

## POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Název práce: Vliv ročního období a počasí na dopravní dostupnost v horských oblastech

Autor práce: Tomáš Kroczek

### 1. Obsah práce

#### Cíle, výzkumné otázky, hypotézy

Práce si klade vhodné, dobře zdůvodněné a realistické cíle, byť by mohly být vytyčeny ještě o trochu jasněji a konkrétněji.

#### Práce s literaturou

Autor s literaturou pracuje ve dvou kapitolách. První z nich nazvaná jako „rešerše literatury“ má ve své první polovině až příliš popisný charakter, když je zde sepsáno, co kdo kdy napsal, chybí však závěry zmíněných publikací, o podrobnější diskusi nemluvě. Výrazně lépe je sepsána část o vlivu počasí na volbu dopravního prostředku.

Zajímavější je kapitola zvaná "teoretický rámec", zejména pak přehled teorií dopravního chování. Slabinami tohoto přehledu však je, že jednak vychází prakticky celý z jediného autora (Moldan 2008) a jednak to, že teorie, na níž se zaměřuje obhajovaná práce, by měla být výrazně lépe popsána (z jednoho krátkého odstavce není jasné, co přesně říká).

Obecně je práce s literaturou solidně koncipovaná, možná až příliš stručná a spíše povrchní, nicméně celkově autor pracuje s dostatečným množstvím zdrojů. V každém případě je však nutno ocenit autorovu snahu výzkum vůbec na nějaké teorii založit a provázat teoretickou a empirickou část práce.

#### Metodika práce

Kapitola zabývající se metodikou je v práci bohužel sepsána nedostatečně. Chybí zde základní charakteristika datového souboru. Někaké údaje jsou sice v kapitole 7, což je však pozdě, neboť je s daty pracováno již dříve při vymezování zájmového regionu. Zároveň by měla být data popsána lépe – zda se šetření zúčastnili všichni žáci, či jen vybraní (a jak případný výběr probíhal), jaké jsou nejzákladnější charakteristiky studentů (alespoň věk – není ani uvedeno, o kolikaleté gymnasium se jedná) apod. Rozhodně bych doporučoval zařadit do práce kopii standardizovaného dotazníku, takto není zcela jasné, na co byli studenti tázáni a jaké byly možné odpovědi (např. jak byla hodnocena důležitost jednotlivých faktorů ovlivňujících výběr dopravních prostředků).

Výrazně lépe by mohla být uvedena též metodika práce. Jak přesně byla například měřena časová dostupnost? Pomocí jízdní doby nejrychlejšího spoje během dne? Co přesně nám říkají hodnoty dopravní dostupnosti (tab. 4-6) – jsou dobré či špatné, nadprůměrné či podprůměrné? Je chybou uvést jen čísla, která nejsou zasazena do širšího kontextu umožňujícího alespoň elementární srovnání naměřených hodnot.

Dále autor hovoří o korelaci volby dopravního prostředku a pohlaví (s. 32) či místa bydliště (s. 39) – nikde není však uvedeno, jak byla korelace mezi těmito kategoriálními proměnnými provedena a jak byla testována síla závislosti. Autor neuvádí žádné zjištěné hodnoty (totéž u Spearmanova k.k. v kapitole 6), vždy chybí i uvedení míry statistické významnosti (měla by být též v Tabulce 7).

Kladně lze naopak hodnotit, že autor pracuje s vlastními daty, kterých se mu navíc podařilo získat dostatečné množství pro základní analýzy. Pozitivně lze hodnotit i způsob vymezení zájmového území.

### **Analytická část práce**

Analytická část začíná velmi dobře zpracovanou charakteristikou sledovaného území. To bylo kvalitně popsáno ze všech hledisek, které souvisejí s tématem práce, kapitolu velmi vhodně doplňují provedené mapy. Dílčí výtky se vztahují jen k části 5.3.1 – tabulka 2 je zcela nevyhovující, bylo by nutné provést srovnání s dalšími regiony a vyššími jednotkami, též není vhodné uvádět údaje o změně obyvatelstva za jediný rok (doporučuji např. pětileté agregáty). Sídelní strukturu a především ostatní střední školy v regionu by bylo možná přínosné dát do mapy (namísto tabulky 3).

Za podařenou považuji i kapitolu 6 o hodnocení veřejné dopravy. Naopak stěžejní kapitola 7, ač si s ní autor dal zjevnou práci, je značně problematická z několika důvodů. Sporné je srovnání dostupnosti v létě a zimě, vychází-li se pouze z dat o (navíc subjektivně vnímaném) zpoždění veřejné dopravy v zimě. Nikde není řečeno, zda má veřejná doprava zpoždění i v létě, proto rozhodně nelze tvrdit, že je na vině odlišné počasí v zimě. Roli mohou hrát i další faktory, např. špatně nastavené jízdní řády, přetížené komunikace (zejm. do Špindlerova Mlýna či Pece p/S) aj. Zároveň není-li počítáno se zpožděním v létě, ale jen v zimě, je jasné, že hodnoty v tab. 6 budou nezbytně jiné a nelze z toho vyvozovat možný vliv ročního období na akcesibilitu (natož pak počasí – zde se zároveň nabízí otázka, zda byla zjišťována příčina zpoždění v dotazníku?). V rozporu s domněnkou, že zásadní roli hraje počasí, je i tvrzení na s. 39, že studenti z Rokytnice nahrazují v zimě autobusy automobily – přípravné dopravní kalamity by patrně postihly oba dopravní prostředky obdobně.

