

Oponentský posudek bakalářské práce Libora Lojkáska

„Hodnocení dopadů obchvatu Frýdku-Místku na ŽP“

Bakalářská práce Libora Lojkáska má 46 stran včetně příloh. Zabývá se tématem dnes dosti aktuálním, neboť problematika dopravy v zázemí větších měst a její řešení při vzrůstajícím trendu individuální dopravy je jednou z prioritních os politiky hospodářské a sociální soudržnosti EU.

Ačkoliv je zvykem se v posudcích zabývat nejprve pozitivy a následně přejít na připomínky a doplňující dotazy, předložená bakalářská práce tento postup do jisté míry neumožňuje. Bohužel v tom negativním smyslu.

Práce se v důsledku neuveřitelného pravopisného a stylistického lajdáctví velmi, velmi obtížně čte. Úplně každá stránka obsahuje přehrsle pravopisných nedostatků, někdy až hrubek, vynecháných slov, chybějících či přebývajících interpunkčních znamének, neshod v pádech, velká písmena místo malých a naopak atd. Některé věty takto nedávají vůbec smysl – trochu vrcholem (lokálním, nikoli globálním) je strana 13. Samotný text není zarovnaný ani ke kraji ani do odstavců. Není problém nalézt odkaz na neexistující tabulku či z ničeho nic se vynořující zdroj, evidentně k ničemu nepatřící. Na straně 26 dokonce tabulka přelézá okraj stránky. Kapitoly nezačínají na začátku nové stránky. Přílohy by se neměly číslovat jako stránky v bakalářské práci. I přes odhlédnutí od pravopisné nedostatečnosti působí text až příliš středoškolsky a neoborně (tím nemám na mysli nepoužívání cizích slov, to je v pořádku, ale zejména skladbu vět).

Pokud se čtenář přece jen prokouše textem, nečeká ho však ani příjemná obsahová náplň práce. Je nasnadě si vůbec položit otázku, kam bakalářská práce vlastně míří. Obchvat byl, jak autor konstatuje – již schválen. Většina práce se však zabývá problematikou rozhodování se mezi variantami. Navíc je z textu patrná při hodnocení inspirace článkem Krajíček (1996), odkud jsou přebírány např. tabulky hodnocení atd. Tedy hodnocení již proběhlo? Co tedy nového přinese bakalářská práce?

Není vůbec rozpoznatelné těžiště práce. Text je zbytečně upovídáný v místech, kde to není třeba. Např. přesné citace o ničem nevypovídajících odpovědí na dotazníky (je přece všeobecně známo, že nikdo radostí nevykřikne, když mu za domem postaví dálnici...) nebo v části „vliv obchvatu v Moravskoslezském kraji“ (str. 28). V textu se tak objevují na některých místech opravdové perly – cituji: „Nejvíce ohroženou skupinou lidí ve městech jsou chodci a cyklisté, zejména děti. To je dáno nepravidelností a často nepředvídatelností jejich pohybů.“ V závěru práce je také např. dvakrát dokázána druhá hypotéza.

Na jiných místech zase úvaha není rozvinuta vůbec. Jedná se např. o vypracování metodiky – tedy diskuzi nad stanovením bodů ve kterých hodnocení probíhá, stanovení váhy jednotlivých kritérií, atp. Je zvolená metodika přebraná nebo ji autor vytvořil sám?

Na počátku práce jsou stanoveny teze, které chce autor hodnotit. Tyto teze by se však neměly zrodit z pěny, ale měly by být výsledkem předcházející diskuze.

Struktura práce se sice při zběžném prohlédnutí obsahu jeví jako dobrá, nicméně náplň práce tvoří spíše sláтанé části textu, mající často nejspíše pouze účel vyplnění místa – např. postup EIA zpracování nemá návaznost na cokoli dalšího v práci, nevychází z něj žádná metodika v práci zvolená ani není vedena diskuze okolo tohoto typu hodnocení. Prací se tak neprolíná nit, která by vedla k cíli.

Ačkliv si myslím, že výše uvedené problémy poukazují na nutnost kompletního přepracování bakalářské práce, pro úplnost uvádím i vybrané konkrétní výtky k tvrzením, které se v práci vyskytují:


- 1.) Udávané údaje o počtu vozidel na komunikaci jsou bezcenné pokud nejsou vztaženy k typu komunikace, její šířce, významu, typu, počtu pruhů, atd. (např. str. 6 či např. str. 17)
- 2.) Problematika Londýna, mýtného (autor se termínu vyhýbá) a obchvatu je mnohem širší než se autor domnívá. Londýnský obchvat – M25 – sice napomohl tranzitní dopravě a dopravě, která směřovala do okrajových částí Londýna, nicméně jeho dokončením se indukovalo takové obrovské množství další individuální dopravy, že dnes je zejména jeho západní část opět sužována kongescemi, zejména v hodinách 2-6 pm. Mýtné ve středu Londýna není doposud považováno za jednostranný úspěch.
- 3.) Tvrzení na str. 14, že ti, kteří nevlastní automobil jsou do jisté míry utlačováni je nesmyslné. Pokud nevlastním automobil, mám tedy sníženou mobilitu, což se však projevuje spíše na periférii, kde neexistuje obslužnost, ovšem vůbec ne ve městech, kde je to možné brát teoreticky i jako výhodu.
- 4.) Na straně 14: „...díky stále rostoucí výrobě automobilů dochází ... k větší poptávce po palivech“. Příčinou NENÍ výroba automobilů. Příčinnou je zvyšující se provoz. *resnyjs*
- 5.) Strana 15: „...menší a malá města (kolem 50000 obyvatel)...“ A jak se tedy nazývají města s velikostí 4000 obyvatel. Mikroměsta?

Podobných tvrzení je v práci spousta. I v závěru práce lze najít nelogické myšlenkové postupy. Např. globalizace je fenomén natolik komplexní, že zabývat se jím na úrovni obchvatu Frýdku-Místku je přinejmenším diskutabilní. Nebo konstatování, že zatížení dopravní infrastruktury bylo prokázáno jako nadměrné, je dnes pravdivé prakticky v každém městě.

Je také otázkou zda jsou k užítku v práci fotky území.

Vzhledem k výše uvedeným nedostatkům nemohu práci doporučit k obhajobě a navrhuji její výrazné přepracování.

V Praze dne 7.6.2007


Mgr. Tomáš Hudeček