

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor práce: Bc. Dita HOVOŘÁKOVÁ
Studijní program: Regionální geografie
Název práce: Elektrické osobní automobily v České republice: současný
vývoj trendy

HODNOCENÍ

Cíle práce byly splněny:
☒ ANO ☐ NE

Formální a jazyková úroveň práce splňuje požadavky kladené na tento typ kvalifikační práce:
☒ ANO ☐ NE

Obsahová stránka práce	Maximální počet bodů	Udělený počet bodů
Metodika (stanovení cílů, výběr metod)	10	8
Struktura práce (vnitřní vyváženost a logická návaznost částí práce)	5	5
Práce s literaturou a dalšími zdroji informací (výběr, způsob použití)	15	10
Tvůrčí přístup a vlastní autorský vklad	20	15
Zhodnocení dosažených výsledků, splnění cílů a přínos práce	20	16
Obsahové zhodnocení netextových částí práce (tabulek, obrázků)	10	6
Formální stránka práce		
Dodržení norem pro formální úpravu práce včetně citačních norem	10	10
Estetická úprava a jazyková stránka práce	10	7
Celkové hodnocení práce	100	77

Navrhované hodnocení: A (100–92 b.), B (91–83 b.), C (82–74 b.), D (73–65 b.), E (64–55 b.), F (54 nebo méně b.).

Textová část posudku – konkrétní připomínky k diplomové práci, nedostatky a zdůvodnění sníženého bodového hodnocení:

Požadavky kladené v zadání práce byly autorkou splněny. Rozsah a struktura práce, řazení a vnitřní logika jednotlivých kapitol, stejně jako zhodnocení výsledků odpovídají jednotlivým položkám zadání. Silnějšími stránkami práce jsou vlastní dotazníkový výzkum a diskuze literatury opřená o relativně velké množství zahraničních článků a studií. Bohužel například několikrát citovanou studii “EY Mobility Consumer Index (2022)”, na které je dokonce postavena jedna z testovaných hypotéz, se mi

v seznamu literatury nepodařilo najít. Někdy se také zdá, že autorka z literatury přebírá nepřesná tvrzení (viz níže).

Na několika místech se vyskytují faktické chyby nebo minimálně nepřesná tvrzení.

V úvodu autorka píše, že hlavním důvodem zavádění elektromobilů byla snaha o snížení emisí oxidu uhličitého (tedy CO₂). Snížení emisí CO₂ v atmosféře má klíčový význam z hlediska zmírnění globálních změn klimatu. Nicméně hlavním důvodem elektromobility bylo snížit lokální emise látek znečišťujících ovzduší (zejména ve městech). I proto se emisní normy pro automobily týkají primárně oxidu uhelnatého (CO), pevných částic a od roku 2001 oxidů dusíku. Limit CO₂ byl v rámci EURO norem pro automobily k výše uvedeným přidán až v roce 2020.

Na s. 35 je opět zmiňováno, že "CO₂ je hlavním znečišťovatelem ovzduší z osobní automobilové dopravy". Z hlediska lokálního znečištění ovzduší jde hlavně o suspendované částice (PM), oxid dusičitý (NO₂) a oxid uhelnatý (CO) -- nikoliv o CO₂.

Na s. 24 autorka píše že "Kupříkladu Francie a Norsko mají velký podíl energie z obnovitelných zdrojů, zatímco státy jako Německo, Velká Británie, či USA by měly prvotně vyřešit otázku dekarbonizace výroby elektrické energie". Podle dat z roku 2021 byl podíl OZE na výrobě elektřiny ve Francii cca 20% (podobně jako v USA), zatímco v Německu a ve Velké Británii je podíl OZE přes 40%. Ve Francii je cca 70% elektrické energie produkováno v jaderných elektrárnách a 10% z fosilních paliv. -- Považuje autorka jadernou energii za obnovitelnou?

Na s. 31 je Nizozemsko zařazeno mezi "severské země" (??)

Otázky do diskuze:

Jedním z cílů práce (dle zadání) bylo pokusit se identifikovat geografické a sociodemografické faktory, které ovlivňují míru adopce elektromobilů. Na s. 31-32 autorka zmiňuje výrazné rozdíly v podílu elektromobilů mezi státy severní, západní a východní (jihovýchodní) Evropy. Čím je tyto rozdíly možné vysvětlit? Které sociodemografické (nebo ekonomické) faktory tyto rozdíly způsobují?

V popisu metodiky autorka zmiňuje, že v dotazníku byla využita Likertova škála a „respondent tak byl tímto krokem přinucen zvolit míru souhlasu či nesouhlasu s daným výrokem o osobních vozidlech“. Likertovy škály standardně obsahují střední (tzv. „únikovou“) variantu odpovědi (nevím, nedokážu posoudit, ani nesouhlasím ani souhlasím, apod.). Proč tato varianta nebyla použita? Nevytváří se tím, že je respondent „přinucen“ k určité variantě odpovědi „umělé veřejné mínění“ a de facto zkreslený obraz reality? To se týká například i zjištěného relativně vysokého podílu respondentů, kteří plánují pořízení elektroauta v nějakém časovém horizontu (je otázkou zda by výzkum dal stejné výsledky, pokud by byla nabídnuta možnost odpovědi „Zatím vůbec nezvažuji nákup elektrického vozidla“).

Práci **doporučuji** k obhajobě a navrhuji její hodnocení známkou **C – velmi dobré**.

V Olomouci 19.1.2023

.....
RNDr. Bohumil Frantál, PhD.
oponent diplomové práce