

Hodnocení disertační práce – posudek oponenta

TOMÁŠ HUDEČEK –

AKCESIBILITA A DOPADY JEJÍ ZMĚNY V ČESKU V TRANSFORMAČNÍM OBDOBÍ: VZTAH K SYSTÉMU OSÍDLENÍ

Aktuálnost, odborná úroveň disertační práce

Disertační práce Tomáše Hudečka se věnuje změnám akcesibility v České republice po roce 1990. Takové tématické zaměření lze považovat za vysoce aktuální, a to obzvláště v období sociální, politické a ekonomické transformace, v jejímž rámci dochází mimo jiné i ke změnám geografické organizace společnosti.

Cenný je z tohoto hlediska zejména záměr autora neomezovat se pouze na samotnou akcesibilitu, ale zároveň věnovat pozornost i jejím dopadům např. na změny velikosti dojížděky mezi definovanými centry osídlení a rovněž v rámci jejich zázemí. Tento záměr představuje zároveň největší úskalí předložené práce, protože z mnoha autorových vyjádření plyne předpoklad, že změny ve velikosti dojížděky do práce a do škol jsou vyvolány především změnami dopravní dostupnosti. To je však velmi nepřesné, protože dojížděka je ovlivňována – a to pravděpodobně dokonce mnohem výrazněji – řadou dalších faktorů (např. nárůst dojížděky do Prahy z ostatních míst ČR mezi roky 1991 a 2001 může být dán jednak celkovým zvýšením atraktivity Prahy jakožto hlavního a největšího města a jednak problémy na trhu práce v některých oblastech, typicky např. na Ostravsku). Tyto faktory však autor v práci vůbec neuvádí.

Skutečnost, že intenzita kontaktů mezi vymezenými středisky, respektive mezi středisky a jejich zázemími, je měřena pouze prostřednictvím dojížděky za prací a do škol, může tedy vést ke zkreslení dosažených výsledků. Riziko pro relevantnost části prezentovaných závěrů disertační práce představuje i využití indexu změny, protože autor pokládá za stejnou významnou změnu v intenzitě vztahu mezi středisky vzestup dojížděky mezi roky 1991 a 2001 z 15 na 30 osob jako posun z 1000 na 2000 osob – v obou případech totiž index změny činí shodně 100 %. Tato rizika však nejsou v textu vůbec diskutována, proto je nasnadě otázka, zda si je autor vůbec uvědomuje – prosím proto o jeho vyjádření k této otázce v rámci obhajoby disertační práce.

Z pozice oponenta však musím bohužel konstatovat, že k odborné úrovni disertační práce lze vznést i další poměrně významné připomínky. Ty nejdůležitější lze shrnout formou následujících tezí:

- Za nepřilíš povedenou považuji již samotnou vstupní teoretickou pasáž práce, která není podle mého názoru pojata příliš šťastně. Problematická je její poměrně malá délka (pouze 9 stran), domnívám se totiž, že v disertačních pracích by teoretickému ukotvení zkoumaných problémů měla být věnována přeci jen poněkud větší pozornost. V souvislosti s nedostatečnou délkou této pasáže lze navíc konstatovat, že řada důležitých témat je zde víceméně jen nadhozena, aniž by autor důkladně vysvětlil, co tím míní (ukázkově lze zmínit např. velmi úspornou diskusi „time-window“ přístupu na s. 13). Celá pasáž tak působí poněkud přehutněným a nesystematickým dojmem.
- Z celé práce mám často pocit, že autor věnuje nadproporčně větší pozornost samotným datovým podkladům a vytváření digitálních modelů silniční sítě než interpretaci geografických dopadů změn dostupnosti. Problematické tvorby modelů je věnována jednak rozsáhlá kapitola č. 2 „Tvorba datových podkladů“ a jednak další kratší texty v úvodu jednotlivých dílčích kapitol práce (jde o kapitoly č. 3.1.1, 4.2.1, 4.3.1, 4.4.1, 5.2.1, 5.3.1 5.4.1, všechny shodně nazvané „Metodika zpracování dat“). Chápu sice, že tyto záležitosti jsou z geoinformatického hlediska velmi složité a zajímavé, nicméně vzhledem k hlavním cílům práce považuji digitální modely silniční sítě spíše za nástroj, který má pouze umožnit analýzu změn dostupnosti mezi roky 1991 a 2001. Z tohoto

důvodu pokládám některé uváděné informace až za redundandní – jde např. o informace o naskenování stran autoatlasu ČR (na s. 23), o použití jednotlivých funkcí v programu ArcGIS 9.2 (průběžně v textu celé práce), o počtu řádků v databázi dojíždky ČSÚ (na s. 51) apod. Za nadproporčně rozsáhlou – zejména vzhledem k rozsahu teoretické části práce – považuji i devítistránkovou diskusi o nastavení průměrných rychlostí na jednotlivých kategoriích silnic (s. 33 až 41).

