

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Úpravy obytných zón v jižní části obce Sibřina
Jméno autora:	Čadek Michal
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Dopravní systémy a technika
Oponent práce:	Ing. Polina Zayats
Pracoviště oponenta práce:	SUDOP PRAHA a.s.

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Cílem práce je analýza současné organizace dopravy a uspořádání místních komunikací včetně návrhu jejich úprav.	

Splnění zadání	splněno
<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>	
Hodnocená práce splňuje jednotlivé body zadání. Jsou navrženy dvě varianty, které jsou řádně vyhodnoceny a porovnány.	

Zvolený postup řešení	správný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Autor zvolil správný postup řešení.	

Odborná úroveň	B - velmi dobře
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Autor prokázal schopnost provést podrobnou analýzu stávajícího stavu dopravy a navrhnout kompromisní řešení pro vyřešení nevyhovujícího stavu v dané lokalitě pomocí zavedení Zóny 30 a obytné zóny. Rovněž použil správné prvky pro zpomalování a šířkové uspořádání komunikace. Součástí práce je návrh VDZ a SDZ, který odpovídá platným TP. Autorem byly v zadané lokalitě přesně zaznamenané a vyznačené všechny vchody a vjezdy na pozemky ležící mimo pozemní komunikaci. Rovněž byla vyhodnocena nehodovost nebezpečné křižovatky a navrženy potřebné úpravy. V práci se ale objevují i nedostatky, např. použití staré, již neplatné verze ČSN, konkrétně délka rozhledu, která ovlivnila návrh umístění nových parkovacích míst. V návrhu se vyskytují se místa, kde nedošlo k rozšíření krajních parkovacích stání. Jako nevhodný se jeví i návrh parkovacího stání v těsné blízkosti přechodu pro chodce (příloha 2.1). Ve výkresu 1.7a chybí v legendě popis stávajícího VDZ.	

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce	A - výborně
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
Formální a jazyková úroveň studenta je na vysoké úrovni, občas se vyskytují předložky na konci řádku. Rozsah je pro účely bakalářské práce dostačující.	

Výběr zdrojů, korektnost citací	B - velmi dobře
<i>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.</i>	

Autor používá již neplatnou verzi normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (z roku 2006). V roce 2011 byla vydána změna, kde je délka rozhledu pro rychlost 20 km/h snížena na hodnotu 11 metrů, místo původních 15 metrů. Ostatní zdroje jsou použity vhodným způsobem a citovány korektně.

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.

U křižovatky v příloze 2.1 by bylo vhodné doplnit ověření průjezdu vlečnými křivkami návrhového vozidla a ověřit, zda nově navržený ostrůvek nebude bránit v odbočování vozidel do/z parkoviště. Umístění krajního šikmého stání vedle přechodu u objektu OÚ představuje riziko pro chodce. Poloha ostrůvku vůči parkovišti komplikuje vjezd a výjezd vozidel, nemluvě o nejsevernějším šikmém stání, ze kterého se zřejmě vyjíždí couváním přes přechod pro chodce, případně přes ochranný ostrůvek. Další připomínkou je umístění přechodu pro chodce vedle budovy obecního úřadu. Není mi jasné, proč nešlo navrhnout nový přechod severněji, prodloužit chodník z pravé stany, včetně návrhu místa pro přecházení před vjezdem zprava v pravé dolní části výkresu, a navázat přechod na chodník přicházející ze severozápadní strany, aby chodci nevstupovali na plochu parkoviště? Toto řešení je jistě nejen matoucí, ale zřejmě i nebezpečné pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Nejsm si jistá, že by lidé se sníženou schopností pohybu a orientací byli schopni situaci správně vyhodnotit. Jak se v případě tohoto návrhu budou řešit hmatové prvky? Jak se peší dostanou do vstupu obecního úřadu nebo na chodník severně od vyhrazeného parkovacího místa pro invalidy?

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 splňuje zadání, rozsah odpovídá požadavkům bakalářské práce. Avšak je nutné přesné vysvětlení a odůvodnění návrhu umístění přechodu pro chodce a vedení hmatových prvků pro nevidomé v příloze 2.1.

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **B - velmi dobře**.

Doplňující otázky:

- 1) Jak daleko od hranice křižovatky mohou vozidla parkovat a který dokument toto kodifikuje? Našel byste ve Vašich výkresech nějaké místo, kde toto není splněno?
- 2) Při jaké délce se zřizuje vodící pás místa pro přecházení nebo přechodu?
- 3) Proč je přechod pro chodce v příloze 2.1 navržen na tomto místě? Jak bude řešen pohyb OsSSPaO po přechodu na parkoviště do budovy obecního úřadu nebo směrem na chodník přicházející ze severu?

Datum: 25.8.2023

Podpis:

