

Hodnocení diplomové práce – posudek oponenta

JIRÍ NEMEŠKAL – KOMERČNÍ SUBURBANIZACE V ZÁZEMÍ PRAHY: EDGE CITY

Osnova hodnocení práce:

1. Aktuálnost, přínos a odborná úroveň práce

Diplomová práce Jiřího Nemeškala se věnuje zajímavému tématu, totiž analýze komerční suburbanizace probíhající v zázemí Prahy. Hlavní pozornost je přitom věnována vývoji situace v bezprostředním i širším okolí ruzyňského letiště. Jádrem práce tvoří řada dílčích a detailních analýz, které dohromady vytvářejí skládačku představující vývoj komerčních aktivit ve studovaném prostoru. Jednotlivé analýzy jsou zvládnuty relativně solidně, byť metodické připomínky minimálně k jedné z nich lze vznést zcela jednoznačně – blíže viz bod č. 3 tohoto posudku.

V diplomové práci na mě působí rušivě poněkud křečovitě napasování teoretického konceptu *edge city* na vývoj situace v okolí letiště. Podle mého názoru by ke konceptualizaci analyzovaného vývoje bylo vhodnější použít tři éry vývoje letištních terminálů, v podobě jak je popisují např. Urry (2007, 2009) či Kesselring (2009). Tito autoři rozlišují fáze letiště jako přistávací plochy (*airfield*), jako multimodálního dopravního terminálu (*transport hub*) a jako komerčního letiště (*global hub*). V případě pražského letiště by přitom v průběhu 90. let 20. století a na počátku 21. století bylo možné uvažovat o fázovém přeskočení z podoby multimodálního terminálu do podoby komerčního letiště. To je totiž citovanými autory popisováno jako *malé globální město na okraji metropole*.

Některé pasáže zařazené do diplomové práce se mi také pro potřeby výzkumu, tj. pro nalezení odpovědi na otázku, zda je pražské letiště *edge city* či nikoliv, zdají až příliš podrobné, či dokonce nadbytečné. Jedná se mi zejména o kapitoly č. 4.1.1 *Vymezení dosahu Letiště Václava Havla Praha ve střední Evropě*, č. 4.3.1 *Historie a rozvoj Letiště Václava Havla Praha* a č. 4.3.2 *Vlivy působící na změnu počtu odbavených cestujících po roce 1989*.

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

Rešeršní část diplomové práce mohla být trochu rozsáhlejší, ale na druhou stranu uznávám, že autor s citacemi odborné literatury pracuje v docela hojném počtu i v samotných analytických pasážích. Tuto skutečnost hodnotím pozitivně.

Pokud jde o samotný věcný obsah rešerše, tak k jejím částem věnovaným suburbanizaci či komerční suburbanizaci nemám z pozice dopravního geografa zásadních připomínek. Snad jen to, že v přehledu literatury mohl být zmíněn i Ondřej Mulíček.

Trochu jinak nahlížím na ty části, v nichž se autor pouští do rozboru dopravních souvislostí řešené problematiky. Postrádám zejména diskusi k výše zmíněným vývojovým fázím letišť, tak jak je zmiňuji v bodu č. 1 tohoto posudku. Delší podle mého názoru mohla být i diskuse dopravních konsekvencí suburbanizace (s. 15). V popisu faktorů ovlivňujících růst intenzity letecké dopravy jak obecně, tak i konkrétně v případě letiště v Praze (s. 63 – 65), postrádám odkazy na autory zdůrazňující vazby mezi leteckou dopravou a pohybem ekonomických/kinetických elit a na autory akcentující dopady deregulace letectví spojené např. s příchodem nízkonákladových společností. V kapitole č. 4.2.1.1 mohly být také citovány některé základní texty zabývající se letištními konflikty a letišťmi jakožto aktivizačními prostory.

Z formálního hlediska jsou citace uváděny korektně.

3. Volba vhodných metod a jejich zvládnutí

Diplomová práce Jiřího Nemeškala obsahuje řadu dílčích analýz různého druhu. Většina je zvládnuta korektně, a tudíž k nim nemám větší připomínky. Některé z nich se mi dokonce líbí a autora za jejich aplikaci chválím – na mysli mám například metodiku vymezení oblastí s nárůstem komerčních aktivit po r. 2001 (s. 27 a 28) či metodiku analýzy komerční suburbanizace v zázemí letiště (kap. č. 4.2.2).

Výtku však musím vznést k aplikaci gravitačního modelu, tak jak je představena v kap. č. 4.1.1. Pominu-li pro mě nejasný důvod zařazení této kapitoly do diplomové práce, musím kritizovat zejména absenci podrobností o aplikovaném modelu. Čtenáři tak zůstává utajeno, jak byly měřeny vzdálenosti mezi letišti, jaké koeficienty byly použity při výpočtu modelu a jaké měly hodnoty. Zároveň se domnívám, že autor sice píše o gravitačním modelu, ale de facto představuje výsledek modelu Reillyho.

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

Interpretace výsledků je provedena korektně. Vlastní výsledky jsou navíc v práci diskutovány a konfrontovány s publikacemi jiných autorů (viz pochvala autora za průběžné citace v analytických částech práce v bodu č. 2 posudku). 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, text je vnitřně provázaný. Práce rovněž podle mého názoru obsahuje všechny náležitosti běžné v kvalifikačních pracích tohoto druhu.

6. Formální úprava práce včetně grafických příloh

Formální úroveň práce je dobrá. Oceňuji grafickou podobu některých autorových map. V práci se občas vyskytují překlepy a rovněž drobné gramatické chyby, frekvence těchto lapsů je však nízká.

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. 34 – pakliže spojíte do jedné jednotky letiště v Berlíně a rovněž letiště v Katovicích a Krakově, je otázka, zda neučinit totéž i s letišti Vídeň a Bratislava;
- s. 68, nahoře – ztráta ČSA ve výši 4,6 mld. k roku 2011 je ztráta pouze za tento jeden rok anebo kumulovaná ztráta za celé období od roku 2006?
- s. 75, uprostřed – z čistě terminologického hlediska jde o intermodální anebo o kombinovanou dopravu?
- s. 81 – pakliže hovoříte o nakupování jako o rekreační aktivitě, je vhodné zmínit i koncept tzv. *leisure shopping*.

8. Otázky pro diskusi u obhajoby diplomové práce

- V diplomové práci na s. 20 popisujete koncept *airport city*. Z koncepčního hlediska mě napadá otázka, zda tento pojem nemůže náhodou být chápán jako analogie fáze komerčního letiště (*global airport*), na níž ve svém posudku odkazují já? V čem jsou tyto koncepty podobné, a v čem se odlišují?
- V souvislosti s tématem řešeným v diplomové práci by mne zajímal vývoj situace v bezprostředním zázemí dalších českých veřejných letišť. Dochází na nich vůbec k nějakému rozvoji komerčních aktivit? Jak moc se tento vývoj liší od situace v Praze?

Závěr

Práce splňuje požadavky kladené na diplomové práce a doporučuji ji k obhajobě.

Seznam literatury

- KESSELRING, S. (2009): Global transfer points: the making of airports in the mobile risk society. In: Cwerner, S., Kesselring, S., Urry, J. (eds.): Aeromobilities. Routledge, Abingdon, s. 39-59.
- URRY, J. (2007): Mobilities. Polity Press, Cambridge, 336 s.
- URRY, J. (2009): Aeromobilities and the global. In: Cwerner, S., Kesselring, S., Urry, J. (eds.): Aeromobilities. Routledge, Abingdon, s. 25-38.

V Brně dne 13. září 2013

oponent
Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.

Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita