

## POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

---

Autor: **Michal Bubeník**, studijní obor Regionální geografie

Název: **Dopravně-geografická analýza plánované rychlostní silnice R35  
(úsek Vysoké Mýto – Mohelnice)**

---

### Formální splnění zadání práce:

Protože pojem „dopravně geografická analýza“ je poměrně obecný, je možné o práci konstatovat, že splňuje zadání práce.

### Obsahová úroveň práce:

Teoretická část práce se skládá z místy se opakujících či překrývajících výňatků z dvou v podstatě propagačních brožurek vydaných Ředitelstvím silnic a dálnic a výňatků z rozhovorů s jakousi ing. Jerolímovou. Problémem této části práce je proto značná povrchnost a duplicita (např. za podkapitolou „Dopravní politika 2005–2013“ je umístěna podkapitola „GEPARDI 2007–2013“, aniž by bylo zmíněno, v jakém jsou tato témata vzájemném vztahu). Vlastní „dopravně-geografická analýza“ se z větší části soustředí na popis různých variant trasy a vlivy na životní prostředí (autor vychází z EIA), případně na geografickou charakteristiku celků, kterými trasa bude procházet (význam některých z nich mi zcela uniká – např. přehled geomorfologických okrsků a jejich geologického podloží - ovšem bez vazby na posouzení vhodnosti nebo nevhodnosti trasy, nebo informace o počtech obcí a podílu městského obyvatelstva v SO ORP, kterými povede trasa silnice). Úroveň jednotlivých oddílů je rozkolísaná: solidní jsou popisy variant trasy (otázka ale je, jako mají funkci, když je už od roku 2008 rozhodnuto), jiné jsou spíše řečnickými cvičeními bez jediného konkrétního údaje (význam pro ekonomický rozvoj) a u některých mám dokonce dojem, že jsou v práci zařazeny jen kvůli zvýšení počtu slov textu (str. 44–48).

Mimořádně podivná je SWOT analýza rychlostní silnice R35, pravděpodobně v důsledku nepochopení toho, co vlastně SWOT analýza je, resp. k čemu má vést (autor sám tvrdí, že „příležitosti a hrozby se odvozují od silných a slabých stránek“ (ne, skutečně ne!), navíc „hrozby“ jsou pojaty ne jako popis toho, co může ohrozit realizaci projektu, ale výčet negativ, které realizace přinese území. Autor směřuje analýzu silnice a okolního území – např. za „slabou stránkou“ silnice R35 prohlašuje mj. i „absenci rychlostnic v kraji“ (to je ale snad slabá stránka kraje, ne „výstavby silnice“) a vysokou intenzitu dopravy na silnici I/35 (proč by to měla být slabá stránka výstavby R35 – není to spíše dobrý argument pro to, aby byla realizována?). Argumenty W3 a S5 se přímo vylučují. V tomto zmatku se ani není co divit, že závěrem analýzy je jen zopakování některých v práci už několikrát sdělených obecných konstatování.

Struktura práce je místy neuspořádaná (např. informace, že výstavba rychlostní silnice zvýší atraktivitu území pro cestovní ruch je uvedena – pokaždé bez jakéhokoliv argumentu nebo kvantifikace – na str. 43, 48, 49, 51, 53). Pokud má výběr, řazení a opakování informací nějakou logiku, nepodařilo se ji oponentovi objevit, resp. pochopit.

### Úroveň práce s literaturou, citační aparát:

Citační aparát je většinou korektní, není ale dobře zvládnuta jeho technika – průběžné citace v některých případech neodpovídají nezkráceným citacím v přehledu literatury („Dálnice, 2010“, „R35 – informace o rychlostní silnici, 2010“, „Demek, 2006“, „Folprecht, 2006, 39 s.“), podivné jsou i některé citace v seznamu literatury (např. publikaci, kterou bych asi citoval takto: „Skovajsa, J., Pokorný, P., Kravciv, Z. eds. *Rychlostní silnice R35 : Liberec – Turnov – Jičín – Hradec Králové – Mohelnice – Olomouc – Lipník n. B. : Stav k 02/2010*. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR 2010. 36 s.“ autor cituje: „Publikace o Rychlostní silnici R35, Praha, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010, 36 s“ – to vypadá, jako kdyby citace stěžejního díla

Boženy Němcové byla: Němcová. Kniha o Babičce ...). Výběr použité literatury je poněkud minimalistický.

### **Jazyková a grafická úroveň práce:**

Jazyková úroveň práce je průměrná, rušivě působí zejména používání hovorových výrazů (např. „tahle“ místo „tato“, „tenhle“ místo „tento“, apod.). K pravidlům pravopisu (i/y, velká písmena) autor místy přistupuje až příliš volně, rovněž proti odbornému stylu se vyskytují určité prohřešky (str. 19: „Na problematiku budoucí výstavby komunikací ... jsem se zeptal manažerky projektu ... Ing. Hany Jerolímové“). Z nepochopitelného důvodu autor upírá soustavně Královéhradeckému kraji čárku nad –e–.

Práce obsahuje řadu obrázků (většinou převzaty z webu Ředitelství silnic a dálnic ČR) a tabulek, u některých chybí vazba na text (např. Tab. 2 – ta je možná podkladem pro Obr. 2, ale že by byla i zdrojem pro tvrzení že v Řecku nebyl „do roku 2000“ postaven ani kilometr dálnice (str. 14), to silně pochybuji (podle tab. 2 byla délka řecké dálniční sítě v uvedeném roce 707 km). Obr. 6 a Obr. 9 zachycují prakticky stejnou situaci.

### **Soupis konkrétních chyb:**

Zásadní připomínky jsou uvedeny v předchozím textu. Reakci na další nechávám na časových možnostech autora během obhajoby.

Formálně značně nevhodné je nazvat jednu z kapitol práce stejně, jako celou práci (proč jsou pak v ní ostatní kapitoly?), rovněž je dost podivné zařazovat do některých kapitol jedinou podkapitolu (proč má být v takovém případě část textu v „hierarchicky nižší“ vrstvě?)

Délky bych rozhodně neuváděl v jednotkách Km (v SI soustavě asi nesmyslná kombinace **kelvin** metr), ale v km (**kilometr**).

str. 8: co je „celosvětová globalizace“? Existuje nějaká „regionální“ nebo „lokální“ globalizace?

str. 8: na základě čeho má podle autora ČR „geograficky atraktivní polohu“?

str. 15: kdy vlastně vznikl plán na výstavbu R35 – pokud za důvod její stavby prohlašujete „ulehčení přetížené dálnice D1“, pak není jasné, proč její výstavba začala už před rokem 1989, tj. v době, kdy D1 evidentně přetížená nebyla

str. 16: jak přijetí zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury *dokazuje*, že mezi největší priority dostavby dálniční sítě v ČR patří úsek Hradec Králové – Mohelnice? Ani jedno z těchto měst, ba sni sama R35, v zákoně vůbec není zmíněna ...

str. 20: kdo je tvůrcem Generálního plánu rozvoje dopravní infrastruktury? Je tento program jen doporučující, nebo je závazný? Charakteristika programu tyto informace vůbec neobsahuje.

str. 13 a 24: v tabulce 2 je uvedena pro rok 2000 délka dálnic v ČR 499 km, v tab. 6 pro stejný rok 501 km, přitom se obě tabulky odvolávají na shodný zdroj .... obojí současně nemůže být pravda.

str. 27: Je silniční síť zobrazená na mapě skutečně aktuální k roku 2010? Mapa je sice velmi špatně čitelná, ale zdá se mi, že na ní chybí obchvat Olomouce a také hranice Olomouckého kraje jsou již neaktuální (obdobně na str. 37)

str. 28: jsou údaje o počtu obcí, měst a rozloze „demografické“ (tab. 8)?

str. 28: sice je to z hlediska tématu práce zcela podružné, ale skutečně sousedí Pardubický kraj (jen) se čtyřmi dalšími kraji?

str. 32: není rozpor mezi tvrzením, že Mladějovský tunel „výrazně zasáhne do krajinného rázu krajiny (sic!)“ a že „tunelové řešení je ... šetrné k okolní krajině“?

str. 33: je křižovatka na obr. 11 skutečně mimoúrovňová (obdobně označena i na str. 32)? Připojuji letecký snímek:



str. 33: kterou variantu vlastně podporuje zastupitelstvo Pardubického kraje? Na str. 31 a znovu na str. 36 se píše, že v únoru 2008 „potvrdilo jižní variantu jako konečnou“, na straně 33 se pak uvádí, že „při hlasování většinou podpořili“ variantu severní.

str. 33: v textu se uvádí, že severní varianta „je mnohem nákladnější“ než varianta jižní, podle tabulky 9 (str. 35) by ale severní varianta stála 14 mld. Kč, zatímco jižní 18 mld. Kč. Je 14 „mnohem více“ než 18?

str. 43: co je „obytné území“?

str. 44: označit v komentáři 66,6 % za „více jak jednu třetinu“ je sice formálně správné, ale pro čtenáře rozhodně matoucí

#### **Celkové hodnocení práce:**

Slabší práce. Autor sice projevilschopnost základní geografické analýzy a také obratnost při získávání dat, dosti bezradný je ale v jejich interpretaci, ve strukturování textu, používání terminologie a formulaci závěrů.

#### **Celkový návrh posuzovatele pro hodnotící komisi:**

Práci doporučuji k obhajobě, před obhajobou navrhuji její hodnocení známkou dobře.

V Olomouci, 1. 6. 2010

Miloš Fňukal  
oponent bakalářské práce