

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Organizace dopravy na trati Olomouc - Uničov - Šumperk - Jeseník a na odbočných tratích po elektrizaci traťových úseků
Autor práce: Bc. Irena Vodičková
Oponent: Ing. František Řihák

Hodnocení práce:

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

Téma diplomové práce je velmi zajímavé a pro detailní vyřešení zadání ze všech hledisek časově i odborně náročné. Zvolený postup (vyjádřený v obsahu) má svou logiku a dostatečně vystihuje zadání diplomové práce a zároveň odpovídá současné praxi. Při stanovených, nebo předpokládaných změnách stavu infrastruktury, zvolila studentka při řešení diplomové práce obchodně-provozní hledisko. V analýze současného stavu, ze kterého vychází při sestavě návrhu JŘ v nových podmínkách, shromáždila velké množství informací. Oceňuji iniciativní přístup při získávání údajů z různých organizací (KÚ Olomouckého kraje, ČD KCOD, SŽDC SS Olomouc, SDC Olomouc, DKV, železniční uzly a stanice řešeného úseku), jejich utřídění a použití v diplomové práci. Zveřejněním údajů v jednotlivých kapitolách diplomové práce konstatuji, že studentka získala podrobný přehled o provozu na řešených tratích i o organizaci dopravní obslužnosti v příslušném regionu. Nabyté zkušenosti plně využila při řešení zadání DP.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Na základě přepravních proudů v popisovaném regionu a používaných souprav navrhla netradiční způsob provážení vlaků uzlem Olomouc, čímž docílila i očividné snížení obsazení kolejí os. nádraží a zvýšení propustnosti. Tento výsledek považuji za velký přínos zvoleného řešení, který lze v budoucnosti využít v praxi. Možná by stálo za to, podpořit tuto myšlenku i výpočtem změny propustné výkonnosti zhlaví a staničních kolejí.

Navržené polohy vlaků na jednokolejných tratích jsou vedeny v taktových časech, což odpovídá současnému trendu konstrukce jízdních řádů. Oceňuji návrh řešení oběhů souprav a motor. vozů i jeho grafické vyjádření. Zvolené jednotky (Desiro, Regionova) svojí přepravní kapacitou plně pokrývají potřeby frekvence jednotlivých spojů.

Studentka sestavila maximální grafikon. Jen v několika málo případech je navrženo omezení jízdy vlaků, vyplývající z omezení jízdy přípojných vlaků. V dnešní době úsporných opatření mohla jít studentka do této problematiky razantněji.

Kladně hodnotím rovněž pokus o koordinaci železniční a silniční (autobusové) dopravy na odbočných tratích. Ekonomické propočty by jistě znamenaly výraznější redukci vlaků, než je navržený maximální grafikon. Toto hledisko však nebylo předmětem zadání diplomové práce. Pro objektivní rozhodnutí řešení dopravní obslužnosti chybí data o frekvenci cestujících na jednotlivých linkách souběžné autobusové dopravy.

V hodnotící části bych ocenil doplnit srovnávací tabulku počtu vlaků o naturální ukazatel – porovnání vlakkm, který lépe charakterizuje rozsah dopravy v současném stavu i v navržené variantě.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Hlavní produkt diplomové práce – list nákresného jízdního řádu je vytvořen prostřednictvím HW IS SENA. Jeho zpracování však probíhalo tradičním způsobem konstrukce, nikoliv algoritmem IS SENA. Časté návštěvy studentky na pracovišti Odboru sestavy JŘ (SENA Olomouc) a konzultace problematiky s konstruktéry tratí se projevilo ve výsledku. Navržený GVD z hlediska sestavy a dodržení zásad služebního předpisu SŽDC D4 nevykazuje principiální chyby a byl by použitelný i v praxi (v listu GVD však chybí trasy vlaků nákladní dopravy)

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Diplomová práce je psána přehledně, srozumitelně. Zařazené tabulky a zvolené přílohy vhodně doplňují textovou část a mají velkou vypovídací schopnost.

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

Připomínky a dotazy k práci:

Nové traťové a staniční zabezpečovací zařízení proti dnešku jistě výrazně zrychlí organizování dopravního provozu. Aby se však předešlo dotazům na reálnost setaveného GVD, považoval bych za účelné doplnit diplomovou práci o tabulku nově vypočítaných intervalů následných mezidobí, alespoň na úseku Zábřeh na Moravě - Šumperk, kde je požadavek na množství tras největší, ale zároveň jsou zde v mezistaničních úsecích vybudována oddílová návěstidla automatického hradla a cestová návěstidla ve stanicích. Dokázalo by se např., zda je dostatečný interval na odhlášku za 1700 před 3832 v úseku Postřelmov - Bludov za 1,5 min, případně reálnost plynulé jízdy na Odb v km 6.300 např. u vlaků 1702, 906, 908. Je zajištěna plynulá jízda vlaku 1632 kolem předvěsti vjezdového návěstidla do Bohuňovic, proti zastavujícímu vlaku 3703? (1,5 min).

Práci klasifikuji stupněm: Výborně (1)

V Olomouci dne 5.6.2009 .

.....

Ing. Řihák v.r.