- V souvislosti s problematikou změny intenzity kontaktů mezi středisky, respektive mezi středisky a jejich zázemími (blíže viz úvod posudku), v práci postrádám byť stručnou diskusi jiných geografických procesů, které mají potenciál tyto změny vyjádřit. Tomáš Hudeček tuto diskusi odbývá pouze pětiřádkovým odstavcem na s. 21 nahoře, kde konstatuje doslova: „Vzájemný kontakt středisek, hodnocený na základě vyjíždky a dojíždky ze Sčítání lidu, domů a bytů, byl zvolen jako ukazatel vlivu změny akcesibility na základě dvou skutečností: dostupnosti datové základny a dostatečné vypovídací hodnoty. Ačkoliv vyjíždka a dojíždka tvoří pouze jeden segment vzájemné interakce středisek, jedná se prakticky o jedinou využitelnou možnost.“. Uvědomuji si plně, že dojíždka je v zásadě jediný ukazatel, který je kompletně statisticky podchycený, nicméně alespoň naznačení využitelnosti jiných jevů k tomuto úkolu určitě mělo být do disertační práce zahrnuto. V souvislosti s tím žádám autora, aby se nad těmito skutečnostmi zamyslel alespoň v rámci diskuse u obhajoby disertační práce.

K nejlepším a nejzajímavějším částem práce – ať jenom nekritizuji – podle mého názoru patří kapitoly věnované provedení regionalizace území na základě časové dostupnosti a jejich srovnání s existujícími regionalizacemi sociogeografickými (blok č. 4.4 „Regionalizace na základě časové dostupnosti“). V těchto pasážích autor věrohodně dokumentuje určité prostorové rozdíly mezi nimi a situaci vhodně ilustruje několika obrázky.

Struktura textu, formální úprava disertační práce

Struktura textu disertační práce je podle mého názoru logická, po teoretické pasáži následuje formulace jejího cíle, diskuse metodiky a vlastní výzkum. Z tohoto hlediska bych asi zvažil pouze používání totožných názvů pro různé kapitoly v různých částech práce – viz např. již zmíněné pasáže č. 3.1.1, 4.2.1, 4.3.1, 4.4.1, 5.2.1, 5.3.1 a 5.4.1, všechny shodně nazvané „Metodika zpracování dat“. Nicméně na obranu autora je nutno říci, že i zvolené řešení má vzhledem k rozdělení práce do tří hlavních výzkumných kapitol svoji logiku.

Z formálního hlediska považuji za negativní poměrně častý výskyt gramatických chyb a překlepů. Další problém spočívá i v tom, že některé pasáže působí poněkud nekorektně i z hlediska jazykového a stylistického. Vyjádřování autora je v např. v kapitolách č. 1.1 „Akcesibilita“, č. 1.2 „Přístupy ke studiu akcesibility“ a č. 1.3 „Zaměření a cíle dizertační práce“ příliš hutné, takže výsledný text nepůsobí příliš srozumitelným dojmem. Jednoznačně se dá říci, že autor zde situaci neerudovanému čtenáři rozhodně neulehčuje. Z tohoto důvodu by byla vhodná korektura předloženého textu.

Konkrétní věcné a formální připomínky k disertační práci

Následující teze představují detailnější komentáře, které uvádím v zájmu korektnosti posudku. Očekávám, že si z nich autor vybere pouze podstatné skutečnosti, a pouze ty se pokusí u obhajoby disertační práce objasnit:

- s. 11, dole – termíny „time-space convergence“ (D. Janelle) a „time-space compression“ (D. Harvey) nelze používat jako synonyma, neboť pojmy mají odlišný význam;
- s. 12, uprostřed, s 14, nahoře – G. Giuliano je žena;
- s. 14, nahoře – hodnocení dopadů změn akcesibility je komplikováno i skutečností, že výstavba dopravní infrastruktury může časově jak předcházet ekonomickým a jiným změnám tak může následovat i po nich;

- s. 18, uprostřed – spíše než o rozdílné akcesibilitě jednotlivých osob bych hovořil o různé úrovni individuální mobility, která je však do značné míry závislá i na jiných faktorech než uvádí autor, zdůraznil bych např. vliv majetkových poměrů, sociálního statusu apod.; v této souvislosti někteří autoři hovoří dokonce o tzv. dopravou generované sociální exkluzi;
- s. 21, uprostřed – nejsem si zcela jistý, jestli lze takto jednoduše hovořit o tom, že individuální automobilová doprava byla v ČR v transformačním období univerzálně nejrychlejší, minimálně v některých spojeních mezoregionálních středisek (např. Olomouc – Praha či Ostrava – Praha) mohla být podle mého názoru rychlejší doprava železniční;
- s. 28, dole – i kvůli velmi malým obcím s téměř bodovým charakterem přeci musím zpomalit na 50 km/h, tudíž moje cestovní rychlost klesne; nejsem si zcela jist, zda je jejich pomnutí metodicky správné;
- s. 29, dole – publikace Maier, Mulíček, Sýkora, Drda (2007) není uvedena v seznamu použitých zdrojů;
- s. 32, dole a s. 38, uprostřed – skutečně byla Jižní spojka v roce 2001 jedinou rychlostní komunikací ve městě v ČR s povolenou rychlostí 80 km/h?;
- s. 45, uprostřed – proč jste zvolil pro kruhy reprezentující centra měst zrovna poloměry 5 km (Praha), 2 km (Brno a Ostrava) a 1 km (ostatní mezoregionální centra)?;
- s. 53, dole – relativně menší nárůst dojíždky z Prahy do Ústí nad Labem ve srovnání s Plzní a Brnem může být možná dán skutečností, že Ústí nad Labem je podstatně menší než tato města, takže jeho potenciál přitáhnout dojíždku z Prahy je logicky menší;
- s. 59, bod 2) v pasáži „Závěry“ – to, že zlepšení akcesibility ve dvojici středisek více a dříve využije to větší z nich, je podle mě dáno čistě tím, že vyjíždka z něho roste z nižšího základu, tzn. že index změny v jeho případě dosáhne snadno daleko větší hodnoty;
- s. 64, uprostřed – v textu práce je uvedeno, že celkem 10 středisek změnilo mezi roky 1991 a 2001 svou mezoregionální příslušnost; seznam těchto středisek je sice dohledatelný z příloh č. 4 a 6, přesto bych uvítal uvedení jejich seznamu a stručnou diskusi přímo v textu disertační práce;
- s. 67, dole – dominance centra přeci zdaleka není dána jen jeho velikostí a vzdáleností od podřízených středisek, tento ukazatel je do značné míry ovlivněn i charakterem sídelního systému – dokladem toho může být např. daleko nižší stupeň dominance Ostravy ve srovnání s Brnem a některými jinými městy (viz údaje v tab. 23 na s. 70);
- s. 86, dole – míra dominance v bezprostředním zázemí Prahy se může v současnosti podle mého názoru dokonce i snižovat, neboť v důsledku komerční suburbanizace může docházet ke vzniku velkého množství pracovních míst v území za administrativními hranicemi Prahy, k nimž se může nově orientovat i dojíždka za prací z okolních obcí;
- s. 90, dole – v této souvislosti bych asi termín „peáž“ nepoužil;
- s. 99, nahoře – první odstavec na této straně v kombinaci s obr. 11 a 12 považuji za jasný důkaz toho, že stupeň dominance Prahy v jejím zázemí musí být ovlivněn spíše jinými faktory než je čistě její akcesibilita z daného místa – hranice zón podílu vyjíždějících do Prahy z celkového počtu vyjíždějících totiž ani zdaleka nekorrespondují se zakreslenými izochronami časové dostupnosti; problém disertační práce přitom spočívá v tom, že autor se nad těmito skutečnostmi téměř vůbec nezamýšlí;
- komentář uvedený v předchozí odrážce doplňuje i obr. 13 na s. 101, z něhož plyne, že stupeň dominance Prahy je možná spíše než radiálními dálnicemi ovlivněn radiálními železnicemi (mám silný pocit, že průběh tratí na Kolín, Beroun a Benešov je v obrázku zřetelný); na základě toho je možné vyslovit obavu, že minimálně na mikroregionální

úrovni nebylo omezení na analýzu změn akcesibility pouze v individuální automobilové dopravě úplně nejlepší.

Závěr

Na závěr chci zdůraznit, že přes všechny výše uvedené připomínky považuji práci Tomáše Hudečka za zajímavou a že vysoce oceňuji jeho úsilí vynaložené při její tvorbě. Oceňuji zejména digitální modely silniční sítě, při jejichž konstrukci musel autor překonat řadu dílčích překážek spočívajících jednak v nalezení vhodných datových podkladů a jednak v nalezení nástrojů vhodných k analýze řešených odborných otázek. Domnívám se nicméně, že autor mohl věnovat přeci jen větší pozornost interpretaci získaných poznatků a zejména jejich zasazení do širšího geografického a sociálního kontextu.

Předloženou disertační práci doporučuji k úspěšné obhajobě pouze v případě, že se Tomáši Hudečkovi podaří v jejím průběhu adekvátně zareagovat na všechny v posudku uvedené připomínky.

V Brně dne 17. června 2008

oponent
Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita