

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Zjišťování rozhledu řidiče z vozidla
Jméno autora:	Pavel Kolář
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav dopravních systémů
Oponent práce:	Ing. Bc. Karel Kocián
Pracoviště oponenta práce:	Ústav soudního znalectví v dopravě

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání náročností odpovídá požadavkům kladeným na bakalářskou práci. Po studentovi je požadováno realizovat rozbor omezení rozhledových poměrů způsobených konstrukčním provedením karoserie vozidla (A, B a C sloupek), a následně tyto předpoklady ověřit reálným měřením ve třech vybraných lokalitách.	

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>	
Zadání závěrečné bakalářské práce bylo splněno.	

Zvolený postup řešení	částečně vhodný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Práce je dělena do dvou na sebe navazujících částí – na rešeršní (analytickou) a praktickou část. V teoretické části se autor věnuje rozboru základních statistik nehodovosti a pečlivě popisuje jeden z celosvětově uznávaných koncepčních přístupů k problematice bezpečnosti silničního provozu – Vize nula. Následně analyzuje negativní dopady v oblasti rozhledových poměrů způsobených konstrukčním provedením karoserie vozidla (A, B a C sloupek). Svě úvahy názorně dokládá pomocí grafického znázornění. Tato část práce je názorná a přehledně zpracovaná.	
Částečně odlišná situace nastává v praktické části. Autor za účelem vhodného návrhu nápravných dopravně - bezpečnostních opatření uvádí, že aplikoval systematické nástroje na zvyšování bezpečnosti silničního provozu (analýza nehodovosti, sledování dopravních konfliktů a bezpečnostní inspekci PK) a zároveň provedl i zjištění intenzit dopravního proudu. Za zásadní metodický nedostatek lze označit, že předmětná práce neobsahuje výstupní formuláře, resp. okomentované závěry ze zjištěných měření či prohlídek. Např. autor opomenul zmínit, dle jaké metodiky sledoval dopravní konflikty a zároveň tvrdí, že nebyl zaznamenán žádný konflikt (např. ani absence směrového ukazatele při změně směru jízdy vozidla prostorem křižovatky), lze označit za ne zcela reálnou skutečnost. Dále je chybně uváděno, že dopravní průzkum byl realizován v souladu s metodikou provádění bezpečnostních inspekci PK, na místo TP 189. U dopravního průzkumu je možno označit za vážný nedostatek absenci jednoho ze základních ukazatelů dopravního zatížení - RPD1. Předmětný parametr umožňuje vzájemné porovnání sledovaných lokalit a tím i stanovení důležitosti realizace nápravných opatření v jednotlivých lokalitách. Tato hodnota měla být stanovena na základě realizovaného průzkumu. Zároveň rozsah sledování (celkem pouze dvě hodiny v každé lokalitě) je zcela nedostačující. Poslední nedostatek souvisí s absencí závěrečné zprávy z provedené prohlídky bezpečnostní inspekce PK. Autor správně v teoretické části zmiňuje, že BI PK používá pro hodnocení závažnosti identifikovaných dopravně - bezpečnostních deficitů tří škálovou stupnici. Avšak názorná aplikace tohoto koncepčního nástroje se ani v jedné ze sledovaných lokalit nenachází. Naopak pozitivně je vnímána praktická část práce, která popisuje průjezd osobním vozidlem sledovanými lokalitami, jenž sleduje míru omezení rozhledových poměrů způsobených konstrukčním provedením karoserie vozidla. Tato část je detailně vyhodnocena v rámci přílohy č. 1.	

Odborná úroveň

C - dobře

Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.

Výsledné schématické návrhy nápravných opatření v jednotlivých lokalitách nevykazují dopravně - bezpečnostní nedostatky. Avšak absence detailnějšího popisu provedení bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, analýzy dopravních konfliktů a nehodovosti neumožňuje oponentovi kompetentně posoudit vhodnost navržených řešení.

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

D - uspokojivě

Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.

Práce má přehlednou a logickou stavbu, ale z hlediska formální a jazykové úrovně má nedostatky. Autor v textu chybně uvádí čísla grafických příloh u všech tří lokalit a nesprávně používá slovní spojení „povolená rychlost“ (str. 35). Dále práce obsahuje hovorové obraty, které by se u závěrečné vysokoškolské práce neměly používat.

Výběr zdrojů, korektnost citací

D - uspokojivě

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.

Autor uvádí značný rozsah odborné literatury (např. ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, TP 65, TP 133, TP 169). Částečnou výhradu lze spatřovat v podobě absence TP 189 - Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (II. doplněné vydání), 2012. Tato odborná literatura je nezbytná ke stanovení stěžejního parametru dopravního proudu RPDI, a to na základě zjištěných intenzit v rámci realizovaného dopravního průzkumu.

Zdroje literatury jsou převážně korektně citovány pouze v teoretické části. V kapitolách zaměřených na popis vlastních aktivit studenta se žádné odkazy na literaturu nenacházejí, a to i přes tu skutečnost, že jsou převzaty ucelené textové odstavce (např. z Metodiky provádění bezpečnostních inspekcí, © CDV v.v.i., 2013). Z tohoto důvodu jsou u korektnosti citací shledávány nedostatky.

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.

Autorem realizované primární výstupy bakalářské práce (situační schémata navržených nápravných opatření) dle v práci uvedených podkladů (dopravní průzkum, analýza DN a konfliktních situací, BI PK), které jsou ale dle oponenta nedostatečně popsány, nevykazují dopravně - bezpečnostní nedostatky a lze je tudíž na základě této skutečnosti označit za vhodné.

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.

Úvodem je nezbytné poznamenat, že autor splnil zadání bakalářské práce. Za primární nedostatek posuzované práce lze označit absenci zjištěných závěrů z realizované bezpečnostní inspekce PK a analýzy nehodovosti. Současně je i postrádána specifikace aplikované metodiky dopravních konfliktů. V neposlední řadě lze dobu sledování (pouze dvě hodiny) a následné matematické a grafické znázornění zjištěných výsledků dopravního průzkumu (absence RPDI a zátěžových diagramů) označit za ne zcela dosahující úrovně bakalářské práce. Naopak popis výsledků z průjezdu měřicího vozidla splňuje požadavky na závěrečnou práci.

Otázky a připomínky:

1. Specifikujte, jakou metodiku jste použil při sledování dopravních konfliktů?
2. Domníváte se, že Vámi evidovaná silniční nehodovost ve sledovaných lokalitách (vždy pouze dvě DN) představuje při porovnání s obdobně zatíženými lokalitami v ČR podprůměrné, průměrné nebo nadprůměrné hodnoty?
3. Vysvětlíte rozdíl mezi povolenou a dovolenou rychlostí.

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

Datum: 7.1.2019

Podpis:

