

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Oponentský posudek bakalářské práce

Název bakalářské práce: Návrh GVD na trati Havlíčkův Brod - Pardubice-Rosice nad Labem
Autor práce: Petr ŘÁDEK
Oponent: Ing. Michal ŠTĚPÁN

Hodnocení práce:

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

Přístup studenta lze hodnotit pouze jako uspokojivý, při hledání a následné obhajobě zvoleného konceptu řešení se občas uchyluje k výraznému zjednodušení okolních podmínek a dílčích tvrzení - s cílem obhájit jím navržené řešení úkolu (např. zvolení průjezdu R linky v ŽST Chrast u Chrudimi, pouze obecná tvrzení o úloze IDS, částečně zkreslený výklad zajištění schématu dopravní obslužnosti, jež je legislativně určeno objednateli dopravy, nikoli prioritně dopravcům).

Elementární metody praktických řešení jsou však respektovány.

Autorem navržené jízdní doby pro jednotku Desiro na trati 238 jsou akceptovatelné a autorem uváděné předpoklady pro jejich dosažení jsou adekvátní.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Výsledné řešení je individuálním názorem, v praxi by se však při striktní realizaci velmi pravděpodobně setkalo s nezanedbatelnou vlnou kritiky. Velmi pravděpodobně by řešení nárůst frekvence nepřineslo bez dalších nutných opatření, tato v dokumentu však nastíněna nejsou (vedení návozdových linek autobusové dopravy, řešení alternativních poloh vlaků v ranní špičce pro splnění důležitých funkcí veřejné dopravy - návozy na tradiční začátky školního vyučování a pracovní doby, zajištění spojení k lékaři, aj.).

Technologické řešení je v praxi akceptovatelné, avšak v některých případech by případné investice do infrastruktury nebo náklady provozu, s nimiž autor uvažuje, nebyly efektivně zhodnoceny - obdobného výsledku řešení problému lze dosáhnout i jinými opatřeními (např. technologicko-organizačními) a není třeba investic - doba osazení pracoviště výpravčího v Medlešicích, požadavek na zkapacitnění úseku Chrast u Chr. - Žďárec u Sk., aj.

Pozitivně lze hodnotit sestavu GVD s křížováním vlaků v ŽST Žďárec v cca 60-ti minutové periodě, což by výhledově mohlo splnit předpoklady pro účelné navázání přípojových návazností na trať 261.

Dopad navrženého řešení (zejména ekonomický) není nikterak hodnocen, autor se omezil pouze na paušální konstatování, jež jsou všeobecně užívaná ve sdělovacích

prostředcích. Rozsah výkonů vlakové dopravy, který by měl být navýšen o cca 35%, by měl být v dokumentu odůvodněn, resp. měly by být uvedeny předpoklady, jež k úvahám takového návrhu nárůstu rozsahu dopravy autora vedou.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce splňuje požadavky technologie železniční dopravy a řízení dopravního provozu. Dokument akceptuje rovněž ustanovení Zákona o dráhách a dalších legislativních norem ČR.

Nepřesné označení některých sídelních celků (autor uvádí město Slatiňany jako "obec", apod.).

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Záhlaví některých tabulek není zcela výstižné, např. u tabulek č. 1 - 10 není zřejmé, k jakému časovému období (den, měsíc, čtvrtletí ??) se zveřejněné hodnoty frekvence cestujících vází.

Jazyková úprava dokumentu je pouze na průměrné úrovni, korektura textu pravděpodobně provedena nebyla.

Dokument obsahuje drobné další nepřesnosti (např. na str.15 popisován traťový úsek Ždírec nad Doubravou - Chotěboř - Hlinsko v Čechách, správně však má být Chotěboř - Ždírec nad Doubravou - Hlinsko v Čechách; v některých případech neuváděn v textu úřední název tarifního bodu, ale pouze zkrácený název - Žďárec místo Žďárec u Skutče, apod.).

Nástupy uvedené v tabulce č. 10 jsou cca o 100% vyšší oproti uvedeným výstupům cestujících (relace Chrudim) - chybí zdůvodnění takové anomálie (- liché vlaky jsou vesměs v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem výchozí, takže se nejedná o vyslovené nástupy frekvence z Rosic, ale o součet nástupů i za ŽST Pardubice hl.n.).

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

Připomínky a dotazy k práci:

Žádné.

Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře minus (2,5)

V Pardubicích dne 11.6.2009 .


.....
Ing. Michal Štěpán