



Ing. Tomáš PADĚLEK, Ph.D.  
tajemník komise pro SZZ

Praha, 29.8.2022

Věc:

## Posudek vedoucího bakalářské práce studenta Petra Kašpara

Téma bakalářské práce:

### **Humanizace prostoru ulice Dobrovského a přilehlého okolí ve Vysokém Mýtě**

Úkolem bakalářské práce studenta Petra Kašpara bylo vypracovat alternativní návrhy stavebního a dopravního uspořádání (s důrazem na zlepšení podmínek pro pohyb pěších a cyklistů) ulice Dobrovského a jejího okolí vymezené ulicemi Karosářská, Pražská, Slunečná a Hradecká ve Vysokém Mýtě.

Ačkoliv textová i grafická část práce je zpracována po formální stránce zpracována pěkně, bez zásadních nedostatků, student bohužel v návrzích řešení nekladl dostatečný důraz na zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu v řešené oblasti. Z hlediska navrženého svíslého dopravního značení lze považovat za vyhovující pouze druhou z variant, kde student navrhl zónu 30, která by pro dosažení daného účelu, tj. zlepšení podmínek pěších a cyklistů byla dostatečná. To by ovšem platilo pouze v případě, že by byla podpořena i odpovídajícími prvky změn stavebního uspořádání na všech vjezdech do zóny 30 (zúžení, práh apod.) a taktéž opakováním a kombinací dalších prvků dopravního zklidňování (jako např. zvýšená plocha křižovatky, zpomal. polštáře) v dostatečné blízkosti od sebe po délce celé řešené ulice, resp. ulic. V druhé variantě (se zónou 30) je třeba ocenit alespoň snahu studenta umístit místa pro přecházení na zpomalovací prahy. Zde stojí za úvahu, zda by pro větší podporu pěších nebylo lepší i v zóně 30 ponechat místa určená k přecházení vyznačena jako přechody pro chodce, jako tomu student učinil v první variantě, namísto jejich změny na „místa pro přecházení“, která chodce neupřednostňují před vozidly. Podobně se student pro podporu cyklistické dopravy mohl alespoň v první variantě pokusit o umístění ochranných pruhů pro cyklisty do řešených ulic.

Dále na výjezdu z ulice Dobrovského do ulice Pražská mohly být s vysokou pravděpodobností sloučeny oba současné řadící pruhy do jednoho společného vzhledem k výhledovým intenzitám, což mohlo dále pozitivně přispět ke zklidnění a humanizaci tohoto prostoru. Stejný nedostatek lze nalézt i v severozápadní části řešené oblasti (u OC Lidl), kde nepovažuji mj. za účelné řešení ponechat 4 jízdní/řadící pruhy fyzicky směrově nerozdělené na začátku zóny 30. S největší pravděpodobností by zde stačila jen dvoupruhová obousměrná komunikace. V té souvislosti mám dotaz na studenta: jak velká musí být intenzita levého odbočení, aby bylo třeba pro něj zřídit samostatný pruh pro odbočení v křižovatce?

V neposlední řadě v neprospěch možností dalších vhodných úprav na řešené oblasti je bohužel také naše v současnosti platná legislativa, která nezná pojem „sdílená zóna“, která by vzhledem k charakteru a definici tohoto typu zóny např. v sousedním Rakousku, byla vhodná i zde.

I přes malou snahu studenta o vlastní invenci a z ní plynoucí výrazné obsahové nedostatky, z nichž nejzásadnější jsou zmíněny výše, předložená bakalářská práce splňuje potřebné náležitosti a požadavky na ni kladené a na tomto základě

bakalářskou práci doporučuji k obhajobě a navrhuji klasifikaci:

**D (Uspokojivě)**

Ing. Zuzana Čarská, Ph.D.  
vedoucí bakalářské práce