

# Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

## Oponentský posudek diplomové práce

<b>Název diplomové práce:</b> Finanční náročnost údržby tramvajových vozidel dle jednotlivých typů
<b>Autor práce:</b> Bc. Jan Doležal
<b>Oponent:</b> Ing. Vojtěch Nižňanský

### Hodnocení práce

#### **Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:**

Studentův přístup lze hodnotit jako správný. Student si opatřil potřebné informace jak z veřejně dostupných zdrojů, tak i z interních dokumentů DPP. V práci se zabývá náklady jak očekávanými (např. pravidelná údržba), tak i neočekávanými (např. opravy po nehodách).

#### **Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:**

Předložená práce představuje materiál, který může, pokud bude dostatečně a správně využit, pomoci DPP (a v omezené míře i dopravním podnikům v jiných městech s tramvajovým provozem) k nezanedbatelné úspoře nákladů. Jen je z tohoto pohledu škoda, že nebyly autorovi poskytnuty i údaje o nákladech na opravy po nehodách, což ale ovšem není chyba autora.

#### **Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:**

Analýzy ABC i XYZ jsou provedeny správně. Seznam použitých zdrojů i citace jsou také v pořádku. I v případech, kdy je namísto přímé citace použita parafráze, je z práce zřejmé, které části jsou autorovo vlastní dílo a které jsou převzaté. U tabulek a grafů, které jsou vlastním dílem autora, je z okolního textu zřejmé, jakým způsobem byly hodnoty v těchto tabulkách či grafech získány.

#### **Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):**

Z hlediska formálního je práce na vynikající úrovni. Typografické chyby (osamocené řádky na začátku/konci stránky, jednopísmenná slova na konci řádku, ...) se v práci nevyskytují. Obzvláště oceňuji, že autor používá české názvy zahraničních měst (např. Miškovec), což už je v dnešní době vzácné.

**Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.?** NE

**Připomínky a dotazy k práci:**

Autor v práci v kapitole 3.2.1 navrhuje za účelem zvýšení bezpečnosti provozu provést stavební úpravy za účelem snížení nehodovosti a tedy i nákladů na opravy vozů po nehodách. Pokud vezmeme odhad autora a budeme předpokládat stejnou cenu oprav u všech vozů, tak i kdybychom stavebními úpravami zabránili všem nehodám všech typů vozů, půjde o úsporu cca 70 mil. Kč za rok. To je ovšem cena, za kterou lze rekonstruovat ve stávající stopě 700 m tramvajové tratě (nepočítaje mosty, tunely, ...). Vzhledem k celkové délce tramvajové sítě 143 km tak lze očekávat návratnost takové investice za několik stovek let, pokud vůbec. Pokud bychom opustili čistě ekonomiku dopravního podniku a započítali i celospolečenské ztráty, pak tyto počty mohou vyjít jinak. Zde je ale tolik dalších proměnných (např. urbanismus města, přístupnost oddělené tramvajové sítě, atd.), že by toto téma vydalo na samostatnou závěrečnou práci.

Dotazy k práci nemám.

**Práci klasifikuji stupněm: A - výborně**

V Praze dne 11. 8. 2021

.....  
Ing. Vojtěch Nižňanský