

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Ulice Okružní v Českých Budějovicích
Jméno autora:	Bc. Šimon Mytyzek
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta stavební (FSv)
Katedra/ústav:	K136 – Katedra silničních staveb
Oponent práce:	Ing. Jakub Líbal
Pracoviště oponenta práce:	NOVÁK & PARTNER, s.r.o.

II. HODNOCENÍ PRÁCE

Předložená diplomová práce, jejíž autorem je student Šimon Mytyzek, řeší úpravu Okružní ulice v Českých Budějovicích. Návrh byl zpracován ve dvou variantách, což splňuje požadavek uvedený v zadání práce. Dokumentace má dle zadání odpovídat stupni DÚR.

K diplomové práci mám následující připomínky:

- V zadání práce je po studentovi požadováno, aby obě varianty vyhodnotil a výslednou variantu zpracoval podrobněji. V závěru technické zprávy je však pouze uvedeno, že výsledná varianta bude vybrána na základě jednání s vlastníky a ŘSD. V praxi je toto dostačující řešení, ovšem pro potřeby studentské práce měl autor výslednou variantu vybrat sám a výsledný výběr odůvodnit. **Jaká varianta je tedy podle vás vhodnější a na základě čeho byste se tak rozhodli?**
- V technické zprávě jsou v kapitole dopravní značení uvedeny informace, které ve stupni DÚR nejsou obvykle vyžadovány jako např. způsob provedení SDZ nebo VDZ.
- Ve vzorových příčných řezech je uvedeno staré označení spojovacích a infiltračních postřiků. **Jaké je nyní správné označení těch postřiků vycházející z normy ČSN 73 6129 platné od listopadu 2016?**
- Součástí situací je také návrh SDZ. Při označování příkazaného směru jízdy vpravo je chybně uvedena svislá dopravní značka C3a. **Jaká značka má být v tomto případě správně použita a jaký je mezi oběma značkami rozdíl?**
- Ve variantě č. 1 je na konci úseku u okružní křižovatky s ulicí Generála Píky zřízen přídatný jízdní pruh, avšak těsně před křižovatkou dochází k opětovnému spojení do jednoho pruhu. **Jaký má význam tato úprava?**
- Ve variantě č. 2 je umožněno levé odbočování do areálu „skrz“ střední dělící pás. S ohledem na bezpečnost je toto řešení velmi nevhodné. Navíc není nijak zamezeno také přejíždění tohoto pásu při výjezdu z areálů.
- V obou variantách považuji z hlediska bezpečnosti za nevhodné zachování napojení areálu Porsche v těsné blízkosti stávající světelně řízené křižovatky.
- V příloze Návrh konstrukce dopravních ploch je uvedena také konstrukce vozovky autobusových zastávek. **Jak bylo postupováno při návrhu této konstrukce? Proč byla vybrána dlažba o velikosti 80 mm? Jak se staví TP 170 k návrhu vozovky autobusových zastávek?**

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, NÁVRH KLASIFIKACE

Přes výše uvedené nedostatky hodnotím kladně snahu studenta vypořádat se s nelehkým zadáním, které tato lokalita skýtá. Práce je také na vysoké úrovni po grafické i obsahové stránce. Je také nutné ocenit doložení fotodokumentace, které dokazuje, že student danou lokalitu osobně navštívil. Velkým nedostatkem práce je ovšem absence výběru výsledné varianty. Z tohoto důvodu hodnotím předloženou závěrečnou práci klasifikačním stupněm C - dobře.

Datum: 31.1.2018

Podpis: