

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: **Pavelka** Jméno: **Jindřich** Osobní číslo: **474902**
Fakulta: **Fakulta biomedicínského inženýrství**
Studijní program: **Civilní nouzové plánování**
Název práce: **Problematika průjezdnosti vozidel IZS v zastavěné městské oblasti**

II. HODNOCENÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Kritéria hodnocení práce		Počet bodů
1.	Splnění cíle a vhodnost struktury obsahu diplomové práce z hlediska zadaného tématu (splnění zadání). (0 - 30 bodů)*	10
2.	Teoretická úroveň a využití dostupné literatury v diplomové práci. (0 - 20 bodů)*	10
3.	Formální náležitosti a úprava obsahu diplomové práce (úroveň psaní, označení struktury textu, grafy, tabulky, citace v textu, seznam použité literatury apod.). (0 - 10 bodů)*	4
4.	Rozsah realizačních prací, aplikovaných vědomostí a znalostí, úroveň metodologického zpracování a závěrů práce. (0 - 40 bodů)*	25
5.	Celkový počet bodů	49

* Slovní hodnocení uveďte v komentáři.

III. NÁVRH OTÁZEK K OBHAJOBĚ

1. Nenavrhují se.

2.

3.

IV. CELKOVÉ HODNOCENÍ ÚROVNĚ VYPRACOVÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Hodnocení**:	A (výborně)	B (velmi dobře)	C (dobře)	D (uspokojivě)	E (dostatečně)	F (nedostatečně)
Počet bodů:	100 - 90	89 - 80	79 - 70	69 - 60	59 - 50	< 50
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X

** v případě hodnocení F (nedostatečně) uveďte podrobný komentář

Diplomovou práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm a doporučuji/nedoporučuji k obhajobě.

V. KOMENTÁŘ

První otevření souboru nazvaného „Problematika průjezdnosti vozidel IZS v zastavěné městské oblasti“ a letmá prohlídka obsahu vyvolá dojem, že se jedná o věcně uchopenou problematiku a její řešení, řešení tolik potřebné v současnosti ve většině středních i velkých sídlištních celků – měst. Při hlubším seznámení však narazíme na řadu věcných a formálních problémů, které jsou v přímém rozporu s požadovaným obsahem závěrečné práce vysokoškolského studia.

Především v předložené práci nenajdeme nejen obecnou definici pojmu „průjezdnost“, ale ani definici pojmu „průjezdnost vozidel IZS“. Vezmeme-li v úvahu tuto skutečnost, stává se cíl řešení práce (s.44) zcela vágním. Danou skutečnost rovněž zhoršuje, že autorem nejsou vysloveny hypotézy nebo výzkumné cíle týkající se práce.

V textu posuzované práce je celá řada věcných i formálních nedostatků. Mezi jiným se jedná o chyby v interpunkci; nevhodnou skladbu vět (téměř na 50 % stran z celkového počtu, na některých stranách opakovaně až 6x); nevhodné dělení textu mezi dvěma následujícími stranami (strany 18/19, 21/22, 49/50, 62/63,); v textu nejsou odvolávky na Obr. 1, 16, - 20; opakování textu ze stran 33, 34 na stranách 73,74. Dále je v textu použita (s.16) neúplná definice základních složek IZS, jednou použito termínu „hlavní složky IZS“, jindy „základní složky IZS“ (s.17). Na s.23 je uveden chybný název zákona (je uvedeno, že se jedná o zákon „o integrované záchranné službě“ místo zákona „o IZS“). Na straně 24) je použita zavádějící formulace „Vymezení činnosti a hlavního účelu organizace“, která nepostihuje skutečnost, že se jedná o ZZS HMP. V práci je opakovaně použit nesprávný název „výjezdová hlídka ZZS“. IZS je jednou „systémem“, v jiném případě „sborem“. Autor používá pojem „neoptimálnější“ (strany 52,60).

V textu posuzované práce je i řada věcně správných řešení. Patří k nim jak použití diferenční analýzy, modelových situací, tak i použití „vlečných křivek“. Navíc jsou tato řešení výstižně dokumentována fotografiemi autora. K posledně jmenované metodě "vlečných křivek" je však otázkou, zda Obr.38 až 41 jsou opravdu autorské (jak je v popisu obrázků uvedeno), nebo se jedná o obrazy vzniklé za autorské spolupráce s jinou institucí (viz rohová razítka výkresů 1 až 4 na stranách.115 až 118).

Z výše uvedených důvodů jsem posuzovanou práci hodnotil jako nevyhovující a doporučuji její přepracování.

Jméno a příjmení: prof. Ing. Gustav Šafr, DrSc.
Organizace: FBMI ČVUT
Kontaktní adresa: nám. Sítná 3105, 272 01 Kladno

Podpis:

Datum: