

Oponentní posudek
diplomové práce Ivy Svobodové

Fyzickogeografické poměry míst častých dopravních nehod

Diplomová práce Ivy Svobodové si klade za cíl provést detailní rozbor fyzickogeografických podmínek v místech, která mají statisticky nejvyšší počet dopravních nehod, doprovázený nastíněním možností prevence a nápravy vedoucí ke snížení nehodovosti ve sledovaných lokalitách.

Vzhledem ke způsobu zadání tématu je obtížné jakkoli blíže specifikovat časoprostorové hledisko práce. Autorka se v kapitole 3 zabývá povšechným hodnocením vývoje nehodovosti na území České republiky v letech 1987–2005, podkapitola 3.2 *Porovnání nehodovosti v krajích České republiky* však řeší již pouze roky 2004 a 2005 a bez jakéhokoliv racionálního zdůvodnění se ve výsledku omezuje na bližší charakteristiku nehodovosti v Severomoravském kraji v roce 2005. Výběr časoprostorového rámce je z tohoto pohledu nutné označit za víceméně náhodný a účelový, jeho zdůvodnění za nezvládnuté. Ve spojení s informací z kapitoly 2 (*„Po prostudování datové základny byla nakonec pro podrobnou analýzu, použita pouze data z roku 2005, neboť rok 2004 a 2005 vykazoval naprosto odlišné výsledky úseků míst častých dopravních nehod.“*) pak lze pochybovat o jakémkoliv významnější vypovídací hodnotě jádra práce. V příloze 1 jsou uvedeny dvě definice pojmu „místo častých dopravních nehod“, ovšem výběr úseků hodnocených v práci není podložen adekvátním kvantitativním srovnáním. Nakolik je skupina devíti hodnocených úseků výjimečná ve srovnání se zbytkem databáze nehodových míst v rámci ČR? Jedná se o místa s nejčastějším výskytem dopravních nehod v rámci státu či alespoň Severomoravského kraje? (Poněkud vágně se metodu výběru lokalit pokouší nastínit úvodní část kapitoly 6: *„... bylo vybráno devět lokalit na Moravě, které mají statisticky nejvyšší nehodovost a zároveň vykazovaly možnou vazbu na fyzickogeografické vlivy“*).

Pochopitelná je snaha analyzovat datový soubor, jehož vypovídací hodnota není uměle narušena úpravou podmínek vykazování statistik dopravních nehod. Z informací na str. 9 vyplývá, že takovým vhodným obdobím mohly být přinejmenším roky 2001–2005. Použití údajů za alespoň toto pětileté období by nepochybně zvýšilo vypovídací hodnotu analýz (výběr míst častých dopravních nehod mohl být reprezentativněji proveden na základě kumulovaných počtů dopravních nehod, pětileté řady hodnot meteorologických prvků by alespoň částečně redukovaly vliv jejich meziroční variability).

V kapitole 6, která tvoří vlastní jádro autorčiny práce, jsou postupně hodnoceny jednotlivé úseky z pohledu vybraných fyzickogeografických podmínek, především z hlediska meteorologických faktorů (intenzita mlhy, průměrná denní rychlost větru, výška nového sněhu, denní úhrn srážek, maximální teplota vzduchu, minimální teplota vzduchu a minimální přízemní teplota vzduchu). Ostatní fyzickogeografické rysy lokalit jsou v práci hodnoceny jen okrajově. Z dostupných podkladových map by přitom bylo velmi snadné zhotovit alespoň podélný profil sklonu komunikace a vyhodnotit variabilitu sklonitosti na dotčeném úseku (náhlé změny, sklon v zatáčejícím úseku vozovky), stejně tak terénním šetřením zhodnotit aktuální stav přímé viditelnosti v daném úseku (zda přehlednost úseku není trvale či sezónně snížena vegetací apod.).

Jako zcela nedostačující je třeba označit odstavce hodnotící vazbu mezi fyzickogeografickými podmínkami a četností dopravních nehod. Omezují se na povrchní konstatování o možné kombinaci více prvků, přitom toto hodnocení lze velmi snadno kvantifikovat (přiřadí-li se výskytu určitého meteorologického jevu zvolená hodnotící známka závažnosti a pro dané datum se provede souhrnné hodnocení výskytu prvků, lze pak závažnost fyzickogeografických podmínek porovnávat s daty

dopravních nehod a sledovat korelaci mezi výskytem určité kombinace podmínek v dané lokalitě a četností nehod). Zároveň by bylo vhodné zhodnotit, nakolik jsou si hodnocené úseky častých dopravních nehod podobné z hlediska fyzickogeografických podmínek, případně v čem a do jaké míry se liší.

Navrhovaná opatření ke snížení nehodovosti nejsou podložena konkrétním zdůvodněním, ale mají povahu pouze proklamativních konstatování, která vyhlížejí jako oficiální stanoviska odpovědných institucí (nejsou zde však uváděny odkazy na citace). Jedná se tedy o úsudky diplomantky nebo jde o text přejetý bez udání zdroje?

Vzhledem k uvedeným připomímkám hodnotím předloženou práci jako dosud nedostatečně propracovanou. Pečlivá revize a zpřesnění metod rozboru a hodnocení mohou výrazně přispět ke zlepšení obsahové kvality práce.

Diplomovou práci proto v její předložené podobě **nedoporučuji** k obhajobě.

Olomouc, 1. února 2007

Mgr. Martin Jurek