

Příloha k protokolu o SZZ č.

Vysoká škola: JU v Č. Budějovicích
Pedagogická fakulta

Katedra: geografie

Datum odevzdání posudku: 19. 5. 2008

Diplomant: Vlastimil Beneš

Aprobace: Učitelství pro II. stupeň ZŠ
M-Z

Oponent diplomové práce:

RNDr. Jiří Čekal, Ph.D.

POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE

Časová dostupnost středisek veřejné správy v kraji Vysočina veřejnou hromadnou dopravou (téma)

Předložená diplomová práce je přehledně strukturována do osmi hlavních kapitol. Nedílnou součástí je i jedna tabulková a deset mapových příloh. Celkovou úroveň textu a stejně tak i grafickou podobu práce lze označit za nadprůměrnou. Přesto se diplomant nevyhnul občasnému výskytu gramatických chyb, drobných překlepů a několika nepřesností (viz dále).

V Úvodu jsou vhodně stanoveny cíle práce, následuje výstižný rozbor relevantní literatury, kde nechybějí ani zahraniční tituly. Z metodiky zpracování je patrná autorova dobrá orientace ve zkoumané problematice, podobně jako z další kapitoly, kde je řešené téma zasazeno do širšího kontextu geografie dopravy. Následuje přehled geografických charakteristik kraje Vysočina, který poměrně zdařile postihuje nejdůležitější skutečnosti. Nicméně některé z nich by bylo možné postrádat, naopak u vybraných aspektů mohly být více zdůrazněny souvislosti se zaměřením práce. Z dílčích připomínek pak uvádím nelogické zařazení obr. 8 (str. 55), který patří spíše do subkapitoly 4.4.2., podobně pak tabulky 11 až 13 by bylo vhodnější řadit spíše do příloh.

Stěžejní částí práce jsou kapitoly 6 a 7, které přinášejí výsledky podrobné analýzy časové dostupnosti a dopravní obslužnosti v kraji a jeho správních obvodech. Ty jsou navíc, jak již bylo naznačeno, kvalitně graficky vyjádřeny v mapových přílohách. Je třeba také ocenit, že autor věnuje zvláštní pozornost obcím, které byly od 1. 1. 2005 přeřazeny do Jihomoravského kraje. Nejdůležitější poznatky jsou pak výstižně shrnuty v závěrečné kapitole.

K práci je možné vznést následující připomínky, dotazy a náměty:

- v Úvodu diplomant uvádí, že hodnocení bude prováděno na úrovni sídel, ale následně ho uskutečňuje pouze za obce. Přestože je to vzhledem k velikosti řešeného území vcelku pochopitelné, nepovažuji obci jakožto administrativní jednotku pro analýzu dopravní obslužnosti za nejvhodnější. Je si autor vědom omezené výpovědní hodnoty těchto výsledků?
- na základě čeho byla stanovena kritéria pro započítávané spoje (str. 13)? Jde mi zejména o první dvě, kde bych navrhoval diferencovaný přístup. V případě dostupnosti Jihlavy z celého kraje je lze považovat za relevantní, ale z hlediska dojížděky do ORP v rámci jejího správního obvodu jsou podle mého názoru nastavena příliš „měkce“.

- dá se předpokládat, že některá sídla v blízkosti významnějších středisek (minimálně Jihlavy) jsou napojena na MHD. Byla tato skutečnost při hodnocení úrovně dopravní obslužnosti zohledněna?
- z výše zmíněných nepřesností pak uvádím: zřejmě nesprávnou hodnotu počtu spojů relace Jířice - Humpolec v pracovní dny (viz příloha 1), počtu dojíždějících a vyjíždějících neodpovídající hodnoty salda u Třebíče v tab. 3 a konečně v Závěru použité zavádějící označení „příslušné dopravně spádové regiony“ pro administrativně vymezené správní obvody ORP.

Závěrem je však třeba říci, že přes uvedené připomínky jde celkově o zdařilou diplomovou práci, která nepochybně přispívá k bližšímu poznání úrovně dopravní obslužnosti a může posloužit i při řešení praktických otázek této aktuální problematiky v kraji Vysočina. Proto ji doporučuji k obhajobě a navrhuji hodnotit „velmi dobře“.

Návrh na klasifikaci diplomové práce: velmi dobře

.....
Podpis oponenta diplomové práce

V Č. Budějovicích dne 19. 5. 2008

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