

Oponentský posudek diplomové práce

Název diplomové práce: Vliv zastávek na znamení na technologii provozu autobusových linek MHD v Praze
Autor práce: Bc. Vladislav Rylich
Oponent: Ing. Jan Hroník

Hodnocení práce:

Přístup studenta k zadanému úkolu, zvolený postup řešení z hlediska současných metod:

Autor přistoupil k tématu diplomové práce ryze jednostranně z teoretického hlediska bez analýzy dalších pohledů (např. časové rozložení obsluhy zastávek bez obratu). Cíl diplomové práce je textu (str. 41) definován nelogicky - nekoumá se změna technologie, ale dopad/vliv změny. Autor se věnuje poměrně rozsáhle historii zastávek na znamení a popisu vybraných dopravních podniků v ČR, ale není popsáno prostředí a podmínky Pražské integrované dopravy, postavení organizátora dopravy a organizace tvorby jízdních řádů a oběhu v DPP. Zvolený způsob řešení neobsahuje ověření výsledků matematického výpočtu praktickou aplikací a omezuje se pouze na tvrzení.

Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:

Autor se jen okrajově zmínil o zhoršení kvality dopravy vlivem povinnosti cestujících dávat pozor při požadavku na vystupování a navýšení konfliktních situací při pozdní nebo žádné informaci řidiči při požadavku na výstup. Vůbec není řešena situace, kdy autobus přijede do zastávky na znamení dřív nebo vlivem změny charakteru zastávky dojde k takovému zkrácení jízdní doby, že dochází ke zpoždění. Ve zdrojových tabulkách, např. Tabulka 1 (počet provozovaných autobusových linek), nesouhlasí údaje s textem. Výpočty obsahují chyby v základních matematických operacích. Student nedokázal opsat správné údaje z naskenovaných tabulek, viz. rozdíl v tabulkách a textu o zastávkách s nulovým obratem nástupu a výstupu. Výsledky nejsou doloženy praktickou aplikací - porovnáním stávajícího a navrženého grafikonu, natož aby byly předloženy stávající a nové oběhy vozidel, které jednoznačně ukazují na vypočtenou úsporu autobusů a pracovní doby při deklarovaném dodržení zákonných norem a interních předpisů DPP. Tabulky provozních dob obsahují nesmysly. Např. tab. 31, linka 213, nemá nájezdy a zátahy, jak uvedl autor, ale část pořadí (1, 2, 10, 16, 54) jsou přejezdové linky, takže výpočet úspory ujetých km je zcela chybný. Některá tvrzení autora jsou úplně chybná (strana 23 - DPP přívozy neprovozuje) a nereflktují správné označení útvarů DPP (provozovny). DPP již cca rok neprovozuje elektrobusesy.

Největší chybou a nesmyslem je tvrzení autora o denní úspoře v podobě pořizovací ceny autobusu. Když se pomine elementární chyba v násobení pořizovací ceny a počtu ušetřených autobusů ($5000000,-\text{Kč} \times 13 \text{ autobusů} \neq 45000000,-\text{Kč}$, ale $65000000,-\text{Kč}$), tak nelze

předpokládat, že se denně bude nakupovat 13 vozidel. Autor měl počítat s finančním vyjádřením např. v podobě denní hodnoty odpisu. Stejně tak úspora mzdy řidiče nemůže dosáhnout vypočtené, jestliže se zachová stávající rozsah provozu, viz. zpochybněný výpočet úspory vozidel a tedy řidičů.

Poznámky k práci jsou k dispozici u vedoucí práce.

Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:

Vyhovuje.

Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):

Stylistická úprava neodpovídá odbornému textu a úrovni vyjadřování studenta vysoké školy. V textu jsou hrubé pravopisné chyby (shoda podmětu a přísudku, použití velkého písmena, chybí čárky), nespisovné a slangové výrazy (např. Kraj) a slova, která český jazyk nezná (např. čehož). Autor používá nelogickou stavbu věty, někde jsou použita dlouhá souvětí (až tři a půl řádku), někde jsou věty nesmyslně rozděleny na samostatné věty. Při prvním použití zkratky je v několika případech zkratka nevysvětlena (např. str. 11 - MHD), případně se nepoužívají běžné zkratky (SPP - Smluvní přepravní podmínky, OIS - Odbavovací a informační systém). Samostatná závorka na novém posledním řádku odstavce není podle normy správně. Řazení kapitol a odstavců je nelogické a bez časové souslednosti. Např. kapitola 1.3.3 by měla být za 1.3.1. Kapitola 1.5 by měla být v úvodu práce. Obrázky nejsou čitelné (Obrázek 8 - text "Zastávka na znamení"). Strana 12 a 13 obsahuje pouze obrázky, měly by být v příloze.

Obsahuje práce originální řešení vhodné pro autorské osvědčení, patent apod.? NE

Připomínky a dotazy k práci:

Proč autor výsledky nekozultoval s pracovníkem DPP?

Proč nepoužil standardní funkce MS Word - kontrola pravopisu?

Proč nejsou závěry řádně podloženy porovnáním starých a nových oběhů vozidel?

Proč není zdůvodněn výběr linek (kritéria) a jsou použity průzkumy 2008-2010?

Práci klasifikuji stupněm: Nevyhověl(a) (4)

V Praze dne 2.1.2013 .

.....
Ing. Jan Hroník

Vyjádření autora diplomové práce k oponentskému posudku

vypracovaného Ing. Janem Hroníkem ze dne 2. 1. 2013

Připomínky oponenta jsou převzaty v přesném znění z oponentského posudku a jsou psány tučně.

Autor přistoupil k tématu diplomové práce ryze jednostranně z teoretického hlediska bez analýzy dalších pohledů (např. časové rozložení obsluhy zastávek bez obratu).

Přístup k tvorbě DP byl navržen a konzultován s konzultantem z DPP.

Cíl diplomové práce je textu (str. 41) definován nelogicky - nekoumá se změna technologie, ale dopad/vliv změny.

Cíl DP je formulován v úvodu práce.

Autor se věnuje poměrně rozsáhle historii zastávek na znamení a popisu vybraných dopravních podniků v ČR, ale není popsáno prostředí a podmínky Pražské integrované dopravy, postavení organizátora dopravy a organizace tvorby jízdních řádů a oběhu v DPP.

Historie zastávek na znamení je na dvou stranách formátu A4. Dvě strany z rozsahu 98 stran autorovi nepřijde jako přehnané. Historie není nikterak rozsáhlá a je věcná.

Autor vycházel z dostupných informací předaných konzultantem DPP a bližší zkoumání podmínek PID autor nepokládal za nutné. Úpravy oběhů vozidel vychází z aktuálně platných nařízení v DPP.

Zvolený způsob řešení neobsahuje ověření výsledků matematického výpočtu praktickou aplikací a omezuje se pouze na tvrzení.

Praktická aplikace do provozu MHD není možná ze statusu studenta univerzity. Autor se na tvrzení neomezuje, ale své výpočty podkládá oběhy vozidel všech autobusových linek. Tyto oběhy jsou v přílohách DP.

Autor se jen okrajově zmínil o zhoršení kvality dopravy vlivem povinnosti cestujících dávat pozor při požadavku na vystupování a navýšení konfliktních situací při pozdní nebo žádné informaci řidiči při požadavku na výstup.

Nedomnívám se, že se jedná o zhoršení kvality dopravy. V dalších městech je dávání požadavku na výstup standardem. Jedná se například o Zurich, Ženevu, Miláno, Řím, Janov, Helsinky, Madrid, Valencii, atd.

Vůbec není řešena situace, kdy autobus přijede do zastávky na znamení dřív nebo vlivem změny charakteru zastávky dojde k takovému zkrácení jízdní doby, že dochází ke zpoždění.

