

Oponentní posudek

Doktorand:	Ing. Miloš Futera
Téma dizertační práce:	Hodnocení priorit řízení a výkonových režimů v železniční dopravě
Školitel:	prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
Univerzita:	Univerzita Pardubice
Fakulta:	Dopravní fakulta Jana Pernera
Studijní obor:	Technologie a management v dopravě a telekomunikacích
Rok obhajoby:	2012

Aktuálnost tématu dizertační práce

Téma dizertační práce, na které se zaměřil doktorand, patří nejen v poslední době k velmi aktuálním oblastem, na která se zaměřuje poznání v železniční dopravě. Z tohoto plyne, že zvolené téma dizertační práce je určitě velmi aktuální. K tomuto nemám žádné připomínky.

Zvolené metody zpracování

Autor vychází z velmi rozsáhlého a potřebného rozboru teorie uvedené problematiky. Kladně hodnotím vyváženost analýzy problematiky ve vybraných evropských zemích, což obsahuje 1. část práce, z čehož se potom vychází částečně i při volbě použitých metod na str. 50-53. Z předloženého textu příslušné části dizertační práce je zřejmé, že doktorand se této oblasti intenzivně věnoval nejen v rámci zpracování dizertační práce, ale že uvedená problematika obecně spadá i do jeho odborného zaměření. Návrh na využití především Saatyho metody a metody váženého součtu proto považuji za správný.

Splnění stanoveného cíle dizertační práce

Deklarovaný cíl dizertační práce – nalezení vhodného způsobu hodnocení priorit řízení provozu a výkonových režimů - byl podle mého názoru naplněn.

Výsledky dizertační práce a přínos nových poznatků

Výsledky obsažené v dizertační práci jsou určitě zajímavé a je patrné, že doktorand musel vyvinout velké úsilí ke zpracování této práce.

Nové poznatky reprezentované především novým trendem ve využití výsledků ze současného stavu poznání jsou přínosné.

Význam pro praxi nebo vývoj vědy

Význam pro praxi je neoddiskutovatelný. Sám autor vyzdvihuje jednotlivé přínosy, se kterými lze souhlasit. Souhlasím s autorem, že současný stav, kdy Česká republika na rozdíl od jiných států nemá zaveden tzv. výkonový režim, není možné kladně hodnotit a výsledky dizertační práce mohou částečně posloužit ke změně této situace.

Význam pro vývoj vědy taktéž hodnotím kladně, zejména pak dobře zpracovanou analýzu vědeckého poznání problematiky, která je zcela jistě využitelná například v dalších dizertačních pracích. Škoda, že autor aspoň v závěru nenaznačil, jakým způsobem by bylo možné na jeho výzkum navázat a v jakých směrech by se měl potom pohybovat.

Splnění podmínek tvůrčí vědecké práce

Doktorand dle mne podmínky tvůrčí vědecké práce splnil.

Úprava a odborná stránka:

Z hlediska úpravy nelze vyslovit žádnou připomínku, dizertační práce jako celek včetně obrázků, tabulek a příloh je zpracována na vysoké úrovni.

Po odborné stránce musím kladně hodnotit, že autor si zcela správně osvojil odbornou terminologii, což nebývá v těchto pracích vždy samozřejmostí.

Na str. 65 autor vzpomíná „trať 320“, ovšem zde hned není jasné, že jde o číslo nákrešného jízdního řádu (číslo GVD).

Dále by bylo dobré jinak formulovat závěr, protože zde se jedná pouze o shrnutí jednotlivých částí: není provedeno závěrečné shrnutí, doporučení dalšího výzkumu problematiky, apod.

Také na str. 68 v obrázku 1 (a potom dále) se řeší situace za cca 1,5 hodiny, i když v předchozím textu se deklaruje, že bude řešeno období v trvání 3 hodin.

Formální náležitosti:

Po formální stránce je v dizertační práci možné najít několik nedostatků:

- osamocené znaky, předložky, spojky, číslice, apod. na koncích řádků v celém textu; chybějící čárky ohraničující vedlejší či vložené věty; používání 1. osoby množného čísla („spočítáme“ – práce totiž není kolektivní dílo).
- nejasnost v používání velkých písmen v textu (Prohlášení o Dráze, Evropská Unie, Evropská Komise, České Dráhy, atd.) a v odrážkách,
- některé věty nedávají vždy jasný smysl z důvodu chybějících slov (např. kap. 1.11, 2. odstavce, 1. věta), překlepů (např. str. 51 – byl vytvořena), chybějících konců závorek (např. poslední řádek na str. 103).
- podkapitoly 6.1.1-6.1.8 a 8.1.1-8.1.16 měly být okomentovány, uvedení pouze tabulek je nevhodné – případně se 6.1 a 8.1 nemusely dělit do podkapitol a stačil v tomto případě společný komentář,
- používání vyššího (zejména dvouciferného počtu) odrážek není šťastné, ztrácí se tímto přehlednost,
- také není dobré neustálé opakování vždy drobně upraveného odstavce „Na základě silných a slabých stránek ... s nejvyšší stanovenou hodnotou je uvedena tučně.“.
- na str. 92 je použita zkratka méně časté veličiny (nprm), která není vysvětlena v předešlém textu,
- v práci je osamocená podkapitola 3.2.1 (když 3.2.2 již není).

Otázky k diskuzi:

- 1) Souhlasím, že výběr úseku Břeclav přednádraží – Modřice je pro potřeby práce vhodný. Jak by se ale postupovalo, kdyby na sledovaném úseku docházelo k souběhu dopravních linií více tratí (např. Brno hl. n. – Modřice či Břeclav – Břeclav přednádraží)?
- 2) Co je podle Vás důvodem, že dosud v ČR na rozdíl od jiných evropských zemí není zaveden výkonový režim?
- 3) Jsou všechny Vaše návrhy v souladu s Kodexem UIC 406 „Kapacita“?

Závěrečné hodnocení

Na základě podrobného seznámení s touto dizertační prací konstatuji, že uvedenou práci doporučuji přijmout k obhajobě.

V Pardubicích, 24.10.2012

doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.