

**I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

<b>Název práce:</b>	<b>Humanizace prostoru ulice Dobrovského a přilehlého okolí ve Vysokém Mýtě</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>Petr Kašpar</b>
<b>Typ práce:</b>	bakalářská
<b>Fakulta/ústav:</b>	Fakulta dopravní (FD)
<b>Katedra/ústav:</b>	Ústav dopravních systémů
<b>Oponent práce:</b>	Ing. Denis Liutov
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	D-plus projektová a inženýrská a.s.

**II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ**

<b>Zadání</b>	<b>průměrně náročné</b>
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadáním závěrečné práce byl návrh v několika variantech úprav ulic v blízkosti průmyslového areálu o celkové délce cca 350 m, včetně dvou křižovatek a jednoho menšího parkoviště. Zadání neklade extrémní okrajové podmínky a nevyžaduje velký rozsah práce.	

<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>	
Zadání závěrečné práce obsahovalo zaměření na zlepšení podmínek pro pohyb pěších a cyklistů v celé oblasti. Zásadního zlepšení těchto podmínek nebylo v práci dosaženo, zejm. vynecháním některých pěších vazeb, nesplnění vyhlášky č. 398/2020 Sb., a téměř opomenutou integrací infrastruktury pro cyklistickou dopravu. Podrobnější komentář je popsán níže.	

<b>Zvolený postup řešení</b>	<b>částečně vhodný</b>
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Na základě technické zprávy a finálního návrhu oponent shledal přístup k řešení území s danou prioritou automobilové dopravy, i přesto, že zadáním bylo zaměření na pěší a cyklistickou dopravu. Zároveň nejsou dodrženy body 8.1.2 a 10.4.1.2 normy ČSN 73 6110, která je uvedena v seznamu odborné literatury. Hluboké zaměření na podmínky pro aktivní mobilitu, která má přednost před automobilovou dopravou, není z návrhů zřejmé. Vhodným přístupem bylo však provedení společně s dopravním průzkumem, průzkumu pohybu pěší dopravy, avšak není jasná volba přístupu, při kterém cyklistická doprava byla zařazena mezi automobilovou.	

<b>Odborná úroveň</b>	<b>D - uspokojivě</b>
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Odborná úroveň závěrečné práce není hodnocena vysoko, jelikož v práci bylo dosaženo podprůměrných výsledků, které výrazně neposunou komfort pohybu pěší a primárně cyklistické dopravy. Návrh se jeví jako selektivní volba prvků z ČSN, a nejeví se v souladu s moderními trendy odstranění nadřazenosti automobilové dopravy a výrazným zlepšením podmínek pro aktivní mobilitu.	

<b>Formální a jazyková úroveň, rozsah práce</b>	<b>B - velmi dobře</b>
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
Formální a jazyková úroveň práce odpovídá požadavkům. V rozsahu práce chybí příloha obalových křivek, jelikož se v textové zprávě zmiňuje, že byla zachována nebo zlepšena průjezdnost přívěsových souprav. Proto není možné návrh ověřit, jestli nejsou křižovatky a profily komunikace poddimenzovány nebo naopak předimenzovány.	

**Výběr zdrojů, korektnost citací**

**B - velmi dobře**

*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.*

Jako odborná literatura v problematice aktivní mobility byly zvoleny pouze normativní dokumenty, které sami o sobě nedávají studentovi dost informací o potřebném výsledném stavu nebo o moderních trendech v této problematice (i když ČSN 73 6110 poukazuje na prioritu aktivních druhů dopravy). Nebyla zvolena literatura, rozšiřující poznatky studenta v aktivní mobilitě, což se nejspíš projevilo na výsledných návrzích.

**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.*

Jak bylo popsáno výše, závěrečná práce nedosáhla vysoké úrovně ve zlepšení podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu. Je samozřejmě přínosem doplnění přechodů pro chodce a chodníkových přejezdů, avšak oponentem byly shledány následující slabé stránky práce a závady různé závažnosti:

- Na základě dopravního průzkumu projíždí oblastí málo nákladních vozidel, přesto není zřejmý důvod návrhu křižovatek velkoryse na poměry klidné oblasti. Chybí příloha obalových křivek.
- Nebyla řešena nutnost zachování sběrné funkce severní části ulice Karosářská. Její zklidněním by byla vytvořena klidná spojka podél ulice Hradecká pro pěší, a hlavně cyklistickou dopravu.
- Křižovatka ulice Karosářská se jeví jako naddimenzována. Není zřejmý důvod pro zřízení odbočovacího pruhu z pentagramu dopravní zátěže. Návrh výrazného zklidnění severního úseku by změnil proudy z ulice Dobrovského tak, že by tranzitní doprava už nevedla ulici Karosářská, ale ulicí Pražská směr Hradecká. To by umožnilo snížit intenzitu nadřazeného proudu pro levé odbočení směr průmyslový areál. Což zároveň by umožnilo zmenšit velikost křižovatky s možností zřízení ochranných jízdních pruhů pro cyklisty, odstranit silný odsun přechodu pro chodce a odstranit nadřazenost automobilové dopravy v tomto místě.
- V ulici Pražská nebyly řešeny příčné pěší vazby, což neodpovídá zadání práce.
- Nebyly řešeny příčné pěší vazby přes parkoviště Dobrovského, což neodpovídá zadání práce.
- Nebylo řešeno doplnění chodníku podél ulice Karosářská tak, aby byl zajištěn přímý přístup pro pěší podél ulice příp. pro vazby na koordinovány projekt doplnění chodníku v ulici Dobrovského, což neodpovídá zadání práce.
- Chybí možnost překonání komunikace Slunečná v místě odsazené křižovatky, což neodpovídá zadání práce.
- Parkoviště Dobrovského je navrženo v rozporu s ČSN 73 6056 z pohledu vztahu mezi šířkou jízdního pásu pro nájezd do stání a šířkou stání, což defacto neumožňuje vjezd do některých z vyznačených míst.
- Návrh úpravy parkoviště Dobrovského byl zbytečně omezen podmínkou „investic“, proto nezlepšuje bezpečnost provozu, komfort pěší dopravy, a také efektivitu využití daného městského prostoru.
- Vyhrazená stání na parkovišti Dobrovského nesplňují vyhlášku č. 398/2009 Sb: „Od vyhrazených stání musí být zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikaci pro chodce...“
- Chodníkový přejezd k parkovišti obchodu Lidl nesplňuje vyhlášku č. 398/2009 Sb: „Přerušit přirozenou vodicí linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení...“ Varovný pás, jak je navrženo studentem, nemůže na pozemních komunikacích plnit funkci vodicí linie.
- Chodníkový přejezd u domů č. 70, 71 a 72 porušuje bod 10.1.2.12 ČSN 73 6110, a to „Délka sníženého obrubníku musí být < 6,0 m.“ Chodníkový přejezd navíc vede pouze ke dvěma vjezdům, a přesto je navržen velkoryse, na základě současně vyježděného trávníku. Tato plocha tedy bude užívána k nelegálnímu parkování.
- V práci je navržen z ulice Pražská nájezd na chodníkovou plochu u obchodů, který by dle textové zprávy měl sloužit k příjezdu vozidel zásobování. Avšak tento vjezd postrádá SDZ umožňující vozidlům zásobování na danou plochu vjet. Není zároveň zřejmý důvod nutnosti vjezdu zásobování na chodník, jelikož má obchodní dům možnost vjezdu do vnitřního dvoru, odkud zřejmě zásobování probíhá dle současného stavu.
- Odsazení přechodu v ulici Dobrovského nemá velký vliv na bezpečnost přechodu pro chodce, jelikož se nejedná o křižovatku, ve které by vozidlo dávající přednost mohlo překážet, a zároveň nejsou tím zlepšeny rozhledové poměry. Naopak odsazení přechodu znamená prodloužení pěší trasy, tedy se nejedná o podporu pěší dopravy.
- Navržená stezka pro cyklisty má pochybné zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu, jelikož na její výjezdu nemá cyklista přednost před vozidly v HDP. Návrh tedy neodpovídá zadání práce. Zároveň použití segregáčního

opatření, které má návaznosti pouze na společnou jízdu v HDP je neopodstatněno a bez návaznosti na další segregáční opatření nepřináší plošné zlepšení podmínek pro jízdu na kole v oblasti.

