

(Anti)preferenční opatření v Plzni

Michal Váňa



Archivní snímek zachycuje stav zastávkového prostoru Lékařská fakulta, Karlovarská před rekonstrukcí v pohledu z centra. Notně ojeté a směrově i výškově neurovnané kolejnice NT1 zakryté základňovými panely uprostřed čtyřpruhové komunikace se třemi řadícími pruhy na křižovatce.

Foto © autor.

Od 7. července následovala druhá daleko složitější etapa, při které se práce soustředily přímo do frekventované křižovatky Lidická x Karlovarská. Tramvajový provoz byl zachován stále po jedné koleji, avšak pouze v přímé větvi křižovatky. Obě linky č. 1 a č. 4 končily společně na Košutce, návazný úsek linky 1 obsluhovaly autobusy náhradní dopravy. Ke stejnému datu byla do provozu uvedena nově upravená zastávka Pod Záhorskem. Jelikož se jedná o jednu z nejméně frekventovaných křižovatek v Plzni, nebylo to nic jednoduchého a veškeré práce se soustředily na období letních prázdnin.

V průběhu září a října probíhala závěrečná třetí etapa, spočívající v rekonstrukci zastávkového prostoru Lékařská fakulta, Karlovarská a zřízení sdružené zastávky MHD s výstavbou sjezdových ramp s tramvajového tělesa. Součástí rekonstrukce bylo i vyrušení výstupu z podchodu ve směru z centra.

Provoz na provizorní jednokolejně trati byl pokaždé zabezpečen dvojicí přenosných světelných signalizačních zařízení určených pro automobily, doplněných dodatkovou tabulkou „Pozor jen pro tramvaj“, aby nedošlo k záměně. Signalizace byla opatřena pevným řízením s délkou cyklu přesahující 4 minuty! Na druhou stranu je nutno podotknout, že i přes nutnou dávku trpělivosti ze strany řidičů byla signalizace ve druhé etapě seřízena tak, aby umožnila plynulý průjezd křižovatkou.

Zelená fáze zabezpečovala průjezd maximálně dvou souprav v následu, přesto vzhledem ke krátkému intervalu linky č. 4, nebylo neobvyklé potkat na trati tři vlaky jedoucí za sebou v závěsu. Právě nekázeň řidičů několikrát zapříčinila sjetí souprav na jednokolejném úseku, jelikož se vlaky vydaly proti sobě. Vzhledem k omezeným možnostem manipulace a vybavení výhybek vratnými mechanismy, se taková mimořádná událost řešila zpětným pohybem vlaku po trati k nejbližšímu obratišti a následně jíždě zpět na jednokolejný úsek, kde řidič po najetí na jednokolejku zaměnil směr jízdy a pokračoval opět v jízdě již ve správném směru.

K rekonstrukci trati se vztahuje jedna zvláštnost - jelikož Dopravní podnik Pra-

Téměř v průběhu celého roku 2009 probíhala rekonstrukce Karlovarské třídy v Plzni. Úpravy 900 metrů dlouhého úseku tramvajové trati byly realizovány ve dvou etapách s několika fázemi. Prioritou bylo zachování tramvajové dopravy na linkách č. 1 a 4 po celou dobu rekonstrukce s minimálními dopady na zajištění dopravní obsluhy v severní části města. Zde je nutno poznamenat, že v sedmdesátých letech byl obdobnou metodou rekonstruován úsek tramvajové trati mezi Kotlářkou a Vozovou Motol na Plzeňské třídě v Praze, ale bohužel se v následujících desetiletích od této metody upustilo.

V rámci rekonstrukce došlo k nahrazení zákrytových panelů a tramvajového tělesa tvořeného stojinovou žlábkovou kolejnicí NT1, uloženou na betonové desce pomocí podkladnic s pevným upevněním. Nově je trať osazena velkoplošnými panely s blokovou kolejnicí B1 od křižovatky ulic Karlovarská x Na Chmelnících až po rozplet křižovatkových vět-

ví rondelu. Těleso tratě bylo mírně rozšířeno pro smíšený provoz a došlo k úpravě tří světelných křižovatek včetně vozovek a zaslepení málo využívaných podchodů.

První etapa přestavby spočívala ve výměně kolejové konstrukce mezi „rondelem“ a kolejovým rozvětvením před křižovatkou s Lidickou ulicí. Obešla se bez výrazných dopadů na automobilový provoz. V této fázi výstavby došlo k dočasnému zrušení tramvajové zastávky Pod Záhorskem, přes kterou vedl jednokolejný provoz a zachován byl i tramvajový provoz do obou konců tramvajových smyček.

Během této etapy, která také zahrnovala opravu podchodu u zastávky Pod Záhorskem, byl zaslepen vstup do podchodu ve směru z centra a na přilehlé komunikaci zřízen úroveňový přechod pro chodce. Výluka si vyžádala také zablokování 100 metrového úseku přilehlého jízdniho pásu podél tramvajové tratě kvůli zajištění dostatečného prostoru pro těžkou techniku.



