

Posudek oponenta diplomové práce

Identifikační údaje o absolventské práci:

- škola:** České vysoké učení technické v Praze
Fakulta dopravní
- autor:** **Bc. Martin Peterka**
- vedoucí:** Ing. Martin Vaněk, Ph.D.
Ing. Martin Jacura, Ph.D.
- název:** **Možnosti úprav železniční trati Tábor - Písek**
- abstrakt:** Předmětem předložené diplomové práce je detailní analýza stávajícího stavu železniční infrastruktury na trati Tábor – Písek a její zařazení do železniční sítě České republiky. Dále je zde komplexní analýza zjištěných problémů a nedostatků na dané relaci, na něž jsou navrženy řešení pro zlepšení stávajících podmínek a jsou popsány další možnosti jejího rozvoje. Práce je především zaměřena na úpravu železničních stanic a zastávek, kde jsou navrženy úpravy v prostorovém uspořádání nástupišť a kolejí, které nesplňují podmínky dané dnešními normami. Také je zde ale pozornost zaměřena na návrhy zlepšení parametrů trasy v rámci stávající osy s případným výskytem přeložek v omezené míře, vzhledem k významu železniční trati Tábor – Písek v rámci České republiky. Hlavním cílem u návrhů řešení železničních stanic a zastávek je zvýšení bezpečnosti přístupu cestujících na nástupiště a do vlaků, u parametrů trasy pak zase zatraktivnění železničního spojení a dosažení lepších podmínek v rámci cestovních dob. Součástí práce je také analýza socioekonomických a přepravních vztahů v přílehlém regionu a stávajících možností železničního spojení vůči alternativním dopravním módům.
- rozsah:** 112 stran textové části formátu A4, 16 grafických příloh
- odevzdání:** červen 2016

Pozitivní hodnocení práce:

- Autor při tvorbě práce postupoval velmi systematicky, práce je přehledně členěna, jednotlivé části na sebe logicky navazují.
- Velmi precizně a účelně je provedena demografická i dopravní analýza zájmové oblasti.
- Výkresová část je zpracována na požadované úrovni a poskytuje všechny potřebné informace o stávajícím stavu i návrhu.
- Práce je na velmi dobré gramatické i stylistické úrovni.

Připomínky k práci:

- Poněkud výrazněji by si zasloužil zpracovat bod zadání Odhad potenciálu nového železničního spojení pro využití železniční dopravou.
- Hlavní výhradu má oponent k faktu, že diplomant váže předpokládanou cílovou traťovou rychlost (80 km/h) na jízdní parametry vozidel řad 810 a 814 a tímto argumentem v podstatě zavrhuje její, byť jen dílčí, výraznější zvýšení - z krátkodobého hlediska je to sice realistický přístup, z dlouhodobého ovšem zakonzervování rychlosti na úrovni neodpovídající požadavkům 21. století. Např. od km 29,5 až po km 37,5 neklesá poloměr oblouku ani ve stávajícím stavu pod 500 m, tudíž vozidlo s lepšími trakčními vlastnostmi by vyšší rychlost nepochybně využilo, nehledě na zkrácení jízdních dob v ostatních úsecích bez zvýšení traťové rychlosti díky lepší akceleraci.

Otázky pro autora práce:

- Str. 91 - Výpočet cestovní doby kalkuluje se zrychlením motorové jednotky řady 814 - přestože dále není rychlostní profil více přiblížen, je patrné, že zkrácení cestovních dob lze dosáhnout jen projížděním nemalého počtu zastávek - zabýval se tedy autor alespoň orientačně jejich reálným využitím cestujícími?
- str. 92 - Navzdory vazbě návrhu na dva výše uvedené typy vozidel je zvažována variantní hodnota $I = 130$ mm. Mohou jí tato vozidla dosáhnout?
- Zamýšlel se autor nad tím, jak by atraktivitu trati pro cestující ovlivnila zvažovaná výstavba zastávky Písek centrum na ulici Preslova?

Zhodnocení práce:

- Práce nabízí ucelený a důkladný pohled na aktuální stav tratě a možnosti jeho úprav za účelem zvýšení atraktivity železniční dopravy.
- Ke škodě práce je nepoměr mezi návrhy úprav dopraven a širé trati, kdy oproti rozsáhlým úpravám stanic se u trati autor smiřuje s faktem, že vozidla provozovaná v současné době by vyšší rychlost stejně nevyužila.
- S ohledem na rozsáhlé pozitivní aspekty práce a s vědomím, že výše rozporovaná návrhová rychlost, potažmo výběr zvažovaných vozidel, je spíše záležitostí zvolené koncepce nežli odborné úrovně, klasifikuji práci známkou **A (výborně)**.

V Praze dne 17. června 2016

Ing. Ondřej Havlena