

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Martin VRŠECKÝ

Časová dostupnost po železnici v Československé republice v roce 1937

Obsahová úroveň práce, věcné připomínky:

Bakalářská práce Martina Vršeckého je zaměřena na problematiku modelování dopravní dostupnosti v prostředí GIS, konkrétně na analýzu časové dostupnosti středisek Československa k roku 1937 při využití tehdy dominantního módu železniční dopravy. Toto téma je hodnotné především v metodologické oblasti hodnocení dopravní dostupnosti s dopady do navazujících výzkumů (vliv dostupnosti středisek na sídelní a dopravní systém).

Text bakalářské práce je strukturován do sedmi kapitol, které na sebe logicky navazují a jsou vzájemně propojeny. Po úvodní kapitole následuje část o historických souvislostech vývoje železniční sítě. Za stěžejní lze přitom označit kapitoly 3 až 5, v nichž autor popisuje postup práce a dosažené výsledky. Rozsah práce je 58 stran včetně 10 velice zdařilých mapových a 6 tabulkových příloh. Text je zároveň doplněn několika tabulkami, grafy a obrázkem. V této souvislosti je však nutné uvést, že ve většině případů v textu zcela chybí odkazy (nebo jsou uvedeny chybně – viz např. str. 28) na grafy, tabulky, mapové přílohy apod., což znesnadňuje orientaci a čitelnost práce. Seznam prostudované literatury a ostatních zdrojů odpovídá požadavkům kladeným na bakalářské práce s obdobným zaměřením. Použitá literatura je zároveň relevantní k studovanému tématu.

Celkově lze hodnotit obsahovou stránku práce a rozsah jednotlivých kapitol jako poměrně vyvážený, až na úvodní dvě kapitoly, které jsou vzhledem k celku stručné (celkem 3 strany). V úvodní kapitole postrádám především hlubší uvedení do problematiky, ze kterého by bylo mimo jiné více zřejmé, proč je dané téma přínosné a hodnotné (kromě vytvoření modelu). V této kapitole (popř. i dále) by také bylo vhodné více diskutovat problematiku hodnocení dopravní dostupnosti, která je v rámci dopravní geografie v Česku a na Slovensku poměrně frekventovaná. Dílčím souvisejícím problémem je rovněž minimální vysvětlení některých cílů a navazujících výzkumných otázek, ze kterých čtenáři např. není v úvodu zřejmé, z jakého důvodu je konstruován časový střed železniční sítě. Další kapitolu (kap. 2) představuje stručné, leč výstižné seznámení s historickými souvislostmi vývoje železniční sítě v jednotlivých zemích tehdejšího Československa. U samotného postupu práce, tj. kapitoly 3, je třeba ocenit velmi podrobný, přitom jasný a systematický postup včetně vhodných způsobů řešení metodických problémů. Výsledkem této kapitoly je vlastní typologie železničních tratí Československa včetně stanovení průměrných rychlostí, které jsou použity pro model dostupnosti mezi vybranými středisky. Hodnocení časové dostupnosti středisek do zemských center je uvedeno v kapitole 4, na kterou navazuje výpočet „teoretických středisek“, jež představují ideální centra dané územní jednotky z hlediska dostupnosti železniční dopravou. V závěru práce autor v souladu s předem formulovanými výzkumnými otázkami hodnotí výsledky práce a navrhuje další postup vlastního výzkumu studované problematiky.

Formální úprava, jazyková a grafická úroveň práce:

Formální úroveň práce je dobrá, je dodržována jednotná grafická úprava. V textu se však v některých pasážích objevuje vysoké množství překlepů (např. v závěru na str. 30), což zbytečně snižuje dojem o kvalitě práce. Stylistická úroveň práce, i přes místy „kostrbaté“ slovní obraty, odpovídá požadavkům kladeným na bakalářskou práci.

Z formálního hlediska lze v zájmu o korektnost posudku uvést několik připomínek:

- str. 6 – v seznamu tabulek, grafů a obrázků nejsou uvedena čísla stránek; zároveň je obsah na str. 5 uveden rozdílným typem písma než zbytek práce;

- str. 28 – odkaz na autora (Čeman 2007) není uveden v seznamu literatury; nejednoznačnost citací – Ďurichová 2011 (v textu) vs. Ďurechová 2011 (v seznamu literatury).

Možná otázka pro diskuzi u obhajoby práce:

Z jakého důvodu byla do modelu zahrnuta pouze střediska, která byla od železniční trati vzdálena maximálně 5 km? Důvod tohoto rozhodnutí není v metodické části vysvětlen.

Došlo podle Vašeho názoru ke změnám lokalizace časových středů železniční sítě v Česku, v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, popř. na Slovensku? Budou odpovídat středy železniční sítě z roku 1937 současným středům? Proč?

Celkové hodnocení práce:

Bakalářská práce Martina Vršeckého představuje zdařilé dílo, které může být vhodným vstupem pro práci diplomovou. Práce podle mého názoru splňuje požadavky kladené na bakalářské práce, a proto ji doporučuji k obhajobě.

V Praze dne 2. června 2013

Mgr. Jakub Chmelík, oponent