

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název práce:</b>	<b>Návrh provozního konceptu na trati Olomouc – Krnov – Opava po rekonstrukci tratě</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>Bc. David Juřík</b>
<b>Typ práce:</b>	diplomová
<b>Fakulta/ústav:</b>	Fakulta dopravní (FD)
<b>Katedra/ústav:</b>	K617 – Ústav logistiky a managementu dopravy
<b>Oponent práce:</b>	Ing. Martin Konečný
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p.o.

## II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

<b>Zadání</b>	<b>náročnější</b>
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání považuji za náročnější, protože cílem bylo vytvořit návrh provozního konceptu železniční dopravy pro celkem rozsáhlou oblast, tedy 116 km dlouhou trať a tři návazné tratě. Autor prověřoval i návaznosti v koncových uzlech tratě, zohlednil i okrajovou podmínku oběhů vozidel včetně obratu v koncových uzlech. Množství okrajových podmínek potom ovlivňuje náročnost zpracování nákrešného jízdního řádu.	

<b>Splnění zadání</b>	<b>splněno</b>
<i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
Zadání bylo splněno. K bodu zadání Analýze relevantních přepravních vztahů v řešené oblasti bych však doporučil uvést také porovnání doby jízdy vlakem, individuální automobilovou dopravou a linkovou dopravou v nejnámějších relacích. Naznačilo by to jistou míru konkurenceschopnosti železniční dopravy z jiného pohledu. Například spojení Moravského Berouna a okolí s Hlubočkami je už nyní výrazně nejrychlejší po železnici, neboť mezi Domašovem nad Bystřicí a Hrubou Vodou neexistuje silnice použitelná pro osobní automobily.	

<b>Zvolený postup řešení</b>	<b>správný</b>
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Autor použil v zásadě správné postupy a metody řešení. Výsledky analýzy využil ve výsledném provozním konceptu.	

<b>Odborná úroveň</b>	<b>B - velmi dobře</b>
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Odborná úroveň práce je na vysoké úrovni. Známkou jsem zvolil vzhledem k náročnosti zadání. Oceňuji také autorovu znalost práce s programem FBS – Fahrplanbearbeitungssystem, jehož používání umožňuje univerzita.	

<b>Formální a jazyková úroveň, rozsah práce</b>	<b>C - dobře</b>
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
Formální úpravu hodnotím stupněm C, protože se v práci objevovaly stylistické chyby v textu a formální nepřesnosti v tabelárních přílohách. Taktéž bych při orientaci v přílohách ocenil označení každé přílohy nebo alespoň název tabulky v příloze.	

<b>Výběr zdrojů, korektnost citací</b>	<b>A - výborně</b>
<i>Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posuďte, zda student využil všechny relevantní zdroje. Ověřte, zda jsou všechny převzaté prvky řádně odlišeny od vlastních výsledků a úvah, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi a normami.</i>	

Autor vybral a využil všechny relevantní zdroje potřebné pro splnění zadání.

#### **Další komentáře a hodnocení**

*Vyjádřete se k úrovni dosažených hlavních výsledků závěrečné práce, např. k úrovni teoretických výsledků, nebo k úrovni a funkčnosti technického nebo programového vytvořeného řešení, publikačním výstupům, experimentální zručnosti apod.*

Funkčnost technického řešení ovlivňuje konstrukce nákrešného jízdního řádu. Ve variantě částečné elektrizace chybí pobyty v nákrešném jízdním řádu pobyty osobních vlaků ve stanicích Domašov nad Bystřicí a Moravský Beroun. Ve variantě úplné elektrizace chybí v nákrešném jízdním řádu pobyty osobních vlaků ve stanicích Moravský Beroun a Dětrichov nad Bystřicí. V těchto stanicích by měl být zkonstruován alespoň minimální pobyt vlaku 0,5 minuty. Chybějící minuta je důležitá pro křižování ve stanicích Hrubá Voda a Brantice, resp. Milotice nad Opavou. Vzhledem k faktu, že se jedná v součtu pouze o minutu, kterou je možné vyšetřit i jiným způsobem než použitým, nepovažuji tuto nepřesnost za zásadní pro výsledný provozní koncept. Nicméně nelze na seškrtaných pobytech vlaků založit funkčnost provozního konceptu a je potřeba zvážit například úpravu zastavovací politiky rychlíků, protože mezi Domašovem a Valšovem budou podle návrhu rychlíky nově doplněny osobními vlaky, které by danou frekvenci cestujících pokryly (dosud jezdí v úseku Domašov nad Bystřicí – Valšov minimum osobních vlaků). Po úpravě zastavovací politiky by v nákrešném jízdním řádu byl náležitý prostor pro pobyty ve stanicích.

Ve variantě úplné elektrizace je doba jízdy osobního vlaku ve směru Bruntál – Olomouc jen o 3 minuty delší než doba jízdy rychlíku. Rychlík má delší pobyty ve stanicích Moravský Beroun a Hlubočky-Mariánské Údolí (poslední stanice přes konečnou stanici). Na první pohled sice je toto zjištění nepříjemné, nicméně je otázkou, zda vůbec bylo možné na dané infrastruktuře zkonstruovat trasy rychlíků v atraktivnější trase a zároveň nadměrně neprodloužit trasu osobních vlaků.

Pro atraktivitu spojení v relaci Rýmařov – Bruntál by bylo přínosem zkrácení přestupních dob ve stanici Valšov na minimální přestupní doby, neboť podíl přestupní doby není při celkové době jízdy 37 minut zanedbatelný. Podle údajů ze SLDB 2011 nejvíce osob z Rýmařova pravidelně vyjíždí právě do Bruntálu.

### **III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE**

*Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.*

Mé celkové hodnocení ovlivnil metodický přístup autora k problematice projevující se ve zpracování výsledného provozního konceptu. Dále se v hodnocení projevila i formální a jazyková úroveň práce.

**Z jakého důvodu je ve variantě úplné elektrizace doba jízdy osobního vlaku ve směru Bruntál – Olomouc jen o 3 minuty delší než doba jízdy rychlíku?**

**Které limity infrastruktury nejvíce komplikovaly konstrukci nákrešného jízdního řádu?**

**V jaké trase by bylo reálné vést spěšný vlak Krnov – Opava ve dvouhodinovém taktu, který by doplnil rychlíky?**

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **B - velmi dobře**.

Datum: 7.6.2021

Podpis:

