



# MATEMATICKO-FYZIKÁLNÍ FAKULTA

## Univerzita Karlova

### BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Filip Čižmář

## Analýza real-time dat vozidel městské hromadné dopravy

Katedra softwarového inženýrství

Vedoucí bakalářské práce: doc. Mgr. Martin Nečaský, Ph.D.

Studijní program: Informatika

Studijní obor: SW a datové inženýrství

Praha 2020

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval(a) samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů. Tato práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

Beru na vědomí, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorského zákona v platném znění, zejména skutečnost, že Univerzita Karlova má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle §60 odst. 1 autorského zákona.

V ..... dne .....  
Podpis autora

Především děkuji svému vedoucímu práce Martinu Nečaskému, který mi pomohl najít zajímavé zaměření mé práce, umožnil přístup k otevřeným datům a pomohl při vypracování.

Stejně tak děkuji i pánu Vlasatému a Benediku Kotmelovi, kteří mi poskytli odbornou pomoc při získávání dat z datové platformy Golemio a inspiraci pro obsah mé práce.

Dále děkuji panu profesoru Jakubu Klímkovi za zapůjčení počítače za účelem získání testovacích dat.

Název práce: Analýza real-time dat vozidel městské hromadné dopravy

Autor: Filip Čižmář

Katedra: Katedra softwarového inženýrství

Vedoucí bakalářské práce: doc. Mgr. Martin Nečaský, Ph.D., Department of Software Engineering

**Abstrakt:** Tato práce se zaměřuje na analýzu dostupných otevřených real-time dat z vozidel hromadné dopravy v Praze a okolí. Jejím cílem je poskytnout základní statistické informace a na základě historických dat zlepšit odhad zpoždění spoje na trase mezi dvěma referenčními body. Jako vedlejší produkt vytvoří aplikaci pro webové rozhraní, kde zobrazí aktuální polohy spojů do mapového podkladu a rozšiřující infomace o nich. Aplikace bude aktivně interagovat s uživatelem.

**Klíčová slova:** zpoždění MHD otevřená data veřejná doprava

Title: Analysis of real-time data of public transport vehicles

Author: Filip Čižmář

Department: Department of Software Engineering

Supervisor: doc. Mgr. Martin Nečaský, Ph.D., Katedra softwarového inženýrství

**Abstract:** Abstract. Tato práce se zaměřuje na analýzu dostupných otevřených real-time dat z vozidel hromadné dopravy v Praze a okolí. Jejím cílem je poskytnout základní statistické informace a na základě historických dat zlepšit odhad zpoždění spoje na trase mezi dvěma referenčními body. Jako vedlejší produkt vytvoří aplikaci pro webové rozhraní, kde zobrazí aktuální polohy spojů do mapového podkladu a rozšiřující infomace o nich. Aplikace bude aktivně interagovat s uživatelem.

Keywords: delay open data public transport

# Obsah

<b>Úvod</b>	<b>3</b>
<b>1 Analýza</b>	<b>5</b>
1.1 Úvod . . . . .	5
1.2 Popis problému odhadu zpoždění . . . . .	5
1.2.1 Příklad nelineárního profilu trasy . . . . .	6
1.2.2 Současná řešení . . . . .	8
1.3 Analýza zdroje dat . . . . .	8
1.3.1 Přístup k datům . . . . .	8
1.3.2 Analýza statických dat . . . . .	14
1.4 Analýza vizualizačních nástrojů . . . . .	16
1.4.1 Mapové podklady . . . . .	16
1.4.2 Současná řešení . . . . .	17
<b>2 Návrh řešení</b>	<b>19</b>
2.1 Úvod . . . . .	19
2.1.1 Funkční a kvalitativní požadavky . . . . .	19
2.2 Zpracování vstupních dat . . . . .	21
2.2.1 Databáze . . . . .	21
2.2.2 Plnění databáze . . . . .	24
2.3 Algoritmus odhadu zpoždění . . . . .	25
2.3.1 Základní předpoklady . . . . .	25
2.3.2 Analýza dat a návrh modelování . . . . .	26
2.4 Vizualizace dat . . . . .	34
2.4.1 Funkční požadavky . . . . .	34
2.4.2 Kvalitativní požadavky . . . . .	34
2.4.3 Návrh grafiky a UI . . . . .	35
<b>3 Implementace</b>	<b>36</b>
3.1 Úvod . . . . .	36
3.2 Zpracování dat . . . . .	37
3.2.1 Konstrukce objektů vozidel . . . . .	37
3.2.2 Odhad zpoždění . . . . .	38
3.2.3 Kompletace dat a jejich uložení . . . . .	38
3.3 Konstrukce modelů . . . . .	40
3.3.1 Čtení dat . . . . .	40
3.3.2 Příprava dat . . . . .	42
3.3.3 Práce s modely . . . . .	42
3.4 Vizualizace dat . . . . .	43
3.4.1 Klientská část . . . . .	43
3.4.2 Serverová část . . . . .	47

<b>4 Testování a evaluace</b>	<b>49</b>
4.1 Testování softwarového řešení . . . . .	49
4.1.1 Unit testy . . . . .	49
4.1.2 Integrační testy . . . . .	49
4.1.3 Testy kvality . . . . .	49
4.2 Evaluace výsledků . . . . .	54
4.2.1 Konstrukce modelů . . . . .	54
4.2.2 Odhady zpoždění . . . . .	57
4.3 Statistiky . . . . .	64
<b>Závěr</b>	<b>66</b>
4.4 Návrhy na zlepšení . . . . .	66
<b>Seznam použité literatury</b>	<b>67</b>
<b>Seznam obrázků</b>	<b>68</b>
<b>Seznam tabulek</b>	<b>70</b>
<b>Seznam použitých zkratek</b>	<b>71</b>
<b>A Přílohy</b>	<b>73</b>
A.1 První příloha . . . . .	73

# Úvod

Městská hromadná doprava v Praze a Středočeském kraji je jeden z hlavním pilířů přepravy osob na tomto území. Jejím rozsahem a důležitostí se přímo dotýká každého z nás a její fungování do značné míry ovlivňuje naše konání v krátkém i dlouhém časovém horizontu.

Každého cestujícího v přepravě jistě někdy trápilo zpoždění svého spoje. To člověka přivádí k myšlenkám jestli by nebylo možné určit s jakou pravidelností, pokud s nějakou, takové zpoždění vznikají. A jestli by nemohl být informován za včasu o vzniklé anomálii a vzniklému zpoždění.

Cílem této práce je zpřesnit odhad zpoždění vozidel VHD, zejména autobusů, na trase mezi dvěma sousedícími zastávkami. Dále pak tyto výsledky vizualizovat v mapových podkladech.

Ve vymezené oblasti operuje spousta soukromých i městských dopravců. Ti kteří spadají do naší zájmové oblasti zastřešuje organizace ROPID, která objednává jednotlivé spoje. Pro naši práci je důležité, že organizace ROPID zadala jednotlivým dopravcům vysílat aktuální polohy jejich vozů. Tato data o polohách jsou přes zprostředkovatele zveřejňována na pražské datové platformě zvané Golemio<sup>1</sup>, jež je ve správě společnosti Operátor ICT, a. s., která je vlastněná hlavním městem Praha. Takových spojů, o kterých máme všechna požadovaná data je v pracovní den vypraveno necelých deset tisíc.<sup>2</sup>

V době návrhu práce, kvůli právním komplikacím a složitost informačního systému<sup>3</sup>, nebyly k dispozici real-time data z majoritního dopravce na území Prahy DPP. Avšak protože je práce zaměřená na odhad zpoždění spoje mezi dvěma sousedícími zastávkami na trase, má tedy větší význam odhadovat zpoždění mezi zastávkami, mezi kterýma je větší vzdálenost. A to jsou převážně spoje jednoucí mimo Prahu. Proto tato data z DPP nenabývají takové důležitosti, jako data od dopravců operujících mimo Prahu. Vzhledem k tomu, že zbylí dopravci využívají převážně autobusy k přepravě cestujících, bude práce vypracována pouze s ohledem na autobusovou dopravu.

V práci se tedy pokusíme využít dostupná otevřená real-time data k získání infomarcí o zpoždění spojů na trase a využít je k lepším odhadům zpoždění. Řešení ovšem není pouze založeno na real-time datach, ale využívá také statická data o jízdních řádech nebo zastávkách hromadné dopravy, jejichž zdrojem je přímo ROPID<sup>4</sup>, a také mapové podklady. Ty jsou potřeba zejména pro vizualizaci zastávek a jízdních řádů nebo vykreslní trasy spoje přímo do mapy. Avšak i tyto statická data jsou dostupná přímo z datové platformy pomocí stejného rozhraní jako data real-timová.

---

<sup>1</sup>[www.golemio.cz](http://www.golemio.cz)

<sup>2</sup>ze dne 20. 2. 2020 podle testovacích dat

<sup>3</sup>[www.irozhlas.cz/zpravy-domov/data-o-poloze-vozidel-dpp-mhd-tramvaje-autobusy-praha-hrib-soud-informace\\_1904290600\\_kno](http://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/data-o-poloze-vozidel-dpp-mhd-tramvaje-autobusy-praha-hrib-soud-informace_1904290600_kno)

<sup>4</sup>[pid.cz/o-systemu/opendata/](http://pid.cz/o-systemu/opendata/)

Protože disponujeme daty o aktuálních polohách vozidel MHD, která navíc rozšíříme o lepší odhady zpoždění. Nabízí se jejich využití tak, že budou vynezena do mapy a tím vznikne vizuálně přívětivé uživatelské prostředí pro prohlížení aktuálního stavu sítě vozidel. V práci tedy navrhujeme a implementujeme uživatelskou aplikaci, která vozidla zobrazí a bude komunikovat s uživatelem tak, že na žádost zobrazí více informací o daném spoji nebo vybrané zastávce.

# 1. Analýza

V této kapitole je detailně popsán problém a způsoby jeho navrženého a současného řešení. Dále zdroje dat se kterými budeme v této práci pracovat.

## 1.1 Úvod

Spoje které zajišťují hromadnou dopravu jezdí podle jízdních řádů, které definují jejich trasu. Trasa se udává sekvencí projíždících zastávek, časy příjezdu a odjezdu do, resp. z těchto zastávek a vzdáleností zastávek od výchozího bodu spoje. Tyto zastávky jsou zpravidla jediné referenční body u kterých je možno zjistit skutečné zpoždění, nebo předjetí (dále uvažováno jako zpoždění se zápornou hodnotou). Dále jsou součástí jízdních řádů také velice detailní nákresy tras každého spoje, formou lomené čáry definovanou posloupností souřadnic, kde každý bod je doplněn o jeho vzdálenost od výchozího bodu spoje.

Délka trasy mezi dvěma referenčními body nezříka dosahuje i několika desítek kilometrů<sup>1</sup>. Na těchto úsecích mohou vznikat mimořádné události, které se dají predikovat jen s těží. Nicméně ve většině případů je průběh jízdy ovlivněn pouze obvyklým provozem v dané denní době.

Detailní rozbor počtu průjezdů mezi zastávkami v daných vzdálenostech je vidět na grafu 1.1. Kde průjezdem se myslí každý jednotlivý průjezd vozidla mezi danou dvojicí zastávek v daný den. Data jsou platná pro spoje jedoucí 20. 2. 2020.

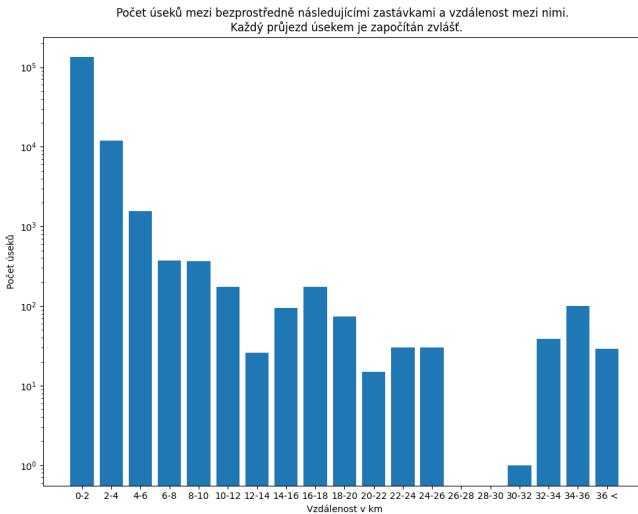
## 1.2 Popis problému odhadu zpoždění

Řešený problém se týká případu, kdy vozidlo projíždí mezi dvěma referenčními body a tato trasa má části, ve kterých vozidlo jede různou rychlostí. Např. vozidlo při vyjíždění z města jede mnohem pomaleji než při jízdě mezi městy a při vjezdu do dalšího města zase zpomalí. Takových úseků, na kterých se rychlosť jízdy liší, může být na trase více a nedají se všechny jednoduše detektovat.

Tato Práce tedy modeluje profily jízd mezi referenčními body. A na základě toho zpřesňuje odhad zpoždění. Odhad tímto novým způsobem by měl být mnohem přesnější než současné odhady, které předpokládají, že vozidlo jede konstantní rychlosť po celou dobu jízdy, více rozepsáno v kapitole 1.2.2. Také je možné brát jako aktuální zpoždění spoje poslední změřené zpoždění při průjezdu nějakým referenčním bodem (zastávkou, návštěvidlem).

Přidaná hodnota je tedy v tom, že Práce navrhne takové modely, které nebudou penezalizovat zvyšováním zpožděním za pomalou jízdu v úsecích, které se pomaleji projíždějí vždy. A také naopak zvýhodňovat snížením zpožděním za rychlou jízdu v úsecích, které se obvykle projíždějí rychleji. Pokud bychom se tedy

<sup>1</sup>Podle dat pro spoje jedoucí v 20. 2. 2020 je medián vzdálesnotí mezi zastávkama, mezi kterýma projede alespoň jeden spoj denně 943 m. Průjezdů mezi zastávkami ve vzdálenosti více než 10 kilometrů je 784, přičemž průjezdů mezi zastávkami ve vzdálenosti alespoň 2 km je přibližně 15000



Obrázek 1.1: Graf počtu úseků mezi následujícími zastávkami a vzdáleností mezi nimi.

podívali na změny zpoždění na trase mezi dvěma referenčními body, v ideálním případně by měli být nulové.

Pro řešení odhadu toho typu spoždění stačí navrhnout systém na odhadu zpoždění v půběhu jízdy mezi referenčními body z historických dat jízd.

Pro vyloučení všech pochybností je hodno uvést, že se naše Práce nesnaží předpovědět zpoždění, které spoj může nabrat vzhledem k dosavadnímu průběhu trasy. Tedy např. nijak nezohledňuje to, že spoj právě stojí v mimořádné koloně a dalo by se tedy předpokládat, že zpoždění bude rychle růst i v následujících minutách. Ale naopak Práce se snaží odhadnout zpoždění v daném bodě na trase vzhledem k obvyklému profilu jízdy. Tedy např. pokud by výše uvažovaná kolona byla pravidelná Práce ji zohlední ve statistických modelech.

### 1.2.1 Příklad nelineárního profilu trasy

Celé ilustrováno na příkladě jízd mezi dvěma zastávkama K letišti a ZLičín, kde je nelineární profil jízdy vidět velice dobře. Jedná se totiž o trasu přesně odpovídající popisu problému.

Popsané rozdíly v rychlosti a nelineární profil trasy je patrný na grafu 1.2. Za povšimnutí táké stojí viditelné zpomalení průjezdů v ranní špičce, 7–9<sup>2</sup> hodina ráno.

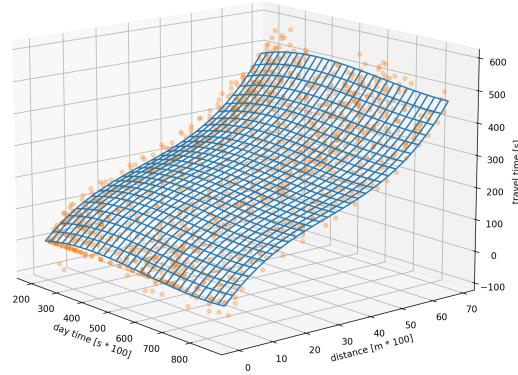
Tento příklad dále podrobněji analyzován v kapitole 2.3.2.

Na obrázku 1.3 je pro bližší představu popsané trasy vidět trasa spoje vykreslená do mapy.

---

<sup>2</sup>časy jsou v UTC

K Letišti → Zličín



Obrázek 1.2: Modrá plocha značí vymodelovaný profil trasy. Oražové body jsou jednotlivé vzorky poloh vozidel. Data pro graf jsou ze dnů 20.–21. 2. 2020



Obrázek 1.3: Trasa mezi zastávkama K Letišti a Zličín. Zdroj: mapy.cz

## Rozbor trasy

Celá tato trasa má necelých 7 km a její průjezd spojem VHD trvá 10 minut. Prvních 600 metrů je vedeno po obecní komunikaci, přes křižovatku a nájezd na Pražský okruh. Průměrná rychlosť vozidel byla  $35 \text{ km/h}^3$ .

Dále trasa pokračuje přes Pražský okruh rovně až do vzdálenosti 4.9 km od zastávky K Letišti, kde začíná nájezd na ulici Na Radost. Dá se předpokládat, že vozidla se na komunikaci vyšší třídy pohybují rychleji což dokazuje, že na tomto úseku trasy se průměrná rychlosť vozidel zvýšila na  $63 \text{ km/h}$ .

Poslední úsek se tedy skládá z výjezdu z Pražského okruhu, průjezdu křižovatkou, jízdy po obecní komunikaci a vjezdu do stanice Zličín. Délka úseku je 2 km. Průměrná rychlosť za celou trasu se na tomto úseku snížila na  $55 \text{ km/h}$ . Do této průměrné rychlosti se započítává i jízda ve všech výše popsaných úsecích, tedy skutečná průměrná rychlosť v tomto posledním úseku byla výrazně menší.

### 1.2.2 Současná řešení

Algoritmus na odhad aktuálního zpoždění mezi dvěma referenčními body již existuje a je součástí Datové Platformy – Golemio, ze kterého se čerpají data pro tuto práci. (Detailní popis dat uveden v kapitole 1.3.)

Nicméně tento algoritmus nijak nezohledňuje variabilitu profilu trasy. Totiž v tomto řešení je nahlíženo na postup vozidla na trase jako na lineární funkci vůči času. Je ovšem zřejmé, že rychlosť vozidel není konstantní, neboli doba jízdy není linárně závislá na ujeté vzdálenosti.

TODO obrázek lineárního modelu

Proto je potřeba tento odhad zpřesnit, což je cílem naší práce. K tomuto cíli jsme byli nasměrováni v rámci schůzky s pracovníky společnosti OICT, kde bylo řečeno, že toto je problém současného řešení, který je potřeba vyřešit.

## 1.3 Analýza zdroje dat

V této kapitole je popsán zdroj real-timových dat o polohách vozidel využívané v této práci.

### 1.3.1 Přístup k datům

Vozidla vysílají data o své poloze při různých událostech. Zejména pak při brzdění, rozjezdu, vyhlášení zastávky, nebo jinak každých 20 sekund<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup>Počítáno podle vozidel, které poslaly polohu v 600m (resp. 4.9km, resp. 6.6km pro další údaje o rychlosti) vzdálenosti od zastávky. Počet záznamů o poloze vozidel se v různých vzdálenostech liší.

<sup>4</sup>Řečeno zaměstnancem OICT na schůzce 4. 5. 2019

Taková data pak přímo putují k provozovateli systému na monitorování vozidel, kterým je společnost Kapsch jakožto partner ROPID. Ten však tato data zpracovává a posílá ke zveřejnění na platformě Golemio. Bohužel při tomto procesu zpracování se vytratí informace o události v jaké byla data pořízena. Tedy informace o příjezdu nebo odjezdu ze zastávky jsou zjistitelné pouze z GPS souřadnic a následném odhadu pozice vozidla na trase dané linky.

Po té co jsou tyto data přeneseny do společnosti Operátor ICT by měla být zveřejněna, nicméně data ve výše popsané podobě jsou poměrně chudá, proto je k nim přidáno více atributů. Jedná se o dopočet poslední projeté zastávky, ujeté vzdálenosti od výchozí stanice, zpoždění v poslední zastávce.

Z pohledu této práce je nejzajímavější informace o vzdálenosti, kterou vozidlo urazilo od jeho výchozí zastávky. Dále jsou přidána data o jízdních rádech a zastávkách jejichž původcem je ROPID.

Real-time data o polohách, která jsou již neplatná (zastaralá) se neposílají (posílá vždy pouze neaktuální informace) a i z Datové platformy jsou data po pár minutách nenávratně smazána.

## Dokumentace

Na úvod je nutné poznamenat, že datová platforma je stále ve vývoji a formát dat se může měnit. S tím mohou přicházet určité výpadky a problémy. K jednomu takovému výpadku došlo i při vývoji této práce, kdy po dobu 14 dnů plafomarma vůbec neodpovídala na dotazy nebo vracela prázdné datasety.

Současně s využívanou verzí API, je nasazená i pokročilejší API ve verzi 2, které obsahuje více informací a je přehledněji upravena. Nicméně při zahájení vývoje této práce nebyla verze 2 k dispozici, proto jsou využívána data pouze ze starší verze.

Oficiální uživatelská dokumentace datové platformy<sup>5</sup> je poměrně zastaralá sama o sobě tak, že aktuální sada parametrů jí neodpovídá a neobsahuje žádné popisy nebo vysvětlení dat. Proto vysvětlení jednotlivých atributů se zakládá na intuitivním pochopení nebo vyplynulo z jednání se správci platformy. V následujících kapitolách bude popsán formát dat, tak jak přichází ze zdroje. Ten se může od oficiálně vystavené dokumentace lišit. A také budou popsány pouze atributy využívané v této práci nebo zajímavé pro její budoucí rozvoj.

Každá datová sada je exportována ve formátu GEOJSON pokud se jedná o geografická data, nebo jinak ve formátu JSON. Přistupuje se k nim přes jednotné webové rozhraní pomocí HTTP požadavku daného URL adresou a jeho hlavičkou.

Ačkoli se dokumentace tváří tak, že data jsou exportována ve formátech JSON nebo GEOJSON, většinou formát dat není přesně podle specifikace těchto formátů. Například může být uveden atribut `wheelchair_accessible`, který je typu `bool` a je nastaven na hodnotu `True`, nicméně podle specifikace se tyto hodnoty

---

<sup>5</sup>Golemio: <https://golemioapi.docs.apiary.io>

píší s malým písmenem<sup>6</sup>. Pro tuto práci to sice nepředstavuje komplikaci, protože tento atribut není potřeba, ale mohlo by se stát, že některé parsery JSONu vyhodnotí řetězec jako nevalidní a skončí chybou.

Celá datová platforma Golemio je pojatá jako Open Source projekt<sup>7</sup>. Tedy je možné její zdrojový kód vylepšit či opravit nebo také čtením kódu detailně porozumět jak zde popisované zpracování dat funguje. Avšak takový rozbor zdrojového kódu je mimo rozsah této práce.

## Pozice vozidel

Ze zveřejněných dat na této platformě jsou nejdůležitější data pro tuto práci polohy vozidel. Jelikož se jedná o real-time data, data rychle zastarávají a je nutné je velmi často aktualizovat.

Využívané atributy jsou:

- `coordinates` aktuální GPS souřadnice vozidla
- `origin\_timestamp` čas zachycení polohy vozidla, v časovém pásmu UTC
- `gtfs\_trip\_id` unikátní identifikátor tripu pro spárování s jízdním řádem
- `gtfs\_shape\_dist\_traveled` vzdálenost vozidla uražená od začátku jízdy v metrech
- `delay\_stop\_departure` zpoždění zachycené při odjezdu z poslední projeté zastávky v sekundách

Příklad dat popisující aktuální polohu vozidla, na kterém je možno vidět strukturu dat i další atrubuty. Řada z nich je pro tuto práci zbytečná. Dále je možno si povšimnout atrubutu `all\_positions`, který obsahuje všechny zaznamenané pozice daného vozidla na jeho aktuální trase, tento atribut je z důvodů objemu dat volitelný a pro tuto práci se nevyužívá.

```
"geometry":{  
    "coordinates":[14.91724,50.41881],  
    "type":"Point"  
},  
"properties":{  
    "trip":{  
        "cis_agency_name":"ČSAD Česká Lípa",  
        "cis_id":"260467",  
        "cis_number":3008,  
        "cis_order":2,  
        "cis_parent_route_name":"467",  
        "cis_real_agency_name":"ČSAD Česká Lípa",  
    }  
}
```

<sup>6</sup>V průběhu tvorby této práce byla chyba opravena.

