



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

Fakulta dopravní  
K612 – Ústav dopravních systémů  
Horská 3, 128 03 Praha 2

## **POSUDEK VEDOUCÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE**

Název diplomové práce..... **Možnosti úprav železniční trati  
Tábor - Písek**

Autor (včetně titulů) ..... **Bc. Martin Peterka**

Vedoucí diplomové práce (včetně titulů) ... **Ing. Martin Vaněk, Ph.D.**  
**Ing. Martin Jacura, Ph.D.**

### **Hodnotící hlediska a jejich klasifikace**

|   |                     |
|---|---------------------|
| Splnění požadavků a cílů diplomové práce .....                                | A (výborně) ... 1,0 |
| Samostatnost a vlastní iniciativa<br>při zpracování diplomové práce .....     | A (výborně) ... 1,0 |
| Využívání znalostí získaných vlastním studiem<br>a z odborné literatury ..... | A (výborně) ... 1,0 |
| Využívání podkladů a dat získaných z praxe .....                              | A (výborně) ... 1,0 |
| Odborná úroveň a přínos diplomové práce .....                                 | A (výborně) ... 1,0 |
| Formální zpracování a úprava diplomové práce .....                            | A (výborně) ... 1,0 |

Další připomínky k diplomové práci:

Student v diplomové práci zpracoval téma úprav regionální trati č. 201, jejíž význam je dnes převážně na lokální úrovni, čemuž odpovídá i navržený způsob a rozsah prezentovaných úprav. Na kvalitě práce se projevila mimořádná péle a svědomitý přístup studenta, a to nejen při studiu podkladů technického i netechnického charakteru.

Předmětem práce je nejprve důkladná analýza stávajícího demografického potenciálu pro dopravní spojení měst Tábor, Milevsko a Písek, a dále analýza stávajících i budoucích možností železniční infrastruktury a provozovaných vozidel. Po prvotních úvahách o větším množství variant se student právě na základě vyzkoumaných technických a dopravně-technologických parametrů pevné i pohyblivé složky systému železnice rozhodl pro podrobnější sledování pouze jediné smysluplné varianty, a sice optimalizace trati plně ve stávající ose s důslednou eliminací rychlostních propadů a úpravou stanic ve smyslu standardních požadavků na zařízení pro přepravu cestujících na tratích regionálního charakteru. Takový způsob rekonstrukce byl víceméně i předurčen vlastním zadáním práce. Technické řešení je doplněné základním dopravně-technologickým přehledem.

Závěr práce nabízí stručné posouzení výsledků, na které navazují přílohy ve formě fotodokumentace stávajícího stavu a dalších 15 příloh, ve kterých student kromě vlastního technického řešení předkládá výpočty směrových parametrů nově navržené osy, a to pro dvě podvarianty (pro nedostatky převýšení  $I=100$  mm a  $I=130$  mm), které se však v cestovních dobách segmentu převládajících vlaků kategorie Os vzhledem k vysoké četnosti míst zastavení mezi sebou prakticky neliší. Nicméně práce prokázala, že oproti stávajícímu stavu je možné pro vybrané vlaky dosáhnout na celé relaci i systémové jízdní doby 1 hodina a obecně zkrátit cestovní dobu mezi městy Tábor a Písek zhruba o 15 % prakticky s minimální mírou vložených investic, což je vzhledem ke klesající atraktivitě tohoto dopravního módu v demograficky a zároveň geomorfologicky problematičtější lokalitě, jako je tato, velmi uspokojivý výsledek. Grafické zpracování má vysokou úroveň a díky komplexnímu přístupu studenta práce jednoznačně představuje důstojné završení studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Diplomovou práci **doporučuji** k obhajobě.

**Celková klasifikace diplomové práce ..... A (výborně)**



.....  
Ing. Martin Vaněk, Ph.D.

V Praze dne ..... 16. června 2016