

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Stanovení vybrané Sítě pro přepravy nebezpečných zásilek
Autor práce: Bc. Jiří Horák
Oponent: Ing. Pavel Viskup, Ph.D.

Hodnocení práce

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

Student zpracoval práci srozumitelně, s postupem od analýzy současného stavu a stavu v zahraničí k návrhům reálně aplikovatelných v ČR.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Dosažená zjištění jsou správná, jeho další postup v práci je v pořádku. Student správně definuje úlohy správních úřadů a poukazuje na nedostatečnou roli v dané problematice na straně ministerstva dopravy ČR. Praktická použitelnost práce je reálná.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce odpovídá aktuálním normám, předpisů a zákonům.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Formální náležitosti jsou v pořádku.

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

Připomínky a dotazy k práci:

Práce je zpracována srozumitelně. V analytické části, zejména v kapitole 1, mohly u strohé textového popisu být uvedeny i obrázky (např. tabule s UN, atd.). Vyzdvihují hlavně zpracování kapitoly 3 se zahraničními přístupy. Tato kapitola je stěžejní pro další zpracování diplomové práce. Se závěrů této kapitoly bych osobně preferoval Nizozemský přístup, který ve svém hodnocení má lépe formulované kritéria pro neustálá zlepšení. Tento přístup preferuje i student, ale až v závěru své práce.

Kapitola 4 je nosnou výstupní kapitolou této práce. Verbální výstup je v pořádku, ale na základě předchozích kapitol bych i čekal od studenta třeba návrh multifaktorových podmínek pro hodnocení bezpečnosti, či způsobu zahrnutí navrhovaných úseků do základní sítě. Škoda,

že student nezahrnul při formování jeho vybrané sítě i další podmínky, např. mapu ŘSD s intenzitami dopravy. Tato mapa se znatelně blíží k návrhové mapě studenta.

Práci doporučuji k obhajobě.

Otázky:

1. Na základě kterého kritéria jse si zvolil silniční síť? Neboť Vaše prohlášení hned v úvodu z důvodu nedostatku kapacit na železnici je milné. Železniční nákladní doprava v ČR i potažmo v okolních zemích vykazuje od začátku roku útlum a to z důvodu současného hospodářského stavu a i zlepšení koordinace výluk.

2. Proč jste v práci nepřiložil alespoň více obrazových podkladů? Např. Nizozemská síť není vůbec v práci zobrazena, není ani v příloze. Mohlo být i zajímavé zobrazení původní sítě a upravené sítě po čase. Upozorňuji že i Běloruská síť, i když "Covidová" není v práci zobrazena. Opravdu, když o tom píšete v teoretické části, měl jste to v práci uvést.

3. Proč je zákaz vjezdu vozidel s ADR na úsek dálnice D1 mezi km 56 a km 90? Jenom upozorním, že tento zákaz je důležitý pro cca 1,2 mil obyvatel. V návaznosti, uvědomujete si, jaké by asi byly potřebné náklady do infrastruktury, aby tento zákaz byl zrušen?

5. Kapitlo 4.4.1. mne překvapila znalostí studenta o "chemickém" průmyslu. Proč jste do této kapitoly nezahrnul terminál Českých přístavů na Mělníce? Tento terminál využívají 2 operátoři kombinované dopravy a to Maersk a Rail Cargo Operátor. Doplnuji, že svým objemem přeprav je Mělník druhým největším terminálem v ČR (přes 50 ucelených vlaků za týden). Upozorňuji, že uvedená data z r. 2018 na stránkách MD ČR jsou zastaralá a jejich údaje k terminálu jsou nedostatečné.

Práci klasifikuji stupněm: C - velmi dobře

V Praze dne 23.5.2023