

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Vymezení páteřních linek veřejné dopravy v kraji Vysočina
Jméno autora:	Rostislav Vašíček
Typ práce:	bakalářská
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav logistiky a managementu dopravy
Oponent práce:	Ing. Tomáš Záruba
Pracoviště oponenta práce:	Centrum pro efektivní dopravu

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	průměrně náročné
<p>Z hlediska věcné šíře a nutnosti obeznámení s problematikou různých dílčích odborností, jako je dopravní modelování a plánování nebo technologie železniční dopravy, by šlo o zadání nadprůměrně náročné. Ovšem s ohledem na dobu zpracování práce, převyšující výrazně pravděpodobný termín zpracování obdobně pojaté studie v praxi, lze tento aspekt považovat za vyrovnaný. Zadání tak dle mého názoru významněji nevybočuje z obvyklého rámce náročnosti bakalářské práce.</p>	

Splnění zadání	splněno
<p>Autor zpracoval na základě dílčích kroků výstupy, které dávají odpověď na všechny zadáním práce požadované okruhy otázek.</p>	

Zvolený postup řešení	správný
<p>Autor ve své práci logicky uspořádal jednotlivé potřebné kroky, a v rámci zvolené metodiky postupuje snadno srozumitelně a konzistentně od jednotlivých dílčích rozhodnutí k výslednému celku.</p> <p>Od úvodních kapitol popisujících řešené území a shrnujících stávající dopravního řešení autor postupně přechází k analýze relací, které jsou pro řešení prioritní, a to hned dvěma metodami (viz část „Odborná úroveň“). Od nich konzistentně odvozuje základní uspořádání páteřní dopravní sítě, kde následně v jednotlivých úsecích doporučuje jeden nebo druhý druh veřejné dopravy.</p> <p>Slabinou zvoleného postupu je posuzování jednotlivých dílčích relací mezi sousedními městy coby předem daných stavebních kamenů, a do značné míry izolovaně. Značně rozporuplně může být vnímáno měření časových vzdáleností mezi centry měst, neboť ne vždy je možné celá okresní města chápat jako hmotné body s těžišti v jejich historických jádrech. Dalším problémem takového přístupu je problém v okamžiku skládání přepravních řetězců přes města, která nemají kvalitně provázanou dopravu železniční a autobusovou. De facto je vyloučeno v takových případech navrhnout přestupy, a tím se rozhodnutí o volbě dopravního prostředku z jednoho úseku přenáší do úseků navazujících. Vhodnější přístup by patrně pracoval současně s jednotlivými relacemi mezi sousedícími městy, a také s relacemi (alespoň) „ob jedno město“ (v různých směrech, včetně návaznosti na sousední regiony), aby následně bylo možné hledat kompromisní řešení pro uspokojení obou těchto principiálně odlišných přepravních potřeb. Zejména se to týká případů, kdy je podstatný rozdíl poměru jízdních dob vůči celkovým cestovním dobám na kratší a delší z těchto dvou relací (tj. takových případů, kdy zejména docházková vzdálenost hraje v jednom případě zásadní a ve druhém případě méně zásadní roli v porovnání s jízdní dobou dopravního prostředku). Z řešení je přitom zřejmé, že autorovi nejsou tyto souvislosti cizí, neboť v případě dopravní osy Žďár nad Sázavou - Nové Město na Moravě - Bystřice nad Pernštejnem je popsal a uplatnil.</p>	

Odborná úroveň	B - velmi dobře
<p>Z textu úvodu a obecných částí jednotlivých kapitol je zřejmé, že si autor dobře osvojil teoretické základy dopravního plánování, a prokázal také znalost konkrétních uspořádání ve vybraných regionech České republiky. Dokázal shromáždit zcela odpovídající popis základních teoretických postupů, stručně avšak úplně shrnout a dokonce i kriticky posoudit výstupy</p>	

použitých podkladů (zejména o struktuře osídlení a dopravní infrastruktury, kritických aspektech SLDB 2011), z některých formulací lze dovodit také uplatnění vlastních znalostí, získaných mimo rámec řešení bakalářské práce.

