

Příloha k protokolu o SZZ č.

Vysoká škola: JU v Č. Budějovicích
Pedagogická fakulta

Katedra: geografie

Datum odevzdání posudku:

Diplomant: Eva Nováková

Aprobace: Učitelství pro II. stupeň ZŠ, Z-Př

Oponent diplomové práce:

RNDr. Jiří Čekal, Ph.D.

POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE

Doprava a dojížděka za prací v regionu Milevska mezi léty 1991 - 2001 (téma)

Předložená diplomová práce obsahuje celkem 62 stran a je poměrně přehledně strukturována. Po úvodních obligátních kapitolách následují analytické kapitoly 4 až 6, které se zabývají vybranými geografickými charakteristikami řešeného území, vymezením dojížděkového zázemí Milevska a hodnocením dopravní obslužnosti v regionu. Shrnutí pak najdeme v kapitolách 7 a 8. Celkovou úroveň textu lze označit pouze za průměrnou, obsahuje řadu překlepů i nepřesností (viz dále).

V Úvodu jsou zmíněny cíle práce, stejně tak se autorka pokouší formulovat některé hypotézy. Mohla by v této souvislosti vysvětlit, jak podle ní rozloha obce ovlivňuje dopravní obslužnost? Chválím solidní přehled literatury, kde nechybí ani zahraniční prameny. Metodická kapitola popisuje postupy použité v analytických částech. Zde bych prosil o upřesnění, k čemu je vázán procentuální podíl vyjíždějících do Milevska, použitý pro vymezení dojížděkového regionu. Dále by bylo vhodné sjednotit užívanou terminologii, autorka používá termíny „dojížděkové území“ a „dojížděkové zázemí“ pro totéž (doporučuji druhou možnost).

V popisu vybraných geografických charakteristik regionu jsou některé pasáže (např. o úkolech pečovatelské služby) jistě postradatelné. Naopak v subkapitole o sídelní struktuře měla být věnována pozornost této problematice vzhledem k celému regionu a ne se omezit pouze na místní části samotné obce Milevsko.

V kapitole o dojížděce mj. cituje kritéria pro vymezení středisek dojížděky za prací v Jihočeském kraji podle Čekala (2006). Při hodnocení řešeného Milevska na ně ale dále nenavazuje. Jak si tedy stojí Milevsko z pohledu těchto ukazatelů? Dílčí připomínky: v tabulce 10 (str. 34) by bylo vhodné pro srovnání údaje relativizovat a v obr. 6 a 7 (str. 37-38) lépe vyznačit hranici SO ORP.

Kapitola šestá: Na základě čeho byly stanoveny intervaly počtu spojů pro hodnocení úrovně dopravní obslužnosti ve vybraných časových polohách? Jde mi zejména o první interval 0 až 4 spoje, který zahrnuje poměrně značnou část obcí. Je jistě rozdíl, zda se během čtyř ranních hodin dostanu 3x nebo 4x do střediska a nebo se tam nedostanu vůbec. Existují v regionu obce zcela bez obsluhy? Dílčí připomínka se týká grafické úpravy stran 44 a 46, kde je více než ze 2/3 prázdné místo a obr. 8, který v této kvalitě nemá v práci smysl.

Poslední připomínka se týká celkem tří různých údajů o počtu obcí patřících do dojížděkového regionu Milevska v letech 1991 a 2001 (jiný najdeme v 5. kapitole a další dva odlišné rámci shrnujících kapitol 6 a 7). Předpokládám, že jde pouze o důsledek nepozornosti

autorky. Přesto se domnívám, že pro úspěšnou obhajobu je nutné tuto informaci uvést na pravou míru.

Všem analytickým i syntetickým kapitolám je společný poměrně těžkopádný vyjadřovací jazyk, lze se setkat i s opakujícími se pasážemi. Celkově zde postrádám více systematičnosti a nadhledu.

Přes všechny uvedené připomínky je však třeba říci, že se autorce podařilo provést základní analýzu dojížděky za prací a dopravní obslužnosti v řešeném území, získané údaje vyhodnotit a splnit tak zadané cíle. Proto práci doporučuji k obhajobě a navrhuji klasifikovat „dobře“.

Návrh na klasifikaci diplomové práce: dobře.

RNDr. Jiří Čekal, Ph.D. v. r.

.....
Podpis oponenta diplomové práce

V Č. Budějovicích dne

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