



Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích Zemědělská fakulta



Hodnocení diplomové práce - oponent

Studijní program:	M 4101/Zemědělské inženýrství
Studijní obor:	4101 T 006 Provozně podnikatelský
Akademický rok:	
Název práce:	Analýza příčin a důsledků dopravních nehod v silniční nákladní přepravě
Student:	Petr Staněk
Katedra:	Řízení
Vedoucí práce:	Ing. Radek Toušek, Ph.D.
Oponent:	Ing. Petr Ptáček, Ph.D.
Pracoviště oponenta:	OSVČ

	Hlediska	Stupeň hodnocení						Nelze hodnotit
		A	B	C	D	E	F	
1	Splnění požadavků zadání	X						
2	Aktuálnost a odborná úroveň práce		X					
3	Práce s daty, informacemi a odbornou literaturou		X					
4	Vhodnost metodiky řešení		X					
5	Využití metod zpracování výsledků		X					
6	Interpretace výsledků, diskuse		X					
7	Formulace závěrů práce	X						
8	Odborný přínos práce a její praktické využití	X						
9	Přesnost formulací a práce s odborným jazykem		X					
10	Formální úprava práce a jazykové zpracování		X					

Hodnocení vyznačte **X** (slouží pro stanovení výsledné klasifikace)

Konkrétní připomínky a otázky k obhajobě (pro rozšíření lze použít samostatnou označenou přílohu):
viz příloha

Závěr: Závěrečnou práci doporučuji obhajobě (ANO/NE): **ANO**

Navrhovaná výsledná klasifikace práce (slovně):

velmi dobře

(výborně, velmi dobře, dobře, nevyhověl/a)

Datum

08.01.2012

Podpis oponenta

Ptáček Petr

Příloha k hodnocení diplomové práce pana Petra Staňka

- Na straně 17. je konstatováno, že ručně kreslený náčrt slouží jako podklad znaleckého posudku. Tomu tak většinou není – je to pouze pomocný podklad, základem je „čistopis“ plánu (v současné době obvykle vykreslený v CAD programu pomocí počítače) a citovaný náčrtek slouží ke kontrole. Rekonstrukční plánec znalec vypracovává tam, kde je původní plánec třeba doplnit – například pro zachycení delšího úseku silnice. V některých jednodušších případech, které definují interní policejní předpisy, je ve spisu pouze náčrtek, pak z něj znalec může – pokud to potřebuje – vyhotovit rekonstrukční plánec.
- Protokol z místa nehody neobsahuje výpovědi, ale pouze shrnuje zjištění, která byla učiněna na místě nehody při jeho ohledání, včetně výsledků výtěžení účastníků, svědků etc. Výpovědi jsou samostatné dokumenty. (Strana 17.).
- Automobilová elektronika má mnohem větší rozsah než autor uvádí na straně 21., takže by v příslušném odstavci bylo zřejmě vhodné před výčtem uvést „zejména“. Autor uvádí přehled obvyklých zařízení na stranách 74. a dalších.
- Na straně 30. je uvedeno, že řidiči nákladních vozidel procházejí každý rok přezkoušením teoretických znalostí. To není přesné, správně je uvedeno na straně 24., že se jedná o školení.
- Na straně 32. by místo výrazu „pauz“ bylo vhodné použít český výraz „přestávka“.
- Zdá se, že výrobci vozidel objevili spolehlivé způsoby monitoringu stupně únavy a příslušná zařízení již montují do sériově vyráběných vozidel (například Mercedes). Strana 35.
- Slepá skvrna je, dle mého názoru, jedním ze zásadních důvodů řidičského selhání. Autor na tento problém správně upozorňuje. Mnoho nehod nelze jinak vysvětlit. Strana 35.
- Na straně 40. je odkaz na grafy k vlivu alkoholu, ale není upřesněno, kde se v práci grafy nacházejí.
- V hlavičce tabulky na straně 51. jsou některé neúplné datумы – např. 207 místo 2007.
- V diagramu na straně 58 chybí popisky vodorovné osy.
- Bariérová zkouška cisterny na 63. stránce je z rychlosti 44 km/h, nikoliv ze 70 km/h.

- Předpis EHK č. 111 citovaný na straně 66. stanovuje požadavek poměru výšky těžiště ve vztahu k rozchodu kol, nikoliv rozvoru náprav (jedná se zřejmě o chybu v psaní). Správný údaj je v navazujícím popisku obrázku č. 61.
- Velice přínosné je zkoumání, které autor provedl u dopravních firem. Přináší řadu prospěšných údajů, které zatím nikde nebyly uvedeny. Strana 67 a dále.
- K otázkám odpočinku řidičů bylo velice vhodné se stručně zmínit o některých záporných faktorech plynoucích z dodržování těchto předpisů. Jedná se zejména o jejich nevelkou vazbu na přirozený rytmus života. Autor to správně uvádí – vše strana 72.
- Na straně 77. jsou prvky ochraňující cestující ve vozidle (pásy, airbagy etc.) označeny jako aktivní. Ve skutečnosti jsou to prvky pasivní. Správně je to psáno dále na straně 78., takže se jedná zřejmě o chybu v psaní.
- Diagramy počtu usmrcených osob vztáženému na celkový počet obyvatel na stranách 82. a 83. názorně ukazují, že „máme co dohánět“.

V Ledcích dne 08.01.2012

Petr Ptáček