Mnohokrát opakovanou chybou autora je předpoklad hlubší znalosti dané problematiky, místních poměrů nebo vybraných obecně platných reálií v daném oboru ze strany čtenáře. Tento bod významně snižuje navržené hodnocení práce, a to i přesto, že mohu potvrdit věcnou správnost resp. odůvodněnost výběru většiny autorem doporučených dílčích řešení nebo učiněných rozhodnutí, resp. logickou soudržnost výsledného řešení i práce jako celku. Je zjevné, že autor při stavě návrhů musel brát v úvahu mnohem více aspektů a souvislostí, než v textu uvedl, uplatňovat také jiné metodické postupy než v práci popsané přinejmenším pro kontrolu vzájemné konzistence výsledného řešení, nevyhnutelně musel zkoumat více možností uspořádání odvozených taktových uzlů v území a podobně. Je extrémně nepravděpodobné, že by takovýchto výsledků mohl dosáhnout náhodně popř. kombinací prvoplánového přístupu, či přesněji bez hlubšího zamyšlení nad správností zvoleného postupu či průběžných dílčích úprav vybraných pravidel. Jen menší část z toho však ve své práci uvedl a tím z odborného hlediska snížil její hodnotu. Autorovi se to nemusí líbit, stejně jako se to z více důvodů nelíbí oponentovi, ale v případě snahy o prosazení změn ve veřejné dopravě není reálné vyhnout se širokým a ne vždy korektně vedeným diskusím s politickou reprezentací, veřejností popř. také vybranými hráči na dopravním trhu, kteří vždy hájí především vlastní obchodní zájmy. Proto je v případě podobných návrhů jejich precizní a zároveň jasně pochopitelné odůvodnění možná ještě důležitější než skutečná kvalita návrhu, neboť je nutné přesvědčit nebo argumenty zjevně převážít také názorové odpůrce navržených změn.

Naopak pochválit lze zejména část srovnávací naměřená data SLDB s výstupem teoretického dopravního modelu oblasti, který ve zjednodušené podobě plně postačující pro bakalářskou práci autor sám sestavil, a jehož výsledky bezchybně interpretoval coby vzájemný poměr jejich významu za jinak nezměněných podmínek. Odůvodnění rozsahu řešené oblasti je tak, oproti návrhové části, velmi silné.

Aniž by se jednalo o chybu, bylo by patrně vhodné v kap. 5.3 na st. 29 nikoliv pouze konstatovat nemožnost zavedení půlhodinového intervalu na lince Jihlava - Třešť (vlak), nýbrž také prověřit nutný rozsah změn infrastruktury v tomto nebo některém z navazujících úseků tak, aby to možné bylo, a popsat možné přínosy takové investice a to i pro jiný případ, než zřízení tzv. Kostelecké spojky.

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

D - uspokojivě

Uspořádání návrhové části práce není zcela přehledné. Není jasné, proč autor například více nevyužil číslování kapitol, a ponechává mnohé z nich nečíslované. To se týká například i kapitoly 1. úrovně nadpisu „Závěr“. Na str. 29 dole je překlep, obchvat vzniká kolem obce Příseka. Vhodné by bylo doplnit také bližší popis softwarového nástroje FBS, který bez příslušného vysvětlení pro výpočet jízdních dob ve své práci autor využívá.

Jsou řádně uvedeny seznamy literatury, zkratk a příloh.

Jazyková úroveň práce je z jednoho pohledu vysoká, autor se vyvaroval pravopisných chyb. Z pohledu slohové úrovně, i když nepoužívá přímo hovorové nebo slangové výrazy a obraty, však ještě existuje určitá rezerva s ohledem na očekávaný standard bakalářské práce. Zejména ve věci používání neupřesněných kvantifikátorů („poměrně velký počet cest“, „výrazné prodloužení jízdní doby“ apod., aniž by bylo alespoň řečeno ve srovnání s čím, či dokonce předem definována kritéria pro taková označení).

Rozsah práce (42 stran obsahu průvodní zprávy a 6 stran příloh) je v souladu se zadáním a neznámá ani vybočení z odpovídajícího rozsahu zpracování bakalářské práce, jakkoliv lze konstatovat nedostatečné množství grafických příloh. Vzhledem k využití nástroje FBS by se nabízelo například doložení fragmentů NJŘ popř. KJŘ pro část pracovního dne na jednotlivých úsecích železniční sítě. Například alternativní zpracování linky Havlíčkův Brod - Ledec nad Sázavou ve variantách stávající infrastruktury resp. výstavby v textu zmíněné žst. Smrčná by dobře ilustrovalo přínosy takového kroku.

Výběr zdrojů, korektnost citací

C - dobře

Rozsah a využití studijních a podkladových materiál odpovídá obsahu a rozsahu zadání práce, nemohu zde konstatovat absenci žádného relevantního zdroje, jehož nevyužití mohlo mít podstatný vliv na metodiku nebo závěry užitá a konstatované autorem práce.

Pro některá tvrzení chybí odkazy na vhodné zdroje, popř. jiné jejich odůvodnění nebo důkazy. Příkladem mohou být věty „Zároveň však na mnoha místech jízdní řády nevyhovují poptávce obyvatel a směrům, kam občané dojíždí“ nebo „V integrovaných systémech dochází k nárůstu, nebo alespoň stabilizaci počtu cestujících ve veřejné dopravě, což umožňuje

dlouhodobou udržitelnost takového systému“ na str. 7.

V práci jsem nenalezl žádnou část textu, která by se dala označit za převzatou, a nebyla zároveň opatřena citací zdroje. Nedochozí ani k nadměrné náhradě vlastní tvorby autora citacemi.

Další komentáře a hodnocení

Bez dalších komentářů.

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Celá práce je svým tématem zajímavá, skýtá potenciál pro ještě daleko rozsáhlejší pojetí resp. případné navázání podrobněji či ve více alternativách zpracovanou prací diplomovou. V mnoha ohledech se při znalosti situace v daném regionu a standardních postupů návrhu na taktovém grafikonu založeného systému dopravní obsluhy území regionální dopravou lze ztotožnit s autorem předloženým řešením. Toto řešení však ne vždy lze považovat za vyhovující „univerzálně,“ nýbrž jen pro určité rozhodující přepravní relace popř. za určitých (vyřčených i nevyřčených) okrajových podmínek. Zásadním bodem kritiky předložené bakalářské práce je především absence konkrétního odůvodnění velké části jednotlivých postupných kroků (dílků řešení), vybraných svým významem zásadních tvrzení, a především pak v práci používaného metodického postupu, včetně popisu jeho silných a slabých stránek s ohledem na různé potenciální skupiny cestujících. Ne zcela odpovídající bakalářské práci jsou formální náležitosti a rozsah grafických příloh.

Při odstranění těchto nedostatků by se s největší pravděpodobností mohlo jednat o velmi kvalitní práci. Je zjevné, že autor má značné analytické schopnosti a v dané problematice se dobře orientuje, pro práci na obdobně zaměřených studijních pracích na komerčním základě by se patrně dokázal dobře uplatnit.

Otázky k obhajobě:

1. V dopravní ose Havlíčkův Brod - Jihlava - Telč navrhujete použití železnice jako druhu dopravy pro řešení páteřních přepravních vztahů, a to mimo jiné v důsledku takového vyhodnocení úseku Havlíčkův Brod - Jihlava a nedosažitelnosti patřičné SJD v delších relacích v případě přestupu vlak-autobus v Jihlavě. Jak by se výsledek změnil, pokud byste stejný postup uplatnil v opačném směru, tj. nejprve řešil úseky Telč - Třešť - Jihlava? Pokud jiný, jak by musela být upravena metodika řešení, aby výsledek případně nezávisel na pořadí vyhodnocovaných úseků?
2. V kapitole 5.9 uvádíte, že je prakticky nereálné použít železniční dopravu pro řešení páteřního vztahu Třebíč - Jaroměřice nad Rokytnou. Jak by se situace změnila, pokud by byla řešeny současně všechny dílčí páteřní relace v ose Třebíč - Moravské Budějovice - Znojmo? Pokud by byla jiná, lze ze srovnání těchto přístupů vyvodit nějaký obecný závěr?
3. Jak by se změnilo řešení v ose Žďár nad Sázavou - Nové Město na Moravě - Bystřice nad Pernštejnem, pokud by vlaky dálkové dopravy přestaly v žst. Žďár n. S. tvořit taktové uzel v důsledku zkrácení jízdních dob do/z Havlíčkova Brodu o 7 minut (například v důsledku rekonstrukce trati a nasazení vozidel s aktivním naklápěním)? Jaký by byl dopad takového stavu na spojení z Nového Města na Moravě do Brna resp. zpět veřejnou dopravou v porovnání s dopravou individuální?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **C - dobře**.

Datum: 4.9.2015

Podpis: Záruba, v.r.