

ROČENKA DOPRAVY BRNO 2008



Brněnské komunikace a.s.






Brněnské komunikace a.s.

Renneská třída 1a, 657 68 Brno,
tel.: 543 321 225, fax: 543 214 098
bkom@bkom.cz
www.bkom.cz

**Držitel certifikátu systému jakosti
dle ČSN EN ISO 9001:2001**



Nabídka komplexních řešení, projektů a činností

- organizace a řízení dopravy
 - investorská a inženýrská činnost
(komunikace, mosty, pozemní stavby)
 - zimní a letní údržba komunikací
 - správa komunikací a dopravních staveb
 - projekce komunikací
 - svislé a vodorovné dopravní značení
 - světelné signalizační zařízení
 - geografický informační systém
 - dopravně inženýrské informace
- 



DOSUD VYDANÉ ROČENKY DOPRAVY



ROČENKA DOPRAVY BRNO 2008



Magistrát města Brna, odbor dopravy
Brněnské komunikace a.s. – Útvar dopravního inženýrství
Redakce – Erika Hálová, Ing. Michal Švanda
Brno, Březen 2009

Texty, grafické výstupy a údaje v nich obsažené je možné šířit
jen s uvedením pramene: Brněnské komunikace a.s.

Za obsahy jednotlivých článků a případné věcné či pravopisné
chyby zodpovídá autor příspěvku, nikoli vydavatel ročenky.

Obsah

1. Úvod	str. 5
2. Základní ukazatele	str. 6
2.1 Všeobecné údaje	str. 6
2.2 Dopravní vybavení na území města Brna	str. 6
3. Automobilová doprava	str. 8
3.1 Vývoj motorizace a automobilizace	str. 8
3.2 Časové variace automobilové dopravy	str. 9
3.3 Intenzity automobilové dopravy a vývoj dopravních výkonů	str. 10
4. Dopravní nehodovost	str. 12
5. Městská hromadná doprava	str. 14
6. Závorový parkovací systém Besední – zkušenosti s dosavadním provozem	str. 26
7. Kauce a odtahy vozidel	str. 28
8. Směrové dopravní značení ve městě Brně	str. 30
9. „Silnice I/42 Brno VMO Dobrovského“ a „Silnice I/42 MÚK Dobrovského –Svitavská radiála“	str. 32
10. Rekonstrukce ulice Husovy	str. 36
11. Aktuality v dopravě	str. 38



1. Úvod

Vážení čtenáři,

ročenka, kterou Vám předkládáme, dokumentuje stav dopravy ve Statutárním městě Brně v roce 2008 a opatření pro její rozvoj v dalších letech v rámci dopravní politiky města a Oborové koncepce Strategie pro Brno.

V oblasti železniční dopravy pokračovaly v roce 2008 práce na projektu EUROPOINT BRNO, tedy na přestavbě železničního uzlu Brno, spojené s dostavbou městské infrastruktury v jižní části města. Do stádia realizace se dostala výstavba odstavného nádraží v Brně-Horních Heršpicích. Je symbolické, že přestavba železničního uzlu Brno započala v místech, kudy před 170 roky poprvé vstoupila železniční doprava na území města a přinesla tak našemu městu průmyslový rozvoj a spojení se světem. Po desetiletí formované uspořádání železniční infrastruktury se nyní začíná zásadně měnit, což bude mít nepochybně pozitivní dopady na urbanistický rozvoj města. V roce 2008 bylo pokračováno ve zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení na další etapy přestavby železničního uzlu Brno a probíhala pozemková příprava.

Z hlediska silniční dopravy byl v roce 2008 nadále kladen důraz na dostavbu velkého městského okruhu. Po dokončení stavby mimoúrovňové křižovatky Hlinky – Bauerova v roce 2007 byly zahájeny rozsáhlé stavební práce na ražbě tunelů Dobrovského a na přilehlých mimoúrovňových křižovatkách. Současně byla zahájena rekonstrukce části úseku velkého městského okruhu v ulici Žabovřeské. Pokračovalo zpracovávání projektové dokumentace na přestavbu zbývajících úseků velkého městského okruhu v ulici Žabovřeské a na stavby v oblasti Tomkova náměstí a ulice Rokytovy. Byla zahájena předinvestiční příprava akcí na výstavbu tunelu Vinohrady a souboru silničních staveb Brno-jih. Významné stavební práce probíhaly i na silnici v ulici Hradecké, kde byla dokončena rekonstrukce mimoúrovňové křižovatky s ulicí Purkyňovou a zahájena byla výstavba mimoúrovňové křižovatky s ulicí Královopolskou.

Nadále byla věnována pozornost negativním dopadům pozemní dopravy na životní prostředí a zdraví občanů města Brna. V roce 2008 byla zpracována studie proveditelnosti Opatření před nadměrným hlukem z dopravy na místních komunikacích ve městě Brně a v orgánech města Brna byla přijata dílčí rozhodnutí směřující ke snížení hlukové zátěže z pozemní dopravy.

Na základě investičního záměru schváleného na roky 2007–2010 pokračovala výstavba světelného signalizačního zařízení na křižovatkách a další rozvoj v oblasti řízení dopravy.

Ve spolupráci s Jihomoravským krajem za významného přispění společností KORDIS JMK, spol. s r.o., Dopravní podnik města Brna, a.s. a Brněnské komunikace a.s. byl rozvíjen Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK). Mimo území města došlo k jeho podstatnému rozšíření na břeclavsko a hodonínsko. Z hlediska rozvoje městské hromadné dopravy bylo významnou investicí prodloužení tramvajové trati směrem k technologickému centru v Králově Poli a vybudování spojovací tratě do vozovny Medlánky. Byla zahájena předinvestiční příprava na výstavbu dalších tramvajových tratí a přestupních terminálů IDS, která by měla být naplněna v následujících letech.



Ing. Vladimír Bielko
vedoucí odboru dopravy
Magistrátu města Brna



Ing. Arne Žurek, CSc.
generální ředitel
Brněnské komunikace a.s.

2. Základní ukazatele

2.1 Všeobecné údaje k 31. 12. 2008

Počet obyvatel: 370 000 osob – odhad, data ze statistického úřadu budou koncem března 2009	
Rozloha města:	230 km ²
Počet obyvatel na km ² :	1 609 osob/km ²

2.2 Dopravní vybavení na území města Brna

Silnice a místní komunikace dohromady

Plocha vozovek ve správě BKOM	7 942 284 m ²
Plocha chodníků ve správě BKOM	3 416 811 m ²
Plocha cyklostezek ve správě BKOM	34 748 m ²
Počet mostů, včetně lávek a podchodů	305 ks
Tunely	3 ks
Kanalizační řady	96 500 bm
Počet uličních vpustí	31 600 ks
Silniční příkopy	200 000 bm
Svislé dopravní značení	35 200 ks
Vodorovné dopravní značení	264 185 m ²
Světelně signalizační zařízení	138 ks
Silniční zeleň	330 ha
Délka komunikační sítě na území města Brna – délka inventární	956,1 km
z toho silnice 1. třídy v majetku České republiky	40,4 km
z toho silnice 2. a 3. třídy ve vlastnictví Jihomoravského kraje	115,5 km
místní komunikace v majetku města Brna – délka inventární	800,2 km
z toho místní komunikace dopravně významné –1. třídy	201,1 km
z toho místní komunikace 2. a 3. třídy	460,8 km
z toho místní komunikace 4. třídy – samostatné chodníky při státních sil.	120,7 km
z toho místní komunikace – cyklostezky	17,6 km

Dálnice na území města

D1	11,6 km
D2	3,45 km

Počet motorových vozidel	214 916
Počet osobních vozidel	156 708
Motorizace (vozidel na 1000 obyvatel)	580
Automobilizace (osobních automobilů na 1000 obyvatel)	423

Počet dopravních nehod za rok 2008	6 268
---	--------------

Počet zranění při dopravních nehodách:

smrtných	21
těžkých	89
lehkých	691

Počet světelně signalizačních zařízení	138 ks
---	---------------

křižovatky řízené SSZ	128 ks
přechody pro chodce se SSZ	10 ks
křižovatky napojené na CTD	128 ks



3. Automobilová doprava

3.1 Vývoj motorizace a automobilizace

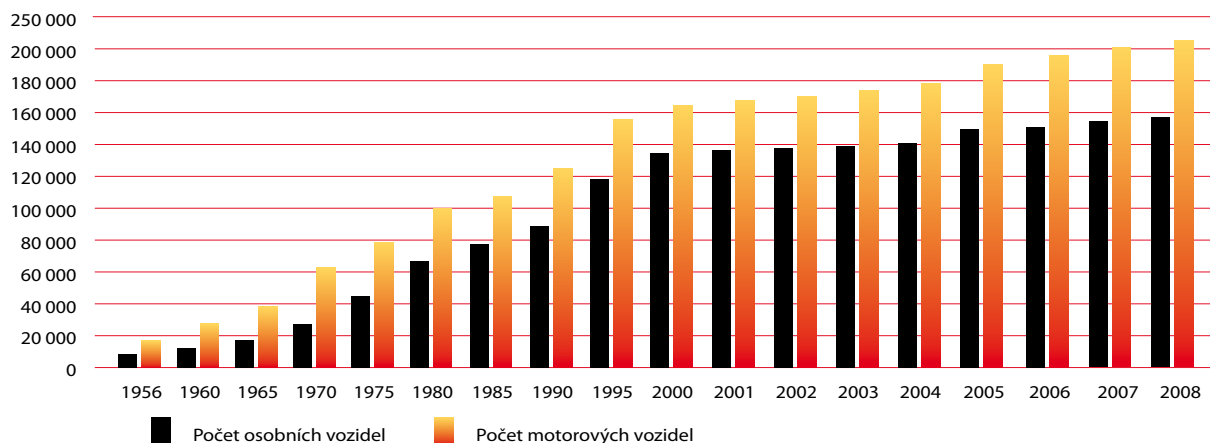
Rok	Počet osobních vozidel	Počet motorových vozidel
1956	5 127	15 113
1960	9 142	26 709
1965	14 453	37 177
1970	28 970	63 493
1975	46 300	77 066
1980	66 745	98 719
1985	76 253	108 079
1990	90 061	123 792
1995	117 704	154 323
2000	134 013	164 430
2001	136 002	168 067
2002	137 439	170 489
2003	140 016	173 858
2004	141 787	178 165
2005	144 308	188 872
2006	147 528	191 030
2007	152 470	200 904
2008	156 708	214 916

Koncem roku 2008 připadal osobní automobil na 2,4 obyvatele a motorové vozidlo na 1,7 obyvatele. Tato hodnota zcela neodpovídá reálné skutečnosti stupně automobilizace ve městě Brně, neboť v celkovém počtu nejsou započítána firemní vozidla, která jsou evidována v jiných krajích a provozována na území města Brna.

Pro časovou kontinuitu stavební činnosti ve vztahu k potřebám parkovacích a odstavných stání (nelze každý rok rozdílně reagovat) a také ke snížení existujících disproporcí mezi potřebou a nabídkou je od roku 2004 Magistrátem města Brna stanovena hranice pro použití součinitele vlivu stupně automobilizace ve městě Brně na hodnotu $ka = 1,25$.

Počty evidovaných vozidel jsou získávány z internetových stránek MVČR.

