

**I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

<b>Název práce:</b>	<b>Návrh řešení tranzitní dopravy ve městech</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>Valeriya Surovtseva</b>
<b>Typ práce:</b>	bakalářská
<b>Fakulta/ústav:</b>	Fakulta dopravní (FD)
<b>Katedra/ústav:</b>	Ústav dopravní telematiky
<b>Oponent práce:</b>	Ing. Martin Scháno
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	Ústav soudního znaleství v dopravě

**II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ**

<b>Zadání</b>	<b>průměrně náročné</b>
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání hodnotím pozitivně, jelikož se jedná o aktuální téma, které řeší mnoho měst a obcí. Bohužel ne všichni ho řeší optimálně a více prací a odborníků v této tematice je tedy žádoucí.	
Rozsah zadání je dostačující. Zahrnuje jak práci s odbornou literaturou, tak hledání příkladů dobré praxe.	
Závěrem je tradičně návrh vlastního řešení.	

<b>Splnění zadání</b>	<b>splněno s většími výhradami</b>
<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>	
Konkrétní zadání znělo:	
(1) Proveďte rešerši problematiky tranzitní dopravy v prostředí České republiky. <i>Ač bych si představoval rozsah tohoto bodu ideálně větší, nepochybuji o tom, že byl splněn. V několika případech chybělo uvedení objektivních benefitů konkrétních opatření, jako třeba o kolik % se snížila intenzita dopravy po zavedení zpoplatnění vjezdu do centra města, i když v uvedených zdrojích tato data byla k dispozici.</i>	
(2) Analyzujte možné způsoby řešení problematiky tranzitní dopravy a jejich dopadů. <i>Splněno. Komentář k bodu (1) se částečně vztahuje i zde.</i>	
(3) Při analýze zohledněte stavební, technické, organizační či další možné pohledy řešení. <i>Tato část byla zpracována jako samostatná kapitola, která mírně duplikovala body (1) a (2), avšak tato kapitola byla zdaleka nejlépe zpracována s adekvátním rozsahem a zdroji. Zde tedy bez připomínek.</i>	
(4) Vyberte vhodné město a analyzujte jeho konkrétní problémy způsobené tranzitní dopravou. <i>Město bylo vybráno vhodně. Analýzu konkrétních problémů bych si však představoval konkrétněji. Zde byl na můj vkus kladen příliš veliký důraz na subjektivní zdroj, kterým bylo dotazníkové šetření z roku 2018 „Dobřichovice očima svých občanů“. Několik podkapitol bylo věnováno tématům, které 3,0 nebo pouze 1,5 % respondentů značilo jako problém. Byl zmíněn portál nehody.cdv.cz a úseky s nejvyšší nehodovostí, avšak nebyla předložena žádná analýza dopravních nehod, která by podložila, zda vámi navrhovaná opatření vůbec mohou ovlivnit typ nehod, které v dané oblasti vznikají. To stejné se týká intenzit a rychlostí dopravy. Analýza neobsahuje žádný vlastní dopravní průzkum, pouze stojí na datech z celostátního sčítání dopravy. Jedno z vašich opatření je instalace radaru, jehož umístění podmiňujete počtu nehod v daném úseku, ale neanalyzujete, zda jsou nehody způsobené zvýšenou rychlostí, ani nemáte data o rychlosti vozidel v daném úseku. Toto opatření může být tedy zcela neefektivní například v případě, že by nehody byly z důvodu nedání přednosti v jízdě způsobeným psychologickou předností.</i>	
(5) Navrhněte možná řešení tranzitní dopravy ve vybraném městě <i>Návrh opatření je zřejmě nejproblematictější část s přihlédnutím ke splnění zadání, jelikož je obsažen pouze výčet opatření postavený na velmi teoretických základech, ale není ve skutečnosti předloženo konkrétní zpracování. Například prvním z navrhovaných řešení je výstavba obchvatu, ale není nijak</i>	

podloženo, zda je toto řešení vůbec technicky proveditelné. Není předloženo, jak by měl obchvat vypadat, ani kudy by mohl vést. Je tedy možné, že charakter terénu i okolní zástavby neumožňuje realizaci nové dopravní stavby takového rozsahu. Obdobný problém je u ostatních návrhů řešení. Z druhé strany lze zmínit návrh instalace „radarového senzoru pro měření rychlosti“, ale není uvedeno, jakou technologii má autorka na mysli. Není jasné, zda se jedná o profilové měření nebo úsekové, o informační měření nebo pokutování přestupků. Navíc se zdá, že autorka nevědomky limituje své možnosti radarovou technologií, i když ta není z daleka jediným řešením pro měření rychlosti projíždějících vozidel.

Co se týče zdrojů byly doporučeny následující:

(1) ČSN 73 6110

Nevyužito.