Podstatnou otázkou dále je, zda byla v dotazníku otázka na důvod volby dopravního prostředku. Pokud ano, měly by být odpovědi na tuto klíčovou otázku v práci rozebrány, pokud ne, lze značnou část interpretace výsledků na str. 32 označit za spekulativní.

U sekce 7.3 bych doporučoval začít nejprve srovnáním významu jednotlivých faktorů a pak se teprve zaměřit na podmiňující faktory. Zcela zásadní problém celé sekce 7.3 však tkví v tom, že studenti se ve značné části případů nerozhodují o volbě dopravního prostředku sami. Ačkoliv tento problém autor částečně zmiňuje, domnívám se, že je natolik zásadní, že znevěrohodňuje výsledky celé sekce. Studentům obvykle nezbyvá, než jet tím, co mají k dispozici, což je u těch bydlících mimo těsnou blízkost gymnasia (takové studenty bych navíc do analýzy asi ani nezařazoval) prakticky vždy jen autobus či automobil – a jelikož možností jet sám automobilem disponuje jen zanedbatelný podíl studentů, záleží jen, zda mohou jet studenti autem s někým jiným, či zda musejí jet autobusem. V takovém případě pak nemá žádný smysl se jich ptát, zda o volbě dopravního prostředku rozhoduje například pohodlí či bezpečnost. Rozhodně pak ani není možné tvrdit, že se studenti nechovají racionálně a že je výběr dopravních prostředků dán jejich subjektivními postoji (s. 42) a o nic opřené není ani obdobné tvrzení na s. 38: "Je možné tvrdit, že právě pohodlí má při volbě dopr. prostředku pro studenty větší význam než cena a čas a na základě toho opět prokázat, že studenti se při volbě

prostředku nemusí chovat racionálně a jejich dopad chování ovlivňují osobní postoje (...)" Dílčím problémem pak je nevhodnost použití krabicového grafu v Grafech 5 a 6, výstižnější by byly například jednoduché sloupcové grafy. Osy Grafu 5 navíc nejsou dobře popsány (můžeme se jen domnívat, zda vyšší číslo na ose y značí vyšší či nižší důležitost a jaký je rozdíl mezi cena\_15 a cena\_16).

Poslední poznámkou je, že chybí analýza vztahu mezi důležitostmi jednotlivých faktorů a volbou dopravního prostředku, tj. zda studenti kladoucí vyšší váhu některým faktorům upřednostňují určité dopravní prostředky – vzhledem k problémům ve výše uvedeném odstavci se však lze domnívat, že by tato analýza nemohla přinést robustní závěry.

### Závěry práce

Závěr práce je stručný, ale výstižný. Je dobře, že se v něm autor snažil zasadit výsledky do rámce určité teorie, je však vždy nutné být opatrný u tvrzení, že výzkum něco potvrdil či nikoliv a u předkládané studie to vzhledem k výše uvedeným problémům platí trojnásob.

### 2. Formální náležitosti práce (zatrhněte Vaši volbu)

Formální úprava: výborná / velmi dobrá / dobrá / nevyhovující

Stylistická úroveň: výborná / velmi dobrá / dobrá / nevyhovující

Citační úroveň: výborná / velmi dobrá / dobrá / nevyhovující

#### Komentář

Velmi silnou stránkou práce je její formální úprava (krom grafu 5), především opravdu povedené mapy. Vytknout nelze práci nic ani z hlediska její citační úrovně. Práce však značně pokulhává z hlediska mateřštiny. Autor se nevyvaroval gramatických chyb (nejčastěji se opakuje chybné použití čárek ve větě a zaměňování slov „jenž“ a „jež“) a občas se též zamotal do formulací, které pak ztrácejí logiku. Uvedu jen jeden krátký příklad: na s. 33 autor říká, že "je předpokládáno, že typ srážek nehraje roli a zcela jistě přímo ovlivní volbu."

Dvě velice dílčí poznámky:

- 1) v úvodu autor píše, kde se akcesibilita zkoumá: „Nejčastěji se jedná o městské nebo venkovské oblasti“. To je nelogické tvrzení, jelikož se zpravidla český prostor dělí právě jen na městské a venkovské oblasti, jiné neexistují
- 2) v textu je odkazováno na Mapy 2 a 3, které jsou však v přílohách; zařazení přímo do textu bych přitom považoval za vhodnější.

### 3. Souhrn

#### Celkové zhodnocení práce

Hodnocení práce je rozporuplné. Je zjevné, že jejímu zhotovení autor věnoval velké úsilí, používal vlastní data, celková struktura práce je vhodná, rozsah více než adekvátní, mapy více než povedené a ocenit je nutno i snahu propojit výzkum s teoretickým zarámováním. Samotné naplnění práce však

pokulhává především v některých metodicko-logických problémech, nižší stylistické úrovni a v tom, že se autor poměrně často dopouští nepodložených závěrů. V každém případě však práce naplňuje požadavky bakalářské práce a bez váhání ji mohu doporučit k obhajobě.

Předloženou práci **doporučuji / nedoporučuji** k obhajobě. (zatrhněte Vaši volbu)

### Otázky k obhajobě

- 1) Obsahovaly dotazníky otázku, proč studenti volili daný dopravní prostředek? Pokud ano, jaké byly nejčastější odpovědi a jak výsledky souvisely s dalšími proměnnými?
- 2) Lze z Vašich dat vyčíst, zda některý z faktorů zkoumaných v části 7.3 vede k upřednostňování některého typu dopravních prostředků od jiných, a případně též opravdu potvrdit, že se studenti nechovají racionálně?

Datum:

25. 5. 2016

**Autor posudku:**

**Jiří Hasman**

Podpis: