

## **Hodnocení disertační práce – posudek oponenta**

**VIKTOR KVĚTOŇ –**

**ÚZEMNÍ DIFERENCIACE DOPRAVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ V ČESKU:**

**PODMIŇUJÍCÍ FAKTORY A DOPRAVNÍ INTERAKCE**

### **Aktuálnost, celková odborná úroveň disertační práce**

Disertační práce Viktora Květoň, která se věnuje vývoji diferenciaci dopravních příležitostí v Česku na různých hierarchických úrovních převážně v období po roce 2000, představuje podle mého názoru aktuální dílo. Jeho aktuálnost je zřetelná zejména v kontextu stále ještě probíhající sociální, politické a ekonomické transformace české společnosti, v jejímž rámci dochází mimo jiné i k modifikacím její dopravně-geografické organizace. Práce se z formálního hlediska skládá ze sedmi vybraných již dříve publikovaných textů (z toho jde o 5 článků a o 2 kapitoly v monografii), které jsou v její úvodní části doplněny shrnující teoreticko-metodologickou diskusí.

Předloženou disertační práci považuji za odborně zdařilou a na základě jejího posouzení se domnívám, že Viktor Květoň představuje vyzrálého autora, který má potenciál i v dalších letech prohlubovat svůj vědeckovýzkumný potenciál. O dobré odborné úrovni předložené práce svědčí mimo jiné i fakt, že články do ní zahrnuté ve všech příslušných časopisech již úspěšně prošly recenzním řízením. Viktora Květoň musím v této souvislosti i pochválit, neboť metodické postupy použité v některých do disertace zahrnutých článcích jsou podle mého názoru inovativní. Zmínit lze v této souvislosti především využití dat o druhu dopravního prostředku použitého k dojížděcí do zaměstnání jakožto míry poptávky po dopravě, analýzy prostorové autokorelace prostřednictvím procedury LISA, výpočet dopravní integrity sociogeografických mezoregionů a krajů či komparaci reálné poptávky po železniční dopravě s její nabídkou a s modelovými interakcemi na relacích mezi všemi českými krajskými městy.

Pakliže bylo cílem disertační práce studium faktorů podmiňujících územní nerovnoměrnosti dopravní nabídky v Česku a analýza interakcí v sídelním systému, můžu konstatovat, že se uvedené cíle v předložené práci podařilo naplnit.

Z pozice oponenta však musím rovněž zdůraznit, že k některým v textu disertační práce uplatněným postupům, respektive k některým v ní komentovaným skutečnostem mám jisté připomínky. Ty nejdůležitější z nich lze shrnout v podobě následujících komentářů.

Celá empirická část práce (tj. část zahrnující všechny dílčí studie) je založena na aplikaci kvantitativních přístupů. To je vzhledem k jejímu cíli v pořádku a autor to sám logicky vysvětluje. V této souvislosti však pokládám za chybu, že autor alespoň v příslušných kapitolách v teoretickém úvodu v části č. I. („Generalizace výsledků dopravně-geografických analýz“) nepodal přeci jen trochu detailnější přehled aktuálně v geografii dopravy akcentovaných vědeckovýzkumných přístupů, jako jsou např. tzv. *mobility turn* či *new mobility paradigm*. Jejich bližší charakteristika by podle mého názoru mohla být i v takto zaměřené práci přínosem, protože by autorovi umožnila bohatší interpretace některých prezentovaných empirických výsledků.

Druhá skutečnost, která se mi příliš nelíbí, je vlastní výběr již dříve publikovaných textů zahrnutých do druhé části disertační práce. Především pokládám za trochu nešťastný fakt, že Viktor Květoň do této části vybral pouze články, které vznikly v týmu většího počtu autorů. Přestože autorský podíl disertanta na všech článcích je poměrně velký, očekával bych od kvalifikační práce tohoto druhu i zahrnutí nějakých 100 % autorských počínů. Ve vztahu k vybraným článkům mám ještě jisté připomínky týkající se práce s literaturou v úvodních teoretických pasážích – občas se mi zdá, že některé myšlenky se ve značně

podobné formě opakují ve větším počtu článků. Chápu, že všechny články se vztahují k tématu dopravních příležitostí, tudíž jejich teoretický základ je v rámci disciplíny geografie dopravy stejný, nicméně pečlivější rešeršní práce by v některých případech na škodu nebyla. Abych z tohoto hlediska jen nekritizoval – velmi důkladně a kvalitně je rešerše literatury zpracována v textu „Hodnocení mezistřediskových vazeb“.

