

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Úpravy komunikací a okolního prostoru v okolí točny Miškovice v Praze
Jméno autora:	Martin Štekl
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	K612 Ústav dopravních systémů
Oponent práce:	Ing. Denis Liutov
Pracoviště oponenta práce:	D-PLUS PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ a.s

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadáním práce jsou analýza stávajícího stavu v lokalitě definovanou dvěma ulicemi cca o délce 400 m každá a točnou autobusů, návrh na zlepšení podmínek pro veřejnou hromadnou dopravu, pěší dopravu, cyklistickou dopravu a zároveň zvýšení bezpečnosti dopravy v řešeném území.	

Splnění zadání	splněno s menšími výhradami
<i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
Student důsledně zpracoval analýzu stávajícího území, a to včetně dopravního průzkumu intenzit a průzkumu rychlosti vozidel. Analýza obsahuje i provedení bezpečnostního auditu řešené lokality. Menší výhrady jsou k bodům 2, 4, 5 a 6. Podrobnější popis výhrad je uveden dále v posudku.	

Zvolený postup řešení	částečně vhodný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
V navrženém řešení student navrhnul výrazné odsazení přechodů pro chodce od křižovatky a nenavrhnul možnost překonání ulice Všetatská, což zhoršuje podmínky pro pěší. Zklidnění dopravy není dostačující, zejm. v místech místní úpravy rychlosti na 30 km/h. Řešení cyklistické dopravy není v souladu s vedenými cyklotrasy v území a je v některých místech nepřehledné. Řešení napojení ulice Všetatská do ulice Polabská je komplikované a nepřehledné pro motorovou dopravu.	

Odborná úroveň	C - dobře
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • V navrženém řešení student navrhnul odsazení přechodů pro chodce od hran křižovatek, zejm. v ulici Polabská. Odsazení bylo provedeno tak, že zásadně prodlužuje trasu pro chodce, což může vést k nerespektování vyznačeného přechodu a zároveň k zhoršení rozhledových poměrů na přechodech „schováním chodce za roh křižovatky“. Pokud student chtěl splnit požadavek na maximální délku přechodu pro chodce, mohl využít možnosti prodloužení délky přechodu o 1 m, v výjimečných případech až o 3 m s tím, že se délka přechodu měří v nejúžším místě přechodu. • Přechod mezi zastávkou Radonická a ulicí Radonická je odsunut až o několik desítek metrů od křižovatky. Ve směru z Čakovic je také odstraněna místní úprava rychlosti na 30 km/h, která je maximálně bezpečnou na přechodech s častým výskytem dětí. Odsazením přechodu od křižovatky také přestává v okolí přechodu platit místní úprava na rychlost 30 km/h. • Některé křižovatky postrádají možnost bezpečného překonání komunikace, zejm. chybí možnost překonání ulice Všetatská v celé řešené délce (místo pro přecházení v křižovatce Všetatská x Na Mýtě x Radonická je řešeno pouze na jedné straně a není prověřena jeho bezpečnost). Výše popsané řešení přechodů není přípustné, a není „zlepšením podmínek pro pěší <...> v dané oblasti“. • Některé přechody pro chodce (zejm. v okolí točny) postrádají vodící pás přechodu, který je nutný z důvodu napojení na oblouk o poloměru menším než 12 m. Varovné pásy v místech některých vjezdů nejsou navrženy. Varovný pás v ulici 	

Všetatská je v práci navržen jako vodící linie, což je zásadní chyba při řešení prvků pro OsSO

- Návrh cyklistického opatření není v souladu s vedením cyklistických tras v okolí, závaznými dokumenty hl. m. Prahy a není v některých místech srozumitelný pro uživatele. Návrh nabízí obousměrnou stezku pro cyklisty v ulici Všetatská. Pokud student navrhnul stezku, jako řešení pro cyklotrasu A277 (A27 dle zadání), vede to k téměř dvojnásobnému prodloužení trasy průjezdu územím. Stezka je vhodným řešením pro cyklotrasu A288, která vede ulicí Bendlová mimo řešené území a její odklon do navržené polohy je přijatelný, což není ale popsáno v technické zprávě a není tedy dle zadání řešena cyklotrasa A277. Šířka uličního profilu ulice Polabská pro přímočaré řešení cyklotrasy A277 umožňuje zřízení užších jednosměrných stezek pro cyklisty nebo alespoň ochranných pruhů pro cyklisty.
- Průjezd chodníky je sice v práci naznačen jinou barvou, ale není řešeno svislé dopravní značení povolující vjezd jízdního kola na chodník.
- Dle přílohy vlečných křivek 2.7 a 2.8 je patrné, že obrys karoserie autobusu zasahuje do ploch pro chodce cca na 0,5 m, při připočtení bezpečnostního odstupu 0,25 m i na cca 0,75 m, což je nebezpečné z hlediska možného střetu chodce a vozidla a takový návrh není přípustný. Znovu upozorňuji na možnost prodloužení přechodu pro chodce nad maximální délkou o 1 až 3 metry.
- Celkově řešení točny je nepřehledné a zbytečně komplikované i z pohledu řidičů vozidel: vozidla směřující na sever z ulice Všetatská musí dvakrát dávat přednost jiným vozidlům: jedenkrát více při odbočování vlevo. Křižovatka U Zbrojnice x Všetatská není přizpůsobena levému odbočení a zdá se, že hlavní komunikace (tedy i významná) pokračuje rovně. Vhodnějším řešením by bylo standardní řešení narovnání úhlu napojení vysazenou chodníkovou plochou (např. obdobně křižovatce Křesomyslova x Sekaninova nebo Tábořská x Petra Řezka v Praze) s tím, že napojení na účelovou komunikaci na soukromém pozemku by buď bylo pouze na východním konci, popř. by bylo na západním konci zachováno pomocí chodníkového přejezdu.
- Návrh mimo vjezdy do zastavěného území postrádá zpomalovací opatření, nutná k zajištění dodržování maximální rychlosti, zejm. místní úpravy.
- Řešení svislého dopravního značení v okolí točny je nesrozumitelné a jednoznačně obsahuje chyby, např směrová tabule směr Mirovice směřuje rovně (IS4a), když správný směr je odbočení vlevo a pak doprava, jízda jízdních kol po chodníku není v některých úsecích povolena svislým dopravním značením nebo režim je ukončen předčasně. Chybí dopravní značení hlavní komunikace při jízdě směrem na jih v ulici Všetatská, příkazová značka C2c je umístěna za hranici křižovatky.

