

Posudek oponenta bakalářské práce

Název práce: Racionalizace provozu na trati Domažlice - Planá u Mariánských Lázní

Autor práce: Tomáš Bareš

Oponent: Ing. Ivo Hruban, Ph.D.

Hodnocení struktury a obsahu práce:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Náplň práce je v souladu s tématem a zásadami pro zpracování práce:	Ano, náplň práce je zcela v souladu s tématem a zásadami pro zpracování práce. ▼
Jednotlivé části práce na sebe logicky navazují:	Ano, struktura práce je logická, jednotlivé části práce jsou vyvážené. ▼
Rozsah práce odpovídá stupni odborné práce a zpracovávanému tématu:	Ano, zcela. ▼

Hodnocení práce se zdroji:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Student využíval dostatečné množství informačních zdrojů vztahujících se k tématu:	Ano, množství zdrojů a jejich obsah odpovídá zpracovávané problematice. ▼
Student prokázal schopnost pracovat s použitými informačními zdroji:	Ano, údaje zcela správně zobecňoval, analyzoval a citoval. ▼

Hodnocení postupu řešení a dosažených výsledků:	hodnoceno stupněm VELMI DOBRĚ
Student zvolil vhodný postup řešení k naplnění cíle:	Ano, správně zvolil postup, ne zcela vhodně aplikoval metody. ▼
Student v práci používal správnou odbornou terminologii vycházející z řešené oblasti:	Ano. ▼
Hodnocení dalšího využití náplně a výsledků práce:*	Ano, práce je po částečné úpravě či doplnění využitelná. ▼

*u prakticky zaměřených prací se hodnotí využitelnost pro praxi, u teoreticky zaměřených prací se hodnotí možnost aplikace teorie v praxi nebo jako základ pro další zpracování

Formální úprava práce:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Po formální stránce práce odpovídá požadavkům na odbornou práci:	Ano, zcela. ▼
Práce je vhodně doplněna obrázky, tabulkami a přílohami:	Ano, velmi vhodně doplňují text práce. ▼
V práci se vyskytují gramatické chyby:	Pouze malé množství, které nesnižuje úroveň práce. ▼

Poznámky k hodnocení

Při výpočtu provozních intervalů se autor odkazuje na směrnici 104 SŽDC, použité výpočty však nejsou zcela v jejím souladu. Provozní intervaly se počítají pro jedno místo vzájemného možného ohrožení, autor kombinuje dvě různá. Jde tedy o dobu obsazení dopravního vlaku než o provozní intervaly. Nejsou započítány některé časy, jako doba automatického rozpadu vlakové cesty, doba jízdy prvního vlaku od uvolnění místa vzájemného možného ohrožení (tabulka 24). Jak byla posuzována časová náročnost výkonu práce zaměstnanců po racionalizaci, když tvrdíte, že tyto nebudou přetěžováni? Přitom výpravčí v Domažlicích nově vykonává i funkci traťového dispečera a telefonicky sjednává vlaky do Horšovského Týna.

Otázky k obhajobě

Na str. 51 uvádíte, že vozidla pokračující na návazné tratě bude nutné vybavit ETCS, nebylo by lepší na trati zřídit ETCS LC než RB? Proč v Domažlicích zůstává původní SZZ, když je do stanice zřízeno DOZ z Pobežovic a Klenci p. Č., jak by se toto dalo řešit? Jak bude řešeno zjišťování konce vlaku v Pobežovicích při zachování t. dorozumívání od H. Týna?

Celkové hodnocení (známku stanovuje oponent BP se zohledněním výše uvedeného dílčího hodnocení)

Práci hodnotím celkově stupněm	velmi dobře ▼
Na základě výše uvedeného hodnocení závěrečnou práci k obhajobě	doporučuji. ▼

Datum: 10.6.2016

Podpis:

