

**I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

<b>Název práce:</b>	<b>Použití metodiky pro hodnocení dopravních staveb na preferenční opatření pro MHD</b>
<b>Jméno autora:</b>	<b>Bc. Zuzana Šašková</b>
<b>Typ práce:</b>	diplomová
<b>Fakulta/ústav:</b>	Fakulta dopravní (FD)
<b>Katedra/ústav:</b>	Ústav logistiky a managementu dopravy
<b>Oponent práce:</b>	Ing. Ivo Novotný
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	ROPID

**II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ**

<b>Zadání</b>	<b>náročnější</b>
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
Zadání považuji za náročnější, neboť problematika preference veřejné hromadné dopravy v intravilánu není snadno uchopitelný soubor opatření a důsledků. Proto jejich hodnocení vyžaduje široké znalosti a uvádění do souvislostí.	

<b>Splnění zadání</b>	<b>splněno</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>	
Zadání považuji za splněné, všechny požadované body jsou přítomny.	

<b>Zvolený postup řešení</b>	<b>správný</b>
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
Studentka zvolila principiálně správný postup analýza – syntéza – praktický příklad – závěry, nicméně struktura práce zejména v úvodní části kombinuje analýzu a syntézu. Pohnutky diplomantky k tomuto kroku jsou pochopitelné, nicméně přehlednost a strukturovanost práce tím velmi utrpěla.	

<b>Odborná úroveň</b>	<b>C - dobře</b>
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Práce využívá podkladů, jejichž komplexnost je velmi široká a jejich nastudování a pochopení vyžaduje velké množství samostatného studia i aplikaci znalostí získaných při studiu. Výstup v podobě všech myslitelných efektů ať už peněžního či zejména nepeněžního charakteru je jistě dobrým podkladem pro budoucí hodnocení, které lze u podobných infrastrukturních staveb očekávat. Nemohu se však ztotožnit s aplikací některých aspektů do hodnocení konkrétního příkladu rozšíření ulice Českobrodská, které má dokázat funkčnost tohoto hodnocení.	

<b>Formální a jazyková úroveň, rozsah práce</b>	<b>D - uspokojivě</b>
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
Práce je napsána v českém jazyce, obsahuje mírně vyšší počet gramatických chyb, než je u těchto prací běžné. Osobně nepovažuji strukturování textu za zcela přehledné a v některých částech by bylo možné text významně zpřehlednit. Některé pasáže na mne působí, jako kdyby nebyl dostatek času na zřetelné formulování myšlenek.	

<b>Výběr zdrojů, korektnost citací</b>	<b>B - velmi dobře</b>
<i>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.</i>	
Diplomantka čerpala z velkého množství dokumentů, zdroje považuji za dostatečné. V některých místech nebylo zcela zřejmé, které pasáže jsou převzaty z Rezortní metodiky a které jsou autorské, nicméně se nejednalo o žádné fatální prohřešky.	

### 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.*

Autorka práce si vytyčila velmi ambiciózní cíl, který podle mého názoru přesahuje rámec diplomové práce. Zhodnocení všech dopadů, které preferenční opatření mají, je velmi obsáhlé a provázané téma. Uvádí se zde tři základní typy opatření, která modelově pokrývají široké spektrum možných řešení. Rozbor Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a její výtah pro problematiku preference považuji za stěžejní část práce a výstupy jsou přiměřené. Přínosy a náklady z titulu preference jsou podle mého názoru pojmenovány správně. Problém však spatřuji v uvedeném příkladu. Na vstupu jsou autorkou předloženy hodnoty, které významně ovlivňují výsledek, ale nejsou dle mého názoru správně. Jedná se o následující body:

- Nejvýznamnější je dle mého názoru délka objížďky v realizační fázi. Autorka uvádí na dvou místech rozdílné hodnoty 15, respektive 16,5 km, což ale hrubě neodpovídá realitě, která je cca 1,9 km (nejkratší cesta pouze pro IAD, nikoliv v pro nákladní automobily). Následně náklady objížďky, které vychází jako několikanásobek investičních nákladů, dramaticky navyšují celkové náklady a projekt je nakonec vyhodnocen jako nevyhovující. Zde dochází i k nesouladu mezi tabulkami 33 a 34, kde jsou pro projektovou variantu uváděny rozdílné hodnoty pro náklady na čas, provoz vozidel i životní prostředí.
- Jako další nevhodný vstup považuji skutečnost, že nebyla započítána úspora času cestujících na dalších zastávkách. Autorka tuto možnost uvádí v teoretické části, v příkladu ovšem započítává úsporu pouze na první zastávce za předemtným úsekem. Dopravní situace v dané oblasti má široký dosah na cestující například v Dolních Počernicích a Štěrboholech, ale i v dalších lokalitách. Pro ně časová úspora a možnost důvěřovat jízdnímu řádu není započítána vůbec.
- Třetím rozporuplným vstupem je prognóza nárůstu cestujících po zprovoznění vyhrazeného jízdního pruhu o 3 %. To mi přijde jako velmi pesimistický předpoklad, s ohledem na fakt, kdy autorka uvádí, že z autobusů ubylo 24 % cestujících za několik posledních let. Nicméně jedná se o můj subjektivní odhad a ve výpočtu je lepší mít pesimističtější hodnoty.
- Subjektivně také nesouhlasím s cenou času, kdy pro osoby cestující autobusem je odlišná od osoby cestující vlakem či automobilem, což dle mého názoru popírá podstatu integrovaného dopravního systému. To ovšem není vina autorky, ale používané metodiky.
- Posledním vstupem, který podle mého názoru zůstal zcela opomenut, je potenciál zvýšení oběžné rychlosti vozidel, tedy například snížení počtu vozidel či zkrácení přestávek na dorovnání zpoždění, což může vést k nižší ceně za dopravní výkon a tedy vyšší produktivitu systému.

V závěrečné části autorka provedla jednoduchou citlivostní analýzu, jejíž výsledky odpovídají vstupům, které autorka použila. Celkově práce nabízí velmi zajímavý a robustní podklad pro určování efektivity preferenčních opatření, nicméně výsledky konkrétní aplikace a nedoporučení předemtné stavby k realizaci bohužel považuji za zcela neodpovídající.

### 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.*

Dotazy:

- 1) Jaký je názor autorky na uváděné zanedbávání prodloužení cestovní doby do 5 % (str. 40)? Platí to i pro tyto případy a je správné, například pro Českobrodskou, zanedbat nárůst (byť minimální) cestovní doby řidičů IAD?
- 2) Jakým způsobem by autorka hodnotila preferenci na SSZ, co by měly být vstupy, jaké by použila nástroje a jaká jsou úskalí?

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **C - dobře**.

Datum: 7.1.2019

Podpis:

