

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Studie dopravy – Rychnov u Jablonce nad Nisou
Jméno autora:	Bc. Helena Bulířová
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta stavební (FSv)
Katedra/ústav:	Katedra silničních staveb
Oponent práce:	Ing. Michal Uhlík, Ph.D.
Pracoviště oponenta práce:	Katedra silničních staveb

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání práce je průměrně náročné.	

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.</i>	
Práce splňuje zadání ve všech bodech.	

Zvolený postup řešení	správný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Studentka navrhla kromě lokality 5 v každé řešené lokalitě dvě varianty řešení, z nichž vybrala výslednou variantu. Tento postup je v souladu se zadáním, nicméně v některých případech by bylo možná lepší varianty kombinovat než vybrat jednu z nich.	

Odborná úroveň	D - uspokojivě
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů.</i>	
<i>Posuďte též schopnost studenta vnímat řešenou problematiku v širších souvislostech a aplikovat inženýrský přístup při řešení</i>	
Práce je zpracována s řadou chyb a nejasností. Vzhledem k tomu, že je řešena na úrovni studie a řešená oblast není příliš rozsáhlá, očekával bych větší pečlivost při zpracování.	
Průvodní zpráva nepůsobí kompaktně. Jedná se o jakýsi výčet údajů, které nejsou často nijak komentovány ani popsány, rovněž chybí odkazy na přílohy. Chybějící propojovací text je v tomto případě dosti na škodu, jelikož některé údaje by stálo za to uvést podrobněji. Z průvodní zprávy není např. zřejmé, proč je navržena v řešené lokalitě č. 4 v obou variantách okružní křižovatka. V příloze dopravní průzkumy je výpočet kapacity, který není v průvodní zprávě komentován. Tento výpočet vychází tak, že průsečná křižovatka by kapacitně nevyhověla. Vzhledem k tomu, že výhledová intenzita součtu všech vozidel na vjezdech do křižovatky je 531 pvoz/h, je evidentní, že výpočet je špatně. Orientační kapacita neřízených křižovatek je dle ČSN 73 6102 cca 1500-2000 voz/h. Není tedy možné, aby takto málo zatížená křižovatka kapacitně nevyhověla. Z tohoto důvodu by měla být minimálně v jedné variantě navržena průsečná křižovatka. Rovněž není z průvodní zprávy patrné, zda byly intenzity vozidel a chodců zjištěny vlastním měřením nebo převzatým průzkumem.	
Ve výkresové části postrádám výkresy stávajícího stavu. Stejně tak postrádám vyznačené stávající linie v některých výkresech navržených variant (jsou pouze na některých místech). Bez nich není patrné, jak rozsáhlé úpravy byly v jednotlivých variantách provedeny. Tím, že nově navržené úpravy překryjí stávající stav, jsou situace dosti nepřehledné. V kombinaci s velmi stručnou průvodní zprávou se tak člověk pořádně nedoví, proč je důležitá rekonstrukce vybraných lokalit a k jak velkým úpravám dojde. Výkresová část zahrnuje dále několik nepřesností a opomenutí:	
Všechny varianty	
<ul style="list-style-type: none">• Popis staničení je na milimetry, což je zbytečné.• Popis významných bodů na osách komunikací je bez označení kroužkem, kde přesně daný bod na ose je.• Chybí doložené vlečné křivky pro směrodatné vozidlo. Myslím si, že v DP by být měly.	

Lokalita 1

- Vedení chodníku prostředkem parkoviště je poněkud zvláštní řešení, vodící linie jsou zde navíc provedeny špatně.
- Délka přechodu 8,5 m přes Ještědskou ulici u lokality 1 je nevyhovující, jelikož přechod neprodlužuje nároží křižovatky. Max. délka přechodu by tak měla být 7,0 m.
- Proč je u lokality 1 navrhováno ve variantě A parkoviště s kapacitou 28 stání a ve variantě B celkem 46 stání? Navíc ve variantě B je parkovací plocha navržena neúspěšně na plochu. Co znamená tmavě šedá vozovka na parkovišti?
- Proč je u vzorového příčného řezu řešeno odvodnění zemní pláň jen na jedné straně vozovky?

Lokalita 2

- Ve výkresu 3.2.1-A je vyznačena výhybna pomocí vodorovného značení V 10d přímo v křižovatce, což je dosti zvláštní řešení.
- Řešení obytné zóny bez řešení parkování není příliš vhodné. Obzvláště když z ortofotomapy plyne, že některá vozidla ulici k parkování využívají.
- Svislá dopravní značka Obytná zóna se již neoznačuje jako IP 26a, ale jako IZ 5a.
- Ve výkresu 3.2.1-B jsou na východní straně 3 tabulky popisující oblouky, z nichž jedna je podle mého názoru nějak navíc. Alespoň z popisu osy to tak vypadá.
- Ve variantě B je nově navržený chodník snížen u každého vjezdu naproti přes ulici. Toto se mi zdá trochu zbytečné, zvláště když těchto snížení je na délce cca 200 m celkem 10. V západní části komunikace je snížení obruby v zeleni provedeno špatně. Stejně tak varovné pásy se v tomto případě nedávají k vozovce, ale podél průběžného chodníku.
- Podchod pod železniční trať by měl být ve výkresu nějak znázorněn, aby bylo patrné, že tam podchod je. Železniční trať by pro přehlednost měla být ve výkresech popsána.
- PMK obytné zóny se dělí na hlavní dopravní prostor a pobytový prostor, v řezech je uvedeno chybně přidružený prostor.

Lokalita 3

- Ve variantě B by u parkoviště se šikmým řazením bylo nutné osadit značky, upravující jednosměrný provoz. Ostrůvky na konci řad stání bych provedl místo dopravního stínu v podobě ostrůvku.
- Porovnání kapacity parkovišť u obou variant je nesrovnatelné, jelikož každá varianta zabírá jinou plochu. U varianty A by se návrhem další řady kolmých stání ve východní části, jak je tomu u varianty B, plocha rovněž zkapacitnila.

Lokalita 4

- V obou variantách jsou špatně řešeny úpravy pro nevidomé v oblasti okružní křižovatky a parkoviště. Signální pás nemůže být zaveden do vozovky, ale musí navazovat na vodící linii. V místech kde je po obou stranách vozovka, se musí vytvořit umělá vodící linie v šířce 0,4 m.
- Stejně jako u řešené lokality č. 1 nechápu vedení chodníku prostředkem parkoviště.
- Ve výkresu 3.4.1-B je označení svislých dopravních značek B 2 – Zákaz vjezdu všech vozidel (do jednosměrky), a IP 4b – Jednosměrný provoz chybně v obou případech jako B 28.

Formální a jazyková úroveň, srozumitelnost práce

D - uspokojivě

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

Práce není příliš přehledná, protože text průvodní zprávy je místy pouze výčet údajů bez popisu. Průvodní zpráva rovněž neodkazuje na výkresové přílohy. V klíčových slovech mě zarazilo slovo lokality – myslím si, že takové slovo do klíčových slov nepatří. Volba názvů příloh není vždy úplně vhodná. Např. v názvu přílohy č. 3 by mělo být slovo lokality doplněno o „řešené“. U názvu přílohy 4.5 by zase mělo být specifikováno, o jaký průzkum zatížení se jedná. Název přílohy 4.4 Realie mě přijde hodně zvláštní.

Výběr zdrojů, korektnost citací

C - 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.

V literatuře nejsou uvedeny příslušné ČSN, ačkoli studentka některé normy v práci přímo uvádí. U uvedených zdrojů není napsán rok vydání. U obrázků postupného osídlování obce a generelu bezbariérovosti v příloze 4.4 Realie není uveden zdroj.

Není tak jasné, jestli studentka obrázky převzala nebo je kreslila sama.

Další komentáře a hodnocení

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Práce je zpracována s řadou chyb a nejasností a navíc není příliš přehledná.

Z tohoto důvodu hodnotím předloženou závěrečnou práci klasifikačním stupněm **D - uspokojivě**.

Datum: 15.6.2017

Podpis: