

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Posouzení bezpečnosti na vybraných přechodech pro chodce v Praze 7
Jméno autora:	Ondřej Kálal
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta stavební (FSv)
Katedra/ústav:	Katedra silničních staveb
Oponent práce:	Ing. Tomáš Havlíček, Ph.D.
Pracoviště oponenta práce:	TSK hl. m. Prahy, úsek dopravního inženýrství, oddělení řízení dopravy

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	mimořádně náročné
---------------	--------------------------

Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.

Zadání hodnotím jako mimořádně náročné z hlediska počtu posuzovaných lokalit. Posouzení a případný návrh úprav pro zlepšení stávajícího stavu je adekvátní, nicméně domnívám se, že pro bakalářskou práci by stačilo 15-20 lokalit. Vedoucímu práce doporučuji napříště významně korigovat zadání obdržené patrně od MČ.

Splnění zadání	splněno
-----------------------	----------------

Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena.

Práce splnila bezvýhradně zadání.

Zvolený postup řešení	správný
------------------------------	----------------

Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.

Student zvolil zcela správný postup řešení, pro možnost skutečného využití práce v praxi by bylo vhodné konzultovat každou lokalitu se zodpovědnou osobou na OD ÚMČ P7 nebo na ODA MHMP podle toho, na čí komunikaci se lokalita nachází. Na takové konzultace však není v BP prostor.

Odborná úroveň	A - výborně
-----------------------	--------------------

Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů.

Posuďte též schopnost studenta vnímat řešenou problematiku v širších souvislostech a aplikovat inženýrský přístup při řešení

Práce je napsána za použití vhodných a používaných odborných výrazů s drobnými nepřesnostmi, které však autor práce v praxi zdokonalí. Širší souvislosti student v jednotlivých lokalitách výborně vnímá, nicméně na přechodech se SSZ se v pražské praxi neřeší přechody samostatně, ale jako obnova celé křižovatky. Toto je z důvodu kabeláže SSZ, která se při obnovách vyměňuje a může docházet k potřebě výkopů na jednotlivých ramenech křižovatky (tedy i v přechodech pro chodce).

Formální a jazyková úroveň, srozumitelnost práce	A - výborně
---	--------------------

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

Z hlediska odborných výrazů ani stylistické stránky nemám vážnější výhrady, poctivé přečtení práce nezainteresanou osobou by odhalilo před odevzdáním některé překlepy a pravopisné chyby.

Výběr zdrojů, korektnost citací	B - velmi dobře
--	------------------------

Vyjádřete 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.

Student uváděl v práci citace velmi zdařile, u přechodu č. 3 však nechápu použití intenzit dopravy z roku 2012, když na webu TSK hl. m. Prahy jsou intenzity „podzim 2015“, tedy po spuštění tunelového komplexu Blanka. Právě u přechodu č. 3 nastal velmi výrazný pokles intenzit (30 %). Za chybu pak považuji neuvedení zdroje DWG podkladu pro výkresové přílohy.

Další komentáře a hodnocení

Z hlediska obecného mám k práci následující připomínky, na něž však není třeba při obhajobě reagovat:

- VDZ V7 bylo nedávnou Vyhláškou č. 294/2015 Sb. přejmenováno na V7a.
- Chce-li MČ řešit problematická místa na PK z hlediska chodců, měla by mít stanovenou jasnou koncepci a přechody by měly být řádně vytipovány. Za znevážení studentova času považuji zadání takových přechodů pro chodce, které byly v posledních letech kompletně rekonstruovány a žádné zásadní problémy nevykazují (např. přechody č. 1, 4, 5, 23, 24, 31).
- Přechody přes tramvajové tratě nelze z hlediska vyhovující délky řešit jinak, než vložím ostrůvků po obou stranách tramvajového pásu nebo převedením vozidel na tento pás.
- Každá lokalita by měla mít nezaměnitelný název, např. Veletržní – Bubenská, přechod přes západní rameno.
- Jakýkoli stavební zásah do přechodu znamená, že podle příslušných ČSN jde o rekonstrukci. Úprava nesplňující ČSN je neprojednatelná s dotčenými orgány státní správy, přičemž argument o zlepšení stávajícího stavu neobstojí.
- V případě neřízených přechodů s uspořádáním jízdních pruhů 2+1 není SSZ jediným vhodným řešením, při intenzitě do cca 1000 voz/h ve špičkové hodině lze snížit počet jízdních pruhů. Snižování počtu jízdních pruhů je naopak nevhodné na řízených křižovatkách.
- Brání-li ve výhledu na chodce vzrostlý strom, nezřídka se dotčené orgány k jeho pokácení vyjadřují tak, jako by strom měl vyšší hodnotu než lidský život.

Dále mám konkrétní připomínky k jednotlivým lokalitám, na něž je vhodné u obhajoby reagovat:

- Lokalita č. 6 je typickou ukázkou toho, že při nízkých intenzitách vozidel chodce nezajímá umístění přechodu pro chodce, byť by bylo tím nejvhodnějším. Má v takových případech smysl regulace pohybu pěších na zastávkách pomocí zábradlí?
- Lokalita č. 7 se nachází ve stavební uzávěře a přechod je snad posledním samostatným řízeným přechodem v Praze, kde není užito poptávkového řízení (tlačítko). SSZ je prakticky v havarijním stavu, a přestože byla dojednána výjimka od stavebního úřadu za předpokladu minimalizace stavebních nákladů, je to právě MČ Praha 7, která blokuje již několik let obnovu předmětného SSZ svými (nesmyslnými) požadavky. Má autor práce v tomto smyslu nějaké informace od MČ?
- Není možné vyřešit lokalitu č. 13 posunem přechodu východním směrem do stávajícího dělicího pásu, čímž by byla potřeba úprav minimalizována?
- Nejen v lokalitě č. 17 je dovoleno stání vozidel bezprostředně před přechodem, čímž je významně ohrožena bezpečnost chodců. Na takové stání však musí vydat povolení příslušný silniční správní úřad (ODA MHMP nebo OD ÚMČ Praha 7), proto je třeba v návrhu zmínit, že takový stav si způsobila MČ sama a má velmi jednoduchou možnost zjednat nápravu rozhledů i bez stavebních úprav. Reakce parkujících občanů na sebe nenechá dlouho čekat.
- Soustava přechodů ve směrovém oblouku na Ortenově náměstí je velmi nešťastná a smutným faktem je nedávné provedení rekonstrukce bez vyřešení tohoto stavu. Neměl by autor práce nějaký návrh, jak tuto situaci řešit? (ideálně bez SSZ)

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 působí uceleným dojmem a stylisticky je napsána výborně. Mimořádně náročné zadání bylo splněno a studentovi nelze prakticky nic vytknout.

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **A - výborně**.

Datum: 7.6.2016

Podpis:

