

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE*Autor práce:* **Bc. Jana Kánská***Obor:* Geografie-Historie*Název práce:* **Hierarchie dopravních středisek ČR se zaměřením na Olomoucký kraj****Hodnocení:**

Obsahová stránka práce	Maximální počet bodů	Udělený počet bodů
Metodika (stanovení cílů, výběr metod)	10	10
Struktura práce (vnitřní vyváženost a logická návaznost částí práce)	5	4
Práce s literaturou a dalšími zdroji informací (výběr, způsob použití)	15	12
Tvůrčí přístup a vlastní autorský vklad	20	17
Zhodnocení dosažených výsledků, splnění cílů a přínos práce	20	15
Obsahové zhodnocení netextových částí práce (tabulek, obrázků)	10	7
Formální stránka práce		
Dodržení norem pro formální úpravu práce včetně citačních norem	10	10
Estetická úprava a jazyková stránka práce	10	8
Celkové hodnocení práce	100	83

Navrhované hodnocení: výborně (100–85 b.), velmi dobře (84–70 b.), dobře (69–55 b.), nevyhověl (54 nebo méně b.).

Klady práce:

Velmi kvalitní je především část práce věnující se rešerši literatury, resp. přehledu možných způsobů a přístupů při dopravní regionalizaci území či hierarchizaci dopravních středisek.

Pozitivně hodnotím také části práce, ve kterých se autorka věnuje mezistřediskovým vazbám a vnitrokrajské regionalizaci. Jednotlivé regiony zde autorka porovnává a blížeji každý popisuje. Velmi dobrá je mapa na obrázku 14, která dopravní regiony Olomouckého kraje znázorňuje. Autorka se v práci také zmiňuje o přesahu některých dopravní regionů Olomouckého kraje do krajů sousedních. Identifikace těchto oblastí má velký význam především v oblasti případných územě-správních změn a v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti těchto území. V kapitole 8. Mezistřediskové vazby dopravních center autorka velmi vhodně využívá zvolené metodiky a vytváří tak kvalitní dopravně-geografickou analýzu.

Nedostatky v práci:

V práci se bohužel vyskytuje řada nedostatků, kterých by se měl autor dopravně-geografické práce vyvarovat (např. terminologické chyby, faktografické chyby, atd.)

V oddílu 4. 1. autorka prakticky pouze popisuje výsledky práce M. Hampla, M. Marady a J. Hůrského. I když při tomto popisu zdůrazňuje postavení Olomouckého kraje a jednotlivých dopravních středisek v rámci něj, tak se bohužel jedná pouze o holé konstatování bez hlubšího zamyšlení nad příčinou tohoto stavu. Výjimku zde tvoří část popisující výsledky práce dr. Marady, kde se autorka o určitý komentář pokouší (v případě s. 31 je však nutné poznamenat, že ne moc obratně). Tvrzení autorky, že nižší růst intenzity silniční dopravy v Jeseníku, Přerově a Zábřehu, je důsledkem většího užívání veřejné dopravy, není zcela správný. Určité výhrady mám i k části, kde se autorka věnuje výsledkům studie J. Hůrského. Autorka zde uvádí jeho výsledky, které jsou však platné pro konec 70. let 20. století. Mnohem vhodnější by bylo použití Hůrského metodiky pro současnou situaci Olomouckého kraje a s výsledky Hůrského to pouze porovnat.

V kapitole 5, kde autorka charakterizuje dopravní síť Olomouckého kraje, zcela chybí charakteristika tvaru sítě, vyjádření hustoty, ale i další charakteristiky sítě a jejich součástí.

Zcela nevhodně koncipovaná je podkapitola 7. 1. 1, kde by bylo vhodnější ukázat georeliéf jako faktor ovlivňující charakter komunikační sítě, resp. částečně i charakter přepravních proudů, a ne pouze jako holý popis.

U některých grafů chybí zdroje dat.

Otázky k obhajobě:

Jak podle Vás ovlivnil vznik IDSOK kvalitu veřejné dopravy v kraji a její konkurenceschopnost ve vztahu k individuální automobilové dopravě?

V čem vidíte největší slabiny systému veřejné linkové dopravy v Olomouckém kraji?

Práci **doporučuji** k obhajobě a navrhuji její hodnocení známkou **velmi dobře, případně výborně podle průběhu obhajoby.**

V Olomouci 20. května 2011

.....

Jan Hercik
oponent práce