

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor práce: **Jan Hercik**, studijní obor Geografie - Historie

název posuzované práce:

Dopravní systémy České republiky a Slovinska se zaměřením na veřejnou dopravu

Formální splnění zadání práce:

struktura práce se příliš nedrží zadání (což je škoda, protože tímto případem by to vedlo ke kompaktnějšímu a přehlednějšímu výsledku), celkově ale požadavky zadání splňuje

Obsahová úroveň práce:

Obsahem práce je primárně charakteristika a srovnání problematiky veřejné opravy ve Slovinsku a v České republice. Práce obsahuje obrovské množství poznatků, zajímavých autorových postřehů a je jistě dobrým zhodnocením jak jeho studia literatury, tak archivních pramenů, terénního výzkumu i řady rozhovorů prováděných jak v ČR tak během jeho studijního pobytu v Mariboru.

Přestože považuji obsahovou úroveň práce za výbornou, chtěl bych autora - už vzhledem k jeho zamýšlené vědecké kariéře - upozornit (zdůrazňuji, že nad rámec požadavků na diplomové práce) i na některé dílčí problémy:

a) možná by bylo dobré se zamyslet nad optimálnější strukturou práce: zkoumá se stále totéž ve stále užším regionálním záběru, což vede k prolínání a opakování některých informací (např. kapitola 8 se často zabývá vedle dopravy v ČR a Slovinsku jako celku i místními podmínkami v zájmovém území, tomuto tématu je ale následně věnována celá kapitola 11).

b) značná formulační neukázněnost až exaltovanost se projevuje občasným opakováním už řečeného, různými od merita věci odbíhajícími vsuvkami apod. (např. že je Podráví, kterým se práce zabývá, regionem NUTS III, je v práci připomenuto hned pětkrát, podobně se žongluje se Zelenou knihou, vlastnická struktura firmy Veolia Štajerska je komentována na str. 59, 65 a 85, pojem základní dopravní obslužnost je definován dvakrát - textově naštěstí prakticky shodnými - poznámkami pod čarou 58 a 78, atd.).

c) za nepříjemný zlozvyk lze označit poměrně časté nahrazování souvislého textu tezemi nebo výčty (str. 32–35 mají už úplně styl ppt prezentací ... to je možná pohodlné pro autora, méně ale pro čtenáře, kterému chybí jasný a stručný dílčí závěr, pokud si chce udělat nějaký názor, musí v tomto případě přečíst a zanalyzovat 74 samostatně uvedených argumentů, přičemž je jen na něm zhodnotit, jakou má který váhu!). S tím asi také souvisí autorova posedlost SWOT analýzami, které mu také umožňují hromadit argumenty, ale vyhnout se jejich vážení a jasné odpovědi na to, co je podstatné a co jen dílčí. Navíc je práce značně "přeSWOTována" - argumenty a poznatky SWOT analýz "dopravní politiky", "dopravní sítě", "veřejné osobní dopravy" a "městské dopravy" se pak nutně prolínají.

d) v práci musí být jasně odlišen prostor pro objektivní poznatky a autorovy vlastní závěry, názory a doporučení. V předložené práci je sice autorových názorů uvedeno velké množství, ale místo, kde by měly být nejkoncentrovanější - totiž závěr - je pojat naprosto formálně (proč se právě zde nerozepsat o tom, co by bylo dobré zlepšit, kde jsou hlavní problémy a podstatné rozdíly?)

Úroveň práce s literaturou, citační aparát:

Citační aparát hojný, používá hlavně poznámek pod čarou, ale nedůsledný (někdy v celých kapitolách chybí zdroj - asi údaje prezentované v kapitole 6.1 nepocházejí z autorova terénního výzkumu, podobně v kap. 10. je jako zdroj SWOT analýzy, která zahrnuje i podrobné informace o Slovinsku, uveden jen Krajský úřad Libereckého kraje).

Jazyková a grafická úroveň práce:

Jazyková a grafická úroveň práce je bohužel jen průměrná. Velmi časté jsou chyby v interpunkci (od seznamu upuštěno) a chybné tvary, překlady nebo chybějící písmena či slova (viz samostatný seznam - tabulka č. 5. má např. název "Vývoj přepravní výkonů osobní dopavy Český drah v letech ..."). Orientaci v textu ztěžuje samostatné číslování obrázků, schémat a grafů. Úroveň grafických prvků je rozkolísaná, značná část jich je převzata bez úprav z jiných zdrojů, což způsobuje, že práce působí graficky dosti roztříštěně. Přispívá k tomu i nejednotné formátování tabulek a grafů.

Otázky do diskuze, případně konkrétní chyby vyžadující reakci uchazeče

(1) práce neobsahuje jasné informace a pravděpodobně provedeném dotazníkovém šetření: na str. 92 se prezentuje jakýsi graf, o podmínkách setření, počtu respondentů apod. ale ani slovo. Trochu mi to připomnělo reklamu se sloganem "Náš toaletní papír doporučuje pět hygieniků ze čtyř!"

(2) str. 15 a 17: v tabulce se bez uvedení zdroje tvrdí, že v Podráví je 41 obcí, v textu pak, rovněž bez uvedení pramene, že jich je 34 ... obojí asi nemůže být současně pravda

(3) str. 30: do jaké míry graf 3 (na str. 50, Vývoj výkonu osobní železniční a autobusové dopavy (vnitrostátní a mezinárodní) v ČR v letech 1994 - 2004) dokumentuje "růst významu autobusové na úkor osobní železniční dopavy" ve Slovinsku?

(4) str. 31: kde je dohledatelný zdroj dat ke grafu 1?

(5) str. 37 a 38: jak se vlastně přesně jmenuje dokument EU o městské dopravě: nejdříve autor píše o "Zelené knize: Na cestě k nové kultuře městské mobility", posléze jako "tzv. Zelené knize městské mobility" a v následující kapitole její existenci sděluje čtenáři opět (přestože z ní cituje celou předchozí stranu, oznamuje že "programovým dokumentem EU k tématu městské dopavy" je právě ona), tentokrát ale jako "Zelená kniha: Za novou kulturu mobility ve městech"

(6) str. 53: je autocitací Hercik, 2008 míněn Hercik, 2006 uvedený v seznamu použité literatury?

(7) str. 53: Co je JARIS, KORID LK? Vysvětlení je až na str. 54, resp. 59.

(8) str. 60: co je projekt CIVITAS?

Další připomínky, na které autor může během obhajoby případně reagovat:

(1) podivně působí kombinování slovinských termínů, případně slovinského skloňování místních názvů, a českého textu (str. 5: ... z dopravního odboru Mestne občiny Maribora"; ..., str. 15: ... z Maribora do Ljublaně ...; str. 16: sousedí s Pomurje; str. 46: letiště Jožeta Pučnika, str. 101: Problémy na Glavnem mostě)

(2) občas se vyskytují jazykové výrazy nepřiměřené odbornému textu (str. 10: "mohl jsem si udělat obrázek"; str. 20: pozůstatky po dopravních skvostech)

(3) str. 13: Česká republika rozhodně "nevznikla" (až) rozpadem Československa - do roku 1992 jsme snad žili v "Západočeskoslovenské republice" československé federace?

(4) str. 18: odmítám představu, že na našem území má doprava (pouze) "více jak dva tisíce let dlouhou tradici", zvláště když o několik řádek později autor píše o "pěším období" dopavy. Před našim letopočtem lidé na našem území snad neuměli chodit? Na straně 21 ostatně přiznává autor napojení našeho území na dálkové dopravní trasy už o 500 let dříve.

(5) str. 23: jde u údajné Radgory o překlep (Radgona), nebo něco takového skutečně existuje?

(6) str. 25: pohled na Gerstnera jako pokrokového a progresivního a Schönerera jako zpátečnického a méně dokonalého budovatele českobudějovické konesprežky byl, myslím, definitivně vyvrácen Ivo Hajnem v knize Koněsprežní železnice České Budějovice - Linec - Gmunden

(7) str. 31: ne zcela jasný je "severovýchodní směr", ve kterém se údajně stavěla první československá dálnice Praha-Bratislava ... vzhledem k čemu je tato dálnice "severovýchodní"?

(8) str. 36: Slovensko nevstoupilo do EU společně s ČR, Polskem a dalšími postkomunistickými zeměmi?

(9) str. 36: současným evropským komisařem pro dopravu není Jaques (má být Jacques) Barrot, ale Antonio Tajani

(10) str. 43: rezoluce o dopravní politice RS (Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije) nebyla přijata vládou, ale parlamentem (pro oponenta jako politického geografa velmi bolestivá záměna!)

(11) str. 43: některé cíle dopravní politiky jsou - pravděpodobně chybným překladem - desinterpretovány (účinkovita poraba energije in čisto okolje není "účinnější spotřeba energie", ale spíš "efektivnější hospodaření s energií")

(12) str. 51: oba grafy jsou poněkud manipulativní (naznačují výrazné nárůsty, ty jsou ale ve skutečnosti naprosto nevýrazné)

(13) str. 62: kolik vozidel projede denně průtahem České Lípy? V práci uváděných "více než 15" se mi zdá přeci jen poněkud málo

(14) str. 65: definujete kruhem: tvrzení, že "tvůrcem dopravní politiky města Maribor je Mestna občina Maribor" znamená, že oním tvůrcem je "městská obec (čili město!) Maribor". Mestna občina je označení správní jednotky!

(15) příloha 1: mapa je již neaktuální ("staré" krajské hranice)

(16) příloha 2: oceňuji snahu o překlad, ale proč se v případě regionu Goriška nedržel už z dob Rakousko-Uherska vžitého označení Gorice a u oblasti Kraš českého Kras? Obalno-kraška regija pak není "Pobřežní Kraško" ani Pobřežní Kras, ale doslova "Pobřežní a krasový region" (pobřeží krasové není)

(17) zbytek příloh: některé mapy jsou nečitelné (nejméně asi příloha 21 a 32), podivný je i systém odkazů, který využívá seznam literatury uvedený v práci

Připomínky, u kterých reakci autora během obhajoby nepředpokládám:

celá práce: řada chyb v interpunkci

str. 9: v druhém řádku se dvakrát opakuje "den co den"

str. 9: "ve většině států Evropy", nikoliv "ve většině státech Evropy"

str. 12: "státních úřadů", nikoliv "státních úřadu"

str. 13: opakuje se "k moci v obou státech (se) dostali k moci komunisté"

str. 14: tab. 1: chybí zdroj

str. 15: "jedním z dalších společných věcí" ... má být "jednou ...", celkově stylově nehodné

str. 15: tab. 2: chybí zdroj dat

str. 15: "vyšší územní samosprávný", ne "územně samosprávný", jiná variace téže chyby na str. 59

str. 16: sousedí "s krajem", ne "s kraje"

str. 16: "neexistence vyššího správního celku", ne "neexistence vyšší správního celku"

str. 18: "ve většině lidských činností", ne "činnostech"

str. 18: nelogická vazba "pochopení stavu současného a jeho dalšího zlepšování budoucnosti"

str. 19: chybí zdroj, chybně umístěné číslo strany

str. 20: v textu u obrázku se píše o "Strabonově textu", ten ale není řádně citován

str. 22: milevská, neboli niská, nikoliv "Milevská, nebo-li Nisská"

str. 27: mezi léty 1844 a 1846, nikoliv "až"

str. 27: společnost převážně s francouzským (ne "francouzský") kapitálem

str. 28: mělo by být "jak je vidět ze schémat"(ne "schématech"), nicméně za schémat v příloze 11 a 12 vidět to, co údajně viděno být má, není ...

str. 30: do západních států (ne "státy")

str. 38: asi výpadek slova ve větě: "Dílčím Unie změřeným na podporu ..."

str. 39: asi chybí slovo "(o)proti" ve větě: ""K zadržování veřejné dopravy ..."

str. 39: asi chybí slovo "v" ve větě: "Zvýšení pohodlí ..."

str. 39: chybný rod ve větě "Ti jsou totiž ..." (má být "Ta je totiž")

str. 40: "Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje", nikoliv "Integrovaná ..."

str. 42: "environmentálně", ne "enviromentálně"

str. 42: "Je úzce provázána ... ad. politikami" (nikoliv "politik.")

str. 42: gramaticky chybná stavba věty: "Obecné cíle dopravní politiky Slovinské republiky tak patří:"

str. 43: Resolucija o prometni politiki Republike Slovenije, nikoliv "Resoluvija o prometni politiku Republike Slovenije"

str. 44: Ředitelství silnic Slovinské republiky se v originále nejmenuje Redistelství Republike Slovenije za ceste, ale Direkcija Republike Slovenije za ceste

str. 44: "je však otázkou", ne "otázkou"

str. 45: "jednotného integrovaného dopravního systému", ne "dopravní systému"

str. 46: "šest vojenských letišť", ne "vojenský"

str. 46: "Česká letiště odbavila", ne "české" a "odbavily"

str. 46: "Lublaň s letišťem spojuje ...", ne "Lublaňa ..."

str. 47: "... o více než 100 000 více, než", ne "o více než 100 000 než"

str. 47: narušená struktura věty "Část objemu přepravy ..."

str. 47: stylově nevhodné: "význam letecké dopravy ... je z hlediska významu ..." Z jakého jiného hlediska lze význam pojmout?

str. 47: "dopravce je", nikoliv "dopravce jsou"

str. 47: Adria Airways, nikoliv Adrai Airways

str. 51: chybí jedno písmeno v nadpisu tab. 4, jiné pak v názvu grafu 4, v nadpisu tab. 25 dokonce po jednom písmenu na dvou různých místech

str. 55: jedno ze slovinských měst se jmenuje Novo mesto, nikoliv Novo Mesto

str. 64: na Maribosrské univerzitě působí Društvo za ceste, nikoliv "Družstvo" za ceste

str. 64: mimo rámec češtiny se již řadí autorův překlad slovinského označení rozvojové agentury "Mariborska razvojna agencija" v podobě "Mariborska razvojova agentura" (měl-li to být vůbec překlad - ale to snad ano ...)

str. 64: asi "s Ekonomickým institutem", ne "s Ekonomický institem"
str. 64: asi "logistická podpora", ne "logostická"
str. 65: "turistických cest", ne "turistickách cest"
str. 65: asi chybí slovo ve větě: "Je tedy vidět ..."
str. 65: neexistuje město "Slovenski Gradec" (jde o Slovenj Gradec)
str. 65: "činnost soukromé dopravní firmy", ne "soukormého dopravní firmy"
str 67: systém je pravděpodobně "vytvářen", ne "vyvářen"
str. 70: Krapina, ne "Krapinja"
str. 71: Gornja Radgona, nikoliv "Gornja Radona"
str. 76: "Jediné přímé spojení ... je po železnici ", ne "jediným přímým spojením ... je po železnici"
str. 85: "v Podrávském regionu", ne "v Podrávské regionu"
str. 88: "systém .. dopravy .. v regionu", ne "v regiony"
str. 91: Slovenska Bisrica, ne "Bystrica"
str. 97: linky by ulehčily (ne "ulehčili")
str. 101: supermarket asi bude Leclerc, ne "Leclairé"
str. 105: v popisu obrázku 23 chybí "s"

Celkové hodnocení práce:

Zajímavá a přínosná práce, formou zpracování ale poněkud nepřehledná

Celkový návrh posuzovatele pro hodnotící komisi:

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

V Olomouci 20. května 2008

Miloš Fňukal
oponent diplomové práce