V současném provozu existují tzv. kontrolní body, kde je kontrolován odjezd vozidla v přesně stanovený čas. Ostatní průjezdy zastávek s charakterem na znamení mohou být projety dříve i později. Dřívější průjezd je eliminován existencí zmíněného kontrolního

bodů, pozdější průjezd je zahrnut ve vyrovnávacích dobách, které jsou aplikovány v konečných zastávkách, dle metodiky DPP.

Ve zdrojových tabulkách, např. Tabulka 1 (počet provozovaných autobusových linek), nesouhlasí údaje s textem.

Ano, došlo k překlepu z čísla 167 na 165.

Výpočty obsahují chyby v základních matematických operacích.

V jedné z 245 připomínek k vypracování DP je poukázáno na špatný výpočet. Viz níže. Nejedná se tedy o chyby, ale chybu, která je ještě překlepem.

Student nedokázal opsat správné údaje z naskenovaných tabulek, viz. rozdíl v tabulkách a textu o zastávkách s nulovým obratem nástupu a výstupu.

Jedná se o omyl oponenta, kdy zaměnil v textu zastávku V Podbabě se zastávkou Podbaba. Text v DP je správně.

Výsledky nejsou doloženy praktickou aplikací - porovnáním stávajícího a navrženého grafikonu, natož aby byly předloženy stávající a nové oběhy vozidel, které jednoznačně ukazují na vypočtenou úsporu autobusů a pracovní doby při deklarovaném dodržení zákonných norem a interních předpisů DPP.

Vše je doloženo ve zdrojové, či přílohové části diplomové práce. Pro výpočet byl použit aktuální linkový jízdní řád poskytnutý DPP. Oběhy vozidel jsou v přílohové části. Při sestavení oběhů vozidel jsem citoval Nařízení vlády ČR č. 589/2006 Sb. Kolektivní smlouva mezi odborovými svazy a DPP, ve které si organizace diktují své podmínky jsem k dispozici nedostal z důvodu její povahy a možnosti úniku citlivých dat. Nenacházím žádný rozpor.

Tabulky provozních dob obsahují nesmysly. Např. tab. 31, linka 213, nemá nájezdy a zátahy, jak uvedl autor, ale část pořadí (1, 2, 10, 16, 54) jsou přejezdové linky, takže výpočet úspory ujetých km je zcela chybný.

Tabulky provozních dob jsou kompletně zpracovány na podkladech DPP. U přejezdových linek je počítán počet najetých km v rámci oběhu na zkoumané lince. Manipulační jízdy jsou vypočítány z linkového jízdního řádu DPP. Nejedná se o jízdu z provozovny, ale o jízdu ze zastávky, odkud vozidlo přejíždí. Výpočet je tedy správný.

Některá tvrzení autora jsou úplně chybná (strana 23 - DPP přívozy neprovozuje) a nereflktují správné označení útvarů DPP (provozovny). DPP již cca rok neprovozuje elektrobusesy.

Ano, v DP je chybně uvedeno, že DPP provozuje přívozy. Provozovatelem je společnost Pražské Benátky s.r.o.

Provozovny jsou v DP označovány jednotlivé garáže, které zajišťují vypravení vozidel. Toto označení vychází z použitých LJŘ.

V DP není uvedeno, že DPP provozuje elektrobusesy. Je uvedeno, že DPP elektrobusesy má ve své autobusové flotile. Tyto elektrobusesy byly vráceny výrobci do Itálie dne 2. 11. 2012. (zdroj: www.idnes.cz) Informace uvedená v DPP vychází z informace zástupce vedoucího jednotky Provoz autobusy.

Největší chybou a nesmyslem je tvrzení autora o denní úspoře v podobě pořizovací ceny autobusu. Když se pomine elementární chyba v násobení pořizovací ceny a počtu ušetřených autobusů (5000000,-Kč x 13 autobusů ≠ 45000000,-Kč, ale 65000000,-Kč), tak nelze předpokládat, že se denně bude nakupovat 13 vozidel. Autor měl počítat s finančním vyjádřením např. v podobě denní hodnoty odpisu. Stejně tak úspora mzdy

řidiče nemůže dosáhnout vypočtené, jestliže se zachová stávající rozsah provozu, viz. zpochybněný výpočet úspory vozidel a tedy řidičů.

Nejedná se o elementární chybu výpočtu, nýbrž o překlep. V případě dílčího závěru kapitoly souhlasím s oponentem. Jedná se o nepřesně uvedenou větu. V předchozích částí je ovšem výsledek interpretován správně. Rozsah provozu je zachován při využití menšího počtu vozidel, tudíž i menšího počtu řidičů. Toto snížení je dáno rychlejším oběhem vozidel na lince a zkrácením přestávek na nutné zákoné minimum navýšené o vyrovnávací doby na konečných zastávkách. V DP se mzda řidiče vůbec nevypočítává.

Stylistická úprava neodpovídá odbornému textu a úrovni vyjadřování studenta vysoké školy.

Subjektivní názor oponenta.

V textu jsou hrubé pravopisné chyby (shoda podmětu a přísudku, použití velkého písmena, chybí čárky), nespisovné a slangové výrazy (např. Kraj) a slova, která český jazyk nezná (např. čehož).

Oponent v textu označil dvě chybné shody, čtyři překlepy a pětkrát slovo čehož, které v českém jazyce existuje. Jedná se o druhý pád vztažného zájmena což. Oponent neoznačil ani jeden nespisovný výraz, případně slangový.

Autor používá nelogickou stavbu věty, někde jsou použita dlouhá souvětí (až tři a půl řádku), někde jsou věty nesmyslně rozděleny na samostatné věty.

Subjektivní pocit oponenta, který se ve svých poznámkách snaží nabízet své vhodnější verze textu. Myslím, že DP je věcí autorskou, proto jako autor smím používat vlastních vět.

Při prvním použití zkratky je v několika případech zkratka nevysvětlena (např. str. 11 - MHD), případně se nepoužívají běžné zkratky (SPP - Smluvní přepravní podmínky, OIS - Odbavovací a informační systém).

První zmínka o MHD doopravdy není vysvětlena, ale je správně uvedena v seznamu zkratek na konci DP. Zkratka SPP použita v DP není. Zkratka OIS je oponentem vnucována do citace Vyhlášky č. 175/2000 Sb., kde není vůbec použita. V dalším textu již OIS není zmíněno.

Samostatná závorka na novém posledním řádku odstavce není podle normy správně.

Souhlasím. Vyskytnuto 2x.

Řazení kapitol a odstavců je nelogické a bez časové souslednosti. Např. kapitola 1.3.3 by měla být za 1.3.1. Kapitola 1.5 by měla být v úvodu práce.

Jedná se pouze o subjektivní pocit oponenta. Domnívám se, že řazení odstavců je v pořádku a navazuje na sebe.

Obrázky nejsou čitelné (Obrázek 8 - text "Zastávka na znamení"). Strana 12 a 13 obsahuje pouze obrázky, měly by být v příloze.

Jedná se o názor oponenta. V poznámce v DP je autorovi důrazně doporučováno změnit obrázky. První obrázek v obecné části DP dle oponenta nesmí být z jiného dopravního podniku než pražského. Obrázek zastávky na znamení doporučuje oponent vyměnit za obrázek označníku. Obrázek je ovšem ilustrační a ilustruje zastávku na znamení, nikoli označník zastávky. Dle tohoto je i obrázek označen. Obrázky mohly být v přílohách.

Oponent v celém textu DP vystihuje několik pravopisných chyb a překlepů, konkrétně 6 na 98 stranách textu DP (odečteno slovo čehož). Sám oponent ovšem v oponentském posudku udělal sedm chyb na dvou stranách formátu A4.

V Praze dne 7. 1. 2013



Bc. Vladislav Rylich