

## Oponentský posudek diplomové práce

### ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH: JEJÍ POTENCIÁL, ZDROJE A CÍLE

**Autor:** Lukáš Bajt

#### **Volba tématu a cíl práce:**

Problematice dopravy v Českých Budějovicích se autor dlouhodobě věnuje. Již jeho bakalářská práce na Jihočeské univerzitě, Pedagogické fakultě, Katedře geografie se týkala prostorové mobility v regionu Č. Budějovic a jeho osobní občanská angažovanost v problematice cyklodopravy se pozitivně projevila v rozsahu a pečlivém zpracování předložené práce. Téma je aktuální i z pohledu potřeb plánování dopravních investic a zpracování územního plánu statutárního města.

#### **Struktura práce, způsob zpracování, formální úprava:**

V teoretické části shrnuje autor řadu cenných informací z měst, které se rozvoji cyklodopravy věnují s různou mírou cílevědomosti a tím i efektivity a výsledků. Teoretická část je obohacena osobní zkušeností z citovaných měst.

V dotazníkové části je třeba ocenit poměrně významné číslo 377 respondentů, což již dává vypovídající obraz postojů obyvatel Č. Budějovic.

Po formální stránce kladně hodnotím přehlednost grafů a tabulek. Celkový dojem poněkud kazí používání starého pravopisu (např. *...positivnímu přístupu politiků...*) a i pravopisných chyb (např. *...některé trasy městské by si zasloužili...*). Těchto chyb je však snesitelný počet a nesnižují celkovou srozumitelnost textu a sdělení.

#### **Otázky, náměty k diskusi:**

*Dotazy k obhajobě:*

1. V *teoretické části práce při popisu situace* v Praze uvádíte, že: ... Podobné podmínky platí i v metru, tam se smí bezplatně převážet dva bicykly najednou a to pouze v zadním vozu soupravy bez časového omezení. Co se týče tramvajové dopravy, zde je cyklista omezen jak druhem tramvajové soupravy, tak i denní dobou. Kola mohou být převážena pouze v nízkopodlažních soupravách a to ve všední dny pouze mimo dopravní špičku (mezi 20. a 6. hodinou) a o víkendech a svátcích neomezeně.

Podle mých informací a zkušeností se však situace změnila a to k lepšímu. **Můžete tedy uvést aktuální podmínky pro přepravu kol v MHD v Praze, a odkdy změna platí?**

2. Dále v textu uvádíte:

*...Rezervy jsou v rychlosti cyklistické dopravy. Průměrná délka jedné cesty na kole je 3,1 km a je uražena za 18 min. Průměrná rychlost cyklisty ve městě činí přibližně 10,3 km/h, zatímco průměrná rychlost automobilu je 3x vyšší (průměrná délka cesty 10,5 km, průměrná doba cesty 20 minut).*

Nezpochybňuji tento údaj. I když existují empirická sledování, např. bakalářská práce na fakultě dopravní ČVUT - Bikesharing elektrokol s podtitulem "Kolový blesk" organizovaný ve spolupráci s ekolo.cz. Výsledky ukazují, že dopravní časy na elektrokolech v Praze byly vždy min. 2x kratší než s

využitím MHD, v případě trasy Florenc - Konvikt dokonce 4x kratší. Moje zkušenost: Na trase Krkonošská 1 - Tychonova 1 (souběh s trasou A metra) ušetřím na elektrokole 12 minut.

Ale dotaz zní, zda je možné uvést buď na základě nějaké statistiky nebo odborného odhadu podíl elektrokol v Českých Budějovicích, případně trend?

3. Ve své bakalářské práci uvádíte:

*České Budějovice jsou známé dobrým pivem, krásným čtvercovým náměstím, svou polohou uprostřed malebné přírody jižních Čech a bohužel také špatnou dopravní situací ve městě. Ve Vaší diplomové práci v části Cíle cyklistické dopravy v Českých Budějovicích je destinace U Pražské silnice (Bosch, Budvar, Jikov) s 1 582 dojíždějícími uvedena na prvním místě.*

Česká populace je známa velkou spotřebou alkoholu a tolerancí k požívání alkoholu s výjimkou řízení motorových vozidel, lékařů a učitelů. Jak je to ale u cyklistů?

Dotaz zní: Setkal jste se při shromažďování literárních rešerší se zdrojem, českým nebo zahraničním, který by se zabýval problematikou alkoholu u cyklistů, a to jak rekreačních nebo využívajících kolo jako způsob dopravy? Je motivem k použití kola pro část cest možnost dát si pivo?

#### **Celkové hodnocení práce:**

**Se závěrem práce, že: ...pro rychlejší rozvoj cyklistické dopravy je nutný tlak „zdola“. V poslední době tento tlak postupně narůstá díky občanské angažovanosti, a pokud se udrží nebo bude dokonce sílit, může se stát cyklistická doprava jedním z hlavních témat, co se týče dopravy, a časem i dopravní prioritou. Na druhé straně při opačné změně politické situace a absenci tlaku „zezdola“ může rozvoj cyklistické dopravy ustrnout či do jisté míry dokonce zastavit, neboť jsou i takové názory, že cyklistická infrastruktura v Českých Budějovicích je již dostatečná... souhlasím.**

Diplomová práce p. Lukáše Bajta představuje zdařilé dílo. Práce podle mého názoru jasně splňuje požadavky kladené na diplomové práce, proto ji plně **doporučuji k obhajobě.**

Praha, 17. 5. 2014

Poznámka k osobě a úhlu pohledu oponenta:

Ing. Karel Jech, nar. 1962 v Praze, vystudoval VŠZ v Praze, v letech 1985 – 1995 působil v ekologickém zemědělství a žil v malých osadách na venkově, od r. 1995 žije v centru Prahy. V letech 1997 – 2010 pracoval na MŽP a SFŽP ČR. Nyní pracuje na Ministerstvu obrany v Odboru řízení organizací, financování a dotací. Podílel se připomínkami na koncepčních materiálech z oblasti životního prostředí (SPŽP, SP EVVO, Cyklostrategie atd.), spolupodílel se na projektech z oblasti cyklodopravy (např. využívání rušených vojenských vleček pro cyklostezky), projektu Homeport, spolupracoval s fy Ekolo.cz, je členem Dopravní komise Rady MČ Praha2. Je aktivním cyklistou celoročně jezdícím po Praze a okolí na kole a od r. 2007 na elektrokole. Ročně průměrně najede přes 8 000 km, nevlastní Opencard, vlastní auto a řidičský průkaz skupiny ABCTM + tank, nezpůsobil dopravní nehodu z vlastní viny a nepřišel doposud o žádný bod. Úhel pohledu oponenta na téma cyklodopravy je tedy, vzhledem k výše uvedenému, ryze pragmatický.