

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Název problému a jeho charakteristika

Organizace provozu na Americké třídě po skončení rekonstrukce Wilsonova mostu – rozhodnutí o případném zklidnění provozu uzavřením části Americké tř. pro individuální automobilovou dopravu.

2. Konstatování současného stavu a jeho analýza

Americká třída byla zrekonstruována v souladu s usneseními ZMP č. 337/2003 a 10/2007 (příl. č. 8). Původní řešení předpokládalo uzavření Americké tř. pro automobilovou dopravu v úseku Škroupova ul. – Mrakodrap, které mělo zajistit zklidnění komunikace a tím zlepšení podmínek na této obchodní třídě především pro chodce. Technické řešení mělo být připraveno tak, aby byl případně možný návrat automobilové dopravy na Americkou třídu. ZMP po volbách v roce 2006 však myšlenku uzavření části Americké tř. pro automobilovou dopravu odmítlo a rozhodlo o povolení přístupu pro automobily v celé délce. V souladu s usn. ZMP č. 710/2008 byla stavba dokončena a Americká tř. od začátku dubna 2009 otevřena pro veškerý provoz. Usnesení ZMP č. 364/2009 pouze potvrdilo trvalé řešení organizace dopravy na Americké třídě tak, že ulice bude průjezdná pro veškerou dopravu. Technické řešení je však univerzální – umožňuje jak ponechání provozu, tak zklidnění podle původního záměru. (Všechna usnesení viz příl. č. 8)

Poznámka: opětovné projednání provozu na Americké třídě včetně možnosti uzavření úseku Škroupova – Resslova dle ukládací části usn. 364/2009 nebylo ZMP předloženo, neboť zatím neproběhla rekonstrukce křižovatky „Belánka“. Omezení vjezdu nákladních automobilů nad 7,5 t mimo zásobování do zrekonstruovaného úseku Americké třídy nebylo usnesením RMO P3 na základě vyhodnocení kompetentními orgány odsouhlaseno.

V letech 2013 – 2014 probíhá rekonstrukce Wilsonova mostu, která má být dokončena 31.5.2014. Od začátku dubna 2014 má být umožněn provoz vozidel MHD po Wilsonově mostě. Šířka vozovky na mostě bude 7,0 m mezi obrubami – 1 jízdní pruh v každém směru.

V průběhu uzavírky jak levobřežní části Americké tř. v letech 2008 – 2009, tak Wilsonova mostu nyní, byly sledovány vlivy na komunikační systém města. Přílohy č. 1, 2 a 3 ukazují změny intenzit dopravy na Americké tř. a na okolních komunikacích:

- Na Americké tř. v úseku Klatovská – Škroupova postupně klesá doprava z 13 100 vozidel v roce 2004 až na nynějších 9 500 vozidel v jednom pracovním dni (z tohoto čísla je cca 1 200 vozidel MHD).
- Na Wilsonově mostě se výrazný pokles odehrál již na přelomu let 2008 a 2009 (po rekonstrukci levobřežní části), kdy se počet vozidel snížil z 16,3 tis. na 7,4 tis. za 24 hodin a tato hodnota se udržela až do uzavření mostu v roce 2013.
- Na komunikacích vnitřního okruhu (Klatovská, U Trati, Sirková, Tyršova) intenzity od roku 2008 do roku 2013 většinou poklesly, někde i dost výrazně (na Klatovské). Bereme-li jako výchozí stav březen 2013, pak uzavření Wilsonova mostu způsobilo mírný nárůst v ulicích U Trati, Sirkové a Tyršově, zatímco na Klatovskou tř. neměla uzavírka žádný vliv.

- 7 500 vozidel z Wilsonova mostu (z toho 1 200 MHD) se přesunulo zhruba takto: 3 000 na most Milénia, 2 500 na Tyršovu ul., 2 000 na Pražskou a na Anglické nábřeží.

Speciálně byla sledována křižovatka U Jána, kde se předpokládaly potíže způsobené intenzivnějším výjezdem z Pražské ul. (vyhodnocení viz příl. č. 4). Na křižovatce je nasazen pevný signální program (bez preference, bez dynamiky). Průzkum obavy nepotvrdil, křižovatka pracuje bez problémů. Určité problémy jsou v křižovatce Anglické nábřeží x Pražská (neřízená na levém břehu), ty se však zmírní po návratu trolejbusů na Wilsonův most.

Rychlost průjezdu vozidel MHD Americkou tř. ukazuje příloha č. 5. Měření probíhalo v březnu 2013. Zatímco v úseku Mrakodrap – U Práce zpoždění v zásadě nenastávají, daleko horší byla situace v úseku Hlavní nádraží – Mrakodrap (v odpolední špičce drtivá většina vozů nedodržela jízdní řád, přičemž doba jízdy 7 minut nebyla výjimečná; zpoždění 5 min. = délka intervalu).

Jako závěr všech sledování lze konstatovat, že jak při uzavírci levobřežní části Americké tř., tak při uzavírci Wilsonova mostu byla komunikační síť centra města schopna absorbovat vozidla z Americké tř. bez větších potíží. Těsně před uzavírkou Wilsonova mostu se největší kongesce (zácpy) vyskytovaly v úseku Hlavní nádraží – Mrakodrap, což mělo i neblahý vliv na pravidelnost MHD. Důvod vzniku kongescí však neleží v tomto úseku, nýbrž příčinou je především přechod pro chodce mezi ulicemi Resslera a Martinská těsně navazující na okružní křižovatku v kombinaci s intenzitou automobilového provozu.

3. Předpokládaný cílový stav

Rozhodnutí o případném zklidnění Americké tř. po dokončení rekonstrukce Wilsonova mostu omezením individuální automobilové dopravy. Klidnější charakter komunikace by měl podpořit její společenskou důležitost v centru města a přilákat více chodců, kteří jsou zdrojem zisků zdejších početných provozoven.

Schválená organizace dopravy bude realizována pomocí dopravního značení v závěrečné fázi stavby.

4. Navrhované varianty řešení

VARIANTA A

Uzavření Wilsonova mostu pro individuální automobilovou dopravu. Na most budou mít povolený vjezd pouze:

- autobusy a trolejbusy (městská doprava i ostatní autobusová linková doprava podle schválených licencí, případně množstvím zcela zanedbatelná zájezdová doprava), zkráceně BUS,
- cyklisté,
- vozidla taxi (v denním provozu je jejich intenzita nízká a v nočním období je zde jejich provoz důležitý s ohledem na charakter území).

Pomocí tohoto opatření se vyloučí část tranzitní dopravy z Americké tř. (přímý průjezd od křiž. U Práce k nádraží a zpět). Hlavní směry obslužné dopravy ukazuje příloha č. 6 – ulice bude průjezdná od křižovatky U Práce až po Anglické nábřeží a na pravém břehu řeky od Sirkové ulice k Denisovu nábřeží.

Intenzity dopravy zůstanou na levobřežní části stávající (zhruba 9,5 tis. vozidel za 24 hodin, tj. pokles cca o 15 % oproti stavu před uzavřením Wilsonova mostu), směrem k nádraží lze očekávat intenzitu do 5 tis. vozidel za den.

Výhody: vyloučení části tranzitu a s tím související snížení intenzity dopravy, což bude mít pozitivní vliv na průjezdnost komunikace včetně odstranění zpoždování vozidel MHD

Nevýhody: prodloužení některých tras, větší zatížení objízdných tras.

VARIANTA B

Uzavření části Americké tř. pro individuální automobilovou dopravu v úseku od Škroupovy po Ressleru ul. (v opačném směru od Goethovy ul. po ul. V šipce) – viz příloha č. 7. Do uzavřených částí Americké tř. bude povolen vjezd BUS (městská doprava i ostatní autobusová doprava), cyklistů, taxi, zásobování v čase 17 – 9 hodin a dopravní obsluhy pozemků ve vnitroblocích.

Pomocí tohoto opatření se vyloučí část tranzitní dopravy z Americké tř. (přímý průjezd od křiž. U Práce k Mrakodrapu a zpět). Hlavní směry obslužné dopravy ukazuje příloha č. 6 – do západní části Americké tř. bude možno najet z křižovatky U Práce a odtud bude obsloužena též oblast Škroupovy ulice a Jungmannovy ulice včetně Smetanových a Kopeckého sadů. Křižovatka u Mrakodrapu bude průjezdná včetně propojení Anglické nábřeží – Prokopova a pravobřežní části Americké tř.

U intenzit dopravy v úseku U Práce – Škroupova lze očekávat pokles na 5 000 vozidel za den (zhruba 50 % původní hodnoty), v úseku Mrakodrap – Sirková do 8 000 vozidel za den (pokles na 70 % stavu před rekonstrukcí mostu).

Výhody: vyloučení části tranzitu a s tím související snížení intenzity dopravy, lepší prostředí pro chodce ve střední části Americké tř., podpora společenské funkce ulice, menší zdržení vozidel MHD,

Nevýhody: prodloužení některých tras, větší zatížení objízdných tras, určité snížení kapacity pro uvažovanou přestavbu vnitrobloku „Mlýny“. Tato varianta je také méně výhodná pro případ omezení dopravy na Klatovské třídě (rekonstrukce křižovatky Belánka, rekonstrukce tramvajové trati).

5. Doporučená varianta řešení

Varianta A nebo B.

Upozornění pro variantu A: v závěrečné fázi rekonstrukce tramvajové trati Pražská – U Zvonu dojde k uzavření křižovatky Anglické nábřeží x Pražská na dobu max. 1 měsíc (pravděpodobně v říjnu 2014). V případě varianty A budou na tuto dobu neprůjezdné oba sousední mosty.

Upozornění pro variantu B: v době plánované rekonstrukce křižovatky Belánka, jakož i v době plánované rekonstrukce tramvajové trati na Klatovské tř. (obojí v období 2016-2020) dojde k omezení průjezdnosti na Klatovské tř. mezi křižovatkou U Práce a křižovatkou Belánka. V té době je třeba předpokládat nutné otevření Americké tř. pro dopravu.

Stanovisko ÚKRMP: podporuje variantu A

Stanovisko PMDP, a.s.: podporuje variantu B, případně A z důvodu zvýšení rychlosti vozidel MHD, odstranění zpoždění, provozních úspor – příloha č.9

Stanovisko OD MMP: podporuje variantu B

Stanovisko SVSMP: podporuje variantu A, případně B

Stanovisko MO Plzeň 3: dle usnesení RMO – příloha č. 10 (původní varianta C: individuální automobilová doprava nebude omezena, Americká tř. bude ponechána průjezdná pro veškerou dopravu v celé délce (odpovídá stavu před rekonstrukcí mostu))

Pokud usnesení ve smyslu varianty A nebo B nebude přijato, zůstane na Americké tř. režim jako před zahájením výstavby Wilsonova mostu (tj. bez omezení).

6. Finanční nároky řešení a možnosti finančního krytí

Realizace jakékoliv varianty na Americké tř. nepředstavuje významné dodatečné náklady (v případě rozhodnutí o zklidnění – do 20 tis. Kč za úpravu dopravního značení).

7. Návrh termínů realizace a určení odpovědných pracovníků

Viz bod IV. návrhu usnesení.

8. Dříve přijatá usnesení

ZMP č. 337 z 19.6.2003

ZMP č. 10 z 25.1.2007

ZMP č. 710 z 11.12.2008

ZMP č. 364 z 18.6.2009

9. Závazky či pohledávky vůči městu Plzni

Nešetří se.

10. Přílohy

1. Porovnání intenzit dopravy na Americké tř. v různých obdobích
2. Vliv uzavírky Wilsonova mostu (porovnání intenzit dopravy z detektorů)
3. Porovnání intenzit dopravy na objízdných trasách a na Americké tř. v různých obdobích
4. Průzkum kolon a zdržení na výjezdu z Pražské ul. do křižovatky Sirková x U Prazdroje (K111)
5. Analýza doby průjezdu MHD na Americké tř.
6. Schéma tras obslužné automobilové dopravy na Americké tř., varianty A, B, C
7. Schéma uzavřených částí Americké tř. ve variantě B
8. Usnesení ZMP
9. Stanovisko PMDP, a.s.
10. Usnesení RMO Plzeň 3