

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor diplomové práce: Bc. Michal Hapl

Oponent diplomové práce: Ing. Petr Smítal

Diplomová práce věnující se dílčí etapě postupně budované D43 a jejímu dočasnému napojení na stávající dopravní síť je zpracována na dobré úrovni. Diplomant předvedl aplikaci nabytých znalostí. V analytické části se věnuje identifikaci problémových míst na stávajícím úseku I/43. Dále vnímá vazbu mezi návrhem liniové dopravní stavby a územními plány dotčených obcí. Prosím o reakci a upřesnění těchto sporných bodů analýzy:

- Horní graf na str. 20 třiceti osmi procentní zaujímá skupina nehod "S následkem na zdraví", je tento popis správný?
- V analýze nehodových úseků ještě postrádám uvedení odsazené křižovatky I/43 s III/37428 a III/3764 (viz <http://infobesi.dopravniinfo.cz/>).
- Na str. 21 nahoře je uvedena tabulka, kde součet řádků není pro přehlednost nijak zvýrazněn a text neodpovídá sečtenému období (formalita).
- Volbu časového úseku vyhodnocení statistiky nehodovosti diplomant volí rozumně za posledních 5 let (str. 19 dole). Starší data už mohou být opravdu irelevantní, podmínky se jistě změnilo, došlo k úpravám značení atd. Ale na str. 21 je statistika nehod opět od roku 2006.

Pro návrhovou část si diplomant obstaral mapové podklady a oslovil správce inženýrských sítí o poskytnutí dat. Byly zpracovány tři varianty řešení přivaděče z I/43 na D43 pro úsek Lysice-Skalice nad Svitavou z jižního směru od Černé Hory. V severním napojení se varianty vzájemně neliší. Varianta 0, předpokládám, je kompletně převzatá od společnosti HBH. Student pro ni zpracoval kapacitní posouzení tří dílčích subvariant uspořádání křižovatky přivaděče. U třetí subvarianty diplomant mění přednost stykové křižovatky silnic I/43 a II/376. K tomu mám poznámku, že změna zažitých předností v jízdě zejména v extravilánu, bez důsledně provedené stavební úpravy a provedeního dopravního značení, může z lokality vytvořit nehodové místo. Variantu 0 jako dočasné řešení student nedoporučuje a vyjmenovává negativa. Mj. proto se dále snaží hledat vhodnější variantu.

V analytické části diplomant uvádí jako problematické nedodržování vzdálenosti křižovatek, jeho navržené varianty však tento problémový aspekt neodstraňují. Varianta 2 se jeví (ve shodě se závěry studenta) jako nejvýhodnější. Vhodně využívá peážního vedení přivaděče se silnicí II/376 a tedy zajišťuje i přímé napojení Lysic na D43. Nezpůsobuje tak zásadní fragmentaci krajiny. Přináší však diskomfort, cituji: „Levé odbočení z Lysic na Silnici I/43 ve směru do Sebranic bude umožněno přes okružní křižovatku v Černé Hoře“, která je vzdálená cca 1 km. Domnívám se, že minimálně pro tuto optimální variantu by měla být snaha, jak vyřešit napojení jako definitivní. I ve variantě 3 je napojení přivaděče, jak uvádí student "nenormové". Cílem by mělo být nalezení řešení, když už nenormového, tak aby splňovalo bezpečnostní kritéria a bylo možné argumentovat při zajišťování výjimky.

To je právě nejslabší aspekt diplomové práce. Pro všechny tři varianty je společné vcelku propracované napojení na D43, ale naprosto nepropracované napojení na stávající I/43. Nenosi student možné řešení v hlavě, ale z časových důvodů už se nedostalo do diplomové práce?

Přehlednost grafického výstupu je mírně snížena tím, že nejsou graficky zaznačeny rušené úseky silnic.

Doplňující dotaz mám z technologie: Jaká je požadovaná únosnost zemní pláně pro Vámi navrženou konstrukci vozovek silnic? Jaká bude požadovaná únosnost po položení vrstvy ŠD, aby vyhovovala před pokládkou asfaltobetonových vrstev.

Celkově hodnotím diplomovou práci vysoko stupněm C a doporučuji ji k obhajobě.

Klasifikační stupeň ECTS: C/2

V Brně dne 26.1.2017



Podpis

Klasifikační stupnice

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