

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Analýza vybraných cyklistických tras v Praze a návrhy na jejich zlepšení
Jméno autora:	Bc. Jana Nejerálová
Typ práce:	Diplomová práce
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní / (3708T009) Dopravní systémy a technika
Katedra/ústav:	(N3710) Technika a technologie v dopravě a spojích
Oponent práce:	Ing. Květoslav Syrový
Pracoviště oponenta práce:	samostatný projektant – specialista, Bruselská 14, 120 00 Praha 2

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	A
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
<ul style="list-style-type: none">- Zadané téma není samo o sobě příliš náročné, avšak dotčenými stranami, včetně akademické půdy, mnohdy těžko uchopitelné. Přestože historicky byla cyklistická doprava dosti zásadním způsobem opomíjena až ignorována, nedaří se dosti rychle (ani za současného trendu podpory rozvoje cyklistické dopravy) měnit nejen dopravní návyky, ale taktéž přístup mnoha dotčených institucí či projektantů.- V rámci diplomové práce je však důležité – dostatečně se seznámit nejen se samotným tématem, ale především pochopit potřeby v kontextu územního plánování, sociologických aspektů a samozřejmě mobilitou jako takovou.- Analýza problematiky a následný návrh je nejhodnější formou, jak se dostat do tématu a posléze v něm eventuálně v praxi i dobře pracovat, anebo ho alespoň vnímat jako nedílnou potřebu a myslet tedy na cyklistickou dopravu i v rámci přípravy jiných staveb, zdánlivě neobsahující zadání řešení pro cyklisty.	

Splnění zadání	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>	
<ul style="list-style-type: none">- Splněno.- Pouze v části hodnocení byly podceněny závěry co do hodnocení smyslu páteřních tras a jejich využití, včetně uživatelského potenciálu. Vybraná řešení se zúžila pouze na úseky „stezek“, podrobněji nebyla řešena další základní skupina pražských opatření pro cyklisty, kterými jsou integrační prvky řešení či liniové a plošné zklidnění dopravy.	

Zvolený postup řešení	C
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
<ul style="list-style-type: none">- Celkově byl postup řešení zvolen vhodný a byl splněn.- Z výstupů DP v části 2.5 hodnocení je evidentní, že bylo chybou zvolit analýzu tras shodného charakteru, tj. několika páteřních tras pro stejné účely. Diplomantce chybí porovnání účelu. Vhodnější by bylo zvolit např. trasy A22, A23, dále o stupeň významnější A2 a posléze nějakou místní propojku. Právě absence tohoto postupu v DP zřejmě směřuje k neúplným či chybným závěrům (viz zmínka o potřebě stezky pro chodce a cyklisty v ul. Lovosická, kde jsou vhodné spíše integrační opatření).	

Odborná úroveň	D
<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">- Tvrzení, že „hodnocené páteřní trasy se považují za dokončené a v pořádku“ není pravdivé.- Ad. text. část 2.5 zhodnocení - hodnocení tras je nutné zasadit do kontextu nynějšího smyslu existence a samozřejmě prostorových či údržbových možností této infrastruktury. Plnohodnotně přímá propojení lze sledovat nyní např. v Londýně, kde vznikají tzv. cyclesuperhighways, avšak tento koncept je podpořen k cyklistům výrazně pozitivní dopravní politikou, která s jízdním kolem skutečně počítá jako s konkurenceschopným dopravním prostředkem. Řešení pro cyklisty je v těchto koridorech zpravidla nadřazeno	

automobilové dopravě, což je naprosto jiný stav a koncept od Prahy. V Kodani např. cyklopruhům uhýbají signalizace a na zelená vlna městem je tam řešena ve špičce na 20 km/h tak, aby cyklisté nemuseli vůbec zastavovat. Vždy je to však soubor opatření, která se vzájemně podporují. V tomto se Praha např. od Londýna zásadně liší. Toto si je však třeba při hodnocení stále uvědomovat a zasazovat do kontextu. Tvzení a závěry diplomantky jsou pouze osobním názorem, který se bohužel v některých částech vzdaluje realitě. V hodnocení tras chybí smysl trasy a hodnocení z uživatelského hlediska, tj. právě na základě tohoto hodnocení by si diplomantka uvědomila důvod „nepřímosti“, kvality vybavení či stupeň ochrany. Nikde v práci není patrné, že by si diplomantka uvědomovala, že hodnocené páteřní trasy A21 až A26 jsou řešeny přibližně podél důležitých pravobřežních přítoků Vltavy a právě proto nenabízí přímé vedení, dále že slouží pro dálkovou dopravu v kombinaci s rekreací či krátké avšak bezpečné přesuny mezi jednotlivými pražskými částmi. Vybrané trasy slouží i jako dálkové mezinárodní trasy, s čímž jsou spojeny i nároky na komfort a bezpečnost (A22=Greenway Praha Vídeň, A26 se nyní bude poznačovat jako Eurovelo 4, která povede z Francie až do Ukrajiny). S tím jsou dále spojeny i investice do infrastruktury a dalšího vybavení. V hodnocení A26 v ul. Lovosická navíc ad-hoc navrhuje řešení pomocí cyklostezky na chodníku, aniž by řešila rozbor potřeb a okrajových podmínek směřující k návrhu vhodného opatření. V této ulici jsou nevhodnějším opatřením integrační opatření ve vozovce (cyklopruhy a piktokoridory) a k tomuto dokonce směřuje i reálný návrh opatření pro TSK hl.m.Prahy. Řešením pomocí stezky by došlo k mnohokrátě přerušnému řešení (kolize v křižovatkách a zastávkách MHD) v celém úseku Lovosické a tedy dosti zásadní ztrátě komfortu celého řešení, což právě diplomantka páteřním trasám ve svém hodnocení vytýká. Nelze uvažovat o cyklotrase jako řešení z místa A např. v Letňanech do místa B např. v Holešovicích. Tyto trasy jsou využívány i místními, třeba na několik stovek metrů a pro místní obsluhu to může znamenat, že obyvatelé sídliště nejezdí pro drobný nákup autem, ale na kole. Právě to může mít ve výsledku vliv nejen na bezpečnost pohybu v té které ulici, ale v celé oblasti a s následným vlivem i na mobilitu a stav okolního prostředí. Řešení celku spočívá v detailu.

- DP řeší pouze podrobné návrhy pouze bodových řešení a zlepšení, nikoliv liniové a na základě rozborů a analýz (intenzity, nehodovost, potenciál, návaznosti dálkové i místní, potřeby zklidnění, aut. doprava v klidu, kolizní místa a úseky, provoz MHD atd.).
- Podrobné řešení v Centrálním parku (příloha C.1) sice v místě parku potvrzuje reálný návrh MHMP (podél severního chodníku), avšak na západním konci u Opatova je stezka trasována podél 6m široké komunikace označené jako pěší zóna s pov. vjezdem kol, křížení je situováno do míst před oblouk a v zeleni je řešení s vyššími nároky na zemní práce. Podrobněji zpracované řešení by tato fakta odhalilo. Závěrečný úsek k metru Opatov by měl být vzhledem k intenzitám chodců řešen jinak, než jen „přilepením“ pásu pro cyklisty (např. široký bezmotorový „bulvár“ ve smyslu pěší zóny).
- Stezka v parku Jižního města není komunikací ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb. a tedy ani 361/2000 vč. prováděcích vyhlášek, ale pouze zpevněnou parkovou plochou. Nepatří sem naváděcí prvky ani přechody pro chodce, pouze varovné prvky a předěly materiálů. Takto je řešena i první část asfaltového pásu u Chodova a šlo se zde jednoduše inspirovat. Cesta v parku není označena ani značením „stezka pro cyklisty“. Původně byla komunikace označena symboly užívaných v parcích hl. m. Prahy.
- Příloha C.2 – Bartoškova: vymístění chodců do úzkého koridoru š. cca 1,0 - 1,5 m podél potoka za opěry žel. mostu znamená zásadní snížení komfortu pro chodce. Škoda, že se řešení tohoto složitěho uzlu v rámci této DP tzv. „nerozmáchlo“, např. novým řešením zakrytí potoka pod žel. mostem a tím vytvoření potenciálu pro relativně komfortní a následně i bezpečné řešení v blízkosti mostu při křížení s vozovkou.

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

B

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

- Vyskytují se občasné překlepy, komolení názvů ulic či toků. Podrobné grafické přílohy postrádají názvy ulic a orientaci (matoucí situování přílohy C2).
- Podrobné grafické výstupy mohly zobrazit více principiálních řešení, tj. nejen cyklostezky, ale taktéž úseky s integračními opatřeními či zklidněné oblasti se spol. provozem. Páteřní trasy nejsou o maximalizaci řešení stezkou pro chodce a cyklisty za každou cenu, vždy a všude.

Výběr zdrojů, korektnost citací

A

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.

V pořádku.

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.

Nejsou

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.

- Důležité části DP diplomantka splnila, stejně jako naplnění zadání.
- Zásadními podklady k hodnocení a návrhům není jen zdokumentování současného stavu, ale taktéž vlastní zkušenost z uživatelnosti infrastruktury, tj. důležité je projet si všechny řešené trasy a okolí osobně a na jízdním kole. Toto bylo taktéž splněno.
- Teoretická orientace v problematice se jeví jako velmi dobrá, nedostatky v praktickém využití jsou způsobeny zřejmě nedostatkem zkušeností s tématem. Návrhy se drží spíše při zemi a přístup k problematice je mnohdy příliš inženýrský.

Případné otázky k obhajobě:

- Jaký je rozdíl mezi zpevněnou parkovou plochou a komunikací dle zákona č. 13/1997 o PK z právního hlediska? Spadají parkové cesty pod zmíněný zákon? Platí na nich místní úprava značení dle prováděcí vyhlášky k zákonu 361/2000 Sb. o provozu na PK?
- V rámci zklidněných zón a ploch se doporučuje provoz cyklistů od ostatního oddělit či řešit jako společný? Jaký základní princip bezpečnosti dopravy je v těchto zónách uplatňován?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm: **C**

Datum: 14. 6. 2015

Podpis: Ing. Květoslav Syrový

