

Oponentský posudek diplomové práce

INTEGRACE MALOOBCHODNÍ SÍTĚ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU PODLE KONCEPCE BIKE&SHOP

Autorka: Bc. Sylva Švihelová

Volba tématu a cíl práce:

Problematika konceptu BIKE&SHOP je v ČR poměrně nová a pro mne osobně je předkládaná práce prvním uceleným textem na toto aktuální téma. Je zřejmé, že autorčina osobní občanská angažovanost v problematice cyklo dopravy se pozitivně projevila v rozsahu a pečlivém zpracování předložené práce. Téma je aktuální i z pohledu konkurenceschopnosti naddimenzovaných nákupních center a potřeb plánování dopravních investic a zpracování územního plánu měst a suburbí.

Struktura práce, způsob zpracování, formální úprava:

V teoretické části shrnuje autorka řadu cenných informací, které jsou pro mne nové a potvrzují mou osobní zkušenost s dojížděnkou na elektro kole do nákupních center v Praze. V dotazníkové části je třeba ocenit poměrně významné číslo 514 osob. Podstatnější je ale druhé číslo: osloveno bylo 80 nákupních center, z nichž dotazník vyplnilo 56 NC, což je velmi dobrá návratnost.

Celkový dojem poněkud kazí pravopisné a stylistické chyby:

- ...získání stavebního povolení díky neexistence územního plánu... – str. 21
- V každém případě dojde k rozhodnutí – str. 22
- Dva cykloboxy, pět stojanů, polepy, cedule a přípojka na elektřinu přišli celkově na 58 tisíc Kč. str. 77
- Průzkumy sice potvrdili, že řidiči aut ...

V přehledu zkratk postrádám vysvětlení zkratky ÖPNV a přesnější výklad pojmu RIA - Real Impact Assessment. Já osobně mám zkratku RIA zafixovanou jako **Regulatory Impact Assessment**.

Těchto chyb je však snesitelný počet a nesnižují celkovou srozumitelnost textu a sdělení.

Otázky, náměty k diskusi:

Chci se ujistit, že respondenti z okruhu provozovatelů nákupních center v Praze nejenom odpovídali na otázky v dotazníku, ale že byli nebo budou seznámeni s výsledky nejen vlastního dotazníkového šetření, ale i s výsledky projektu Gěčko v Liberci.

Chci se ujistit, že práce bude poskytnuta pražské komisi pro cyklo dopravu, bude k dispozici městským částem, kde v Praze nákupní centra leží.

Chci se ujistit, že práce bude zaslána národnímu koordinátorovi pro cyklo dopravu Ing. J. Martínkovi.

Celkové hodnocení práce:

Se zajímavými postřehy a závěry, ke kterým autorka dospívá:

...Druhým důvodem je postoj společnosti k cyklistické dopravě jako k levné nebo spíše nízkonákladové záležitosti, proto jakákoliv vyprojektovaná cyklistická infrastruktura zbudí dojem „příliš drahého“, a tedy za těch podmínek nežádoucího. – zajímavý postřeh.

NC opravdu na zákazníky cyklisty příliš nedbají. Nejčastěji je to z důvodu, že si neuvědomují jejich potenciál, že jim chybí informace o tom, jaké jsou jejich potřeby a protože jich nejezdí zdaleka tolik jako aut. – souhlas.

Nejdůležitější podmínkou je, aby k nim cyklisté začali jezdit, čímž se dostáváme do pro tuto oblast typického začarovaného kruhu. Cyklisté nebudou jezdit, dokud nebudou vytvořeny podmínky a NC je nezačne vytvářet, pokud nezačnou jezdit. Možným východiskem je intervence třetí strany v podobě veřejné správy, jejíž podporu označili NC jako hned druhou nejdůležitější podmínku při tvorbě zázemí pro cyklisty. – souhlas.

Poznátky získané z uskutečnění tohoto projektu jsou velice cenné a budou moct být využity při realizaci konceptu Bike&Shop u ostatních NC...

souhlasím.

Já osobně do nákupních center v Praze a okolí jezdím v případě nouze. Jezdím na elektrokole, typ skládačka, obdoba Silver GO. A chodím s kolem dovnitř, i do pater, kolo je vybaveno stojánkem a před jednotlivými obchody kolo uzamknu na místě, kam vidím. Do nepřehledných velkoobchodů potravin s kolem nechodím. Skládačka nepůsobí tak agresivně a já jezdím v civilním, nikoliv sportovním, oděvu, jak se na státního úředníka sluší. Zatím mne nikdy ochranka nevyvedla. Víím, že toto není řešení, ale ať si prodejci zvykají...

Diplomová práce Bc. Sylvie Švihelové je zdařilé dílo. Práce podle mého názoru jasně splňuje požadavky kladené na diplomové práce, proto ji plně doporučuji k obhajobě.

Praha, 17. 5. 2014

Poznámka k osobě a úhlu pohledu oponenta:

Ing. Karel Jech, nar. 1962 v Praze, vystudoval VŠZ v Praze, v letech 1985 – 1995 působil v ekologickém zemědělství a žil v malých osadách na venkově, od r. 1995 žije v centru Prahy. V letech 1997 – 2010 pracoval na MŽP a SFŽP ČR. Nyní pracuje na Ministerstvu obrany v Odboru řízení organizací, financování a dotací. Podílel se připomínkami na koncepčních materiálech z oblasti životního prostředí (SPŽP, SP EVVO, Cyklostrategie atd.), spolupodílel se na projektech z oblasti cyklodopravy (např. využívání rušených vojenských vleček pro cyklostezky), projektu Homeport, spolupracoval s fy Ekolo.cz, je členem Dopravní komise Rady MČ Praha2. Je aktivním cyklistou celoročně jezdícím po Praze a okolí na kole a od r. 2007 na elektrokole. Ročně průměrně najede přes 8 000 km, nevlastní Opendcard, vlastní auto a řidičský průkaz skupiny ABCTM + tank, nezpůsobil dopravní nehodu z vlastní viny a nepřišel doposud o žádný bod. Úhel pohledu oponenta na téma cyklodopravy je tedy, vzhledem k výše uvedenému, ryze pragmatický.