

Posudek bakalářské práce

Martin Mach:

Analýza podmínek pro realizaci plánu mobility Ministerstva životního prostředí České republiky Fakulta humanitních studií University Karlovy v Praze Studium humanitní vzdělanosti, 2007

Úvod

Doprava zaujímá v žebříčku poškozovatelů životního prostředí mezi společenskými oborovými, resortními činnostmi pochmurné druhé místo za energetikou. Značná část objemu dopravních požadavků je přitom zbytečná, v osobní dopravě to platí zejména o dopravě individuální. Takřka všechny dosavadní prostředky, které vlastní dopravní problémy i dopady dopravy řeší, mají většinou charakter pouze dočasný a s jistým časovým odstupem dokonce generují nárůst dopravy (dopravní indukce). Proto jsou témata *převodu individuální osobní dopravy na dopravu veřejnou nebo méně škodlivou* nebo dokonce *snížení požadavků na dopravu* dynamicky rozvíjená, ne však obecně známá nebo, zvláště v českém prostředí, detailně zpracovaná. Autor předkládané práce **Martin Mach** tedy vychází jednak z aktuální společenské potřeby konkrétních řešení, jednak z odborného deficitu konkretizace těchto řešení v Praze a v neposlední řadě ze svých dlouhodobých pozorování i zkušeností neohroženého pražského cyklisty.

1. Obsahová stránka

Tyto motivace ostatně autor dobře zdůvodňuje již v rozsáhlém úvodu, kdy konstatuje hlavní dopady automobilismu na životní prostředí a vymezuje svou práci „Naše práce si klade za cíl analyzovat možnosti, kterými může významný zaměstnavatel (jímž Ministerstvo životního prostředí jistě je) motivovat své zaměstnance k volbě dopravních strategií šetrných k životnímu prostředí a městskému prostoru. (str. 7) Vysokoškolské absolutorium však musí naplnit i jisté *teoretické* nároky. V tomto smyslu je však také práce logicky a dostatečně podrobně členěna i naplněna.

Po úvodu, v němž autor stručně seznamuje nejen se svými motivacemi a hlavním záměrem, ale i s obsahem textu, následuje teoretická část, poté praktická, a konečně návrh *Plánu mobility* a nezbytný závěr.

Teoretický vhled do problematiky začíná poněkud neorganicky již v samotném úvodu, leč věcně s naprosto správným důrazem rozborem dopadu automobilismu na *prostor*, resp. *veřejný prostor*, což je skutečně důsledek paradoxně málo docenovaný (vedle dobře zvolených příkladů a citací v textu stačí uvědomit si takřka ohromující dojem, jež vyvolává od automobilů vyklizená ulice před opravami, úklidem nebo v době povodní).

Rozbor individuální automobilové dopravy a částečně návazností na jiné druhy dopravy (železniční) v teoretické části je velmi přesný a literárně podložený, k dobrému popisu by náleželo snad jen i správné pojmenování hned na počátku (rozborem *externalit* se Mach zabývá od str. 11, uvedením samotného termínu se čtenář dočká až v souvislosti s trvale udržitelným rozvojem o tři strany dále). Za povšimnutí stojí Machova kritická distance od krajních názorů a pojetí, kdy např. správně nehledá společenskou nespravedlnost v samotném faktu ne/vlastnění osobního automobilu, ale ve sdílení rizik a zátěží, které automobilismus nevlastníkům přináší,

aniž jsou kompenzovány. Podobně korektně jsou reflektovány další celospolečensky nežádoucí dopady, k nimž patří např. izolace a sociální diferenciaci.

V následujících pasážích jsou ne zcela obvykle, leč plně funkčně přiblíženy dva koncepty v jakémisi vzájemném výkladu, totiž trvale udržitelný rozvoj a doprava ve vztahu k životnímu prostředí, resp. některé nástroje dopravní politiky. Ve věci udržitelného rozvoje Mach stručně, leč přesvědčivě prokazuje jeho suverénní znalost, snad s výjimkou poznámky „Konstatujeme, že autor je přesvědčen o správnosti konceptu s tím, že trvale udržitelný rozvoj může být funkční pouze tehdy, pokud je prosazován v demokratickém prostředí a demokratickými postupy.“ (str. 15) v korespondenci s poznámkou pod čarou na str. 14: právě redefinice či přeměna institucí a procesů spočívá nejen ve vyšší demokratizaci jako vnitřní nepominutelné podmínce udržitelného rozvoje, ale dokonce i v diskutovatelné a spornější míře participace, diferenciaci a uplatnění subsidiarity. V závěru teoretické části II. 2. se čtenář seznamuje s pojmem „*mobility management*“ a se způsoby jeho ne/překládání (vhodný český ekvivalent [„správa dopravy“?] asi skutečně neexistuje).

