

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Řešení veřejné dopravy v Praze-Čakovicích
Jméno autora:	Bc. Ondřej Frýba
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav dopravních systémů (16112)
Oponent práce:	Ing. Ondřej Kališ
Pracoviště oponenta práce:	Ministerstvo dopravy

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání se zaměřuje na identifikaci nedostatků v obsluze území veřejnou dopravou a návrh řešení, a to v rozsahu Městské části Praha-Čakovice. Z hlediska rozsahu tak jde o středně náročné zadání s tím, že záleží, s jakou důkladností k němu řešitel přistoupí.	

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. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
Zadání bylo splněno.	

Zvolený postup řešení	správný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Student zvolil správné postupy a metody řešení.	

Odborná úroveň	B - velmi dobře
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Práce využívá odborné znalosti studenta, byla využita data z průzkumů obsazenosti spojů a data o zpoždování spojů v řešené lokalitě. Student navrhl také technické řešení vyhrazeného jízdniho pruhu a záchytného parkoviště. Bylo by vhodné zabývat se také obsazeností jednotlivých spojů (na základě objednané kapacity vozidel), aby bylo zjištěno, zda nedochází ke kapacitním problémům, a není tudíž potřeba je řešit.	

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce	D - uspokojivě
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
Práce je přehledně členěná a po stránce struktury neobsahuje významné nedostatky. Výrazně horší je jazyková úroveň práce, např. formulace typu „linka má o ranní špičku interval (...) respektive 15 minut o odpolední špičku“, celkově vzhledem k množství zvláštních formulací a občasným gramatickým chybám nejsou některé pasáže dobře čitelné. Neobjevil jsem vysvětlení pojmu „linkokilometr“, pojem zní jako jednotka (rozuměl bych tím délku linky v kilometrech), nicméně autor jej vztahuje k časovému období (za pracovní den), takže by se spíše mohlo jednat o dopravní výkon vyjádřený ve vozkm, v některých pasážích se pojem tváří jako veličina, např. „Toto zkrácení by znamenalo zmenšení linkokilometrů dané linky během pracovního dne o 88,8 kilometrů.“ Předpokládám, že jde pouze o nesprávně použitou formulaci a nikoliv o věcný nedostatek.	

Výběr zdrojů, korektnost citací

A - výborně

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.

S ohledem na dostupnost odborných zdrojů z oblasti řešení veřejné dopravy je výběr citovaných zdrojů dostačující, spíše až velkého rozsahu, k čemuž však napomohla také část o historii oblasti a vývoji zdejší dopravní obslužnosti, nicméně zdroje pokrývají rozsah od historie přes oficiální jízdní řády, přednášky a technické normy až po populární články. Nebyly zjištěny nedostatky v citacích.

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.

Hlavním přínosem práce je podle mého názoru návrh vyhrazeného jízdního pruhu v ulici Kostelecké a návrh průjezdu autobusových linek areálem Avie. V případě průjezdu Avíí však autor jen velmi decentně zmiňuje, že o tomto řešení uvažuje také ROPID, avšak dosud se ho nepodařilo realizovat právě z důvodu průjezdu přes prostory společnosti - teoreticky vzato je to však přínosná myšlenka a lze předpokládat, že může být za určitých okolností reálná.

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.

Práce se zabývá analýzou dopravního řešení v rozsahu městské části Praha-Čakovice a návrhem řešení. Obsahuje poměrně rozsáhlou obecnou část, která však zabíhá možná až do moc hlubokých historických detailů. Čtivost práce místy snižují neobratné formulace.

Práce velmi dobře pracuje s podklady o zpoždování spojů, které jsou významnými argumenty pro návrh vyhrazeného jízdního pruhu i pro návrh trasování linek areálem Avie. Data o vytíženosti linek sice uvádí, ale nepočítá vytíženost jednotlivých spojů, a tudíž ani nezjistí, zda některé spoje nejsou přeplněné. Tvzení, že data neobsahují údaj o kapacitě, není přesné, neboť na každé z uvedených linek je objednan konkrétní typ vozidla s danou systémovou kapacitou.

Chybí také data, která by byla podkladem pro návrh P+R u nádraží Praha-Čakovice. Pokud je v současnosti odstavování vozidel u nádraží nebo v blízkém okolí možné, byť za neideálních podmínek, bylo by možné v případě existující poptávky pozorovat, že lidé zde vozidla takto odstavují. Současně by bylo vhodné vypočítat, zda zřízení P+R může či nemůže mít negativní vliv na propustnost komunikací v ranní špičce, ačkoliv v tomto případě je navrženo poměrně malé parkoviště. Pokud by P+R bylo oplocené a oddělené závorou, jak je jinde v Praze běžné, bylo by vhodné také spočítat, zda kapacita prostoru u vjezdu je dostatečná, aby neovlivnila provoz na přilehlých komunikacích. Zásadní otázkou by však měla být poptávka po tomto zachytném parkovišti. P+R u železnice jsou velmi důležitá zejména v oblastech dále od jádrového města, nicméně po parkovištích u železnice v Praze (Radotín, Běchovice) dlouhodobě není až tak vysoká poptávka, navíc takové parkoviště nevyřeší problém s přetíženými příjezdovými komunikacemi. Je tedy otázkou, zda se nezabývat spíše návrhem parkoviště např. v Neratovicích a v dalších městech vzdálenějších od Prahy.

Poměrně zvláště působí kapitola Místní spojení. Autor navrhuje autobusovou linku s vyjmenovanými zastávkami a posléze tvrdí, že ulice Svěceného, kudy by měla linka jezdit, sice z mapy vypadá jako standardní místní komunikace, ale při bližším ohledání „se ukázalo“, že se jedná pouze o cestu, po většinu délky nezpevněnou. Je otázkou, zda bylo vhodné v práci takovouto historii průzkumu popisovat, a také není zřejmé, z které mapy se tato cesta jeví jako silnice sjízdňá pro autobusy.

V případě provozních opatření student postupoval logicky, nicméně v některých momentech se zabývá až přílišnými detaily jako jsou orientační jízdní doby. Naopak při úpravě JŘ linky 140 vychází z předpokladu, že by neměly být změněny časové polohy v úseku Palmovka - Letňany kvůli zachování návazností. Tyto návaznosti však konkrétně nespécifikuje. Ačkoliv se jedná o úsek mimo řešenou oblast, vzhledem k tomu, že Palmovka je jako přestupní uzel využitelná i pro Čakovice, bylo by vhodné se touto otázkou zabývat hlouběji. Vedením přes Avii totiž odpadá důvod prokladu s linkou 136 (naopak by byl vhodný proklad s l. 158 nebo alespoň 195) a současně by rozbořením koordinace před zastávkou Letňany mohl dojít k závěru, že zde dnes žádná koordinace zajištěna není a že by bylo vhodné zajistit např. v obdobích s delšími intervaly lepší návaznost na metro B v zastávce Palmovka, která, jak prokázal prostřednictvím průzkumů obsazenosti, má na celé lince 140 nejvyšší obrat cestujících.

Celkově považuji práci i přes uvedené výhrady za přínosnou.

Otázky na studenta:

- Jaké vidíte negativní aspekty či rizika zřizování parkovišť P+R v okrajových částech Prahy a jaké v případě P+R u železničních stanic či páteřních autobusových tras mimo jádrové město?
- Jakými způsoby byste řešil průjezd areálem Avie v případě, že jediným důvodem proti bude nutnost zavedení nočního vrátného na vjezdu?
- Bylo by možné za nějakého předpokladu ukončit linku provozovanou kloubovými autobusy v zastávce Třeboradice bez prodloužení nástupní hrany (pokud by její prodloužení nebylo technicky reálné)? Existují řešení, jež by umožnila zároveň zachovat v této zastávce provoz linek 166 a351?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **C - dobře**.

Datum: 31.12.2018

Podpis: