 11 km (u povrchové varianty R55) proti nejkratší možnosti vedení této komunikace v koridoru Staré Město, Nedakonice, Bzenec, Rohatec - variantě ŘSD ČR (99,6 km od MÚK Hulín po MÚK Břeclav). Při rozboru vlivu umístění této rychlostní komunikace na zatížení stávající komunikační sítě je nutno mít na paměti, že stávající silnice I/55 vedená průtahy obcí Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Strážnice, Petrov není v žádném případě komunikací s dominantním podílem dálkové dopravy. Naopak převahu dopravních vztahů mají pohyby na krátké vzdálenosti mezi nejbližšími sídelními celky. Díky této skutečnosti není odlehčení stávající silnice I/55 s průtahy obcí, při vedení R55 ve východní variantě, o mnoho příznivější než při západně umístěné trase této rychlostní komunikace. Nelze totiž předpokládat, že uskutečňovatelé místních vztahů budou ochotni akceptovat výrazné prodloužení trasy, s nutností placení mýtného, pokud se zároveň následkem částečnému poklesu zatížení na stáv.sil. I/55, zvýší úroveň kvality dopravy na této komunikaci. K nárůstu dálkových dopravních vztahů na R55 může vést pouze výrazné zkvalitnění této komunikace a její co nejmenší délka v úseku od křižovatky s dálnicí D1 u Hulína na dálnici D2 u Břeclavi. Uvedené vyšší hodnoty zatížení silnice R55 ve východní variantě (v „alternativní variantě“ výhledové sítě) proti vedení silnice R55 v západní poloze (u „optimální varianty“ výhledové sítě) nejsou v žádném případě způsobeny její vyšší atraktivitou, ale daleko kvalitnějším dopravním propojením rakouské severní dálnice A5 s touto komunikací. V „alternativní variantě“ se totiž uvažuje s propojením dálnic A5 a D2 (resp. silnice R55) rychlostní komunikací ve čtyřpruhovém uspořádání (*1), na rozdíl od optimální varianty výhledové sítě, kde se počítá pouze s dvoupruhovým obchvatem města Břeclavi, bez kvalitnější dopravní návaznosti na rakouskou Severní dálnici A5. V alternativní variantě by silnici R55 využila i doprava z Vídně na severní

Moravu a do Polska. U optimální varianty tato doprava z velké části zůstává ve stávajícím koridoru užívaném pro toto spojení (R52, Brno, D1).

Porovnání zatížení silnice R55 a stávající silnice I/55 ve variantách modelu

(voz. v tis./24hod)

silnice	úsek, místo	var.ŘSD model optimální	vých. var. tunelová model alternativní
R55	hranice kraje	16,6	17,9*
	Dálnice D2-Hrušky	24,9	27,8*
R55 (I/55)	MUK s II/425-přel.I/40 (obchvat Břeclavi)	5,8	13,8*
	st.hranice ČR-Reinthal	3,0	13,3*
stáv.I/55	Vnorovy-Veselí nad Mor.	4,4	4,0

* u všech hodnot se projevuje vliv převedení dálkové dopravy z Vídně na severní Moravu a do Polska do tohoto koridoru.

4. VARIANTA BEZ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Tato varianta komunikační sítě je pesimistickým pohledem na rozvoj výhledové sítě Jihomoravského kraje. Názorně ukazuje, jak bude zatížená komunikační síť ve výhledovém období, pokud nedojde k realizaci předpokládaných silničních staveb. Rozborem zatížení jednotlivých úseků se dá odvodit, kde lze očekávat kapacitní problémy. Rozvoj výhledové sítě je omezen na realizaci následujících staveb:

- rozšíření dálnice D1 na šestipruhé uspořádání v úseku MÚK Kývalka – MÚK Holubice (včetně výstavby MÚK Tvarožná)
- homogenizace silnice I/53 v úseku Pohořelice-Znojmo
- kompletní VMO na území města Brna
- sil. I/55 - obchvat Břeclavi ve dvoupruhovém uspořádání
- rakouská Severní dálnice A5 do Schricku
- obchvaty obcí měst Drasenhofen, Poysdorf a Erdberg na stávající silnici B7 (*1)

Varianta bez výstavby silnic R43, R52, R55 a tangent v okolí Brna přináší zásadní kapacitní problémy na komunikační síti Jihomoravského kraje. Kromě dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka-MÚK Brno západ, MÚK Brno centrum-MÚK Brno jih, MÚK Holubice-MÚK Vyškov-západ a státních silnic R52 v úseku Brno-Rajhrad, I/43 (v úseku Česká-Letovice-hranice kraje), I/50 (od D1 minimálně do Bučovic), I/55 (v úseku Břeclav-Hodonín-Strážnice) nebude ve výhledovém období roku 2030 pravděpodobně splněna požadovaná kvalita dopravy ani na následujících silnicích ve správě Jihomoravského kraje II/152, II/385, II/380, II/425, II/430, kde v nejexponovanějších úsecích denní intenzity vysoko přesáhnou hodnotu 20 tis.

vozidel. Kapacitní problémy (nesplnění normou požadované úrovně kvality dopravy), lze očekávat i na úrovnových křižovatkách silnice II/379 (v úseku Lipůvka-Blansko) a u sil. II/380 (od křižovatky se sil. II/431 do Hodonína), kde se může nepříjemně prodloužit čekací doba na vjezdech do křižovatky.

5. DOPRAVNÍ SPOJENÍ BRNO-VÍDEŇ

V současné době je možno při cestě z Brna do rakouské metropole využít několika možností. Kilometricky nejkratší a po zprovoznění rakouské Severní dálnice A5 do Schricku, dnes i časově nejvýhodnější, je trasa přes Mikulov po silnici R52, I/52, B7. Na této trase zůstávají v současné době na našem území jen dva průjezdy intravilánem (Brno, ul. Vídeňská a průmyslovo-obchodní část obce Mikulov). Další významnější rychlostní omezení na našem území je pouze v okolí vodních nádrží Nové mlýny. Na rakouské straně je časové zdržení omezeno pouze na stávající průjezdy obcemi Drasenhofen, Poysdorf a Erdberg v celkové délce cca 4 km. Ve výhledovém období se v každém případě časová dostupnost spojení v tomto koridoru ještě zlepší, poněvadž lze předpokládat, že na rakouské straně dojde minimálně k realizaci obchvatů všech tří zmíněných obcí.

Do realizace dálnice A5 do Schricku bylo poměrně hodně využíváno i spojení po silnici I/53 přes hraniční přechod Hatě, po silnici B303 do Hollabrunnu, rychlostní silnici S3 ke Stockerau a dálnici A22 do Vídně. Přes o něco větší vzdálenost této trasy proti nejkratšímu spojení přes Mikulov (o cca 20 km), byl do nedávna její velkou předností relativně bezproblémový příjezd od Hollabrunnu do Vídně. Tato výhoda byla ale eliminována koncem minulého roku uvedením jižní části dálnice A5 a silnice S1 v úseku Süssenbrunn-Eibesbrunn do provozu. Po zprovoznění zbývajících částí rychlostní silnice S1 v úseku Eibesbrunn-Keuneuburg – A22 (v průběhu roku 2010) bude i pro cestu do severozápadní části Vídně atraktivnější trasa přes hraniční přechod Mikulov.

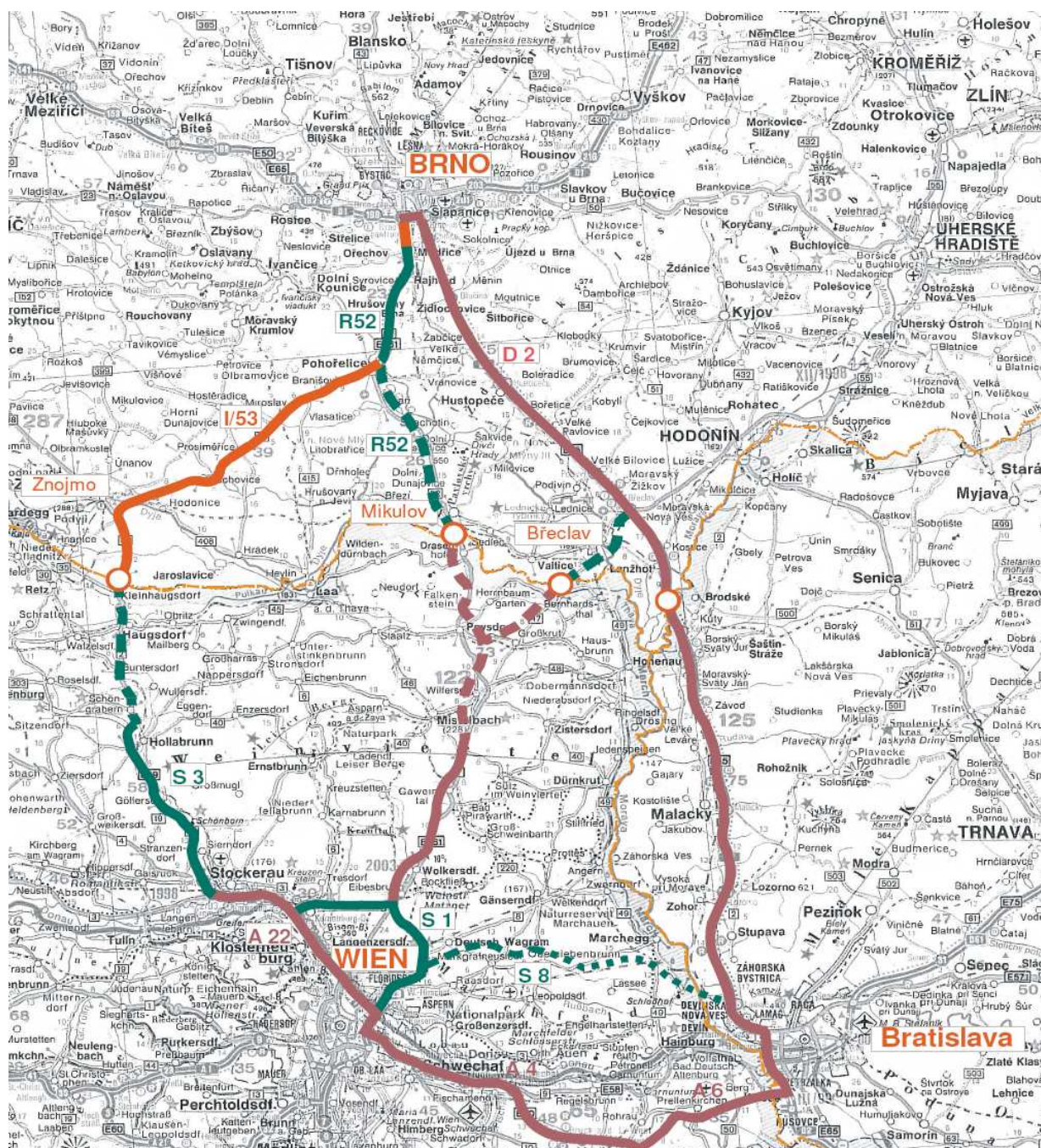
Do Vídně je dnes možno použít i trasy přes hraniční přechody Hevlín, Poštorná a Lanžhot. Z těchto tří je dnes nejvíce využíván, pro spojení Brna s Vídní, přechod Lanžhot na dálnici D2. Celkově je ale podíl využití všech těchto tras nevýznamný, jak vyplývá z výsledků směrových dopravních průzkumů na hraničních přechodech (2008 HBH projekt spol. s r.o.). Je to zcela pochopitelné, neboť žádná z těchto cest nenabízí optimální poměr komfortu jízdy a provozních nákladů. Dokončení rychlostní silnice S1 v okolí Vídně pravděpodobně přinese další pokles významu hraničního přechodu Lanžhot na dálnici D2 pro spojení Vídně s Brnem. V následující tabulce jsou uvedeny počty vozidel na hraničních přechodech jedoucích z rakouské metropole ve směru Praha, do Brna a okolí, na severní Moravu, resp. Polsko zjištěné v roce 2008 při dopravních průzkumech.

komunikace	hraniční přechod	obousměrné počty vozidel/24hod z Vídně a okolí ve směru		
		Praha	Brno	sev. Morava, Polsko
I/38	Hatě	1231	552	674
II/415	Hevlín*	6	72	42
I/52	Mikulov	613	1247	1316
I/55	Reinthal	27	35	28
D2	Lanžhot	106	204	58

* údaje z roku 2004

Pozn. Údaje v předcházející tabulce nezahrnují vliv zprovoznění dálnice A5 v úseku Eibesbrunn-Schrick a silnice S1 v úseku Süssenbrunn-Eibesbrunn. Tímto způsobem zkvalitněné dopravní spojení Vídně s Brnem i celou Moravou by se mělo projevit navýšením hodnot na hraničním přechodu Mikulov především ve směru na Brno a severní Moravu a částečným poklesem těchto vztahů na ostatních hraničních přechodech.

Ve výhledovém období by se kvalita dopravní cesty mezi moravskou metropolí a Vídní měla ještě zlepšit. Státními i krajskými orgány České republiky prosazovaná varianta spojená s realizací silnice R52 v úseku Pohořelice-Mikulov-státní hranice ČR (víceméně v souběhu se stávající silnicí I/52) a s napojením do rakouské Severní dálnice A5 v prostoru Drasenhofenu, by zajistila časově i kilometricky nejkratší spojení obou center (cca 124 km). Varianta s využitím dálnice D2 a s prodloužením výhledové silnice R55 až na státní hranici s Rakouskem je o cca 12 km delší. Pro provozovatele osobních automobilů tato trasa znamená téměř o jeden litr větší spotřebu PHM než při spojení Brna s Vídní přes Mikulov. Z časového hlediska se sice jedná o celkem nepodstatných 6-7 min, o které je tato trasa delší, než případné nejkratší spojení před Mikulov, ale provozní finanční náklady jsou na delší trase výrazně vyšší. Zkvalitnění spojení Brna s Vídní v delší trase (s využitím dálnice D2 a čtyřpruhového obchvatu Břeclavi) může znamenat, že nákladní vozidla s omezením povolené rychlosti (vozidla nad 3,5 t) budou i nadále využívat stávající spojení po sil. I/52, neboť tato trasa bude pro ně nadále nejen ekonomicky (nižší spotřeba PHM, nižší opotřebení vozidel, menší platby mýtného) a pravděpodobně i časově výhodnější. Tento faktor může být rozhodující i pro část řidičů osobních automobilů, kterým zanedbatelná úspora času na trase po komfortnější trase přes R55 a D2 nevrátí zvýšené provozní náklady. V následující grafické příloze a tabulce je přehled spojení mezi Brnem a centrem Rakouska



Přehled hlavních tras spojení měst Brna a Vídně

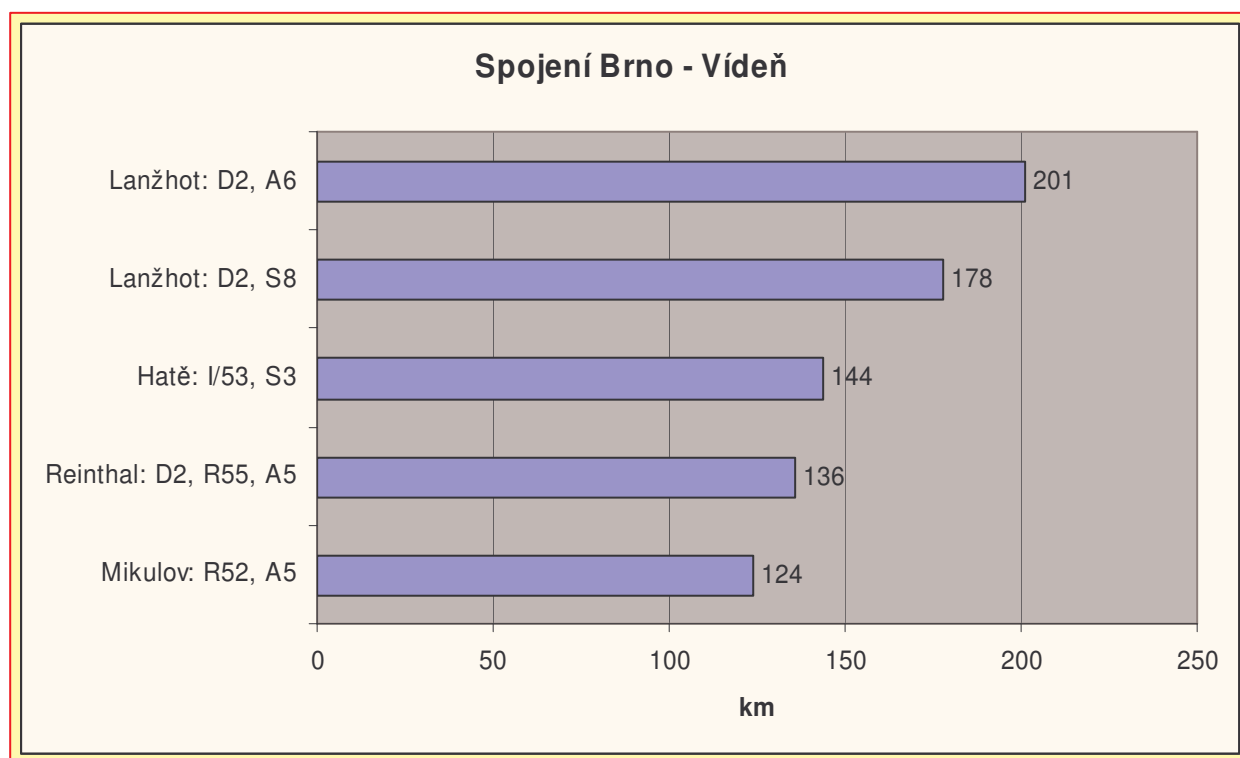
Výhledové možnosti spojení Brna s Vídní

hraniční přechod	přes	vzdálenost Brno-Vídeň (km)	předpokládaný termín zprovoznění
Mikulov	R52, A5	124 *	A5 rok 2014
Reinthal	D2, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	136*	
Hatě	I/53, (B303), S3	144**	S3 do Guntersdorfu 2014
Lanžhot	D2, A6	201***	v provozu
Lanžhot	D2, S8	cca 178***	2018

* z křižovatky dálnice D1 s I/52 (MÚK Brno-centrum) na křižovatku A4 s A23 ve Vídni

** z MÚK Brno-centrum na křižovatku A22 a B14 ve Vídni

*** z MÚK Brno-jih na křižovatku A4 s A23 ve Vídni



Na základě výsledků modelování je možno konstatovat, že pokud se bude realizovat výhledová síť dle záměrů obsažených v alternativní variantě, to znamená preferenci dopravního spojení Brna s Vídní s využitím dálnice D2 a čtyřpruhovým obchvatem Břeclavi (silnicí R55), značná část mezioblastních vztahů se může realizovat v tomto dopravního koridoru. Nutným předpokladem je ovšem realizace dostatečně kvalitního spojení R55 od státní hranice ČR u Reinthalu s rakouskou severní dálnicí. Tyto požadavky může splňovat pouze čtyřpruhová rychlostní komunikace. Pouze tato nejkomfortnější varianta spojení dálnice D2 s rakouskou severní dálnicí A5 může významně odlehčit stávající dopravní koridor Pohořelice-Mikulov-

státní hranice. Přesto, pokud se naplní objem nárůstu mezistátních vztahů dle předpokladů rakouského Asfinagu, je reálné nebezpečí, že stávající silnice I/52 v úseku Pohořelice-Mikulov nebude ve výhledovém období kapacitně vyhovovat. Problémy se v první řadě mohou vyskytovat především na úrovňových křižovatkách, které by v tomto případě bylo nutno přestavět. Na druhé straně, čtyřpruhová rychlostní komunikace od rakouského Poysdorfu až po Břeclav (do MÚK se sil. II/425) bude kapacitně nevyužita. Přehled předpokládaných intenzit dopravy na úsecích výrazně ovlivněných způsobem řešení propojení Brna s rakouskou metropolí je v následující tabulce.

Zatížení silniční sítě v závislosti na řešení spojení Brna s Vídní
(voz v tis./24hod)

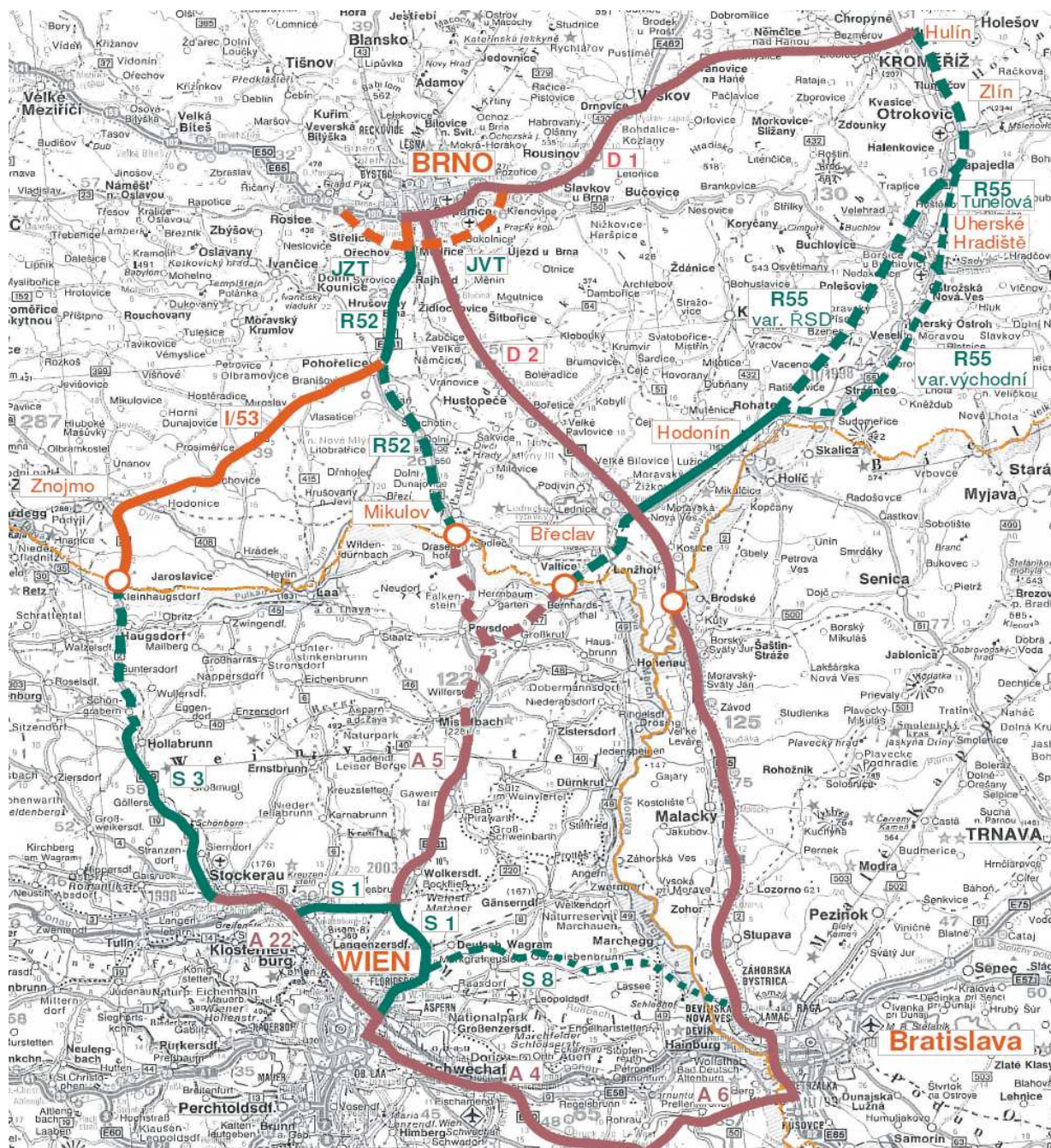
silnice	úsek, místo	var.ŘSD-po R52	var. po D2- R55*
D2	Podivín-Břeclav	32,6	37,7
R52-A5	st. hranice ČR, Drasenhofen	18,4	-
I/52-B7	st. hranice ČR, Drasenhofen	3,5	10,7
R55 (I/55)	st.hranice ČR-Reinthal	3,0	13,3
R55	obchvat Břeclav	12,1	20,6
I/40	Břeclav-Valtice	10,7	7,6