Konečně ve třetí části nacházíme celou řadu výborně vybraných příkladů, jak a s jakými prvky lze zpracovat plán mobility.

V úvodu praktické části jsme velmi zevrubně seznámeni s hlavní budovou a obsazením Ministerstva životního prostředí České republiky, s jehož zaměstnanci provedl Martin Mach svůj výzkum.

Po seznámení s respondenty výzkumu dospíváme k dobře a realisticky formulované výzkumné otázce, jež je rozčleněna do dalších pěti vhodně volených tematických okruhů („pracovních otázek“). Následující popis metod a průběhu a zachycení výzkumu je v technických detailech místy snad až zbytečně podrobný (způsoby značení či číslování), rozhodně však svědčí o výzkumnické preciznosti (viz též níže).

Výklad výsledků se jeví jako kritický a přesný, užívá v plně funkčním propojení textové, tabulkové i grafické nástroje a jen místy nepatrně vybočí z interpretace k doporučením či dílčím závěrům (str. 34).

V návrhu konkrétního plánu mobility, jehož si Mach sám zjevně ve své práci cení nejvíce, střízlivě probírá předpoklady, jednotlivé nástroje a opatření, jejich souvislosti a dopady/náklady, většinou včetně ekonomické diskuse, a konečně i přínos.

Závěrečné vyhodnocení je (snad až příliš – např. v nepřestajných odkazech na tabulky a grafy) střízlivé a přesné. Návrh plánu mobility je mimo jakoukoli pochybnost reálný a realizovatelný za předpokladu – politické vůle.

2. Práce s literaturou

Mach sebral úctyhodné množství literatury včetně cizojazyčné, své autory velmi dobře vyhodnocuje a dokáže z nich i kriticky a soudně těžit (Keller, řada dalších). Výběr českých autorů, které nastudoval, je jistě reprezentativní, zahraniční tituly jsou pravděpodobně validní i díky kvalifikovaným konzultacím, za něž se poprávu kolegyni dostalo poděkování. Tituly jsou v bibliografii přehledně roztríděny, za zmínku stojí slušný počet zajímavých pramenů vyhledaných na webu. Mach bezpečně rozlišuje interpretaci, parafrázi a citaci, dokladuje je v rámci předepsané normy a odlišuje od vlastního tvůrčího vkladu. Zvládnutí textu je pro potřebu bakalářské diplomní práce naprosto postačující, rovněž poznámkový a citační aparát požadavkům na bakalářskou práci odpovídá.

3. Formální stránka

Práce sestává ze 64 stran vlastního textu, mohla by obsahovat i český a anglický abstrakt, příp. klíčová slova, nejlépe rovněž dvojjazyčně. Nechybí samozřejmě bibliografie, dokonce včetně seznamu internetových portálů, přehled relevantní legislativy, vyčerpávající seznamy zkratk, tabulek a příloh. Tento doprovodný materiál zasluhuje pro své množství, vypovídací hodnotu a (až na nesjednocené typy písma) dokonalé zpracování zvláštní ocenění; ani takřka profesionálně zpracovanou fotodokumentaci rozhodně nepokládám v této práci za samoučelnou. Kazem je chybějící paginace v obsahu (měl jsem k dispozici jen elektronickou verzi, ale chybí zřejmě i v tištěné).

Celkem výjimečně objevíme v jinak příkladně jazykově korektním textu překlep nebo chybu v interpunkci („„Předpoklad, že budoucnost patří osobní automobilové dopravě podle Kellera „zcela ignoruje...“ [str. 9]). Jinak je práce až na zanedbatelné výše zmíněné výjimky systematicky uspořádána, jazyk je přesný, kultivovaný, výstižný, přijmeme-li volbu dnes již poněkud archaického odbornického plurálu. Občasné vlastní překlady z angličtiny jsou terminologicky i translaticky bezchybné. Rovněž typografické zpracování je samo o sobě na velmi dobré úrovni.

4. Celkové hodnocení

Mach velmi dobře cituje podstatu problému: „Jestliže ZMĚNÍME své cíle a naši [chyba originálu nebo prepisu?]politiku směrem k trvale udržitelnému rozvoji, budeme potřebovat méně energie, zabírat méně plochy atd. a budeme potřebovat méně osobních a nákladních automobilů. Je velmi důležité si zapamatovat, že NEŘÍKÁM NE automobilům, já říkám MĚNĚ potřeby je používat, což je něco zcela odlišného“ (Hermann Knoflacher, str. 7).

Diskusi, zda může být diplomová práce praktickým návrhem, je nutné v tomto případě zcela odmítnout ze dvou důvodů. Jednak proto, že jde o bakalářskou práci a plán mobility je velmi dobře a reálně zpracován do stupně bez nejmenších potíží využitelného v praxi. Za druhé proto, že přes, řekněme, střední rozsah práce jak její teoretická část, tak obzvlášť empirický výzkum a jeho vyhodnocení jsou zpracovány velmi důkladně a s přihlédnutím k jisté obecnosti studia humanitní vzdělanosti ze sociologického pohledu až příkladně přesně. Za sebe prohlašuji, že na bakalářské úrovni takové konkrétní realizace dokonce vítám (na magisterské nebo doktorandské už spíše jen jako vedlejší produkt obsažený např. v příloze práce, jejíž text v plném rozsahu bude teoretický nebo výzkumný).

Mach, jak řečeno, velmi poctivě diskutuje možnosti a vypovídací hodnotu svých metod ([přímé] pozorování, kvantitativní výzkum, jemuž předchází ověřovací předvýzkum na deseti respondentech) a dokonce i možnosti metod dalších (analýza vnitřních dokumentů úřadu apod). Byl také po zásluze za pečlivou přípravu odměněn návratností ve výši 22,7 % všech zaměstnanců, což po vyřazení chybně vyplněných dotazníků poskytlo k vyhodnocení plnou pětinu rozeslaných dotazníků, o níž bohužel nelze i s přihlédnutím k pravděpodobně ne zcela rovnoměrné stratifikaci (nízký počet uživatelů osobních aut) konstatovat slušnou vypovídací hodnotu. Proto ovšem autor důsledně korektně zvolil a popsal druhé kolo s poněkud odlišnou metodikou a obdržel vyšší počet relevantních odpovědí, s nimiž se již spokojil. Uvádím tento postup podrobněji proto, že svědčí o badatelsky precizním postupu, který by vyhověl i nárokům na magisterskou práci.

V návrhu plánu mobility lze vyzdvihnout důležitost, jež je správně přikládána osobě koordinátora. V repertoáru nástrojů nepostrádám ani tak rozlišení spolujízdy a sdílení automobilů (teoreticky na str. 19, v praxi na str. 53) – pouze spolujízda (car-pooling), nikoli vzájemné zapůjčování automobilů [car-pooling: organizované jízdy při dojíždění do zaměstnání a car-sharing: sdílení automobilů několika uživateli]), i proto, že zápůjčky by

*Posudek bakalářské práce „Martin Mach: Analýza podmínek pro realizaci plánu mobility
Ministerstva životního prostředí České republiky“*

nejspíše v daném prostředí měly jen minimální význam, ale spíše (pokud jsem se nepřehlédl) absenci podnikového opraváře jízdních kol, který by pomohl s drobnými provozními opravami, ale, třeba i za úplatu, by prováděl i větší servis. Na základě vlastní praxe soudím, že by šlo o vysokou motivaci nejen pro cyklisty. Zázemí pro cyklisty přitom samozřejmě obecně, ale v něčem i konkrétně (zkušenější kolega, který poradí trasu apod.) zmiňováno je.

S přihlédnutím k uvedeným zanedbatelným nedostatkům, ale zejména vzhledem k nesporným kladům, hutnosti teoretického textu i příkladné empirické studii, ale i s uznáním pro samotný plán mobility **doporučuji bakalářskou práci k obhajobě** a navrhuji **hodnocení „výborně“ a bodové ohodnocení** podle průběhu obhajoby **mezi 42 a 46 („vynikající“) body**.

Otázka pro obhajobu: Jaký je rozdíl mezi „mobility managementem“ a omezením přepravních požadavků „transport demand“, resp. „reshaping transport demand“? Jaké jsou podle názoru diplomanta jeho možnosti? Hodlá se eventuálně tímto problémem zabývat např. v magisterské diplomové práci?

Jinonice 14. června 2007

PhDr. Ivan Rynda