

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor práce: David Roušal

Obor: Regionální geografie

Název práce: *Dopravní dostupnost vybraných pohraničních oblastí ČR, Slovenka a Rakouska*

Hodnocení:

Obsahová stránka práce	Maximální počet bodů	Udělený počet bodů
Metodika (stanovení cílů, výběr metod)	10	4
Struktura práce (vnitřní vyváženost a logická návaznost částí práce)	5	2
Práce s literaturou a dalšími zdroji informací (výběr, způsob použití)	15	7
Tvůrčí přístup a vlastní autorský vklad	20	9
Zhodnocení dosažených výsledků, splnění cílů a přínos práce	20	10
Obsahové zhodnocení netextových částí práce (tabulek, obrázků)	10	8
Formální stránka práce		
Dodržení norem pro formální úpravu práce včetně citačních norem	10	8
Estetická úprava a jazyková stránka práce	10	8
Celkové hodnocení práce	100	56

Navrhované hodnocení: A (100–92 b.), B (91–83 b.), C (82–74 b.), D (73–65 b.), E (64–55 b.), F (54 nebo méně b.).

Klady práce:

Práce se zaměřuje na poměrně neotřelé téma, které si bezesporu zaslouží pozornost. Snaží se nahlédnout na problematiku dopravní obslužnosti v širších souvislostech.

Nedostatky v práci:

Nedostatky v práci však spíše převažují. Za největší lze asi považovat nesourodou vnitřní strukturu a chybějící logiku práce. Metodika práce se zabývá vlastní metodikou pouze okrajově a jen volně souvisí s praktickou částí. Za jakési metodické zhodnocení lze pokládat bodové ohodnocení lokalizace obcí podle významu silnic, resp. železnic. Není vůbec zhodnocen dosavadní přístup k problematice dopravní dostupnosti, provázanosti mezi veřejnou a individuální dopravou a pouze je konstatováno, že k ní existují daná díla.

Moc nechápu zařazení kapitoly čtyři, která popisuje, co je to geografie dopravy. To si patrně autor popletl diplomovou práci se psaním skript o dopravě, souvislost a logickou provázanost s tématem práce postrádám.

Pouze v náznaku je pojednáno o individuální automobilové dopravě (nárůst automobilizace v EU). Vůbec není dán do souvislosti vztah mezi IAD a veřejnou dopravou a co z toho pro práci vyplývá. Navíc nelze souhlasit s tvrzením o rostoucím významu veřejné dopravy v pohraničních oblastech a o růstu jejího významu po roce 1989 na s. 22-23. Diplomová práce zpracovávaná např. v regionu Jemnicka (V. Špička) dochází k opačnému názoru. Navíc tato konstatování autora nejsou podložena žádnou citací, fakty a i logika věci jde proti.

Aniž bychom se dozvěděli proč, na základě jakých kritérií a bez jakéhokoliv zdůvodnění následuje popis vybraných srovnávaných regionů. Člověk si pouze může klást otázky proč nebyly vybrány regiony sousedící, nebo alespoň v některých případech typově odlišné? Jak by dopadla analýza, kdybychom si vybraly jiné pohraniční regiony z hlediska jejich dopravní polohy, exponovanosti, velikosti, atd.

Ve vlastním popise regionů moc nechápu vypovídací schopnost grafů 6, 7 a 8 - blíží se skutečně nule a o skutečné ekonomické struktuře regionů nic neříká. Co nám řekne informace o počtu podniků, když neznáme jejich velikostní strukturu? K čemu jsou dané charakteristiky regionů?

Vlastní charakteristika dopravní obslužnosti je pouhým popisem, kolik je kde spojů bez jakékoliv hlubší analýzy a to je škoda. Není zde dána žádná souvislost s IAD, pouze poloha obcí v rámci komunikací.

Jediným syntetickým výstupem (resp. pokusem o něj) je tabulka 9.

Práce se svým celkovým charakterem neposunuje za popis základních charakteristik dopravní obslužnosti, bez jakékoliv analýzy a metodologického zakotvení a syntézy.

Otázky k obhajobě:

Na základě čeho byly vybrány srovnávané regiony?

Proč byla zařazena kapitola čtyři?

Jakým způsobem byla zohledněna role IAD v dopravní dostupnosti?

Jaká je vůbec role veřejné dopravy a kolikati procenty se podílí na celkové dopravě v jednotlivých regionech?

Práci **doporučuji** k obhajobě a navrhuji její hodnocení známkou E.

V Olomouci, 14. května 2012

.....
RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.
oponent práce