* var. se čtyřpruhovým obchvatem Břeclavi a kapacitní rychlostní komunikací na rakouské straně, spojující R55 a A5

6. DOPRAVNÍ SPOJENÍ SEVERNÍ MORAVY S VÍDNÍ

V současné době se spojení mezi severní Moravou, resp. Polskem a Vídní realizuje převážně v trase Mikulov, Brno, Olomouc s využíváním dálnice D1 a silnici R35, R46, R52 a I/52. Vybudováním jižní části rakouské Severní dálnice A5 se pravděpodobně výrazně snížil podíl vozidel využívajících spojení přes hraniční přechod Hatě po silnici I/53 a R52 do Brna. Ostatní hraniční přechody pro toto spojení jsou naprosto nevýznamné. Hraniční přechod Lanžhot na dálnici D2 je pouze částečně využíván pro spojení Maďarska a Balkánu s Polskem. Tato vozidla pokračují v cestě na sever po dálnici D2 do Brna. V současné době (dle údajů z roku 2008) se jedná o cca 2500 vozidel, která překračují hraniční přechody Hatě, Mikulov a Lanžhot a míří směrem na severní Moravu a Polsko. Ve výhledovém období, po dobudování komunikační sítě na Slovensku (po dokončení dálnic D1, D3 a D4), se část této dopravy přesune mimo naši republiku do koridorů transevropské silniční sítě TEN V.A a VI .

V následující grafické příloze a přiložené tabulce jsou uvedeny možnosti dopravního spojení centra Rakouska se severní Moravou. Pro posouzení vzdálenosti tras na našem území byl vybrán bod jejich střetu v MÚK Hulín, v městě Vídní se uvažuje s křižovatkou dálnic A4 a A23.

