

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor práce: **Jan Kotyza**

Obor: Regionální geografie

Název práce: **Tranzitní železniční koridory na území ČR a jejich vliv na zkvalitňování dopravní obslužnosti v rámci ČR**

Hodnocení:

Obsahová stránka práce	Maximální počet bodů	Udělený počet bodů
Metodika (stanovení cílů, výběr metod)	10	5
Struktura práce (vnitřní vyváženost a logická návaznost částí práce)	5	5
Práce s literaturou a dalšími zdroji informací (výběr, způsob použití)	15	15
Tvůrčí přístup a vlastní autorský vklad	20	20
Zhodnocení dosažených výsledků, splnění cílů a přínos práce	20	20
Obsahové zhodnocení netextových částí práce (tabulek, obrázků)	10	0
Formální stránka práce		
Dodržení norem pro formální úpravu práce včetně citačních norem	10	10
Estetická úprava a jazyková stránka práce	10	10
Celkové hodnocení práce	100	85

Navrhané hodnocení: výborně (100–85 b.), velmi dobře (84–70 b.), dobře (69–55 b.), nevyhověl (54 nebo méně b.).

Klady práce:

Zajímavá práce zkoumající vlivy výstavby železničních koridorů na změny časové dostupnosti hlavního města ČR. Hezké jsou mapové přílohy, byť občasné „žertíky“ autora je vzdálily od úrovně požadované v odborné práci, poměrně poctivě je zpracována také analytická část práce. Autor v ní vlastně vytěžil maximum, které je možné očekávat od síťových analýz bez použití GIS, pokud by v obdobném tématu měl v úmyslu pokračovat, považuji širší implementaci GIS analýz za naprosto nezbytnou (mapy časové dostupnosti). Také by bylo vhodné věnovat větší pozornost teoretickému rámci práce (v předloženém díle skutečně minimalistický) a větší diskusi literatury.

Nedostatky v práci:

Cíle práce jsou ve vztahu k zadání poněkud skromnější – dopravní obslužnost České republiky je redukována na dopravní dostupnost Prahy z krajských měst.

Popis cílů v kapitole 1. je matoucí: autor si za hlavní cíl klade podle vsunuté otázky zjistit, jestli „vynaložené miliardy korun“ (!) „přispěly k dostatečnému zlepšení dopravní dostupnosti“: z toho ovšem není jasné, jestli mu jde o zjištění, zda „přispěly“, nebo „nepřispěly“, či jestli bylo zlepšení „dostatečné“, nebo „nedostatečné“. Navíc žádný z dílčích cílů k ani jednomu z těchto zjištění nevede. Obdobně v další řečnické otázce se ptá, jestli může železniční doprava konkurovat dopravě silniční, čímž se práce opět nezabývá.

Mapové přílohy jsou špatně čitelné, např. na obr. 1 jsou železniční trati (hlavní prvek) naprosto nevýrazné, v příloze č. 1 a 2 nejsou vždy dobře patrné přechody barev – osobně bych preferoval mapu, která vyjádří vývoj jevu v čase, ne stav v letech 1995 a 2011 odděleně.

Další chyby nepovažuji za zásadní, byť by se v práci objevovat neměly:

Obsahové chyby:

- název kapitoly 3.1 je věcně nesprávný (počátky budování železnic nebyly na našem území " za Rakouska-Uherska", nýbrž, jak autor sám píše na str. 10, v roce 1825!)
- zřejmě nechtěně nedokončený je název kapitoly 5 (ve vyjádření "mezi lety 1995 - 2011" je uvedena jen první – byť dosti neučitá – hranice intervalu, ne ale druhá; připomínám, že skutečnost, že něco trvá od roku 1995 do roku 2011 se v češtině může vyjádřit např. vazbami "mezi lety 1995 a 2011" nebo "od roku 1995 do roku 2011", ale ne "mezi lety 1995 až 2011"); shodná formulační nejasnost i v textu na str. 23
- str. 9: deviare není v latině „odbočit“, ale „sejít z cesty“, „odchýlit se“
- str. 11: pochybuji, že by Rakouská severozápadní dráha buďtovala jakoukoliv trať přes Havlíčkův Brod, rovněž v době 2. republiky se město tohoto názvu na našem území nevyskytovalo.
- Str. 12: i zde se píše o budování trati Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou ještě v době, kdy žádné obce s tímto názvem neexistovaly
- Str. 14: Sametová revoluce je označena jako „převrat v roce 1989“ – skutečně splňovala „parametry“ státního převratu?
- Str. 15: v podkapitole „Postavení v evropské dopravní síti“ není jasně vysvětlen vztah koridorů k transevropaské dopravní síti (TEN-T) – píše se tam o „propojitelnosti“ s touto sítí, ale neuvádí se, jestli jsou nebo nejsou její součástí. Tak jak? Upozorňuji zejména na aktuální znění rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (přepřerování)
- Str. 18: v obrázku chybí měřítko, naopak přebývá jedna nejapná poznámka v podkladové vrstvě ...
- Podobně chybí měřítko i v mapách na str. 19 a 20, v druhém případě jde asi o pouhý polotovar, zcela chybí topografický podklad
- Str. 23: ve 3. Odstavci se píše o tom, že cestovní rychlost se zvýšila „o 24 minut“. Pochybuji ...
- Str. 24: Hranice na Moravě není jméno sídla/obce, ale nádraží, pro označení města (resp. směru) to považuji za nevhodné.
- Str. 24: srovnávání deviatility trasy Brno – Praha přes Českomoravskou vysočinu s deviatilitou úseků (nikoli celkem) tratí Praha – Choceň a Choceň – Brno je silně

manipulativní, přirozeně by deviatilita tratě přes Vysočinu rozsekané na menší úky byla také menší ...

- Obr. 5 v příloze má nesrozumitelný název („Osobní k Brnu“)
- V názvech obrázků 9 a 10 použita nevysvětlená zkratka „Žst.“
- Název obrázku 11 je zcela nesmyslný

Chyby ve struktuře práce:

- kapitola 4 ("Rychlostní koridory") se „člení“ nesmyslně pouze jednu podkapitolu prakticky totožného názvu ("Tranzitní železniční koridory")

Formulační chyby:

- str. 8, 4. řádek: má být: „modernizace tratí“ (ne „modernizace tratích“)
- str. 8: použity 2 řečnické otázky (v odborném stylu naprosto nevhodné – ostatně proč se jim asi říká „řečnické“?)
- str. 8: 15. řádek: má být: „ ... krajskými městy ležícími na ...“ (ne „ležících“)
- str. 8. 17.–18. řádek: nesmyslná věta, nabytečně slova „a těchto“
- str. 10: František Antonín Gerstner se ve skutečnosti jmenoval František Antonín rytíř von Gerstner, resp. spíše Franz Anton Ritter von Gerstner, viz též jeho pomník v Linci:



- str. 22: chybné stupňování: „čím dál méně konkurenceschopnější“ místo „čím dál méně konkurenceschopná“
- str. 33: nevhodně použito slovo „díky“ ve vazbě s negativní vlastností
- str. 37: na konci stránky nevhodná formulace „dopravní časová dopravní dostupnost“

Chyby v citačním aparátu:

- str. 9: dvakrát citován Brinke, 1995, v seznamu literatury není uveden
- zkrácenou citaci „SŽDC, 2011“ nelze jednoznačně identifikovat, v seznamu literatury jí odpovídají 3 záznamy

Pravopisné chyby:

- v poděkování (str. 3) chybí čárka ve větě, chyby v interpunkci též na str. 8,
- str. 7: chybí diakritika ve francouzských názvech dohod, rovněž v některých případech chybně velká písmena, v jednom případě uvedeno „des“ místo „de“ (Accord européen sur les grandes lignes de chemin de fer, Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes)
- str. 7: chybí pomlčka v názvu Kaiser Ferdinands-Nordbahn, navíc není jasné, proč je v seznamu zkratk uveden pouze německý název, když ve vlastním textu (str. 10) se používá úřední český ekvivalent Severní dráha císaře Ferdinanda
- str. 8, 5. řádek: ve slově „tranzitních“ chybně velké počáteční písmeno
- str. 10: první věta 2. Odstavce chybná interpunkce
- str. 10: opět Kaiser Ferdinands Nordbahn místo Kaiser Ferdinands-Nordbahn
- str. 10: stanice Annaberg se dnes jmenuje Chałupki, nikoliv Chalupki
- str. 13: İstanbul, nikoliv Istanbul (obdobně na str. 15)
- str. 32: „spojení do Bratislavy“, nikoliv „Bratislavi“
- str. 34: Púchov, nikoliv „Púchov“

Otázky k obhajobě:

Autor by se měl vyjádřit k závažnějším chybám vyjmenovaným v předchozím přehledu.

Uvědomuje si autor, že – mírně řečeno nejapnými – žertíky v textu staví do nepříznivého světla nejen sebe, jako autora, ale i vedoucího práce, jako „spolumajitele“ autorských práv?

Práci **doporučuji** k obhajobě a navrhuji její hodnocení známkou **v ý b o r n ě**.

V Olomouci 3. 3. 2011

.....
Miloš Fřukal
oponent práce