

Oponentní posudek na dizertační práci

Název práce: Integrované systémy veřejné osobní dopravy a jejich vliv na životní prostředí

Autor práce: Ing. Rudolf Mrzena

Na základě dopisu předsedy komise pro obhajobu dizertační práce ze dne 26.4.2011, č.j.: ovvč/0074/11, kterým jsem byla jmenována oponentkou dizertační práce pana Ing. Rudolfa Mrzeny s názvem „Integrované systémy veřejné osobní dopravy a jejich vliv na životní prostředí“, předkládám oponentní posudek.

Dizertační práce obsahuje celkem 84 stran čistého textu, 26 tabulek a 19 obrázků, rozsahem naplňuje podmínky stanovené pro dizertační práci. Její skladba splňuje podmínky vědecké práce. Úvod do problematiky a stav vědeckého poznání je zpracován na 22 stránkách, stěžejní část tvoří sestavení metodiky (42 stránek) a její aplikace na vzorové území (16 stránek).

Z hlediska **aktuálnosti daného tématu** je možno konstatovat, že se jedná o aktuální téma, prokazování vlivu integrovaných dopravních systémů (IDS) na životní prostředí a získání kvantifikovaných argumentů pro jejich růst a posilování může napomoci k objektivnějšímu rozhodování orgánů státní správy a samosprávy. Svým komplexním pojetím je to jedno z prvních děl, které představuje takovýto ucelený pohled na problematiku posouzení vlivu IDS na udržitelný rozvoj dopravy, zejména ve vztahu k individuálnímu automobilizmu.

Jako cíl práce (kapitola 2) si autor dizertační práce vytýčil vytvoření metodiky pro posouzení IDS v osobní dopravě na udržitelný rozvoj dopravy, a současně stanovil hypotézu, že IDS přispívají k udržitelnému rozvoji dopravy. Konstatuji, že **vymezený cíl** práce byl naplněn zejména v kapitolách 4 a 5, platnost stanovené hypotézy byla také potvrzena v kapitole 5 (tabulka 26 a její vyhodnocení). Prosim o bližší vysvětlení zpracování tabulky 26 – v předchozích podkapitolách chybí vyjádření kritéria spotřeba energie, dále se tam vyskytuje dopravní systém tramvaj a metro (to nebylo v zadání vzorového příkladu uváděno), jaká je váha jednotlivých dopravních oborů v celkovém vlivu (IDS znamená integraci druhů dopravy).

Zvolené metody zkoumání nebyly přímo definovány speciální kapitolou, ale z textu práce lze identifikovat použití systémové analýzy a následné syntézy, specifické metody při určení vlivu dopravy na okolí a aplikaci navržené metodiky na modelovém příkladu (kapitola 5).

Přínos dizertační práce spatřuji především ve zpracování metodiky pro posouzení vlivu IDS na udržitelný rozvoj dopravy s využitím komplexního přístupu a interdisciplinarity, která je uplatnitelná po zpracování i v praxi. Poznatky z práce lze aplikovat i ve výukovém procesu v předmětech magisterského studia oboru TRD.

Teze dizertační práce jsou zpracovány dle metodiky DFJP a vhodným způsobem přibližují vlastní dizertační práci.

Připomínky a dotazy k práci:

1. V kapitole 4 se možná někdy nadbytečně autor věnuje např. definici IDS (str. 34), organizaci příměstské dopravy (str. 34-38), které spíše patří do analytické části. Také bych spíše doporučovala používat termín jízdní řád a ne GVD.
2. V kapitole 4.2 jsou velmi podrobně popsány vlivy dopravy na okolí, bohužel na demonstračním příkladu je využito jenom minimum vlivů.
3. Doporučuji používat vždy jasné odkazy na kapitoly ev. podkapitoly (např. str. 44 – „viz též relativní a absolutní vliv“ - čtenel musí hledat, kde se toto vyskytuje v textu práce).
4. Emise autobusů MHD (str. 56) – je to vztaženo i na jiné typy autobusů, např. příměstské?
5. Str. 57 - je vhodné slučovat emise železniční dopravy, tramvajů a trolejbusů?
6. Proč E_i je jednou bez jednotky (str. 71- absolutní vliv) a následně uváděno v jednotce gram (str. 72 – relativní vliv)?
7. Kapitola 5 – doporučovala bych na začátku jasně specifikovat parametry používané v modelovém příkladu a zejména stanovit podíl zapojení jednotlivých druhů dopravy IDS (tento pohled zde zcela absentuje, není jednoznačná specifikace).
8. Protihlukové opatření jsou řešena v kap. 5.2 jenom z hlediska železniční dopravy – jak autor dospěl k závěru v tab. 26 u řádku hluk?
9. Tabulka 25 (str. 86) – porovnání by lépe vystihoval přepočet přepravní kapacity na stejnou jednotku (např. 1 mm záboru půdy).
10. Obr. 17 a 18 jsou zbytečně velké, doporučovala bych zvolit jiné měřítko (spíše ilustrativní pohled).
11. Má autor k dispozici i tabulku 26 s přesnými hodnotami, ze kterých bylo získáno pořadí jednotlivých druhů dopravy a celého IDS?

Na základě předchozího hodnocení, posouzení splnění cíle dizertační práce a návrhů na řešení doporučuji dizertační práci autora Ing. Rudolfa Mrzeny s názvem „Integrované systémy veřejné osobní dopravy a jejich vliv na životní prostředí“ k obhajobě, a po jejím úspěšném obhájení doporučuji udělení titulu Ph.D.

V Pardubicích, dne 23. května 2011

doc. Ing. Tatiana Molková, Ph.D.
oponentka dizertační práce