



# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

## FAKULTA DOPRAVNÍ

### PŘÍLOHA K PRŮVODNÍ ZPRÁVĚ

#### TABULKOVÉ ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH VARIANT

<b>VEDOUcí BP</b> Ing. Miroslav Penc, Ph.D.	<b>VYPRACOVAL</b> Martin Černý	Fakulta dopravní ČVUT v Praze	
<b>NÁZEV BAKALÁŘSKÉ PRÁCE</b> ZLEPŠENÍ PŘESTUPNÍCH VAZEB VEŘEJNÉ DOPRAVY V UZLU NÁDRAŽÍ BRANÍK		Ústav dopravních systémů K612	
		<b>FORMÁT</b>	A4
		<b>DATUM</b>	SPREN 2015
		<b>OBOR</b>	DOS
		<b>AK. ROK</b>	2014 / 2015
<b>NÁZEV PŘÍLOHY</b> Tabulkové zhodnocení navržených variant		<b>MĚŘÍTKO</b>	<b>ČÍSLO PŘÍLOHY</b>
		-	4.1.

## Obsah

1. Tabulkové zhodnocení Varianta I - Úsporná.....	3
2. Tabulkové zhodnocení Varianta II - Velkorysá.....	5
3. Tabulkové zhodnocení Varianta III - Kompromis .....	6

## 1. Tabulkové zhodnocení Varianta I - Úsporná

Klady		Zápory	
Bod	Komentář	Bod	Komentář
přiblížení tramvajové tratě k ŽST	přestupní vazba VLAK → TRAM nástupní je druhou nejpoužívanější přestupní vazbou	při navázání na současnou polohu tramvajových kolejí v křižovatce řízené SSZ nutnost demolice části obytné budovy	alternativní řešení viz průvodní zpráva
tvár tramvajového obratiště	dochází k rovnoměrnému opotřebování okolků kol tramvajových vozů	posunutí vjezdu do autobusového obratiště severovýchodním směrem	při výjezdu na linku je oproti stavu současnému potřeba ujetí delší vzdálenosti, na úkor zřízených odstavných stání v obratišti
obousměrný vjezd do autobusového obratiště	autobusové linky do přednádražního prostoru přijíždějící nemusí ze směru od Modřan využívat komunikaci Modřanská	při realizaci přestupní vazby VLAK → TRAM nástupní a TRAM výstupní → VLAK nutno použít tři úrovněových přechodů pro chodce	tato skutečnost je kompenzovaná zřízením hlavního pěšího koridoru, který je v celém přednádražním prostoru veden v přímé
možnost zachování nácestné zastávky pro autobusovou linku č. 253	zároveň se ale jejím zřízením prodlužuje jízdní doba z důvodu nutnosti průjezdu odstavnou částí autobusového obratiště		
minimalizace přestupní doby nejpoužívanější přestupní vazby BUS výstupní → TRAM nástupní díky přestupu hrana-hrana	vybudování ostrovního nástupiště pro tyto dvě zastávky		
napřimění komunikace Pikovická	zlepšení komfortu při řízení silničního vozidla		

<b>Klady</b>		<b>Zápory</b>	
<b>Komentář</b>	<b>Bod</b>	<b>Komentář</b>	<b>Bos</b>
vybudování obratiště pro osobní automobily	oproti současnému stavu mají řidiči nyní možnost obratu do opačného směru jízdy		
zřízení vysokého počtu parkovacích ploch systému K+R a P+R s dostatečnou kapacitou	zřízení parkovacích zálivů, čímž dochází k fyzickému oddělení parkovacích ploch dvou systémů		

## 2. Tabulkové zhodnocení Varianta II - Velkorysá

Klady		Zápory	
Bod	Komentář	Bod	Komentář
obousměrný vjezd do autobusového obratiště	ovšem v důsledku demolice obytných budov  není potřeba upravovat trasy autobusových linek	nedochází ke zkrácení druhé nejpoužívanější přestupní vazby VLAK → TRAM nástupní	určeno stavebním uspořádáním přednádražního prostoru
odstavná stání autobusu v kolmém uspořádání	nedochází tak ke vzájemnému blokování odstavených vozidel	obě ostrovní nástupiště od sebe značně vzdálena	příčinou je výstavba blokového tramvajového obratiště
možnost zachování nácestné zastávky pro autobusovou linku č. 253	zastávky by měla smysl pouze pro vazbu BUS 253 ←→ VLAK  ostatní přestupní vazby (časové ztráty) s touto zastávkou by byly nevýhodné	hlavní pěší koridor zalomen	v důsledku rozdílné polohy obou ostrovních nástupišť
zřízení dvou ostrovních nástupišť	realizace dvou přestupů hrana-hrana, což má za následek výrazné snížení časových ztrát dotčených přestupních vazeb	nemožnost zřídit uvnitř autobusového (tramvajového) obratiště parkovací plochy	viz text v průvodní zprávě - zůstává tak mnoho volného nevyužitého prostoru
napřimění komunikace Pikovická	zlepšení komfortu při řízení silničního vozidla	demolice všech budov v severní části řešeného území	na jejich místě se nalézá vjezd do autobusového obratiště
vybudování obratiště pro osobní automobily	oproti současnému stavu mají řidiči nyní možnost obratu do opačného směru jízdy	složitě rozhledové poměry v oblasti křižovatek	z důvodu malých vrcholových úhlů křížících se komunikací
možnost vybudování nové plochy pro montáž kolejových konstrukcí tramvajových tratí	viz průvodní zpráva textu	nízký počet parkovacích ploch pro automobily	šířkové uspořádání tramvajového a autobusového obratiště nedovoluje zřízení parkovacích v západní části komunikace Pikovická a přístupové pěší komunikaci k nim

### 3. Tabulkové zhodnocení Varianta III - Kompromis

Klady		Zápory	
Bod	Komentář	Bod	Komentář
přiblížení tramvajové trati k ŽST	nejtěsnější možné přiblížené tramvajové trati k ŽST	nutnost demolice částečné demolice obytných objektu v severní části řešeného území	z důvodu nutnosti přítomnosti směrového oblouku tramvajové tratě nelze najít alternativní řešení
zachování nácestné zastávky pro autobusovou linku č. 253	nácestná zastávka je součástí autobusové nástupní zastávky	nízká odstavná kapacita tramvajového obratiště	dáno stavebním řešením přednádražního prostoru a umístěním autobusového obratiště
soustředění všech zastávek v těsné blízkosti	výrazné zkrácení všech přestupních vazeb v uzlu	jednosměrný vjezd do autobusového obratiště	pro příjezd do přednádražního prostoru je zapotřebí využít komunikací U Kempinku či Údolní, přímý příjezd z komunikace není umožněn
minimalizace přestupní doby nejpoužívanější přestupní vazby BUS výstupní → TRAM nástupní díky přestupu hrana-hrana	vybudování ostrovního nástupiště pro tyto dvě zastávky	při realizaci přestupní vazby TRAM výstupní → BUS nástupní nutnost použití úrovněového přechodu pro chodce přes komunikaci Pikovická	intenzita silničního provozu na komunikaci ovšem toto řešení připouští
napřimění komunikace Pikovická	zlepšení komfortu při řízení silničního vozidla		
vybudování obratiště pro osobní automobily	oproti současnému stavu mají řidiči nyní možnost obratu do opačného směru jízdy		
zřízení vysokého počtu parkovacích ploch systému K+R a P+R s dostatečnou kapacitou	maximálně možné zužitkování jediných míst na komunikaci Pikovická vhodných pro umístění těchto parkovacích ploch		
možnost vybudování nové plochy pro montáž kolejových konstrukcí tramvajových tratí	viz průvodní zpráva textu		