### **Dílčí věcné a formální připomínky k disertační práci**

Kromě výše uvedených poznámek týkajících se disertační práce Viktora Květoně jako celku, lze uvést také řadu dalších dílčích komentářů. Ty jsou v zájmu korektnosti posudku obsaženy v následujících odrážkách:

- s. 16-18 (část I., geografické faktory) a s. 103 (část II, kapitola „Dopravní aspekty vztahu středisko – zázemí“) – V rámci diskutovaných geografických faktorů ovlivňujících dopravní nabídku v území postrádám zmínku o souvislostech mezi monocentrickým a polycentrickým uspořádáním sídelního systému a způsobem organizace nabídky veřejné dopravy. Přispívá polycentricita sídelního systému k nárůstu anebo k poklesu nabídky veřejné dopravy? Jakým způsobem souvisí s nabídkou dálkové veřejné dopravy „vynucená“ polycentricita na hierarchicky vyšší (mezoregionální) úrovni u periferně položených regionů a středisek (viz např. v textu příslušné kapitoly diskutované posílení vazeb Jeseníku s Prahou, Olomoucí a Brnem a naopak oslabení vazeb tohoto města s Šumperkem a Knovem)? Je možné v Česku nalézt i další střediska, která začala po roce 1990 podobně jako Jeseník zintenzivňovat své kontakty se vzdálenými mezoregionálními centry na úkor blízkých mikroregionálních středisek?
- s. 23-25 (část I., sociokulturní faktory) – Obsahovou úroveň této pasáže by obohatila diskuse role osobního auta jakožto statusové/statusotvorné záležitosti, neboť to mohlo být velmi důležitým faktorem nárůstu automobilizace a využívání auta k dojížděcí v postsocialistickém Česku. Podobnou úlohu může podle mého názoru auto plnit i u suburbanizantů stěhujících se do zázemí velkých měst.
- s. 11-28 (část I., kapitola 3) – V přehledu faktorů ovlivňujících dopravní nabídku autor uvádí a diskutuje působení koncentrace/dekoncentrace pracovních příležitostí. Domnívám se, že v tomto přehledu schází pozornost věnovaná diskusi faktoru mírné dekoncentrace obyvatelstva, k níž dochází v zázemí velkých českých měst v souvislosti s rezidenční suburbanizací. Jakým způsobem tento proces podle vás ovlivňuje tzv. modal split, tj. poptávku osob po základních druzích dopravy, zvláště uvážíme-li paralelní průběh dekoncentrace obyvatelstva i pracovních příležitostí? Je vůbec možné formující se složitý mix centripetálních, centrifugálních a laterálních prostorových vztahů efektivně obsloužit prostřednictvím hromadné dopravy?
- kapitoly z monografie č. 5 a 6 („Hodnocení mezistřediskových vztahů“ a „Dopravní aspekty vztahu středisko – zázemí“) – Z formálního hlediska považuji za chybu, že v textu obou kapitol se odkazuje na obrázky, které v textu nejsou obsaženy. V rámci kapitoly č. 6 se mi příliš nelíbí sedmkrát opakovaný popis situace v případě každého vybraného střediska. Z formálního hlediska je navíc problematické, že tabulky obsahující párové korelace ukazatelů za jednotlivé mikroregiony jsou v textu kapitoly zpracovány dvěma různými způsoby.

### **Další otázky do diskuse při obhajobě disertační práce:**

- Autor na několika místech předložené disertační práce konstatuje, že v příštích obdobích bude potřeba ověřit a prohloubit některé poznatky získané kvantitativní cestou kvalitativními výzkumnými metodami. Rád bych ho proto v této souvislosti požádal o bližší naznačení možných takto založených výzkumných projektů.

- V souvislosti se spočítanými hodnotami dopravní integrity sociogeografických mezoregionů a krajů za roky 2001 a 2008 (viz kapitola č. 5 „Hodnocení mezistřediskových vztahů“) bych se autora rád zeptal, jakým způsobem se tyto ukazatele podle jeho názoru vyvíjejí dále, tj. jaký je stav dopravní integrity těchto územních jednotek v současnosti?

### **Závěr**

Na závěr posudku bych rád ještě jednou zdůraznil, že přes výše uvedené spíše dílčí připomínky považuji práci Viktora Květoně za zajímavou a velmi přínosnou a že vysoce oceňuji jeho úsilí vynaložené při její tvorbě. Viktor Květoň podle mého názoru jednoznačně prokázal schopnost samostatné tvořivé práce. Na základě uvedených skutečností proto předloženou disertační práci doporučuji k obhajobě.

V Brně dne 9. září 2011

oponent  
Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Geografický ústav  
Přírodovědecká fakulta  
Masarykova univerzita