

# Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera

## Oponentský posudek diplomové práce

<b>Název diplomové práce:</b> Proces plánování a trasování při přepravě nebezpečných věcí na území ČR
<b>Autor práce:</b> Bc. Božena Bednářová
<b>Oponent:</b> Ing. Bc. Libor Krejčí Ph.D.

### Hodnocení práce

#### **Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:**

Zvolený postup řešení je vhodný a autorka využila adekvátní metody. Je zřejmé, že autorka studovala celou řadu literárních zdrojů a kapitola 1 představuje ucelenou rešerši.

Celkově je na práci patrné množství času, který autorka věnovala strukturovanému rozhovoru, dotazníkovému šetření, SWOT analýze a zejména komunikaci s jednotlivými kraji ohledně umístění zákazové dopravní značky B19. Významné penzum práce je patrné při zpracování, při kterém autorka provedla ověření a lokalizaci zaslaných dat z jednotlivých krajů (viz podkapitola 2.5). Oceňuji vstřícný postoj mnoha respondentů z řad krajských SÚS ŘSD i snahu nalézt alternativní řešení přes TSK Praha, krajská ředitelství Policie i vlastní iniciativou v případě vodních zdrojů Kraje Vysočina a Jihočeského kraje (viz podkapitola 3.1.2).

Stěžejní je kapitola 3 popisující volbu mapového nástroje. Autorka využila uživatelské funkce dvou v tuzemsku nejpoužívanějších mapových portálů (Google maps a Mapy.cz). Výhodou je, že tyto nástroje prakticky používají předpokládání uživatelé. Autorka se nepřiklonila k otestování využití speciálních mapových GIS nástrojů (ArcGIS, QGIS apod.), které jsou uživatelsky pokročilejší.

Kapitola 4 pak vhodně hodnotí návrhy, analyzuje zainteresované strany a ve zjednodušené podobě provádí analýzu rizik.

#### **Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:**

Největším pozitivním atributem diplomové práce je právě její výrazná orientace na prakticky využitelný výstup – mapa s zákazových značek B19, která je uvedena v příloze J, včetně zeměpisných souřadnic v příloze K. Jedná se skutečně o výstup, který uživatelům chybí a výrazně komplikuje a prodražuje plánování přeprav nebezpečných věcí ohrožujících životní prostředí.

Autorka navíc aktivně kontaktovala datové středisko Ředitelství silnic a dálnic, které na žádost autorky o zanesení zákazových značek B19 do pasportu dopravních značek přislíbilo zveřejnění značek v aplikaci Geoportál.

Další možností uplatnění této mapy, je možnost jejího propsání do veřejně dostupných elektronických map, kde po písemné komunikaci s Mapy.cz tato možnost nebyla zavrhnuta, jen z časových důvodů odložena.

### **Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:**

Diplomová práce splňuje požadavky na tento typ práce z pohledu zahrnutí všech formálních částí, včetně příslušné citační normy.

Pokud bychom považovali za jeden z hlavních výstupů uvedený v příloze J za obrázek, je to v pořádku. Pokud by se mělo jednat o specializovanou geografickou mapu, chybí základní atributy v podobě měřítka a legendy.

Doporučil bych citovat Dohodu ADR přímo z oficiálního právního zdroje, tj. ze Sbírkky mezinárodních smluv (částka č. 5, jako sdělení č.7/2021 Ministerstva zahraničních věcí), místo webových stránek Ministerstva dopravy, které mohou být časem změněny.

Autorka se také odkazuje i na další právní předpisy nepřímo přes jiné webové stránky např. „Jak je uvedeno na stránkách Bologis (2021), podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ...“. Vhodnější by bylo citovat přímo daný zákon ve Sbírce zákonů.

Nebo „Jak je uvedeno na webových stránkách Zákruťa (2021), zákazová značka B19 nařizuje „zákaz vjezdu vozidel přepravující náklad, který může způsobit ohrožení životního prostředí“, ...“ Vhodnější by přitom bylo citovat přímo přílohu č. 3 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

### **Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):**

Práce je strukturovaná poměrně kvalitně, je přehledná a obsahuje řadu příloh, které doplňují informace v hlavní části.

Na druhou stranu pravděpodobně nejdůležitější výsledek – mapový podklad značek B19, který je v příloze J v tomto měřítku neumožňuje s jistotou určit, na jaké konkrétní dálnici či silnici se většina zákazových značek nachází. Uživateli pro přímé použití nepomůže ani následující příloha K, jelikož obsahuje zeměpisné souřadnice a nikoliv číslo dálnice či silnice a staničení. Z praktického hlediska je pro plánování přeprav vhodné pracovat s celým územím České republiky, nicméně při hodnocení kritéria přehlednosti by bylo vhodnější připravit mapové podklady pro jednotlivé kraje samostatně s podrobnějším měřítkem např. 1 : 100 000.

Podkapitoly 1.13 až 1.17 popisující v teoretické rovině výzkumné metody, které autorka následně použila, by však asi neměly být součástí kapitoly 1 s názvem „Legislativní rámec procesu přepravy nebezpečných věcí v ČR“. Pro úplnost by v části teoretické rešerše měla být i metoda brainstormingu, kterou autorka použila v podkapitole 4.1.2.

Mezi drobné formální nedostatky patří i některé překlepy. Např. u vysvětlení zkratky SWOT je správně pouze druhé slovo (Weaknesses), silné stránky jsou „Strengths“ a nikoliv „Strenghts“, příležitosti jsou „Opportunities“ nikoliv „Opprtunities“ a hrozby jsou „Threats“ nikoliv „Treats“.

**Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.? NE**

**Připomínky a dotazy k práci:**

Doporučuji zveřejnit lokalizací zákazových značek B19 včetně případných dodatkových tabulek, které zpřesňují, doplňují nebo omezují význam dopravní značky, pod kterou jsou umístěny (§ 63 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů). Autorka tyto dodatkové tabulky přehledně uvádí v pravém sloupci tabulky v příloze K a pro správnou interpretaci rozsahu zákazu jsou nezbytné.

Dotazy:

- 1) Jaký je rozdíl mezi SWOT analýzou a TOWS maticí?
- 2) Jaké nástroje by měly být použity pro vymáhání práva v oblasti dodržování zákazu stanoveného dopravní značkou B19?

**Práci klasifikuji stupněm: C - velmi dobře**

V Brně dne 18. 5. 2022

.....  
Libor Krejčí