

POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomová práce: Dopravní obslužnost mikroregionu a mobilita místních obyvatel

Diplomant: Bc. Jan Netolický, Rok: 2009

Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D., ing. Martin Maštálka

Oponent diplomové práce: Mgr. Kateřina Pourová, Centrum evropského projektování

Diplomová práce studenta Bc. Jana Netolického je zaměřena na rozbor problematiky dopravní obslužnosti vybraného mikroregionu Chrudimsko a možnosti dopravní mobility místních obyvatel. Diplomová práce obsahuje celkem 98 stran textu a devět příloh. Součástí diplomové práce je příložené CD. Diplomová práce není jednoznačně rozdělena na část teoretickou a část praktickou s aplikací na konkrétní území. Diplomant se pokusil tyto dvě roviny poznání provázat a propojit v jeden celek. Tato snaha je velmi ocenitelná, ale skutečná provázanost teorie s praktickou stránkou je zřejmě jen z některých pasáží diplomové práce, přičemž synergie těchto dvou rovin je spíše formální než aplikační. Fakticky lze v diplomové práci rozlišit teoretickou (kapitoly 1 a 2) a praktickou část (kapitoly 3 a 4).

Kapitola 1 Strategické dokumenty je např. pojata pouze teoreticky, bez jakékoliv vazby na zvolený mikroregion. V některých úsecích např. podkapitola 1.4.1 Význam veřejné dopravy nebo 1.4.2 Důvody nekonkurenceschopnosti veřejné dopravy vůči IAD diplomant uvedl pouze citované pasáže z uvedených zdrojů, které pouze teoreticky uvádějí a dokumentují danou problematiku bez jakékoliv vazby na vlastní poznání a k danému mikroregionu.

Kapitola 2 Popis mikroregionu Chrudimsko je zaměřena na popis hlavních geografických charakteristik území. Podkapitola 2.1 je nazvána Geografický a geologický popis, přičemž popis geologických podmínek v textu není uveden. Nelogické se jeví vyčlenění popisu klimatických podmínek do následující podkapitoly 2.2. Celkově je uvedený geografický popis poměrně vágní a chybí zde některé základní údaje, zejména geomorfologického charakteru (např. morfologie krajiny apod.).

V podkapitole 2.3.1 Základní vybavenost obcí se diplomant pokusil zhodnotit kvalitu základní občanské vybavenosti na vybraných pěti občanských službách. Text popisující toto zhodnocení je poměrně nekonkrétní a do jisté míry také chaotický. Především zde chybí konkrétní uvedení, které obce disponují jakými službami, což by přispělo ke srozumitelnosti textu. Je zde uvedeno pouhé konstatování statistického stavu, z kterého není zřejmé, např. které obce nemají žádnou službu atd. Tyto skutečnosti lze vyčíst pouze z tabulky v Příloze C. Chybně je uveden nadpis u Grafu 1 na str. 25, který neznázorňuje zastoupení počtu služeb, ale procentuelní strukturu obcí s daným počtem služeb. Také v podkapitole 2.3.2 Dopravní vybavenost se objevují obdobné obsahové nedostatky jako v předchozí části 2.3.1. Diplomant zde spíše chaoticky popisuje výskyt dopravní infrastruktury (autobusové zastávky a železniční stanice a zastávky) v obcích mikroregionu.

V části 2.4 Charakteristiky obyvatelstva se diplomant zaměřil na rozbor demografické situace mikroregionu. Jisté pochybnosti zde jsou ohledně aktuálnosti a zpracování dat. Např. údaje o věkové struktuře jsou zcela neadekvátně převzaty ze SP rozvoje Mikroregionu Chrudimsko s nízkou důvěryhodností vzhledem k neuvedenému zdroji těchto údajů a neznámého časového určení „...někdy před červencem 2004...“ a následného citovaného textu dokumentujícího věkovou strukturu obyvatel mikroregionu. V tomto případě diplomant neprokázal jakoukoliv snahu o vlastní analytické zpracování demografických charakteristik, které jsou dostupné z oficiálních zdrojů (ČSÚ). Obdobně je tomu i v následující části 2.4.3. Vzhledem k tématu diplomové práce v celé kapitole 2 chybí jakékoliv analytické vyhodnocení spádovosti jednotlivých obcí.

Podkapitola 2.6.1 popisuje jednotlivé druhy dopravy. Ani v této části ovšem diplomant neprokázal dobrou schopnost analytické práce. Informace jsou zde uvedeny velmi subjektivním dojmem, často bez konkrétního podložení relevantními údaji a často bez přímé vazby či odůvodnění k tématu či zvolenému mikroregionu (např. informace o počtu automobilů v ČR na str. 37, detailní výčet typů autobusů značky Karosa jednoho z dopravců na str. 38 nebo popis parametrů vlakových souprav Českých drah na str. 39 aj.). V této kapitole mohly být např. rozvedeny skutečnosti, který dopravce obsluhuje jakou část mikroregionu či jaké území je zajištěno železniční dopravou aj. Určité

výtky k diplomantovi jsou i v použitých fotografiích v této kapitole. Místo unifikovaných snímků z uvedených portálů mohl diplomat provést vlastní fotodokumentaci, která by jistě v diplomové práci působila mnohem osobitějším dojmem a potvrdila snahu o aplikaci tématu na mikroregion Chrudimska.

V celé kapitole 3 Dopravní obslužnost mikroregionu se diplomant zabírá problematikou rozboru dopravního propojení obcí mikroregionu prostředky veřejné dopravy s vytypovanými centry a spádovými obcemi. V této části diplomant zvolil poměrně jednoduchý, ale vypovídající model hodnocení spojů mezi jednotlivými obcemi. Získané informace o dílčí dostupnosti jsou shrnuty v závěrečném hodnocení v přehledných tabulkách. Pokud by tyto syntetické údaje byly převedeny do grafického znázornění obcí, mohla tak vzniknout zajímavá mapka na první pohled dokumentující kvalitu dopravní dostupnosti z jednotlivých míst řešeného území. Jako pozitivní lze v této části hodnotit ohled na přímé a nepřímé spoje a samostatné vyhodnocení dopravní dostupnosti v tzv. dopravních špičkách. Alternativně mohly být odděleně hodnoceny autobusové a vlakové spoje.

V podkapitole 3.2.2 na str. 49 je uvedena tabulka 7 uvádějící zvolené intervaly pro sledování dopravních spojů. Diplomant zde dále v textu zdůvodňuje vlastní úpravu těchto intervalů podle skutečných potřeb obyvatel a to i v případě posunutí hranice „ranního intervalu“ při cestě do centra na horní mez 7 hod. Odůvodněním lze polemizovat, neboť při překonávání kratších vzdáleností mezi obcemi, kde jedna cesta může trvat např. jen několik minut, lze uvažovat i o spojích s odjezdy cca od 7 hod do 7,30 s dosažením cílové stanice (např. při dojížděce do škol) do 8 hod. V uvedené tabulce pak zcela chybí interval spojů mezi 7 hod. až 8. hod!

Díličí analytické schopnosti prokázal diplomant částečně v Kapitole 3 a především v Kapitole 4.3, kde vlastní metodikou zhodnotil klady a zápory dopravní mobility v porovnání IAD a VHD. V této části je zřejmá jistá pečlivost a detailní přístup diplomanta k rozebíranému tématu. Nedostatkem je absence převodu získaných hodnotících výsledků z tabulkového formátu na souhrnné územně-prostorové vyhodnocení nebo znázornění do mapy. Tímto krokem mohl diplomant opět dosáhnout velmi efektivního a jednoduchého znázornění výsledků za jednotlivé obce mikroregionu, čímž by se zvýšila především prostorová interpretace výsledků.

Poznatky získané v průběhu zpracování diplomové práce diplomant shrnul v Závěru. Zde svým osobitým způsobem zhodnotil nejen vlastní výstupy, ale uvedl i zkušenosti a názory k danému tématu. V závěru diplomové práce mohly být uvedeny návrhy konkrétních opatření a kroků, jak optimalizovat dopravní obslužnost a zlepšit a zkvalitnit mobilitu obyvatel v mikroregionu Chrudimska.

Výrazným nedostatkem diplomové práce je její formální stránka. V seznamu zkratk není uveden jejich úplný výčet s vysvětlením (chybí např. zkratka VHD). Pokud jsou zkratky používány v nadpisích kapitol, je velmi vhodné pro lepší srozumitelnost tuto zkratku vysvětlit rovněž v textu kapitol. Velmi nedostačující je hodnocení diplomové práce z hlediska stylistického zpracování. Diplomant používá řadu velmi složitých souvětí, a to i v místech, kde to není nevyhnutelné. Špatná je často také slohová stylistika a konstrukce vět. V těchto souvětích se tak velmi často opakují podmiňovací a vztahující slova jako např. avšak, pak...tak, protože, ...bylo již totiž nastíněno...atd. Velmi nevhodné je v odborném textu (pokud není uvedeno v uvozovkách jako přímá citace) rovněž užívání hovorových výrazů či hovorového vyjádření (např. obec se pyšní..., do kategorie se vešli..., aj.), které jsou v diplomové práci poměrně často užity. Diplomant rovněž v textu diplomové práce nevhodně užívá vyjádření vlastní pocitů (např. zdálo se mi dobré, tak jsem provedl..., myslím si, že asi..., rozhodl jsem se udělat analýzu atd.). Tyto pocitové a myšlenkové vyjádření jsou v omezeném množství vhodné maximálně do závěrů nebo při popisu vlastních návrhů apod.

Závěr:

Předložená diplomová práce celkově splnila zadání. Diplomant prokázal orientaci v daném tématu a především v praktické části diplomové práce prokázal schopnost samostatně pracovat se zdrojovými informacemi a vyvodit z nich určité závěry.

Diplomovou práci doporučuji k obhajobě a navrhuji klasifikovat známkou **VELMI DOBRĚ**.

V Hradci Králové dne 7. září 2009


.....
Mgr. Kateřina Pourová

Centrum evropského projektování