

## Oponentský posudek diplomové práce

<b>Název diplomové práce:</b> Podpora a preference městské hromadné dopravy v Ústí nad Labem
<b>Autor práce:</b> Bc. Tomáš Turecký
<b>Oponent:</b> Ing. Lenka Jeřábková

### Hodnocení práce:

#### **Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:**

Při tvorbě své práce student postupoval zcela podle zadání. Analyzoval stávající stav, definoval problémový bod a zvolil jednu variantu řešení, kterou detailně zpracoval.

Práce je rozdělena do tří částí:

1. část - Analýza současného stavu - se zabývá jak obecnými informacemi o Ústí nad Labem, jeho dopravě, historii městské hromadné dopravy a nástrojů preference veřejné dopravy, tak konkrétními informacemi, pro která si student obstaral vstupní data pomocí dopravních průzkumů (průzkum zatížení křižovatky Předmostí - Hrnčířská, zjištění obratu cestujících v zastávce Mírové náměstí).

2. část - Navrhované řešení - obsahuje a rozvíjí hlavní myšlenku celé práce, a to zjednosměrnění provozu na Mírovém náměstí s jeho dopady na individuální dopravu, hromadnou dopravu, cyklistickou dopravu i pěši, přičemž největší prostor je věnován městské hromadné dopravě.

3. část - Zhodnocení navrhovaného řešení - posuzuje navržené řešení a vypočítává jeho hlavní přínosy.

#### **Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:**

Výsledkem práce je návrh jedné varianty zjednosměrnění ústeckého Mírového náměstí. Vzhledem k tomu, že toto je jedním ze záměrů Magistrátu města Ústí nad Labem, jak odlehčit dopravě v centru města, mohla by práce po projednání sloužit např. jako podklad k jedné z podrobně zpracovávaných variant.

Součástí práce, bohužel, není zakreslení jednotlivých návrhů do přehledné situace (s reálným mapovým podkladem), která by výrazně zjednodušila pochopení navrhovaného řešení. Každá dílčí úprava je zpracována zvlášť, a to především formou náčrtků či schémat.

Z hlediska praktického využití nejsou použitelné návrhy dopravního značení, a to kvůli nedodržení TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

### **Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:**

Práce je v souladu s platnými legislativními a technickými předpisy. Zohledněny nejsou pouze požadavky TP 65 - Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích.

### **Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):**

Práce je přehledná, a to jak členěním, tak typografickým zpracováním.

Oproti zadání došlo k mírnému překročení rozsahu pracovní zprávy.

### **Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.? NE**

Práce neobsahuje žádné originální řešení spadající pod ochranu duševního vlastnictví.

### **Připomínky a dotazy k práci:**

Z práce je zřejmé, že student danou problematiku chápe a je si vědom širších souvislostí, na něž by mělo zjednosměrnění Mírového náměstí dopad. Přesto se v práci objevuje drobná záměna termínů - místo "izochrony" je použit termín "izochory".

Nedostatky se pak objevují v grafických přílohách H a I (nejsou zohledněny TP 65). Kromě složitých kombinací svislých dopravních značek, kdy jich je na jeden sloupek umístěno i 5, což nepříspěvá k jasnosti a srozumitelnosti dopravního značení, se objevují i nadbytečné kombinace (např. příkázaný směr jízdy se zákazem odbočení) či zakázané kombinace (P 6 Stůj, dej přednost v jízdě! a A 19 Cyklisté). nebo neshoda vodorovného a svislého dopravního značení (V 9a Směrové šipky a IP 19 Řadící pruhy).

Na většinu dotazů, které čtenáře v průběhu čtení diplomové práce napadají, student v dalších odstavcích odpovídá. Bylo by však vhodné zodpovědět ještě následující dotazy:

1) V práci je navrženo vedení linek MHD ve směru Divadlo - Předmostí ulicemi Malá Hradební a U Nádraží, což s sebou přináší i navýšení obsluhy zastávek Malá Hradební a Hlavní nádraží ČD. Každá ze zastávek má dvě nástupní hrany, mezi které student rozdělil stávající i nově zastavující linky. Proč jsou rozdělěny zastavující linky k jednotlivým hranám právě tak, jak je uvedeno v práci?

2) Práce se zabývá i vedením cyklistické dopravy v předmětné oblasti. V některých ulicích je navrženo vedení cyklistické dopravy v cyklistickém pruhu v protisměru. Proč je tomu tak, když pouhou záměnou vedení směrů po navržených cyklistických trasách by bylo možné se vedení cyklistické dopravy na jednosměrné komunikaci v protisměru vyhnout (a to na všech úsecích jednosměrných komunikací - tedy v ulicích Revoluční, Mírové náměstí, Hrnčířská, U Nádraží a Hradiště), a tím zmírnit určitá negativa tohoto systému (zejména složitější sladění dopravního značení napojování na přilehlé úseky)? Viz. kapitola 2.3.1 a Obrázek 20.

**Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře (2)**

V Ústí nad Labem dne 31. května 2012 .

.....  
Ing. Lenka Jeřábková