<sup>7</sup>Programátorská dokumentace je dostupná na <https://operator-ict.gitlab.io/golemio/documentation/>

```

    "cis_short_name":null,
    "cis_vehicle_registration_number":1073,
    "gtfs_route_id":"L467",
    "gtfs_route_short_name":"467",
    "gtfs_trip_id":"467_252_200105",
    "id":"2020-02-23T18:50:00Z_260467_467_3008",
    "start_cis_stop_id":30107,
    "start_cis_stop_platform_code":"A",
    "start_time":"19:50:00",
    "start_timestamp":"2020-02-23T18:50:00.000Z",
    "vehicle_type":4,
    "wheelchair_accessible":true
},
"last_position":{
    "bearing":20,
    "cis_last_stop_id":21393,
    "cis_last_stop_sequence":28,
    "delay":261,
    "delay_stop_arrival":null,
    "delay_stop_departure":287,
    "gtfs_last_stop_id":"U3389Z1",
    "gtfs_last_stop_sequence":30,
    "gtfs_next_stop_id":"U2987Z30",
    "gtfs_next_stop_sequence":31,
    "gtfs_shape_dist_traveled":"64.1",
    "is_canceled":false,
    "lat":"50.41881",
    "lng":"14.91724",
    "origin_time":"21:29:37",
    "origin_timestamp":"2020-02-23T20:29:37.000Z",
    "speed":20,
    "tracking":2,
    "trips_id":"2020-02-23T18:50:00Z_260467_467_3008"
},
"all_positions":{
    "features":[],
    "type":"FeatureCollection"
}
},
"type":"Feature"

```

## Jízdy

Dále jsou k dispozici data o každém spoji. To je popis trasy vozidla, včetně zastávek a časů příjezdů a odjezdů do/z nich. Také může být vyžádáno k informacím o jízdě připojit celý detailní nákres trasy, tj. lomená čára kopírující celou trasu daného tripu po povrchu Země.

Míra unikátnosti identifikátorů těchto tripů je předmětem dohadů a zřejmě jsou pod správou plánovačů VHD, nicméně pro účely této práce může být před-

pokládáno, že každá jízda má vlastní jízdní řád, který se váže na čas a každá jízda jede nejvýše jednou za den.

- `trip\_headsign` nápis na čele vozidla, typicky cílová stanice
- `route\_id` číslo linky
- `trip\_id` unikátní identifikátor tripu pro spárování s real-time daty, pravděpodobně odpovídá atributu `gtfs\_trip\_id`

Navíc s každým tripem může být vyžádáno zaslání seznamu zastávek, kterýma projíždí. Zde jsou k dispozici informace vázající se k danému průjezdu zastávkou. Každá uvená zastávka s sebou nese i kompletní informaci o sobě, tedy má stejnou informační hodnotu jako samostatný dotaz na jednotlivé zastávky z datové sady zastávek.

## Zastávky

- `arrival_time` čas příjezdu spoje do zastávky
- `departure_time` čas odjezdu spoje do zastávky
- `shape_dist\_traveled` vzdálenost zastávky na trase od výchozího bodu daného tripu v metrech
- `stop_id` unikátní identifikátor zastávky
- `coordinates` GPS souřadnice zastávky, často null, je třeba využít atributy `stop\_lat` a `stop\_lon`
- `stop_name` název zastávky

Příklad dat popisujících jednu jízdu včetně zastávek. Seznam zastávek a body trasys jsou zkráceny vzhledem k objemu dat.

```
"bikes_allowed":2,  
"block_id":"",
"direction_id":1,  
"exceptional":1,  
"route_id":"L421",
"service_id":"1111100-1",
"shape_id":"L421V4",
"trip_headsign":"Kolín,Nádraží",
"trip_id":"421_225_191114",
"trip_operation_type":1,
"trip_short_name":"",
"wheelchair_accessible":2,  
"stop_times":[{  
    "arrival_time":"14:14:00",  
    "arrival_time_seconds":null,  
    "departure_time":"14:14:00",  
    "departure_time_seconds":null,  
    "drop_off_type":"0",  
    "stop_id":1  
}]}]
```

```

"pickup_type":"0",
"shape_dist_traveled":0,
"stop_headsign":"",
"stop_id":"U2033Z5",
"stop_sequence":1,
"timepoint":null,
"trip_id":"421_225_191114",
"stop":{
    "geometry":{
        "coordinates":[
            null,
            null
        ],
        "type":"Point"
    },
    "properties":{
        "level_id":"",
        "location_type":0,
        "parent_station":"",
        "platform_code":"5",
        "stop_code":null,
        "stop_desc":null,
        "stop_id":"U2033Z5",
        "stop_lat":49.87486,
        "stop_lon":14.9078,
        "stop_name":"S\u00e1zava,Aut.st.",
        "stop_timezone":null,
        "stop_url":"",
        "wheelchair_boarding":0,
        "zone_id":"5"
    },
    "type":"Feature"
},
...
],
},
"shapes": [
{
    "geometry":{
        "coordinates":[
            14.90778,
            49.87494
        ],
        "type":"Point"
    },
    "properties":{
        "shape_dist_traveled":0,
        "shape_id":"L421V4",
        "shape_pt_lat":49.87494,
        "shape_pt_lon":14.90778,
        "shape_pt_sequence":1
    },
    "type":"Feature"
}
]

```

```
},  
...  
]
```

### 1.3.2 Analýza statických dat

Sběr dat probíhal ve dnech 20.–23. 2. 2020.

Data byla přebírána pouze z dat o každé jednotlivé jízdě a aktuálních poloh vozidel stahovaných každých 20 sekund. Tedy pokud určitou zastávkou žádný spoj neprojel nebo se uložení spoje z důvodu neúplných dat nezdařilo, může nějaká zastávka v databázi chybět. Stejně tak mohou chybět i nějaké spoje. Nejčastěji chybějící požadovaná data jsou informace o spoždění spoje v poslední zastávce, zcela nenalezený spoj ve zdroji dat a tedy chybějící jízdní řád. Nicméně jedná se o zanedbatelné množství spojů. Práce totiž nemůže počítat s poškozenými daty a není jejím úkolem držet všechny zastávky, ale pouze ty kterými nějaký spoj projízdí. To z důvodu přehlednosti zastávek při vizualizaci, kde ukazovat nepoužívané zastávky nemá smysl a také pro odhadu zpoždění nedává smysl počítat něco pro zastávku, která není obsluhovaná.

#### Zastávky

Do databáze bylo celkem vloženo 5820 nástupišť, které naleží celkem 2961 zastávkám. Ale naprostá většina (74 %) zastávek jsou párová, tedy mají pouze 2 nástupiště. Jednosměrných zastávek je 18 %, zastávek se 3 nástupišti jsou 3 %. Nejvíce nástupišť mají stanice Slaný Aut. nádr. (14), Černý Most (12), Kladno Autobusové nádraží (11).

#### Jízdy

Celkem bylo nalezeno 12788 spojů, z nich naprostá většina vyjela opakováně v následující den<sup>8</sup>.

#### Vstupní soubory

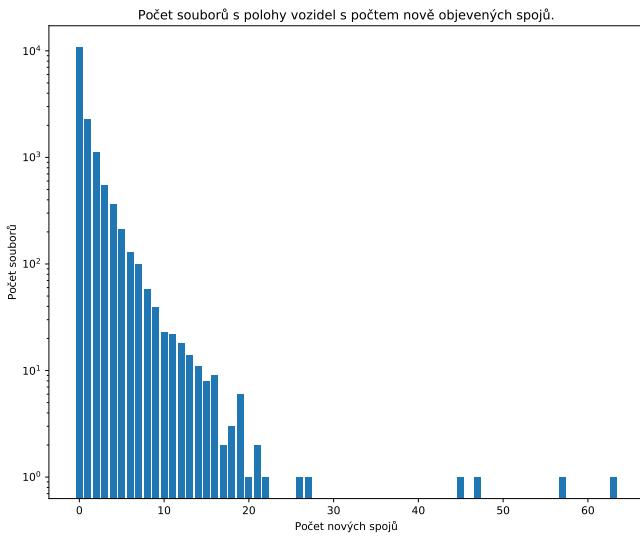
Pro testovací účely bylo celkem pořízeno 15 794 obrazů dopravní situace záznamenávající aktuální polohy vozidel.

Pro stahování těchto souborů byl využit script napsaný v jazyce Bash, který po dobu 4 dnů periodicky každých 20 sekund stáhl aktuální obraz poloh vozidel. Tento stažený dokument pak uložil v komprimovaném formátu a označil časem stažení. Tento script běžel na počítači, který pro účely této práce zapůjčil k využití pan profesor Jakub Klímek, jemuž tímto děkuji.

```
#!/bin/sh
```

---

<sup>8</sup>Ze všech vypravených jízd ve dnech 20. 2. 2020 (9334) a 21. 2. 2020 (9428) jich 9051 bylo označeno ve zdrojových datech stejným identifikátorem, tedy z našeho pohledu sdílely jízdní řád a trasu.



Obrázek 1.4: Počet souborů s počtem nově nalezených spojů v nich.

```

cur_file="current_json_file.json";

while :
do
    curl -s --header "Content-Type: application/json; charset=utf-8" \
    --header "access token" \
    'https://api.golemio.cz/v1/vehiclepositions' > "$cur_file";

    if [ 0 -ne $? ];
    then
        today='date +%Y-%m-%dT%H.%M.%S';
        echo "Curl failed $today" >> downloader.log;
        sleep 19;
        continue;
    fi

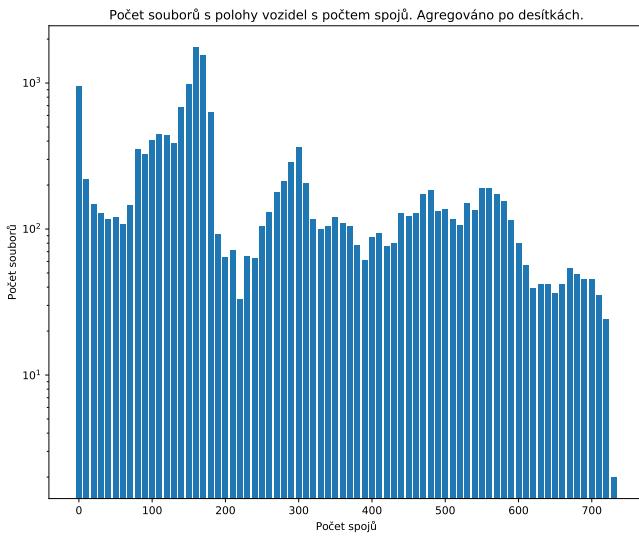
    today='date +%Y-%m-%dT%H.%M.%S';
    tar -czf "../raw_data-2/${today}.tar.gz" $cur_file;
    echo "File ${today}.tar.gz saved." >> downloader.log
    sleep 20

done

```

Z celkového počtu nalezených spojů vyplývá, že počet nově nalezených spojů v jednom obrazu je méně než jeden. Kompletní histogram počtu souborů poloh vozidel, které obsahují určitý počet nově objevených spojů je zobrazen na grafu 1.4.

Maximální počet vozidel obsažených v jednom souboru je méně než 800. Kompletní histogram počtu souborů s počtem vozidel celkem v jednom souboru je na



Obrázek 1.5: Počet souborů s počtem nově nalezených spojů v nich.

grafu 1.5. Z tohoto grafu vyplývá, že velká většina vstupních souborů z celkového počtu 15793 obsahuje do 200 vozidel v každém souboru.

Avšak ne všechna vozidla v každém souboru jsou nová nebo dostala změněny oproti předešlému záznamu. To z důvodu, že je zdroj dat nastaven tak, aby vysílal polohu vozidla jako aktuální, i když už je zastaralá několik minut. V takovém případě se zpracovává vzorek volohy vozidla stále dokola.

Další rozbor dat na grafu 1.1 a v kapitole ??.

## 1.4 Analýza vizualizačních nástrojů

Jak bylo řečeno v úvodu, součástí práce je i vizualizace spočítaných dat.

To bude provedeno formou front endové aplikace, která zobrazuje mapu a do ní zanáší data o vozidlech VHD. Funkční požadavky této aplikace jsou inspirovány již existujícími řešeními tohoto problému.

### 1.4.1 Mapové podklady

Jak vyplývá z funkčních požadavků data budou zobrazována v mapě. Mapu si samozřejmě nebudeme kreslit sami, ale využijeme jedno z již existujících řešení, které umožňuje zobrazení mapy a do ní zanést vlastní data. Takové služby mohou být provozovatelem zpoplatněny, ale pro naše demonstrační účely, kdy budeme využívat tuto službu velmi málo, bývá od poplatků většinou upoštěno.

Jedním z těchto poskytovatelů je společnost Google, která má propracované mapové podklady a prostřednictvím služby Google Maps a poskytuje pro tuto práci požadovanou službu nazývanou Google My Maps<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup><https://www.google.com/maps/about/mymaps/>



Obrázek 1.6: Mapa z golemio.cz.

Další platformou je Mapbox<sup>10</sup>, který poskytuje s využitím dalších knihovem velmi podobné služby jako Google My Maps. Nicméně narozdíl od Googlu využívá jako mapový podklad OSM otevřená geografické data.

Protože smyslem práce je v co největší míře využít otevřená data je žádoucí využít právě službu Mapbox.

#### 1.4.2 Současná řešení

Vizualizaci vozidel VHD do mapy již nabízí několik portálů. Všechny jsou však poměrně strohé.

##### Golemio

Takovou mapu zobrazuje i samotný provozovatel datové platformy. Nicméně nejsou zde vidět ani čísla linek zobrazených autobusů, natož pak nějaké další informace. Příklad vizualizace je uveden na obrázku 1.6.

##### Tram-bus

Dalším poskytovatelem je portál tram-bus, který si vede o něco lépe. Ukazuje směr jízdy vozidel, čísla linek a po kliknutí informace o zpoždění a nejbližší zastávky. Pozn.: na mapě již jsou vidět spoje DPP, protože v době psaní této práce již byly data veřejné. Příklad vizualizace je uveden na obrázku 1.7.

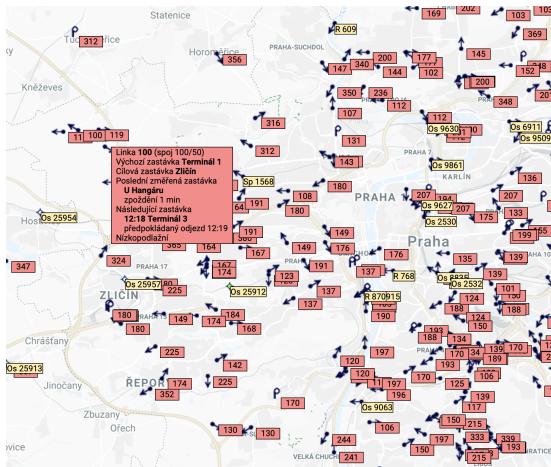
##### IDSJMK

Mimo Prahu je velice pěkně udělaná aplikace pro zobrazení vozidel IDSJMK (Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje). Ten ihned po načtení stránky zobrazuje všechny dobravní prostředky, tedy tramvaje, autobusy a vlaky vše s čísly linek. Dále pak umožňuje po kliknutí na vybraný spoj zobrazit více informací včetně jízdního rádu. Příklad vizualizace je uveden na obrázku 1.8.

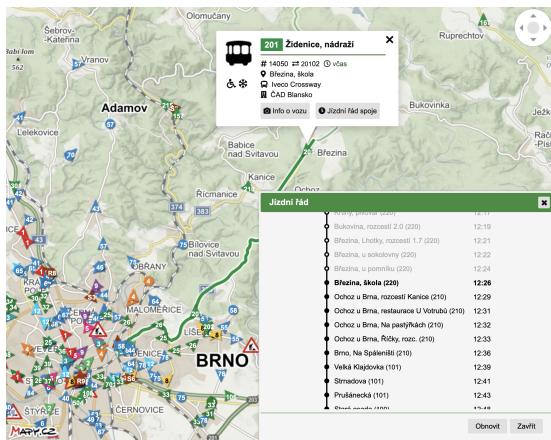
Tato aplikace je po vizuální i funkční stránce dobrou inspirací pro tvorbu aplikace v této práci.

---

<sup>10</sup><https://www.mapbox.com>



Obrázek 1.7: Mapa z [www.tram-bus.cz](http://www.tram-bus.cz).



Obrázek 1.8: Mapa z [mapa.idsjmk.cz](http://mapa.idsjmk.cz).

## 2. Návrh řešení

V této kapitole je popsán návrh technického řešení uvedených problémů.

### 2.1 Úvod

Běh celé aplikace bude rozdělen do dvou částí.

- Stahování a ukládání real-time dat o polohách vozidel do datového skladu, které budou doplněny o odhad zpoždění pro okamžité zveřejnění v uživatelské aplikaci.
- Modelování profilů jízd jednotlivých úseků. Tyto modely budou pak dále sloužit k odhadování zpoždění v budoucnu. Výpočet modelů bude prováděn jednou za delší časový úsek (nejlépe jednou za den).

Protože obě části jsou na sobě závislé v iniciálním běhu bude prováděna první část sběru dat bez odhadu zpoždění, nebo pomocí již existujícího triviálního lineárního odhadu.

Schéma návrhu celé aplikace a komunikační mapa jednotlivých komponent je ilusrrována na diagramu 2.1.

#### 2.1.1 Funkční a kvalitativní požadavky

Nejprve specifikujme požadavky systému, na kterém se pak bude zakládat konkrétní návrh řešení jádra celé aplikace (bez backendu vizualizace).

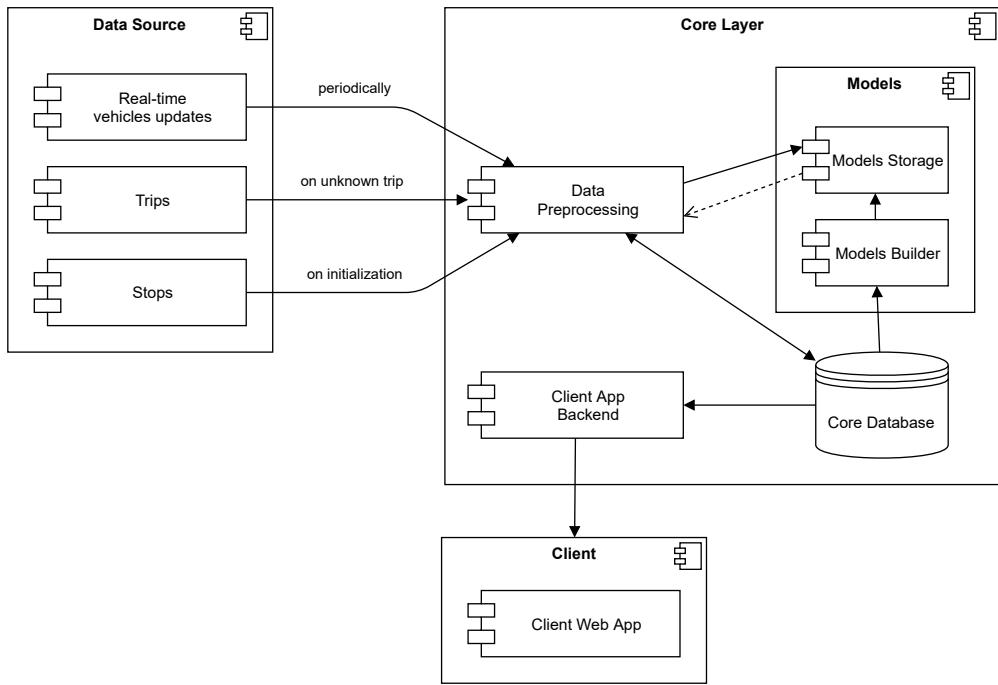
##### Funkční požadavky

- Popsaný odhad změny zpoždění na trase mezi dvěma referenčními body je nutné počítat v co nejkratším čase tak, aby cestující byli dobře informováni o stavu jejich spoje a mohli tyto informace využít např. při dobíhání spoje. A proto je potřeba zpracovávat data okamžitě po jejich vydání, spočítat odhad zpoždění a vystavit tato data veřejně. Vzhledem k tomu, že tato data velmi rychle zastarávají je nutné provádět tento proces co možná nejrychleji<sup>1</sup>.
- Data o polohách vozidel VHD v Datové platfomě jsou aktualizována nejpozději každých 20 sekund, více v kapitole 1.3. Tedy pro minimalizaci rychlosti zastarávání dat a získání všech existujících vzorků dat o polohách je nutné data stahovat alespoň každých 20 sekund.
- Odhad zpoždění se bude provádět na základě historických dat z posledních vyšších jednotek dnů<sup>2</sup>. Tím se sníží dopad mimořádné události na předpovědní model, která může na trase vzniknout. Zároveň by však neměla být

---

<sup>1</sup>Průměrná doba jízdy spoje mezi zastávkami je cca 5 min. Rozložení počtu úseků mezi zastávkami k délce jízdy mezi nimi je závislé a podobné rozložení vůči vzdálenosti ilustrované na grafu1.1.

<sup>2</sup>Pro demonstrativní účely této práce jsou využívány historická data pouze ze 4 dnů (2 pracovní a 2 víkendové).



Obrázek 2.1: UML diagram návrhu aplikace

započítávána data starší několik týdnů, protože dopravní situace se mění v závislosti na ročním období nebo také pokud se na trase vyskytne delší omezení dopravy. Pak je požadováno, aby se takové omezení projevilo v modelu profilu jízdy co možná nejdříve. Navíc se bude rozlišovat mezi daty z pracovních dnů a nepracovních dnů, to protože samotné jízdní řády se mohou lišit<sup>3</sup> a také se do velké míry liší hustota dopravy, která má velký vliv na profil jízdy. TODO do navrhy na zlepšení: Pro zlepšení výsledků by bylo lepsi respektovat svatky, kazdy den v tydnu zvlast atp.

- Zpracování historických dat bude probíhat vždy po delší době, nejlépe jednou za den. To umožní provádět náročnější výpočty, které by za normálního provozu neúměrně přetížily systém. Navíc vzhledem k povaze cíle práce ani není žádoucí zpracování historických dat provádět častěji než jednou denně, protože se nepokoušíme okamžitě reagovat na změnu dopravní situace, ale modelovat profil jízdy vždy až pro celý den.
- Uložená historická data budou strukturovaná tak, aby nad nimi mohly být prováděny statistické výpočty minimálně o frekvencích jízd spojů, vzdálostech tras a zpoždění spojů.

<sup>3</sup>Ve dnech pracovního volna se v některých případech liší doba jízdy mezi mezastávkama pro stejnou dvojci zastávek. A to je porušení základního předpokladu z kapitoly 2.3.1 Základní předpoklady.

## Kvalitativní požadavky

- Řešení bude schopno při jedné aktualizaci zpracovat alespoň 1000<sup>4</sup> vzorků poloh vozidel, kde 10 % vzorků může být o dosut neznámých jízdách. V tomto případě je potřeba stáhnout jízdní řád konkrétní jízdy a její jízdní profil, což představuje navíc dotaz na Datovou platformu jakožto zdroje dat pro tuto práci.
- Vypočítané modely profilů jízd budou dávat odhad zpoždění lepší (až na vyjimku popsanou níže), než je lineární odhad. To znamená, že zpoždění vypočítaná pro každý přijatý vzorek polohy vozidla mezi dvěma referenčními body na trase bude mít menší rozptyl než lineární odhad zpoždění.
- V případě, že spočítaný odhad zpoždění vozidla by zastaral natolik rychle, že v okamžík zveřejnění by již nebyl platný, nedává smysl zpoždění odhadovat pokročilejší metodou.

## 2.2 Zpracování vstupních dat

Struktura uložení dat se zakládá na struktuře zdrojových dat popsaných v kapitole ?? Analýza zdroje dat.

Na datové platformě jsou real-time data o vozidlech dostupná do historie řádově jednotek minut, což je naprostě nedostatečné pro jakékoli pozdější využití v rámci této práce. Především pro počítání statistik a modelování profilů jízd nad daty je potřeba zřídit lokální databázi, která bude držet historická data tak, jak byla obdržena ze zdroje. Navíc data jsou poskytována ve formátu JSON, který svou povahou není zrovna úsporný co se do velikosti souboru týče. Proto je vhodné zvolit ukládání dat v jiném formátu.

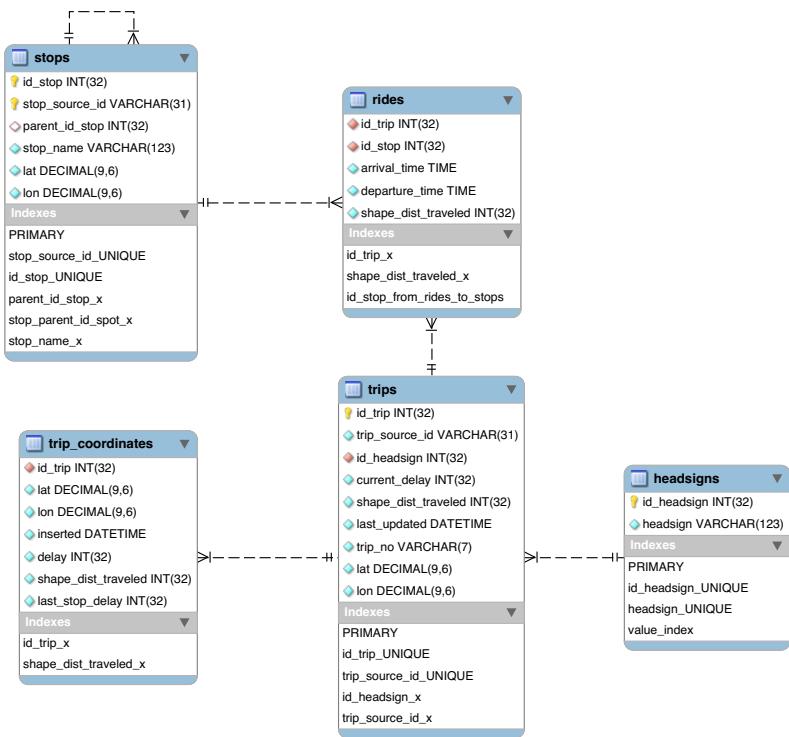
### 2.2.1 Databáze

Za tímto účelem tato práce využívá relační databázi obsluhovanou dotazovacím jazykem SQL. Struktura databáze je vyobrazena na EER diagramu 2.2<sup>5</sup>. Tato databáze se skládá z 5 tabulek. Jsou jimi:

- **trips** všechny objevené jízdy
  - **id\_trip** unikátní identifikátor používaný v databázi
  - **trip\_source\_id** identifikátor tripu převzatý ze zdroje dat
  - **id\_headsign** identifikátor nápisu pro daný trip
  - **current\_delay** aktuální zpoždění tripu
  - **shape\_dist\_traveled** aktuální vzdálenost ujetá od výchozí stanice
  - **last\_updated** čas poslední aktualizace, převzatý ze zdroje dat

<sup>4</sup>20. 2. 2020 mezi 7:00 a 7:10 bylo na trase přes 600 vozidel

<sup>5</sup>SQL dotazy na sestavení celé databaze jsou definovány v příloze database.sql. Pro testovací, debugovací a demonstrační účely slouží navíc i jiné databáze, které jsou strukturou totožné jako produkční databáze.



Obrázek 2.2: EER diagram databáze.

- **trip\_no** číslo dané linky
- **headsigns** nápisu nad vozidlem, cílová stanice
  - **id\_headsign** unikátní identifikátor nápisu
  - **headsign** text nápisu
- **trip\_coordinates** všechna historická real-time data
  - **id\_trip** identifikátor tripu, ke kterému se záznam váže
  - **lat** zeměpisná šířka polohy vozidla
  - **lon** zeměpisná délka polohy vozidla
  - **inserted** čas vložení záznamu
  - **delay** zpoždění zachycené v poslední projeté stanici před pořízením záznamu
  - **shape\_dist\_traveled** vzdálenost ujetá od výchozí stanice tripu
- **stops** všechny zastávky
  - **id\_stop** unikátní identifikátor zastávky
  - **trip\_source\_id** identifikátor zastávky převzatý ze zdroje dat
  - **parent\_id\_stop** identifikátor rodičovské zastávky, pokud existuje
  - **stop\_name** název zastávky
  - **lat** zeměpisná šířka polohy zastávky
  - **lon** zeměpisná délka polohy zastávky
- **rides** trasa každého tripu, seznam zastávek s časy odjezdů a příjezdů tvořící jízdní řád, relační tabulka mezi spoji a zastávkami, pořadí zastávek v jakém jsou spojem obsluženy je určeno časem příjezdu resp. odjezdu tak i atributem **shape\_dist\_traveled**
  - **id\_trip** identifikátor tripu
  - **id\_stop** identifikátor zastávky
  - **arrival\_time** čas příjezdu tripu do zastávky
  - **departure\_time** čas odjezdu tripu ze zastávky
  - **shape\_dist\_traveled** vzdálenost zastávky od výchozí zastávky tripu

Atributy se jménem \*source\_id jsou pravděpodobně unikátní identifikátor entity ve zdroji dat, nicméně z dokumentace zdroje to nevyplývá. Také je tento identifikátor ukládán jako textový řetězec, ačkoli je tvořen pouze číslicemi a podtržítky, není nikde zaručeno, že jej lze jednoduše převést na číselný kód. Takže pro lepší výkon databáze je použito automaticky generované id typu INT.

Každá tabulka má několik indexů, které zlepšují výkon databáze při vkládání a hledání dat. Obzvláště pokud je atribut označen jako unikátní, kde se při každém vložení ověřuje unikátnost.

Databáza je nastavená tak, aby umožňovala získat všechny potřebné informace o vozidlech, ale hlavně přístup k historickým real-time datům a to separovaně pro dvojci referenčních bodů. K tomu se zejména využívá atribut `shape_dist_traveled`, který označuje vzdálenost na trase od výchozí zastávky a je součástí vstupních dat jízdních řádů i aktuálních poloh vozidel.

### 2.2.2 Plnění databáze

Tato databáze bude plněna skriptem, jehož bude naprogramován taky, aby vždy stál aktuální obraz dopravní situace a tato data uložil do dotabáze. Toto stahování z datové platformy probíhá podle následujícího algoritmu.

Algoritmus:

```
načti všechny dostupné zastávky
dokud skrip běží
    načti aktuální polohy vozidel
    pro každé nalezené vozidlo
        pokud jízda vozidla je známá
            aktualizuj data o jízdě
        jinak
            stáhní informace o jízdě
            zpracuj a vlož jízdu do databáze
```

Protože všechny infomace ukládané do databáze jsou důležité pro hlavní cíl této práce, tak pokud se vyskytne jízda, který neobsahuje některou z požadovaných infomarcí je pak automaticky zahozena. To je řešeno pomocí databázových transakcí tak, aby stav databáze byl vždy konzistentní. Transakce v obecném smyslu fungují tak, že můžeme měnit data v databázi (i více záznamů) a tyto změny se zapíší do samotné databáze až po potvrzení, že všechny změny byly provedeny správně, pokud během provádění změn nastane chyba, můžeme v jakékoli fázi provádění změn všechny dosud provedené změny zahodit a vrátit se do původního stavu databáze před započetím transakce. Tedy pokud nejsou poskytnuta data ve formátu, který skript akceptuje, nebo nějaké povinné atributy chybí. Vložení celé jízdy nebude provedeno.

Nejčastěji chybějící atribut je zpoždění v poslední zastávce, toto je nutné vědět pro počítání zpoždění mezi referenčními body (zastávkami). Absence této informace může být způsobena tím, že vozidlo vůbec nevysílá data potřebná k jejím dopočtení, pak nemá smysl jej do databáze zahrnovat. Nebo vozidlo už vysílá, ale ještě nezahájilo jízdu, tedy nemá žádnou poslední projetou zastávku, v takovém případě budou data ignorována až do doby příchodu první relevantní informace.

Mimo popsanou databázi se do určeného adresáře ukládají trasy jednotlivých jízd, která jsou ve formátu GEOJSON jako lomená čára definována souřadnicemi. Navíc data o trasách jsou používána pouze pro vizualizaci a jsou přijímány vizualizačním nástrojem ve formátu GEOJSON, tedy tyto data není nutné vůbec transformovat a není nutné je držet v hlavní databázi. TODO do navrhу na zlepšení: lepsi vyuzit postgis databazi

Stejně tak i aktuální polohy vozidel jsou mimo databázi zapisovány do souboru, který je určen a formátován pro čtení webovou aplikací. Aktualizace tohoto souboru je provedena přednostně, ihned po načtení real-timových dat. Tím se zabrání nechtěnému čekání na aktualizaci celé databáze, která může trvat jednotky sekund.

## 2.3 Algoritmus odhadu zpoždění

Z toho jak je problém formulován vyplývá, že se má odhadovat zpoždění mezi dvěma refenčními body a jediné takové jsou zastávky na trase daného spoje. Proto cíl algoritmu může být formulován, jako vytvořit popis průběhu trasy mezi každou dvojcí zastávek, které alespoň jeden spoj obsluhuje a jsou bezprostředně sousedící ve sledu zastávek ve směru jízdy tohoto spoje. Nechť se všechny dvojce zastávek a spoje je obsluhující splňující předcházející předpoklad označují jako  $AB$  a  $S$ . Jedna dvojice zastávek pak bude  $(a, b)$  a spoje je obsluhující se značí jak  $S_{ab}$ .

Z definice problému chceme modelovat jízdu vždy mezi danou dvojcí zastávek. Ke každé dvojci zastávek  $(a, b)$  bude náležet jeden model, resp. modely pro pracovní dny a dny pracovního volna, popisující průběh jízdy mezi nimi. Tyto modely budou vycházet z historických dat průjezdů mezi těmito zastávkami.

Příklad takové dvojce zastávek  $a$  a  $b$  je uveden na příkladu v kapitole 1.2.1.

### 2.3.1 Základní předpoklady

Hned na začátek je potřeba ustanovit základní předpoklady, ze kterých bude vycházet sestrojený algoritmus vytvářející modely profilů jízd.

Zastávky je potřeba rozlišovat na jednotlivá nástupiště. Toto výrazně nezvýší počet dvojcí zastávek  $AB$ . Protože naprostá většina zastávek má pouze dvě nástupiště<sup>6</sup>. Pro každý směr jedno. Pokud má více nástupišť, pak tak bývá v případech, kdy ze zastávky odjíždí spoje do více směrů a tudíž pro každné nástupiště je jiná následující zastávka – počet dvojcí  $(a, b)$  se nezvýší. Z toho plyne zjednodušení, kterého se dopouštíme v průběhu celé práce, především pak pro tento algoritmus ohadu zpoždění a to, že termíny zastávka a nástupiště splývají.

Všechny spoje  $S_{ab}$  bez ohledu na linku nebo dopravce jedou ze zastávky  $a$  do zastávky  $b$  po stejné trase a tedy vzdálenost je konstatní. – Předpokládá se, že žádý dopravce nevyužívá jinou komunikaci a pro všechny platí pravidla silničního provozu stejně.

Čas jízdy ze zastávky  $a$  do  $b$  závisí pouze na denní době a dne v týdnu. Navíc platí žádny z dopravců nedisponuje právem přednosti v jízdě před jiným dopravcem nebo výrazně výkonějším vozidlem. Dojezdové časy mohou být ovlivněny jen charakterem řidiče, avšak toto není zjistitelné z poskytnutých dat a zároveň se předpokládá, že charaktere řidičů jsou rovnoměrně rozloženy mezi všechny dopravce a linky. Podle jízdních řádů některé linky jedou ve stejnou denní dobu

---

<sup>6</sup>Rozepsáno v kapitole 1.3.2

rychleji než jiné, avšak skutečné doba jízdy je stejná. To že některý spoj zastávku projízdí a tím je rychlejší než jiný spoj není porušení tohoto předpokladu protože se jedná o dvě různé dvojce zastávek.

Během jízdy mohou nastat mimořádnosti, které porušují výše uvedené předpoklady, nicméně detekce mimořádností a jejich řešení je nad rámec této práce a jejich počet je zanedbatelný, proto na statistické modely nebudu mít vliv.

### 2.3.2 Analýza dat a návrh modelování

Na úvod uvedme, že ve všech grafech a následně pro počítání modelů byly všechny zobrazené vzorky poloh vozidel v grafech zarovnány tak, aby jejich jízda ze zastávky  $a$  vždy začínala se spožděním 0 sekund. To podle nahlášeného zpoždění v zastávce  $a$ .

Z dat je však patrné, že né vždy se zarovnání do nuly podařilo. Takové případy jsou pak způsobeny chybami v datech vysílaných z vozidel nebo špatně určeným zpožděním v poslední projeté stanici na straně poskytovatele dat. Takové chyby však vznikají spíše vyjímečně a proto ovlivňují statistické výpočty jen málo. Pro eliminaci těchto chyb je pak v implementován modul, který se pokouší očividně chybné vzroky najít a smazat. To primárně z důvodů vizualizace vzorků v grafech, kde jeden vzorek zcela mimo škálu jiných vzorků rozhodí celý graf a graf se tak stává nepřehledným.

#### Lineární model

Odhad zpoždění vozidla na trase se v současné době provádí pomocí lineárního modelu. Tedy s předpokladem, že vozidlo jede konstantní rychlostí po celou dobu jízdy mezi dvojcí zastávek  $a$  a  $b$ .

Ačkoli je snaha tento model nahradit lepším, v některých situacích může jeho použití i na dále dávat smysl. Zejména pak v případech kdy není k dispozici dostatek dat a nebo je vzdálenost dvou zastávek natolik malá, že nemá smysl ani jakýkoliv odhad zpoždění dělat. (TODO do problemu: Lepší by bylo volit trasy s nejmenší dobou jízdy, ale čas jízdy je promněnlivý a težko se získá skutečná doba jízdy z dat. Navíc v praxi jsou vzdálenost a doba jízdy dostatečně závislé)

#### Polynomiální profil jízdy

Po analýze dat poloh vozidel a možných vlivů ovlivňující profil jízdy je patrné, že v průběhu jednoho dne dochází na trase nejvíce k několika výkyvům rychlosti jízdy. Viditelné jako "vlny" v průběhu dne na grafu 2.3), v 8:30 hod<sup>7</sup>. jízda trvala téměř 10 minut, naopak ve večerních hodinách jízda trvá kolem 7 minut.

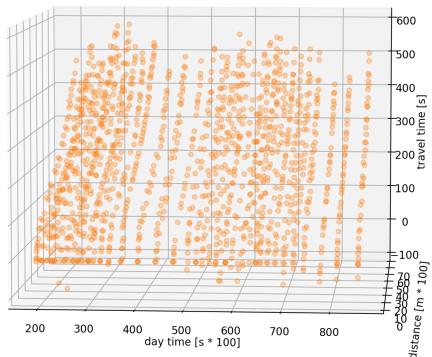
K tomuto dochází například v případech kdy spoj zastavuje ve městě a v následujících několika málo kilometrech jede pomaleji, poté zrychlý a dále opět vjede do města. Takový model se hodí spíše na delší trasy s plynulou jízdou.

Stejně tak po analýze profilu jízdy vzávislosti na ujeté vzdálenosti je na grafu 2.4 vidět, že čas jízdy narůstá taky v jistých "vlnách".

---

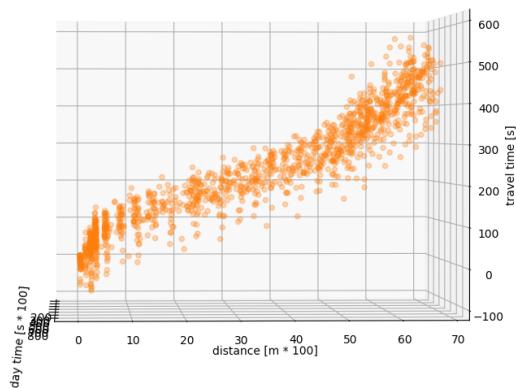
<sup>7</sup>časy jsou uvedeny v UTC

K Letiště → Zličín

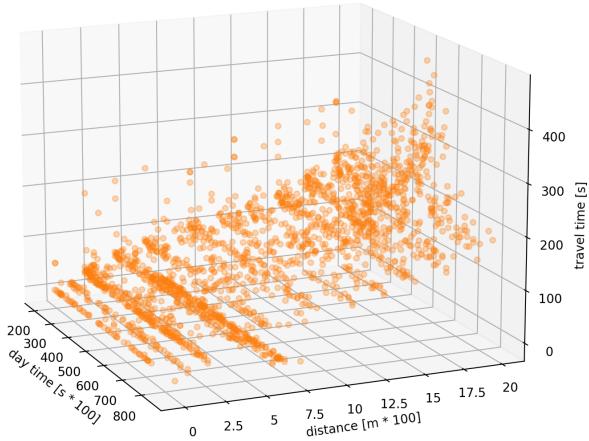


Obrázek 2.3: Variabilita délky jízdy v průběhu dne

K Letiště → Zličín



Obrázek 2.4: Variabilita času jízdy v závislosti na ujeté vzdálenosti



Obrázek 2.5: Úsek s nepravidelnostmi

Podle charakteru těchto dat nejlépe budou odpovídat modely získané pomocí lineární regrese, resp. polynomiální regrese. Ve strojovém učení se k výpočtu polynomiální regrese využívá algoritmus lineární regrese s upravenými vstupními daty.

Jako odhad zpoždění se pak vrací rozdíl skutečného počtu sekund na trase a predikce modelu. To celé se pak ještě přičítá k rozdílu predikce v modelu v čase a vzdálenosti příjezdu podle jízdního řádu a pravidelného příjezdu.

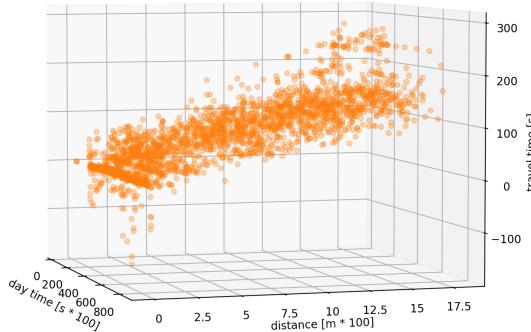
Polynomiální model se tedy hodí pro situace kdy je průběh trasy nějak ovlivněn vždy ve stejném úseku a má vliv na každý projíždějící spoj. Nebo se v průběhu dne pozvolna mění v závislosti na dopravním vytížení projížděných úseků.

Polynomiální model je pro představu vykreslen v grafu v úvodním příkladu v kapitole 1.2.1.

### Nepravidelné profily jízdy

Výše popsaný příklad však ilustruje téměř ideální případ, kde je pravidelnost jízdy velmi dobře viditelná. Rozeberme si proto nyní i jiné druhy profilů jízd.

Na grafu 2.5 je patrné, že vzorky poloh vozidel profilu jízdy stále vytváří vlny. Ovšem už nejsou tak jednoznačně vidět jak v předchozím příkladě a především se v celém grafu objevuje pár vzorků, které zcela vybočují mimo největší shluky vzorků. V těchto případech se, ale zřejmě jedná o případy vozidel, které potkala nějaká anomálie při výjezdu ze stanice a proto nabraly zpoždění hned na začátku.



Obrázek 2.6: Úsek s nepravidelnostmi 2

Pro velmi krátké trasy se zobrazené vzorky dat mohou jevit jako zcela nepravidelné. Příklad uveden na grafu 2.6. To je způsobeno tím, že doba jízdy trasy je natolik krátká, že jeden spoj trasu projede za minutu, ale druhý spoj, který se zdrží o zanedbatelný čas (z pohledu problému řešeného v této práci) přijede do následující stanice až za dvoujnásobou dobu. Dále je vysoký rozptyl vzorků způsoben nepřesnostmi při měření polohy vozidel a dalších možných problémů. Jelikož se ale jedná o velmi krátké trasy, nemá smysl jejich specifika vůbec řešit, protože spočítaná data by zastarala ještě před zveřejněním.

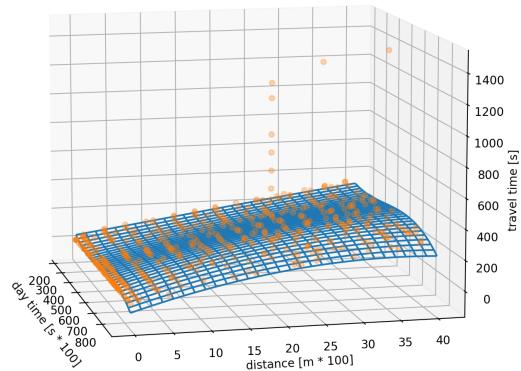
Na ukázku uvedme ještě příklad grafu 2.7, kde jedna jízda dosáhla výrazného spoždění oproti ostatním jízdám.

### Model konkávním obalem

Na dalším grafu 2.8 je zobrazen příklad, kdy na trase exituje bod, který určité procento projíždějících spojů zdrží o netriviální dobu. Něco takového nastane, pokud spoje projízdí světelnou křížovatkou nebo místem kde se náhodně tvoří kolona vozidel. Zde dochází ke skokové změně průběhu bodové funkce. Spojité modely, jakým je polynomiální model, by s okolím tohoto kritického místa měly problém. Pro případy, kdy je na trase jen jeden takový bod by použití polynomiálních modelů vyhovovalo, byť by v bodě skoku odhad nebyl úplně přesný, ale předpokládejme, že nalezená polynomiální funkce by tento skok zohlednila. Ale teroreicky je potřeba algoritmus, který umí pracovat s více kritickými body na trase.

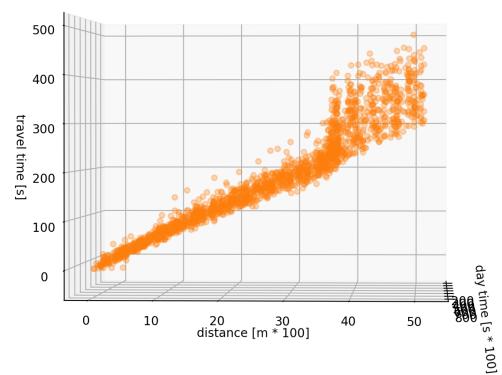
Nevyhovující průběh trasy se dvěma kritickými body  $x$  a  $y$  na trase odpovídá následně popsané modelové situaci jízdy vozidel mezi dvěma zastávkami. Uvažume, že se většina projíždějících spojů zdrží pouze v prvním kritickém bodě  $x$  o

Štěchovice → Slapy,Na Polesí

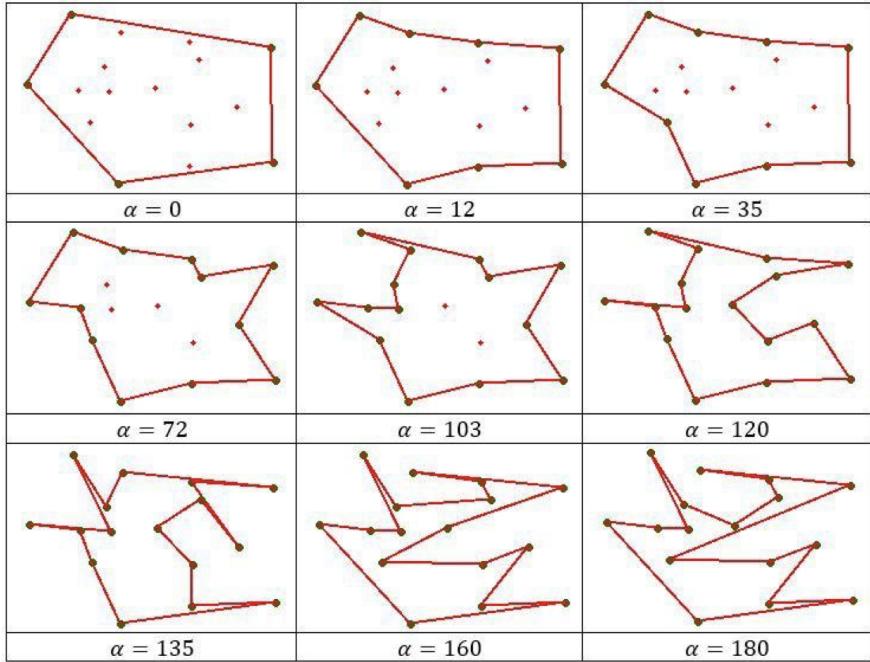


Obrázek 2.7: Výrazné zpoždění jedné jízdy

Měchenice,Rozc.k Žel.st. → Jíloviště,Výzkumný ústav



Obrázek 2.8: Úsek s nepravidelným zpožděním



Obrázek 2.9: Nejednoznačnost konkávního obalu

$c$  sekund, nebo pouze v druhém kritickém bodě  $y$  o  $c$  sekund, nebo se lehce zdrží v obou kritických bodech o  $c_y + c_x = c$  sekund<sup>8</sup>. S takovým zdržením je počítáno v jízdním rádu a tedy vozidla, která projedou první kritický bod bez zdržení jedou na čas stejně tak, jako vozidla v něm zdržená. O snížení nebo zvýšení případného zpoždění spoje je možno rozhodnout až po projetí druhého bodu. Zatímco polynomiální model by svými odhady jen uváděl uživatele v omyl.

TODO obrazek modelu

Jinými slovy na grafu času jízdý a vzdálenosti od vyjetí ze zastávky vzniká jakýsi podprostor v němž se zpoždění nemění. Pro ohraničení tohoto podprostoru je potřeba sestrojit konkávní obal všech vzorků všech spojů, které přijely do následující zastávky včas.

Nejprve k samotnému konkávnímu obalu je potřeba říct, že na množině bodů není definován jednoznačně, jak je vidět na obrázku 2.9<sup>9</sup>. Pro účely této práce je zapotřebí spočítat obal ve třídimenzionálním prostoru, což je velmi komplikovaný úkol, a není ani snadné nalézt knihovny, které by konkávní obal ve 3D spočítaly. Proto je potřeba přijít s zjednodušením úlohy. Tedy počítat obal pouze pro dvoudimenzionální prostor. Toho se nedá dosáhnou jinak než diskretizací úlohy a počítání obalu pro každou hodinu zvlášt, tedy ze všech bodů, které byly zaznamenány v průběhu jedné hodiny.

Tím může dojít k vetší granularitě obalu, než by bylo vhodné, nicméně předpokládá se, že hodina je dostatečně dlouhý časový interval na to, aby zde byly

<sup>8</sup> $c_x$  značí nabrané zpoždění v bodě  $x$ , pro  $y$  analogicky

<sup>9</sup>Zdroj: Alpha-Concave Hull, a Generalization of Convex Hull, Saeed Asaeedi, Farzad Didehvar, and Ali Mohades, Department of Mathematics and Computer Science, Amirkabir University of Technology, <https://arxiv.org/pdf/1309.7829.pdf>

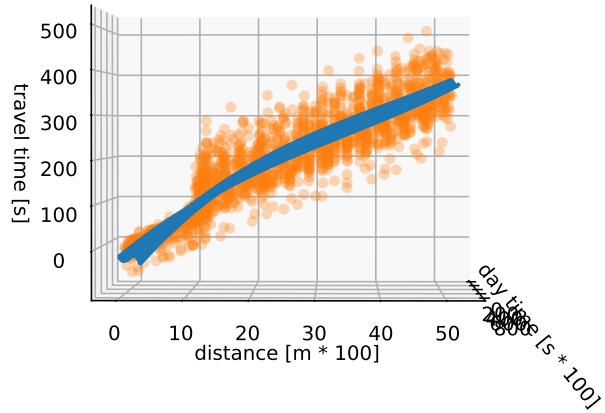
zachyceny všechny druhy průběhu jízdy a zároveň je to dostatečně krátký interval na nezkreslování denních výkyvů v čase jízdy.

Dále se jako netriviální ukazuje detekce spojů, které přijely včas a tedy všechny jejich body mají být předány k výpočtu obalu. Nabízí se použít data o všech spojích, které přijely do cílové zastávky s co nejmenším zpožděním, ale je nutné mít na paměti, že příjezdy podle jízdního řádu nemusí vůbec odpovídat realitě. Proto se zdá být nejlepší použít data od spojů, které přijely ve stejnou dobu jako je průměr všech příjezdů do cílové zastávky. Toho se docílí tak, že se poslední vzorky podle vzdálenosti všech spojů použijí pro odhad času příjezdu. Dále se pro každou hodinu použije se určité procento nejbližších spojů k tomuto odhadu.

Z předchozího popisu řešení vyplývá ovšem, že pro výpočet obalu jsou použity spoje, které ani zdaleka nemusely přijet včas jak je požadováno, ale předpokládá se, že se nepříliš vzdalují od průměrného času příjezdu. To že střední zpoždění pro celý obal není nulové, se vyřeší spočtením odchylky průměrného příjezdu od příjezdu podle jízdního řádu a následně přičtení této konstanty k odhadnutnému zpoždění. Každopádně to, že rozptyl příjezdů spojů zahrnutých ve výpočtu obalu může být netriviální, vyžaduje nahlížet na tento obal jako na lineární prostor pohybu zpoždění. Tedy že odhad zpoždění pro bod nacházející se v obalu je lineárně závislý na vzdálenosti od hranice obalu, avšak protože je známo časové rozpětí příjezdu spojů použitých pro výpočet obalu, je možné tuto vzdálenost snadno přenést na skutečné pozdění.

Naštěstí pro nás se v průběhu analýzy dat o polohách spojů nepodařilo najít jediný případ dvojce zastávek, mezi kterýma by došlo k popsané situaci – výskytu dvou kritických bodů. Nebo tyto body jsou natolik nevýrazné, že by popsané řešení pomocí konkávního obalu nepřineslo žádné zlepšení odhadu zpoždění, ba naopak vzhledem k implementační náročnosti a množstvím chyb vznikajícím při tak algoritmicky náročných úkolech by přesnost odhadu zpoždění zhoršilo. Možných vysvětlení proč tato situace nenastává se nabízí více. Zejména vlivem složitosti dopravní sítě a závislostí v ní je možné, že pokud se vozidlo zdrží v jedné koloně vozidel a na jeho trase se ještě jeden kritický bod, pak je velmi pravděpodobné že se zdrží i v něm, protože hustota dopravy je ve stejném čase stejná na celé trase vozidla. Tedy mohou nastat dvě situace: 1. vozidlo projede oba kritické body bez zdržení v časech s mírnou úrovní dopravy, 2. vozidlo se zdroží v obou kritických bodech stejně v časech s vysokou úrovní dopravy. Tyto situace jsou pokryty popisem profilu jízdy polynomiálním modelem. Další vysvětlení je, že popisované segmenty trasy (mezi zastávkami) jsou příliš krátké na to, aby se zde vyskytly 2 kritické body. Jiné vysvětlení může být, jistý druh práva přednosti v jízdě pro spoje VHD, čímž se myslí ovládání světelných křižovatek ve prospěch těchto vozidel, čímž se eliminuje dopad na zpoždění průjezdu křižovatkou.

Případ, kdy by model podle konkávního obalu přinesl zlepšení je na grafu 2.10, který zobrazuje spočítaný model pomocí polynomiální regrese. Polynomiální regrese se sice se skokovou změnou nevypořádala jak jsem předpokládal. Ale jediný problém nastane na trase před kritickým bodem, kdy model bude všem vozidlům přisuzovat vyšší předjetí, jak je ale vidět z grafu odhad se oproti středu vzorků odchyluje nanejvýš o desítky sekund.



Obrázek 2.10: Nejednoznačnost konkávního obalu

Návrh algoritmu pracující s konkávním obalem je následující. Nejprve ukažme konstrukci konkávního obalu pro dvojci zastávek  $a$  a  $b$ :

```

poslední_vzorky = vyber všechny vzorky poloh vozidel
    těsně před dojezdem do stanice $b$ od všech spojů;
odhad_příjezdu = odhadni čas příjezdu v průběhu celého
    dne podle bodů v poslání_vzorky, např.: pomocí poly regrese;
spoje_včas = prázdné pole spojů;

pro každou hodinu h:
    spoje_včas += vyber spoje, které přijely nejbliže
        odhadu v hodině h;

konkávní_obal = prázdné pole

pro každou hodinu h:
    vzorky_poloh = vyber všechny body zaznamenané
        v hodině h a náležící kterémukoli spoji v spoje_včas;
    konkávní obal += spočítej konkávní obal z vzorky_poloh;

```

Vrací: konkávní\_obal;

Dále odhad zpoždění z konkávního obalu. Pro funkci vzdálenost bodu od hranice obalu se vždy myslí vzdálenost po kolmici na osu ujeté vzdálenosti a osu času dne.

Vstup: bod v prostoru vzdálenosti, průběhu dne
 a času na trase (vzorek polohy vozidla)

```

pokud je bod v konkávní _obal:
    velikost_okna_příjezdu = rozdíl horní hranice obalu od spodní
        v zastávce příjezdu;
    spodek_okna = spodní hranice okna v čase
        příjezdu do zastávky;
    poměr = vzdálenost bodu od spodní hranice obalu
        ku vzdálenosti bodu od horní hranice obalu;
    odhad_příjezdu = velikost_okna * poměr + spodek_okna;
jinak:
    pokud je bod pod obalem:
        odhad_příjezdu = spodek_okna - vzdálenost bodu od obalu;
jinak:
    vrch_okna = horní hranice obalu
        v čase příjezdu do zastávky;
    odhad_příjezdu = vrch_okna + vzdálenost bodu od obalu;

```

Vrací: odhad\_příjezdu – pravidelný příjezd;

## 2.4 Vizualizace dat

Aplikace vizualizace dat bude postavena z částí server a client. Tedy serverová strana se postará o přístup k otevřeným datům z databáze na základě požadavků klienta.

### 2.4.1 Funkční požadavky

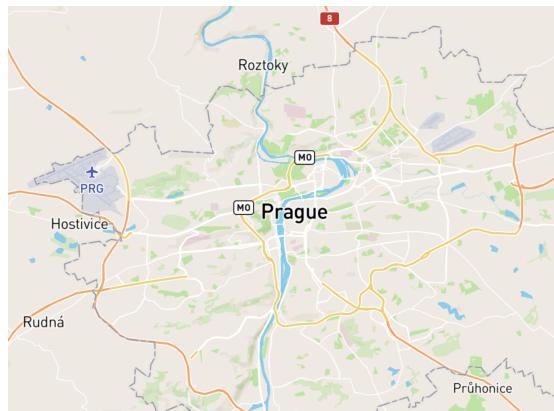
Funkční požadavky vyplývají z rozboru existujících řešení v kapitole 1.4.2. Konkrétně z jejich uživatelské přívětivosti a užitečnosti zobrazovaných informací.

- Aplikace vykreslí interaktivní mapu Prahy, Středočeského kraje a širšího okolí obsluhovaného PIDem do webového rozhraní, kterou bude možné posouvat či zoomovat.
- V této mapě budou zobrazeny vozidla na aktuálních pozicích a budou se automaticky posouvat po mapě, tak jak se pohybují ve skutečnosti.
- Po kliknutí na vozidlo se zobrazí jeho celá trasa včetně zastávek a časů průjezdů a jeho dopočítaného zpoždění.
- Po kliknutí na zastávku se zobrazí seznam spojů, které budou projíždět vybranou zastávkou a jejich trasy se vykreslí do mapy.

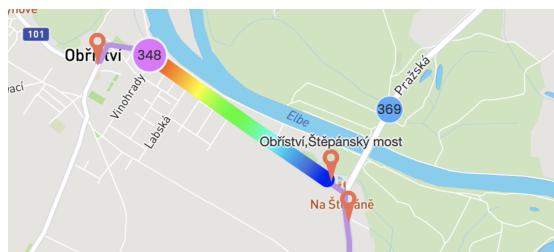
### 2.4.2 Kvalitativní požadavky

Front-end aplikace musí být schopný zobrazit v mapě řádově tisíce vozidel. Nebo je v případě velké hustoty vozidel na malém prostoru skrýt tak, aby nedošlo k matení uživatele.

Servová část včetně databáze bude schopná obsloužit desítky dotazů za sekundu a to pouze pro demonstrační účely. Účelem práce tedy není budování rozbustního backe-endového řešení schoného produkčního nasazení.



Obrázek 2.11: Mapbox Mapa, použitý styl mapy: streets-v11



Obrázek 2.12: Design zobrazení elementů v mapě, linka je 348 je vybrána

### 2.4.3 Návrh grafiky a UI

Z výše popsaných funkčních požadavků budou vycházet grafické návrh uživatelského rozhraní. Předem je potřeba zdůraznit, že návrh do velkého detailu grafických a estetických vlastností této aplikace není předmětem této práce.

Externí mapové podklady mohou být zobrazeny v několika barevných variacích, umožňují zobrazení ortofoto a také zobrazení z důrazem na různé mapové vrstvy. Pro nás je nejzádoucí zobrazit vrstvu ulic a cest a dále pak určité orientační body jako jsou budovy, vodní plochy, lesy atp. Z palety barev je pak dobrou volbou neutrální béžová barva. Příklad takové mapy je na obrázku ??.

Zobrazení jednotlivých spojů bude pomocí bodů v mapě a to konkrétně barevným kruhem s číslem linky, vybrané vozidla se rozliší jinou barvou a velikostí kruhu. Návrh reprezentace vozidel v mapě je zobrazen na obrázku ??.

Pro zvolené vozidlo se vykreslí celá jeho trasa včetně všech zastávek. Trasa je reprezentována lomenou čarou a zastávky jako špendlíky v mapě, po přejetí symbolu zastávky se zobrazí i její název. Za zvoleným vozidlem je zobrazena i historie jeho jízdy za uplynulých několik minut, to pomocí barevné lomené čáry, tvořící ocas zvoleného vozidla. Rovněž k povšimnutí na obrázku ??.

