

Posudek oponenta diplomové práce

Autor/Autorka

Václav Tégel

Název práce

Vysokorychlostní tratě a jejich vliv na změnu dostupnosti města Plzně

Studijní obor

Strategické plánování měst a regionů

Oponent práce

Mgr. Martin Kebza

Splnění cílů práce:

nadstandardně velmi dobře splněny s výhradami nebyly splněny

Odborný přínos práce:

nové výsledky netradiční postupy zpracování výsledků z různých zdrojů shrnutí výsledků z různých zdrojů bez přínosu

Odborná úroveň:

vynikající velmi dobrá průměrná podprůměrná nevyhovující

Věcné chyby:

téměř žádné vzhledem k rozsahu přiměřený počet méně podstatné, větší množství podstatnější, větší množství závažné

Grafická, jazyková a formální úroveň:

vynikající velmi dobrá průměrná podprůměrná nevyhovující

Slovní hodnocení a dotazy:

Předložená kvalifikační práce je propojuje dopravně geografické a regionálně rozvojové teorie a koncepty s problematikou metropolitních regionů, což je samo o sobě odvážné a z textu je patrné, že byl autor poněkud limitován celkovým rozsahem práce.

Práce je strukturována vcelku standardně, ačkoli mám jednu výhradu. Cíle a metodika jsou už na začátku práce před teoretickou rozpravou, což nepovažuji za ideální, neboť metodika má z teoretické rozpravy vycházet. Cíle a metodiku navíc následuje „zhodnocení literatury“, které nepřináší valnou hodnotu, nicméně autor alespoň prokazuje znalost významu jednotlivých publikací. Následující teoretické kapitoly působí místy chaoticky a nekoherentně vzhledem k porůznu zvýrazněným slovům, textu místy v bodech a malému vzájemnému propojení diskutovaných teorií a konceptů. Pohled do minulosti v kap. 1.5 je postaven mírně „na vodě“, mohl by být doplněn reáliemi o rozvoji Plzně během průmyslové revoluce s mapovým doprovodem. Odkaz na tab. 4 na str. 51 patrně chybný.

V práci se objevuje více prohrěšků vůči odbornému vyjadřování. Objevují se spojení jako „aby nám tzv. neujel vlak“ (str. 8) apod. Za fyzické bariéry autor považuje například různé fyzické bariéry (str. 13). Teorii považuje za hybrid mezi realitou a teorií (str. 14). Dotažený není ani název kap. 1.1. Slabina v odborném řešení práce se ukazuje např. v tvrzení, že „Teorií regionálního rozvoje bylo napsáno hned několik“, přičemž v zápětí odkazuje na Blažka a Uhlíře (2011), kteří teorii představují větší množství.

V práci jsou také některá vyjádření, která lze považovat za zavádějící nebo nejasná, např. že „VRT jsou bezesporu v Česku velmi aktuálním tématem“. V kap. 1.6 autor uvádí nepřesnou (a domněle jednoduchou) definici VRT; ne všechny tratě s provozní rychlostí nad 200 km/h lze považovat za VRT (např. Garmendia et al. 2012). Některé informace v kap. 1.7 by bylo vhodné podložit zdroji. Nedomnívám se, že se metropolitní regiony nacházejí v jádru – spíše jádro tvoří, popř. jádro se nachází v nich (str. 30). Místy není jasné, zda autor nezaměňuje pojmy metropolitní region a metropole. Metropolitní regiony v Česku a Německu by se měly vymezovat stejným způsobem, pokud s nimi autor pracuje v jednom textu, zde zmíněné 3 MR Česka patrně nebudou adekvátní 11 MR Německa (odlišná metodika). Autor ale dál pracuje zejména s Mnichovským a Norimberským MR, což je důležité. V kontextu metropolitních regionů se autor podrobněji zaměřuje na to, proč v minulém období byla Plzeň metropolí a v současném je „pouze“ centrem aglomerace. To považuji i s přihlédnutím např. ke kvalitám Ostravy za vhodné a bystré.

Text obsahuje adekvátní množství obrázků a tabulek. 3 mapy jsou vlastní produkce; moc nerozumím zpracování obr. 6 a 7., které se mi nezdá ideální. Vlastní mapy (obr. 6,7,9) mají duplicitní a neshodující se názvy. Oproti tomu celá řada tabulek vlastní produkce je velmi zajímavá a důležitá (a přehledná).

Předložená diplomová práce jako celek působí kvalitně a svědomitě zpracovaně. I tak by ale bylo možné mnoho věcí diskutovat, např. proč autor dále (empiricky) neanalyzuje generativní a odsávací efekty. V kontextu kap. 1.2 by bylo také možné diskutovat samořiditelné jednotky. V celé práci chybí srovnání zkušeností s výstavbou a provozem VRT, ideálně ve srovnatelné zemi s podobným geografickým kontextem (v tomto případě se jako ideální jeví Polsko). Analytickou část práce nicméně považuji za kvalitní.

Dovolím si autorovi kvalifikační práce položit tři otázky:

- 1) Jak se díváte na politickou vůli prioritně stavět VRT v ose Praha – Drážďany/Praha – Brno v kontextu rozvoje železniční sítě v Česku? V odpovědi uvažujte některé prvky, které v diplomové práci uvádíte (konkrétně jádro-periferie; růstové póly a rozvojové osy; generativní a odsávací efekt)
- 2) Proč se více neuvažuje o výstavbě železnice s magnetickou levitací? Jak by se k takovému způsobu (mezinárodní) dopravy stavěli čeští sousedé, např. Německo?
- 3) Proč se domníváte, že využití železničních tratí bude zastíní rozvoj elektromobility (str. 28)? V odpovědi se snažte reflektovat i probíhající obměnu vozového parku, která všeobecně probíhá.

Práci doporučuji ~~– nedoporučuji~~ uznat jako kvalifikační (*nehodící se škrtněte*).

Navrhuji hodnocení známkou:

výborně

Datum, jméno a podpis:

19.1.2021

Mgr. Martin Kebza