

Posudek oponenta diplomové práce
Název práce: Jednotný IDS pro Prahu a Středočeský kraj

Autor práce: Bc. Matěj Pluhař

Oponent: Mgr. Luděk Kudláček, vedoucí odd. koncepce rozvoje ROPID

Hodnocení struktury a obsahu práce:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Cíl práce je stanoven a naplněn v souladu s názvem a zásadami pro zpracování práce:	Ano, naplní práce odpovídá stanovenému cíli.
Jednotlivé části práce na sebe logicky navazují:	Ano, struktura práce je logická, jednotlivé části práce jsou vyvážené.
Rozsah práce odpovídá stupni odborné práce a zpracovávanému tématu:	Ano, zcela.

Hodnocení práce se zdroji:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Student využíval dostatečné množství informačních zdrojů vztahujících se k tématu:	Ano, množství zdrojů a jejich obsah odpovídá zpracovávané problematice.
Student prokázal schopnost pracovat s použitými informačními zdroji:	Ano, údaje zcela správně zobecňoval, analyzoval a citoval.

Hodnocení postupu řešení a dosažených výsledků:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Student zvolil vhodný postup řešení k naplnění cíle:	Ano, správně zvolil postup a vhodně aplikoval metody.
Student v práci používal správnou odbornou terminologii vycházející z řešené oblasti:	Ano.
Hodnocení dalšího využití náplně a výsledků práce:*	Ano, práce je po částečné úpravě či doplnění využitelná.
*u prakticky zaměřených prací se hodnotí využitelnost pro praxi, u teoreticky zaměřených prací se hodnotí možnost aplikace teorie v praxi nebo jako základ pro další zpracování	

Formální úprava práce:	hodnoceno stupněm VÝBORNĚ
Po formální stránce práce odpovídá požadavkům na odbornou práci:	Ano, zcela.
Práce je vhodně doplněna obrázky, tabulkami a přílohami:	Ano, velmi vhodně doplňují text práce
V práci se vyskytují gramatické chyby:	Ne, nebo pouze ojediněle.

Poznámky k hodnocení

Autor práce zcela splnil a beze zbytku naplnil úkoly vyplývající ze zadání diplomové práce. Dokázal pojmenovat nejpaktivější problémy obsluhy VHD ve Středočeském kraji – zejména v oblastech, které jsou souběžně obsluhovány PID i SID. Analýza současného dopravního modelu v oblasti Dobrušky pomáhá objasnit značnou chaotičnost linkového vedení autobusové dopravy včetně naprosto nelogických neprovázaností v přestupních uzlech, nucení cestujících „prodírat se“ několika různými tarifními systémy, různými IDS, atp. Autor správně navrhuje zlepšit a atraktivitvit veřejné dopravy VHD integrací PID a SID do jednotného IDS Prahy a Středočeského kraje s jednotným a centrálním řízením.

Otázky k obhajobě

Viz připomínky.

Na základě výše uvedeného hodnocení závěrečnou práci k obhajobě

doporučuji

Datum: 1.6.2015

Podpis:



POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomová práce: Jednotný IDS pro Prahu a Středočeský kraj

Student: Bc. Matěj Pluhař

Oponent: Mgr. Luděk Kudláček

Úkolem předložené diplomové práce bylo zanalyzovat současný stav, uvést rozdíly i filozofie současných integrovaných dopravních systémů na území Prahy a Středočeského kraje – PID a SID a navrhnout postup jejich integrace a kooperace do jednoho společného IDS Prahy a Středočeského kraje.

Autor práce zcela splnil a beze zbytku naplnil úkoly vyplývající ze zadání diplomové práce. Dokázal pregnančně pojmenovat nejpálčivější problémy obsluhy veřejnou hromadnou dopravou ve Středočeském kraji – zejména v oblastech, které jsou souběžně obsluhovány PID i SID. Autorova analýza současného dopravního modelu v oblasti Dobruška pomáhá objasnit značnou chaotičnost linkového vedení autobusové dopravy včetně naprosto nelogických neprovázaností v přestupních uzlech, nucení cestujícího „prodírat se“ několika různými tarifními systémy, různými IDS, atp.

V návrhové části je správně konstatováno, že ke zlepšení a zatraktivnění veřejné dopravy může dojít po integraci PID a SID do jednotného integrovaného systému Prahy a Středočeského kraje s jednotným a centrálním řízením. Diplomová práce obsahuje návrhy na zefektivnění dopravy – sloučení souběžných linek včetně návrhu nového přehledného linkového vedení, koordinaci jízdních řádů a zavedení taktu, prokládá a také konkrétně řeší významnější přestupní vazby.

Po podrobném prostudování diplomové práce uvádím následující připomínky:

- od str. 30 autor popisuje marketing a propagaci PID a SID a poměrně přesně vystihuje rozdílný přístup. Dovolil bych si však nesouhlasit, že je výhodou SID, pokud si tuto problematiku řeší dopravci svépomocí;
- od str. 37 v návrhové kapitole 2.1 Odbavovací systém autor navrhuje diskutovat nad instalací turniketů do pražského metra. Již přes 20 let se v pražské podzemní dráze investují miliardy korun do bezbariérovosti stanic, tak je dosti kontraproduktivní uvažovat o vytváření nových bariér – byť z tarifních důvodů; je mnohem lépe řešit jízdy bez platného dokladu a obecně bezdomovectví v celém systému IDS na území Prahy a nikoliv pouze v metru, které tvoří pouze část pražské MHD
- od str. 42 v návrhové kapitole 2.2 Tarif a tarifní uspořádání je správně konstatováno, že vzdálenější pásma ve Středočeském kraji je k zohlednění silnějších tangenciálních vazeb třeba rozdělit na výšece – resp. zóny. Nesouhlasil bych však s „rozparcelováním“ již současného 2. pásma. Současný systém funguje plnohodnotně až do 5. pásma (6. a 7. pásmo je pouze v dílčích oblastech) a tento systém ekonomicky funguje! Není důvod rušit dobře fungující a zaběhnutý systém IDS – tangenciální vazby jsou v prvních pásmech od Prahy opravdu minimální;
- na str. 43 se autor snaží ukázat nevýhody pásmového tarifu na příkladu radiální jízdy Kamenice – Vestec a tangenciální Kamenice – Davle.

Z pohledu čistě pásem jsou zde uvedeny rozdílné ceny jízdného 24 Kč vs. 18 Kč. Nicméně autor zapomněl, že pásmový tarif není čistě pásmový, ale pásmově časový, tzn. nelze pouze počítat projetá pásma, ale je nutné kontrolovat také dobu jízdy. V uvedených případech je tedy pro první případ uvedená cena 24 Kč správná, ale pro druhý případ zmiňuje 6 Kč rozdíl, což při pohledu do Tarifní tabulky není správné, jelikož spojení Kamenice – Davle je nad 30 minut a je tedy nutné použít také jízdenku za 24 Kč;

- na str. 54 je obhajováno používání takového odbavovacího systému, kdy by řidič zadával také do systému jízdenky, se kterými již cestující nastupují, tím by se spočítali všichni nastupující cestující a mohly by se zrušit pravidelné průzkumy. Nicméně z pohledu regionálních linek je toto nevhodné řešení, neboť sice budeme vědět, kolik lidí kde nastoupilo, ale o výstupech nebude žádný záznam. Nelze tedy vysledovat přetěžování linek v určitých úsecích atp.;
- autor velmi dobře chápe nutnost zavádění pravidelného intervalu, sjednocování nástupu, zjednodušování linkového vedení, koordinaci s dalšími linkami a dalších opatření pro atraktivnější veřejnou dopravu. Při plánování dopravy je však třeba zohlednit i kapacity jednotlivých zastávek. Sloučení nástupních autobusových zastávek směr Dobříš v Praze (ze zastávky Na Křižci na Smíchovské nádraží) je jednodušší pro cestující, jsou zde reálné obavy z kapacitních problémů na terminálu Smíchovské nádraží;
- od str. 65 navrhované zajištění rychlíkové linky (dnes D98) do Mníšku pod Brdy se nejví pro cestující jedoucí do/z Dobříše a Příbrami vhodně. Do Mníšku už dnes jezdí rychlíková linka PID 320. Navrhované řešení zkracuje např. cestujícím do Voznice jízdní dobu o pouhých 5 minut, ale zase by museli nově v Mníšku přestupovat – to se nejví jako zcela atraktivní řešení;
- autor poukazuje na možnou úsporu kilometrů, resp. finančních prostředků při změně SIDové linky D98. Na území hl. m. Prahy dochází k úspoře (zkrácení na Smíchovské nádraží). Na území Středočeského kraje by však nárůst km zajižděním na náměstí v Mníšku pod Brdy musel někdo uhradit (Krajský Středočeského kraje úřad nebo město Mníšek pod Brdy)

Závěr: I přes výše zmíněné drobné připomínky je diplomová práce zpracována na vysoké úrovni a doporučuji ji k obhajobě.

Student splnil zadanou úlohu a diplomovou práci klasifikuji známkou

A (VÝBORNĚ)



Mgr. Luděk Kudláček

V Praze dne 1. června 2015