

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Dopravní řešení lokality Nový Prosek v Praze 9
Jméno autora:	Jaroslav Bernášek
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta stavební (FSv)
Katedra/ústav:	Katedra silničních staveb
Oponent práce:	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.
Pracoviště oponenta práce:	Katedra silničních staveb

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	náročnější
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání práce je náročnější především v tom, že problematika městského inženýrství je komplexnější než návrh v extravilánu, a navíc je probírána podrobněji až v magisterském studiu.	

Splnění zadání	splněno
<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.</i>	
Práce splňuje zadání ve všech bodech.	

Zvolený postup řešení	správný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Student přistoupil k tématu správným způsobem v tom, že zvolil dvě naprosto odlišné varianty. Řešení problému pomocí parkovacích domů je vhodné řešení úpravy z hlediska návratu ulicím společenského a estetického charakteru. Do budoucna je to určitě správné řešení. Otázkou však zůstává finanční náročnost a návratnost těchto vložených financí. Při rozumné návratnosti se pohybuje sazba za jedno parkovací stání v řádu tisícovek korun měsíčně, což lidé nejsou v naprosté většině ochotni zaplatit. Aby takovýto projekt mohl vzniknout, muselo by ho dotovat město. Některé městské části si na parkovací domy chtějí našetřit z financí ze zón placeného stání. Je otázkou, jestli podobné finance najde Praha 9. Dalším problémem parkovacích domů je docházková vzdálenost. Normou udávaná hodnota 500 m je již značná vzdálenost a málokdo je ochoten takovou vzdálenost pravidelně absolvovat. V praxi se ukazuje jako únosná vzdálenost spíše 300 m. Z tohoto důvodu bych u „zelené“ varianty očekával v nějakém výkresu minimálně vyznačení umístění parkovacích domů, včetně izochron dostupnosti, aby bylo zřejmé, jaké docházkové vzdálenosti by ke kterým objektům vyšly.	

Odborná úroveň	C - dobře
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů.</i>	
<i>Posuďte též schopnost studenta vnímat řešenou problematiku v širších souvislostech a aplikovat inženýrský přístup při řešení</i>	
Z výsledné práce je patrné, že student pochopil problematiku rekonstrukce místních komunikací a návrhu parkovacích stání. Navržené varianty jsou ve výkresové části až na níže uvedené detaily zpracovány pěkně.	
Jako nedostatečnou hodnotím průvodní zprávu, a to především popis jednotlivých variant, který je velmi obecný a stručný. Počet navržených stání v jednotlivých segmentech není ve zprávě nijak podrobněji rozebrán a rovněž nejsou patrné srovnávací počty stání ani z výkresů situací. V průvodní zprávě se student dále dopustil několika opomenutí a chyb:	
<ul style="list-style-type: none">• Výpočet odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 není proveden správně. Norma u bytových domů neuvažuje vůbec parkovací stání, jak je chybně uvedeno v Tab. 4 (krátkodobé parkování 1 stání/20 obyvatel). Dále zde není uvedeno, že počet stání, plynoucí z tabulky z normy je pouze základním počtem stání, který je poté nutné přenásobit příslušnými koeficienty redukce a stupně automobilizace. Výsledné hodnoty by tedy byly značně odlišné, a proto je srovnání s PSP zavádějící.• Nepřijde mi vhodné přebírat pro srovnání počtu stání hodnoty z roku 2008. Pokud student nebyl schopen nasčítat nové hodnoty na všech úsecích lokality, bylo by lepší zbylé hodnoty přenásobit nějakým koeficientem, který odpovídá okolním úsekům. Obecně není rovněž vhodné provést pouze jeden dopravní průzkum, jelikož jedno měření může mít významnou odchylku od celoročního průměru.	

- Posouzení pomocí multikriteriální analýzy považuji v tomto případě za nešťastně provedené a především zbytečné, jelikož jednotlivé varianty se dají případně kombinovat podle požadavků městské části a nemusí se jednoznačně určit, která varianta je lepší. Váhy kritérií, velmi významně ovlivňují výsledky, a pokud je nesestaví rozsáhlý panel odborníků, nejsou příliš věrohodné. Jednotlivá kritéria by pak měla být ohodnocena pomocí jasně definované závislosti (např. lineární regrese). Zde je stupnice 1 – 5 rozdělena podle slovního vyjádření, které je zavádějící, jelikož se nejedná o prosté vyjádření poměrného rozdílu jednotlivých variant, se kterým princip výpočtu počítá.

Ve výkresové části trochu postrádám výkres stávajícího stavu s vyznačením současného způsobu parkování. Ačkoli je tento výkres částečně nahrazen fotodokumentací, omezuje to trochu porovnání nově navržených variant se současným stavem. Výkresová část zahrnuje dále několik nepřesností, které přisuzuji nezkušenosti studenta s návrhem v intravilánu:

- V situacích chybí svislé značky IP 12 + O1 u vyhrazených stání ZTP. U podélných stání je v některých případech vodorovná dopravní značka V 10f obráceně (v protisměru), šířka vyhrazeného stání ZTP musí být 3,5 m i v podélném řazení (pokud to není vyhrazené stání pro konkrétní SPZ vozidla „nevozíčkáře“).
- Ve všech výkresech situace chybí vyznačení obruby na rozmezí parkovacích stání z dlažby a asfaltového krytu jízdního pásu.
- Ve výkresech rozhledových poměrů není řešen rozhled na chodce na přechodu.
- V některých situacích (např. C.1.3.1 či C.3.3.1a) chybí značka B 2 – Zákaz vjezdu všech vozidel (do jednosměrky), popř. značka IP 4b – Jednosměrný provoz.
- U dělicího ostrůvku mezi dvěma parkovacími pásy není vhodné dávat šířku ostrůvku pouze 1,0 m při uvažování převisu vozidel z obou stran. Nezůstane tam pak žádný bezpečnostní odstup mezi zaparkovanými vozidly.
- Ve výkresech Vzorový příčný řez není okótován přidružený prostor.
- U posledních parkovacích stání na parkovištích, která jsou zaslepená, nestačí standardní rozšíření 0,25 m. Na takovéto stání není vzhledem k nemožnosti nadjetí vozidla možné zaparkovat. Rozšíření by zde mělo být min. cca 0,75 m.

Formální a jazyková úroveň, srozumitelnost práce

C - dobře

Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku práce a její celkovou srozumitelnost

Vzhledem k tomu, že práce je především projekční, není potřeba složitého slohu. Práce však není příliš přehledná, protože text neodkazuje na výkresové přílohy a především tyto přílohy příliš nepopisuje. Jelikož ve výkresové části nejsou uvedeny počty stání v jednotlivých segmentech ulic a není nijak komentována souhrnná tabulka počtu stání, není zřejmé, jestli je návrh proveden vhodně nebo ne. Z tabulky 9 např. vyplývá, že i u ekonomické varianty dojde někde k poklesu počtu stání, což se mi zdá přinejmenším zvláštní.

Co se týká formálních chyb, tak student používá v anglickém překladu nesprávných pojmů, které jsou velmi zavádějící především v klíčových slovech. Např. doprava v klidu není stationary traffic (to je stojící doprava při kongescích), obdobně local communication nemá nic společného s místní komunikací, u které se dá použít např. pojem urban road. Vzhledem k tomu, že podle klíčových slov se hledají odpovídající práce, bylo by vhodné používat správné pojmy.

Výběr zdrojů, korektnost citací

C - dobře

Vyjážděte se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Posuďte výběr pramenů. Ověřte, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi.

Vzhledem k projekčnímu tématu je počet zdrojů adekvátní. Při vypisování norem však student u prvních tří norem uvedl stejné číslo (překlep). Obecně by u norem měl být uveden nejen její původní název, ale i případná Změna normy, která vyšla později (včetně data). Takto není patrné, jestli student použil např. pro určení rozhledů v křižovatce původní verze norem nebo jejich Změny.

Další komentáře a hodnocení

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Přes veškeré připomínky bych chtěl upozornit, že student provedl poměrně velké množství práce. Je samozřejmé, že v takto rozsáhlé práci se člověk nevyvaruje některých chyb. Na druhou stranu si je však třeba uvědomit, že práce by měla být přehledná a veškeré úpravy by měly být řádně popsány v průvodní zprávě. Jelikož je v tomto případě cílem porovnat stávající počet stání s nově navrženými počty, očekával bych, že se tomuto srovnání bude práce věnovat více než v jedné tabulce.

S ohledem na to, že problematika místních komunikací je v rámci studia podrobně řešena až v magisterském studiu, hodnotím předloženou závěrečnou práci i přes výše uvedené připomínky klasifikačním stupněm

C - dobře.

Datum: 15.6.2017

Podpis: