

Oponentní posudek bakalářské práce p. Martina Kubáta

Veřejná doprava v Praze Suchdole po prodloužení tramvajové trati z Dejvic

Pro bakalářskou práci bylo zvoleno téma dopravní obsluhy oblasti Suchdola po prodloužení tramvajové trati z Dejvic. Zadání samo o sobě klade na studenta požadavky komplexního nadhledu na celou oblast a zároveň ho nutí pracovat s detaily a místními vztahy. Prodloužení tramvajové trati do Suchdola je dlouhodobým plánem hl. m. Prahy, jehož realizace se ale neustále odkládá, a tak je prostor hledat ideální urbanisticko-dopravní řešení. Jak důležitá je důkladná studie, ukazují příklady z posledních let jako prodloužení metra V.A do Motola, kdy podobně velký projekt byl řešen jednostranným názorem. Chybějící parkoviště P+R, zanedbané místní vazby, kvůli kterým už bylo nutno několikrát měnit linkové vedení MHD, dostavba eskalátorů či nekryté schodiště stanic a absence přechodů jsou dodnes pomníkem akce, která nenaplnila své ambice.

Student identifikuje území, které bude dotčené výstavbou tramvajové trati a nastiňuje stávající problémy. Suchdol jako územní celek by byl bezesporu méně významnou částí Prahy, kdyby na jeho území nesídlila ČZU. Právě dopravní obsluha univerzity a přilehlého kampusu diktuje parametry, které musí nové tramvajová trať respektovat. Student vhodně shromáždil podklady od odborných institucí, Zemědělské univerzity i celou problematiku konzultoval s odborníky.

Za nešťastné považuji vyhodnocení stávajícího provozu páteřní autobusové linky 107. Její interval rozhodně nelze označit jako šablonovitý, naopak plně (v rámci možné míry) respektuje poptávku studentů a skokově je zkrácen na provozní minimum (2 min) pro návoz a odvoz dle konce výuky. V období výuky je naopak prodloužen a řidiči čerpají povinné přestávky. Na organizaci linky 107 se podílela sama ČZU. Přestože řešení stávající stavu není tématem této práce, student v rámci hodnocení navrhuje například nasazování autobusů s většími plošinami pro stání. To však ukazuje na špatnou znalost situace. Linka 107 má nejmenší procento podílu garantovaných, nízkopodlažních spojů v západní oblasti Prahy, což je dáno právě nasazováním vysokopodlažních autobusů s větší kapacitou pro stání. Interval na lince 107 je na minimální, provozně únosné hodnotě, při jakémkoliv nasazení dalších autobusů, už by vozy zdržovaly sami sebe a limitem je také už nyní vyčerpaná kapacita odstavů na konečných.

Podobně nešťastným závěrem je konstatování, že omezujícím limitem v regionu pro žádoucí nasazování kloubových autobusů na příměstské linky jsou zastávky. V případě této oblasti je to především Lysolajské údolí, které nasazení tohoto typu neumožňuje na lince 355. Zásadním faktem, který však v práci není uvažován je limitující podjezd pod žel. tratí 090 V Podbabě tzv. „tunýlky“. Těmi není možné projet kloubovým autobusem, ale ani standardním autobusem SOR, kterými disponuje většina dopravců v oblasti.

Student analyzuje stávající dopravní situaci v Praze i Středočeském kraji a detailně popisuje význam jednotlivých autobusových linek. K tomu využívá data získaná z vlastních průzkumů i od odborných organizací. Zároveň v další části práce navrhuje linkové vedení autobusů, aby působilo jako vhodný doplněk nové tramvajové trati.

Student v práci aplikuje poznatky získané vlastním pozorováním, i informace získané na akademické půdě, místy se ale nelze ubránit dojmu, že vychází z čistě teoretických konstrukcí, obecných pouček a pravidel, ovšem nezohledňuje reálnou poptávku a situaci v některých úsecích.