Snímek z ortofotomapy nám dokumentuje stav zastávkového prostoru Lékařská fakulta, Karlovarská před rekonstrukcí. Koleje leží uprostřed čtyřpruhové komunikace, lemují je travnaté pásy a na obou koncích nalezneme tři řadící pruhy před SSZ.

Zdroj: Ortofotomapa



Extrémní čtyřminutové pevné cykly zabezpečovaly provoz na jednokolejné trati. Délka volna umožňovala bezproblémový provoz pouze dvou souprav. Nebylo však výjimkou potkat tři vlaky v následu. Na jaký signál jede poslední třetí vlak si čtenář odpoví sám. Fotografie zachycuje zastávku Pod Záhorskem ve směru z centra s již nově položenou kolejí ve velkoplošných panelech a zlikvidovaným výstupem z podchodu. V místě chybějící koleje jsou patrné stopy po podkladnicích v betonové desce. Foto © autor.



Pohled na rozřazovací pruhy před křižovatkou s ulicí Na Chmelnici. Výjezd ze sdružené zastávky je přesně v místě rozšíření ze dvou jízdních pruhů na čtyři, nehledě na jeho nedostatečnou šířku (pozůstatky navrženého vodorovného značení vzniklého při stavbě lze ze snímku ještě spatřit) a hlavně ostré hrany obrubníků v pravé části snímku. Pomyslnou třešničkou na dortu jsou řidiči nerespektující vodorovné dopravní značení. Navrzení obdobného řešení v zápočtové práci na fakultě by jistě znamenalo brzký konec snahy získat ze zmíněného předmětu zkoušku. Foto © autor.



Pohled na rozřazovací pruhy před křižovatkou s ulicí Na Chmelnici ve směru od sdružené zastávky. Pomyslnou třešničkou na dortu jsou řidiči nerespektující vodorovné dopravní značení. Navrzení obdobného řešení v zápočtové práci na fakultě by jistě znamenalo brzký konec snahy získat ze zmíněného předmětu zkoušku. Foto © autor.

ha disponuje jako jediný v ČR speciálním svářecím návěsem s nástavcem na kolejnice B1, který není již tolik využíván, protože se od technologie BKV v Praze upouští, a který zaručuje vynikající vlastnosti svaru, byli pražští svářecí několikrát na stavbě přítomni.

Rekonstrukce tramvajové trati v okolí zastávek Lékařská fakulta, Karlovarská zahrnovala i úpravy potřebné k tomu, aby tramvajový pás mohly využívat autobusy a v budoucnu sem mohly být zavedeny i trolejbusy. V zastávce tak došlo v obou směrech ke zřízení přestupu hrana - hrana pro všechny typy dopravních prostředků městské hromadné dopravy.

Výsledné zvolené řešení však není vůbec optimální. Již běžným pohledem na fotografii či přímo v místě musí být každému jasné, že zde není něco v pořádku. Na první pohled člověka překvapí vyčnívající a překážející obrubníky ve výjezdových komunikacích, jejichž ostré hrany budou ničit v lepším případě vzorek pneumatik projíždějících vozidel, v horším bude docházet k častým defektům. Výjezdy i po dokončení působí z hlediska estetiky nedodělaným dojmem, nehledě na jejich mizivou účelnost. Obdobné úpravy v zahraničí doprovází vždy nějaká přidaná hodnota navrženého řešení, kterou většinou nese upřednostňování vozidel na přilehlých kolizních místech a křižovatkách, což zde absolutně chybí. Výjezdová rampa ve směru z centra tak ústí přímo do rozpletu rozřazovacích jízdních pruhů přilehlé komunikace přesně v místě, kde dochází k rozšíření z dvou jízdních pruhů na čtyři. Aby toho nebylo málo, pruh pro výjezd autobusu má nedostatečnou šířku, a to i po dodatečné úpravě vodorovného značení. Vyjíždějící autobus zde místo plynulého průjezdu bude vyčkávat na vhodný okamžik pro zařazení se do kolony stojících vozidel před světelnou křižovatkou a zároveň zde bude docházet k častým dopravním nehodám z důvodu nerespektování vodorovného značení řidiči automobilů. Takových případů bylo v době pořizování fotografií nespočítaně. Obdobná situace je i v protisměru, s tím rozdílem, že výjezd je zde vyústěn „pouze“ do tří rozřazovacích pruhů a opět v podobě nedostatečné šířky jízdních pruhů. Oba výjezdy mají také další společnou věc - nejsou plně kompatibilní s výjezdem kloubových autobusů, které si zde musí výrazně nadjíždět.

Přesuňme se na křižovátku Karlovarská x Na Chmelnicích, kde je vjezdová část pro autobusy na tramvajové těleso ve směru do centra. I zde projektant hrubě chyboval. Vjezd autobusu musí být opět plynulý a pokud možno co nejvíce rovnoběžný s tramvajovým tělesem, aby mohl řidič ve zpětném zrcátku monitorovat výskyt tramvaje a hlavně vybočením vozidlové skříně nezasahoval do profilu protijedoucí tramvaji. Výsledek provedené rekonstrukce?



Fotomontáž zachycuje stav po provedené rekonstrukci. Ač je to nemyslitelné, vodorovné značení není chybně zaznamenáno, jeho průběh odpovídá realitě. Zastávka ve směru z centra je odsunuta blíže k centru (směrem vpravo), před zastávkami vznikly výjezdové komunikace pro autobus. Křižovatka s ulicí Na Chmelnici získala druhý levý odbočovací pruh a byla kanalizována pomocí trojúhelníkového ostrůvku v přímé větvi. Zdroj: Ortofotomapa



Poslední fotomontáž dokumentuje stav, který měl být záměrem projektanta a fungujícím cílovým stavem. Autobusy vyjíždějící z ulice Na Chmelnici měly získat separátní volno, které by jim umožnilo bezpečný přejezd dvou pruhů a nájezd na tramvajové těleso ve směru do centra. Ve směru z centra je vytvořena předřazená světelná závora pro odbočující automobily, která umožní vyjetí autobusu z tramvajového tělesa a zařízení se před odbočující automobily. Jelikož bus v přímém směru může využít nekolizní signalizaci pro tramvaje a sjet v křižovatce do přípojovacího pruhu, může být přímý směr oddělen pomocí vodorovných dělicích prahů v celé délce od předřazené světelné závory, a zajistit tak kázeň řidičů motorových vozidel. Zdroj: Ortofotomapa

Autobus musí na tramvajové těleso vyjíždět z levého odbočovacího pruhu ulice Na Chmelnicích, což je problém z důvodu přilehlé stejnojmenné zastávky před křižovatkou. Ač se počítalo s vedením přetrasované linky, která zde nebude zastavovat, je třeba s touto možností při mimořádnostech počítat. Vjezd také v případě kloubového autobusu jej zalomí do kritických mezí a ještě přesahuje do profilu protisměrné tramvaje. Důsledkem je neschválení zvoleného řešení policií při místním šetření a nepoužívání úpravy sdrúžené zastávky ve směru do centra.

Jak mělo řešení správně vypadat? Ve směru do centra autobus po odstanicování v zastávce Na Chmelnicích měl získat na křižovatce separátní volno pomocí zelené šipky a přejet na tramvajové těleso v místě ležícím blíže ke sdrúžené zastávce a pokračovat po tramvajovém tělese až ke křižovatce s Lidickou ulicí, kde se měl zařadit do jízdnic pruhů a ještě lépe dále pokračovat po tramvajovém tělese až k zastávce Pod Záhorskem, kde před rondelem měl opustit tramvajové těleso.

V opačném směru měla být situace obdobná - nájezd na tramvajové těleso u rondelu resp. v křižovatce s Lidickou (dnešní

stav). Po opuštění zastávky Lékařská fakulta, Karlovarská měl autobus pokračovat po tramvajových kolejích až ke křižovatce s ulicí Na Chmelnicích, kde by získal volno buď s tramvají nebo samostatně. Jelikož intenzity v přilehlých jízdnicích v přímém směru na Košutku nejsou na takové úrovni, aby bylo nutné mít zde průběžné dva jízdnicí pruhy, stačily by před křižovatkou dva jízdnicí pruhy pro levé odbočení a jeden jízdnicí pruh pro přímý směr, který by mohl mít v převážně většině délky cyklu volnou fázi.

Uvažovat lze i s podvariantou, kdy by levé odbočení autobusu bylo řešeno přes přilehlé odbočovací pruhy. Automobily by musely v takovém případě mít předřazenou světelnou signalizaci, fungující jako světelná závora, čímž by se vytvořil dostatečný prostor pro výjezd autobusu a došlo by k celkovému zklidnění křižovatkového prostoru.

Ing. Michal Váňa
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Zaujalo nás

Společnost Autobusy Karlovy Vary a.s. přistoupila od 1. února 2010 ke smlouvě k jízdenkám Elbe-Labe-Ticket. Tento přeshraniční dopravní systém, který spojuje Sasko a Ústecký kraj, byl spuštěn již v listopadu 2007 mezi městy Děčín a Drážďany. Využívají jej zejména turisté ze Saska a Ústeckého kraje pro výlety přes hranice. Jednodenní jízdenka platí pro jednotlivce a malé skupiny, k nimž lze také dokoupit doklad opravňující k přepravě jízdního kola. Od letošního února došlo k významnému rozšíření systému Elbe-Labe-Ticket, a to především na české straně, kde je již pokryt téměř celý Ústecký kraj. Linky a tratě, kde jízdenky Elbe-Labe-Ticket platí, zájemci naleznou v přehledu, který vydal Dopravní svaz Horní Labe na svém webu www.vvo-online.de/cs.

Dopravák, 19. 2.

připravuje (kal)