

Oponentní posudek diplomové práce

Číslo diplomové práce: ÚSI-DIP0405/2013 Akademický rok: 2013/2014
Ústav: Ústav soudního inženýrství
Student(ka): Fojtík Zdeněk, Ing.
Studijní program: Soudní inženýrství (N3917)
Studijní obor: Expertní inženýrství v dopravě (3917T002)
Oponent diplomové práce: Ing. Radka Matuszková
Konzultanti diplomové práce:

Název diplomové práce:

Analýza kritických míst v silniční dopravě ve vybraném regionu - Zlínsko

Hodnocení diplomové práce dle kvalifikační stupnice ECTS:

Hodnocení práce (A - výborně, F - nevyhovující):

	A	B	C	D	E	F
1. Úplnost vypracování	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student měl za úkol analyzovat nehodová místa na Zlínsku a navrhnout opatření, která budou mít za následek snížení počtu dopravních nehod nebo vážnost jejich následků. V diplomové práci si vybral pět nehodových míst, z toho dvě křižovatky a tři směrové oblouky. U všech míst provedl analýzu nehodovosti a navrhl opatření, u nichž následně určil ekonomickou náročnost.						
2. Zvolený přístup k řešení cíle diplomové práce	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V teoretické části student definuje základní pojmy související s bezpečností provozu na pozemních komunikacích. Teoretická část práce se zaměřuje především na problematiku pevných překážek, tuto část ovšem v praktické části student nijak nevyužívá. Celá teoretická část je napsána velmi zmateně a nepřehledně. Například v kapitole 1.4.1.1.2 Ostatní pevné překážky má student odrážky jako „vodorovné dopravní značení“ nebo „směrové sloupky“, které se za pevné překážky rozhodně považovat nedají. V praktické části pak student analyzuje pět nehodových míst.						
3. Úroveň zpracování diplomové práce tj. originalita řešení, způsob zpracování podkladů, vstupních dat, použité metody	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Analýza nehodovosti obsahuje určité nedostatky a nepřesnosti. U všech vybraných míst v uvedených rozbořech nesouhlasí počty dopravních nehod. Nehody celkem neodpovídají součtu nehod s hmotnou škodou a nehod s následky na zdraví. V přílohách pak rovněž nejsou vypsaný všechny nehody, o kterých se mluví v textu. Pro lepší vypovídající hodnotu by bylo vhodné uvádět různé charakteristiky nehod v procentech a ne pouze v absolutních číslech. U křižovatek by bylo vhodné provést směrový průzkum, jelikož uvedená intenzita pouze na hlavní trase je nic neříkající.						
4. Obtížnost a správnost řešení	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
V lokalitě č. 1 je navržen přípojovací pruh pro pravé odbočení z vedlejší komunikace, usměrnění křižovatek pomocí obrubníků a betonové svodidlo. Betonové svodidlo je v takových případech poměrně nestandardní řešení, jelikož je používáno spíše v intravilánu než v extravilánu a jeho hlavním přínosem je zvýšení kapacity křižovatky. Svodidlo je dle schématu navrženo velmi dlouhé a vozidla nebudou mít dostatečný prostor pro připojení do průběžného pruhu. Lokalita č. 2 by měla být řešena jako celek (dva protisměrné směrové oblouky) a ne jako samostatný směrový oblouk. Dopravní značka „Dvojitá zatáčka“ má tedy ve stávajícím stavu své opodstatnění a její odstranění není vhodné. Také výměna značky „Nejvyšší dovolená rychlost“ ze 70 km/h na 50 km/h není správná, jelikož předpisy vyžadují snižování nejvyšší dovolené rychlosti po 20 km/h, nejvýše po 30 km/h. Ostatní lokality jsou vyřešeny vhodně a navržené opatření by se daly aplikovat i v praxi. Připomínku mám ještě k udělaným rozpočtům. V některých lokalitách se liší ceny stejných dopravních značek a dopravní značky s fluorescenčním podkladem jsou stejně drahé jako ty bez podkladu.						
5. Přínos pro praktické i teoretické využití	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vzhledem ke kvalitě teoretické části práce se nedomnívám, že by mohla být nějak dále využita. Navržená opatření v praktické části jsou reálná a dala by se využít i v praxi. Oceňuji, že student rozdělil opatření dle potřeby a finanční náročnosti, čímž umožnil úpravy vykonávat s určitou						

etapizací.

6. Odborná jazyková úroveň

Odborná jazyková úroveň práce je dobrá. Jedinou výtku bych měla k používání pojmu „nejvyšší povolená rychlost“, kdy je správné označení „nejvyšší dovolená rychlost“.

7. Písemná a grafická úprava tj. text, grafy, tabulky

Písemná úroveň práce je slabá. V práci se vyskytují překlepy a pravopisné chyby, některé věty nedávají smysl (např. „Značnou nevýhodou stávající sítě pozemních komunikací navazující na silniční síť ostatních sousedních regionů je jednou z nevýhod.“). Nepřesné je i označování kapitoly „Stávající situace úseku“, kdy student nepopisuje současný stav ale své návrhy řešení. Obrázky v celé práci jsou neostré a označení dopravních značek je vykresleno nestandardním způsobem, z kterého se nedá vyčíst, pro který směr značka platí (např. obrázek č. 40). Největším nedostatek ovšem je v nedostatečném popisu obrázků, kdy nejsou naznačeny světové strany nebo jízdní směry. Vzhledem k tomu, že student popisuje návrh opatření ve směrových obloucích podle toho na jakou obec (směr) vede daná komunikace, je problematické se v navržených úpravách vyznat. U křižovatek pak popisuje řešení podle názvů ulic, které rovněž ve schématech uvedeny nejsou.

Celkové hodnocení diplomové práce:

Stupeň "F" znamená "nedoporučuji práci k obhajobě".

Předloženou diplomovou práci doporučuji k obhajobě a navrhuji hodnocení
dobře / C.

Otázky k obhajobě a připomínky k diplomové práci:

V případě hodnocení stupněm "F - nevyhovující" uveďte hlavní nedostatky práce a důvody tohoto hodnocení.

Slovní hodnocení práce:

Teoretická část práce je nepřehledná a určitá její část neodpovídá problematice řešené v praktické části. Písemná i grafická úprava práce je slabá. Diplomová práce je však celkově na dobré odborné úrovni a splňuje cíle určené v zadání. Navržená opatření se až na některé výjimky dají uplatnit v praxi.

Otázky a náměty k obhajobě:

Čím si vysvětlujete výrazný pokles srážek s pevnou překážkou mezi lety 2008 a 2009?

Jak bude dlouhý připojovací pruh pro pravé odbočení z vedlejší komunikace v lokalitě č. 1?

Vysvětlíte větu, kterou máte uvedenou na stránce 58: „Návrhová rychlost směrového oblouku asi nebude jednotná pro všechny směrové oblouky v tomto úseku a proto zde bude omezena nejvyšší povolená rychlost.“

V Brně, dne 12.06.2014



.....
Ing. Radka Matuszková
Oponent diplomové práce

Firma (instituce):

Pracovní pozice ve firmě (instituci):

Kontakt (telefon nebo e-mail adresa):