

Oponentský posudok dizertačnej práce

Autor: Ing. Ivo Hruban

Téma dizertačnej práce: Časové ztráty z provozu a kvalita dopravy

Oponentský posudok na dizertačnú prácu s názvom Časové ztráty z provozu a kvalita dopravy Ing. Iva Hrubana bol spracovaný na základe menovacieho listu predsedu komisie doc. Ing. Pavla Drdlu, Ph.D., čj ovvč/203/11, Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice zo dňa 05.10.2011.

Predložená dizertačná práca napísaná na 87 stranách, ku ktorej patrí 8 príloh, z toho prílohy 7 a 8 sú priložené v elektronickej verzii na CD nosiči, sa zaoberá skúmaním časových strát v dopravnej prevádzke železníc ako podstatného faktora vplyvajúceho na kvalitu poskytovanej služby. Prílohy, obrázky, tabuľky a ďalšie neoddeliteľné prvky dokresľujú ucelenosť a konzistentnosť riešenia problematiky minimalizácie dopadu nepravidelností v doprave na koncového zákazníka. Posudzovaná dizertačná práca rieši v technológii dopravy veľmi progresívnu problematiku optimalizácie tvorby cestovného poriadku ako zásadný krok na dosiahnutie spokojnosti cestujúcich. Spracovaná práca je v súlade so študijným programom Technologie a management v dopravě a telekomunikacích.

Cieľ dizertačnej práce je definovaný na str. 26 ako „navrhnutie a overenie metodiky pre minimalizáciu dopadov meškania na zákazníka v železničnej doprave“. Ide o nový, špecifický, pohľad na aktuálnu problematiku v našich podmienkach ,a možno konštatovať, že hlavný cieľ práce bol splnený.

Práca je okrem úvodu a záveru rozdelená na sedem kapitol, ktoré na seba logicky nadväzujú. Ťažisko samotného riešenia je v piatej kapitole.

Na základe dôkladnej analýzy súčasného stavu riešenej problematiky spolu s definovaním predpokladov pre štatistický výskum sú v návrhovej, piatej, kapitole predložené výsledky skúmania v podobe návrhu metodiky pre minimalizáciu dopadov meškania na zákazníka v osobnej železničnej doprave. Návrh je spracovaný v podobe vývojového diagramu a verbálneho modelu pozostávajúceho zo siedmich krokov. Následne je v kapitole 6 metodika verifikovaná v prevádzke na konkrétnom traťovom úseku Brno – Kutná Hora, pričom bola použitá simulačná metóda s podporou softvéru Open Track. Na konkrétnej aplikácii sa doktorand zameril na tzv. mäkké opatrenia smerujúce k úprave cestovného poriadku jednotlivých vlakov. Simulované boli podmienky s rôznymi časovými prirážkami k jazdným dobám podľa tzv. českého prístupu a tzv. nemeckého prístupu. Takýto postup je prínosom v tomto úzko technologicky zameranom výskume. Metodika je navrhnutá pre

potreby rozhodovania dopravcu, avšak z tohto hľadiska nie jasné, ako bude dopravca koordinovať úpravu a výpočet pravidelných jazdných dôb s manažérom infraštruktúry.

Pri spracovaní práce boli použité primerané metódy a postupy, ktoré zodpovedajú prácam tohto druhu. Doktorand preukázal zručnosti pri modelovaní dopravnej prevádzky s využitím simulačného nástroja.

Prínosom dizertačnej práce pre vedný odbor je predovšetkým v predložení návrhu metodiky na dosiahnutie minimalizácie časových strát zákazníkov železničných dopravcov, ktorá rešpektuje existenciu viacerých subjektov na liberalizovanom trhu. Dokázal aplikovať prístup k stanoveniu časových prirážok definovaný v zahraničí a samostatne zhodnotiť jeho prínosy na rozsiahlej vzorke dát z dopravnej prevádzky v podmienkach ČD (SŽDC).

Práca tak popri teoretickom prehľade faktorov, ktoré je potrebné posudzovať pri riešení danej problematiky, predstavuje aj priamy prínos pre praktické použitie pri optimalizácii cestovného poriadku, čo je uplatniteľné najmä pri konštrukcii integrovaných taktových cestovných poriadkov ako kvalitatívne vyššej ponuky dopravnej obsluhy na sieti.

Práca spĺňa požadované formálne kritériá, nevyskytujú sa v nej žiadne závažné nedostatky a je spracovaná na dobrej grafickej úrovni s prehľadnou úpravou.

Na základe predchádzajúceho hodnotenia možno konštatovať, že dizertačná práca splnila svoj hlavný cieľ a preto ju **odporúčam** prijať k obhajobe a po jej úspešnom vykonaní priznanie vedeckej hodnosti Ph.D.

Otázky k obhajobe:

1. Na akej vzorke cestujúcich by sa malo zisťovať vnímanie kvality cestujúcimi, akou formou a ako často? Aká je podľa Vás korelácia medzi plnením GVD a subjektívnym vnímaním cestujúceho? V ktorom kroku metodiky má miesto toto zisťovanie?
2. Vysvetlite vzťah Vami navrhovaného kľúčového opatrenia v technológii súvisiaceho s jazdou vlaku k subjektu dopravcu, z hľadiska ktorého je navrhnutá metodika. Aké má kompetencie dopravca pri stanovení pravidelných jazdných časov v GVD? Aká sa vyžaduje miera koordinácie pri zavádzaní tohto opatrenia s manažérom infraštruktúry?
3. Kto realizuje opatrenie zavedenie kampane na zvýšenie bezpečnosti a čo má byť obsahom a cieľom takého opatrenia vo vzťahu k riešenej problematike?
4. Je možné navrhnutú metodiku aplikovať v podmienkach nákladnej dopravy?
5. Ako vyhodnocuje SŽDC (ČD) včasnosť jazdy vlakov resp. splnený grafikon vlakovej dopravy? Hodnotí sa meškanie až v cieľovej stanici?



V Žiline 02. novembra 2011

doc. Ing. Jozef Gašparík, PhD.