

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název práce:</b>	<b>Sociální a ekonomické aspekty udržitelné mobility v konceptu Smart Cities</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>Tomáš Jungwirth</b>
<b>Typ práce:</b>	diplomová
<b>Fakulta/ústav:</b>	Masarykův ústav vyšších studií (MÚVS)
<b>Katedra/ústav:</b>	Masarykův ústav vyšších studií
<b>Oponent práce:</b>	Mgr. Lucia Dobrucká, PhD.
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	Oddělení veřejné správy a regionálních studií

## II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

<b>Zadání</b>	<b>průměrně náročné</b>
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Téma je adekvátna magisterskému stupňu štúdia.	

<b>Splnění zadání</b>	<b>nesplněno</b>
<i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
<p>Zo zadania práce: „Cílem DP je predikce dopadů změněného paradigmatu mobility ve Smart Cities na sociální a ekonomické parametry sídel.“ Z úvodu práce: „Cílem práce je předpovědět především sociální a ekonomické dopady mobility při přechodu ze současné podoby měst na chytrá města budoucnosti.“ Ide o 2 mierne odlišné ciele, pričom v druhom nie je zrejmé, dopady „na čo“ práca skúma. Avšak aj keď tento detail opomeniem, rovnako ako fakt že budúcnosť sa nedá predpovedať, tak ani jeden z cieľov splnený nebol, a to z minimálne 2 dôvodov. A) Sociálne a ekonomické parametre sú v práci brané ako súčasť PESTLE, ide teda o parametre vplyvajúce na mobilitu v SC. Cieľ práce bol presne opačný – zhodnotenie dopadov udržateľnej mobility v SC na sociálnu a ekonomickú oblasť SC. B) Cieľom práce je riešiť mobilitu. Študent sa však venuje výhradne individuálnej automobilovej doprave, ktorá je síce súčasťou mobility, avšak šírku tohto pojmu zďaleka nepokrýva.</p>	

<b>Zvolený postup řešení</b>	<b>částečně vhodný</b>
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
PESTLE je jednou z analýz vhodných na spracovanie zadanej témy. Avšak rozhodne nie ako jediná analýza.	

<b>Odborná úroveň</b>	<b>F - nedostatečně</b>
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
<p>Práca poukazuje na odborné aj logické chyby v úplne základných parametroch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ako študent správne uviedol, PESTLE analýza skúma výhradne makroprostredie organizácie. Aby bolo možné spracovať závery a odporúčania, je potrebné doplniť ju ďalšími analýzami, najmä analýzami interného prostredia organizácie. Vzhľadom na to, že v tejto práci je PESTLE použitá ako jediná metóda, jej výpovedná hodnota je nedostatočná. Navyše v práci chýba „organizácia“, čiže nejaká konkrétna jednotka, voči ktorej je PESTLE robená. To spôsobuje chaos pri využívaní dát a vzťahov, kedy študent voľne mieša rozličné mestá, podniky, štáty, priemyselné odvetvia a kontinenty. Z týchto dôvodov sú determinanty udržateľnej mobility odvodené z takto samostatne a nekoncepčne riešenej PESTLE otázky, a ako podklad pre strategické plánovanie miest nevhodné (podľa študenta prínos práce).</li> <li>- Študent pravidelne porovnáva nekompatibilné dáta a argumentuje ľahko spochybniteľnými údajmi. Napr. na strane 47-48 sa píše, že priemerný americký šofér strávi cestovaním v aute 1,2 hodiny denne. Záver študenta: „Týdně tedy v autě strávíme 8,5 hodiny a ročně zhruba 400 hodin.“ Dá sa situácia v ČR odvodiť od štatistiky robenej v USA? Alebo porovnanie nákladov na vlastné auto (550tis czk) oproti carsharingu (130tis czk), pričom v ročných nákladoch na</li> </ul>	

vlastné auto je započítaná jeho kúpna cena (500tis czk). Naozaj si človek kupuje auto každý rok? Študent dáva do protikladu špinu na čerpacích staniach s úžasným oddychovým prostredím okolo nabíjacích staníc na elektromobily. Bude to pravda aj po tom, ako sa elektromobily rozšíria medzi strednú vrstvu? Aká bude priechodnosť nabíjacích stojanov po masovom rozšírení elektromobilov a ako dlho budú šoféri stáť v rade na stojan? Koľko času strávia pri nabíjaní auta a budú pri tom ešte stále príjemne relaxovať?

- V práci chýbajú mnohé podstatné informácie nevyhnutné na vyhodnotenie zvolenej témy. Napr. pri politických faktoroch je uvedený zoznam existujúcich dokumentov, ako sú národný akčný plán či operačný program pre dopravu, avšak úplne absentuje zhodnotenie ich využívania a efektívnosti. Aká je implementácia národnej stratégie do praxe? Akú má politickú podporu? Akú silu má „naftárska lobby“ a aký je jej vplyv na vývoj elektromobilov? Tieto a podobné otázky sú súčasťou politického prostredia. Iný príklad sú názory zákazníkov, ktorí by mali elektromobily kupovať, a ktorí sú bezpochyby súčasťou sociálneho prostredia. Celá problematika postoja obyvateľov voči udržateľnej mobilite je v DP vybavená 1 vetou: „proti trendu robotizácie pôsobí v ČR i mzdová hladina, ktorá je oproti vyspelým zemiam stále nízka“ (str. 67). Problém je, že táto veta je síce použitá v rámci sociálnych faktorov, avšak pri hodnotení pracovnej a nie kúpnej sily. Takže sa dá povedať, že analýza postojov obyvateľov chýba úplne. Tretím príkladom je nedostatočná reflexia životného prostredia, ktoré je podstatnou črtou konceptu Smart Cities. Študent vyzdvihuje výrobu áut na zákazku, a ich následné využívanie nie vo forme kúpy, ale formou prenájmu. Aký vplyv bude mať takáto unikátna výroba na využiteľnosť auta po skončení prenájmu, a teda následne na životné prostredie?
- Formulovaná „hypotéza“ nie je hypotézou, pretože nie je čo overovať. Ide o voľné prerobovanie očakávaného budúceho vývoja, o ktorom sa dnes človek bežne dočíta v populárnych článkoch.
- Študent na viacerých miestach používa nezmyselné tvrdenia, napr. „strategii predchádza plán“ (str. 22), „vytvořením globálních subjektů jako je Evropská Unie“ (str. 26), apod.

Celkovo by som úroveň práce zhrnula takto: Študent nesplnil cieľ práce, pretože riešil presne opačný vzťah než mal, a koncept mobility zúžil takmer výhradne na individuálnu automobilovú dopravu. Ak by som aj toto akceptovala, tak na zhodnotenie situácie použil jedinou analýzu, PESTLE, takže závery sú bez širších súvislostí a veľmi otáznne. A ak by som aj odobrila využitie PESTLE, tak samotný obsah analýzy nezachytáva všetky kritické faktory a hybné sily prostredia.

### Formální a jazyková úroveň, rozsah práce

**B - velmi dobře**

*Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.*

Po formálnej stránke väčšina práce zodpovedá štandardom magisterského štúdia. Výnimkou sú občasnú osobné komentáre, ktoré sú postavené dosť nevhodným spôsobom.

### Výběr zdrojů, korektnost citací

**D - uspokojivě**

*Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posuďte, zda student využil všechny relevantní zdroje. Ověřte, zda jsou všechny převzaté prvky řádně odlišeny od vlastních výsledků a úvah, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi a normami.*

Práca využíva veľké množstvo zdrojov, avšak ich relevantnosť je vzhľadom na všetko uvedené vyššie otázna. Niektoré zdroje sú zastaralé, napr. minimálne požiadavky OECD na dopady dopravy na životné prostredie sú z roku 1994! Taktiež pri bližšom pohľade na teoretickú časť je zrejmé, že študent takmer všetko o PESTLE analýze čerpal z jediného zdroja, aj to zameraného na podniky a nie mestá. Mnoho dát a čísel citovaných nie je, a vzájomné odlišenie prebraných textov, názorov konzultantky a vlastných názorov študenta je veľmi ťažké.

### Další komentáře a hodnocení

*Vyjádřete se k úrovni dosažených hlavních výsledků závěrečné práce, např. k úrovni teoretických výsledků, nebo k úrovni a funkčnosti technického nebo programového vytvořeného řešení, publikačním výstupům, experimentální zručnosti apod.*

Práca je kompilátom rôznych zdrojov, čo by zodpovedalo úrovni práce bakalárskej, nie magisterskej. Navyše práca neobsahuje žiadny vlastný prínos študenta (alebo som ho nenašla). Práci by prospelo, keby študent zúžil tému a zameral sa na riešenie konkrétneho mesta, pretože tak môže pracovať s reálnymi dátami.

### III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

*Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.*

Klíčové aspekty hodnocení:

Ide o slušný základ pro budoucí diplomovou práci

Otázky do diskuse:

Ako študent správne uviedol na začiatku teórie, mobilita je pojem ďaleko širší než doprava, a v prípade tejto práce dokonca individuálna automobilová doprava. S ohľadom na krátkosť času pre prípravu obhajoby opomením iné druhy individuálnej dopravy (MHD, cyklistika, pešia chôdza) aj prepravu dát (siete). Zaujíma ma, ako je to s mobilitou tovarov, technických služieb či verejných služieb v SC (čiže doprava od zásobovania firiem na periférii cez malé obchodíky v centre mesta až po zvoz odpadu smetiarskymi autami). Dorobte príslušnú PESTLE na túto oblasť mobility.

Ak by ste mali prácu prerobiť, vzťahnuť na konkrétne mesto a pri spracovaní dodržať pôvodný cieľ DP, ako by ste postupovali a ktoré ďalšie analýzy by ste pridali?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **F - nedostatečně**.

Datum: 16.9.2017

Podpis:

