

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Název práce: **Potenciál záchytných parkovišť u železničních stanic pro dojíždku do Prahy**

Autor práce: **Bc. David Malátek**

1. Obsah práce

Cíle, výzkumné otázky, hypotézy (*přiměřenost cílů, geografický charakter a relevance cílů, teoretické podložení hypotéz aj.*)

Cíle diplomové práce jsou stanoveny v úvodní části práce. Základní otázky, které byly následně předmětem zkoumání jsou stanoveny přiměřeně a vhodně pokrývají předmětnou tematiku. Na jedné straně je posuzována potřebnost zřízení parkovišť P+R v jednotlivých lokalitách, na straně druhé diplomant zkoumá i skutečnou realizovatelnost každého konkrétního parkoviště.

V následujících kapitolách práce je přeložen teoretický podklad nezbytný pro další bádání. Jsou vysvětleny teoretické pojmy týkající se dopravy jako takové, její provazby na geografii a popsány klíčové koncepty geografie dopravy. Zmíněny jsou i řešené problémy spojené s individuální automobilovou dopravou ve městech, které jsou klíčem k pochopení, proč má docházet ke zřizování parkovišť P+R, a to zejména ve vztahu k ochraně životního prostředí, ale i s ohledem na úspory času cestujících.

V další části je práce zasazena do konkrétního geografického regionu – Pražské metropolitní oblasti. V této souvislosti lze poznamenat, že je možná škoda omezení rozsahu práce pouze na toto území, neboť dojíždka do Prahy v současné době roste i ze vzdálenějších lokalit, z nichž mnohé (např. Kolín, Nymburk, Poděbrady, Kutná Hora, Hořovice, Olbramovice, Votice atd.) jsou rovněž vhodné pro uplatnění konceptu P+R, přičemž je v obecném zájmu, aby i takto vzdálená P+R. Práce by tím dostala ještě komplexnější charakter, nicméně oponent předpokládá, že diplomant byl v tomto směru omezen zadáním, byť i přesto v některých případech v práci zmiňuje i odkazy na parkoviště v lokalitách mimo metropolitní oblast.

Jako drobnou výtku zde mohu uvést, že diplomant používá u trati Praha – Lysá nad Labem – Kolín / Milovice již neplatné číslování tratí, kde aktuálně trať 231 zahrnuje úsek Lysá nad Labem – Kolín a trať 232 úsek Praha – Milovice, přičemž tento systém je platný již od jízdního řádu 2020, tento detail však nemá žádný vliv na vlastní práci.

Práce s literaturou (*teoretické ukotvení práce, diskuse a kritické zhodnocení literatury aj.*)

Byla použita celá řada zdrojů, především odborné literatury, která je v práci uspokojivým způsobem odkazována. V kapitole 3.2. autor přistoupil, což uvádí hned v jejím úvodním odstavci, k omezení důsledného uvádění všech citačních odkazů, neboť by to znamenalo zahlcení textu těmito odkazy. Tento postup považuji za zcela správný, poněvadž čitelnost a srozumitelnost následného textu tím byla výrazně navýšena.

Kromě značného rozsahu použité literatury však nelze nezmínit, že se diplomant nespokojil s těmito zdroji s jako jedinými dostupnými pro svoji práci a velký prostor věnoval získání názorů jednotlivých dotčených obcí. Tím byl teoretický podklad práce velmi vhodně kombinován s ryze praktickým pohledem. Tento pohled přitom v plné šíři ukázal různorodost názorů v jednotlivých lokalitách, zásadní odlišnost postojů dotčených institucí (potažmo obyvatel) k parkovištím P+R, což v plném rozsahu odkrylo důvody komplikovanosti vzniku parkovišť P+R (nejen) v Pražském metropolitním regionu. Tento zdroj informací považuji pro práci za velmi zásadní.

Metodika práce (*vhodnost aplikovaných metod, kvalita a vhodnost použitých dat aj.*)

Studentem stanovená metodika práce se jeví jako správná a vede ke stanovení požadovaných výsledků. Jako jeden ze základních zdrojů dat je uvedeno pravidelné Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB), přičemž diplomant správně kriticky uvádí určité důvody, které mohou vést k dílčím nepřesnostem dat pocházejících z tohoto zdroje (pandemie Sars-Cov-2, nedostatky v metodice sčítání, které neumožňují dostatečně detailní pohled na cestujícími využívané dopravní prostředky, popř. i určitá neochota respondentů sdílet se státem přesné údaje). Z předložených mapových podkladů se i na základě reálných zkušeností s organizováním dopravy v Pražském metropolitním regionu jeví, že v reálu jsou data předkládaná zde prostřednictvím výsledky SLDB relevantní a pro účely práce dostatečná.

V další části práce diplomant seznamuje s teoretickým základem parkovišť P+R a zde bych si dovilil především vyzdvihnout, že vyjma velkého počtu výhod zřízení těchto parkovišť je zmíněn i kritický pohled na tuto problematiku v podobě několika skutečných a nezpochybnitelných nevýhod systému P+R. V této části práce bych pouze upřesnil tvrzení uvedené v kapitole 4.5. Parkoviště P+R v Olbramovicích (mimo řešenou oblast) dosud ve stavbě není, zahájení prací se předpokládá na podzim 2024, nelze však vyloučit, že informace o zahájení stavby byla takto v minulosti ze strany Středočeského kraje prezentována, neboť ke komplikacím odsouvajícím zahájení stavby došlo teprve v posledním období. Zřízení parkoviště P+R v Tuklatech bylo prozatím pozastaveno z pozemkových důvodů, náhradou se sleduje lokalita Rostoklaty.

Analytická část práce (*správnost a interpretace výsledků, detailnost, struktura a provázanost analýzy*)

V analytické části diplomant rozpracovává stanovenou metodiku, která je z pohledu oponenta logická a správná. Výsledky analýzy se jeví očekávané, region východně od Prahy vykazuje díky kvalitní železniční síti nejlepší podmínky pro zřízení parkovišť P+R, naopak vstupy do hlavního města od severovýchodu, jihozápadu a částečně i jihovýchodu, kde je výrazně vyšší kvalita silniční (dálniční) sítě, než síť železniční prozatím pro systém P+R vhodné podmínky nevytváří. Toto by se do budoucna mělo postupně měnit se vznikem nových železničních (popř. tramvajových nebo vlakotramvajových) tratí včetně systému VRT s příslušnými terminály a návaznými tratěmi.

Diplomant uvádí, že v rámci analýzy nebylo snadné pro každou obec vytipovat nejhodnější přestupní stanici z automobilu na vlak. V tomto směru je překvapivé např. zařazení obcí Ostrá a Stratov, ležících přímo na železniční trati, k parkovišti P+R v Zelenči (resp. u stanice Mstětice, místní části Zelenče). S ohledem na docházkovou vzdálenost z center dotčených obcí k „jejich“ železničním zastávkám a omezené (v případě Stratova až nulové) možnosti parkování u těchto zastávek je pochopitelné, že i mnozí obyvatelé těchto obcí by mohli použít ke svému cestování do Prahy

kombinace automobil-vlak, nicméně jako výrazně pravděpodobnější se jeví v jejich případě využití P+R v cca 5 km vzdálené Lysé nad Labem, kde je počet vlaků ve směru Praha vyšší než v lokalitě Mstětice (a bude tomu tak i po posílení dopravy plánovaném na prosinec 2024).

Přesto je nutno uvést, že výsledky analýzy nejsou zásadně překvapující, ve velké míře se i v této práci potvrdilo, že aktuálně Středočeským krajem sledované lokality k výstavbě parkovišť P+R nejsou v rozporu s výsledky této práce (v této souvislosti je nutno podotknout, že oponent nemá povědomí o tom, že by při stanovení těchto lokalit Středočeský kraj měl k dispozici obdobnou komplexní analýzu potenciálu parkovišť P+R, kterou nabízí předložená diplomová práce).

V tomto směru je důležité, že diplomant se nespokojil s pouhým stanovením důležitosti vzniku jednotlivých P+R na základě očekávané poptávky, ale dále zkoumal reálnost vzniku parkovišť v jednotlivých lokalitách. V souvislosti s tím je z práce zřejmé, že ačkoli některé lokality skýtají možnost velkého využití parkujícími řidiči, vybudování parkoviště P+R je zde téměř nereálné. Typickým příkladem jsou Říčany, které by přitom z hlediska poptávky byly druhé nejvytíženější v celém posuzovaném regionu. V tomto případě je zapotřebí problematiku řešit jiným způsobem, kterým může být v práci uvedená bezplatná městská autobusová doprava zajišťující návaznosti na vlak, popř. zřízení systému poptávkové dopravy (až to bude legislativně možné), které již nyní Středočeský kraj připravuje jako pilotní projekt v oblasti Českobrodsko.

V této části bych si dovolil pouze dvě poznámky: První se týká lokality Lysá nad Labem, kde je na str. 56 uvedeno, že zde byl vybudován parkovací dům, ve skutečnosti se jedná o pozemní parkoviště P+R. Druhá poznámka se týká stanice Poříčany (str. 58), kde lze uvést v brzké době významné navýšení atraktivity této lokality (v práci zmíněné) pro zřízení P+R, neboť od prosince 2024 se zde předpokládá nově zastavení spěšných vlaků, jejichž provoz bude posílen na špičkový interval 30 minut. V souladu s diplomantem uvádím, že tato lokalita by pro vznik P+R mohla být velmi atraktivní, a to i s ohledem na vhodně umístěný sjezd z dálnice D11.

Závěry práce (odpovědi na výzkumné otázky, zasazení závěrů do širšího kontextu výzkumu aj.)

Pokud se týká uvedených závěrů práce (předložených především v kapitole 6.9.) včetně příslušných doporučení pro další postup, nelze k nim vznést žádné námitky. Doplnění teoretické analýzy na základě literatury o reálné a velmi různorodé, mnohdy až značně emotivní vyjádření zástupců obcí přineslo dostatečný podklad pro stanovená doporučení. Pozitivní je, že není bezhlavě navrhován vznik parkovišť P+R ve všech zkoumaných lokalitách, ale je zde zřetelné doporučení přistupovat k jednotlivým lokalitám individuálně a zvažovat nejvhodnější řešení i s využitím jiných módů dopravy (návazné autobusy, poptávková doprava, ale také podpora bezmotorové dopravy, především cyklistické).

2. Formální náležitosti práce (zatrhněte Vaši volbu)

Formální úprava: **výborná** / velmi dobrá / dobrá / nevyhovující

Stylistická úroveň: **výborná** / velmi dobrá / dobrá / nevyhovující

Citační úroveň: **výborná** / velmi dobrá / dobrá / nevyhovující

Komentář (vč. kvality grafiky, (ne)přiměřenosti délky práce aj.)

K předložené práci nemám žádné zásadní připomínky. Práce splňuje všechny formální náležitosti, je zpracována přehledně, její vnější úprava je až na menší drobnosti dobrá, délka práce přiměřená. Z pohledu stylistické úrovně upozorňuji pouze na opakované použití malého písmena na počátku vět, což je jev, který se v práci několikrát opakuje.

3. Souhrn

Celkové zhodnocení práce (vč. přínosů práce, provázanosti teoretické a analytické části aj.)

Diplomant přistoupil k řešení velmi systematicky. V předložené práci prokázal schopnost samostatné tvůrčí práce s využitím získaných teoretických i praktických znalostí a zkušeností. Přínosy práce jsou určeny jednoznačnými doporučeními uvedenými v kapitole 6.9. Analytická část navazuje v přiměřené míře na část teoretickou, je však třeba opakovaně vyzdvihnout provedení dotazníkového průzkumu mezi zástupci dotčených obcí, kde odpovědi v přílohách jednoznačně naznačují, že získání relevantních informací nebylo zejména v některých případech snadné. Přesto však právě tyto podklady velkou měrou přispěly ke zdárnému výsledku práce.

Předloženou práci **doporučuji / nedoporučuji** k obhajobě. (zatrhněte Vaši volbu)

Otázky k obhajobě

S ohledem na komplexnost práce nemám na diplomanta k předloženému materiálu žádné dotazy. Zřejmě částečně nad rámec zadání bych si dovolil dotaz, jaká alternativní řešení by diplomant na základě svých získaných poznatků doporučil v obcích, kde systém P+R nějakým způsobem selhává. A to jak těm, kde je vybudování parkoviště P+R komplikované, resp. nereálné (např. Světice, Říčany, Libčice nad Vltavou, Beroun) nebo tam, kde parkoviště P+R vybudovali, avšak není dostatečně využíváno a automobily nadále parkují v místech, kde to není vhodné (Lysá nad Labem).

Datum: 24. května 2024

Autor posudku: Ing. Václav Haas

Podpis: