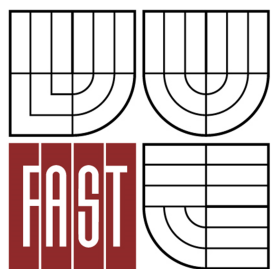




VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF ROAD STRUCTURES

PŘESTAVBA KŘÍŽOVATKY „SEMILASSO“ V BRNĚ KRÁLOVĚ POLI

STUDY OF ROUNDABOUT IN FRONT OF THE MAIN ENTRANCE TRADE FAIRS BRNO

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

BC. JITKA KOPULETÁ

VEDOUcí PRÁCE
SUPERVISOR

doc. Ing. JAN PAVLÍČEK, CSc.

BRNO 2014

Bibliografická citace VŠKP

Bc. Jitka Kopuleťá *Přestavba křižovatky „Semilasso“ v Brně Králově Poli*. Brno, 2014. 33s., 43 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací. Vedoucí práce doc. Ing. Jan Pavlíček, CSc..

A

DIPLOMANT	Bc. JITKA KOPULETÁ		 VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ Veveří 331/95, 602 00 Brno
VEDOUcí DIPLOMOVÉ PRÁCE	doc. Ing. JAN PAVLIČEK, CSc.		
KRAJ: JIHOMORAVSKÝ	MÍSTO STAVBY: BRNO		
DIPLOMOVÁ PRÁCE PŘESTAVBA KŘIŽOVATKY "SEMILASSO" V BRNĚ KRÁLOVĚ POLI			DATUM LEDEN 2014
PRŮVODNÍ ZPRÁVA			FORMÁT A4
			MĚŘÍTKO
			ČÍS. VÝKRESU

2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Křižovatka „Semilasso“ v současné době představuje významný přestupní uzel mezi linkami MHD. Projíždí tudy tramvajové linky č. 1 a č. 6, trolejbusová linka č. 30, autobusové linky č. 41, č. 42, č. 44, č. 53, č. 70, č. 71, č. 84 a noční autobusové linky č. 90 a č. 91. V minulosti tomu tak ale nebylo. Linek jezdilo méně a každá linka, která touto křižovatkou dříve projížděla, měla svou vlastní klientelu. Přestup probíhal pouze na jedinou linku č. 43, která vyjížděla ze Semilassa do Útěchova a v opačném směru zde končila. Tato situace nastala po roce 1995, kdy byl mezi linkami zaveden přestupný systém. Cestující začali toto místo využívat k přestupu mezi jednotlivými linkami, ale uspořádání autobusových a tramvajových zastávek zůstalo nezměněno.

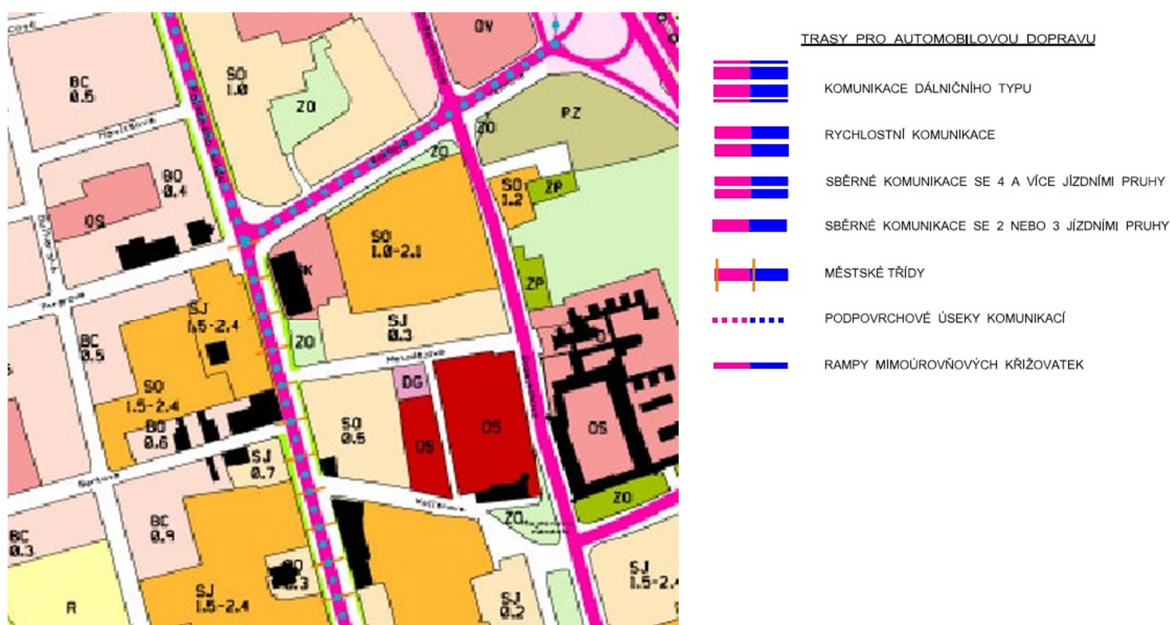
Z toho vyplývá největší současný problém, kterým jsou chodci. Vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami jsou poměrně dlouhé a tak si je cestující mnohdy zkracují mimo přechody pro chodce, zejména na rameni Kosmova. Chodci se tak mnohdy proplétají mezi jedoucimi automobily i tramvajemi ve snaze stihnout svůj spoj.