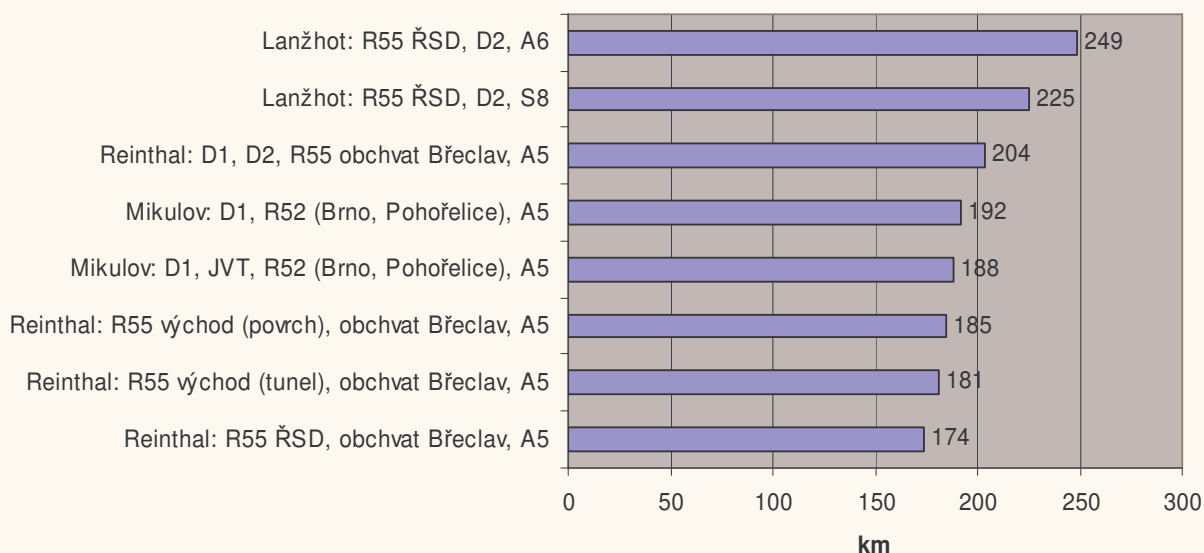


Přehled hlavních tras spojení severní Moravy s Vídní

Výhledové možnosti spojení severní Moravy s Vídní

hraniční přechod	přes	vzdálenost MÚK D1/R55-Vídeň (km)
Mikulov	D1, R52 (Brno, Pohořelice), A5	192
Mikulov	D1, Jihovýchodní tangenta), R52 (Brno, Pohořelice) , A5	188
Reinthal	R55 východní var.(tunelová), R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	181
Reinthal	R55 východní var.(povrchová), R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	185
Reinthal	R55 var. ŘSD, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	174
Reinthal	D1, D2, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	204
Lanžhot	R55 var. ŘSD, D2, A6	249
Lanžhot	R55 var. ŘSD, D2, S8	cca 225

Spojení Hulín (D1xR55) - Vídeň



Z údajů předcházejících tabulek je zřejmé, že prakticky pouze realizace silnice R55 v trase doporučené ŘSD je výrazněji výhodnější, než spojnice po dálnici D1 přes Brno a silnici R52 na hraniční přechod Mikulov a po dálnici A5 do Vídně. Prodloužení silnice R55 ve východní variantě v reálnější povrchové alternativě znamená, že tato nová trasa je prakticky srovnatelná s dopravní

cestou přes Brno, jak z hlediska časových, tak i ekonomických. Při případné výstavbě, pro další územní rozvoj města Brna tolik potřebné Jihovýchodní varianty, by se rozdíly ještě zmenšily.

Brno, duben 2010

Ing. Tomáš Plichta

7. Přílohy

- 1. Kartogram intenzity dopravy v roce 2030 alternativní varianty**
 - 1.1. Kartogram intenzity dopravy v roce 2030 alternativní varianty-detail Brna**
- 2. Kartogram intenzity dopravy v roce 2030 varianty bez rozvoje**
- 3. Kartogramy intenzit dopravy vybraných variant řešení
komunikační sítě u Kuřimi**
 - K11 R43 v trase „německé dálnice“, severní obchvat Kuřim**
 - K12 R43 v optimalizované trase (dle Ing.Kalčíka), severní obchvat Kuřim**
 - K21 R43 v trase „německé dálnice“, jižní přivaděč Kuřim**
 - K22 R43 v optimalizované trase (dle Ing.Kalčíka), jižní přivaděč Kuřim**
 - K23 R43 v Boskovické brázdě, jižní přivaděč Kuřim, se silnicí v bystrcké stopě**