

Příloha k protokolu o SZZ č.

Vysoká škola: JU v Č. Budějovicích
Pedagogická fakulta

Katedra: geografie

Datum odevzdání posudku: V Brně dne 24. května
2007

Diplomant: Stanislav Kraft

Aprobace: D-Z

Oponent diplomové práce:

Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE

Regionální hromadná doprava Karlovarského kraje

(téma)

Osnova hodnocení práce:

1. Splnění požadavků zadání, aktuálnost a odborná úroveň práce

Diplomová práce Stanislava Krafta představuje zdařilé dílo, které se věnuje aktuální problematice hromadné dopravy v konkrétním prostředí Karlovarského kraje. Formulované cíle byly v předložené diplomové práci splněny.

Z hlediska odborné úrovně práce je nutné hodnotit zvlášť její praktickou a teoretickou část:

- Praktická část práce včetně stanovení a popisu metodiky je vynikající, troufám si konstatovat, že její kvalita překračuje běžně požadované standardy diplomových prací; v této souvislosti je navíc nutné zdůraznit detailnost a s ní související pracnost a časovou náročnost provedených analýz.
- Za poněkud méně zdařilou však považuji teoretickou část práce – v této souvislosti mě především mrzí určitá omezenost rozsahu věnovaná problematice dopravněgeografických regionalizací a malá pozornost věnovaná problematice sociální inkluze (což je jedna z hlavních skutečností, jimiž bývá zdůvodňován význam veřejné dopravy).
- Některé pasáže diplomové práce pokládám dokonce přímo za zcela nadbytečné či nepříliš důležité – mám na mysli např. zbytečně podrobnou socioekonomickou a především fyzickogeografickou charakteristiku Karlovarského kraje (nedomnívám se totiž, že by komplexy barrandienu překryté v post-hercynské fázi permokarbonskými uloženinami nějakým zásadním způsobem ovlivňovaly dopravní obslužnost) či obecnou charakteristiku geografie dopravy.

2. Využití odborné literatury – orientace autora v české a zahraniční literatuře, korektnost citací

Autor v přehledu literatury uvádí velký počet titulů především české a slovenské geografické literatury, z nichž značná část je přímo citována i v textu diplomové práce. V této souvislosti je však škoda, že nejsou uvedeny také některé relevantní práce zahraniční provenience, které se věnují např. již výše zmíněné sociální funkci veřejné dopravy. Rozbor této problematiky by podle mého názoru

značně obohatil teoretická východiska předložené diplomové práce. Uvedení prací zahraničních autorů by rovněž zajisté zvýšilo relevantnost pasáže č. 5.2 „Doprava a geografie“.

Z formálního hlediska lze citace považovat za korektní. Výhradu mám pouze k citaci mé dizertační práce na s. 26, kde autor přebírá pouze neúplnou část uvedené informace, přičemž tento výběr nepovažuji za nejpovedenější.

3. Volba vhodných metod a jejich zvládnutí

Ke studiu řešené problematiky autor zvolil adekvátní metody (výběr středisek, dopravně geografická regionalizace založená na metodě předělu, hierarchie středisek, úroveň dopravní obslužnosti), které navíc v příslušných kapitolách velmi dobře charakterizoval a aplikoval. Na tomto místě chci ještě jednou zdůraznit detailnost a s ní související pracnost a časovou náročnost provedených metodických postupů.

4. Interpretace výsledků, jejich diskuse a konfrontace s dosud publikovanými výsledky jiných autorů, rozlišení vlastních a cizích myšlenek

Diplomová práce Stanislava Krafta obsahuje řadu vlastních výsledků, které jsou adekvátním způsobem interpretovány v kapitole č. 7 „Hodnocení organizace regionální hromadné dopravy v Karlovarském kraji“. Přehlednost a čtivost práce zvyšuje skutečnost, že většina výsledků je prezentována rovněž kartografickým způsobem. Za vůbec nejcennější výstup považuji zejména porovnání provedené dopravněgeografické regionalizace s komplexní geografickou regionalizací M. Hampla a dopravněgeografickou regionalizací J. Hůrského. Toto porovnání je navíc provedeno velmi fundovaně.

5. Struktura textu, jeho vnitřní provázanost a splnění všech náležitostí práce

Struktura textu diplomové práce je logická, za nevhodné považuji pouze již zmíněné zařazení příliš detailního popisu socioekonomických a fyzickogeografických charakteristik Karlovarského kraje. Dílčí připomínku mám rovněž k řazení některých témat v kapitole č. 5 „Doprava a geografie dopravy“, kde v některých pasážích přestává být zřetelná autorova hlavní myšlenková linie (viz např. pasáž č. 5.4 „Doprava v EU – vývoj přepravního trhu“).

6. Formální úprava práce včetně grafických příloh

Formální úprava práce je dobrá.

7. Věcné a formální připomínky k práci (s uvedením konkrétní stránky diplomové práce)

Následující připomínky představují spíše drobné výtky, které uvádím spíše v zájmu o korektnost posudku, neočekávám, že se jimi všemi bude diplomant v průběhu obhajoby zabývat.

- s. 15, nahoře – nedomnívám se, že nejvhodnějším překladem Greenova termínu „community of interest area“ je „oblast společenství zájmů“;
- s. 15, nahoře (rovněž s. 66, nahoře) – proč jsou pro vymezení uvažovaných středisek použity hodnoty KfV z roku 1991, když bylo možné použít hodnoty tzv. komplexní velikosti z roku 2001 – viz kniha M. Hampla „Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext“ z roku 2005 (případně bylo možné spočítat KfV pro rok 2001)?
- s. 18, nahoře – termín „friction of space“ nepochází od J. P. Rodriguea; navíc tento termín zde patrně není použit korektně, zde by mělo jít spíše o aplikaci principu transferability;

- s. 21, nahoře – lze jednoznačně konstatovat, že situace v zabezpečení hromadné dopravy je špatná, když je v ranní špičce zachyceno méně než 25 % disponibilních spojů?
- s. 24, nahoře – nesouhlasím s tezí, že kvalita dopravních vazeb je příčinou regionálního rozvoje; podle názoru mnoha autorů (D. Banister, Y. Berechman, J. P. Rodrigue aj.) je kvalitní dopravní infrastruktura v souvislosti s regionálním rozvojem pouze nutnou, nikoliv však dostačující podmínkou;
- s. 27, dole – nedomnívám se, že ve třetím dopravním typu podle J. Brinkeho hraje marginální roli letecká doprava – viz např. názory T. Feldhoffa;
- s. 30, tab. 2 – informace obsažené v tab. 2 mají podle mého názoru jen omezený geografický význam; stav přepravního trhu v EU patrně bylo možné lépe charakterizovat prostřednictvím jiného ukazatele;
- s. 37, tab. 5 (podobně tab. 8 na s. 50 a tab. 10 na s. 52) – uvedené tabulky by měly větší vypovídací hodnotu, kdyby obsahovaly i relativní údaje;
- s. 38, uprostřed – propad přepravních výkonů veřejné dopravy v ČR po r. 1990 není důsledkem pouze změny ekonomických podmínek, vývoj byl ovlivněn i celou řadou dalších faktorů;
- s. 39 – dopravní obslužnost svého území zabezpečuje kraj ve své samosprávné funkci, nikoliv tedy v rámci přenesené působnosti, jak plyne z textu;
- s. 50, nahoře – nejde o relativní počet narozených a zemřelých, ale o hrubou míru porodnosti a o hrubou míru úmrtnosti;
- s. 56, dole – shoduje se uvedená klasifikace železničních tratí na hlavní a vedlejší tratě s existujícím rozdělením železničních drah na dráhy celostátní a regionální?
- s. 68 a 69 – přesah vlivu Karlových Varů i do oblasti obcí Abertamy, Pernink, Potůčky a Merklín bych podle svého názoru spíše hodnotil jako doklad expanze Karlových Varů, a to mimo jiné v souvislosti s informacemi uvedenými na s. 69 (administrativní příslušnost těchto obcí k ORP Ostrov).

8. Otázky pro diskusi u obhajoby diplomové práce

- do jaké míry ovlivnilo výsledky provedené regionalizace území rozhodnutí využít jako podklad pouze přímé spoje (viz s. 16)?
- jaký je váš názor na veřejnou dopravu, jakožto faktor omezující prostor pro rozvoj dopravou generované sociální exkluze?

Návrh na klasifikaci diplomové práce: Celkové hodnocení

Práce splňuje požadavky kladené na diplomové práce a doporučuji ji k obhajobě. Pro klasifikaci navrhuji stupeň výborně.

.....
Podpis oponenta diplomové práce

V Č. Budějovicích dne

Stupeň klasifikace	výborně	velmi dobře	dobře	nevyhověl
--------------------	---------	-------------	-------	-----------