

Oponentský posudek na diplomovou práci Martina Hanuse Vliv železnice na rozvoj vybraných středisek Pardubického kraje od poloviny 19. století, Praha – Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy 2007, vedoucí práce RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., 124 s. rkp. včetně příloh

Změny rozvoje regionu v závislosti na změnách dopravní infrastruktury je zajímavé, ale náročné a často těžko uchopitelné téma. O to, jak změřit vliv železnice na rozmach kulturní krajiny či naopak na její vylidnění a ekonomickou devastaci, se pokoušeli v minulosti mnozí historici, demografové a geografové (viz bibliografie). Jejich výsledkem byla suma různorodých informací, která často postrádala společného jmenovatele a někdy i průzračnou metodu. Zdá se, že s příchodem digitalizace map a zapojením a využitím systémového projektu LUCC nabírá výzkum této problematiky na dynamice a získává zcela novou kvalitu. Velmi dobrým příkladem takového výzkumu je předkládaná disertační práce Martina Hanuše, která o takovouto analýzu usiluje na příkladu Pardubického kraje a dnešního železničního koridoru Praha – Břeclav. Hlavním cílem práce je „identifikace vlivů výstavby železniční trati a provozu železniční dopravy na území v blízkosti dráhy“. Už jenom toto zúžení problematiky na identifikaci vlivů - a nikoliv jako dříve na pokus o celkovou analýzu vlivů železnice na celkový ekonomický a demografický rozvoj - je podle mne velkým přínosem a metodologickým ulehčením. Práce tímto nabyla jasného konceptu a metodické průzračnosti. Její rozdělení do dvou celků, tedy na vliv železnice na využití půdy a na vliv železnice na populační a urbanistickou strukturu, je naprosto logické. Stanovení pracovních hypotéz a jejich potvrzení či vyvrácení je podloženo především vlastními výpočty. Proti užití metodě a dosaženým výsledkům nelze nic namítnout. Jsou průkazné a ověřitelné. Vizualizace textu pomocí upravených map z databáze LUCC umožňuje ověřovat výsledky analýzy takřka přímo na místě. Z pozice historika mohu pouze doporučit zapojení dalších kritérií do této pozoruhodné analýzy, které by ještě zjemnily dosažené poznatky. K těmto patří například zakalkulování vlivu místní samosprávy na hospodaření s obecními pozemky v blízkosti železniční trati či vlivu spolupracujících (místní dráhy) a konkurenčních dopravních prostředků (automobilová doprava) na rozvoj daného regionu, respektive města. Užitečné by jistě bylo seznámit se také s historickými pracemi, které informují o rozvoji místních drah v daném regionu a jejich ekonomickém vlivu (viz Stanislav Pavlíček, Naše lokálky, Praha 2002). Toto jsou pouze náměty do diskuse. Z mého hlediska je diplomová práce výborná, a proto ji doporučuji k úspěšné obhajobě na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy a jejich částí k otištění v Historické demografii. Zároveň se tímto přimlouvám za uchování, respektive obnovení společného studia na FF UK a PřF UK, respektive znovuotevření oboru geografie – historie, aby i v budoucnu mohli vznikat takovéto přínosné práce a univerzita produkovala všestrannější absolventy.

V Praze 16. května 2007

Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

Oponentský posudek na diplomovou práci Martina Hanuse Vliv železnice na rozvoj vybraných středisek Pardubického kraje od poloviny 19. století, Praha – Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy 2007, vedoucí práce RNDr. Miroslav Marada, Ph.D., 124 s. rkp. včetně příloh

Navrhuji hodnocení stupněm výborně.

V Praze 16. května 2007

Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.