

## POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

NÁZEV BP: **Nový provozní koncept Čerčany – Lededčko – Kolín**

AUTOR BP: **Karel Síbrt**

VEDOUCÍ BP: Ing. Martin Jacura, Ph.D.

OPONENT BP: Ing. Tereza Špringlová

Autor předložené bakalářské práce se zabýval především analýzou osobní dopravy na železniční trati v úseku Čerčany – Lededčko – Kolín. Práce analyzuje současný stav železniční osobní dopravy v regionu a předkládá návrhy na zatraktivnění a zkvalitnění železniční dopravy v oblasti Posázaví. V úvodních kapitolách nás autor seznamuje s historickým vývojem železniční dopravy v zájmovém území i se současným stavem provozu osobní dopravy i samotné železniční infrastruktury.

V úvodní analytické části oceňuji především komplexnost popisu trati ze všech možných hledisek, jak z pohledu dopravní obslužnosti nebo provozu, tak i samotné infrastruktury, což je velmi důležité. Jediné, co mi trochu chybí, je alespoň zmínka o nákladní dopravě. Vzhledem k množství zaústěných vleček lze předpokládat, že na sledované trati není provozována pouze osobní doprava.

Pěkné je zpracování popisu jednotlivých dopraven na trati, které obsahuje i přehledné schéma každé dopravní pro lepší orientaci a představu, co autor popisuje. Nicméně zde spatřuji i několik drobných nedostatků. Zásadní připomínku mám právě ke schématům dopraven. Jednotlivé dopravní jsou nám z blíže nespécifikovaného důvodu představovány proti směru staničení, a to zřejmě mělo za následek, že i jednotlivá schémata jsou v podstatě otočena. V praxi se vždy postupuje ve směru nárůstu staničení a vyobrazení tak může být matoucí. To se týká i přílohy 1 „Kolejové schéma trati“. V odstavci 5.4.4 má autor rozpor v textu vůči schématu železniční stanice Lededčko. Nesouhlasí uváděné délky nástupišť.

V kapitole 6.1 je hezky graficky znázorněna dostupnost železniční trati pro danou oblast pomocí izochron dostupnosti, nicméně autor to dále nijak nerozvádí ani nekomentuje, což je trochu škoda, působí vytržený z kontextu. Dále se v této kapitole autor zmiňuje o přepravních tocích, které přehledně znázorňují přiložené grafy, ale ani ty autor příliš nerozvádí, ani s nimi dále nepracuje, stejně tak neuvádí zdroj, ze kterého čerpal. Zde se autor mohl více zamyslet nad aktuálními kapacitami vozů, zda vyhovují či nikoliv a dále pak rozvést, jaké budou přepravní kapacity po navrhovaných změnách.

V poslední kapitole před samotným návrhem nás autor seznamuje s problémovými místy na trati, která mají za následek omezení traťové rychlosti a zcela správně uvádí, jak by se tato omezení dala eliminovat. I zde se nabízí doplnit trochu podrobnější popis jednotlivých míst.

V samotném výstupu bakalářské práce, kterým je návrh nové výhybny Hatě a návrh nového jízdního řádu, postupuje autor systematicky a logicky uvádí jednotlivé souvislosti. Velmi oceňuji porovnání variant jízdních řádů „HODINOVÝ TAKT“ a „PROKLAD“ pomocí

přehledné SWOT analýzy, kde se autor zamyslel i nad úskalími, která mohou navrhované změny přinést. Jednotlivé grafické přílohy jsou dobře zpracované, pouze v případě rychlostního profilu by mohl být dopracován i rychlostní profil po navržených úpravách.

Práce je celkově dobrá, i když místy působí zdánlivě nesourodě a vyskytuje se v textu i jednotlivých přílohách několik nepřesností. Autor splnil všechny body zadání, a i přes výše uvedené nedostatky předloženou bakalářskou práci

**doporučuji k obhajobě  
a klasifikuji ji známkou C (dobře).**

1. Jaká je současná kapacita vozidel na trati? Vyhovuje současnému stavu? A jak se změní kapacita po zavedení navrhovaných vozidel?
2. Str. 47: Autor uvádí v textu druhé varianty výhybny Hatě délku nástupiště 90 m, v příloze je ovšem pouze 50 m. Co platí? A bude délka dostatečná vzhledem k předpokládanému řazení?
3. Mezi tratěmi s předpokládaným omezením osobní dopravy ze strany Středočeského kraje (zde zachování provozu pouze v sezóně) se objevil také traťový úsek Uhlířské Janovice - Leděčko. Přestože byl následně ze seznamu vyřazen, zajímal by mne názor autora práce na tuto problematiku.

Ing. Tereza Špringlová