

## I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Název práce:</b>	<b>Problematika přestupu z autobusové dopravy na jiný druh dopravy</b>
<b>Jméno autora:</b>	Bc. Michaela Formanová
<b>Typ práce:</b>	diplomová
<b>Fakulta/ústav:</b>	Fakulta dopravní (FD)
<b>Katedra/ústav:</b>	Ústav aplikované informatiky v dopravě – K614
<b>Oponent práce:</b>	Mgr. Kateřina Novotná
<b>Pracoviště oponenta práce:</b>	Pražská organizace vozíčkářů

## II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

<b>Zadání</b>	<b>náročnější</b>
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Téma předložené diplomové práce je velmi aktuální, z velké části se opírá o poměrně nové legislativní předpisy, které nejsou doposud obecně zcela zažitě. Odborné literatury i statistických údajů, ze které by studentka mohla bezpečně vycházet, je relativně málo. Zvolená problematika proto vyžaduje od autorky intenzivní vhléd do možností a potřeb cílové skupiny i podrobný terénní průzkum.</li></ul>	

<b>Splnění zadání</b>	<b>splněno</b>
<i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Předložená závěrečná práce splňuje zadání.</li></ul>	

<b>Zvolený postup řešení</b>	<b>vynikající</b>
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Studentka zvolila správný postup i metody řešení.</li></ul>	

<b>Odborná úroveň</b>	<b>B - velmi dobře</b>
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Studentka ve své práci velmi dobře zúročila konzultace s členy cílové skupiny. Drobné nedostatky jsou v použité terminologii a definici některých požadavků na bezbariérové užívání staveb (viz Celkové hodnocení).</li></ul>	

<b>Formální a jazyková úroveň, rozsah práce</b>	<b>A - výborně</b>
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Diplomová práce je kvalitní po formální i stylistické stránce. Ojedinele se v textu vyskytují chyby v interpunkci, které však nijak neznehodnocují celkové vyznění práce.</li></ul>	

<b>Výběr zdrojů, korektnost citací</b>	<b>B - velmi dobře</b>
<i>Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posuďte, zda student využil všechny relevantní zdroje. Ověřte, zda jsou všechny převzaté prvky řádně odlišeny od vlastních výsledků a úvah, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními vyzklostmi a normami.</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>Studentka pro teoretickou část práce nevyužila dvě důležité metodické publikace k vyhlášce č. 398/2009 sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, které komentují a upřesňují aktuálně platnou legislativu. (Zdařilová, Renata. Bezbariérové užívání staveb. Praha: Informační centrum ČKAIT, 2011. ISBN: 978-80-87438-17-6. Šestáková, Irena a Lupač, Pavel. Budovy bez bariér – Návrhy a realizace. Praha: Grada. 2010. ISBN: 978-80-247-3225-1.)</li></ul>	

#### Další komentáře a hodnocení

*Vyjádřete se k úrovni dosažených hlavních výsledků závěrečné práce, např. k úrovni teoretických výsledků, nebo k úrovni a funkčnosti technického nebo programového vytvořeného řešení, publikačním výstupům, experimentální zručnosti apod.*

Vložte komentář (nepovinné hodnocení).

### III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

*Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.*

Přístupnost městské hromadné dopravy obecně, logické uspořádání dopravních uzlů a návaznost jednotlivých dopravních prostředků z hlediska osob s omezenou schopností pohybu a orientace je téma velmi aktuální, obzvláště pak s přihlédnutím k očekávanému prudkému nárůstu skupiny seniorů, u kterých velmi často dochází ke kombinaci zrakového i pohybového omezení.

Koncepční pohled na problematiku spolu s kvalitní analýzou relevantních faktorů (přístupová trasa, technický stav dopravního uzlu, vybavenost vozidel, informační a navigační systém) je proto základním předpokladem pro včasnou úpravu stávajících nevyhovujících řešení. Předkládaná magisterská práce řeší výše uvedené téma na případové studii tří dopravních uzlů (Palmovka, Florenc, Háje) v širších souvislostech s ohledem na skutečné možnosti uživatelů, což je patrně jejím největším kladem.

Práce má logicky a přehledně uspořádanou teoretickou část, která definuje cílovou skupinu, kompenzační pomůcky a především požadavky na technicko-stavební prvky. Druhá kapitola pak příhodně shrnuje související legislativu.

Dle mého názoru nejvyšší kvalitu vykazují tři závěrečné kapitoly, které autorka věnuje podrobnému popisu zkoumaných dopravních uzlů, vlastním metodickým doporučením a aplikaci stanovené metodiky v lokalitě Háje. Právě v této části, která vychází z důkladného terénního průzkumu, prokázala autorka dobrou orientaci v dané problematice.

Obecně je diplomová práce srozumitelná, vyvážená a splňuje stanovené cíle po formální i obsahové stránce.

Práci lze vytknout drobné nepřesnosti v terminologii a definici požadavků na bezbariérové prostředí, např.:

Bod 1.2.1. *Podélný sklon pochozí plochy: maximální hodnota, které může tento parametr dosahovat je 1:12, tedy 8,33 %. Výjimkou jsou šikmé rampy kratší než 3 m, ty mohou dosahovat maximální hodnoty 1:8, tedy 12,5 %.* –

V tomto případě se jedná o navazující šikmé plochy.

Bod 1.2.1. *Bezbariérové rampy: mají maximální podélný sklon 1:16, tedy 6,25 %, výjimku tvoří rampy kratší než 3 m, zde se připouští sklon až 1:8 (12,5 %).* – Rampa se sklonem 1:8 při délce do 3000 mm je povolena pouze v případě změny stavby po dokončení (rekonstrukce). Autorka mohla lépe specifikovat skutečnost, že aktuálně platná vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, rozlišuje parametry u novostaveb a změny dokončených staveb, dále architekturu a veřejný prostor.

V metodickém výčtu (bod 4.1) podle mého názoru chybí důraz na výběr vhodných vozidel, která například umožňují přepravu více než jedné osoby na vozíku, tzv. kneeling, vnitřní uspořádání vozu a zařizovacích prvků.

V bodě 5.1 nabízí autorka řešení dlouhých přestupových vzdáleností v dopravním uzlu Haje zřízením šikmé zdvihací plošiny. Přestože aktuálně platná legislativa využívání zdvihacích plošin připouští, je otázkou, zda se jedná o zařízení z uživatelského hlediska vhodné. Použití šikmé zdvihací plošiny je totiž časově poměrně náročné. Dalším závažným problémem zařízení je také nízká nosnost, což vede k časté poruchovosti. Výhodnost použití schodišťové plošiny v tomto konkrétním případě by tedy mohla autorka práce lépe zdůvodnit.

V kapitole 4.1.1.3 se autorka věnuje problematice vyhrazeného parkovacího stání, jeho technického stavu i monitorování obsazenosti. Je praktickou otázkou, zda by osoba s omezenou schopností pohybu využila možnost přestupu z osobní dopravy na hromadnou. V současnosti takový trend není, ale tuto eventualitu nelze v celkovém konceptu opomíjet.

I přes výše uvedené drobné nedostatky je předkládaná magisterská práce celkově velmi dobrá. Doporučuji práci přijmout k obhajobě.

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **A - výborně**.

Datum: 4.6.2015

Podpis: