

Posudok na dizertačnú prácu

Autor: **Mgr. Marek Petráš**

Názov práce: **Změny dopravní exponovanosti obcí v Česku: mapování, přínosy a implikace**

Školitel: **doc. RNDr. Viktor Květoň, PhD.**

Predložená dizertačná práca Mgr. Mareka Petráša pozostáva zo 141 strán textu, ďalšia časť práce obsahuje zoznam literatúry a prílohovú časť. Hneď v úvode si dovoľujem konštatovať, že rozsah práce je mierne nadštandardný, v práci vidím určité nadbytočné časti. Zoznam literatúry odkazuje na menej ako 60 odborných zdrojov literatúry a ďalšie odborné či databázové zdroje.

Ciele práce sú pomerne ambiciózne: „*Výzkum kombinuje prvky statistické analýzy a kvalitativního výzkumu a jeho cílem je systematicky zmapovat změny, které nová silniční infrastruktura přináší obcím...*“ (citát z Abstraktu). Detailnejšie sa o ambíciách práce dozvedáme z definovania výskumných otázok (citát z Úvodu, str. 8):

- „1) *Ve kterých obcích v Česku došlo v posledních letech k největší změně v dopravní exponovanosti?*
- 2) *Jak se projevuje změna v dopravní exponovanosti ve zkoumaných obcích v oblasti: zdraví a bezpečnosti, ekonomické aktivity obyvatel a podniků, fyzické podoby místa, síťování mezi lokálními aktéry*
- 3) *Jaké lokální rozdíly lze v souvislosti s působením spillover efektů zaznamenat ve zkoumaných obcích?“*

Uvediem, že takto postavené výskumné otázky považujem za relatívne jasné a presné, ale k spôsobu naplnenia niektorých čiastkových otázok mám pripomienky.

Práca sa dá v hrubých rysoch rozdeliť na niekoľko základných častí. Vstupná časť práce je všeobecnou rozpravou k problematike dopadov zmien, resp. investícií do dopravnej infraštruktúry na socio-ekonomický vývoj v rôznych geografických mierkach, nadväzuje na ňu časť práce predstavujúca metodiku výskumu. V zásade považujem tieto časti práce za celkom inšpiratívne, prekvapuje ma ale relatívne malý rozsah odbornej literatúry, na ktorú sa autor odvoláva. Zdá sa mi, že autor akoby selektívne analyzuje práce, ktoré sa metodicky najviac približujú metodike aplikovanej v predloženej dizertačnej práci. Autor nikde nespomína a necituje práce, ktoré sa touto problematikou zaoberali v nedávnej dobe v Českej republike, ako napr. Vitůrka, Pařil, Tonev (2012), Vitůrka, Pařil (2015), ale i niektoré významné a metodologicky inšpiratívne zahraničné práce (Banister, Berechman 2017, Vickerman 2017, atď.). Na jednej strane treba objektívne skonštatovať, že autor sa podujal riešiť problém vzťahu medzi dopravnou infraštruktúrou a krajinou, ktorý je mimoriadne komplexný, multidimenzionálny a ťažko uchopiteľný i pre celé tímy expertov, ale práve preto by som očakával možno hlbšiu diskusiu minimálne k tým prácam, ktoré sa podobný efekt snažili metodologicky uchopiť na území ČR.

V metodologickej časti viac-menej nachádzame už i niektoré výsledky empirického výskumu, a to na základe už publikovaných prác, v ktorých autor dizertačnej práce figuruje ako spoluautor. Tu je ale ťažké odlíšiť autorský podiel, aspoň ja som nenašiel také informácie v dostupných materiáloch. Samotná empirická časť práce potom analyzuje v pomerne racionálnej štruktúre regionálne diferencie v zmenách dopravnej exponovanosti územia ČR (na rôznych teritoriálnych úrovniach), ale tiež dopady zmien v cestnej dopravnej infraštruktúre na niektoré vybrané aspekty socio-ekonomického vývoja a diania (opäť na viacerých teritoriálnych úrovniach). Vyzdvihujem snahu realizovať výskum vo viacerých mierkach, to umožnilo autorovi poskytnúť niektoré generalizované závery, ale na úrovni case studies potom zišiel až na územnú mikromierku a priniesol tak vskutku originálne poznatky.

Z hľadiska metodiky sa mi zdá časť práce, ktorá sa snažila identifikovať zmeny v dopravnej exponovanosti na území ČR ako najmenej diskutabilná, hoci i tu by bolo zrejme možné minimálne polemizovať o výbere a použití niektorých kritérií. Môj subjektívny dojem z práce je, že viac metodických problémov pocítil autor pri hľadaní relevantných odpovedí na výskumné otázky 2 a 3. Tu by som dokonca skonštatoval, že na časť otázky č. 2, týkajúcu sa sieťovania lokálnych aktérov sa autorovi nepodarilo nájsť uspokojivú odpoveď, pretože sa podľa môjho názoru nesprávne zameral na menej podstatné prejavy sieťovania (mediálne správy, mobilizácia obyvateľov).

Nie je úplne podstatné podrobne hodnotiť obsah každej kapitoly predloženej práce samostatne. Ako oponent považujem za dôležité zdôrazniť, že ciele stanovené v úvode práce považujem za naplnené s určitými výhradami. Z portfólia aktivít autora v profesijnom životopise je zjavné, že autor je aktívny ako expert v rozhodovacej praxi a pri hodnotení projektov, takže i pri koncipovaní dizertačnej práce sa pragmaticky zameral na „ľahko merateľné“ ukazovatele, čo však ubralo na vedeckej kvalite v niektorých častiach. Vážnejšia pripomienka potom smeruje i k zbytočnému a cyklickému opakovaniu niektorých konštatovaní, dokonca príloh (napr. Obr. 28 je zhodný s Obr. 11, podobne sa opakujú tabuľky 12 a 41, neskôr uvedené s drobnými zmenami ako tab. 41 a 42, podobných duplicit je viac) či opakujúce sa konštatovania v zhrnutiach kapitol. Zhrnutia môžu byť skutočne prínosné vtedy, ak generalizujú už uvedené poznatky (napr. i netextovo v podobe prehľadnej tabuľky), ale nie v prípade, že len opakujú už skonštatované.

Obsahu práce sa tiež týka kritická pripomienka k zrozumiteľnosti niektorých názvov príloh, resp. legendy a popisiek, nepodarilo sa mi napr. identifikovať, čo znamenajú skratky S, R a D v tab. 41, takisto nachádzam zmätok v popiskách v tab. 22, ale podobných nejasností je viacero, pripomínam tiež, že je nevhodné ponechávať názov grafu v predformátovanej podobe MS Excel, pokiaľ autor používa slovný popis pri čísle grafu – hlavne v prípade, že názvy nie celkom súhlasia. Prepojenie textu s prílohami prakticky absentuje, nie som si istý, či odvolávanie na prílohy v texte cez ich identifikačné čísla nie je pre tento typ práce dokonca formálnou nevyhnutnosťou (autor sa odvoláva na prílohy len poukázaním na relatívnu polohu príslušnej prílohy vzhľadom k textu).

Napokon i samotný text občas komplikujú nejasné formulácie či preklepy (Česká Skalice s malým „S“, nelogické formulácie), ale i nesprávne formálne narábanie s textom (str. 34: popis metodologickej povahy fázy 2, resp. naplnenia výskumnej otázky 2 je uvedený až za poslednou podotázkou – týka sa ale zrejme celej otázky 2). Celkovo práca pôsobí dojmom, že autor bol pri jej písaní v časovej tiesni, a hoci mal k dispozícii rozsiahle databázy a výsledky (úprimne zdôrazňujem, že vytvorenie databáz k tomuto výskumu je naozaj záslužná práca), vo fáze spracovania a interpretácie bol, zdá sa, málo dôsledný a v časovom strese a práca neprešla hĺbkovou spätnou kontrolou.

Prínos práce si dovoľím zhodnotiť v nasledujúcich 3 bodoch:

a. Aktuálnosť

Aktuálnosť témy je nesporná, vzťah medzi zmenami v dopravnej infraštruktúre a regionálnym vývojom (široko i úzko chápaným) je a bude večná téma v geografii, ekonomických ale i ďalších vedách. Odpovede sa pritom hľadajú ťažko a problematika prináša na každej teritoriálnej úrovni iné metodologické výzvy a odlišné spôsoby výskumu.

b. Teoretický prínos pre geografiu

Z veľkej časti práca narába s viacerými typmi databáz, ktoré vyžadujú odlišné metodologické prístupy a výber odlišnej zostavy merateľných ukazovateľov. Kombinácia kvantitatívneho a kvalitatívneho prístupu v práci môže byť čiastočne inšpiratívna, hoci v kvalitatívnom výskume a hlavne v interpretácii jeho výsledkov má autor zjavne menej skúseností.

c. Prínos pre prax

Empirický prínos práce je podľa môjho názoru pomerne slušný a dobre využiteľný v praxi. Z tohto pohľadu mám na mysli hlavne časť, ktorá hodnotí zmeny v dopravnej exponovanosti území vyvolané zásahmi do cestnej infraštruktúry. Tu by som zdôraznil tiež fakt, že práca zvyrazňuje úlohu moderných GIS nástrojov, ktoré dostupné dáta dokážu zhodnotiť niekoľkonásobne a pre rôzne účely. Pripomienky v tomto posudku viac-menej upozorňujú na nedostatky, ktoré by som ako oponent rád uviedol, a na vybrané (zásadnejšie) by som očakával i reakciu autora počas obhajoby. Okrem vyššie uvedených pripomienok mám nasledovné komentáre, postrehy a otázky k predloženej práci:

- 1) Možno som len málo pozorný čitateľ, ale k obr. 4 na str. 42 som si legendu musel domyslieť z nasledovného textu a obrázku.
- 2) V obr. 10 som medzi kategóriami DV postrádal kategóriu C. Pokúšal som sa hľadať vysvetlenie v texte i v metodologickej časti, ale nie som si istý, či som našiel uspokojivé vysvetlenie.
- 3) Vrátim sa k odpovedi na výskumnú otázku č. 2, a jej časť zameranú na sieťovanie miestnych aktérov: zodpovedanie tejto otázky nepovažujem za dostatočné, viac-menej mi konštatovania venované tejto problematike skôr pripomínajú odpovede na predošlé časti otázky. Vedel by autor konkrétne povedať (ak to bolo pozorovateľné v jeho výskume), do akej miery podnietila zmena v dopravnej sieti miestnych aktérov (mestský úrad, podnikatelia, občania, združenia, ďalšie entity) k nejakej reálnej a trvalejšej spolupráci, identifikovateľnej akýmkoľvek spôsobom?
- 4) Autor zrejme pri písaní práce a interpretácii výsledkov pochopil, že efekty zmien v dopravnej infraštruktúre sú veľmi ťažko uchopiteľné, a je to náročná úloha i pre rozsiahle expertné tímy a viacero vedeckých disciplín. Navyše, krajina a aktivity v nej sa neustále vyvíjajú a menia, populácia starne, mení svoje návyky. Javy a faktory, ktoré boli dôležité pred 20 rokmi sú možno dnes menej podstatné, napr. fyzickú mobilitu dnes reálne (i keď nie významne) znižuje vyššia miera využívania home-office, alebo online školení. Čo je pre autora najdôležitejším odkazom tejto práce, ktorý by mali pochopiť autori podobných prác v budúcnosti?

Generálne hodnotím predkladanú prácu Mgr. Mareka Petráša za originálnu, komplexnú a zaujímavú prácu, hoci nie úplne dokonale zvládnutú po formálnej i po obsahovej stránke. Predložená dizertačná práca dokazuje, že jej autor ovláda široký metodologický aparát využiteľný vo výskume dopadov zmien vyvolaných investíciami do dopravnej infraštruktúry, a to nielen z priestorového hľadiska. Zároveň autor preukázal schopnosť interpretovať empirické výsledky v čiastočne generalizovanej podobe, a to v kontexte aktuálnych trendov vo výskume v geografických či príbuzných disciplínach. Konštatujem, že práca napriek vyššie uvádzaným poznámkam či komentárom dokumentuje vedecké schopnosti jej autora a jeho schopnosť s dostatočným nadhľadom zhodnotiť rôznorodosť metodologických prístupov k evaluácii dopadov zmien v dopravnej infraštruktúre na krajinu.

Vzhľadom na vyššie uvádzané závery prácu odporúčam prijať k obhajobe a v prípade jej úspešného priebehu udeliť kandidátovi Mgr. Marekovi Petrášovi titul „Philosophiae Doctor“.