

# Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

## Posudek vedoucího bakalářské práce

<b>Název bakalářské práce:</b> Možnosti stimulace modernizace vozového parku automobilů v ČR
<b>Autor práce:</b> David Hubálek
<b>Vedoucí:</b> Ing. Josef Bulíček, Ph.D.

### Hodnocení práce:

#### **Přístup studenta k zadanému úkolu (konzultace, samostatnost):**

Student bakalářskou práci konzultoval v rozumných časových intervalech. Předkládané dílčí verze bakalářské práce ovšem vykazovaly četné závady - překlepy a gramatické chyby. I s uvážením faktu, že se jednalo jen o verze pracovní, bylo toto na hranici přijatelnosti. Zřejmě závěrečnou korekturou celé práce se toto podařilo odstranit.

Jako klad je možné zmínit aktivitu studenta v oblastech provedených dopravních průzkumů a konzultací s magistráty měst Pardubice a Ludwigsburg.

#### **Práce se zdroji (literatura, internet):**

V Seznamu použitých informačních zdrojů je uvedeno celkem 16 položek. Výběr zdrojů odpovídá řešenému tématu.

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

Práce nevykazuje zjevných závad.

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

Formální náležitosti jsou více či méně splněny vyhovujícím způsobem. Gramatické chyby a překlepy jsou ve finální verzi bakalářské práce minimalizovány.

Výrazným nedostatkem je ovšem chybné číslování stran v přílohách.

#### **Využití poznatků ze studia:**

Student využil poznatků z předmětů zaměřených na silniční dopravu a také na dopravní techniku - silniční vozidla.

#### **Připomínky a dotazy k práci:**

Na str. 26 autor rozděluje navržené zóny podle hustoty provozu vyjádřené v počtech automobilů za hodinu. Jedná se zřejmě nikoli o hustoty, ale intenzity provozu. V dalším textu (str. 28 - 29) je již uveden správný pojem intenzity, v Závěru na str. 45 se lze setkat opět

s pojmem "hustota". Svědčí to o špatné orientaci v oblasti veličin charakterizujících dopravní proud vozidel.

Na str. 28 se uvádí: "v případě, že bychom u vjezdu do zóny umístili značku začátek zóny s dodatkovou tabulkou obsahující červenou, žlutou a zelenou emisní známku". Tuto formulaci považuji za krajně neodbornou. Zavedení nízkoemisních zón představuje komplexní opatření a nikoli pouhé "umíst'ování značek". Student by měl u obhajoby vysvětlit, jaký je obecný postup umíst'ování dopravních značek, kdo tak může činit, co musí být splněno.

Na str. 35 a 36 autor navrhuje použití dopravní značky zákaz odbočení (B 24a a B 24b), vč. návrhu dodatkové tabulky. Student by měl objasnit umístění těchto značek v řešené lokalitě (zřejmě ulice Hradecká). Je toto správně v kontextu s vymezením nízkoemisní zóny na str. 33 - 34, obr. 9 a 10? Žádá se vysvětlení zejména z pohledu vozidel jedoucích do sídliště Stavařov, kterým je odbočení z ul. Hradecké zakázáno, přestože sídliště není (podle obr. 9 a 10) zahrnuto v nízkoemisní zóně.

Na str. 36 se vyskytují chyby v linkovém vedení MHD Pardubice, např. linka 33 k datu odevzdání bakalářské práce neexistuje. Naopak chybí linka 17.

Tabulky 8 - 13 zachycující stav ovzduší mají jako zdroj uveden odkaz (15). V Seznamu použitých informačních zdrojů je pod číslem (15) uvedeno: "Novotná, I.: Dopravní značky pro označení nízkoemisních zón", jakožto konzultace s pracovníci Magistrátu města Pardubic. Uvedené téma konzultace s obsahem tabulek nekoresponduje. Působí to zavádějícím dojmem. Žádá se vysvětlení původu údajů v tabulkách 8 - 13.

Mohou být nízkoemisní zóny využity i jako prostředek zklidňování dopravy?

**Práci klasifikuji stupněm:** Dobře (3)

V Pardubicích dne 7.6.2011 .

.....  
Ing. Josef Bulíček, Ph.D.