



Společnost je držitelem certifikátů systému řízení jakosti dle normy ISO 9001:2008

MHD: Linková doprava, Nepravidelná doprava, Oprava a údržba silničních motorových vozidel a ostatních dopravních prostředků vč. karoserií, elektrických a elektrotechnických zařízení a příslušenství, Provozování dopravy raněných, nemocných a rodiček, Autoškola



Vážený pan
Bc. Michal Bahenský
ČVUT v Praze, Fakulta dopravní
Horská 3
128 00 PRAHA 2

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE
27. 5. 2015

NAŠE ZNAČKA
TÚ/2015/E001/08.8

VYŘIZUJE / LINKA
Krtička / 733 784 810

MOST
2. 6. 2015

**Vyjádření k dopravní situaci navrhované v diplomové práci
„Rekonstrukce přednádražního prostoru a ulice 9. května v Litvínově“**

Vážený pane bakaláři,

na základě Vašeho požadavku na vyjádření k nákresu situace, který jste nám zaslal dne 27. 5. 2015 elektronickou poštou, Vám zasláme následující vyjádření našeho podniku, jakožto jednoho z provozovatelů veřejné dopravy v dotčené oblasti.

Navrhovaný koncept se nám jeví jako celkově vhodný, uspořádání celého řešeného prostoru jako logické a funkční. Z hlediska našich provozních zkušeností však předkládáme několik připomínek, které by bylo nutné brát v úvahu při případných úpravách projektu pro skutečnou realizaci navrhovaného záměru.

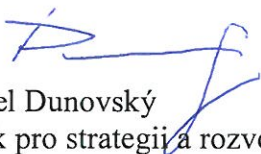
- Za nejzásadnější problém považujeme nedostatek odstavných stání pro autobusy v prostoru řešeného terminálu. Ve stávajícím provozu pracovního dne zde dochází k současnému odstavení až cca 6 vozidel (délky 12 – 15 metrů), přičemž toto číslo se může v jednotlivých dnech mírně lišit podle přesných časů příjezdů vozidel do terminálu a podle předstihu přistavování vozidel na nástupní stání. Je nutné prostor terminálu upravit tak, aby toto odstavení bylo možné a provozně logické (tzn. bez zbytečného objíždění terminálu při většině odstavení, s možností nájezdu odstaveného vozidla z libovolného odstavného stání na libovolné nástupní stání atd.). Odstavení vozidel mimo tento terminál by bylo pochopitelně velmi neekonomické.
- Další připomínka se týká délky nástupních hran u autobusových stání v ulici Mostecká. Vzhledem ke stávajícímu využívání těchto stání je nutné, aby bylo umožněno zastavení dvou vozidel za sebou včetně možnosti objíždění vozidla stojícího u označnicku vozidlem, které využívá stání jako druhé v pořadí. Délky vozidel využívajících řešená stání jsou v běžném provozu max. 12 metrů, výjimečně se zde mohou setkat vozidla o délkách 18 a 12 metrů. Je potřeba délky stání uzpůsobit těmto provozním specifikům, která jsou z hlediska technologie provozu veřejné dopravy v současné době vyhovující a je zde předpoklad, že se nebudou v blízké době měnit.
- Křížení navrhované infrastruktury pro cyklo dopravu s tramvajovou tratí představuje nové kolizní místo a z hlediska bezpečnosti by bylo určitě lepší, kdyby se podařilo toto křížení sružit např. se stávajícím přechodem pro pěší, aby počet jednotlivých samostatných kolizních míst byl co nejnižší.

- Navrhovaná kruhová křižovatka ulic Mostecká, Valdštejnská a 9. května by pro plynulost provozu námi provozované veřejné dopravy pravděpodobně neměla celkově ani pozitivní ani negativní vliv. Vzhledem ke stávajícím intenzitám provozu a našim provozním zkušenostem není třeba řešit současné uspořádání křižovatky přestavbou na kruhovou křižovatku.

Po vypořádání výše uvedených připomínek bychom navrhovanou rekonstrukci uvítali. Vzhledem k tomu, že se v současné době zpracovává alternativní projekt rekonstrukce řešeného prostoru (objednatel projektu je Ústecký kraj), ideální by bylo před případnou realizací rekonstrukce vzít oba projekty v úvahu a snažit se vybrat z každého z nich část vhodných řešení.

V případě potřeby budeme rádi k dispozici pro další konzultace v otázce rekonstrukce řešeného dopravního terminálu.

S pozdravem



Bc. Daniel Dunovský
Náměstek pro strategii a rozvoj