



POSUDEK VEDOUCÍHO DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název diplomové práce **Využití systému vlakovtravaje
v oblasti mezi Plzní a Plasy**

Autor (včetně titulů) **Ing. Petr Velek, MBA**

Vedoucí diplomové práce (včetně titulů) ... **doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.**
Ing. Pavel Purkart

Hodnotící hlediska a jejich klasifikace

Splnění požadavků a cílů diplomové práce C (dobře) ... 2,0

Samostatnost a vlastní iniciativa
při zpracování diplomové práce D (uspokojivě) ... 2,5

Využívání znalostí získaných vlastním studiem
a z odborné literatury D (uspokojivě) ... 2,5

Využívání podkladů a dat získaných z praxe C (dobře) ... 2,0

Odborná úroveň a přínos diplomové práce D (uspokojivě) ... 2,5

Formální zpracování a úprava diplomové práce E (dostatečně) ... 3,0

Další připomínky k diplomové práci:

Student si ke zpracování zvolil zajímavé a aktuální téma. Zadání je v zásadě splněno, i když byl student vedoucími několikrát upozorněn, že s ohledem na znění zadání by měl práci vhodněji strukturovat a volit jiné postupy. Proto některé body zadání byly rozpracovány pouze okrajově nebo se obtížněji v práci hledají.

Vedoucí diplomové práce ve svém posudku zohledňují přístup studenta ke zpracování práce. Na dále uvedené nedostatky byl student průběžně upozorňován, avšak k jejich zapracování do konečné podoby práce přesto nedošlo. Podstatné výtky vedoucích práce k její odevzdané podobě jsou zejména následující:

- Situace trati coby výkresové přílohy práce jsou často zpracovány v nestandardním měřítku (1:2 000), na nevhodném mapovém podkladu (ortofotomapa) a zejména v obrovských formátech s rozsáhlými nepotištěnými plochami. Popisky jsou obvykle špatně čitelné, minimálně v jednom případě dokonce student odevzdal situaci trati bez mapového podkladu. Vypovídací hodnota těchto klíčových příloh projektu je tak výrazně snižena.

- Oproti tomu např. příčné řezy zpracoval student pečlivě. Obecně i u vybraných obrázků z hlavní části práce by bylo přínosnější, pokud by byly samostatnou přílohu tak, aby byly čitelnější a názornější (typicky obrázek 6).

- U zastávky Obora u Kaznějova je uvedeno, že primárně slouží k přestupu na autobusové

linky. Prakticky se tak téměř neděje a frekvence cetujících v zastávce se blíží nule. Student uvádí, že přirozeným centrem řídkce osídlené oblasti okresu Plzeň-sever je město Manětín, s čímž nelze zcela souhlasit, neboť se v něm nacházejí sídla s vyšším významem pro oblast (Horní Bříza, Plasy, Kaznějov nebo Kralovice).

- Vlaky dopravce GW Train Regio nejsou pouze v objednávce Ministerstva dopravy ČR, ale také Usteckého kraje a Plzeňského kraje. České dráhy na trati č. 160 (dle KJŘ) skutečně užívají v práci uvedené soupravy, jejich oběhy jsou však ve všech případech svázány i s výkony na jiných tratích, tudíž jejich proběhy pouze na trati č. 160 jsou nižší, než autor v práci uvádí.

- V případě infrastrukturních úprav trati č. 160 a linkového vedení naznačeného v Plánu dopravní obslužnosti vychází autor převážně z jeho staré verze, verzi z roku 2017 (schválenou v roce 2018) autor zmiňuje pouze okrajově, přičemž student byl upozorněn na to, ať se zabývá verzí novější.

- Autor práce používá ve výpočtech GPK nejvyšší hodnotu převýšení 120 mm bez zdůvodnění, proč tak postupuje; proč nedoporučuje využít hodnotu vyšší, kterou umožňuje platná norma na projektování žel. tratí.

- V případě navrženého GVD u základního intervalu spojů systému tram-train 20 minut není zcela respektována symetrie GVD v minutě 00. To nemusí být problém u provozu vlakotramvajů v krátkém intervalu, nicméně v případě vlaků linky R25 Plzeň – Most by toto pravděpodobně bylo objednateli neakceptovatelné s ohledem na přípoje linky v uzlových stanicích. Obecně chybí v práci případná diskuse o vhodnosti mísení taktových rodn, přestože k němu v práci dochází.

- Srovnání variant tratí v práci navržených by mělo být věnováno více úsilí a prostoru a zasloužilo by si přehlednější zpracování (tabelární).

- Z hlediska jazykového je práce bez závažných chyb, nepřehlédnutelné jsou však stylistické nedostatky (překlepy, chybějící znaky, chybějící nedělitelné mezery, dlouhé odstavce). V práci jsou používány rozdílné formulace staničení trati, přičemž vyjádření staničení "st. ŽT 8,250 km" nebo "st. 8,456 km" se zásadně neužívá.

- V seznamu literatury, resp. podkladů, chybí dokumenty získané od SŽDC.

Nicméně je nutno ocenit v práci stanovené cestovní doby vlaků a sestavení GVD.

Vybraná fakta uvedená výše snižují bohužel celkové hodnocení a souhrnný dojem práce, byť celkovou kvalitou je diplomová práce doporučena k obhajobě.



Diplomovou práci **doporučuji** k obhajobě.

Celková klasifikace diplomové práce.....D (uspokojivě)

Doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D., Ing. Pavel Purkart

.....
jméno a tituly vedoucího diplomové práce

.....
podpis vedoucího diplomové práce

V Praze dne 18. prosince 2018