

Posudek oponenta bakalářské práce

Prověření obnovy dopravní Luka pod Medníkem

Student: Vladislav Gončukov

Oponent: Ing. Pavel Purkart

Předložená práce pana Vladislava Gončukova se zabývá prověřením obnovy dopravní Luka pod Medníkem. Práce je přehledně strukturována, kdy student nejdřív situaci analyzuje, zabývá se popisem řešeného území a historickým vývojem řešené problematiky. Následně stručně shrnuje důvody nevyhovujícího stávajícího stavu a navrhuje řešení.

Téma práce bylo zvoleno ryze aktuální – problematika je oponentovi i přes jiné domovské území známa a i student v práci stručně zmiňuje, odkud požadavek plyne. Jako jednoduchý studijní podnět plní práce své poslání, byť projektantem by samozřejmě musela být rozpracována problematika nepochybně zevrubněji.

Práce působí uceleným dojmem, student se snaží ctít široké spektrum zásad řešení při jeho návrzích a z hlediska stylistického a jazykového je práce napsána bez závažných chyb (pouze řídké pravopisné chyby nenarušující porozumění – např. Kamenný **p**řívov). Práce je celkem čtivá a s přiměřeným užíváním odborných pojmů. Práce splňuje požadavky na bakalářskou práci, zadání je průměrné až mírně nadprůměrné obtížnosti (zejména s ohledem na umístění dopravní ve směrovém oblouku). V práci je nutné ocenit i určitý studentův humanitní přesah, dále pak práce působí dojmem, že práci věnoval patřičný čas. Návrhová část práce je pak zajímavým podkladem pro budoucí plánování, nicméně z hlediska návržení vybraných parametrů je do určité míry diskutabilní.

Připomínky oponenta k práci

- Zkratky v jejich seznamu bych navrhoval řadit spíše abecedně, nikoli sousledně dle výskytu v práci.
- V případě čísla trati 210 chybí uvést, že se jedná o číslo dle aktuálně platného knižního jízdního řádu – pro přehlednost preferuje oponent uvádět, k jakému druhu jízdního řádu se číslo vztahuje a k jakému období jeho platnosti.
- U čerčanské větve uvádí student délku 60 km a u dobříšské 32 km. U čerčanské větve pak student uvádí, že se jedná o spojení Prahy z Čerčan a u dobříšské Prahy s Dobříší. Délka 32 km u dobříšské větve však přísluší pouze úseku Vrané nad Vltavou – Dobříš bez společného úseku do Prahy. Bylo tedy vhodnější toto lépe vysvětlit,
- Vyjádření „*osa mostu není přímá, ale tvořena 180 m obloukem*“ – předpokládám směrovým obloukem, bylo by vhodné opět příště upřesnit.

Oponent však uvádí, že formálně se jedná o drobnosti, které nemají zásadní vliv na kvalitu a porozumění práce.

Dotazy na studenta při obhajobě:

- V kapitole 5.1. uvádíte, že v původním plánu z roku **1984** se s dopravnou Luka pod Medníkem nepočítalo. Jedná se o nešťastný překlep a rok 1884?
- Motiv nízké rychlosti 30 km/h ve staničních kolejích dopravní je s ohledem na geometrii koleje do značné míry zřejmý, avšak diskutabilní zároveň. Proto se oponent táže, zda alespoň v průběžné koleji 1 by nemohla být rychlost vyšší (např. alespoň 50 km/h pro dopravnou projíždějící vlaky, zde zejména asi případné nákladní) a pokud ano, jaké důsledky či úpravy (zda

vůbec) by toto přineslo. Skutečnost, že v obou dopravních staničních kolejích navrhuje student pouze rychlost 30 km/h, je dle názoru oponenta významnou slabinou práce, kdy alespoň částečně mohl student patrně dosáhnout výsledků příznivějších. Dále prosím zdůvodněte volbu délky nástupních hran 180 m.

- Student jasně zmiňuje potřebu reaktivace dopravní vyjádřením ROPIDu. V případě realizace výhybny bych poprosil studenta, zda by dokázal vydedukovat při obhajobě úpravu provozní koncepce na trati 210 v případě reaktivace této dopravní, tedy při hodinovém intervalu vlaků dokázal identifikovat pravidelná místa křížování a zejména pak ohodnotit požadované zkrácení cestovních dob vlaků osobní dopravy.

S ohledem na požadavky kladené na bakalářské práce a splnění zadání práce si dovoluje oponent navrhnout po uspokojivém zodpovězení doplňujících dotazů při obhajobě pro studenta známku:

B (velmi dobře)

V Mirošově dne 30. 8. 2021

Ing. Pavel Purkart