

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název práce:</b>	<b>Studie možností ukončení tramvajové trati v lokalitě Bílá Hora s ohledem na zajištění bezbariérovosti</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>R o m a n Š V A D L E N A</b>
<b>Typ práce:</b>	bakalářská
<b>Fakulta:</b>	Fakulta stavební (FSv)
<b>Katedra:</b>	Katedra železničních staveb
<b>Vedoucí práce:</b>	Ing. Ondřej Bret
<b>Pracoviště vedoucího práce:</b>	Katedra železničních staveb, Fakulta stavební, ČVUT v Praze

## II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

<b>Zadání</b> <i>Hodnocení náročnosti závěrečné práce.</i>	<b>průměrně náročné</b>
Student měl zpracovat základní rozvalu možností ukončení (variantně prodloužení) stávající tramvajové tratě v zadané lokalitě se zřetelem na zajištění bezbariérovosti, která není ve stávajícím stavu vyhovující.	

<b>Splnění zadání</b> <i>Posudte, 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 splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	<b>splněno</b>
Student splnil zadání v plném rozsahu. Vypracovány byly dvě varianty prodloužení tramvajové trati o cca 1,0 km do lokality s možností vhodného ukončení a zajištění přestupu na autobusové linky i základní rozvaha dvou variant úprav obratiště ve stávající lokalitě s ohledem na zvýšení bezpečnosti a zajištění bezbariérovosti zastávek.	

<b>Aktivita a samostatnost při zpracování práce</b> <i>Posudte, zda byl student během řešení aktivní, zda dodržoval dohodnuté termíny konzultací. Posudte schopnost studenta samostatně tvůrčí práce.</i>	<b>C - dobře</b>
<p>Aspekt aktivity a samostatnosti při zpracování práce se hodnotí velmi obtížně, neboť byl významně ovlivněn nastalou situací s opatřeními souvisejícími s epidemií SARS-CoV-2 (zejména přerušování kontaktní výuky, přerušování možností osobních konzultací).</p> <p>Kladně hodnotím aktivitu studenta v prvních dvou týdnech po zadání práce, kdy se vždy dostavil na smlouvané schůzky, připravil žádosti o poskytnutí mapových podkladů (které si i obratem zajistil) a mohl tak začít s vypracováním své práce bez prodlení, které by nutně nastalo, pokud by věc neřešil před vyhlášením karanténních opatření.</p> <p>Značně problematický byl postup práce a konzultací po vyhlášení karanténních opatření (zejména přerušování kontaktní výuky), kdy student v prvních týdnech téměř nekomunikoval a neodpovídal na různé formy komunikace. To mělo za následek poměrně zásadní časovou prodlevu v postupu práce. Vlivem výrazně snížené četnosti konzultací dále často docházelo k „maření energie a času“ studenta, jelikož se často zaměřoval na podružné detaily, ne na zásadní otázky technického řešení. Zpracované detaily pak často předkládal rozpracované do zbytečné podrobnosti, zatímco celkové řešení nebylo vždy zvoleno zcela vhodně. To se odráží i ve výsledné podobě práce, neboť ne všechny připomínky pak stihl zapracovat.</p> <p>Po nastavení systému a časového rozpisu konzultací v závěrečné třetině semestru však již byl většinou adekvátně připravený a snažil se dopracovat veškeré přílohy a dohnat opožděný průběh prací, což se mu ve výsledku podařilo.</p>	

## Odborná úroveň – textová část

## C - dobře

*Posudte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů. Posudte též schopnost studenta vnímat řešenou problematiku v širších souvislostech a aplikovat inženýrský přístup při řešení.*

Textová část bakalářské práce – průvodní zpráva – vymezuje řešené území, současný stav i rozsah dopravy a obsahuje i základní popis zpracovaných variant, lze tedy říci, že po obsahové stránce splňuje na ní kladené nároky.

Studentovi lze vytknout místy nevhodné užívání obrátů a nevhodnou formu pro technický text, neboť při finálních revizích nestihl zapracovat všechny připomínky – například spojení textu „naše řešená oblast“ (str. 6), „máme tedy ... pás“ (str. 14), „těmto (inženýrským) sítím se vyhneme“ (str. 15) a další.

Student dále občas ne zcela jednotně využívá zavedené pojmy (na některých místech v textu pojem „výchozí zastávka“, v jiných „nástupní zastávka“), některé pojmy pak využívá mylně, resp. se zcela jiným technickým významem (například pojem „ostrovní nástupiště“, kde student zcela zjevně myslel „nástupní ostrůvek“. Můj osobní názor je, že by bylo vhodnější u nově navrhovaných zastávek důsledně využívat pojem „s pracovním názvem“, ne jen s „názvem“ avšak toto je pouze formalita a osobní pohled.

Rád bych studenta upozornil také na nejednotnost zápisu některých údajů – typicky lze pozorovat například na str. 19 u zápisu podélných sklonů, kde jsou některé uváděny s přesností na promile, jiné na desetinu promile a některé na setinu promile. Obdobně to však platí i pro jiné veličiny na jiných místech práce a pro příští zpracování technického textu by bylo vhodné na sjednocování těchto zápisů brát větší zřetel.

Dle mého názoru mohl být lépe čtenářům osvětlen účel tabulky Tab. 4 (na str. 33), jež sice já vzhledem k diskusi na konzultacích chápu, ale ostatním nemusí být zcela zřejmý. Jinou formu pak mohlo mít i srovnání variant a výběr preferované varianty, kde u porovnání variant prodloužení (Tab.3, str. 29) je zvolen jiný (z mého pohledu méně vhodný) systém, než u porovnání variant úprav stávajícího obratiště (Tab.5, str. 36).

Průvodní zpráva jako celek však přes uvedené nedostatky obsahuje nutné informace a odráží úroveň znalostí a menších zkušeností studenta bakalářského studia s tvorbou uceleného technického textu, které se postupně zcela jistě zlepší.

## Odborná úroveň – návrh variant & výkresová část

## B - velmi dobře

*Posudte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů. Posudte též schopnost studenta vnímat řešenou problematiku v širších souvislostech a aplikovat inženýrský přístup při řešení.*

Obecně lze konstatovat, že úroveň výkresové dokumentace je dobrá a po obsahové stránce odpovídající. Po formální stránce lze výkresům vytknout ne zcela vhodné užívání barev pro nový vs. stávající stav, resp. pro odlišení stávajícího stavu zachovávaného a rušeného – to se objevuje jak u výkresů Přehledných situací, tak výkresů Příčných řezů.

Po obsahové stránce lze výkresům pro tento rozsah studie vytknout nepřesnosti spíše menšího až malého významu – lehce nepřehledné šrafování (u některých výkresů – např. 5.2.4 - z části vynechané), neúplné popisky některých prvků (štěrkodrt bez uvedení frakce) atp.

Provedením slabší jsou výkresy situace (3.1 a 3.2), kde poněkud splývají významy jednotlivých čar, neboť jsou provedeny téměř shodně – není tak zcela patrné co je osa tratě, osa jednotlivých kolejí, co jsou obruby, případně jen vodorovné dopravní značení.

Návrh variant je však po věcné stránce navržen vhodně, student vhodně navrhl směrové i výškové řešení, kde redukoval počet oblouků i respektoval místní omezení v podobě IS, a dalších omezujících prvků. Z funkčního pohledu elegantně je řešena nově navržená konečná zastávka a obratiště „Reinerova“, kde se podařilo velmi účelně umístit obě zastávky s ohledem na přestupní vazby na linky BUS. Rovněž pozitivně hodnotím ze stejných důvodů navrženou variantu úpravy stávajícího obratiště Bílá Hora. Student tak po stránce inženýrského přístupu prokázal schopnost analyzovat omezující faktory a navrhovat účelná a funkční řešení.

**Formální a jazyková úroveň, srozumitelnost práce****B - velmi dobře**

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

Rozsah předkládané je po formální stránce odpovídající rozsahu projekčně zaměřené bakalářské práce. Průvodní zpráva má rozsah cca 40 stran, výkresová část obsahuje 16 výkresů.

Po jazykové stránce obsahuje práce místy gramatické prohřešky – „lokality museli být“, „karlovarská ulice“ s malým k (str. 7), naopak Sídliště Petřiny a Sídliště Na Dědině ve významu lokality (nikoli názvu zastávky) s velkým S (str. 13), místy pak dílčí překlepy.

Dále lze pro finální revizi dokumentů pracovat více s pevnými mezerami, jež zamezí tvorbě siroteků.

**Výběr zdrojů, korektnost citací****B - velmi dobře**

Vyjáďřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Posudte výběr pramenů. Ověřte, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi.

Student jako podkladů pro zpracování bakalářské práce využil zejména příslušné normy ČSN, vzorové listy a výkresy soudobé projektové dokumentace tramvajových tratí.

Zdroje literatury a informací student korektně označuje, vzhledem k projekčnímu zaměření práce je celkový počet (17) výběr i využití zdrojů adekvátní.

Při budoucím zpracování – například diplomové – práce bych však doporučil brát větší ohled na formální podobu zápisu v seznamu literatury, který nyní není zcela korektní. Vzhledem k projekční povaze práce však považuji tento nedostatek za méně podstatný.

### III. CELKOVÉ HODNOCENÍ A NÁVRH KLASIFIKACE

Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení.

Student předkládá v obhajobě ucelenou práci, provedením i rozsahem odpovídající úrovni bakalářské práce.

Práce je strukturována přehledně. Po obsahové stránce obsahuje dílčí technické, terminologické, jazykové a formální nedostatky, jako celek však tvoří souhrnné ucelené dílo.

Ve svém hodnocení musím bohužel odrazit sníženou aktivitu studenta po významnou část semestru, která způsobila jak časový skluz ve zpracování všech dílčích částí práce, tak i neodladění všech řešení, dílčích detailů i finální podoby výkresů.

Pozitivně hodnotím schopnost studenta samostatně navrhnout i nekonvenční řešení, která lze hodnotit jako účelná a funkční (zejm. návrh obratiště a umístění zastávek) i respektovat ustanovení příslušných norem a dalších předpisů při návrhu.

**Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm C - dobře.**

Datum: 16.6.2020

Podpis: