

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Návrh rozvoje železniční dopravy v česko-slovenském příhraničí
Autor práce: Petr Jurčík
Oponent: Ing. Viktor Liška

Hodnocení práce:

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

Student správně a logicky přistoupil k práci nejprve z hlediska analytického, tj. zahrnul do své práce rozbor současného stavu železniční dopravy na česko-slovenském pomezí ve vhodném členění po jednotlivých samosprávných krajích na obou stranách hranice, vč. míry zapojení do jednotlivých IDS.

V další části pak navrhl možnost rozvoje železniční dopravy v jednotlivých příhraničních oblastech, se zaměřením na možnost vytvoření atraktivní taktové dopravy s přestupními vazbami v návazných uzlech.

Na práci oceňuji také fakt, že student čerpal z vhodných materiálů, ať už jsou to pracovní materiály organizátorů IDS či interní materiály krajských úřadů.

Zvolený postup řešení se z větší části shoduje se současnými metodami používanými v řešení moderní železniční dopravy, nicméně návrhy rozšíření železniční dopravy na popsaných tratích nezohledňují (není to z práce patrné) některé důležité faktory jako např. stav infrastruktury tratí a konkurenceschopnost vůči silničnímu (autobusovému) spojení.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Dosažené výsledky/návrhy mohou být za určitých předpokladů (zejména zajištění financování -vč. podílování mezi českými a slovenskými samosprávami) úspěšně aplikovány v praxi, i s ohledem na možnost dalšího rozšiřování IDS JMK a ODIS do příhraničních oblastí na Slovensku, kde dosud IDS obvykle nejsou zavedeny (až na okolí Žiliny) a veřejná doprava tím plně nevyužívá své přednosti.

Na základě posouzení navrženého grafikonu vlakové dopravy pro jednotlivé přeshraniční tratě, s ohledem na skutečnosti popsané v diplomové práci konstatuji, že dosažené výsledky mohou být aplikovány pro praktické využití v oblasti zlepšení kvality regionálního

přeshraničního železničního spojení a rozšíření stávajících/budoucích IDS na Slovensko. Výsledky by ale bylo vhodné ještě konfrontovat se statistikami stávajícího využívání vlaků a posouzením potenciálu růstu počtu cestujících (s ohledem na hustotu osídlení, mobilitu obyvatelstva, konkurenceschopnost železnice vůči silnici v jízdních dobách apod.).

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce je v souladu se zákonnými ustanoveními, předpisy a normami, v oblasti realizovatelnosti ovšem může nastat problém se zásadní otázkou financování ztrát z provozu IDS, kdy sice již legislativa alespoň na české straně umožňuje finančně podporovat mezistátní regionální dopravu, ale velkou neznámou zůstává přístup slovenských samospráv, zvláště v souvislosti s nedávným (od 1.5.2011) značným omezením přeshraniční železniční dopravy i na některých v diplomové práci řešených tratích.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Práce má dobře čitelnou jednotnou strukturu a je zpracována přehledně, vhodné je hierarchické číslování kapitol a podkapitol. V celé práci se však vyskytují některé nepřesné výrazy, nešikovné formulace a poměrně dost překlepů či gramatických nesrovnalostí.

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

Připomínky a dotazy k práci:

Není popsáno legislativní řešení rozšíření stávajících IDS (IDS JMK, ODIS a budoucí KORIS) na Slovensko.

Dělení úseků pro financování prokazatelné ztráty je navrženo dle posledních/prvních stanic/zastávek na území dané samosprávy, nebylo by vhodnější aby každá strana hradila km na svém území až po státní hranici (přístup dosud obvyklý u takovýchto spojení)?

Pro řešení tratě je uvažováno pouze s využitím stávajícího vozového parku železničních dopravců, v rámci řešení otázek rozvoje ale mohl být popsán i vhodný typ pro potřebnou budoucí obnovu vozového parku, vč. určení priorit nasazení na jednotlivé tratě, koncept rozvoje železniční dopravy bude jen těžko úspěšný s vozidly vycházejícími ze zastaralé řady 810, to by mohlo znehodnotit i jinak kvalitní nabídku taktového jízdního řádu, nemoderní vozidla by nové cestující lákala jen obtížně.

Není řešena otázka výběru dopravců pro jednotlivé výkony, jaksi "automaticky" se předpokládá že se o ně podělí stávající národní dopravci na české i slovenské straně, pro zefektivnění a modernizaci železniční dopravy by ale bylo vhodné uvažovat i o alternativních operátorech, zvláště pokud by se podařilo vytvořit vhodné provozní soubory (spolu s dalšími reg.tratěmi v okolí přeshraničních spojnic), které by pro ně mohly být zajímavou zakázkou, tito by pak na oplátku dost možná mohli nabídnout lepší cenu (požadovanou kompenzaci) a modernější vozidla než národní dopravci.

Je dobře, že práce obsahuje i návrh řešení propojení koncových tratí na české a slovenské straně (které historicky nebyly propojeny, i když to bylo uvažováno a dnes již není reálné) autobusovou dopravou (oblast Beskyd/Kysuce), podobný návrh pro spojení (Zlín -)

Vizovice - Horní Lideč - Púchov (- Žilina) ale v práci chybí a přitom lze předpokládat že by takové spojení bylo využito také velmi dobře, s ohledem na blízkost a propojení krajských měst (Zlín a Žilina), obzvlášť dojde-li na výstavbu plánované přeložky silnice I/49 mezi Vizovicemi a H.Lidčí.

Práci klasifikuji stupněm: Velmi dobře (2)

V Liberci dne 31.5.2011 .



Ing. Viktor Liška