

Posudek oponenta diplomové práce

Přestupní bod veřejné dopravy ve městě Jilemnice

Student: Bc. Vojtěch Zejval

Oponent: Ing. Pavel Purkart

Předložená diplomová práce pana Bc. Vojtěcha Zejvala se zabývá řešením přestupního bodu ve městě Jilemnice. Práce je strukturována přehledně zhruba na tři části, kdy v první části se student věnuje úvodnímu popisu, ve druhé třetině stávajícímu řešení autobusového nádraží v Jilemnici a v závěrečné třetině komplexnímu návrhu.

Práce působí uceleným dojmem, student se snaží ctít široké spektrum zásad řešení při jeho návrzích a z hlediska stylistického a jazykového je práce napsána bez zjevných chyb s přiměřeným užíváním odborných pojmů. Autor při svých návrzích spolupracoval úzce se společností KORID LK, která je organizátorem veřejné dopravy v Libereckém kraji, tudíž přínos práce je i praktický.

Oponent má k práci následující připomínky, resp. spíše doporučení:

- str. 6. v kapitole „Úvod“ by v případné dálkové vrstvě stálo za zmínku i město Hradec Králové, do kterého dle SLDB 2011 spadá část obyvatel Jilemnice, i když spojení je pokryto spíše různými kombinacemi spojů vybraných linek než přímými spoji, kterých je méně, byť cestující je v omezeném rozsahu mohou též využít,
- v případě užívání čísla železniční trati (zde trať Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou) doporučuje oponent u čísla 042 uvádět, že se jedná o číslo dle stávajícího KJŘ (knižní jízdní řád),
- student v práci operuje s myšlenkou, že na výše zmíněné trati dojde buď k zastavení provozu, nebo zavedení turistického provozu. Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje přitom jako další z variant připouští, že na trati zůstane zachován stávající model provozu (tj. zhruba dvouhodinový interval spojů), tudíž i s touto variantou by bylo vhodné kalkulovat. Na druhou stranu, význam železniční dopravy pro Jilemnici, byť není nevýznamný, je spíše marginální, a tudíž volba řešení přestupního bodu v poloze stávajícího autobusového nádraží je ze strany diplomanta legitimní; muselo by dojít k zásadní změně koncepce železniční dopravy, aby pro Jilemnici byla využitelnější a zároveň je otázkou, zda by toto vůbec bylo proveditelné a odůvodnitelné,
- v případě počtu příjezdových stání stojí za zamyšlení, zda jediné příjezdové stání by bylo dostačující. V případě, že do Jilemnice by v budoucnu byl umístěn nějaký z taktových uzlů, bylo by nutné prověřit návrh, zda jediné příjezdové stání vyhovuje; stejně tak počet odjezdových stání je navržen spíše těsněji než velkoryseji a vyžadoval by si prověření spíše nad návrhovými než stávajícími jízdními řády, byť se jedná o stav v souladu s normou nad stávajícími jízdními řády,
- multikriteriální analýza na straně 55 by si zasloužila zevrubnější komentář ze strany diplomanta, jak k jednotlivým bodovým hodnotám došel, i když na první pohled je bodování v zásadě logické.

Dotazy na autora

- Uvažoval jste v práci dimenzovat přestupní uzel na návrhové jízdniho řády, nikoli stávající? Jelikož v práci jste užíval stávající, které pravděpodobně projdou optimalizací, existují důvody nevyužití návrhových jízdniích řádů?
- Kdybyste v místě přestupního uzlu získal neomezený prostor, jak byste vylepšil své návrhy?

I přes vybraná výše uvedená doporučení (příp. drobné výtky), která (které) jsou však i do značné míry daná oponentovým názorem na problematiku a ve značné části je nelze považovat za chyby, doporučuji diplomovou práci pana Bc. Vojtěcha Zejvala k obhajobě. Kvalita práce jasně dokazuje autorův zájem o problematiku a zjevné je i propojení práce s praxí, kdy studentovy návrhy je možné v budoucnu dále rozvíjet. Práci hodnotím jako velmi zdařilou známkou

A (výborně)

V Mirošově dne 7. 6. 2018

Ing. Pavel Purkart