Kladně hodnotím fakt, že v práci akcentuje nepopulární fakt, který je často přehlížen. A sice jakékoliv vybudování nadřazeného dopravního systému, zhoršuje místní obsluhu. Pro většinu místních obyvatel nová tramvajová trať přináší zhoršení komfortu, prodloužení docházkových vzdáleností a nárůst počtu přestupů při cestování do centra. Přestože se o těchto faktech nemluví, student prokázal dobrý vlastní úsudek, když dokázal výše uvedené popsat. Autor se situaci věnoval dlouhodobě, o čemž svědčí detailní propracování simulace stavu na křižovatce Brandejsovo náměstí.

V závěrečné části práce si student sice uvědomuje praktické problémy jako neprůjezdnost stávajících komunikací pro standardní autobusy. Chybí tu ale nástin řešení a vypořádání se s tím, že infrastruktura v oblasti není v současnosti na jakékoliv úpravy dopravní obsluhy MHD připravena, což s sebou přináší nemalé finanční náklady. V potaz by měla být brána i majetková nevyposażanost většiny území. Zatímco na tramvajovou trať pamatuje Územní plán, na rozšíření stávajících nebezpečných komunikací ve správě MČ Praha-Suchdol pro pravidelný provoz linek MHD v intervalu např. 8 minut není pamatováno a bude nutné získat součinnost místních obyvatel a MČ Praha-Suchdol. Dá se očekávat neochota místních, pustit si do vilové čtvrti linku s intenzitou okolo 16ti spojů za hodinu, přičemž navíc dojde k úbytku parkovacích míst pro residenty. Ani na jedno však není v práci pamatováno ani na to není upozorněno. Mělo by být zdůrazněno, že bez tohoto jsou všechny plány na vedení linek jen čarou na mapě, bez reálné možnosti promítnutí do praxe.

Souhrnně lze konstatovat, že návrhy vychází především z teoretických poznatků bez ohledu na skutečné dopravní realie, místní poměry a možnou proveditelnost. Z vlastní zkušenosti vím, že část návrhů je v rozporu s požadavky jednotlivých městských částí a v praxi by znamenala větší zhoršení situace. I proto městské části v této oblasti prodloužení tramvajové tratě zatím přijímají chladně. Tyto souvislosti, však student nemůže vnímat, z akademického hlediska nelze jeho návrhům výrazněji nic víc vytknout.

Martin Kubát zvolil nejnáročnějšímu podložení svých návrhů pomocí vypracování detailních provozních materiálů a zanesení jednotlivých změn do schémat a plánů. Na tomto místě bych vytknul jen nepřehlednost schémat, u kterých není zřejmé, o jaký druh dopravy se jedná, nejednoznačně jsou také identifikovány jednotlivé linky.

V závěrečné části pak sumarizuje přijatá opatření s vlastním hodnocením všech.

I přes některé připomínky je, podle mého názoru, práce kvalitní, a to jak po stránce obsahové, analytické, tak i grafické. Zároveň si ale myslím, že potenciál tohoto tématu byl větší a chybí mi možný přesah do reality. Student prokázal, že je schopen samostatně řešit zadaný problém a prokázal orientaci v organizaci a plánování veřejné hromadné dopravy. **Proto doporučuji tuto práci ohodnotit klasifikačním stupněm D.**

V Praze dne 31. srpna 2018

Ing. Jiří Štěpán

Otázky k obhajobě:

1/ Student v práci kritizuje stávající stav dopravní obsluhy ČZU, proto se nabízí otázka, jak by sám řešil toto spojení, při respektování stávající infrastruktury, odstavných ploch a absence velkokapacitních autobusů, kdy jsou na linku převedeny všechny dostupné vozy v oblasti, je aplikován minimální interval i jednosměrný provoz některých vozů s manipulačním návratem do Dejvic.

2/ Jak navrhované linkové vedení respektuje stávající infrastrukturu a jak je v souladu se stávající zástavbou?