

Oponentský posudek na habilitační práci Stanislava Krafta

Název habilitační práce“ Inovativní přístupy ke studiu dopravních interakcí a funkčních dopravních regionů“

V oboru „Sociální geografie a regionální rozvoj“ na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy

Oponent

doc. RNDr. Viktor Květoň, Ph.D.

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Přírodovědecká fakulta

Univerzita Karlova

V úvodu je nezbytné zdůraznit, že habilitační práce má zřetelnou odbornou hodnotu v obou svých částech. Je to celkově vnitřně koherentní práce, která splňuje všechny požadavky kladené na habilitační práce v oboru Sociální geografie a regionální rozvoj na PŘF UK a odráží soudobý standard akademických publikačních výstupů v geografickém výzkumu. Z hlediska formalit práce nevykazuje žádné nedostatky. Níže uvádím posouzení jednotlivých částí a především akcentuji možnosti k diskusi v rámci habilitační přednášky.

Vstupní část habilitační práce je rozpravou, která má za cíl ukotvit výzkum a výsledky autora do stávajících konceptů a metodických přístupů ke studiu interakcí v sociálně-geografickém výzkumu. Oceňuji, že ústřední pojmy jako např. prostorové a dopravní interakce jsou řádně vysvětleny a hned v úvodu objasněny, včetně definic, citací a autorova vnímání interakcí.

Kapitola 2 představuje konceptuální východiska studia dopravních interakcí a faktory ovlivňující prostorovou organizaci interakcí. Oceňuji široký přehled v zahraniční i tuzemské literatuře, který je zde představen. Spíše jako doporučení bych si dovolil navrhnout schéma či vizualizaci vývoje konceptu dopravních interakcí a kritické posouzení tohoto konceptu, jeho limitů a možností/směrů dalšího rozpracování. V případě determinant dopravních interakcí je zdůrazňována role tradičních faktorů jako je vzdálenost, velikost / význam zdrojů a cílů cest, časová variabilita a rytmicita cest. V rámci diskuse habilitační přednášky bych rád podnítil diskusi k proměně významu (nejen) těchto tradičních faktorů v čase (tj. jak se proměňuje význam jednotlivých determinantů v čase – význam kterých faktorů se zvyšuje, snižuje či má stejný význam). Nepochybně by bylo také vhodné objasnit externí vlivy a změny ve společnosti a ekonomice, které mohou ovlivnit prostorové i dopravní interakce (vliv Covid, význam digitalizace a proměna pracovních možností a komunikačních nástrojů aj).

Kapitola 3 představuje koncept funkčních dopravních regionů, kterému se autor habilitační práce soustavně ve svém výzkumu věnuje a rozvíjí způsoby měření, vymezení takových regionů a hodnotí vývojovou dynamiku a proměny funkčních dopravních regionů v Česku. Za obzvláště cenné a přínosné považuji charakteristiku procesu regionalizace funkčních dopravních regionů, kde je vidět geneze a kritické zhodnocení vlastních přístupů i přístupů jiných autorů. Funkční dopravní regiony byly vymežovány na regionální úrovni, ale jedna z publikovaných studií vymežovali regiony i na globální úrovni prostřednictvím letecké dopravy. V této části bych se rád zeptal, čím může být způsobena dlouhodobá stabilita prostorových vzorců funkčních dopravních regionů (na kterou autoři přišli) na straně jedné a dynamické změny geografické organizace společnosti zejména pokud jde o populační a ekonomické charakteristiky na straně druhé. V této kapitole jsou také naznačeny možné praktické implikace

provedených výzkumů funkčních dopravních regionů, ale přeci jen bych ocenil větší konkrétnost společenské relevance a implikací výzkumu v rámci habilitační přednášky (pro jaké účely lze toto poznání využít aj.).

Velká část habilitační práce je věnována novým datovým zdrojům využitelným při výzkumu dopravních interakcí (kapitola 4). Ve svém výzkumu autor metodicky navazuje na tradiční sociálně-geografický výzkum a aplikuje moderní data a metodické přístupy k měření dopravních a prostorových interakcí. Dle autorových vyjádření v habilitační práci i dle prostoru/rozsahu, který je v práci věnován datům a přístupům, je patrné, že právě značná přidaná hodnota dosavadního výzkumu. V této souvislosti bych se rád zeptal, jaké jsou nové výzkumné otázky a výzvy spojené s novými daty?

Výsledky výzkumu se daří v průběhu dosavadní kariéry pravidelně publikovat nejen v českých, ale i zahraničních renomovaných časopisech (jako např. Journal of Transport Geography). Podstatný je ale především obsahový přínos publikovaných výsledků výzkumu, a zde je nutné zdůraznit, že se podařilo v literatuře etablovat termín funkční dopravní region (což do té doby nebylo časté) a posunout poznání z hlediska vymezení dopravních regionů. K tomu nepochybně přispívá, že Stanislav Kraft je spoluautorsky zasíťovaný s širokou škálou nejen geografů a má velmi pestré publikační výstupy. Kromě 8 článků v IF, které tvoří tematicky ucelenou druhou část habilitační práce, je Stanislav Kraft spoluautorem dalších 7 publikací s IF a řady dalších odborných recenzovaných článků.

Habilitační práce Stanislava Krafta tematicky, strukturou i vědeckým přínosem naplňuje předpoklady pro habilitační práce a na tomto základě navrhuji, aby byl Stanislavu Kraftovi udělen akademický titul „docent“.

V Praze dne 2. 10. 2023

Viktor Květoň