

## Oponentský posudek bakalářské práce

<b>Název bakalářské práce:</b> Informace pro cestující v integrovaných dopravních systémech
<b>Autor práce:</b> Michal Kárník
<b>Oponent:</b> Ing. Bc. Pavel Vančura, Ph.D.

### Hodnocení práce:

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

Zvolený postup řešení odpovídá požadavkům na bakalářskou práci. Autor se nejprve věnuje analýze možných cest distribuce informací s logickým (autorem odůvodněným) zaměřením na informační servis v IDS. Dále se věnuje popisu a srovnání informačního systému ve třech regionech s IDS (Praha, Brno a Hradec Králové). V závěru práce navrhuje standardy pro poskytování informací v IDS.

#### **Dosažené výsledky, jejich správnost a možnost praktického využití:**

Dosažené výsledky jsou zajímavé a zčásti i vhodné jako doporučení jednotlivým operátorům a především organizátorům IDS. Oceňuji zahrnutí významných kulturních cílů do dopravního informačního systému. Také oceňuji neopomenutí zachování jednorázových jízdenek při zavádění moderních informačně-odbavovacích systémů IDS.

#### **Jak práce odpovídá normám, zákonným ustanovením a předpisům:**

Neshledal jsem žádné závady.

#### **Formální náležitosti (přehlednost, úprava apod.):**

Po formální stránce je práce zpracována velmi přehledně s řadou ilustračních obrázků a grafů. Z hlediska syntaxe, morfologie i interpunkce je práce téměř bez chyb, což je třeba velmi ocenit.

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

#### **Připomínky a dotazy k práci:**

Připomínky a dotazy jsou řazeny podle pořadí výskytu v bakalářské práci autora (nejzávažnější připomínky jsou č. 5 a č. 8):

1) Autor dělí informace pro cestující na informace v předcestovní a cestovní fázi. Neuvažoval autor i s tzv. pocestovní fází (např. oblast reklamací, stížností, ztrát a nálezů)?

2) Doporučil bych šetřit se slovem "optimální", zde např. ve spojení "vyhledávač optimálního spojení".

3) Při popisu pražské MHD je zmíněno barevné odlišení denních a nočních linek. Setkal se již autor s návrhem nového barevného odlišení i pro jednotlivé druhy dopravních prostředků PID (metro, tramvaje, autobusy atd.)?

4) Popisu informačního systému řízení hromadné dopravy v Praze autor zúžil jen na problematiku tramvají. Není nijak odůvodněno, proč nejsou ani zmíněny autobusy a metro, přičemž i tyto subsystemy pražské MHD mají velmi sofistikovaný systém řízení.

5) Autor velmi podcenil ověřování správnosti získaných údajů. V pražské MHD již více než dva roky neexistuje pojem "Středisko dopravních informací", ale "Infocentrum". Největším nedostatkem je však jeho konstatování, že Infocenter je 12 v síti metra, což není pravda. Dnes (a dříve jich více nebylo) jsou pouze ve čtyřech stanicích metra, další je v budově pražského magistrátu a dvě jsou na ruzyňském letišti!

6) Další autorovou nepřesností je jeho tvrzení, že ve stanicích metra jsou jízdni řády všech linek metra, což bohužel není pravda. Stálo by však za zvážení, zda-li by to nebylo pro cestující vhodné.

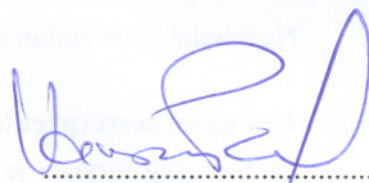
7) Pro oblast SMS jízdенок je uvedena provedená anketa (500 respondentů). Byla tato anketa provedena, nebo alespoň řízena autorem?

8) Při návrhu standardů je bez zjevného zdůvodnění vybrán pro řízení hromadné dopravy brněnský RIS. Proč ne pražský DORIS či AUDIS? Je nějaký důvod, čím se RIS odlišuje? Celkově je návrh standardů spíše sumou ad hoc sestavených postřehů z Prahy, Brna a Hradce Králové bez odůvodnění.

9) Proč autor navrhuje, aby jízdénkové automaty byly jen ve městech s velkou koncentrací cestujících?

**Práci klasifikuji stupněm:** Výborně minus (1,5)

V Praze dne 8. června 2009 .



Ing. Bc. Pavel Vančura, Ph.D.