

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
FAKULTA LOGISTIKY A KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ

HODNOCENÍ OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Bc. Lucie Smetková

Oponent diplomové práce: Ing. Pavel Viskup, Ph.D.

Akademický rok: 2018/2019

Téma diplomové práce: Analýza a vyhodnocení rizik přepravy nebezpečných látek v železniční dopravě

Kritéria hodnocení:		Stupeň hodnocení podle ECTS					
		A	B	C	D	E	F
1	Formulace cíle práce a hypotézy				X		
2	Práce s odbornou literaturou – teoretické zázemí			X			
3	Struktura práce a postup řešení				X		
4	Použité metody					X	
5	Práce s odborným jazykem						X
6	Úroveň formálního zpracování práce			X			
7	Splnění cíle a potvrzení či vyvrácení hypotézy						X
8	Teoretický přínos práce a její praktické využití					X	

Hodnocení v jednotlivých kritériích označte znakem **X**) v příslušné úrovni.

Celkové slovní hodnocení diplomové práce:

V nadpisu jedna je hned překlep. V kapitole 3 musím upozornit, že „Spěšniny“ skončily v roce 2008 a „ČD Kurýr“ skončil v roce 2015. Dále na našem území od roku 2005 se neuskutečňuje doprovázená kombinovaná přeprava (po vstupu do EU padly omezení pro silniční dopravu na trase ČR – SRN, a to vedlo k poklesu zájmu o tuto přepravu na trase Lovosice – Drážďany). Od té doby nebyla tato forma přepravy na území ČR využita.

Kapitola 5.4, Metody analýzy rizik, SWOT analýza nepatří do metod analýzy rizik!

Kapitola 6.1, modernizace železničních koridorů je dlouhodobá záležitost, a ne vše se událo v roce 2017 jak studentka uvádí. Modernizace tranzitních železničních koridorů jako páteř naší železniční sítě probíhá již od roku 1993 a stále není dokončena.

Skórovací metoda je provedena se čtyřmi pracovníky Českých drah (dále ČD). Není uvedeno, na jaké pracovní pozici se nachází tito čtyři zaměstnanci. Počet pracovníků je nedostatečný. Minimálně mělo být dotazováno 10 zaměstnanců zaměstnaných u ČD Cargo, což je nákladní divize Českých drah. České dráhy, jako matka mají primárně na starost osobní dopravu.

Tím tato metoda uvedená v diplomové práci nemá dostatečnou vypovídací váhu.

Kapitola 7.4, tabulka 25, Návrh a opatření, pod číslem 1 a 10 mluvíte o řidičích. To je co za pracovní funkci u ČD? Pokud se jedná o řidiče jako řidiče vlaku, tak tato funkce se nazývá strojvedoucí. Dále Vaše opatření si neumím představit v praxi. Kapacita železničních sítí u velkých měst je vytížena až na maximální hodnoty v denních časech. Tranzitní nákladní vlaky či průběžné nákladní vlaky se přes den musí vyhýbat osobním vlakům a neumím si představit, že po každém zastavení bude strojvedoucí opouštět své stanoviště a kontrolovat vozy s nebezpečným nákladem - viz bod 3 nebo se jedná o kontrolu lokomotivy před výjezdem z lokomotivního depa? Neumím si také představit realizaci návrhu č. 11 vzhledem k hustotě zalidnění naší republiky.

Kapitola 8.1, proč popis železniční stanice Veselý nad Moravou není převzat ze Staničního řádu? Kapitola 8.2 Popis železničního uzlu, tato kapitola není popisem železničního uzlu ale železničních tratí týkající se žst. Veselí nad Moravou.

V kapitole 8.3 mělo být doplněno u DPOV, že v místě jsou i nadzemní zásobníky pohonných hmot. Dále v odstavci pod obrázkem nerozumím větu, „Z ventilu po dobu asi 1 hodiny unikalo“. Ptám se proto, že každá mimořádná událost v železničním provozu se řeší hned, a pokud došlo k vykolejení, tak sled události je velmi rychlý. Zaměstnanci ČD, ČD Cargo i SŽDC znají postupy koho a jak o této mimořádné události informovat. Tady bych uvítal, kdyby zde byla načrtnuta časová osa události, neboť v textu mi to zní, že vůz vykolejil a hodinu nikdo nic nedělal. Nevyplývalo z textu, že únik trval hodinu, než došlo k jeho zastavení. Kapitola 8.4 je pak modelování v SW TEREK.

Kapitola 10, jsou zde zase zmiňováni řidiči, není mi stále jasné, o které řidiče se jedná. Z textu tato informace nevyskytuje. Druhý odstavec kapitoly 10.3. je na bedrech SŽDC a ty provádí pravidelné kontroly a měření. Některé návrhy v kapitole 10.4 již probíhají.

Seznam literatury začíná číslem 2 a to dvakrát. V diplomové práci se nachází dva zdroje z wikipedie zdroj 42 a 46, to je u diplomové práce nepřípustné. Zdroj 46 se mi nepodařil otevřít.

V práci jsou značné nedostatky s odborným jazykem.

Závěrem, dle tématu práce, bych očekával, že práce bude řešit problematiku přepravy nebezpečných látek v železniční dopravě v rámci celé České republiky. To je i formulováno v cíli práce. Chybí statistika železničních nehod s přihlédnutím k zvolené problematice. Kolik z uvedených nehod se týkalo ucelených vlaků vezoucích nebezpečné látky nebo vozových zásilek. Kolik z vykolejených kolejových vozidel bylo naloženo nebezpečnými látkami? Uváděná statistika je jen základní.

Hypotéza v diplomové práci není potvrzena ani vyvrácena. Cíl práce nebyl splněn,

Otázky k obhajobě diplomové práce:

- 1) Proč jste si toto dopravní téma vybrala?
- 2) Proč jste pro zpracování své diplomové práce nekontaktovala ministerského radu, ministerstva dopravy ČR, který má tuto problematiku v rámci celé ČR na starost? Tím by Vaše práce získala na své hodnotě.

- 3) Proč jste pro Skórovací metodu neoslovila více zaměstnanců ČD Cargo a nerozšířila je i o zaměstnance SŽDC? Pohled správce dopravní infrastruktury by pozvedl Vaši práci.
- 4) S kým jste práci konzultovala z ČD?

Klasifikace oponenta diplomové práce: F - nedostatečně

V Uherském Hradišti dne 30. května 2019

.....
podpis oponenta diplomové práce

A - výborně	B – velmi dobře	C - dobře	D - uspokojivě	E - dostatečně	F - nedostatečně
-------------	-----------------	-----------	----------------	----------------	------------------