

## Hodnocení diplomové práce – posudek oponenta

### VOJTĚCH BUGRIS – STANICE PRAŽSKÉHO METRA JAKO IMPULS LOKÁLNÍHO ROZVOJE

#### Osnova hodnocení práce:

##### 1. Aktuálnost, přínos a odborná úroveň práce

Diplomová práce Vojtěcha Bugrise představuje poměrně zdařilé dílo, které se věnuje zajímavému a v české geografii dopravy nepříliš frekventovanému tématu, totiž analýze vlivu nejkapacitnějšího systému městské hromady, tj. metra, na lokální rozvoj. Hlavní přínos práce lze podle mého názoru spatřovat v pokusu o kvantifikaci vlivu pražského metra na akcesibilitu, na urbanistickou strukturu a fyzické prostředí, na ceny pozemků a na rozmístění pracovních příležitostí a obyvatelstva v prostoru Prahy. Odborná úroveň práce jako celku je dobrá, řadu uvedených informací a vlastních autorových výsledků považuji za velmi zajímavé a přínosné.

##### 2. Využití odborné literatury – orientace autora v české a zahraniční literatuře, korektnost citací

Autor se v existující české i zahraniční literatuře zaměřené na problematiku vlivu metra, respektive kapacitní městské kolejové dopravy, na lokální rozvoj orientuje velmi dobře – tomu mimo jiné odpovídá i velký počet titulů obsažených v seznamu literatury. Teoretickou pasáž předložené diplomové práce tudíž považuji za její silnou stránku. V souvislosti s tím lze k této kapitole vznést pouze dílčí připomínky, které navíc mají spíše diskusní charakter:

- na s. 16 ve 2. odstavci autor konstatuje, že v době průmyslové revoluce se moderní komunikace představované železnicemi orientovaly především na propojení nalezišť surovin s přístavy – domnívám se, že tento fakt byl charakteristický spíše pro kolonie, a že v evropském kontextu, tj. v územích, kde skutečně probíhala průmyslová revoluce, byl charakter vznikajících drah komplikovanější a podstatně pestřejší;
- s. 18, dole – problematika „mezního ekonomického růstu“ daného dalším zlepšením dopravní infrastruktury v již dobře dopravně rozvinutých oblastech mohla být podle mého názoru rozebrána detailněji;
- s. 19, nahoře – konstatování, že „MHD má v historii formování struktury měst mnohem zásadnější význam než doprava automobilová“ se mi zdá poněkud přehnané a příliš zobecňující;
- s. 21, nahoře – nedomnívám se, že by vznik polycentrické struktury města byl jednoznačně determinován pouze přítomností metra; naopak domnívám se, že ke vzniku faktické a funkční polycentricity v měřítku celého městského regionu vede spíše orientace na individuální automobilovou dopravu;
- s. 29, nahoře – přestavba bývalých londýnských doků spojená mimo jiné s výstavbou Docklands Light Railway neměla podle mého názoru jen pozitivní dopady, v literatuře se lze setkat s řadou autorů, kteří zdůrazňují i negativní konsekvence těchto změn (např. vylidněnost prostoru ve večerních hodinách a o víkendech, „nekomunikaci“ / neintegraci oblasti finančního centra s okolními rezidenčními lokalitami apod.) – autor podle mého názoru měl vůbec negativním dopadům výstavby dopravní infrastruktury věnovat v diplomové práci větší pozornost.

Citace jsou z formálního hlediska uváděny korektně, jedinou výjimku představuje zcela totožný text na přelomu s. 68 a 69 (kde je citován jako Kyllar 2001 in Bugris 2007) a na s. 72 (kde je citován jen jako Kyllar 2001).

### 3. Volba vhodných metod a jejich zvládnutí

Diplomová práce Vojtěcha Bugrise je založena na aplikaci většího počtu metod geografického výzkumu, které mají prokázat vliv blízkosti stanic metra na různé aspekty lokálního rozvoje. Samotné empirické analýze přitom předchází vhodně formulované výzkumné hypotézy. Vybrané metodické postupy jsou aplikovány víceméně korektně, autor volí správné pracovní postupy. Z metodického hlediska tak lze k práci uvést pouze následující dílčí připomínky / otázky:

- s. 56, uprostřed, s. 61-62 – vlastní hodnocení akcesibility centra Prahy z vybraných zastávek vzdálených 4 km od těžiště soustavy (tj. od stanice Můstek) prostřednictvím síťového grafu se mi zdá poněkud simplifikující, na místě autora bych volil sofistikovanější metodu hodnocení dostupnosti;
- kapitola č. 6, s. 63-72 – tato kapitola jako celek se mi moc nelíbí, metodický postup autora při zmiňovaném terénním šetření není nikde detailně vysvětlen; většina textu mi tudíž připadá jako kompilace informací z jiných zdrojů (což je samozřejmě v pořádku), nicméně očekával bych někde zřetelné uvedení oněch vlastních výsledků; na s. 70 a 71 se pracuje s nikde nedefinovanými pojmy „obvodové“ a „lokální centrum“;
- kapitola č. 7, s. 73-80 – jak byly vybírány vestibuly, od nichž byly měřeny změny cen pozemků? Nemohlo toto omezení u některých relativně prostorově rozlehlých stanic ovlivnit výsledky? Nebyla by vhodným nástrojem ke zhodnocení souvislostí mezi vzdáleností pozemku od stanice metra a jeho cenou analýza rozptylu (viz např. text na s. 78 nahoře)?
- s. 78-80 – lze výsledky takto zobecnit, když je situace komparována pouze s jednou lokalitou bez obsluhy metra (tj. s k. ú. Bohnice)? Nemůže být vývoj cen pozemků v Bohnicích determinován jinými faktory než je nepřítomnost metra?

### 4. Interpretace výsledků, jejich diskuse a konfrontace s dosud publikovanými výsledky jiných autorů, rozlišení vlastních a cizích myšlenek

Interpretace výsledků je provedena v naprosté většině případů korektně, škoda jen, že se autor na závěr kapitoly č. 8 nezamyslel nad důvody diferencovaného vlivu metra na koncentraci pracovních příležitostí a obyvatelstva (když navíc této problematice věnuje pozornost i v teoretické části práce). Kvalitu práce zvyšuje skutečnost, že autorovy interpretace a závěry jsou konfrontovány s jinými podobnými studiemi. V textu jsou zřetelně odlišeny autorovy a převzaté myšlenky.

### 5. Struktura textu, jeho vnitřní provázanost a splnění všech náležitostí práce

Struktura textu diplomové práce je logická, jednotlivé části jsou mezi sebou dobře vnitřně propojeny – pomínu-li teoretická východiska, jsou v úvodu jasně formulovány cíle práce a výzkumné hypotézy, následuje empirická pasáž, jejíž integrální součástí jsou i metodické poznámky a interpretace získaných výsledků.

Z hlediska vnitřní provázanosti textu je výjimkou pasáž č. 6.4 (s. 68-72), kde se na dvou různých místech mimo jiné dvakrát opakují zcela stejné pasáže (na s. 68 a 69 a na s. 68/69 a 72).

### 6. Formální úprava práce včetně grafických příloh

Formální úroveň práce je dobrá, je dodržována jednotná grafická úprava, jazyk je zároveň odborný i čtivý. Stylistická úroveň je většinou na vysoké úrovni. Z formálního hlediska lze autorovi vytknout, že se zcela nevyvaroval překlepů a rovněž drobných gramatických chyb (např. chybějící čárky apod.) – větší koncentrace těchto prohršků se vyskytuje např. v závěru práce.

### 7. Věcné a formální připomínky k práci (s uvedením konkrétní stránky diplomové práce)

Následující teze představují spíše drobné komentáře, které uvádím v zájmu o korektnost posudku. Neočekávám, že se jimi všemi bude diplomant v průběhu obhajoby zabývat:

- s. 49, 50 – přepravní výkon jednotlivých druhů dopravy v rámci MHD v Praze mohl být specifikován i prostřednictvím relativních údajů, tj. jako jejich podíl na celkovém přepravním výkonu v %;
- pasáž č. 4.3 (s. 53-55) je na několika místech založena na chybné argumentaci – např. graf 4 vůbec nesrovnává finanční náročnost výstavby metra s ostatními druhy dopravy, nýbrž čistě jen množství prostředků investovaných do výstavby tratí metra a tramvají; podobně provozní náklady jednotlivých druhů dopravy uvedené v grafu 5 by měly být v zájmu srovnatelnosti přepočteny na přepravní jednotku (např. počet přepravených osob);
- s. 60, tab. 6 a 7 – součty procent v tabulkách překračují 100 %;
- s. 84, dole – která panelová sídliště byla v Praze dokončena po roce 1980?

#### 8. Otázky pro diskusi u obhajoby diplomové práce

V diplomové práci na s. 31, uprostřed autor konstatuje, že městské kolejové systémy jsou schopné spojovat deprivované oblasti měst s ekonomickými centry a s dalšími aktivitami městského charakteru, a tím přispívat k sociální inkluzi. V souvislosti s tím bych se autora v rámci diskuse u obhajoby diplomové práce rád zeptal, jaký je jeho názor na to, že regenerace / revitalizace deprivovaných lokalit / čtvrtí může naopak dokonce prohloubit sociální deprivaci jejich původních obyvatel, např. v souvislosti s růstem cen pozemků a s příchodem nových movitějších sociálních skupin?

#### Závěr

Práce splňuje požadavky kladené na diplomové práce a doporučuji ji k obhajobě. Pro klasifikaci navrhuji stupeň 1 až 2, a to v závislosti na průběhu obhajoby práce.

V Brně dne 17. května 2010

oponent  
Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Geografický ústav  
Přírodovědecká fakulta  
Masarykova univerzita