

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Posouzení rozsahu infrastruktury a její kapacity na trati Valašské Meziříčí – Ostrava pro současný a výhledový rozsah provozu
Autor práce: Bc. Stanislav Solánský
Oponent: Ing. Jan Hrabáček

Hodnocení práce:

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

Student naplnil zadání diplomové práce pouze částečně. Kvalitně provedl analýzu stávajícího stavu provozu a parametrů infrastruktury, nicméně chybí shrnutí nedostatků ve vztahu k výhledové užitnosti posuzované tratě (rozsah a kvalita provozu a nasazená vozidla vs. opatření na infrastrukturu). Práci rovněž chybí jednoznačné vymezení okrajových podmínek, pro kterou má být řešena (omezení řešení na osobní dopravu, rámcové požadavky na výhledový rozsah dopravy, výhledové časové hledisko, prioritizace potřebných opatření, vozidla, možnosti úprav infrastruktury, maximální počet variant atp.). Konkrétní dosažená řešení jsou v zásadě v pořádku, nicméně chybí širší kontext, do které je lze zasadit. Obecnost a širší záběr přístupu je v tomto případě spíše na škodu. Přestože byl pro účely práce používán simulační SW, nejsou výsledky dosažené tímto SW v textu výrazněji rozebírány (určitý kontrast k rozsahu kapitoly popisující využití SW Opentrack, která vyvolává dojem zásadního využití SW).

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Zásadní připomínkou k práci a dosaženým výsledkům je již zmiňovaná absence vymezení okrajových podmínek řešení. Není zcela patrné, proč chce autor dané varianty realizovat, jak z hlediska výhledové užitnosti popisované tratě pro železniční dopravu, tak z pohledu vlastní dopravy na ní provozované. Ve standardně zpracovaných studiích obdobného typu jsou principiálně zpravidla vždy tyto podmínky stanoveny, i za cenu rizika, že nenastanou nebo nastanou v omezené míře. V dílčích krocích či řešeních však nelze autorovi upřít kvalitu zpracování.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce vychází z platných zákonů ustanovení v ČR. Pro věcnou správnost realizace dopravních řešení byla předpokladem znalost provozně-technologických předpisů a norem z oblasti železniční dopravy (např. SŽDC(ČD) D2, SŽDC (ČD) D23), na které však ve vlastní práci chybí odkaz.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Formální nedostatky nedosahují závažnějších prohřešků proti požadované konvenci.

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

Připomínky a dotazy k práci:

1) Jak byste stanovil vstupní kritéria pro zlepšení parametrů železnice konkrétně pro danou trať obecně ve vztahu ke konkurenční dopravě (silnice)

2) Jaká rámcová vstupní kritéria jste si stanovil pro zlepšení parametrů osobní dopravy (jiný model dopravy, větší rozsah nabídky, zrychlení, zvýšení stability, vozidla apod.). Moravskoslezský kraj má rozvojové plány v osobní dopravě týkající se i řešené tratě - do jaké míry korespondují Vaše vstupní kritéria a dosažené výsledky s těmito záměry (pokud jsou autorovi známy)

3) Přestože úvod práce vytváří dojem, že má být posuzována veškerá doprava na trati, je nakonec řešena pouze osobní doprava. Jaká opatření by byla potřebná pro dopravu nákladní?

4) Z jakých konkrétních vstupních zdrojů jsou čerpána infrastrukturní data pro simulaci v SW Opentrack?

5) Zadaná zvýšená traťová rychlost 100, resp. 120 km/h je uvažovaná konstantní v celém úseku Kunčice - Frýdlant? Je to vůbec reálné? Jaká maximální rychlost byla uvažována při jízdě odbočkou u výhybek na hlavních a předjízdných kolejích v jednotlivých stanicích?

6) Na straně 21 je uvedena délka jízdní doby 84,5 minuty. Není patrné, pro jaký úsek je tato jízdní doba platná

7) Jak se dá vyčíst konkrétní hodnota stupně obsazení na grafu v obr. 11 na straně 31? - viz text v 1. odstavci na straně 32.

Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře (2)

V Pardubicích dne 2.6.2011 .

.....
Ing. Jan Hrabáček