

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor diplomové práce: Bc. Pavel Horka

Oponent diplomové práce: Ing. Petr Sabadáš

Předložená diplomová práce vypracovaná studentem Bc. Pavlem Horkou řeší přeložku silnice I/57 vedenou jako západní obchvat města Valašské Meziříčí v kategorii R21,5/100. V daném koridoru jsou navrženy tři varianty (označené A, B, C), které se liší směrovým i výškovým vedením a umožňují tak poměrně věrohodně posoudit vhodnost území k vedení této přeložky.

Koncepce řešení

Diplomová práce předkládá řešení, které novým způsobem pohlíží na způsob vedení dopravy v okolí města Valašské Meziříčí. Vedení nadregionální dopravy v těsné blízkosti města a jeho obytných částí je záležitost velmi citlivá a je třeba prověřit všechny varianty tak, aby mohla být diskuse vedena nad navzájem srovnatelnými návrhy, což diplomová práce splňuje.

Varianta A se nejvíce přibližuje zakresu přeložky sil. I/57 dle stávajícího územního plánu. Varianta B se za cenu oddálení od Valašského Meziříčí (především průmyslové oblasti a ulice Na Příkopě) poměrně razantně přibližuje k obcím Poličná a Juřinka, což spolu s nutností přeložky hřiště v Poličné, neznemožnění trasy přeložky silnice II/150, nutnosti zabezpečit přístup do Juřinky a vedení obchvatu v části aktivního sesuvu u Bečvy tuto variantu značně znevýhodňuje. Varianta C kombinuje předchozí varianty se zkrácením koncového úseku podél Jasenického potoka areálem Dezy.

Práce je řešena samostatně, komplexně a prokazuje dobrou schopnost zpracovatele pečlivě pracovat s dostupnými podklady (zabezpečení přístupů v území, návrh křižovatek, hladina Q_{100}). Současně diplomant v návrhu citlivě uplatňuje požadované parametry technického řešení tak, že navržená úprava splňuje požadované dopravní funkce a přitom zbytečně nezatěžuje území osídlená ani významná z hlediska ochrany přírody (koridor Bečvy a parku Abácie). Trošku hendikep vidím v tom, že nebyly na trasách řešeny změny příčného sklonu, protože z hlediska zabezpečení výsledných spádů má toto vliv na podélný profil variant a de facto i na jejich cenu.

Stavebně technické řešení

Vlastní návrh prostorového vedení jednotlivých variant odpovídá deklarované $v_n=100\text{km/hod.}$. Využití menších výškových zakružovacích oblouků koresponduje se snahou minimalizovat stavební náklady. Trasování variant plně využívá terénní možnosti tak, aby byly prověřeny z technického hlediska všechny přijatelné trasy, v závěru je pak uvedeno jejich srovnání. Z předložené práce je zřejmá snaha minimalizovat střety se stávajícím vybavením území (VVN, obsluha území) a prvky ochrany přírody.

Textová část

Je zpracována přehledně a dostatečným způsobem popisuje navrhované varianty. Zhodnocení jednotlivých variant je pro daný stupeň postačující, i když u multikriteriálního hodnocení je vždy otázkou diskuse jaké parametry porovnávání zvolit a jakou jim přisoudit váhu. Chtěl bych u diplomata ocenit jeho samostatnou iniciativu při přípravě podkladových

dat, diplomová práce je tak v tomto v území inovativní a může do budoucna sloužit státní správě jako relevantní podklad.

Uvádím jen některé další připomínky:

- sčítání dopravy - úsek 7-1270 (str. 4 přílohy A-Průvodní zpráva, dále PZ) je u Bystřičky, patrně má být jiné číslo, ale nemění to nic na výsledné úvaze o intenzitách ve městě – na průtahu městem cca 10 – 17 tisíc vozidel /24hod.
- trasa obchvatu do soutoku s Rožnovskou Bečvou leží v CHOPAV Vsetínských vrchů
- PZ str. 7 – v km 3,280 varianty A je MÚK Poličná (dtto str. 8 u varianty B a str. 9 u var. C)
- směrodatná rychlost pro směrově dělenou silnici I.třídy je 100km/hod, v čl. 6.3. PZ posouzen výhledový stav po zařazení do systému rychlostních silnic, ale není to zde asi omylem uvedeno.
- PZ čl. 10.2 – cena patrně v Kč, nutno doplnit zda je včetně DPH a rezervy a v jaké cenové úrovni (rok) je vypočítána, ne každý ví, co obsahují cenové normativy ŘSD.
- příloha C2 – odst. 3.2. – patrně se jedná o silnici III/5723

Grafické zpracování

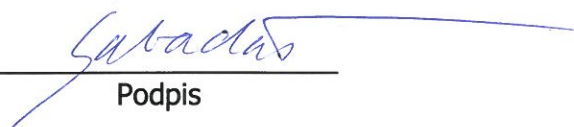
Projekt je zpracovaný tak, že prokazuje dobré grafické cítění diplomanta a svědčí o tom, že dobře zvládá jak programové prostředí pro návrh tras, tak grafické prostředí AutoCadu. Předností je také dobrá znalost území, o čemž svědčí zpracovaná fotodokumentace.

Závěrečné zhodnocení

I přes shora uvedené výhrady, zejména pak s ohledem na celkový přínos a způsob vypracování diplomové práce navrhuji ohodnotit diplomovou práci známkou:

Klasifikační stupeň ECTS: A / 1

V Brně dne 23.ledna 2017


Podpis