

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomantka: Bc. Veronika Kolářová

Oponent: Ing. Filip Jiřík

Posudek diplomové práce slečny Veroniky Kolářové, studentky FD ČVUT, vypracované na téma:

„Řešení dopravní obsluhy sídliště Černý most“

Diplomová práce se zabývá analýzou současného stavu městské hromadné dopravy v oblasti Sídliště Černý most v Praze a návrhem nové tramvajové trati pro zlepšení dopravní obsluhy tohoto sídliště. Diplomantka provedla dotazníkový průzkum a prokázala kladný postoj více než 70% respondentů ke zřízení tramvajové dopravy v lokalitě. Návrh tramvajové trati je doložen ve stupni studie situacemi v měřítku 1:1000 a detaily zastávek v měřítku 1:200. Mezi zásadní myšlenky vedení tramvajové trati patří obsluha zástavby u ulice Ocelkova a obsluha obchodního centra na Černém mostě. V prostoru u stanice metra Černý most a podél obchodního centra je navrženo velmi odvážné, avšak provozně funkční řešení s vedením tramvajové trati na mostní estakádě. Diplomantka se věnuje rovněž návrhu linkového vedení a výpočtům nabízené kapacity hromadné dopravy v jednotlivých částech řešené lokality.

Připomínky oponenta k diplomové práci:

- Je zřejmá snaha diplomantky minimalizovat zábor stavby, což však je na úkor kvality řešení zejména v úsecích U1 a U2. Zde by napojení nové trati přímo ze smyčky Lehovec s úpravou řešení přilehlých komunikací přineslo lepší směrové poměry tramvajové trati i zachování budov navržených k demolicí. Obdobně v Chlumecké ulici na konci úseku U7 a v úseku U8 by velkorysejší prostorové pojetí umožnilo lepší směrové poměry vedení tramvajové trati.
- Zcela nevhodné je použití příliš úsporných návrhových prvků směrového vedení trati, např. objíždění mostního pilíře v úseku U2 oblouky o poloměru 30 metrů, což vyvolá nesmyslné snížení traťové rychlosti z 60 km/h na 15 km/h. Zanedbání rozšíření osové vzdálenosti dle ČSN 280318 ve směrových obloucích by vyvolalo např. na křižovatce K2 zákaz potkávání tramvají v oblouku, což je rovněž nežádoucí.
- Je hodnotné, že se diplomantka zabývá intenzitami automobilové dopravy. Je z tohoto hlediska nutné v úseku U5 u zastávky Doležalova ponechávat pro IAD dva pruhy pro každý směr? Pokud ano, jak budou řešeny přechody pro chodce přes dva souběžné jízdní pruhy?
- Je řešení se zákrytovými panely v zastávce v ul. Ocelkova vhodné pro uvažovaný provoz autobusů? Jakým způsobem bude řešen sjezd autobusů z tramvajového tělesa navrhovaný přímo v křižovatkách?
- Výkresová část obsahuje formální nedostatky. V situacích je zvolen nezřetelný mapový podklad, chybí popis názvů ulic a zastávek. Přílohy 4.2 a 4.3 jsou graficky identické. Oponent považuje za poněkud nešťastné nevypracování výškového řešení trati, které by zřejmě objasnilo reálnost podjezdu tramvajové trati pod stávajícím mostem ulice Cíglerova v úseku U2 i parametry nájezdů na estakádu v úseku U7.

Závěr:

Diplomantka předložila podnětný a ideově odvážný návrh nové tramvajové trati, obsluhující nejen obytnou zástavbu, ale také obchodní centrum. Diplomová práce je v souladu se zadáním a s ohledem na výše uvedené nedostatky ji klasifikuji známkou:

C - DOBŘE

V Praze dne 5. ledna 2016



Ing. Filip Jiřík