

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Koncepce příměstské železniční dopravy v Hradeckopardubické metropolitní oblasti
Jméno autora:	Radek Papež
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	náročnější
<p>Šíře zadání bakalářské práce by v případě komerčního zpracování obdobné zakázky na studijní práce vyžadovala podíl hned několika profesních specialistů: dopravního technologa železniční dopravy, specialisty na dopravní plánování a vlakového dynamika, popř. dalších. V takovém případě by pravděpodobně byl kratší termín zpracování díla, nižší nároky na formální zpracování, avšak jednotliví specialisté by se nevěnovali zpracování pouze tohoto díla. Má-li (být v delším čase) všechny části zadání zpracovat jediná osoba, jde v kontextu bakalářské práce o zadání patřící k náročnějším.</p>	

Splnění zadání	splněno
<p>Zadání je splněno beze zbytku po stránce obsahové i formální, včetně naplnění požadovaného rozsahu průvodní zprávy.</p>	

Zvolený postup řešení	vynikající
<p>Autor se správně snaží využívat inovativních přístupů k návrhu dopravního řešení. Zejména lze zdůraznit pojetí veřejné dopravy jako komplexního systému, vzájemně propojené nabídky různých druhů dopravy a současně hierarchické uspořádání linkových vrstev. Dosud nepřilíží obvyklé a pozornost zasluhující je také využívání možnosti ukončení obsluhy vybraných tarifních bodů na železnici a nabídku alternativního spojení pro dotčená sídla. Zejména lze pochválit volbu takových míst nejen podle absolutních měřítek (např. vzdálenost od osídlení, velikost obce aj.), nýbrž také podle relativního srovnání výhod a nevýhod takového kroku v daném případě (množství tranzitních cestujících, dopravně-technologické souvislosti železničního provozu a jejich důsledky na sestavu grafikonu), míru závažnosti poškození cestujících z předmětné lokality vzhledem k podobě alternativní nabídky apod). A naopak, v případech kde autor spatřuje přepravní potenciál, je navrhováno vybudování nových (resp. přemístění stávajících) zastávek, jakkoliv ve vybraných případech by bylo možné s názorem autora polemizovat (Holohlavy). V reálné praxi by samozřejmě realizace jednotlivých (z prvoplánového hlediska) „negativních“ kroků byla velice obtížně prosaditelná, a vyžadovala daleko rozsáhlejší odůvodnění s ohledem na míru politické citlivosti tohoto tématu.</p> <p>Za nevýhodu zvoleného postupu považuji nezohlednění alespoň střednědobého výhledu úprav dopravní infrastruktury v dané oblasti. Spornou by se například stala jinak zcela správná myšlenka podchodu u zast. Pardubice Závodiště, pokud bychom brali v úvahu budoucí náhradu tohoto traťového úseku novostavbou tzv. Ostřešanské spojky. Pokud tento výhled autor v zohlednil, a přesto vyhodnotil podchod jako vhodné opatření, mělo být uvedeno a odůvodněno (alespoň v rovině názoru), že taková investice je smysluplná i coby provizorní.</p> <p>Kapitola 3.3 obsahuje popis dopravního řešení dané oblasti včetně určení jednotlivých linek. Postrádám však odůvodnění návrhu. Ačkoli ke zvolenému řešení autor práce nemohl dospět „náhodně“ a vzhledem ke všem souvislostem a okrajovým podmínkám se zjevně jedná o výsledek delších úvah a iterativního postupu, zcela chybí popis v úvahu přicházejících (popř. alespoň původně zvažovaných) variant linkového vedení a také odůvodnění samotného počtu linkových vrstev na jednotlivých ramenech. Za všechny jmenujme například paralelní vedení osobních a spěšných vlaků z Pardubic do Chrudimi jako alternativu k autorem zvolené koncepci jednovrstvé obsluhy s kompromisní zastavovací politikou. Z věcného hlediska je právě toto nejvýznamnější slabou stránkou předložené práce, neboť v praxi bude nutné zpracované návrhy především argumentovat, být připraven na diskuse o protinávrzích ze strany zástupců samosprávy či veřejnosti, popř. podklady pro</p>	

taková jednání zajistit jednajícím osobám. Profesně specializovanému čtenáři je odůvodnění v mnoha případech zpětně zřejmé z následujících kapitol a příloh, nevyjadřují tedy tímto pochybnost o věcné správnosti resp. vhodnosti navrženého řešení ani jeho rozhodujících dílčích částí.

Odborná úroveň

A - výborně

V kapitole 1.2.1 by bylo vhodné doplnit poněkud širší shrnutí výhod a nevýhod komerčního resp. intervalového jízdního řádu. Nejen ve vztahu k časovému ukotvení směnových časů nebo jiných významných bodů typického denního rozvrhu za určitých společensko-ekonomických podmínek, nýbrž také ve vztahu k jejich umístění v území. Obecně je vhodnější v případě kumulace přepravních vztahů hovořit nikoliv o míře jejich souladu časovém, nýbrž časoprostorovém. I v rámci jednoho cílového města a shodného času začátku směny lze například vzhledem k odlišné vzdálenosti od terminálu veřejné dopravy dovést různý „poptávaný čas“ příjezdu vlaku, v ojedinělých případech mohou podobné dopady mít i různá umístění jednotlivých pracovišť jediného (velkého, obvykle výrobního) podniku.

Toto uvádím jako příklad popisu okrajových podmínek s livem na výběr různých možných koncepčních přístupů k řešení tématu práce. Z kontextu a celkové úrovně zpracování bakalářské práce v části návrhové i teoretické je zřejmé, že autorovi jsou tyto souvislosti známy a pro vlastní práci je bere v úvahu. Jejich absence v textu však může u méně v dané problematice vzdělaného čtenáře vyvolat pochybnosti o správnosti některých dílčích závěrů.

Výše uvedené však v žádném případě nemůže být důvodem pro tvrzení o nedostatečné odborné úrovni řešení. Autor věcně správně a v souladu s aktuální úrovní poznatků i na odpovídající akademické úrovni podává přehled o metodice, s řešením práce související. Stejně tak ji aplikuje, aniž by se dopouštěl chyb, i mezi mnoha specialisty v odborné praxi bohužel značně rozšířených, například záměny času symetrie a časové polohy taktového uzlu. Zcela příkladnou ukázkou správného a hlubokého pochopení principů taktové sítě je řešení systémové jízdní doby z Přelouče do žst. Pardubice-Rosice nad Labem včetně přestupu na pardubickém hlavním nádraží, a nikoliv pouze z Přelouče do této stanice. Tedy odlišení pojmů „uzel“ ve smyslu dopravní sítě coby prvku infrastruktury a ve smyslu sítě taktových uzlů coby požadovaných míst obrátů nebo přestupních vazeb jednotlivých linek, pro různé linky na jedné trati obecně v různých místech.

V kap. 3.1 by bylo vhodné rozsáhlejší odůvodnění použitých intervalů. Přinejmenším by měl zaznít vztah mezi intervalem, jízdní a cestovní dobou, dopad změn jednotlivých jejích složek na atraktivitu spojení (v podmínkách příměstské dopravy) a alespoň naznačen být vztah mezi vhodným intervalem z pohledu atraktivity dopravní nabídky, silou přepravního proudu a volbou dopravního prostředku. Taktéž pojmy „páteřní“ a „obslužné“ linky by měly být blíže vysvětleny.

Dílčí výhradu lze vyslovit k metodice výpočtu nejvýše přípustných jízdních dob (str. 35 a násl.): Autor uvažuje ve výpočtu systémové jízdní doby se složkou „poměrné části přestupní doby“ v koncových uzlech. To je správné, avšak správné již není, že tuto hodnotu považuje za konstantní a od SJD ji jednoduše odečítá. Podmínkou řešení ve skutečnosti je, aby byla splněna hodnota přestupních dob pro všechny přestupní směry v daném uzlu, tj. součet jejích částí za obě navazující ramena. V případech, kdy se o malou hodnotu nedaří dosáhnout cílové JD, může být zahrnutí celé přestupní doby do sousední SJD rozhodující pro možnost či nemožnost realizace zamýšleného provozního konceptu. Nutná je samozřejmě kontrola dopadů na jiné linky, z předmětného uzlu vycházející. Z hlediska dosažitelnosti SJD by mohlo být také vhodné otevřít diskusi o zaokrouhlování jízdních dob a provozních intervalů na půlminuty, resp. na desetiny minut.

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

A - výborně

Formální a jazyková úroveň práce je dobrá, zejména ze slohového hlediska převyšuje mnohé existující studie a jiné dokumenty v daném oboru. Přesto se autor ojediněle nedokázal vyhnout drobným formulačním chybám: Věta „...i když její poloha není optimální, lze ji považovat za dostatečnou“ (str. 16) nedává jazykově smysl, i když je význam („za dostatečně dobrou“) z kontextu zřejmý. Na str. 52 se nachází tab. 3.12, vztahující se však k předcházející kapitole. Množství takových případů je však minimální a nepůsobí při studiu dokumentu rušivě.

Práce obsahuje nejen v přílohách, ale také v textu v dostatečném rozsahu stručné a přehledné grafické prvky, tabulky, schémata nebo jiná vhodná znázornění pro vyjasnění popisovaného návrhu. Text práce je členěn do adekvátní struktury kapitol s jasnou osnovou a kompaktním číslováním. Jsou řádně uvedeny seznamy literatury, zkratk a symbolů, obrázků, tabulek i seznam příloh. Vysoká je grafická úroveň zpracování celé práce, zejména příloh (přepravní vztahy, KJŘ, NJŘ).

Rozsah práce (60 stran textu, 18 stran příloh) považuji za odpovídající, nedochází k „nafukování“ textu opakováním již uvedeného ani k nevyčerpání daných témat.

Výběr zdrojů, korektnost citací

B - velmi dobře

V některých případech autor určitá tvrzení pouze konstatuje, aniž by je alespoň stručně doložil vlastním odůvodněním, nebo v je lepším případě, coby s vlastním řešením související jen okrajově, doložil citací vhodného zdroje. Příkladem může být popis rozvojových segmentů železniční dopravy v kapitole Úvod. Počet takových případů je však malý, a pokud jsou odkazy na prameny uvedeny, nemám k nim výhrady.

Vzhledem k tomu, že k dané problematice neexistuje dle mých poznatků příliš mnoho pro citace relevantních pramenů, práce je z velké většiny vlastní tvorbou autora (aplikací korektně citovaných postupů), bylo by další rozšiřování počtu pramenů podle mého názoru samoučelné. V práci jsem nenalezl žádnou část text, který by se dal označit za převzatý, a nebyl zároveň opatřen 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

Konkrétní řešení práce je navrženo a odůvodněno v logické posloupnosti jednotlivých kroků, ze které je patrná jistá zkušenost nebo pozoruhodný talent autora pro tvorbu koncepce dopravní obsluhy. S tím patrně souvisí také vysoká formální resp. grafická úroveň zpracování, ze které je zřejmá vysoká pečlivost autora při zpracování daného tématu. Z velké části lze jeho závěry reálně využít v odborné praxi například jako podklad pro rozhodování o budoucím provozním konceptu dálkové dopravy na rameni Pardubice - Liberec a jeho dopadech na regionální dopravu v regionu východních Čech. Celkově považuji odbornou úroveň zpracování bakalářské práce za velmi vysokou, v zásadě odpovídající práci diplomové.

Otázky k obhajobě:

1. Jak byste rozlišil páteřní a obslužné linky v kontextu regionální dopravy, jaký je vztah těchto pojmů na straně jedné a označování linek za významnější a méně významné z hlediska počtů cestujících na straně druhé?
2. Popište rozdíly mezi hlavním a vedlejším taktovým uzlem, uveďte příklady ze své práce a obecně vysvětlete, jaké je využití vedlejšího taktového uzlu v případě vzájemného prokladu linek v části trasy.
3. Uveďte v základních obrysech, jak by muselo být navržené řešení upraveno, pokud by nedošlo k předpokládané změně rozložení taktových uzlů na lince Pardubice - Liberec (tj. byl zachován stav s uzlem Dvůr Králové S:00). Pro které významnější přepravní proudy by došlo ke zhoršení, pro které ke zlepšení dopravní nabídky?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **A - výborně**.

Datum: 4.9.2015

Podpis: *Záruba, v.r.*