Obr.1 Chodci probíhající přes Kosmovu ulici mezi automobily

4.2 Funkční skupina

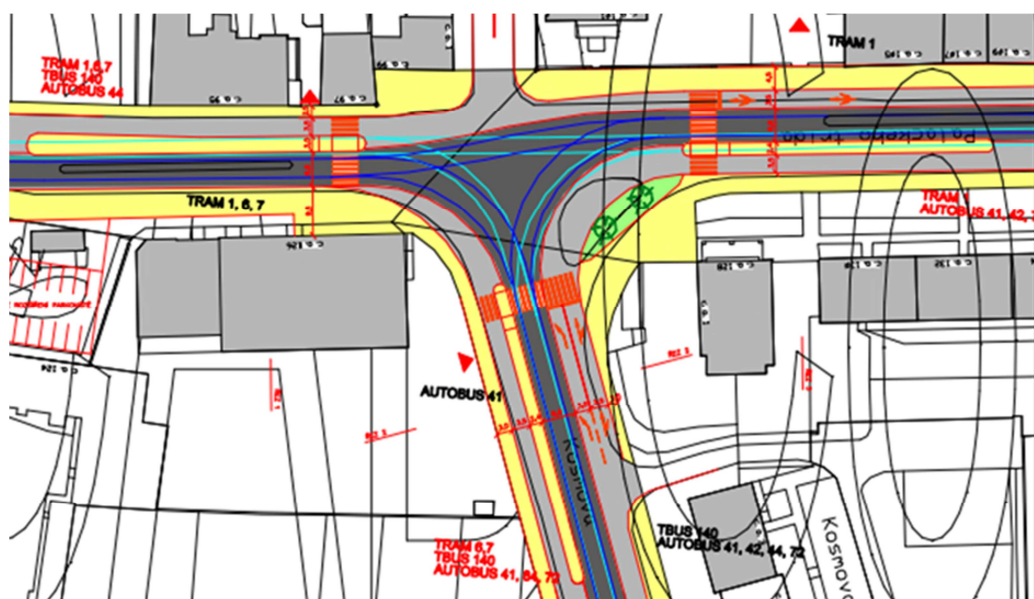
Ulice Palackého třída a Kosmova řadíme do II. třídy místních komunikací. Podle urbanisticko-dopravní funkce tak patří mezi místní komunikace s funkční skupinou sběrnou, s funkcí dopravně obslužnou. Palackého třída je v územním plánu města Brna jižně od křižovatky „Semilasso“ značena jako městská třída. Jedná se o směrově nerozdělené komunikace se dvěma jízdními pruhy, mezi nimiž je umístěn pojížděný tramvajový pás. Šířka jízdních pruhů je proměnná. Pohybuje se mezi hodnotami 3,0 m – 4,95 m. V místě křižovatky „Semilasso“ jsou ulice Kosmova a severní část Palackého třídy rozšířeny o jeden odbočovací pruh, sloužící pro levé odbočení. Ulice Riegrova patří do III. třídy místních komunikací, s funkcí obslužnou. Jedná se o jednosměrnou komunikaci, do které je nyní vjezd povolen ze všech ramen rekonstruované křižovatky. Celková šířka silnice mezi obrubníky je 8,0 m, přičemž po obou stranách parkují podélně osobní automobily.



Obr. 2 Územní plán města Brna

4.3 Projektové podklady

K dispozici byly panem Ing. Josefem Veselým z Dopravního podniku města Brna poskytnuty studie, které již k návrhu rekonstrukce byly v roce 2002 zpracovány Ing. Víkem z projektové a geodetické firmy Argema spol. s.r.o. Jedná se celkem o 5 variant, v nichž je v mírných obměnách vždy uvažováno se sloučením autobusových a tramvajových zastávek linek jedoucích stejným směrem a jejich umístěním na odjezdová ramena křižovatky.



Obr. 3 Jedna z dříve zpracovaných variant

4.4 Dopravně inženýrské údaje

4.4.1 Krátkodobé průzkumy

Ruční sčítání dopravy pro stanovení intenzity dopravy bylo provedeno 28. května 2013 (úterý) ve špičkových hodinách 7:30 – 8:30 a 15:00 – 16:30. Při zpracování údajů se ukázalo, že vyšší hodnoty intenzity dopravy byly naměřeny v 15:30 – 16:30. Zjištěné hodnoty byly vyneseny do pentlogramů, které znázorňují pohyb vozidel v ranní a odpolední hodinové špičce. Tyto pentlogramy jsou uvedeny v příloze *A.01 Výsledky krátkodobých průzkumů*.

Pohyb osob přes přechody pro chodce byl monitorován 4. června (úterý), ve stejných časech jako průzkum automobilové dopravy. Hodnoty získané