

TERMÍN: 23.01.2022

xx33818xx
Recenzia B
Vladimír Tóth
vladimir@vtoth.sk

Prosím nezasahujte do tejto tabuľky

RECENZENT/KA (meno a priezvisko, pozícia, inštitúcia): **Vladimír Tóth, vedúci odboru analýz a informačných systémov, Dopravný podnik Bratislava, a. s.**

NÁZOV MATERIÁLU: **(Ne)Máš na výber?**

TYP VÝSTUPU*[1]: **Analýza**

(pri spoločných výstupoch uviesť aj typy individuálnych vkladov):

ANALYTICKÝ ÚTVAR, REZORT: **Ministerstvo dopravy a výstavby SR - Inštitút dopravnej politiky**

AUTORI/KY: **Lukáš Kováč;**

SPOLUAUTORI/KY: - - ; - - ; - - ; - -

RECENZNÝ FORMÁT*[2]: **2**

PRIPOMIENKY:

P.č.	Pripomienka sa vzťahuje k (strana, odsek):	Text pripomienky*[3]	Odôvodnenie pripomienky	Vysporiadanie sa s pripomienkou*[4]
1	6, ods. 1	Odporúčam pre menej zainteresovaného čitateľa vysvetliť rozdiel medzi celkovou del'bou prepravnej práce na báze dopravného výkonu (vozidlové kilometre), prepravného výkonu (osobové kilometre) a počtu ciest (cesty).	Rozšírenie zrozumiteľnosti pre širšiu cieľovú skupinu a zadefinovanie princípov.	Pripomienka zapracovaná, pridaný BOX č.2 s uvedením rôznych prístupov merania prepravnej práce.

	<p>Ak porovnáme cestu osobného automobilu s dvoma cestujúcimi s dĺžkou 150 km a jazdu bicykla s dĺžkou 7 km, potom budú výsledky takto rôzne:</p> <ul style="list-style-type: none">- dopravný výkon (150 vzkm vs. 7 vzkm): 95 % vs. 5 %- prepravný výkon (300 oskm vs 7 oskm): 97 % vs. 3 %- cesty (1 cesta vs 1 cesta): 50 % vs. 50 % <p>Aj veľa odborníkov tieto termíny zamieňa, pričom ako ilustruje príklad vyššie výsledky sú rôzne. V analýze odporúčam v úvode uviesť veľmi stručný úvod do problematiky a deklarovanie, s akými prístupom autor uvažoval v celej analýze (pokiaľ neuviedol inak).</p> <p>Každý z prístupov má svoje opodstatnenie. Dopravný výkon z hľadiska dopadov na životné prostredie, prepravný výkon ilustruje mobilitné správanie a cesty zohľadňujú konkurencieschopnosť dopravných módov. Ako extrémny príklad uvádzam vzorku 20 ľudí z ktorých jeden cestoval do Austrálie lietadlom. Pri uvažovaní ciest získame informáciu, že 5 % vzorky použilo leteckú dopravu. Pri prepravnom výkone to bude nad 90 %, čo pri skúmaní alternatívnosti módov nie je korektná</p>		
--	--	--	--

		informácia, keďže k ceste lietadlom do Austrálie neexistuje alternatíva. Ale stále to bola iba jedna cesta.		
2	6, ods. 3	Odporúčam doplniť aj pešiu dopravu.	V urbánnych priestoroch a pri súčasnej automobilizácii predstavuje pešia doprava konkurencieschopnú alternatívu s minimálnymi možnými nákladmi.	Zapracované.
3	6, ods. 3	Vzhľadom na spôsob hospodárenia s verejnými zdrojmi v oblasti cyklistickej dopravy by som odporúčal doplniť poznámku do zátvorky, alebo formou doplnku „nie len segregovanej“. Orientácia výlučne na segregovanú infraštruktúru popiera prístupu value for money, zvyšuje časovú a finančnú náročnosť, znižuje efektívnosť vynakladaných zdrojov a v neposlednom rade pri rozhodovaní diskvalifikuje stiesnené urbánne priestory, kde investície do infraštruktúry v zmysle úvodu tejto analýzy predstavujú najväčší prínos pre cieľovú skupinu.	V posledných rokoch bolo veľa finančných prostriedkov alokovaných na cyklistické projekty, ktoré však svojou povahou skôr slúžia na účely cykloturizmu. Nie je cieľom recenzenta znižovať význam cykloturizmu, ale ak je cieľom dopravnej politiky zmena celkovej delby prepravnej práce, mal by sa klásť dôraz na infraštruktúru, ktorú užívateľ zvolí na úkor osobného automobilu. Pri cykloturizme je často práve osobný automobil prostriedok ako sa priblížiť k cykloturistickej trase a trávenie voľného času na bicykli nijako nedeterminuje užívateľa nevyužívať osobný automobil pri ceste do práce.	Zapracované.
4	7, ods. 2	V časti o zavádzaní školských spojov odporúčam doplniť „resp. zvýšená orientácia na obsluhu vzdelávacích zariadení“.	Verejná doprava by mala byť čo najviac dostupná pre všetkých. Vytváranie účelových liniek a spojov má svoje opodstatnenie, ale ak to nie je nevyhnutné, môžu túto rolu plniť aj bežné spoje a linky.	Zapracované.
5	8, ods. 2	Ak by to bolo možné a pre autora by nebolo náročné vložiť to do kontextu, bolo by vhodné uviesť koeficient korelácie.	Autor v texte operuje vysokou koreláciou. Zo zaujímavosti by bolo vhodné uviesť jej hodnotu.	Zapracované, pridaná poznámka s úrovňou korelácie.

6	9, jediný odsek	Pri používaní automobilu na služobné účely odporúčam doplniť „aj fyzické osoby-podnikateľov.“	Fyzické osoby-podnikatelia tiež vykazujú podnikateľskú činnosť.	K fyzickým osobám - podnikateľom žiaľ nemáme k dispozícii údaje o počte vozidiel, ale nachádzajú sa v podiele daňových subjektov, ktorí zaplatili daň z motorového vozidla.
7	10, prvý odsek	Celý odsek odporúčam nahradiť pruhovým skladaným grafom s relatívnymi hodnotami (preferované) alebo absolútnymi hodnotami. kde na osi y budú populačné skupiny a na osi x stupnica 0 až 100 %. Prípadne môže byť graf na spôsob grafu 5.	Vizualizácia dát je pre čitateľa atraktívnejšia a samovysvetliteľná. V texte, ktorý je tu formulovaný komplikovanejšie a nie je úplne jasné, s akým základom sa pri percentách pracuje, sa čitateľ môže stratiť.	Spomínané zobrazenie predstavuje problém, nakoľko sledovaných vrstiev je až 35. V texte sú vybrané skupiny obyvateľstva/účely s najvýraznejšími podielmi jednotlivých módov. Žiadaný graf je pridaný ako príloha č. 3.
8	11, odsek 1	Odporúčam doplniť (napr. do poznámky) definíciu školáka.	Zvýšenie zrozumiteľnosti textu.	Zpracované.
9	12, odsek 1 (koniec)	Odporúčam doplniť zmienku o bikesharingu.	Na základe skúsenosti zo zahraničných miest je zreteľné, že bikesharing predstavuje dobrý spôsob rozbehnutia cyklodopravy v meste.	Zpracované, pridaná zmienka aj pri krádežiach bicyklov.
10	18, jediný odsek	Odporúčam nahradiť slovom „demotivovať“ alebo „odradiť“	Takto objektívna analýza na vysokej odbornej úrovni by nemala využívať populárny jazyk.	Zpracované.
11	19	Nemusí to byť riešené v tejto štúdií, ale problematika spojov a prestupov by sa dala riešiť zohľadnením kritického intervalu odchodu spojov, pri ktorom cestujúci nemusí zohľadňovať čas odchodu z domu a zároveň čas odchodu z domu nijako (alebo len zanedbateľne)	Nezáväzná odporúčanie pre autora. Ak zväži relevantnosť pripomienky, môže podľa nej doplniť text.	Navrhovaný postup vyžaduje dodatočné údaje o dĺžke čakania na spoj, ktoré zatiaľ nemáme prístupné. Predpoklad, že deterencia prestupu nerastie

		<p>neovplyvňuje celkový cestovný čas (vrátane čakania na spoj). To by sa dalo riešiť prípadným odhadom pravdepodobnosti, pri ktorej cestujúci príde na zastávku a bude na spoj čakať vopred určený kritický čas, ktorý sa stotožní s časom, ktorý je cestujúci ochotný čakať.</p> <p>Ak na účely tejto poznámky skonštatujeme, že kritický čas čakania zastávke je 5 minút, potom je pravdepodobnosť, že cestujúci (s predpokladom, že nemá informáciu o odchode spoju) príde na zastávku a bude spokojný 50 %. Čím väčší bude interval, tým nižšia bude atraktivita takýchto spojov.</p>		<p>lineárne s časom čakania na spoj a obsahuje kritickú hodnotu, do ktorej cestujúceho výrazne neovplyvní považujeme za realistický a zväžíme pri budúcom modelovaní.</p>
12	20, ods. 2	<p>Na tomto mieste odporúčam zvýrazniť, že práve cestujúci autom na krátke vzdialenosti sú v zmysle úvodu analýzy cieľová skupina zmeny modal splitu. Podľa môjho subjektívneho názoru je toto najväčšie a najdôležitejšie posolstvo analýzy.</p>	Zvýraznenie výsledkov analýzy.	Zapracované.
13	20, ods. 5	<p>Nie je úplne korektné považovať prestupy za negatíva. Naopak, ak má prestup pridanú hodnotu, je pozitívom. Odporúčam tejto myšlienke venovať aspoň jednu vetu v tejto časti – laicky povedané, každý cestujúci musí byť za vynútený prístup odmenený, najlepšie dobrou dostupnosťou iných cieľov (teda ak prestup, tak s možnosťou prestúpiť na viacero liniek), alebo zhustením intervalu odchodov MHD.</p>	<p>Paušálne cestujúci prestupovanie nemajú radi, ale pri vhodnej optimalizácii siete liniek je možné dosiahnuť pravidelnejšiu obsluhu, ktorá môže v určitých prípadoch tak zlepšiť dostupnosť MHD, že cestujúci prestup prestanú vnímať ako negatívum.</p>	<p>Text je napísaný v podobnom duchu. Nutnosť prestupu je primárne negatívna, avšak nadväzovaním spojov a skracovaním intervalov ju dokáže neutralizovať.</p>

14	všeobecne	V celej analýze je potrebné zjednotiť formát čísel (používať desatinné čiarky namiesto bodiek [výnimkou sú samozrejme citácie zdrojových kódov a strojové výstupy], oddeľovače tisícov a pod.	Zlepšenie čitateľnosti.	Zpracované. Desatinné čiarky vnútri grafických výstupov žiaľ nie je možné zjednotiť z dôvodu obmedzení použitého softvéru. Oddelovačom tisícov vo forme špeciálneho znaku sa vyhýbame kvôli komplikáciám z následným spracovaním tabuliek pre čitateľov analýzy (čísla sú v programoch rozoznané ako text, prípadne ako dve rôzne čísla). Pri premenných, ktorých hodnota je nad tisíc pri všetkých položkách sme preklasifikovali jednotku, aby predstavovala tisíce.
----	-----------	--	-------------------------	--

CELKOVÉ HODNOTENIE (recenzent/ka vyplní túto časť po vysporiadaní sa s pripomienkami analytickou jednotkou):

Všetky relevantné pripomienky boli akceptované a zapracované. Štyri nezpracované pripomienky boli autorom spoľahlivo odôvodnené. Materiál odporúčam schváliť.

[1] Výber medzi: 1. analýza (komplexný analytický materiál s návrhmi konkrétnych systémových opatrení); 2. komentár (rozsahovo menší analytický materiál venujúci sa konkrétnemu čiastkovému problému); 3. manuál (metodické usmernenie vyplývajúce z potreby zjednotenia procesov a postupov v konkrétnej oblasti).

[2] Formát 1 pre komentár/manuál (2 recenzenti bez povinného odborného workshopu); Formát 2 pre analýzu (3 recenzenti a povinný odborný workshop).

[3] Do tabuľky značiť pripomienky zásadného metodologického a obsahového charakteru (nie štylistické či gramatické opravy).

[4] Vyplní analytická jednotka: pripomienka bola akceptovaná / pripomienka nebola akceptovaná a zdôvodnenie / pripomienka bola čiastočne akceptovaná a zdôvodnenie.