

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Rozbor vývoje v oblasti železniční dopravy a její potenciál v dopravním systému
Autor práce: Bc. David Brabec
Oponent: Ing. Aleš Bartheldi, Ph.D.

Hodnocení práce:

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

Vzhledem k zadanému úkolu, který se týká celé řady konkrétních dílčích oblastí, zvolil diplomant správný postup řešení, spočívající v podrobné analýze souvisejících dokumentů. Diplomant v práci využil vynikající orientaci ve zkoumané oblasti a prokázal schopnost komplexního uvažování a samostatného řešení.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Diplomová práce představuje celek, který je velice dobře využitelný pro získání ucelené představy o zkoumané problematice. Výstupy diplomové práce jsou zajímavé pro všechny subjekty účastníci se rozhodovacího a dopravního procesu v odvětví železniční dopravy. Diplomant se věnuje velmi široké oblasti různých témat, které ovlivňují efektivnost železniční dopravy. Pozitivně hodnotím snahu diplomanta o vyslovení vlastních závěrů ke všem tématům. Na druhou stranu je nutné poznamenat, že vyslovené závěry nejsou detailněji verifikovány a podloženy exaktní analýzou. Z tohoto důvodu je v řadě případů možné s vyslovenými názory polemizovat. Vzhledem k zadání a rozsahu diplomové práce však toto nepovažuji za chybu.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce plně odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Práce splňuje veškeré formální požadavky na ni kladené. Diplomantovi se podařilo dodržet ve všech kapitolách držet jasnou a logickou strukturu.

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

Pro práci bylo použito standardního řešení, prostor pro udělení patentu nevidím.

Připomínky a dotazy k práci:

Před tím, než vyslovím své připomínky k jednotlivým bodům diplomové práce, bych rád ocenil odvalu diplomanta, s jakou se pouští do jednotlivých oblastí. Přestože mám osobně k jednotlivým dílčím závěrům diplomanta zásadní připomínky, je mi jasné, že nad nimi nemůže nikdy panovat jednoznačná shoda. Jedná se o témata, o kterých je již řadu let vedena vzrušená debata mezi všemi uznávanými odborníky v dané oblasti a žádné jednoznačné a snadno prosaditelné řešení nebylo dosud nalezeno.

Nesouhlasím však s diplomantem v tom, že je nutné dokončit převod vlastnického práva k nemovitostem z ČD na SŽDC. Za provoz nádraží by měl být odpovědný subjekt, pro který je motivací spokojený cestující.

Přestože implementace železniční interoperability je z dlouhodobého hlediska pro železniční dopravu jednoznačně pozitivní, v krátkodobém horizontu klade na celý železniční sektor neúměrné finanční nároky. Vedle GSM-R autor zapomněl zmínit nutnost rozvoje ETCS na tratích TEN-T, který je obzvláště nákladný.

K problematice rušení tratí - vzhledem k hustotě naší železniční sítě a jejím parametrům nelze dlouhodobě financovat železniční dopravu v takovém rozsahu jako nyní. Souhlasím však s autorem, že zbytnou infrastrukturu lze následně využít pro různé účely.

Provozování vlaků EC a IC v ZVS nelze považovat za evropský unikát. Vzhledem k našim národním specifikům je tato doprava srovnatelná spíše se zahraničními vlaky typu Ex a R.

Nesouhlasím s autorem, že ČD nejsou motivováni ke snižování nákladů a zvyšování tržeb. ČD mají ve smlouvách definováno výnosové riziko. Navíc výše úhrady ZVS je nastavena tak, že dlouhodobě počítá se zásadními úsporami na straně ČD.

Na diplomanta mám následující 2 dotazy:

O kolik je vyšší úhrada ZVS na nově vysoutěžené slovenské trati, kde dnes jezdí vozidla DESIRO společnosti RegioJet oproti průměrné úhradě ZVS na srovnatelné trati v ČR?

Jsou obecně vyšší provozní náklady nového vozidla, nebo provozní náklady starého typu vozidla?

Práci klasifikuji stupněm: Výborně (1)

V Pardubicích dne 31.5.2011 .

.....
Ing. Aleš Bartheldi, Ph.D.