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

B - velmi dobře

Posudte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posudte typografickou a jazykovou stránku.

Student se nevyzná v prvcích pro slabozraké a nevidomé: zaměňuje pojmy varovný pás a vodící linie a chybně navrhuje umělou vodící linii v místě varovného pásu.

Výběr zdrojů, korektnost citací

B - velmi dobře

Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posudte, zda student využil všechny relevantní zdroje. Ověřte, zda jsou všechny převzaté prvky řádně odlišeny od vlastních výsledků a úvah, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi a normami.

Student při analýze a zpracování bakalářské práce zvolil správné a vhodné zdroje pro analýzu a vlastní návrh. Výhradou je zdroj týkající se vedení cyklistických tras v řešeném území, kde student zvolil neaktuální a neoficiální zdroj (*mapy.cz*) namísto oficiálních podkladů hl. m. Prahy veřejně přístupného *Atlasu územně analytických podkladů hl. m. Prahy*, z kterého je patrné, že řešenou oblastí vedou dvě hlavní cyklotrasy A277 a A288, nikoliv jedná cyklotrasa A27. Zároveň by bylo vhodné se při návrhu řídit dokumentem „Standardy aktivní mobility Prahy“, což by pomohlo správnému řešení cyklistických opatření na cyklotrasách. Citační etika nebyla porušena a samotné citace jsou v souladu s citačními zvyklostmi a normami.

Další komentáře a hodnocení

Vyjádřete se k úrovni dosažených hlavních výsledků závěrečné práce, např. k úrovni teoretických výsledků, nebo k úrovni a funkčnosti technického nebo programového vytvořeného řešení, publikačním výstupům, experimentální zručnosti apod.

- Student zapomněl na vjezdy do přilehlých objektů v ulici U Zbrojnice na obou stranách komunikace.
- Dlouhý zpomalovací práh navržený na vjezdu do zastavěné části města je velmi nevhodně kombinovaný s autobusovou zastávkou, jelikož vytváří problém s potřebným nášlapem obruby na zastávce.
- Řešení manipulační (odstavné) zastávky v podobě zastávky v jízdním pruhu neumožňuje objíždění autobusu většími vozidly bez zásahu do protisměru: po vyznačení VDZ V11a zbytek šířky jízdního pruhu je cca 2,5 m. Vhodnějším řešením by bylo zúžení VDZ V11a na 2,5 m, což by nechalo komfortnější zbytek pruhu o šířce 3,0 m.
- Upozorňuji, že přejezdy pro cyklisty stejně jako přechody pro chodce se vyznačují primárně tam, kde je řidič nemusí čekat, tedy mimo okolí křižovatky.

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.

Student provedl důslednou a širokou analýzu stávajícího stavu, zejm. pomocí dopravního průzkumu a auditu bezpečnosti řešené lokality. Avšak návrh obsahuje významné chyby zejm. z pohledu pěší dopravy vč. úprav pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, a nejasné řešení cyklistické dopravy v území. Některé komentáře nemusí být založený na znalostech studenta, proto do budoucna doporučuji se zaměřit na rozšíření znalosti již realizovaných opatření, aby student mohl při příp. budoucích návrzích mít přehled možných vhodných řešení.

Otázky pro studenta:

1. Jako uživatel vlastního návrhu, byl by student spokojen s řešením pěší dopravy, zejm. s odsazením nebo vynecháním přechodů pro chodce? Choval by se student dle pravidel silničního provozu, tedy používal by navržená místa pro překonání komunikace, nebo by šel nejkratší cestou mimo vyznačená místa?
2. Jako uživatel vlastního návrhu, byl by student spokojen s řešením cyklistické dopravy v území? Byl by student veden navrženou infrastrukturou srozumitelně a kontinuálně důvěřoval infrastruktuře z pohledu vedení územím?
3. Jsou nějaké aspekty práce, které by student rád změnil nebo upravil, pokud by měl více času nebo více možnosti konzultace?

*Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **B - velmi dobře.***

Datum: 26.8.2023

Podpis:

