

Předkládaná práce Bc. Lukáše Ulricha se na 87 stranách a 7 přílohách zabývá vyhodnocením změn v intenzitách silniční dopravy v Česku po roce 1989. Své hodnocení geograficky strukturuje na hodnocení územní diferenciaci změn podle okresů, podle pohraniční a vnitrozemské polohy okresů a konečně podle stupně suburbanizace v území. Nástrojem analýz je prostředí GIS, do něž byla implementována data ze sčítání silniční dopravy prováděného Ředitelstvím silnic a dálnic ČR (ŘSD) v pětileté periodě. Práci tak považuji za zdařilý a využitelný příklad základního výzkumu v geografii dopravy.

Práce má logickou strukturu, u odborných prací obvyklou. Po obecném vstupu do problematiky v kapitolách 2 a 3 následuje charakteristika stavu silniční dopravy u nás, metodika empirického výzkumu a v kapitolách 6 a 7 prezentace výsledků statistických a kartografických analýz.

Cíle práce jsou explicitně stanoveny v úvodní kapitole 1; zde oceňuji zejména rozpracování dílčích cílů do sady konkrétních, i když elementárních výzkumných otázek. Za hlavní slabinu práce považuji pojetí obecných kapitol, které jsou z obsahového hlediska velmi málo provázané s empirickou částí. Zvláště kapitola 3 evokuje svým názvem „Teoretický koncept výzkumu“ diskusi směřující k teoretickému zarámování výzkumu a k precizaci předpokladů práce, resp. k formulaci hypotéz. Poměrně zajímavě psaný a vhodně členěný text však nevyúsťuje do konkrétních závěrů relevantních pro cíle práce a pojednává o sledované problematice jen velmi volně (např. téma prostorových interakcí nebo lokální struktury dopravy). Podobně autonomní, do cílů výzkumu nezapojená je kapitola 4 popisující silniční dopravu u nás. Jasně propojení s empirickou částí a jejími výzkumnými cíli se přitom nabízelo.

Zmíněná nezralost textů obecných částí práce je snad podmíněna vysokou časovou náročností provedených empirických prací. Autor sice získal oficiální údaje ze sčítání dopravy od ŘSD v digitalizované podobě, musel ovšem data složitě upravovat (např. kategorizace silnic, úprava linií komunikací, přepočty kvůli změně metodiky sčítání v roce 2010) a přepočítávat data za úseky na okresní jednotky pro účely analýz územní diferenciaci. Problematické bylo také zachycení intenzit za Prahu, která stojí mimo celorepublikové cenzy. Všechny úpravy jsou přehledně popsány v metodice práce. Vlastní analýza údajů ze sčítání dopravy je poněkud zatížena chybami z obecné části, kdy některá hodnocení působí až samoúčelně (převládající směry dopravy, intenzity na hranicích aj.). Na druhou stranu je třeba konstatovat, že autor vytvořil několik autorských hodnocení a nezůstal pouze u základního vyhodnocení změn v přejatých datech.

Po formální stránce je práce v pořádku – je psána čtivým odborným jazykem bez výraznějších překlepů, použitá literatura je reprezentativní a v dostatečném rozsahu, autor správně cituje. Grafické prvky jsou kvalitně zpracovány, místy bych doporučil vyjasňující poznámkový aparát (např. co znamená orientace intenzit), mapě na obrázku 10 by prospěla bipolární škála.

Poznámky dílčího charakteru uvádím ve formě následujících otázek:

1/ Proč do sledování porevolučního vývoje nebylo zařazeno sčítání dopravy z roku 1990?

2/ Ve většině případů je slovem intenzita dopravy myšlen počet projíždějících automobilů za 24 hodin. V kroku 4 metodiky (s. 40) je ovšem definována průměrná denní intenzita jako přepravní výkon na 1 km úseku. Nedochozí tak k pomýlení čtenáře?

3/ Jak jsou definovány silniční osy vymezované v podkapitole 6.2.1?

4/ Do budování kterých úseků silnic a dálnic by měla primárně směřovat investiční aktivita státu (v narážce na poslední odstavec práce)?

Až na podstatnou připomínku z úvodu (neprovázanost obecné a empirické části) lze konstatovat, že autor překládá podnětnou empirickou studii k základnímu výzkumu v dopravní geografii, na kterou lze navázat řadou dalších podrobnějších prací. Autor prokázal dovednost samostatné vědecké práce na úrovni požadované u diplomových prací. Předkládanou práci Bc. Lukáše Ulricha proto doporučuji k obhajobě.