

Oponentský posudek disertační práce

Autor: Mgr. Marek Petráš

Název práce: Změny dopravní exponovanosti obcí v Česku: mapování, přínosy, implikace

Školitel: doc. RNDr. Viktor Květoň, Ph.D.

Předložená disertační práce Mgr. Marka Petráše se tematicky zaměřuje na komplexní studium změn v dopravní infrastruktuře Česka a souvisejících sociálních, ekonomických a environmentálních projevů. Jedná se o mimořádně závažný problém nejen v geografii dopravy, ale zároveň v ekonomické geografii, regionálním rozvoji a dopravních vědách obecně. Téma jako takové je mimořádně atraktivní a důležité, neboť sociální a ekonomické změny v České republice byly v posledních dvaceti letech nepochybně výrazně ovlivněny dopravní infrastrukturou a dynamikou její výstavby. Autora obecně chválím za pokus o komplexní přístup ke studiu tohoto mimořádně komplikovaného vztahu. Práce byla předložena jako monografie, což je podle mého názoru škoda, neboť autor měl zejména ze začátku studia nepochybně „našlápnuto“ ke kvalitním publikacím. Proto bych očekával, že daná práce vznikne jako komentovaný soubor článků (ostatně to bylo zamýšleno ještě v době psaní TMR).

Cíle disertační práce

Ačkoliv je poměrně zřejmé, kam práce směřuje, cíle práce nejsou v úvodu explicitně stanoveny. Je to škoda, neboť by čitateli umožnily lepší orientaci ve struktuře práce. Vycházím-li z názvu práce, je práce zaměřena zejména na mapování změn v dopravní exponovanosti. Přínosy jsou rozpracovány podle mého názoru méně. Implikacím je v textu věnováno v podstatě jen několik odrážek v samotném závěru práce. Zároveň v úvodní kapitole postrádám zamýšlení se nad smyslem práce, rolí geografie ve studiu daného fenoménu apod. Vnímám to jako standardní atributy disertačních prací a jejich odlišení se od kvalifikačních prací nižší úrovně. Ačkoliv jsem autorovi doporučil v posudku na TMR stanovení hypotéz práce, na nichž by plně projevily své konceptuální myšlenky nad danou problematikou, jsou zde zmíněny „pouze“ výzkumné otázky. Ty však považuji za promyšlené, ačkoliv na některé lze odpovědět bez hlubší analýzy.

Teoretický rámec disertační práce

Teoretickou část práce autor orientoval na konceptuální východiska studia dopravní infrastruktury a jejich efektů v široce pojatém regionálním rozvoji. Autora lze za tuto část pochválit, neboť umožňuje čitateli velmi dobrý vhled do řešené problematiky. Ocenit lze zároveň způsob uvažování autora nad řešeným problémem. Oproti TMR autor více pracoval s vlastními pohledy na řešené aspekty, což se projevilo v hledání konkrétních příkladů teoreticky rozebíraných problémů na území Česka. V této souvislosti bych se rád autora zeptal, na jeho názor k míře generativního a distribučního efektu nové dopravní infrastruktury u nás? Jak se jejich poměr mění v čase a projevují se tyto efekty spíše na lokální nebo mikroregionální úrovni? Součástí kapitoly je rovněž shrnutí klíčových poznatků (kap. 2.4), kde autor prokazuje solidní orientaci v takto široce definovaném výzkumném problému. Na druhou stranu v této kapitole postrádám subkapitulu věnovanou percepčním změn v dopravní infrastruktuře (včetně změn v dopravní dostupnosti a

intenzitě) lokálními stakeholdery nebo samotnými obyvateli dotčených regionů. To totiž považuji za důležitou součást studia komplexních účinků nové dopravní infrastruktury na rozvoj území. Negativně rovněž vnímám relativně nekritický přístup k citovaným pracím a jejich hlavním zjištěním. Vzhledem k tomu, že většina prací, jimiž autor podpírá svá konceptuální východiska, jsou kauzální studie z odlišných států, je evidentní, že ve specifickém českém prostředí mají minimálně některá z nich omezenou platnost. Ovšem největší slabinou této části pro mě byly překlepy a gramatické chyby! Těch jsem v této kapitole napočítal více než dvě desítky.

Metody použité v disertační práci

Metodologie výzkumu je v práci dobře popsána a vysvětlena. Ačkoliv připouštím, že jsem se při čtení kapitoly někdy mírně ztrácel a těžko držel krok s autorem, abych porozuměl všem dílčím krokům. Přehlednosti práce by možná pomohlo schéma/flowchart, kde by byly jednotlivé kroky graficky znázorněny. Nicméně jako celek považuji kapitolu za dobrou. Na druhou stranu se domnívám, že celá řada věcí je zde minimálně diskutabilních. Chápu, že některé aspekty musely být rozhodnuty arbitrárně, nicméně na úrovni disertační práce bych uvítal jejich diskusi (byť jen např. v poznámce pod čarou). Otázkou je tedy např. zahrnutí Jihlavy a nezahrnutí Mladé Boleslavi do analýz časové dostupnosti. Proč autor volil jako hraniční hodnotu zahraničních aglomerací právě 500 tis. obyvatel? Které aglomerace tedy byly brány v potaz a do jaké vzdálenosti? Drážďany ano, Mnichov ne? Nesouhlasím ani s tvrzením, že nezaměstnanost na úrovni obce se začala zveřejňovat až v roce 2005. Jakou míru nezaměstnanosti vlastně autor používá? Jakou GIS aplikaci autor použil a proč? (s. 38). Argumentace, že analýza se vztahuje ke změnám dopravní infrastruktury z let 2005-2015 je sice logická, nicméně v roce 2024 nepochybně méně aktuální. Pracuje autor s celkovou (denní a nedenní) nebo jen denní dojížděnkou (s. 53)? Pokusil se autor porovnat jím stanovený model dopravní dostupnosti s časovou dostupností zohledňující živý provoz v prostředí ArcGIS Online? To jsou jen některé otázky, které jsem si při čtení práce poznačil. Práci jako takové jednoznačně chybí precizní formulace, což poněkud devalvuje následné analýzy. Postrádám zde zároveň kritiku používaných dat (např. proč průměrný věk?). Metodika práce jde podle mého názoru hodně do šířky, ale výrazně méně do hloubky. Na s. 61-63 bych zároveň v geografické práci uvítal vlastní autorské mapy s indikací změn v infrastruktuře a provozu než mapy převzaté z portálu Mapy.cz.

Analytická část disertační práce

V analytické části autor komentuje výsledky dílčích analýz. Jeho komentáře jsou fundované a svědčí to o jeho orientaci v daném problému. Autor dochází k celé řadě důležitých a zajímavých zjištění. Ocenit lze zejména rozsah jednotlivých analýz, snahu o zahrnutí celé řady statistických údajů a kombinaci s kvalitativními přístupy a technikami. Dobrý dojem z interpretačního rámce je však výrazně negativně postížen přílišnou fascinací zvolenými metodami a širokou škálou dat. Celá čtvrtá kapitola, která je jádrem celé disertace, v podstatě neodkazuje na žádnou relevantní literaturu. Analytické komentáře tak jsou v určitém vakuu, neboť výsledky jednotlivých analýz měl podle mého názoru autor dávat do širších souvislostí a výsledky jiných autorů (např. faktická přítomnost rozvojových os, periferních regionů nebo vnitřních periferií). To je podle mého názoru základ jakékoliv disertace a zároveň by to prokázalo přidanou hodnotu z pohledu geografie. Závěrečná kapitola ve formě diskuse tyto aspekty podle mého názoru nahradit nemůže. Domnívám se, že toto je bohužel nejslabší aspekt celé disertační práce. Přesto však znovu opakují, že autor došel k cenným zjištěním, které mají potenciál pro následné implikace v lokálním a regionálním rozvoji.

Ocenit lze rovněž zjištěná vysvětlení důvodů nárůstu intenzity dopravy v intravilánech obcí po dostavbě obchvatu (s. 121).

Poznámky a otázky k disertační práci

Kromě výše uvedených otázek a podnětů prosím autora, aby vybrané výsledky své práce konfrontoval s výsledky jiných autorů ve středoevropském prostoru. Lze totiž předpokládat, že historická a geografická příbuznost zejména Slovenska a Polska by mohla být velmi dobrým východiskem pro mezinárodní srovnání, připomínané již v posudku na TMR.

Celkové zhodnocení disertační práce

Disertační práce jako celek, i přes výše uvedený kritický tón posudku, splňuje nároky kladené na disertační práce v programu Sociální geografie a regionální rozvoj na PřF UK a proto ji **doporučuji k obhajobě**. Po jejím úspěšném absolvování doporučuji udělit Mgr. Marku Petrášovi titul Ph.D.

V Českých Budějovicích, 15. září 2024

doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