- Příčné řezy A a C obsahují kóty vodicích proužků, které nejsou ale v situaci vyznačené ani pomocí VDZ V4. Příčný řez D naopak kótu vodicího proužku postrádá.

### 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.*

Zadáním závěrečné práce bylo zaměřeno na zlepšení podmínek pěší a cyklistické dopravy. Na základě navržených variant bylo dosaženo pouze částečného využití potenciálu řešené oblasti z pohledu těchto druhů dopravy. Ve variantách nejsou řešené některé chybějící pěší vazby, jako např. přes ulici Pražská, Slunečná, nebo chybějící propojení chodníků v ulici Karosářská. Navíc bylo dopouštěno zásadních chyb z pohledu vyhlášky č. 398/2009 Sb, jako třeba chybějící vodicí linie u chodníkového přejezdu k obchodu Lidl nebo chybějící propojení na prostor pro pěší z manipulační plochy vyhrazeného stání.

Cyklistická doprava byla v práci téměř opomenuta: bezpečnost nebyla dosažena ani integračními opatření do HDP (alespoň ochranné pruhy pro cyklisty: šířka HDP 7,5 m umožňuje zavedení OJP po obou stranách komunikace, přesto student zvolil šířku HDP ulice Karosářská 7,25 m bez zavedení ochranných pruhů), ani segregáčními opatřeními (alespoň povolena jízda po chodníku např. v ulici Dobrovského). Řešení v podobě krátké stezky pro cyklisty není "zlepšením podmínek", naopak je zhoršením, jelikož při výjezdu ze stezky nemá cyklista přednost před dopravou pohybující se v HDP. Pouze varianta se zřízením zóny tempo 30 částečně mírně zvyšuje bezpečnosti zklidněním automobilové dopravy. Avšak zřízení zóny tempo 30 nemá v takové malé oblasti tak vhodný plošný charakter a pouhá doplnění zpomalovacích prahů nezvýší komfort pobytu v ulici a nepotlačí sběrnou funkci.

Podmínka omezení případných investic zbytečně omezuje potenciál řešeného území a kreativitu studenta. Nebyla tím dosažena dostačující zlepšení oproti stávajícímu stavu ve většině části práce, pouze drobná zlepšení, pomocí kterých není možné zjistit širší rozsah znalosti studenta. Pokud to bylo podmínkou města, mohlo by k práci být přistoupeno jako k vytvoření cílového stavu, který by bylo možné rozdělit na menší investice a projekty tak, aby pro město byl stanoven jasný cíl z pohledu bezpečnosti a komfortu aktivní mobility.

*Otázky pro studenta:*

1. Proč v závěrečné práci nebylo navrženo doplnění pěších vazeb podél ulice Karosářská a příčných vazeb přes ulici Pražská a Slunečná?
2. Proč v závěrečné práci nebyla navržena téměř žádná opatření pro cyklistickou dopravu (např. ochranné pruhy v ulici Karosářská, stezka pro chodce a cyklisty společná příp. stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol v ulici Dobrovského apod.)?
3. Proč nebylo uvažováno s potlačováním sběrné funkce ulice Karosářská v její severní části, když z dopravního průzkumu vyplynulo, že oblastí projíždí velmi malý počet TNV, intenzity obecně jsou v oblastech nižší, a zároveň ulice je již duplikována sběrnou komunikací Hradecká?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **D - uspokojivě**.

Datum: 28.8.2022

Podpis:

