

Posudok na dizertačnú prácu

Autor: **RNDr. Ing. Václav Jaroš**

Názov práce: ***Dopravně podmíněná sociální exkluze v rámci systému osídlení Česka***

Školitel: **doc. RNDr. Miroslav Marada, PhD.**

Predložená dizertačná práca RNDr. Ing. Václava Jaroša pozostáva zo 116 strán textu, ďalšia časť práce obsahuje zoznam literatúry a špeciálnu prílohovú časť. Hneď v úvode si dovoľujem konštatovať, že rozsah práce je mierne primeraný cieľom práce. Zoznam literatúry odkazuje dostatočné množstvo relevantných odborných zdrojov literatúry a ďalšie odborné či databázové zdroje.

Ciele práce sú pomerne ambiciózne: „1) zistiť aké typy území jsou vystaveny dopravní exkluzi a vymezit tak dopravně vyloučená území Česka; 2) identifikovat rozdílný význam a působení podmiňujících faktorů dopravní exkluze (subjektivních i objektivních) v definovaných vyloučených regionech; 3) identifikovat možnosti, jak lze negativním dopadům dopravně podmíněné sociální exkluze čelit a zmírňovat jejich vliv na životy obyvatel, přičemž jsou uvažovány institucionální nástroje modifikující objektivní i subjektivní faktory dopravní exkluze, a to jak individuálně cílené prostředky, tak systémově-strukturální instrumenty“ (citát z kap. 1). Detailnejšie sa o ambíciách práce dozvedáme z definovania 4 výskumných otázok, ktoré autor uvádza spolu s cieľmi. Konštatujem, že autorovi sa ciele podarilo naplniť.

Práca sa dá v hrubých rysoch rozdeliť na niekoľko základných častí. Nie je úplne podstatné podrobne hodnotiť obsah každej kapitoly predloženej práce samostatne, ale dovoľm si aspoň generálne zhodnotenie kľúčových častí práce.

Vstupná časť práce je všeobecnou rozpravou k problematike sociálnej exklúzie, jej dimenzií a napokon i k termínu dopravná exklúzia, a faktorom, ktoré k vzniku dopravne podmienenej sociálnej exklúzie prispievajú. V zásade považujem tieto časti práce za celkom podrobne a poctivo spracované, autor však hlavne v úvodnej časti venovanej konceptu sociálnej exklúzie podľa môjho názoru zachádza až do prílišných detailov. Osobne si myslím, že v tejto časti mohli byť niektoré časti rozpravy rapídne skrátené, niekedy sa autor zbytočne vracia k už predtým spomínaným konštatovaniam.

V empirickej časti autor pristúpil k analýze priestorovej diferenciácie územia ČR z pohľadu dopravnej exponovanosti, dostupnosti a osobnej mobility, a napokon i k syntéze všetkých troch aspektov a identifikácii 8 rôznych typov územia krajiny z hľadiska úrovni všetkých troch parametrov. Túto časť práce v podstate považujem za kľúčovú a dobre spracovanú.

V práci nachádzame i časť, ktorú by sme mohli generálne nazvať ako súbor konkrétnych návrhov opatrení, smerujúcich k eliminácii dopravnej exklúzie tých území, ktoré boli v empirickej časti identifikované ako najproblematickejšie. Tu spomeniem, že je tu prítomný autorov profesionálny background a skúsenosti, z ktorých mnohé (podľa prílohovej časti) priamo súvisia s témou práce, čo považujem za ideálne v prípade postupových prác na tomto stupni, a pozitívne sa to prejavilo i v predkladanej práci.

Z hľadiska metodiky sa mi zdá práca korektná, s pripomienkou, že o výbere ukazovateľov, resp. ich aplikácii by vždy bolo možné viesť diskusiu. Napríklad by som v práci očakával minimálne krátku diskusiu k výberu jediného ukazovateľa zastupujúceho parameter area accessibility. Mám tým na mysli fakt, že autor si vybral ako reprezentanta tohto aspektu verejnú dopravu. S výberom určite súhlasím, ale nedeformujú hodnoty ukazovateľa demografické vlastnosti územia a inštitucionálne faktory (špecifiká jednotlivých integrovaných systémov regionálnej osobnej dopravy)?

Pokiaľ ide o formálno-technickú úroveň práce, text občas obsahuje drobné chyby či preklepy, ktoré som si dokonca aj ja ako slovenský čitateľ všimol. Tieto chyby sa týkajú i citovania prác, kedy autor uvádza Kobayashi (1997) namiesto Kobayashi (1997) či Spickermann et al. (2013), hoci správne malo

byť pravdepodobne Spiekermann et al. (2013), čo už sú trochu háklivejšie chyby. Našiel som i rezervy vo formátovaní textu, ale vo všeobecnosti tieto pripomienky celkovo nepovažujem za kľúčové pri hodnotení predstavenej práce, keďže práca inak pôsobí pomerne solídne a je na dobrej obsahovej úrovni.

Prínos práce si dovoľím zhodnotiť v nasledujúcich 3 bodoch:

a. Aktuálnosť

Aktuálnosť témy je nesporná, vzťah medzi fungovaním spoločnosti, priestorom a priestorovo diferencovanými možnosťami mobility skupín či jednotlivcov je mimoriadne dôležitým faktorom, často rozhodujúcim aspektom sociálnej exklúzie. V geografii ide taktiež o horúcu tému, ktorá priťahuje pozornosť časopisov i expertov z iných vedných disciplín.

b. Teoretický prínos pre geografiu

Z veľkej časti práca narába s viacerými typmi databáz, ktoré vyžadujú odlišné metodologické prístupy a výber odlišnej zostavy merateľných ukazovateľov. Dá sa povedať, že i z pohľadu použitých prístupov práca kombinuje viacero geografických i negeografických výskumných konceptov a prístupov. Dovoľím si skonštatovať, že ide asi (podľa mojich vedomostí) o doposiaľ najkomplexnejší pokus o identifikáciu dopravne znevýhodnených území v Českej republike. Napokon môže byť práca inšpiratívna i využitím širokého spektra GIS nástrojov.

c. Prínos pre prax

Empirický prínos práce je podľa môjho názoru pomerne slušný a dobre využiteľný v praxi. Autor to napokon i sám naznačil v návrhovej časti, ale tiež prepojením na publikované, resp. zverejnené výstupy z jeho profesijnej praxe.

Pripomienky v tomto posudku viac-menej upozorňujú na nedostatky, ktoré by som ako oponent rád uviedol, a na vybrané (zásadnejšie) by som očakával i reakciu autora počas obhajoby. Okrem vyššie uvedených pripomienok mám len 3 nasledovné komentáre, resp. postrehy k predloženej práci:

- 1) V podkap. 4.4 obsahovo korešponujú Mapa 13 a Graf 2. Pre čitateľa by bolo ideálne, aby boli kategórie 1-8 zladené i farebne, inak sa v tom dosť ťažko orientujeme.
- 2) Vzhľadom na fakt, že empirické výstupy, ale i ďalšie časti práce sa do istej miery prelínajú s publikačnými výstupmi, v ktorých autor figuruje pravdepodobne v rôznej miere, ale i s výstupmi, ktoré autor spracoval zjavne pre účely vládnych inštitúcií (hlavne MV ČR), bolo by dobré ozrejmiť, ktoré časti sú vyslovene autorské, a kde ide o výsledky kolektívnej práce. Niekde to bolo uvedené, na iných miestach som v tom trochu tápal.
- 3) Autor v návrhovej časti uvádza možnosti riešenia pre dopravne marginalizované územia a komunity. Určite sú efektívne osvedčené riešenia typu hromadná doprava na dopyt, mikrobuses pre málo zaľudnené obce, atď. Existujú vo svete príklady takých politík a riešení, ktoré nezahŕňajú verejnú dopravu, ale naopak počítajú s nejakou formou zvýhodnenia individuálnej mobility (napr. autom) pre dopravne izolované alebo málo zaľudnené územia? Nebolo by takéto riešenie výhodnejšie (lacnejšie) pre niektoré územia ČR?

Generálne hodnotím predkladanú prácu RNDr. Ing. Václava Jaroša za originálnu, komplexnú a zaujímavú prácu, primerane zvládnutú po formálnej i po obsahovej stránke. Predložená dizertačná práca dokazuje, že jej autor ovláda široký metodologický aparát využiteľný vo výskume dopravne podmienenej sociálnej exklúzie, nielen z priestorového hľadiska. Zároveň autor preukázal schopnosť interpretovať empirické výsledky v generalizovanej a syntetickej podobe. Ukazuje sa, že vďaka profesijnému uplatneniu nemá ďaleko ani k návrhom konkrétnych riešení v praxi. Konštatujem, že práca napriek vyššie uvádzaným poznámkam či komentárom dokumentuje vedecké schopnosti jej

autora a jeho schopnosť s dostatočným nadhľadom analyzovať, interpretovať skúmaný problém, ale i zaujať kreatívne stanoviská k jeho riešeniu.

Vzhľadom na vyššie uvádzané závery prácu odporúčam prijať k obhajobe a v prípade jej úspešného priebehu udeliť kandidátovi RNDr. Ing. Václavovi Jarošovi titul „Philosophiae Doctor“.

V Bratislave, 18. 9. 2024

doc. Mgr. Marcel Horňák, PhD.