

MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA-LIBUŠ

Libušská 35/200
142 00 Praha 4 - Libuš



OPONENTNÍ POSUDEK BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor bakalářské práce : Kamila Kecherová
Téma bakalářské práce : **Opatření ke zklidnění a optimalizaci dopravy v severní části Prahy - Libuš**
Název vzdělávací instituce : České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní

Bakalářská práce je zpracovaná poměrně obsírně. Splňuje zadání a respektuje stanovené zásady pro vypracování.

Obsahem bakalářské práce jsou 2 dopravně problematické skutečnosti v Praze – Libuši :

- 1. Zklidnění dopravy v severní části ulice Libušská**
- 2. Optimalizace dopravy v severovýchodním segmentu Libuše**

Ad 1 :

Kapitoly týkající se současného stavu jsou zpracovány podrobně a plně ho vystihují. Autorčin 24hodinový dopravní průzkum, provedený pomocí statistického údaje Sierzega, potvrzuje předpokládané. Tj. všeobecné překračování maximální povolené rychlosti 40km/h. Vyhodnocení a shrnutí dopravního průzkumu je zpracováno podrobně a přehledně.

Dále autorka provedla 6hodinový dopravní průzkum pohybu chodců. Jeho vyhodnocení a shrnutí je provedeno rovněž podrobně a přehledně. Také v tomto případě výsledky potvrdily očekávání. Tj. všeobecné přecházení mimo přechody pro chodce.

Ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců autorka navrhuje několik teoreticky možných opatření. Podrobněji se zabývá jedním z nich a sice zřízením zátkové autobusové zastávky na vjezdu do Libuše (od centra). Jedná se radikální návrh, který zasluhuje uznání za svou odvážnost. Je otázkou, jak by k němu přistoupily dotčené orgány státní správy, odbor dopravy a dopravní inspektorát, i veřejnost jako taková.

Ad 2 :

V severovýchodním segmentu Libuše, vymezeném ulicemi Božejovická, Libušská a Paběnická autorka navrhuje zřízení zón. Kříž tvořený ulicemi Na Močále a Třebějická jako obytnou zónu obklopenou z jihu (Božejovická) severu (Paběnická) a východu (Na Močále) zónami tempo 30. V celé této oblasti navrhuje šířku komunikací 4m. K vyhýbání protijedoucích vozidel by tak docházelo pouze na výhybnách. Lze konstatovat, že i v tomto případě autorka navrhuje patrně nejradikálnější možné řešení. Proto platí tentýž závěr jako v předchozím odstavci.

Celkově je diplomová práce zpracována srozumitelně nejen pro odbornou veřejnost, ale i pro informované laiky. Grafická část práce obsažená v přílohách má solidní vypovídací hodnotu.

Bankovní spojení:
ČS Praha 4
č.ú. 2000691349/0800
IČO: 00231142
DIČ: CZ00231142

tel: 261 711 380
244 471 884
fax: 241 727 864

www.praha-libus.cz
machacek@praha-libus.cz
mc.libus@praha-libus.cz
pracoviště: Libušská 35/200, 142 00 Praha 4

Za drobné nedostatky nemající vliv na celkové hodnocení považují :

- str.8 nahoře: Ulice Libušská se, toho času, na jihu na Pražský okruh nenapojuje. Její napojení je podmíněno zřízením východního obchvatu Písnice. MÚK Dolní Břežany je sice zřízena, ale nezprovozněna.
- str.12 uprostřed: V textu došlo k překlepu, má být V tabulce 5 (ne 4)
- str.16 a dále: Autorka uvádí směr Kamýk, správně má být směr Krč (Kamýk leží západním směrem, Libušská je orientována sever-jih)
- str.23, obr.20: Absence dopravní značky P2, zde není nutná, v případě vypnutí semaforu platí přednost zprava
- str.23,24,25 obr.21-24: Bylo by vhodné doplnit popisem nebo mapkou, kde se předmětné přechody přesně nacházejí
- str.27 dole: MČ Praha – Libuš o zřízení obchvatu Libuše usiluje. Byl dokonce zakreslen v konceptu zrušeného rozpracovaného územního plánu. Jeho eventuální zřízení je tak v nedohlednu, že s ním nelze uvažovat.

Za nedostatky mající vliv na celkové hodnocení považují :

- Ke zklidnění dopravy v Libušské je podrobněji rozpracován pouze jeden prvek. Určitě by bylo vhodné podrobně navrhnout zklidňující prvek uprostřed zmiňovaného 400m rovného úseku, nejspíš přechodu pro chodce.
- V návrhu zón nejsou zcela zřejmá místa pro vyhýbání protijedoucích vozidel. V legendě došlo k záměně vozovky a zvýšené vozovky.

Hodnocení bakalářské práce : B (velmi dobře)

Doplňující otázky k obhajobě diplomové práce :

- Není zátková autobusová zastávka příliš radikálním prvkem na místní komunikaci II. Třídy ?
- Není v řešených zónách vhodnější navrhnout obousměrnou komunikaci minimální šířky 5m bez nutnosti výhyben?

V Praze dne 3.9.2015

Ing. Pavel Macháček
zástupce starosty
pro dopravu a životní prostředí

