

Oponentní posudek k dizertační práci Ing. Miloše Futery
„Hodnocení priorit řízení a výkonových režimů v železniční dopravě“

Jedním z důsledků v Evropě probíhající liberalizace je skutečnost, že do dopravního procesu vstupují další účastníci. To vytváří nutnost přesnější organizace vzájemných vztahů mezi těmito subjekty. Přitom povaha železniční dopravy má za následek, že jednotlivé vlaky se vzájemně výrazně ovlivňují, což se negativně projevuje zejména při zpožděních a poruchách. Proto je třeba zabývat se problematikou předností mezi vlaky a motivací provozovatele infrastruktury i dopravců k dodržování jízdního řádu. Z uvedených důvodů pokládám téma práce za velmi aktuální.

Velmi pozitivně hodnotím první kapitulu popisující priority řízení provozu, výkonové režimy, zpoplatnění dopravní cesty a způsob konstrukce jízdního řádu v osmi evropských zemích. Autor provedl důkladnou analýzu opírající se o široký rozsah prostudovaných pramenů.

Tvůrčí část práce je především věnována návrhu hodnocení priorit řízení provozu a výkonových režimů (kapitoly 4 a 7). Nejprve jsou definována jednotlivá dílčí kritéria, poté varianty, kterých mohou jednotlivá kritéria nabývat, následuje analýza silných a slabých stránek těchto variant a nakonec je provedeno vyhodnocení všech variant.

K této části mám následující výhrady:

- 1) Definování optimálního řešení u jednotlivých kritérií je většinou příliš stručné a zasluhovalo by si podrobnější komentář. Příkladem může být kritérium „limit zpoždění“ (kapitola 4.2.8) udávající do jaké hodnoty je vlak pro účely hodnocení kvality provozu pokládán za jedoucí včas. Za optimální se v práci pokládá takový limit zpoždění, který „umožňuje redukci zpoždění a zároveň zohledňuje citlivost jednotlivých druhů dopravy na zpoždění“. Taková definice je podle mého názoru nejasná, neboť jako čtenář nevím:
 - a) kdy limit zpoždění umožňuje redukci zpoždění,
 - b) co znamená zohlednění citlivosti jednotlivých druhů dopravy.
- 2) Obdobně analýza silných a slabých stránek jednotlivých variant je podle mého názoru příliš stručná. Heslovitý výpis výhod a nevýhod ve formě odrážek není vždy dostatečně srozumitelný.
- 3) Vyhodnocení variant v jednotlivých kritériích (uvedeno v kapitolách 4 a 7) je provedeno pouze pomocí Saatyho metody, která je subjektivní. Jen menšina kritérií byla posuzována exaktněji, s pomocí výsledků simulační metody. Je škoda, že některá z dalších kritérií, u nichž by to podle mého názoru bylo možné, nebyla hodnocena exaktněji.

Od závěru práce očekávám, že bude obsahovat shrnutí výsledků práce, možnosti jejího uplatnění anebo směry dalšího možného výzkumu. Místo toho závěr představuje prosté shrnutí jednotlivých kapitol.

Po formální stránce je nutno vyčistit překlepy, popř. pravopisné chyby, dále pak odchylky v zarovnání odstavců, v typu a velikosti fontů písma. Za nevhodné pokládám některé mechanicky se opakující formulace, které zbytečně prodlužují text a snižují pozornost čtenáře. Zde mám zejména na mysli odstavec začínající slovy „Na základě analýzy silných a slabých stránek uvedených výše“, který se v práci objevuje celkem 22x.

K práci mám tyto dotazy:

- 1) Souhlasíte s mou výhradou, že i některá další kritéria hodnocená v práci Saatyho metodou by bylo možné vyhodnotit exaktnějšími postupy?
Příkladem může být kritérium „místo vyhodnocování zpoždění“ určující, které body (stanice) jsou rozhodující pro vzájemné platby v rámci výkonového režimu. Na základě konkrétního jízdního řádu by bylo možné vyhodnotit, jak se dopravce pravděpodobně bude chovat.
- 2) Z práce vyplynulo, že z hlediska výkonového režimu je v souhrnu nejlepší situace u RFI a MÁV a ÖBB. Odpovídá tento poznatek vaší zkušenosti? Měli bychom se při zavádění výkonového režimu inspirovat u těchto provozovatelů?

V souhrnu se domnívám, že dizertační práce Ing. Miloše Futery splnila vytčené cíle a že dizertant projevil schopnost tvůrčí vědecké práce.

Dizertační práci doporučuji přijmout k obhajobě.

Praha, 16. 11. 2012

Ing. Pavel Krýže, Ph.D.