

Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Kooperace železniční a letecké dopravy
Autor práce: Bc. Ondřej Chromý
Oponent: Ing. Jan Hrabáček

Hodnocení práce:

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

Student sice naplnil zadání diplomové práce, nicméně způsob provedení kapitoly 3 vyvolává určité pochybnosti o smysluplnosti řešení tohoto bodu (a to i přesto, že motiv k rychlému řešení napojení na letiště Brno-Tuřany je pochopitelný). Kapitola 3 je nejslabší částí celé práce. Chybí jí jednak stanovení cílových parametrů očekávaného řešení a jejich následné zhodnocení (kvalita dosažených výsledků, resp. porovnání jednotlivých variant), naprosto nedostatečně je zpracována analýza předpokládaného provozu na letišti (počty leteckých spojení, doby příletů odletů letadel, denní variace cestujících) a vlastní technologické řešení návrhu JŘ obsluhy letiště je velmi vágní a spíše na úrovni ročníkové práce bakalářského studia (výpočet jízdních dob, absence stanovení provozní intervalů, apod.). Ze zdrojů informací vyplývá, že autor danou problematiku pravděpodobně nijak nekonzultoval s žádnou odbornou organizací z praxe (KORDIS, SŽDC, ČD, letiště Tuřany, kraj, projektové kanceláře).

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Autor není důsledný ve svých tvrzeních. Není patrné s jakou variantou polohy brněnského hlavního nádraží autor vlastně počítá, v textu zmiňuje obě. Z vlastní práce vyplývá spíše zajištění spojů na stávající hlavní nádraží v Brně, jeho kapacita je však dlouhodobě přetížená. Autor tuto skutečnost bohužel nijak nereflektuje. Na straně 32 uvádí, že omezující úsekem je Odb. Slatinská - Brno Slatina, v kapitole 3.5 na straně 36 pak ale uvádí, že to je úsek Brno hl.n. – Odb. Černovice.

Při analýze možných vozidel chybí shrnutí minimálních parametrů, které by tato měla splňovat (kapacita, rychlost, atd.) a následné jejich promítnutí do konkrétně řešených vozidel.

Obecně je ke zvážení, zda je účelné velmi detailně posuzovat možnosti vedení spojů na letiště pro stávající JŘ, nicméně na infrastruktuře, jejíž autorem požadované úpravy nejsou ani při neoptimističtějších předpokladech realizovatelné v horizontu minimálně 2 a více let. Navíc udržitelnost a smysluplnost takového řešení je spíše sporná.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Práce vychází z platných zákonných ustanovení v ČR. Pro věcnou správnost realizace dopravních řešení byla předpokladem znalost provozně-technologických předpisů a norem z oblasti železniční dopravy (např. SŽDC(ČD) D2, SŽDC (ČD) D23), se kterými však autor zřejmě nijak zásadněji nepracoval.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

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

Připomínky a dotazy k práci:

1) Jaké předpokládá autor výhledové denní přepravní vztahy na/z letiště a jak předpokládá jejich rozvržení během dne. Jaké je předpokládané rozvržení příletů a odletů letadel během dne.

2) Na str. 32. se píše..."Omezujícím úsekem na trati Brno hl.n. – Odbočka Slatinská – Brno-Slatina – vlečka letiště se zdá dvoukolejný úsek Odbočka Slatinská – Brno-Slatina. Tento úsek je totiž silně využíván jak osobní, tak nákladní dopravou." Dotaz - podle čeho autor soudí, že se jedná o omezující úsek, lze to nějak doložit a k čemu se toto tvrzení vztahuje?? (výchozí stav, jednotlivé varianty zpracování..),

3) Proč se se v kapitole 3.5 při analýze JŘ 2010/11 říká nakonec, že omezujícím úsekem trati je úsek Brno hl.n. – Odb. Černovice. Není toto trochu v rozporu s tvrzením u vedeným v dotazu 2??

4) Jak by se změnilly staniční intervaly ve stanici Brno Slatina po výměně SZZ (S původního SZZ 2. kategorie na 3. kategorii)?...Bylo by možné udělat nějaký příklad výpočtu??

Práci klasifikuji stupněm: Dobře (3)

V Pardubicích dne 3.1.2012 .

.....
Ing. Jan Hrabáček