(2) TP 117, 113, 123, 132, 145, 182, 165

Částečně využito (pouze TP 145 zpracovány).

(3) Dopravní studie a zkušenosti měst

Využito.

Celkově tedy hodnotím splnění zadání jako „Splněno s většími výhradami“. Toto hodnocení stavím na názoru, že zadání skutečně není splněno v celé své šíři, ale za předpokladu kvalitního zpracování předloženého rozsahu práci stále považuji za obhajitelnou.

Zvolený postup řešení	správný
Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.	
Využitý postup hodnotím jako správný. Není vynikající, jelikož ten bych si představoval více analyticky zaměřený, tj. 1. identifikace všech možných řešení, 2. hledání příkladů dobré praxe u obcí obdobného rozsahu (ne předložený Stockholm při řešení obce s 3400 obyvateli) a následně 3. identifikace vhodného řešení a jeho navržení. I tak však práce s mírnými odchylkami následuje tento postup a tudíž hodnotím postup řešení jako použitelný.	

Odborná úroveň	F - nedostatečně
Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.	
Tato kategorie je zcela jistě největším problémem. Autorka velice často používá neodborné termíny nebo termíny nepopisující přesně to, o čem se právě píše (oranžová na semaforu nebo sjezd místo křižovatky, často zaměňuje třídy řešených silnic (I/115 místo II/115 nebo II/11510 místo III/11510), zaměňuje kapacitu s intenzitou, okružní křižovatku s kruhovým objezdem apod.). Často jsou také přítomna tvrzení, která nejsou v textu nijak podložena. Například je zmíněno, že navýšení kapacity železniční trati by mohlo být dosaženo pomocí homogenizace jízdních dob nebo vypravováním delších souprav, ačkoliv nikde jinde v práci není jakkoliv naznačeno, že nehomogenní jízdní doby nebo nedostatečná délka souprav ovlivňují kvalitu veřejné hromadné dopravy v dané lokalitě.	
Autorka prezentuje nevýhodu radarů pro měření rychlosti formou „pokud ale po průchodu detekčním bodem zrychlí, tento jev nebude zaznamenán“, čímž zcela ignoruje existenci úsekového měření rychlosti.	
Autorka píše „Přestože se veřejná doprava vyvíjí a rozšiřuje, během analýz nebyly nalezeny skoro žádné konkrétní statistiky a údaje, které by mohlo lepším způsobem popsat zhodnocení opatření. Nicméně byl nalezen jeden vhodný příklad v hlavním městě Praha – PID.“ a následuje předložením obrázku dělby přepravní práce pro Prahu. Přitom každé větší město má k dispozici data o dělbě přepravní práce v rámci Plánu udržitelné městské mobility.	
Autorka si poměrně často protiřečí, například píše, že navrhuje opatření "orientované výhradně na oblast dopravního zklidnění", a následně uvede opatření na úpravu železniční trati. V 3. kapitole tvrdí, že „Dle legislativy České republiky zatím nelze zavést mýtný systém do centra města. Nejdříve by se musel upravit zákon o pozemních komunikacích, daních a poplatcích.“, a hned o odstavec níže je uvedeno město Velké Meziříčí, které podle autorky mělo do letošního roku zpoplatněný vjezd do města. Autorka se nepozastavila nad tímto očividným rozparem informací a nezkontrolovala si zdroj, který byl v tomto případě zcela nedůvěryhodný.	



V práci jsou často uvedeny nepravdivé návaznosti, jako například v kapitole 6.1.4, která pojednává o tichém asfaltu, je uvedeno, že „Jednou z hlavních výhod tohoto opatření je schopnost snížit hladinu hluku o 3 dB, což odpovídá 50% snížení intenzity při zachování dobrých protiskluzových vlastností.“ a o 3 řádky později se z informace „při zachování dobrých protiskluzových vlastností“ stane „zvyšuje bezpečnost jízdy – má dobré protismykové vlastnosti“. Tedy z „nezhoršuje“ je nyní „zlepšuje“ a s touto nepravdivou informací se dále pracuje. V kapitole 4.1 v sekci o šířkách jízdních pruhů uvádí „Má to vliv i na bezpečnost provozu, protože existuje jasný vztah mezi šířkou pruhu a rychlostí (čím širší jízdní pruh, tím vyšší rychlost a riziko nehod).“ a v kapitole 6.4 Doporučení pro město navrhne rozšíření jízdního pruhu.

Celkově je bakalářská práce stavěna na velice malém množství objektivních informací a i v případech, kdy jsou objektivní podklady k dispozici, nejsou tyto podklady dostatečně využity. Velká část práce je podložena pouze subjektivními zdroji a i ty jsou využity velmi nevhodně. Autorka například tvrdí, že „Jeden z uvedených problémů v podkapitole 5.3, který trápí občany města Dobříčovice je vysoká hladina hluku ... Z těchto důvodů je dalším návrhem tzv. tichý asfalt.“ Přitom v kapitole 5.3 je uvedeno, že pouze 1,5 % respondentů uvedlo hluk jako problém.

Bohužel výše uvedené jsou pouze malou částí připomínek k odborné úrovni práce, na základě kterých jsem nucen hodnotit odbornou úroveň stupněm F – nedostatečně.

**Formální a jazyková úroveň, rozsah práce**

**B - velmi dobře**

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

Jazyková úroveň není na nejlepší úrovni, obsahuje časté překlepy, chybně diakritiku, sem tam přeskokování mezi činným a trpným rodem, ale množství ani závažnost jazykových chyb nejsou tak velké, aby významným způsobem ovlivňovaly při čtení textu. S formální stránkou nemám významné problémy.

Dohromady tedy hodnotím B – velmi dobře.

**Výběr zdrojů, korektnost citací**

**D - uspokojivě**

Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posuďte, 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.

Práce je bezesporu velmi bohatá na množství zdrojů. Nutno uvést, že významná většina z nich je online, ale to samo o sobě nemusí být špatně. Párkrát jsem objevil případ, kdy nebylo odkázáno na původní zdroj, i když bylo velice jednoduché ho vyhledat.

Jako zásadní hodnotím nedostatek technických zdrojů, jelikož ze 44 použitých zdrojů jsou 2 TP a žádná ČSN, přitom řešená problematika tranzitní dopravy si říká o využití TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích (uvedeno v seznamu odborné literatury) a minimálně ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Celkově tedy množství zdrojů hodnotím pozitivně, ale jejich kvalita je relativně nízká. S citacemi jsem se v textu nesešel. Také s přihlédnutím k tomu, že seznam odborné literatury v zadání práce byl plný relevantních a nevyužitých zdrojů, hodnotím D – uspokojivě.

**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.

Vložte komentář (nepovinné hodnocení).

### III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

*Předloženou práci v její aktuální podobě hodnotím na hraně neobhajitelnosti. Největší problém shledávám beze sporu v její odborné úrovni, o které je rozsáhle pojednáváno výše, a zároveň v jejím rozsahu.*

*Autorka je studentkou oboru Dopravní systémy a technika, který je zaměřen v nemalé míře na projektování silnic, místních komunikací a křižovatek. V práci jsou navržena řešení, jako je stavba obchvatu, realizace bezpečnostních protismykových úprav, dělicích ostrůvků, tichého asfaltu, realizace automatického měření rychlosti vozidel, úprava parkovacích kapacit a zlepšení napojení veřejnou hromadnou dopravou na Prahu. Všechna tato řešení mohla (a dalo by se argumentovat, že měla) být doplněna technickými výkresy konkrétních návrhů jejich realizace. Bez těchto příloh je práce převážně teoretická. I taková práce by však byla akceptovatelná za předpokladu kvalitního zpracování, což plynule navazuje na to, co pokládám za příčinu nízké odborné úrovně, kterou je nedostatek relevantních odborných zdrojů.*

*Jako zdaleka nejlépe zpracovanou považuji kapitolu 4 Stavební, technické, organizační řešení problémů, která téměř výhradně čerpá z TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi. Tato kapitola jednoduše, ale kvalitně a přehledně prezentuje širokou škálu potenciálních opatření s jejich předpokládanými benefity. Bohužel tato úroveň nebyla přenesena do návrhu řešení, který téměř shodným způsobem pouze prezentuje výčet doporučených opatření a jejich teoretických benefitů.*

*Na základě některých pasáží práce odhaduji, že autorka je schopna zpracovat kvalitní práci, a na základě kombinace jazykové úrovně, nedostatku relevantních zdrojů a z toho plynoucí nedostatečné odborné úrovně předpokládám spíše, že práci nebylo věnováno potřebné množství času.*

Otázka 1:

*Byla práce konzultována s vedoucími? Pokud ano, kdy a v jakém stádiu rozpracování?*

Otázka 2:

*Z jakého důvodu nebyl využit seznam odborné literatury? Bylo to úmyslné rozhodnutí, nebo jste na jeho zpracování zapomněla?*

Otázka 3:

*V předloženém průzkumu mezi obyvateli byla doprava velice jasně hlavním problémem řešeného města. Vy jste identifikovala jako první možnost řešení situace vybudování obchvatu, avšak podle územního plánování ani jiných zdrojů informací se podle vás z touto variantou nepočítá. Vidíte to jako problém, nebo si myslíte, že je možnost ostatními navrhovanými úpravami situaci zlepšit natolik, aby doprava přestala být hlavním problémem města?*

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **F - nedostatečně**.

Datum: 31.8.2021

Podpis:

