

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant: Bc. Martin Budina

Název práce: Vyloučení úrovněvého železničního přejezdu na železniční trati č. 300 s ulicí Kaštanovou v Brně

Oponent práce: Ing. Michal Franek

Diplomová práce se zabývá řešením dopravní infrastruktury v Brněnských Ivanovicích. Navrhuje vybudování nové obchvatové komunikace, nahrazující úrovněvý železniční přejezd silnice II/380 přes trať Brno - Sokolnice a to trať zdvoukolejněnou pro potřeby Severojižního kolejového diametru. Pro navržené řešení upravuje trasování linek městské autobusové dopravy.

Navržený systém je definován směrovým, výškovým a šířkovým řešením komunikací. Je prezentován situačními výkresy, podélnými a charakteristickými (spíše však vzorovými) řezy. Uvedeny jsou i další charakteristiky řešení - dopravní značení, vyčíslení odhadu nákladů, vedení linek. Lze konstatovat, že práce je provedena na úrovni zjednodušené vyhledávací studie, doplněné detailním řešením skladby komunikací, řešením prvků pro občany se zhoršenou schopností pohybu a orientace, což lze pro diplomovou práci považovat za odpovídající. Výkresy jsou realizovány v CAD prostředí. V zásadě splňují požadavky kladené na jejich obsah.

Práce obsahuje několik formálních chyb, např. jednotlivé výkresy nejsou označeny čísly stavebních objektů, zrušený úsek silnice revitalizuje místo rekultivuje. V textu v bodě 5 uvádí, že most přes ul. Vinohradskou není součástí práce, nicméně je most uváděn jak ve výkresové části (příčný řez), tak v propočtu nákladů. Jako podklad neuvádí ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách (což ovšem má svůj původ v zadání).


Řešení nástupiště zřejmě vyhovuje požadavku ČSN na šířku volného průchodu mezi hranou nástupiště a překážkou, ale není to doloženo kótou v příčném řezu. Přeložka silnice II. tř. s hodinovou intenzitou téměř tisíc vozidel by vyžadovala zřejmě lepší parametry vč. uličního profilu Petlákovy. Po realizaci obchvatu Tuřan silnice II/380 a jejího přesměrování do připravované MÚK Černovická terasa na dálnici D1 bude ul. Kaštanová převedena do sítě místních komunikací a lze očekávat i určité snížení intenzity. V tom případě by investorem a vlastníkem komunikace nebyl ale Jihomoravský kraj.

V práci chybí schéma výsledného dopravního řešení, kde by bylo patrné zařazení komunikací do silniční sítě. Z toho se pak odvíjí nesystémové zařazení ulice Kaštanové za odbočením obchvatu jako silnice II. třídy. Body 7 a 8 technické zprávy by měly být v podstatě totožné (bod 8 je zde nadbytečný), ale SO 103 je v bodě 7 přisouzen městu Brnu (jako celá stavba 3), v bodě 8 SÚS JMK. Jestliže bod 7 rozlišuje pojem vlastník a správce je potřeba uvádět obojí.

Student by se měl při ústní obhajobě dále zaměřit např. na chybějící zdůvodnění způsobu řešení křižovatky Kaštanová - Popelova - Vinohradská, kde lze identifikovat problematické umístění zastávek v jízdním pruhu před křižovatkou s obloukem malého poloměru, vedení hlavní ulice do směru s nižší intenzitou apod.

S přihlédnutím k uvedeným přednostem a nedostatkům navrhuji pro diplomovou práci **klasifikační stupeň ECTS B/1,5**.

V Brně dne 26.1.2014



Klasifikační stupnice

| Klas. stupeň ECTS | A | B | C | D | E | F |
|---------------------|---|-----|---|-----|---|---|
| Číselná klasifikace | 1 | 1,5 | 2 | 2,5 | 3 | 4 |