

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Posouzení a návrh změn dopravy v centru města Pardubic
Autor práce: Bc. Petr Patočka
Oponent: Ing. Vojtěch Jirsa

Hodnocení práce:

Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:

1

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

1

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

1

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

1

Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.? NE

Připomínky a dotazy k práci:

Práci klasifikuji stupněm: Výborně (1)

V Pardubicích dne 31.5.2013 .

.....
Vojtěch Jirsa

Kandidát hned v úvodu práce zmiňuje potřebu komplexního přístupu k dopravnímu plánování. Zcela správně uvádí potřebu podpory rozvoje "koalice mobility" (pěší, veřejná a cyklistická doprava). V této souvislosti by bylo možné zmínit také význam plánování sídelní struktury a funkčního využití území.

Je zmíněna nutnost posouzení navržených dopravních opatření s ohledem na širší vztahy.

Chybí zdroj dokládající tvrzení o zvyšujícím se trendu IAD.

Kandidát popisuje širší dopravní vztahy v území. Správně analyzuje skladbu dopravních proudů v řešené lokalitě. Chybí vhodný kartogram zobrazující jednotlivé proudy (příloha K, výstup simulačního modelu, ze které by bylo možné základní vztahy vyčíst, je nepřehledná).

Dopravní průzkum zaměřený na délku vzdutí na náměstí Republiky a Smetanově náměstí byl proveden v zimních měsících. Kandidát správně diskutuje validitu získaných dat a navrhuje rozšíření průzkumu na další ulice a jiná roční období (pro zjištění vyvolané změny dopravního chování – volba jiné trasy, jiného dopravního prostředku).

Je otázkou zda měl být průzkum předem avizován či nikoliv. Po implementaci navržených opatření budou řidiči rovněž znali situace a budou vyhledávat alternativní trasu. Pokud by byly výsledky průzkumu skutečně ovlivněny předchozím zveřejněním, lze se domnívat, že se modelová situace více podobala stavu po realizaci. Nelze vyloučit, že někteří řidiči na základě avíza naopak příslušnou trasu záměrně zvolili – ze zvědavosti. Kandidát mohl tyto spekulace vyloučit na základě sčítání, které následně realizoval – mohlo být použito jako referenční ke sčítání předešlému. Kandidát správně uvádí, že by bylo vhodné rozšířit průzkum o sčítání cyklo dopravy v letních měsících.

Kandidát opakovaně uvádí, že „ze statistických údajů a pozorování vyplývá, že intenzita dopravy je v řešeném území dlouhodobě rostoucí“. Neuvádí zdroj dokládající toto tvrzení.

Kandidát uvádí, že rostoucí intenzity dopravy jsou jedním z důvodů dopravní nehodovosti. Neuvádí zdroj dokládající toto tvrzení. Uvádí, že intenzity dopravy rostou a nehodovost klesá. To by naznačovalo spíše nepřímou úměru mezi intenzitami dopravy a nehodovostí.

Kandidát nekriticky zohledňuje růstové koeficienty vyplývající z TP225, které ovšem v městském prostředí, zejména s ohledem na reálnou kapacitu komunikační sítě, často nefungují. Příkladem je řešené území, kde úzkým hrdlem je křižovatka Jahnova a Karla IV. Pokud se kandidát zabývá posouzením možnosti odebrání jízdního pruhu, musí nejprve posoudit maximální propustnost kapacity zmíněné křižovatky, respektive navazující komunikační sítě a následně vyhodnotit zda je příslušnou intenzitu pruh schopen pojmout. Použití růstových koeficientů je irelevantní i s přihlédnutím na potenciální změnu dopravního chování. Kandidát správně pracuje s technickými podmínkami, které však neodrážejí reálné chování komunikační sítě.

Kandidát odvedl vynikající práci na simulačním modelu. Pro dosažení větší spolehlivosti modelu, jak kandidát správně uvádí, by bylo zapotřebí doplnit řadu analýz, zvýšit počet přepravních okrsků, apod. Poměrně detailní dopravní model města pro různé varianty výhledové komunikační sítě je v současnosti dostupný na odboru hlavního architekta Pardubického magistrátu – kandidátovi pro zajímavost k nahlédnutí.

Kandidát navrhuje několik variant vhodných úprav organizace dopravy v území. U variant s přejezdem pro cyklisty by bylo vhodné uvážit možnost umístění přejezdu mimo prostor

stávajícího přechodu pro chodce. Nedošlo by tak k omezení pěší dopravy. Právě omezení pěší dopravy uvádí kandidát, zcela správně, ve zhodnocení jako negativum jinak zdánlivě nejoptimálnějšího řešení.

Kandidát uvádí v závěru: „Cíl práce byl splněn.“ Nezbývá než souhlasit.

Zmiňujete trend zvyšující se automobilové dopravy - z čeho tvrzení vychází?

Jaké faktory je třeba zohlednit při určování trendu intenzit dopravy v městském prostředí?

Liší se nějak růstové koeficienty pro místní komunikace a pro komunikace v extravilánu?

Vaše posouzení ovlivnění kapacity se opírá pouze o růstové koeficienty vycházející z příslušných TP. Bylo by vhodné zohlednit i jiné souvislosti? Jaké?

Došlo v řešeném území k nárůstu či poklesu dopravy mezi lety 2005 a 2010? K jakému? Odpovídá tento trend trendu uvedenému v TP?

Ve variantě návrhu s jednosměrným přejezdem pro cyklisty navrhujete nepřímé levé odbočení na třídu Míru. Napadá vás řešení pro nepřímé levé odbočení, při kterém by mohl cyklista po odbočení na třídu Míru pokračovat přímo v HDP, bez nutnosti budovat úsek stezky na tř. Míru?