Nárůsty vozidel

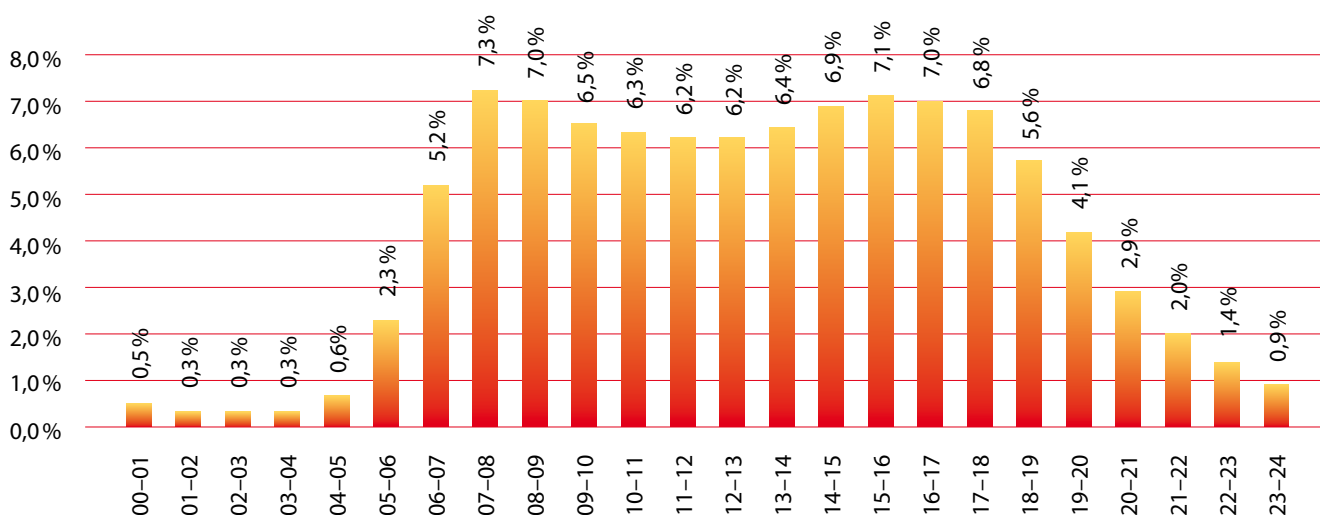


3.2 Časové variace automobilové dopravy

Časové variace intenzit automobilové dopravy (den, týden, rok) jsou získány z dlouhodobého sledování ve městě Brně. Jedná se o hodnoty ze smyčkových detektorů na křižovatkách řízených SSZ a ze smyček umístěných v tunelech. Z denních variací vyplývá, že přibližně 79% dopravních výkonů je uskutečněno mezi 6–18 hodinou. Za období 6–22 hodin je pak uskutečněno cca 93,4% celodenních dopravních výkonů (na noční období od 22–6 hodin tedy připadá 6,6% dopravního výkonu.) Průměrný pracovní den v týdnu je středa a čtvrtek. Dopravně nejsilnější měsíc v roce byl červen (106%).

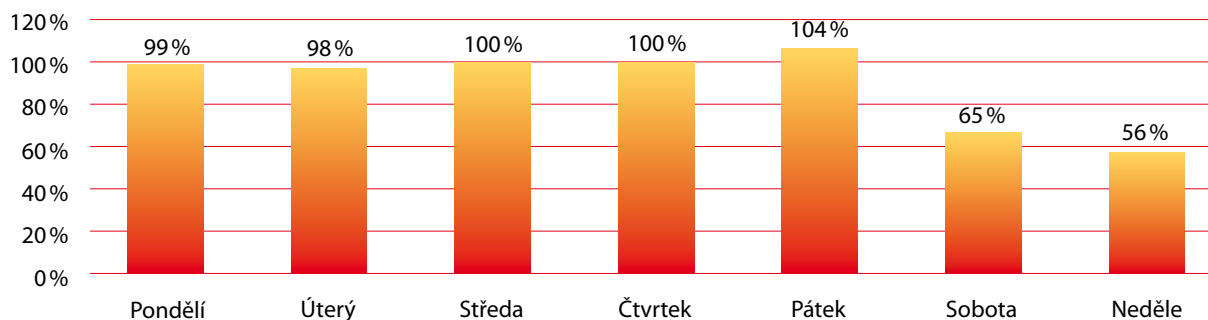
Denní variace v procentech

Jednotlivé hodiny průměrného pracovního dne vztahované k celému dni



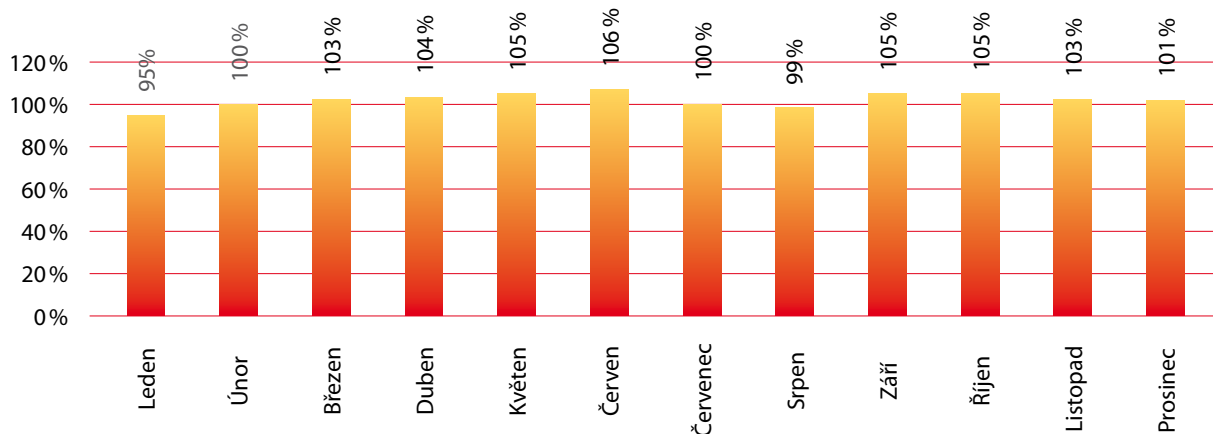
Týdenní variace v procentech

Jednotlivé dny v týdnu vztahované k průměrnému pracovnímu dni



Roční variace v procentech

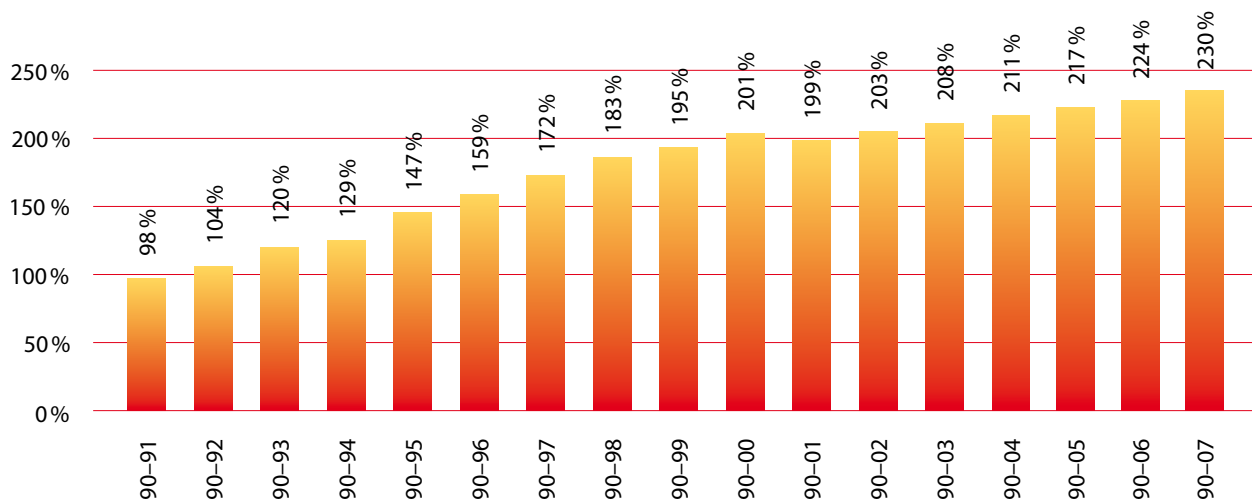
Intenzity v jednotlivých měsících vztažené k celoročnímu průměru



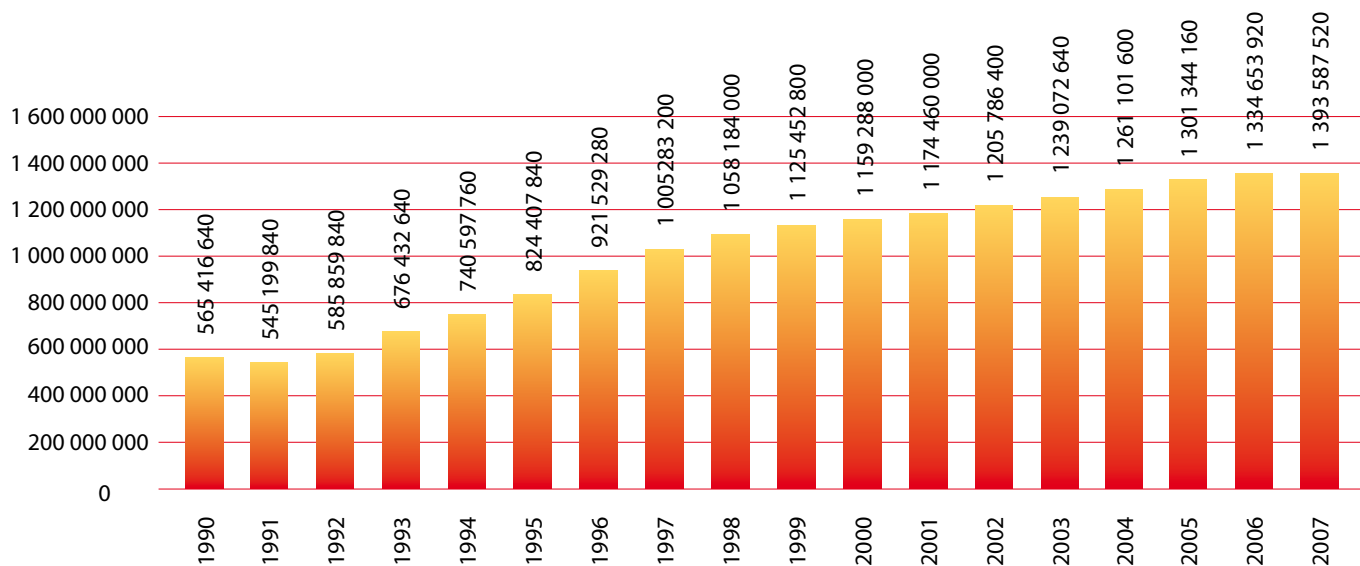
3.3 Intenzity automobilové dopravy a vývoj dopravních výkonů

Od roku 1990 do roku 2000 intenzity dopravy na komunikacích v Brně strmě rostly a jejich nárůst dosáhl 100 %. V následujících letech byly změny pozvolnější. K roku 2007 je celkový nárůst 130 %. Aktuální nárůst intenzit a dopravních výkonů je vyhodnocován s ročním zpožděním po dokončení kartogramu dopravy.

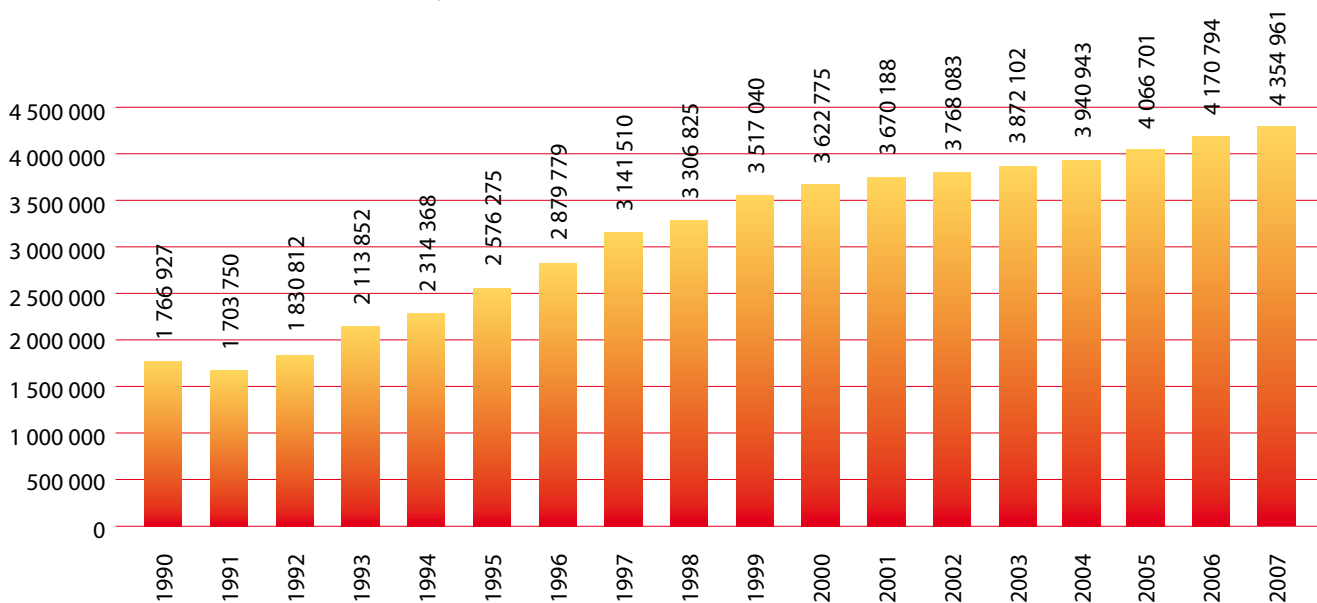
Nárůst intenzit ve městě Brně



Počet vozokilometrů za rok ve městě Brně



Počet vozokilometrů za průměrný den ve městě Brně



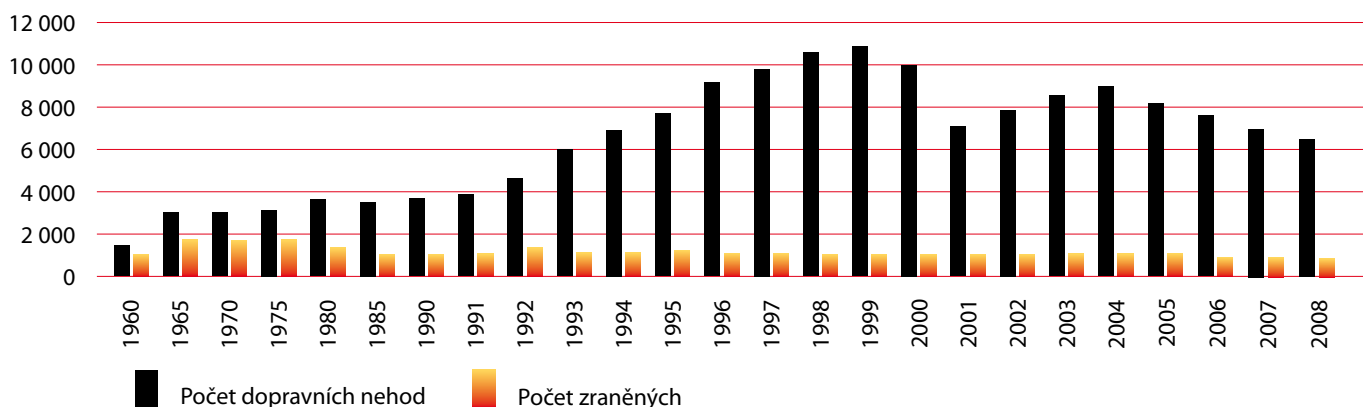
V roce 2007 dopravní výkony ve městě Brně dosáhly v průměrný pracovní den 4,35 milionu vozokilometrů a v rámci celého roku 1,39 miliardy vozokilometrů .

4. Dopravní nehodovost

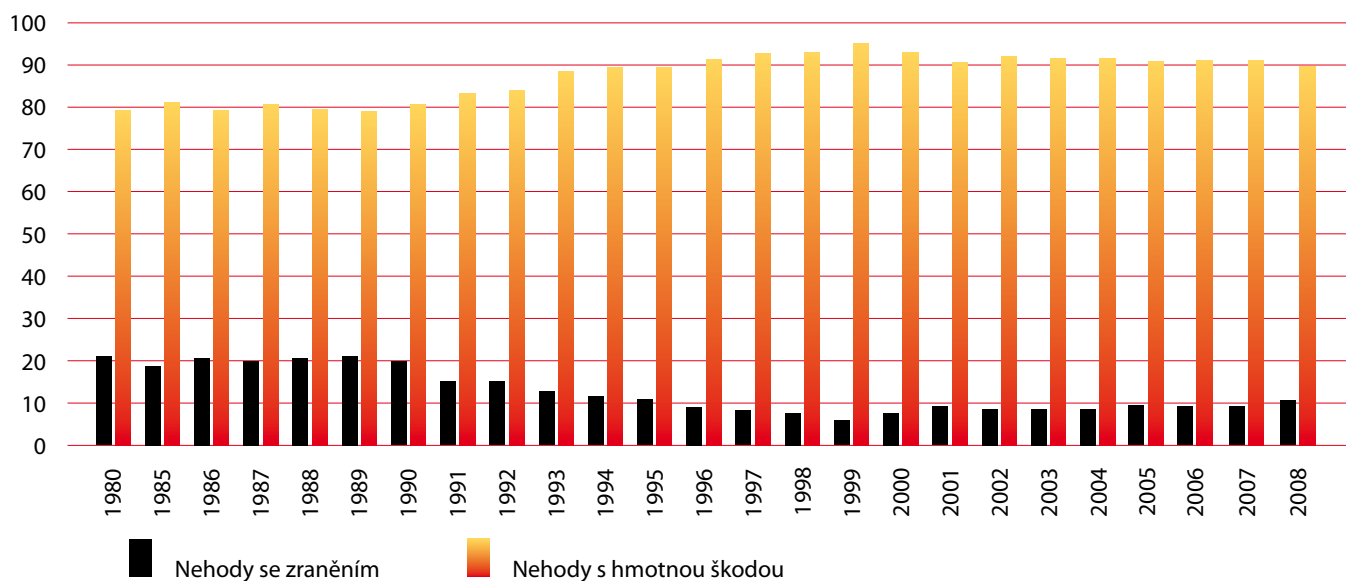
Dopravní nehodovost je v Brně sledována od roku 1960. Vývoj nehodovosti je zobrazen v grafické podobě. Z grafu je patrné, že od roku 1992 počet nehod neustále strmě rostl. Přelom nastal v roce 1999, kdy došlo k menšímu poklesu dopravních nehod. Jejich absolutní počet poklesl z hodnoty 10882 v roce 1999 na 10050 v roce 2000. V následujícím roce administrativní úpravou nahlášení dopravní nehody při škodě větší než 20 000 Kč došlo k dalšímu poklesu dopravních nehod. Nejednalo se ve skutečnosti o snížení počtu DN, ale o nenahlašování menších dopravních nehod.

V dalších letech pokračovalo postupné zvyšování absolutního počtu dopravních nehod. V roce 2004 zaznamenaly statistiky téměř 9000 nehod, což je možné srovnat s absolutním počtem nehod v roce 1996. Rok 2005 se stal zlomovým rokem. Absolutní počet nehod se snížil k hranici 8000 DN za rok. Se zavedením bodového systému v červenci 2006 nastal velký pokles nehod, který vydržel jen tři měsíce. Další administrativní změna při nahlášení dopravních nehod u hmotných škod vyšších jak 50 000 Kč a obava z úbytku bodů na kontech řidičů snižuje počty nahlášených nehod i v roce 2007. V roce 2008 pokračoval mírný pokles absolutního počtu dopravních nehod. Bohužel se zvýšil počet nehod s osobními následky.

Vývoj počtu dopravních nehod a následků od roku 1960



Podíl dopravních nehod s osobními následky a s hmotnou škodou na všech dopravních nehodách v Brně



Křižovatky s největším počtem dopravních nehod v roce 2008

Pořadové č.	Název lokality	P-DN	SZ	TZ	LZ	HStis
1	Plotní – Zvonařka	34	0	2	11	2811
2	Uhelná – Úzká	24	0	0	6	1451
3	Příkop – Milady Horákové	20	0	0	4	771
4	Hradecká – Královopolská	20	0	0	6	1600
5	Plotní – Dornych	20	0	0	1	780

Úseky s největším počtem dopravních nehod v roce 2008

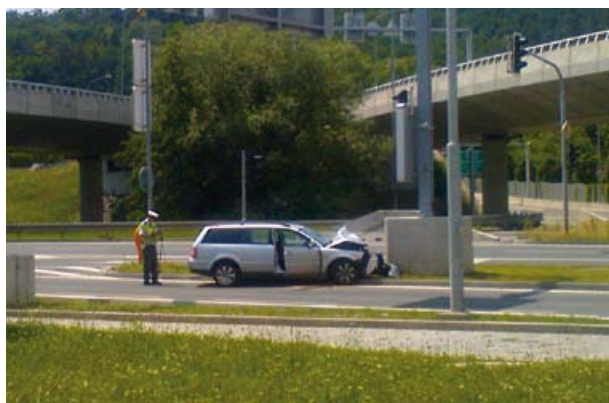
Pořadové č.	Název lokality	P-DN	SZ	TZ	LZ	HStis
1	Dálnice D1 (Vídeňská – dálnice D2)	198	1	1	15	12053
2	Dálnice D1 (Vídeňská – Bítešská)	127	0	0	10	10502
3	Dálnice D1 (dálnice D2 – Řípská)	89	1	0	10	6757
4	Dálnice D1 (Bítešská – hranice města)	60	0	0	6	5078
5	Dálnice D2 (dálnice D1 – most Tesco)	37	0	0	3	1869
6	Jihlavská (Vídeňská – Dlouhá)	28	0	0	2	1650
7	Žabovřeská (Hlinky – most Veslařská)	27	0	0	2	1219
8	Dálnice D2 (most Tesco – Zámecká)	27	0	1	8	1947
9	Bauerova (Bítešská – Křížkovského)	27	0	0	3	1246

Křižovatky s největším počtem dopravních nehod chodců v roce 2008

Pořadové č.	Název lokality	P-DN	SZ	TZ	LZ
1	Husova – Joštova	2	0	0	1
2	Úvoz – Pekařská	2	0	0	2
3	Dornych – Křenová	2	0	2	2
4	Koliště – Cejl	2	1	0	0
5	Úvoz – Grohova	2	0	2	1
6	Koliště – Bratislavská	2	0	0	2

Úseky s největším počtem dopravních nehod chodců v roce 2008

Pořadové č.	Název lokality	P-DN	SZ	TZ	LZ
1	Drobného (Lužánecká – Pionýrská)	4	0	0	4
2	Merhautova (Provazníkova – Kohoutova)	3	0	1	2
3	Královopolská (Hradecká – Vychodilova)	3	0	0	3
4	Cejl (Körnerova – Radlas)	3	0	1	2
5	Minská (Mučednická – Doležalova)	3	0	0	1
6	Hlavní (Jundrovská – Branka)	3	0	1	2



5. Městská hromadná doprava

Obsluhované území

Plocha	– celkem	346 km ²
	– město Brno	230 km ²

Obsluhované obce mimo město Brno

Bílovice nad Svitavou, Bedřichovice, Česká, Hvozdec, Kobylnice, Kuřim, Lelekovice, Modřice, Prace, Sokolnice, Šlapanice, Veverská Bítýška, Vranov

Dopravní síť

Počet linek	– celkem	77
	– tramvajových	13
	– trolejbusových	13
	– autobusových	51
Délka linek	– celkem	976,8 km
	– tramvajových	138,9 km
	– trolejbusových	107,6 km
	– autobusových	724,3 km

Jedná se o statistické délky, nikoliv o délky stavební. Statistická délka se uvádí jednokolejně, případně jednosměrně, tj. tam i zpět.

Dopravní výkony

Přepravené osoby	– celkem	361 475 084
	– tramvaj	196 202 508
	– trolejbus	48 120 355
	– autobus	117 152 221

Dle metodiky platné od roku 2006 je pro rok 2008 v rámci spolupráce DPMB, a.s. a KORDIS, spol. s r.o. uveden výpočet v rámci celé IDS JMK.

Ujetá vzdálenost	– celkem	40 014 422
	– tramvaj	15 529 666
	– trolejbus	7 130 300
	– autobus	17 354 456

Personál

Celkem	2 904
Řidiči, dělníci a obslužný personál	2 473
THP	431

Vozový park

Počet vozů k 31. 12. 2008

Počet vozů	– celkem	772
	– tramvajových	322
	– trolejbusových	149
	– autobusových	301

Spotřeba energie

Spotřeba nafty u autobusů

– celková	8 010 613 l
– průměrná	46,15 l/100 km

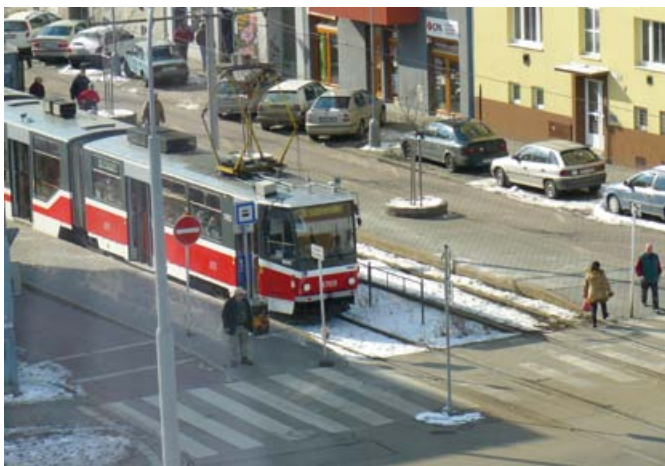
Spotřeba trakční elektrické energie

– celková	62 242 440 kWh
– průměrná	2,74 kWh/1 vozkm

Lodní doprava

Počet lodí	6
Plavební dráha	10 km
Počet přístavišť	11
Přepravené osoby	223 866
Ujetá vzdálenost (bez komerčních plaveb)	36 938 km

Zdroj: DPMB – ekonomický úsek





Dopravní stavby.
Ze vzduchu krásné,
na zemi bezpečné.

SKANSKA

Skanska DS a.s.
www.skanska.cz

www.patriot.cz / světelná signalizační zařízení



dopravní inženýrství / projekce / výstavba / dlouhodobý servis
maximální dynamika / preference MHD a IZS / noční celočervená
činnost od roku 1991 / ISO 9001:2001

PATRIOT, spol. s r.o.
Tuřanka 383/92, CZ-627 00 Brno
telefon +420 543 212 577
patriot@patriot.cz
www.patriot.cz

AŽD Praha

silniční doprava

železniční doprava

telekomunikace



Inteligentní dopravní systémy

- Systémy rozpoznání obrazu
- Měření úsekové rychlosti
- Identifikace průjezdu na červenou
- Vyhledávání odcizených vozidel
- Informační systémy v dopravě
- Aktivní přechody pro chodce
- Sběr a vyhodnocení dopravních dat

Parkovací systémy

- Vjezdové systémy s rozpoznáním RZ
- Technologie pro parkovací domy
- Naváděcí systémy

Systémy řízení dopravy

- Řízení dopravní sítě
- Liniové řízení
- Tunelové systémy
- Management řízení dopravy
- Preference MHD
- Zabezpečení výjezdů vozidel IZS

Inženýrské činnosti a projekční práce

Instalace, montáž, údržba a servis dodávaných technologií

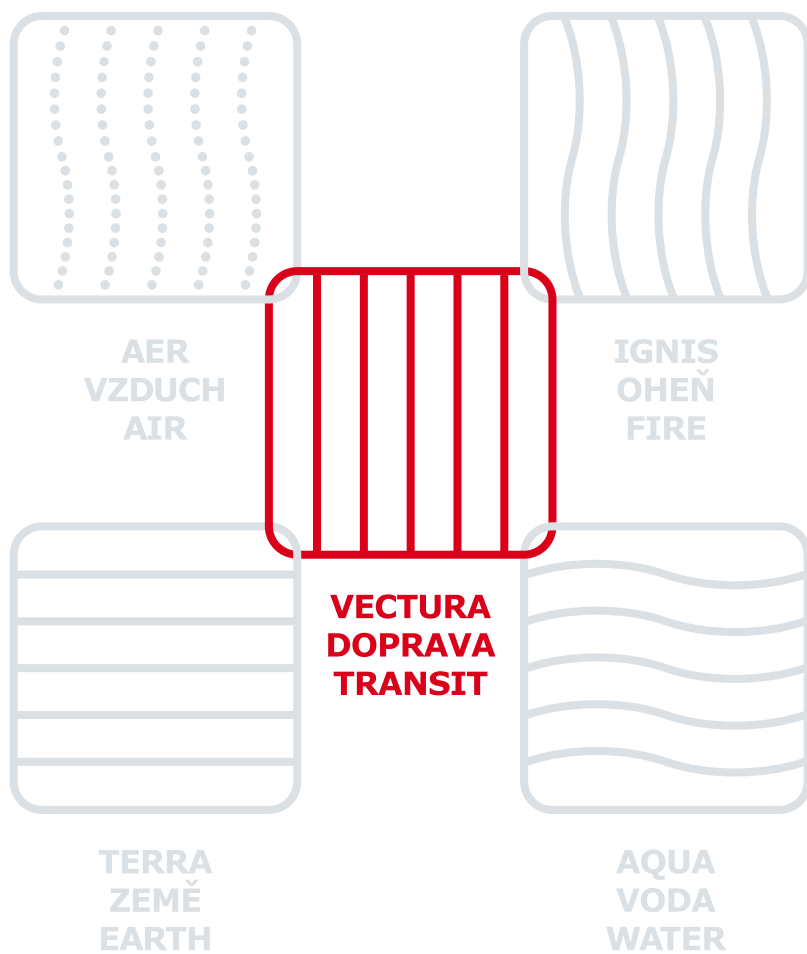


Bezpečně k cíli

www.azd.cz



PRAHA

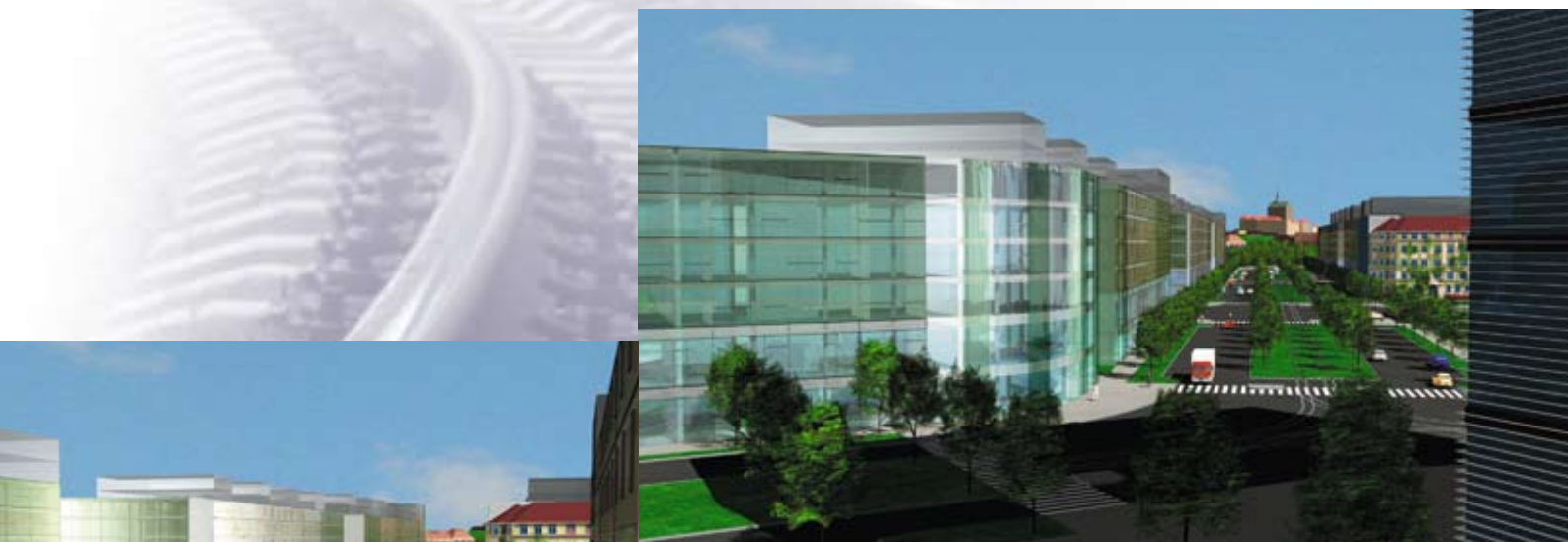


projektová a dopravně inženýrská kancelář



Projektování pro investiční výstavbu

Designs for investment constructions



Společnost SUDOP BRNO, spol. s r. o. se řadí k projektovým firmám, jejichž zaměření spočívá v projektování pro investiční výstavbu, především v oboru dopravních staveb, inženýrských staveb, bytových a občanských staveb. Ve společnosti je soustředěna špičková projekční kapacita, schopná projektovat stavby pro dopravu železniční, městskou, příměstskou, telefonních ústředěn, kabelizací, elektrických vedení, mostů, tunelů, atd. Vysoká úroveň práce našich pracovníků při zpracovávání náročných projektů je dána odborností a bohatými zkušenostmi v oboru. Poskytované služby zahrnují studie proveditelnosti, analýzy, technické studie, projektovou dokumentaci všech stupňů, stavební dozory, dodávky na klíč, poradenskou činnost.

The SUDOP BRNO Company, Ltd. is a design company that focuses on designs for investment constructions, mainly in the field of highway constructions, civil engineering, residential and community buildings and small installations of cable systems. The company boasts a superior design capacity capable of designing buildings for all kinds of railroad transport, town and suburban traffic, telephone exchanges, cable systems, electric power lines, bridges, tunnels etc. The high working standards of our employees when processing sophisticated projects is given by their proficiency and experience. The services rendered include feasibility studies, analyses and technical studies, design documentations of all stages, building supervision, package deals and consultancy.

• Železniční spodek, svršek, nástupiště, zpevněné plochy, silniční komunikace • mosty, tunely, opěrné a zábrunní zdi • dopravní a provozní technologie • konstrukce a dopravní stavby • sdělovací zařízení – optické kabely, telefonní ústředny, přenosové systémy • zabezpečovací zařízení – technologie pro zabezpečení železničního provozu • trakční vedení • silnoproud – rozvody elektrické energie, osvětlení, trafostanice • pozemní stavby • inženýrské sítě • životní prostředí • Geodetické práce (zaměření, vytyčení, výkupní elaboráty, geometrické plány, atd.) • Plánografické práce

• Track substructure, superstructure, platforms, hard surfaces, traffic ways • Bridges, tunnels, relieving and retaining walls • Traffic and operational technologies • Structures and highway constructions • Communication equipment – optical cables, phone exchanges, communication systems etc. • Interlocking devices – railway operation interlocking technologies • traction mains • heavy current – electricity distribution systems, lighting, transformer stations • building constructions • Geodesic activities (planimetric survey, setting, redemption elaborates, geometric drawings etc.) • Blueprinting work



DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SVĚTELNÉ | PŘECHODNÉ | PROMĚNNÉ | VODOROVNÉ | SVISLÉ

INFORMAČNÍ SYSTÉMY
ORIENTAČNÍ ZNAČENÍ | EL. ORIENTAČNÍ SYSTÉMY | UVÍTACÍ TABULE

REKLAMNÍ VÝROBA
SÍTOTISK | DIGITÁLNÍ TISK | ŘEZANÁ GRAFIKA



HICON-dopravní značení, s.r.o.

