



České vysoké učení technické v Praze
 Fakulta dopravní - Ústav letecké dopravy
 Horská 3, 128 03, Praha 2
 e-mail: hanakle1@fd.cvut.cz, sochavla@fd.cvut.cz

Studijní program: Technika a technologie v dopravě a spojích

Studijní obor: Technologie údržby letadel

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student: Jozef Michalčín

Název: Hodnocení toků cestujících v přednádraží letiště Praha

Hodnocení závěrečné práce:

- Práce není v rozporu s metodickým pokynem ČVUT ([link](#)) Je dodržen rozsah práce (min. 35 stran)
 Zadání je splněno a každý bod zadání má jasný odraz ve zpracované práci

	Kritéria hodnocení bakalářské práce	Body
1.	Splnění zadání formálně i odborně. (0 – 30) Hodnoceno je také splnění stanoveného cíle práce a celkové vypracování s ohledem na zadané téma. Excelentně splněné zadání může být ohodnoceno maximálním počtem bodů. V poměru rozsahu části v zadání, která není zcela vhodně či úplně zpracována, je hodnocení odpovídajícím způsobem sníženo.	20
2.	Úroveň teoretické části a využití dostupné literatury. (0 – 30) Posuzována je relevantnost teoretické části k zadání, rozsah rešerší a systematické uspořádání zjištěných poznatku. Převažuje-li doslovné převzetí textu, hodnocení je sníženo až o 15 bodů (za předpokladu dodržení autorských práv). Důvodem pro snížení celkového hodnocení je dále nedostatečný výběr teoretických poznatku, literatury a zdroje.	25
3.	Rozsah realizačních prací (SW, HW), aplikovaných vědomostí a znalostí, úroveň metodologického zpracování a závěrů práce. (0 – 30) Celkem 30 bodů může být uděleno za velmi komplexní a bezchybnou práci vhodnou k publikování. Tento aspekt se posuzuje zejména z hlediska významu pro obohacení teoretických poznatku a má praktický význam. Obzvláště pozitivně je hodnoceno vytvoření modelu, SW produktu a též technická realizace, validovaný provozní postup nebo metodika. Za drobné metodologické nedostatky je hodnocení sníženo až o 5 bodů. Nekonzistentnost zpracování s teoretickými východisky a nejasný či ne zcela odborný metodologický přístup vede ke snížení minimálně o 15 bodů. Další snížení hodnocení lze udělit za nedostatečnou diskusi k závěrům.	13
4.	Formální náležitosti a úprava práce (úroveň psaní, označení struktury textu, grafy, tabulky, citace v textu, seznam použité literatury apod.). (0 – 10) Hodnoceny jsou formální náležitosti z pohledu dodržení pravidel o psaní, atributu závěrečných prací, tj. formátování textu, struktury práce, seznamu použité literatury, vybavenosti bakalářské práce grafy a tabulkami, způsobu citování. Za nedodržení jednotlivých pravidel je sníženo maximální hodnocení o 2 body za každý nerespektovaný atribut. Rovněž za výskyt gramatických chyb, překlepů a nevhodné stylistiky a terminologie se snižuje hodnocení o 2–4 body. V práci by se měla objevovat pouze standardní odborná terminologie a to zejména v jazyce práce (je třeba hodnotit schopnost vyjadřovat se technickým jazykem – 2 body), grafy jsou tvořeny dle standardních zásad (2 body) a stejně jako tabulky jsou opatřeny legendou, vše je je v nich čitelné (2 body), jsou dodržena citační pravidla dle ISO690 a ISO690-2 (2 body).	6
5.	Celkový počet bodů	64

Komentář:

Pokud potřebujete větší prostor pro posudek, přiložte Vámi vytvořený posudek k tomuto formuláři jako přílohu.

Hodnocená bakalářská práce si klade za cíl vytvořit model pohybu cestujících v přednádraží a analyzovat využití vstupních bodů. Student se zprvu věnuje analýze budov letiště, poté se přesněji zaměřuje na přednádraží, čímž si komplexně osvojuje povědomí o rozložení fungujícího celku. Musím doplnit, že hangár F se nenachází v areálu JIH a na obrázku 3 zobrazen není.

Druhy dopravy, definování procesů a prvků je popsáno dobře a je také přeneseno do vhodné zvolené metody, tedy jím vytvořeného simulačního modelu pohybu cestujících v přednádraží.

Student by se měl lépe odkazovat na obrázky či grafy, zároveň by se měl vyhnout faktickým nepřesnostem a překlepům. Ty jsou zásadní právě v kapitole 4.1 Přednádraží v modelu. Kapitola je nepřehledná a z důvodu překlepů a faktických chyb nedává smysl. Výčet bodů by rozhodně měl být v tabulce, zkratky vysvětleny a jednotlivé body podrobněji popsány. Výhradu mám například k výstupu cestujících z autobusů u T1, kde je bod výstupu zvolen až o 60 m špatně, protože se používá i dřívější výstupní hrana, odkud se jde ke vchodům A, B a B2 namísto vchodu D.

Ačkoliv student píše, že je nutné správně naměřit vzdálenosti mezi body a pro provedení simulace jsou důležitá adekvátní vstupní data, tak podle mého ověření jsou naměřené vzdálenosti tristní a liší se oproti realitě i více jak o třetinu své délky.

S analýzou výsledků 2 simulačních scénářů víceméně souhlasím, vchody D jsou opravdu velmi zatížené. Student také správně upozorňuje na limitace tohoto modelu. Výsledky jsou zároveň podpořeny následným pozorováním toků v terénu. Ovšem ocenil bych, kdyby student tuto kapitolu mnohem více rozepsal, kde by byla vidět vlastní invence a dále uvedl podrobnější diskuzi výsledků.

Celkové hodnocení úrovně vypracování:

	A (výborně)	B (velmi dobře)	C (dobře)	D (uspokojivě)	E (dostatečně)	F (nedostatečně)
Počet bodů:	100 - 90	89 - 80	79 - 70	69 - 60	59 - 50	< 50
				X		

pozn.: prosím uveďte komentář odůvodňující hodnocení.

Bakalářskou práci hodnotím výše uvedeným klasifikačním stupněm D a práci doporučuji k obhajobě.

Otázky k obhajobě:

Jak je možné, že se "čierne bodky", které představují cestující, objevují i na mostovém chodníku vedoucího z budovy Courtyard/Marriott, když tam žádný vstupní/výstupní bod modelu umístěn není? Viz obrázek 16.

Vystupují odlétající cestující z autobusu hromadně po intervalech příjezdů autobusových linek nebo se objevují v simulaci průběžně? Má to dopad na průchod vchody?

Jméno a příjmení: Ing. David Tolar

Organizace: Letiště Praha, a. s.

Podpis: 

Datum: 31. 12. 2023