

# OPONENTSKÝ POSUDEK DIZERTAČNÍ PRÁCE

**Dizertační práce:** Specifika železniční a silniční dopravy z hlediska pozitivních externalit a metody jejich oceňování

**Autor:** Jakub Hašek

**Oponent:** Doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

Předložená dizertační práce se věnuje nesmírně aktuálnímu tématu – pozitivním externalitám dopravy. To v době, kdy jsou ze všech stran zmiňovány především negativní dopady dopravy (zejména silniční) na životní prostředí, zdraví obyvatel a kvalitu života obecně. Pozitivní externality jsou zmiňovány buď okrajově, nebo vůbec.

Už v úvodní kapitole často zmiňovaná a také hojně využívaná metoda CBA není ideální metodou pro takové hodnocení. Jak sám autor správně zmiňuje, „*Nevýhodou CBA je, že dává prostor zájmovým skupinám pro manipulaci se vstupy a výstupy. Často také bývá zpochybňována relevantnost vstupů nebo nezahrnutí důležitých nákladových aspektů. Naopak dobře myšlené, smysluplné a udržitelné dopravní projekty mohou narazit na nekompletní nebo nesprávně provedenou analýzu přínosů projektů, které by jinak mohly pozitivně ovlivnit rozhodovací proces*“. Zároveň je třeba zdůraznit (a autor to v dizertační práci zmiňuje), že největším problémem hodnocení externalit je jejich kvantifikace. Použití exaktních metod je jistě přínosné, ale neměl by být zastírán fakt, že jde mnohdy o přesné výpočty na základě nepřesných nebo nejistých vstupů.

K úvodní kapitole mám snad jen dvě připomínky – věnuje se zejména osobní dopravě, nicméně pozornost by zasloužila i doprava nákladní (v modelových příkladech je pozornost zaměřena jen na osobní dopravu). Zároveň by si téma zasloužilo hlubší analýzu z hlediska ekonomické teorie a mohly být zmíněny i jiné pohledy na vztah mezi lidskou činností a životním prostředím.

Dále jsou v práci zmíněny cíle a metody oceňování externích nákladů. Cíle považuji za jasné a správně vymezené, výčet metod za kompletní. Zároveň je důležité vnímat u všech metod jejich nedostatky, což autor poměrně přesně popisuje. Dále se budu věnovat hodnocení čtvrté kapitoly a to dle jednotlivých kapitol:

## 4.1 Modelové relace a výpočet WTP a WTA

Otázky v dotazníku považuji za přehledné, počet respondentů za dostatečný. Snad jen není v dotazníku zmíněna možnost vykonávat práci ve vlaku, což se pomalu stává standardem alespoň na větší vzdálenosti a může to být důvod k vyššímu využívání železnice a zároveň ke snižování nákladů času např. na dojíždění do práce. Přesto bych této kapitole vytkl nedostatečnou interpretaci výsledků. Bylo by vhodné se na to zaměřit při obhajobě dizertační práce.

#### 4.2 Vliv blízkosti dopravní infrastruktury na cenu nemovitostí

Použití hedonické metody je logické – dopravní infrastruktura a její dosažitelnost nesporně ovlivňuje cenu nemovitostí. Je však samozřejmě otázkou, do jaké míry, resp. jaké jsou jiné faktory na ceny bytů. Autorovi práce vychází vztah mezi cenou bytů a vzdáleností železniční stanice a autobusového nádraží v Pardubicích, které se nachází v centru (resp. blízko centra). Bydlení v centru města ale přináší i jiné výhody, které ale nejsou v práci zmíněny (obecně vyšší dostupnost obchodů a služeb). Zároveň je korelace hodnocena jako velmi slabá („*Faktor blízkosti zastávek MHD se na ceně bytů v Pardubicích podílí průměrně 0,46 %. Faktor blízkosti hlavní železniční stanice se na ceně bytů v Pardubicích podílí průměrně 2,92 %.*“ – citace str. 87). Je tedy tento závěr opravdu tak přesvědčivý?

#### 4.3 Přínosy z výstavby dopravní infrastruktury

V této kapitole jsou přínosy z dopravní infrastruktury hodnoceny Saatyho metodou. K vlastním výpočtům a použití Saatyho metody nemám připomínky. Otázkou nicméně je, jak vhodné je využití této metody, která v tomto případě hodnotí budoucí stav (jak autor píše na str. 99: „... *při realizaci zbývajících úseku dálnice D11 se otvírá nemalý potenciál pro autobusové dopravce na této relaci.*“). Od práce tohoto typu nicméně očekávám hodnocení již současných (existujících) pozitivních externalit.

#### 4.4 Přínosy ze zlepšení kvality veřejné dopravy

Poslední kapitola se věnuje problému vnímané kvality dopravy. Tato kapitola je zpracována přehledně, závěry jsou jasně formulovány a nemám k ní připomínky.

Předloženou dizertační práci hodnotím velmi dobře. Je na ní znát, že autor píše o tématu, kterému se se zájmem věnoval. Zároveň vysoce hodnotím samotný výběr tématu, kterému se autor věnoval. Z formálního hlediska jsem nenašel žádné závažné nedostatky. Zároveň budu rád, když se autor v rámci obhajoby vyjádří k otázkám, které jsou uvedeny v posudku, a k nim přidávám ještě jednu:

Za druhy dopravy, u kterých se uvádí nejvyšší negativní externality, je považována individuální automobilová a silniční nákladní doprava. Nalezneme ale i zde pozitivní externality? Budu velmi rád, když se k tomu během obhajoby dizertační práce rozvine diskuze.

Dizertační práci doporučuji k obhajobě,

V Praze 7. 3. 2019



Doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.