Kohoutovická č.p.610/ž.or.116

641 00 Brno-Žebětín

tel.: +420 546 432 111 fax: +420 546 432 110

web@hicon.cz www.hicon.cz



Dopravní a inženýrské stavitelství

SILNIČNÍ STAVBY

MOSTNÍ STAVBY

VODOVODY A KANALIZACE

VODOHOSPODÁŘSKÉ STAVBY

OSTATNÍ STAVBY



ZNAČKY
PRAHA s.r.o.



Udáváme směr...

Černý Vůl č. p. 90, 252 62 Statenice, Czech Republic, tel.: +420 220 199 311, Fax: +420 220 970 050

www.znacky-praha.cz



Efektivní řešení

Bezpečně

Reflexní dopravní značky | Osazování a montáž značek

Prosvětlované dopravní značky | Projekce dopravního značení

Proměnné hranolové dopravní značky

Orientační systémy - venkovní a vnitřní | Reflexní a prosvětlované letištní znaky

Reklamy | Proměnné dopravní značky LED

Proměnné dopravní značky s LCD displeji | Dopravní zařízení

Zmapování cesty

DOPRAVOPROJEKT BRNO



projektové, inženýrské a konzultační služby

adresa: Kounicova 13, 658 30 Brno

telefon: +420 549 123 111

e-mail: info@dopravoprojekt.cz

www.dopravoprojekt.cz

SIMOST GROUP

Jižní náměstí 15, 619 00 Brno, tel/fax: 00420 5 43 21 64 54
www.simost.cz, e-mail: simost@mbox.vol.cz



Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9002

Provádí:

- výstavbu a celkovou rekonstrukci komunikací a ploch
- opěrné, zárubní a protihlukové stěny
- inženýrské sítě
- všechny druhy venkovních betonových a kamenných dlažeb



Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9002

Provádí:

- regenerační a těsnící technologii PDC pro údržbu a obnovu asfaltbetonových povrchů a komunikací
- plombování spár a trhlin technologií CRAFCO inc.



SUPER-KRETE CZECH s.r.o.

Držitel certifikátu jakosti dle ČSN EN ISO 9002

Provádí:

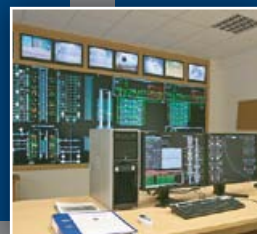
- sanace povrchů všech druhů betonových konstrukcí technologií Super-Krete®
- prodej sanačních materiálů Super-Krete®
- poradenskou činnost





SATRA, spol. s r. o.
Sokolská 32, 120 00 Praha 2

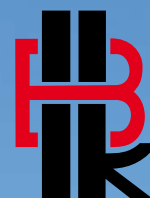
T +420 296 337 111 F +420 296 337 100 E satra@satra.cz
www.satra.cz



projektování je pro nás víc, než jen další obchodní případ

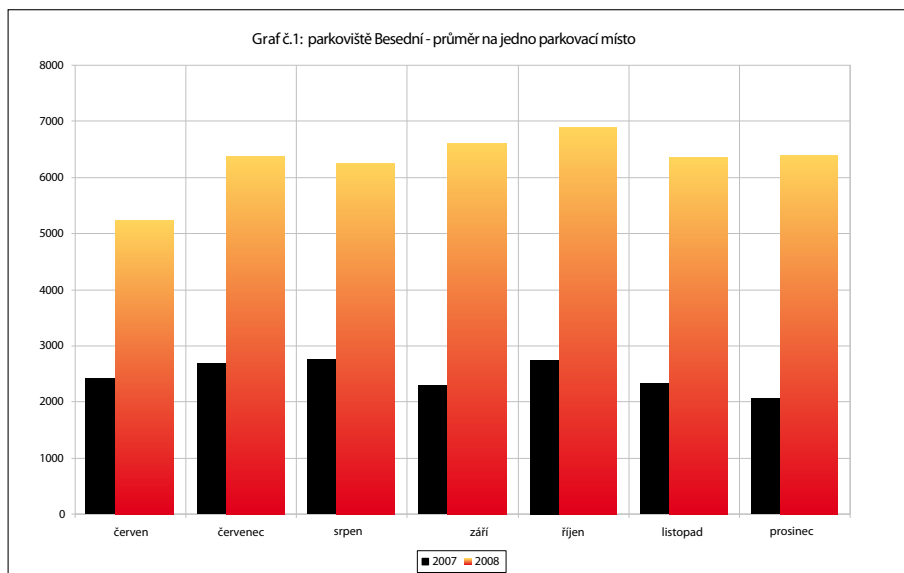


projektová, konzultační a inženýrská společnost

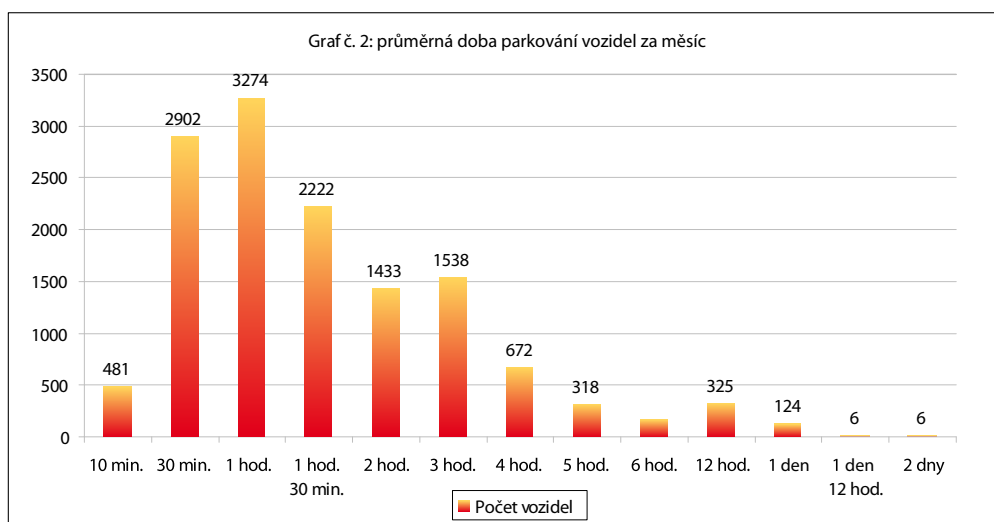


6. Závorový parkovací systém Besední – zkušenosti s dosavadním provozem

V polovině loňského roku byl na ulici Besední nasazen závorový parkovací systém se záměrem přispět k větší kázní řidičů při úhradě parkovného než s pomocí parkovacích automatů. Záměrem bylo také vybudovat plně automatický a bezobslužný systém s minimální potřebou zásahu obsluhy.



Po více jak půlročním provozu tohoto parkovacího systému je možné konstatovat, že se daří tento záměr plnit, neboť došlo ke zvýšení tržby z parkovného, což ukazuje graf č. 1, který uvádí vývoj tržeb na jedno parkovací místo za srovnatelná období v roce 2007 s parkovacími automaty a v roce 2008 se závorovým systémem. Dále můžeme konstatovat, že provoz celého parkovacího systému je vysoce spolehlivý. Důležitým momentem je, že byl naplněn i záměr co největší obratovosti vozidel na parkovišti. Průměrná doba parkování jednotlivého vozidla činí 1 hodinu a 39 minut, což je asi největším příspěvkem tohoto parkoviště do systému regulace dopravy v klidu ve městě Brně. Čas parkování ukazuje graf č. 2.



Realizace tohoto záměru však nebyla jednoduchá, neboť zde bylo potřeba provést jak řadu stavebních úprav, tak i volit, jako první v rámci celé České republiky, řadu moderních a ojedinělých způsobů technického řešení. Jedním z nich bylo propojení parkovacího a kamerového systému s Centrálním technickým dispečinkem na Ren-

neské třídě 1a přes internetové propojení, kdy v rámci tohoto řešení byly např. použity i dorozumívací soupravy VoiP komunikující právě přes toto internetové prostředí. Dále s ohledem na vysokou vytíženost parkoviště bylo nutné vyřešit problém trvalého obsazení první indukční smyčky u vjezdového stojanu vozidly čekajícími na uvolnění parkovacího místa.

Automatická pokladna je vybavena tak, aby akceptovala k placení jak mince, tak i bankovky a je připravena i na možné rozšíření o placení pomocí kreditních karet, což však s ohledem na vybírání relativně nízkých parkovacích poplatků nebylo zatím realizováno, neboť by to nebylo ekonomicky výhodné s ohledem na nutnost placení poplatků za tzv. „bankovní clearing“. Automatická pokladna je vybavena i na vydání nového parkovacího lístku v případě ztráty originálního, samozřejmě za penalizační poplatek.



Na parkoviště Besední byl vybrán takový parkovací systém, který byl již celosvětově a celorepublikově prověřen z hlediska spolehlivosti (výrobce garantuje v současné době provoz více jak 6.000 parkovacích systémů na všech kontinentech a ve všech klimatických pásmech), kdy např. jen v Brně je nasazen parkovací systém od stejného výrobce v OG Vaňkovka, parkovacích domech BVV, Rozmarýn a v garážích hotelu International.

Dále se při výběru technologie přihlíželo k možnosti jejího dalšího rozšíření např. na další městská parkoviště s možností jejich centrálního ovládání a zobrazování např. údajů o jejich obsazenosti na webových stránkách města s možností přenosu těchto informací na budované Dopravní informační centrum Brno.



Systém dále do budoucna umožňuje např. placení parkovacích poplatků pomocí SMS zpráv, je možné jej dovybavit na přímé placení pomocí kreditních karet na vjezdových a výjezdových stojanech (zatím neumožňuje česká legislativa) a je možné jej např. rozšířit i o možnost rezervace parkování přes internet, což by asi byla vhodná funkce např. v podzemních garážích v ulici Panenská nebo u Janáčkova divadla.

Parkovací systém je dále možné rozšířit o funkci čtení registračních značek (nově budovaná parkoviště v ulici Besední, Veverí, Kounicova a Tesco již budou touto technikou vybavena), která pomocí tzv. černých nebo šedých listin umožňují se vypořádat s těmi řidiči, kteří se např. pokoušejí neoprávněně vjíždět či vyjíždět z parkoviště.

řádat s těmi řidiči, kteří se např. pokoušejí neoprávněně vjíždět či vyjíždět z parkoviště.

Parkovací systém je dále možné doplnit a rozšířit o použití i tzv. hodnotových karet, případně městských karet, které zvýhodňují pravidelného návštěvníka parkoviště lepším parkovacím tarifem. Tyto karty je pak možné dobít přímo na automatických pokladnách a není nutné chodit na nějaký jiný dobíjecí bod.

7. Kauce a odtahy vozidel – nové činnosti v oblasti správy komunikací na území města Brna

Z důvodu právní jistoty a finančního krytí možných budoucích škod na komunikaci způsobených žadatelem o rozhodnutí o zvláštním užívání komunikace (ZUK) je před vydáním souhlasného stanoviska k ZUK uzavírána na základě rozhodnutí představenstva společnosti Brněnské komunikace a.s. od 15. 5. 2008 s žadatelem dohoda o složení kauce.

Dohoda o složení kauce je uzavírána v případě stavebních (výkopových) prací a stavebního záboru (zařízení staveniště – stavební buňky, stavební výtah, kontejner, lešení, skládka materiálu, provizorní vjezd apod.), pokud nenásleduje celková oprava komunikace z finančních prostředků města, kraje nebo státu. Výše kauce je stanovena dle stáří a lokality komunikační plochy od 700 Kč/m² po 3 000 Kč/m² u komunikačních novostaveb v městské památkové rezervaci.



Dohoda je uzavírána prostřednictvím střediska správy komunikací na úseku správního ředitele. Uzavření dohody o složení kauce je nutnou podmínkou pro vydání souhlasného stanoviska Brněnských komunikací a.s. pro rozhodnutí o ZUK.

Na základě rozhodnutí Rady Města Brna zahájila společnost Brněnské komunikace a.s. v roce 2008 provoz dvou odstavných ploch pro odtahovaná vozidla z komunikací města Brna.



První odstavná plocha se nachází na ulici Hybešova 1 v areálu „Malá Amerika“. Na tuto plochu se odtahují vozidla na příkaz Městské policie Brno. Jsou to vozidla tvořící překážky silničního provozu podle zákona 361/2000 Sb.

Od dubna do srpna roku 2008 probíhala technická příprava zahájení této činnosti, proběhlo výběrové řízení na nejvhodnější umístění odstavné plochy a to tak, aby tato plocha byla dobře dostupná pro majitele odtahovaných vozidel a hlavně, aby byla zkrácena doba příjezdu odtahových vozidel do centra města, kde je nejvíce požadavků na odtahy vozidel tvořících překážky silničního provozu.

Do srpna 2008 tyto odtahy prováděla Městská policie Brno, a to na odstavnou plochu na ulici Kaštanová v Brněnských Ivanovicích. Tato plocha byla z hlediska dostupnosti i dojezdu odtahových vozidel poměrně vzdálená od centra města, což mělo negativní vliv na operativnost této služby.

Společnost Brněnské komunikace a.s. zahájila provoz od září 2008, kdy byly odtahy prováděny do areálu Městské policie Brno na ulici Kaštanová, a to hlavně za účelem získání praktických zkušeností s těmito odtahy.

Začátkem října proběhlo stěhování odtahové služby z ulice Kaštanová do areálu „Malá Amerika“ na Hybešově ulici. Bylo nutné přeložit stávající telefonní linky, zřídit nové datové linky a počítačové vybavení dispečinku Městské policie Brno a vše potřebné pro bezproblémové fungování nové odstavné plochy.



Dne 13. října poprvé vyjela odtahová vozidla z nového stanoviště na ulici Hybešova. Odtahy byly prováděny dvěma odtahovými vozy Brněnských komunikací a jedním vozem Městské policie Brno. Došlo tak k praktickému navýšení počtu odtahových vozidel ve městě Brně a vzhledem k poloze nového odstavného parkoviště i ke zkrácení a zrychlení dojezdu odtahových vozů na místa požadovaných odtahů. V důsledku těchto změn došlo ke zvýšení efektivity odtahů vozidel tvořících překážky silničního provozu ve městě Brně.



Druhá odstavná plocha se nachází na ulici Vínohradská v Brně – Černovicích a její kapacita je cca 700 vozidel. Tato odstavná plocha je primárně určena pro auto – vraky a vozidla „nalezená“, tzn. vozidla, která jsou dlouhodobě neužívaná a v nevyhovujícím technickém stavu. Tato plocha je provozována společností Brněnské komunikace a.s. ve spolupráci s MMB – OD. Účelem zřízení této odstavné plochy je záměr města Brna odstranit z komunikací vozidla, která nejsou dlouhodobě schopná provozu a zabírají parkovací místa, znečišťují vozovky a celkově obtěžují životní prostředí ve městě.

8. Směrové dopravní značení ve městě Brně

Směrové orientační značení na pozemních komunikacích se provádí svislými informativními značkami. Informativní značky podle Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích poskytují účastníku provozu na pozemních komunikacích nutné informace, slouží k jeho orientaci nebo mu ukládají povinnosti stanovené tímto zákonem nebo zvláštním prováděcím předpisem. Podrobnosti dělení informativních značek jsou stanoveny ve Vyhlášce č. 30/2001 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.

Směrové orientační značení

Projekt směrového dopravního značení byl po celou dobu existence Útvaru dopravního inženýrství města Brna jedním ze základních úkolů jeho činnosti. Z původního nepřehledného stavu s mnoha zbytečnými cíli a nesystémovým naváděním k těmto cílům se dospělo k dnešnímu stavu směrového dopravního značení ve městě. V době masivní realizace směrového dopravního značení vstoupila v roce 1990 v platnost ČSN 01 8020, ve které byla uvedena alternativa směrniců se směrovou šipkou uvnitř tabule. Odbor dopravy města Brna (OD MMB) spolu s Policií ČR rozhodl o jejich použití, a tak se kompletní směrové značení na území města realizovalo v tomto provedení. Při zpracování Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích (TP 65) v roce 1995 a Zásad pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (TP 100) v roce 1999 byl tento typ směrniců přes naše připomínky vypuštěn. Jedním z argumentů proti těmto směrovým tabulím byla údajně špatná rozeznatelnost směru odbočení po sněhové vánici. K dnešnímu dni jsou tedy tyto směrové značky neplatné a OD MMB a Policie ČR k nim přistupuje jako k reklamním tabulím. Směrové dopravní značení je nahrazováno novým typem (se šipkou určující směr jízdy vně tabule) a nové značení je vzhledem k poměrně vysokým finančním nákladům měněno městem postupně současně s realizací jednotlivých větších investičních akcí, nebo při konkrétních požadavcích městských částí a dalších subjektů ve městě Brně a v rámci pasportu a změn organizace dopravy.



Jedním z argumentů proti těmto směrovým tabulím byla údajně špatná rozeznatelnost směru odbočení po sněhové vánici. K dnešnímu dni jsou tedy tyto směrové značky neplatné a OD MMB a Policie ČR k nim přistupuje jako k reklamním tabulím. Směrové dopravní značení je nahrazováno novým typem (se šipkou určující směr jízdy vně tabule) a nové značení je vzhledem k poměrně vysokým finančním nákladům měněno městem postupně současně s realizací jednotlivých větších investičních akcí, nebo při konkrétních požadavcích městských částí a dalších subjektů ve městě Brně a v rámci pasportu a změn organizace dopravy.

Velkoplošné směrové tabule

Velkoplošné směrové značení v Brně doplácí, podobně jako malé směrnicí, na problémy spočívající ve velkém množství různě se měnících technických přístupů k velkoplošným tabulím. Vždy v době realizace velkoplošných značek byly tyto značky realizovány podle, v dané době, platných předpisů. Nyní jsou tedy v Brně k vidění různé typy a výšky šipek, zarovnání písma atd. Kompletní změna tohoto stavu není vzhledem k finančním nákladům na jednotlivé značky možná najednou. Pozitivní je ovšem fakt, že logické a správné navádění velkoplošnými tabulemi je zachováno. Nové a opravované velkoplošné tabule se realizují podle závazných Vzorových listů č. 6 z roku 2001 a nezbývá než věřit, že případná změna nebo revize tohoto předpisu nenastane v krátké době.

Směrové tabule malé – směrnicí

Směrové dopravní značení pro příjezd k dálnici a silnici pro motorová vozidla (č. IS 1 – IS 3) užívá v Brně především cíle Praha, Bratislava, Olomouc, Wien, Svitavy. Tyto cíle zahrnují všechny dálniční, eventuelně rychlostní a hlavní výjezdy z města. Cíle se používají na všech dopravně významných komunikacích města, a to tak, že každý cíl se používá po celé trase městem až k příslušné komunikaci. Při navádění dopravy k jednotlivým cílům se používá radiálně okružní komunikační systém ve městě Brně tak, že doprava je postupně rozváděna na jednotlivé (celkem 3) městské dopravní okruhy. Při případném přejetí k dalšímu okruhu je na vjezd na něj opět příslušné směrové dopravní značení. K cílům blízkým se navádí na odbočení příslušné komunikace z velkého městského okruhu (VMO), případně z radiální komunikace. U dálkových cílů se používá barevné rozlišení podle druhu



komunikace, a protože považujeme celou plochu města za zájmové území dálnice, případně rychlostní komunikace, jsou cíle v zelené barvě a s příslušným symbolem. Obdobné barevné provedení je i na všech velkoplošných směrových tabulích umístěných na portálech. Cíl Transzit nebo Ostatní transzit s ohledem na menší počet cílů v Brně nepoužíváme, ale nevylučujeme v jednotlivých případech jejich využití. Směrovým značením (č. IS 4) jsou jako cíle označovány zejména ty městské části, které tvoří kompaktní zástavbu s centrální městskou částí a jsou značeny z VMO. Na velkém území města se používají místní cíle k jednotlivým větším městským částem orientovaným podle světových stran. Na východě se jedná o Židenice, na severu Královo Pole a na západě Bystřec. Jako IS 5 jsou v Brně používány především cíle Letiště, Nádraží, Výstaviště BVV a Autodrom (Masarykův okruh). Základem nového systému „hnědých“ směrových tabulí

[„Kulturní a turistický cíl“ (č. IS 24a) a „Komunální cíl“ (č. IS 24c)] se musí stát cíle Krajský úřad JMK, Krematorium, Macocha, Hrad Veveří, Přehrada a Technologický park. Tyto směrové tabule jsou podle příslušných TP se směrovou šipkou v poli tabule, v některých ojedinělých případech je použito i směrových tabulí směřujících na cíl svým tvarem. Směrové značení „Označování názvů ulic“ vznikalo v Brně nekoordinovaně dle rozhodnutí jednotlivých městských částí. Pasport stávajícího směrové značení ulic musí být nově proveden podle Zákona č. 361/2000 Sb. a Vyhlášky č. 30/2001 Sb. a v návaznosti a v součinnosti s pasportem komunálních cílů jednotlivých městských částí i toto dopravní značení musí být odsouhlaseno a stanoveno příslušnými orgány. Při navrhování a realizaci informačně orientačního dopravního značení k požadovanému cíli je vždy nutno posoudit tento cíl a stanovit, zda se jedná o kulturní nebo turistický cíl (SDZ Kulturní nebo turistický cíl č. IS 23, č. IS 24a a č. IS 24b), komunální cíl (SDZ Komunální cíl č. IS 24c), případně komerční cíl. Navádění ke komerčnímu cíli se provádí formou reklamních tabulí, které nejsou svislými dopravními značkami.

9. „Silnice I/42 Brno VMO Dobrovského“ a „Silnice I/42 MÚK Dobrovského – Svitavská radiála“

Stavba „Silnice I/42 Brno, VMO Dobrovského“, jejímž investorem je ŘSD ČR a Statutární město Brno, je další významnou stavbou Velkého městského okruhu a svým rozsahem dosud největší dopravní stavbou na území města Brna. Řeší komunikační průchod zastavěným územím městské části Královo Pole a Žabovřesky dvěma dvoupruhovými tunely v délce cca 1250 m, dále upravuje stávající mimoúrovňovou křižovatku Žabovřeská – Hradecká – Dobrovského a ve spodní části Králova Pole navazuje na mimoúrovňovou křižovatku „MÚK Dobrovského – Svitavská radiála“. Stavba obou tunelů v daných geologických podmínkách a husté zástavbě patří k největším podzemním dílům v České republice.

Stavba s rozpočtovými náklady ve výši cca 8 mld. Kč byla zahájena v červnu 2006, a to i přes řešení četných odvolání podaných proti některým z patnácti vydaných stavebních povolení. Žaloba na stavební povolení pro realizaci tunelu způsobila právní komplikace, které zapříčinily, že ražba Královopolského tunelu byla zahájena až v lednu 2008. Zhotovitelem stavby je Sdružení VMO Dobrovského ve složení OHL ŽS, a.s., Metrostav a.s. a Subterra a.s.

Při současné realizaci je stavba rozdělena na tři dílčí staveništní plochy.

Samotná ražba Královopolského tunelu – dvou tunelových tubusů – je realizována ze staveniště v prostoru mezi ulicemi Poděbradova a Košinoва v Brně – Králově Poli. Postup ražby je zřejmý z přiložených fotografií. Na Tunelu I, který vede pod ulicí Dobrovského, byly práce zahájeny v měsíci dubnu 2008. V současné době se ražba nachází nad křižovatkou Dobrovského – Slovinská, kde došlo k spojení s technologickým centrem. Pokud se týká Tunelu II vedeného pod ulicí Pešinoва – ražba byla zahájena v lednu 2008 a práce postoupily na úroveň ulice Chodská. Měsíčně je vyraženo cca 45 m plného profilu na každém z tunelových tubusů. Na Tunelu I byla zahájena protiražba od provizorního žabovřeského portálu na délku 28 m pro možnost zahájení prací na překrytém úseku tunelu a budování části vzduchotechnického kanálu.



V rámci přípravy objektů povrchové zástavby pro ražbu Královopolského tunelu bylo cca u 100 nemovitostí instalováno statické zajištění spočívající v umístění ocelových ztužujících rámců do dveřních a okenních otvorů a ocelových ztužujících táhel. Dále byla v prostoru ulic Veleslavínova, Dobrovského (v úseku od Palackého třídy po ulici Charvatskou) a na rohu ulic Pešinoва a Palackého třída realizována pomocná opatření pro ražbu metodou tzv. tryskové injektáže, tedy vrtáním svislých pilířů podél obytné zástavby sloužících pro omezení vlivu poklesové kotliny. U celkem 260 objektů probíhají pravidelné monitoringové prohlídky, jejichž cílem je včasné rozpoznání případné negativní odezvy na postupující ražbu.

Druhá významná část stavby se nachází nad ulicí Slovinskou, kde na výstavbě technologického centra tunelu probíhá hloubení stavební jámy pro budoucí vestavbu sloužící provozu tunelu (ventilátory, trafostanice, výtah, únikový prostor, atd.). V této oblasti – především ve vnitrobloku ulic Palackého třída, Dobrovského, Slovinská, Pešinoва – jsou prováděny tzv. kompenzační injektáže spočívající ve vyhloubení startovacích šachet sloužících pro injektování vodorovnými vrty do podzákladí bytových domů. V území výše uvedených ulic byl rozmístěn systém měřících prvků, díky kterému jsou získávány údaje poskytující přesnou reakci této oblasti na postupující ražbu. Konkrétně – na vytipovaných místech byly instalovány tzv. měřící stanice (např. na rohu Palackého třída a ulice Pešinoва a rohu Palackého třída a ulice Dobrovského), z nichž jsou snímána měřická zrcátka a referenční měřické hranoly umístěné na fasádách přilehlých objektů. Získaná data jsou počítačově zpracována s tím, že

výsledky umožňují kontrolu reakce daného území a následné použití metody kompenzační injektáže.

Třetí rozsáhlou částí stavby je staveniště mezi ulicí Hradeckou a Luční, kde byla provedena demolice mostu Hradecká, mostu na ulici Korejská, lávky pro pěší a probíhají zde stavební práce na budoucích opěrných zdech, galeriích a mostech. V prostoru staveniště křižovatky Hradecká x Žabovřeská byla uvedena do provozu provizorní komunikace, po které bude vedena veřejná doprava po celou dobu stavby, čímž dojde k minimálnímu využití dříve plánovaných objížďkových tras po ulicích Královopolská a Luční. Do provozu byla také uvedena provizorní lávka pro inženýrské sítě mezi ulicemi Záhřebská a Voroněžská, která byla dodatečně přizpůsobena i pro pěší provoz. Samostatnou částí třetího staveniště je výstavba křižovatky Královopolská – Hradecká, která byla zahájena v srpnu 2008. K realizaci hlavní části této křižovatky dojde v letech 2009–2010. Ve své definitivní podobě bude křižovatka mimoúrovňová s tím, že spodní část řízená světelnou signalizací bude využívána především pro místní provoz a doprava tranzitní bude vedena po dvou nových mostech. Průběh výstavby je rozdělen do třech etap při zachování provozu veřejné dopravy. Od konce února 2009 budou postupně realizovány částečné uzavírky jednotlivých jízdních pruhů jak na ulici Královopolská, tak na ulici Hradecká s tím, že vždy zůstane průjezdný alespoň jeden jízdní pruh pro každý směr. V březnu 2009 dojde k postupnému zahlubování ulice Královopolská do výsledné úrovně a také k jejímu přemostění provizorním mostem na ulici Hradecká. Od září 2009 pak bude stávající úrovně křížení nahrazeno křížením mimoúrovňovým s využitím dvou provizorních mostů.



Fotogalerii stavby a informace o postupu ražby lze sledovat na internetových stránkách společnosti Brněnské komunikace a.s., a to na adrese www.bkom.cz.

Další související stavbou Velkého městského okruhu, která byla v říjnu 2008 zahájena slavnostním poklepáním základního kamene, je „Silnice I/42 Brno, Žabovřesky, mosty“. Jedná se o celkovou rekonstrukci mostu Fanderlíkova a Horova, opěrných a protihlukových zdí v celé trase VMO mezi ulicí Fanderlíkovou a Luční a dále o úpravu souvisejících ploch pod mostem na ulici Horova s termínem dokončení v květnu 2011. Zhotovitelem této stavby je Sdružení SDS EXMOST – FIRESTA – Brno, Žabovřesky.

V oblasti Králova Pole v prostoru mezi areálem Královopolské strojírny a ulicí Sportovní je k zahájení připravována stavba „MÚK Dobrovského – Svitavská radiála“. Tuto stavbu tvoří jednosměrné křižovatkové větve, mosty s navazujícími opěrnými a zárubními zdmi a související vodohospodářské objekty, inženýrské sítě a protihluková opatření. Celková cena stavby je cca 1,1 mld. Kč.

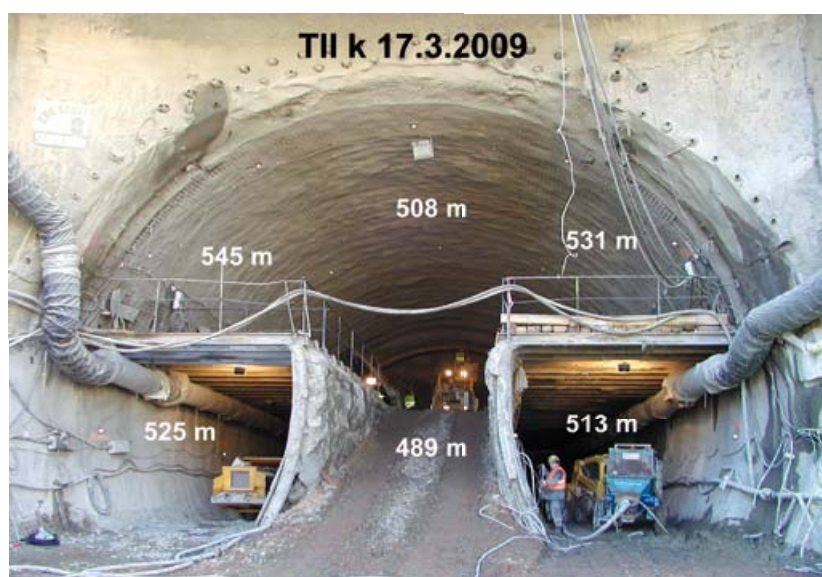
Územně stavba přímo navazuje na výjezd z tunelu a současně s ním bude také na konci r. 2011 uvedena do provozu.



Protiražba tunelu I od Žabovřeského portálu v délce 28 m, zárodek pro přípravu překryté části tunelu – stav k 4. 3. 2009

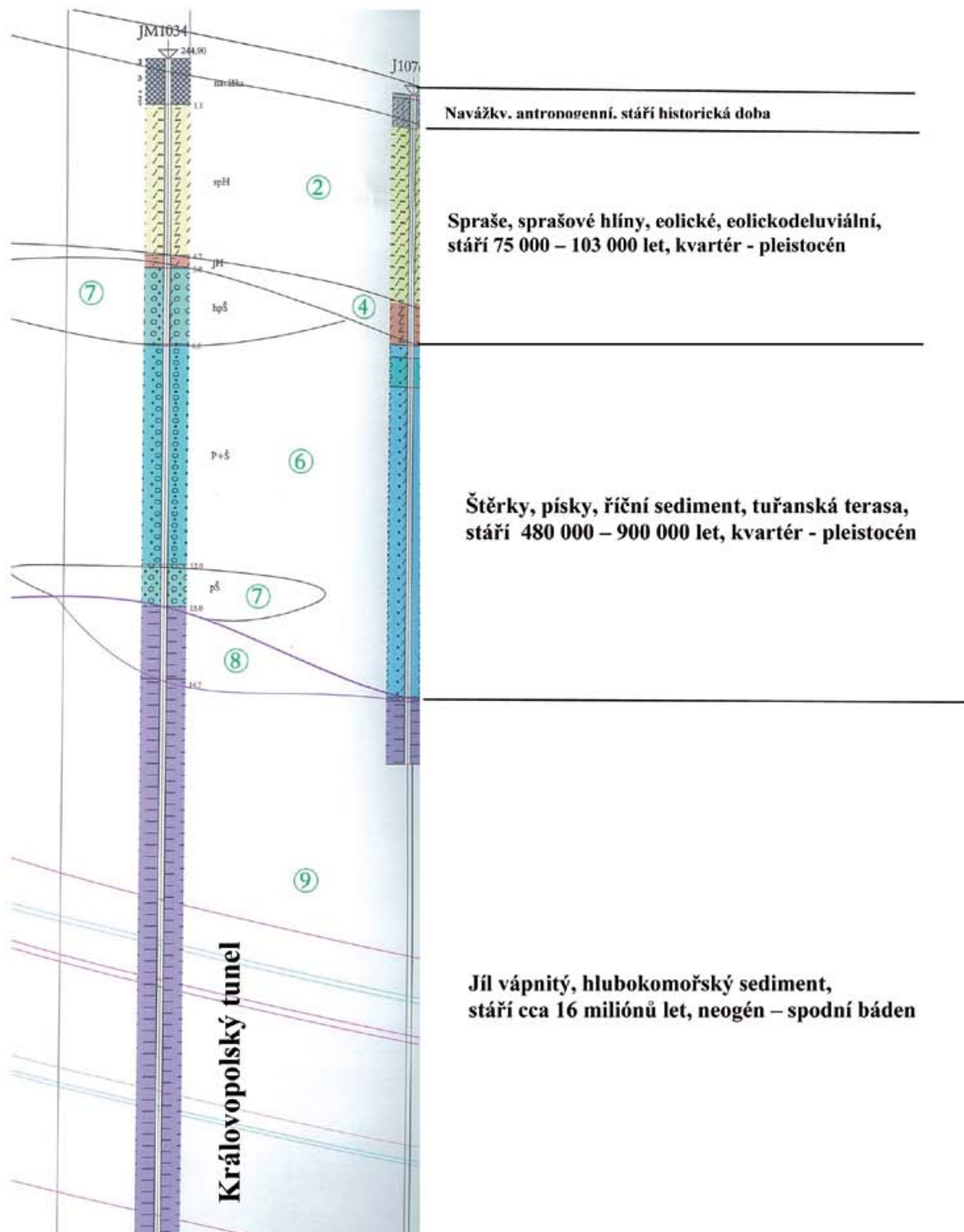


Ražba tunelu I ve směru od Králova pole – stav k 17. 3. 2009



Ražba tunelu II ve směru od Královopolského portálu – stav k 17. 3. 2009

Stáří zemin v oblasti Královopolského tunelu (schéma)



10. Rekonstrukce ulice Husovy

Na konci června 2008 byla zahájena rekonstrukce Husovy ulice jako součást komplexní regenerace historického jádra města Brna. Tato významná stavba na více než rok zásadně změnila dopravu v centru Brna, protože rekonstrukce vyžaduje nezbytné uzavírky a odklon provozu na objízdné trasy. Změny se nevyhly ani hromadné dopravě.

Husova ulice je součástí brněnského hradebního okruhu a jedním z jeho urbanisticky nejdůležitějších míst. Nachází se tady několik velmi významných objektů, například Besední dům s koncertním sálem, Pražákův palác a Umělecko–průmyslové muzeum s výstavními prostorami Moravské galerie. Je zde rovněž budova základní školy a mateřské školky, Střední škola umění a designu a Vyšší škola restaurátorská, budova Krajského obchodního soudu, objekt Magistrátu města Brna v zadním traktu Nové radnice. Během rekonstrukce probíhá rovněž přestavba Městského dvora na Šilingrově náměstí na hotel. V lokalitě sídlí i řada obchodů a velmi exponovaný je také vjezd a výjezd na parkoviště před hotelem International.



Z dopravního hlediska je Husova součástí malého městského okruhu. Ten zajišťuje dopravní spojení na západní straně historického jádra města. Na Šilingrově náměstí začíná důležitá komunikační trasa ke starému Brnu – Pekařská ulice. Husovou ulicí vede také tramvajová trať v severojižní trase s celkem šesti tramvajovými linkami. To vše činí z rekonstrukce Husovy ulice a přilehlých lokalit stavbu nejen brněnského významu.

Rekonstrukce zahrnuje úsek od křižovatky ulic Husova – Údolní – Solniční přes křižovatku Husova – Pekařská – Šilingrovo náměstí po Denisovy sady, včetně tramvajové zastávky. V Pekařské ulici se jedná o úsek od křižovatky s Husovou po Leitnerovu ulici, včetně tramvajové zastávky. Vzhledem k historickému významu lokality předcházela vlastnímu zahájení stavebních prací archeologický průzkum.



Cílem projektu je rekonstrukce stávající kanalizace a vodovodních řadů, včetně domovních přípojek, vybudování podružné kanalizace v místech, kde je hlavní kanalizační stoka v hloubce větší než 5 metrů a následná rekonstrukce tramvajové tratě, zastávek, jízdních pruhů i chodníků. Součástí projektu je i rekonstrukce trakčního vedení tramvajové trati, napájecích kabelů Dopravního podniku města Brna, veřejného osvětlení, světelné signalizace a přeložky stávajících inženýrských sítí.

Mezi tramvajovým pásem a jízdními pruhy bude bílé značení se zvukovým signálem tak, aby byla městská hromadná doprava preferována před dopravou individuální. Šířka jízdních pruhů bude sjednocena na 3 metry, tramvajový pás bude široký 6 metrů. Tramvajová trať bude vybudována v odhlučněném provedení s živичnou povrchovou úpravou tak, aby byly okolní budovy v maximální možné míře chráněny před hlukem a vibracemi.

Novou podobu budou mít i chodníky. Místní provozovny jistě uvítají i nová stání pro zásobovací vozidla. Ta budou vyznačena odlišnou barvou dlažby na chodníku a ohraničena ocelovými sloupky se řetězy.





V současnosti probíhají stavební práce zejména na kanalizaci v podzemí, práce na povrchu byly pozastaveny kvůli nepříznivému počasí, ale jejich obnovení stavbaři předpokládají v březnu.

Objednatelem rekonstrukce je statutární město Brno, technický dozor investora provádějí Brněnské komunikace, a.s. Podle projektu firmy Silniční projekt, s.r.o. zakázku realizuje Sdružení Husova, jehož členy jsou OHL ŽS, a.s. (vedoucí účastník sdružení), Dopravní stavby Brno, s.r.o. a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, a.s.

Veškerá dopravní opatření jsou koordinována s Policií ČR, Magistrátem města Brna, Brněnskými komunikacemi a.s., Dopravním podnikem města Brna, a.s., Městskou policií Brno a Městskou částí Brno-střed.

11. Aktuality v dopravě

Propojení městských dohledových kamerových systémů v Brně

Na území města Brna jsou provozovány bezpečnostní a dopravní dohledové kamerové systémy, které umožňují na centrálních pracovištích kontrolu bezpečnostní a dopravní situace. Jejich provozovateli jsou Dopravní podnik města Brna a.s., Brněnské komunikace a.s., Městská policie Brno a Policie ČR.

Přestože každá organizace má vlastní priority, kterým je výstavba jejího kamerového systému podřízena, dohodli se zástupci spol. Dopravní podnik města Brna a.s. a Brněnské komunikace a.s., tedy provozovatelů městských kamerových systémů umístěných na důležitých komunikacích města, na výhodnosti vzájemného propojení obou systémů. Po vyřešení technických problémů došlo ve druhé polovině roku 2008 k realizaci prací. Ze vzájemného sdílení kamerových obrazů byly vyloučeny ty, které mají ryze bezpečnostní charakter nebo ty, které neposkytují využití jiné organizaci než té, která kameru provozuje.

Do systému společného sdílení nyní jak Brněnské komunikace a.s., tak Dopravní podnik města Brna a.s., poskytují po 16 vlastních kamerových obrazech, především z významných městských komunikací. Propojení městských dohledových kamerových systémů navíc umožňuje jejich optimalizaci se zachováním priorit obou provozovatelů.

Videodetekce v Pisáreckém tunelu

Dopravní provoz v tunelech je podřízen přísným mezinárodním bezpečnostním podmínkám. Ty stanovují, že nové nebo rekonstruované tunelové stavby musí být vybaveny mj. také systémem videodetekce. Ta umožňuje, jako nadstavba dohledového kamerového systému v tunelu, automaticky detekovat např. tvorbu kolon vozidel, stojící vozidla, pohyb osob a řadu dalších detekcí. V rámci výstavby mimoúrovňového křížení Hlinky byla provedena i dílčí související rekonstrukce vybavení Pisáreckého tunelu, který se stavbou na Hlinkách tvoří dopravní funkční celek. V rámci této rekonstrukce byla v Pisáreckém tunelu nově dodána a zprovozněna právě videodetekce. Z hlediska technologického vybavení lze rekonstruovaný Pisárecký tunel považovat za tunel moderní, zcela vyhovující soudobým evropským požadavkům na bezpečnostní vybavení a umožňující řidičům bezpečnou jízdu.

Navádění na vybraná parkoviště

Dopravní veřejnosti začal sloužit nový dopravní naváděcí systém. Jde o navádění vozidel na vybraná parkoviště v blízkosti centrální oblasti města Brna. V principu se jedná o podání aktuální informace projíždějícím řidičům o stavu obsazenosti těchto parkovišť. Informace poskytované ústřednami jednotlivých parkovišť jsou pak přenášeny radiovou sítí na Centrální technický

Parkovací dům na ulici Kounicově



dispečink spol. Brněnské komunikace a.s., kde jsou zpracovány a odeslány ovládací povely na proměnné dopravní značky. V současné době jsou testovány funkce pilotního projektu tohoto naváděcího systému, v němž jsou napojena 4 parkoviště umístěná ve stavebních objektech v blízkosti centra města a dále pak 9 profilů s proměnným dopravním značením. Celý naváděcí systém je doplněn ještě 21 profily s pevným dopravním značením navádění na tato parkoviště.

Dohledová kamera pro sledování dopravního provozu na Žerotínově náměstí



Centrální technický dispečink spol. Brněnské komunikace a.s. – dohled nad kamerovým systémem



Proměnný naváděcí systém na Žerotínově náměstí



Monitoring preference vozidel MHD

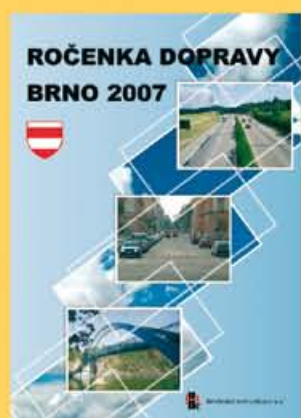
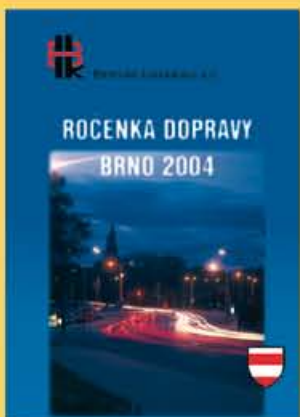
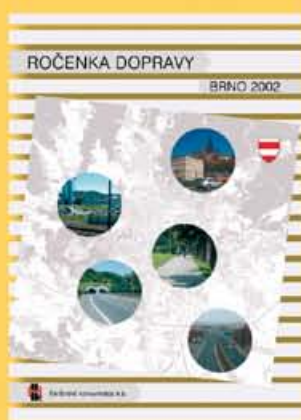
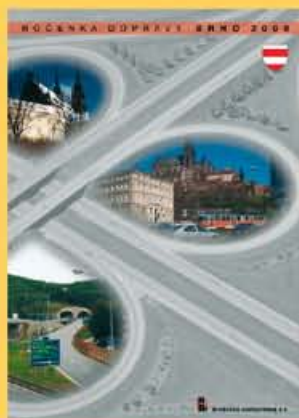
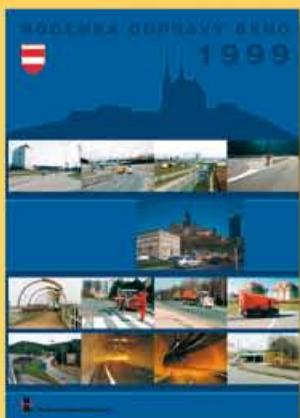
Velká většina stávajících křižovatek řízených světelným signalizačním zařízením v Brně je vybavena systémem preference vozidel MHD, a to jak kolejových, tak silničních. Preference je vozidlům poskytována na základě poptávky palubního počítače vozidla, který sleduje jeho polohu ve vztahu k plánovanému jízdnímu harmonogramu a vyhodnocuje potřebu jeho preference. Pravidla pro udělení preference v dané křižovatce jsou však složitější a vždy o jejím přidělení rozhoduje logika dopravního řadiče křižovatky, který řídí její provoz se všemi aktuálními dopravními vlivy. Proto je vozidlům MHD podle podmínek dané křižovatky poskytována preference různé úrovně, a to od absolutní až po různé úrovně podmíněné preference.

Od letošního roku je možné, díky nově instalovanému systému monitoringu preference na pracovišti Centrálního technického dispečinku spol. Brněnské komunikace a.s., také vyhodnocovat účinnost celého preferenčního systému a tedy i efektivitu průjezdu vozidel MHD světelně řízenou křižovatkou. Monitoring preference vozidel MHD poskytuje unikátní sběr dat o jejím fungování, umožňuje účinně vyhodnocovat získaná statistická data a provádět optimalizaci řízení křižovatky s ohledem na potřeby průjezdů vozidel MHD.



Poznámky:

DOSUD VYDANÉ ROČENKY DOPRAVY



Brněnské komunikace a.s.

Renneská tř. 1a, 657 68 Brno
tel.: 543 321 225, fax: 543 214 098
bkom@bkom.cz
www.bkom.cz