Další infomace o spoji, nebo zastávce se zobrazí v tabulce, která z části překryje mapu. Tato tabulka bude obsahovat informace o zvoleném vozidle, konkrétně konečnou stanicí, jeho zpozdění a celý jízdní řád. Respektive infomace o zvolené zastávce a to název zastávky a všechny spoje, které zvolenou zastávkou budou projíždět včetně jejich pravidelného odjezdu a aktuálního zpozdění. Po kliknutí na zastávku se tedy zobrazí její odjedová tabule.

# 3. Implementace

V této kapitole je detailně popsána implementace a volba technologií použití k implementaci navrženého díla.

## 3.1 Úvod

Nejdůležitější částí celého systému je modul výpočtu a používání pravděpodobnostních modelů odhadu zpoždění vozidel. To vytváří požadavek na využití technologií, které poskytují prostředí pro pohodlnou tvorbu těchto modelů. V současnosti jsou nejpokročilejší nástroje pro takový účel součástí balíčkové sady jazyka Python3, konkrétně se jedná o knihovnu scikit-learn<sup>1</sup> a další nástroje pro práci s velkými daty jako je knihovna NumPy<sup>2</sup>. Tyto knihovny implementují dobře známé algoritmy umělé inteligence, včetně optimalizací a pomocných funkcí zjednodušujících hledání nejlepšího modelu, dále pak i užitečné funkce pro počítání statistik. Navíc jsou tyto knihovny naimplementovány s ohledem na vysokou výkonost<sup>3</sup> a využití grafických karet<sup>4</sup>. Proto nedává smysl jejich služeb nevyužít. Využití jazyka Python3 je tedy pro jádro náší práce jasnou volbou.

Pro samotné zpracování dat žádné speciální požadavky nevyvstávají a je možné využít i jiné ověřené backendové programovací jazyky a technologie. Nicméně pro zachování jednoty vývoje není důvod měnit prostředí a využijeme též jazyk Python3. Může být namítnuto, že programy psané v jazyce Python3 nejsou výkonnostně příliš dobré, nicméně v našem případě se nebudou provádět žádné složité výpočty, ale pouze stahování dat z internetu a jejich transformace. Byť se jedná o poměrně velké objemy dat jakákoli operace s nimi je stále řádově rychlejší než stahování z internetu.

Databázi jsme již vybrali MySQL<sup>5</sup> implementaci. To zejména z důvodů, že se jedná o open source projekt a tato implementace je velmi často vyžívaná v celé řadě jiných projektů s velkou komunitou. Konkrétně pro Python3 existuje knihovna MySQL Connector<sup>6</sup> přes kterou je možné SQL databázi pohodlně obsluhovat.

Celý systém je ovládaný přes hlavní skript v souboru `download_and_process.py`. Tento skript slouží jak ke spuštění produkčního běhu aplikace tak i k údržbě dat, správným nastavení parametrů se vybere zdroj dat, kde je navýběr mezi demonstračními daty, vývojovými daty nebo real-time dady. Dále je možné spuštěním skriptu vytvořit modelu profilů jízd a táké odstranit historická data z databáze podle jejich data vložení.

---

<sup>1</sup><https://scikit-learn.org/stable/>

<sup>2</sup><https://numpy.org>

<sup>3</sup><https://scikit-learn.org/stable/developers/performance.html>

<sup>4</sup>Záleží na konkrétním hardwaru

<sup>5</sup><https://www.mysql.com>

<sup>6</sup><https://dev.mysql.com/doc/connector-python/en/>

Veškerý software bude naimplementován s ohledem na paradigmá PID. Tedy logické celky budeme dělit do tříd, jejichž instance budou reprezentovat vždy danou entitu. Každá třída bude implementovat sadu metod, odpovídající logice věci.

## 3.2 Zpracování dat

Základní myšlenka zpracování dat pocházejících ze zdroje dat popsáném v kapitole ?? je taková, že data se budou periodicky stahovat a ukládat do SQL databáze, tento postup je popsán v kapitole 2.2.

Jako součást projektu naimplementujeme pro přehlednost pomocné třídy celkově usnadňující využití zdrojů a technologií pro náš specifický účel. Dále pak z důvodu oddělení technických záležitostí, jako je např.: stahování dat ze sítě, tak aby nezasahovaly do kódu implementující logiku systému. Stejně tak se tímto eliminuje výskyt paternů v celém kódu. Konkrétně se tím myslí komunikace s databází, komunikace se zdrojem dat, komunikace se souborovým systémem. Tyto třídy navíc definují důležité konstanty, jakými jsou např.: jména využívaných souborů nebo souborových adresářů, URL zdroje dat atp.

Hlavní smyčka ve které se stahují a zpracovávají data volá následující funkce.

```
# stažení aktuálních poloh vozidel
all_vehicle_positions.get_all_vehicle_positions_json()

# konstrukce interní reprezentace vozidel
all_vehicle_positions.construct_all_trips(database_connection)

# odhadnutí spoždění všech vozidel
estimate_delays(all_vehicle_positions, models)

# kompletace dat a uložení do databáze
asyncio.run(process_async_vehicles(all_vehicle_positions, database_connection, args))
```

### 3.2.1 Konstrukce objektů vozidel

Funkce `construct_all_trips` vytvoří z každého nalezeného vozidla ve vstupním JSON souboru instanci třídy `Trip`, která je interní reprezentací těchto vozidel.

Avšak ke konstrukci instancí vozidel je potřeba získat data z databáze o jízdách řádech. To protože součástí vstupního souboru z externího zdroje není informace o poslední projeté a další následující zastávce. Tuto informaci potřebujeme pro odhad zpoždění provádějící se v dalším kroku<sup>7</sup>. Proto se na začátku konstrukce instancí třídy `Trip` čtou data z tabulky `rides` pouze pro aktuálně zpracovávané jízdy, a dále se pak sadou funkcí hledá poslední projedoucí zastávka na trase každého spoje.

---

<sup>7</sup>Ve verzi 2 datového formátu souboru poloh vozidel je již tato informace zahrnuta

### 3.2.2 Odhad zpoždění

Tato funkce odhadu zpoždění musí být volána ještě před uložením do databáze, aby se do databáze vložily data včetně odhadu zpoždění. To ovšem zapříčiní, že pokud je vozidlo dosud nenalezeno neznáme ani jeho jízdní řád a tedy nemůžeme pro něj odhadnou zpoždění. To ovšem nehraje velkou roli, protože se tak stane pro každé vozidlo ihned po vyjetí z výchozí stanice, nebo ještě pře vyjetím, v těchto případech nemá počítání odhadu zpoždění velký význam. V další iteraci již jízdní řády spoje budou známé, tedy chybějící zpoždění doplníme velmi rychle.

Funkce odhad zpoždění využívá zkonstruovaných modelů profilů jízd, pokud takový model zatím není vytvořen, použije se zpoždění v poslední projedné zastávce. Modely jsou uloženy v souborovém systému a pro každou dvojici zastávek je model uložen zvlášť.

Pro rychlejší běh aplikace jsou však po prvním načtení modely drženy v paměti počítače v proměnné typu mapa, to nám pak umožní rychlé vyhledávání podle dvojice identifikátorů zastávek. Implementace funkce je následující, tento kód je volán pro každé vozidlo zvlášť.

```
# najde model podle dvojce zastávek a dnů v týdnu
model = models.get(
    str(vehicle.last_stop or '') + "_" +
    str(vehicle.next_stop or '') +
    ("_bss" if lib.is_business_day(vehicle.last_updated) else "_hol"),
    Two_stops_model.Linear_model(vehicle.stop_dist_diff))

# vybere data potřebná k výpočtu odhadu zpoždění
tuple_for_predict = vehicle.get_tuple_for_predict()

# odhadne zpoždění
# jinak se při vkládání do databáze použije zpoždění z poslední zastávky
if tuple_for_predict is not None:
    vehicle.cur_delay = model.predict(*tuple_for_predict)
```

### 3.2.3 Kompletace dat a jejich uložení

Kompletace dat především obnáší stažení dalších dat, jako jsou jízdní řády v případě, že jízda doposud nebyla nalezena. Takových jízd může být v jedné iteraci běžící aplikace i několik desítek, při spuštění systému jsou všechny jízdy nenalezeny a tedy musí být staženy dodatečná data i pro několik stovek jízd. Aby se data o každé jízdě nestahovala sériově metoda zpracování vozidel je implementována asynchroně, resp. stahování dat je asynchronní. Díky tomu se začnou stahovat data o více jízdách v jeden okamžik. Byť čekání na stažení dat o jedné jízdě je při dobrém internetovém spojení otázkou několika desítek milisekund, tak v případech stahování dat o stovkách jízd sériově by jenom stahování dat prodloužilo běh jedné iterace o jednotky až nízké desítky sekund.

Jak tedy vyplývá z textu výše tato funkce dělí běh na dvě části, podle toho jestli je jízda vozidla nalezena nebo nenalezena. V případě nalezené jízdy v databázi se jen aktualizuje záznam v tabulce `trips`, mezi aktualizovaná data patří

aktuální zpoždění, zpoždění v poslení pojeté zastávce, ujetá vzdálenost, souřadnice vozidla a časová známka aktualizace dat ve zdroji dat. Zároveň s aktualizací dat v tabulce `trips` se provádí i vložení nového záznamu do tabulky `trip_coordinates`, která slouží jako datový sklad všech zaznamenaných poloh vozidel. Celá logika aktualizace je řešena v SQL funkci.

```

CREATE DEFINER='root'@'localhost' FUNCTION
    'update_trip_and_insert_coordinates_if_changed'(
        trip_source_id_to_insert VARCHAR(31),
        current_delay_to_insert INT(32),
        last_stop_delay_to_insert INT(32),
        shape_dist_traveled_to_insert INT(32),
        lat_to_insert DECIMAL(9,6),
        lon_to_insert DECIMAL(9,6),
        last_updated_to_insert DATETIME) RETURNS int(1)
        DETERMINISTIC
BEGIN
    SELECT last_updated, id_trip
    INTO @last_updated, @id_trip
    FROM trips
    WHERE trips.trip_source_id = trip_source_id_to_insert
    LIMIT 1;

    IF @last_updated <> last_updated_to_insert THEN
        INSERT INTO trip_coordinates (
            id_trip,
            lat,
            lon,
            inserted,
            delay,
            shape_dist_traveled,
            last_stop_delay)
        VALUES (
            @id_trip,
            lat_to_insert,
            lon_to_insert,
            last_updated_to_insert,
            current_delay_to_insert,
            shape_dist_traveled_to_insert,
            last_stop_delay_to_insert);

        UPDATE trips
        SET trips.last_updated = last_updated_to_insert,
            trips.current_delay = current_delay_to_insert,
            trips.shape_dist_traveled = shape_dist_traveled_to_insert,
            trips.lat = lat_to_insert,
            trips.lon = lon_to_insert
        WHERE trips.id_trip = @id_trip;
        RETURN 1;
    ELSE
        RETURN 0;
    END IF;
END;

```

```
END IF;  
END
```

### 3.3 Konstrukce modelů

Pro spočítání polynomiálního modelu se využívá knihovna sklearn konkrétně algoritmus zvaný Rigde, který sám o sobě hledá linární závislosti, nicméně vstupní hodnoty jsou mezi sebou náležitě pronásobeny tak, aby simulovaly polynomiální funkci. Toho se dosáhne pomocí funkce PolynomialFeatures. Optimální stupeň polynomu se zjistí spočítáním modelu pro každý stupeň v rozumných mezích a nakonec se zvolí ten s nejmenší chybou. To se v jazyce Python3 za pomocí knihovny sklearn provede následujícím kódem. Omezení stupňů polynomiální regrese vyplývá ze skušenosti, kdy modely pro vyšší stupně jsou více chybové protože došlo k tzv. přeučení modelu.

```
for degree in [1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10]:  
    model = make_pipeline(PolynomialFeatures(degree), Ridge(), verbose=0)  
    model.fit(X_train, y_train)  
    pred = model.predict(X_test)  
    error = mean_squared_error(y_test, pred)  
    if error < best_error:  
        best_degree = degree  
        best_error = error  
  
self.model = make_pipeline(PolynomialFeatures(best_degree), Ridge())  
self.model.fit(input_data, output_data)
```

Samotné nalezení správného modelu se nyní může zdát jednoduché, nicméně nejsložitější prací pro jakoukoli úlohy z oblasti umělé inteligence a strojového učení je příprava dat a v naší práci tomu není jinak. Ať už se jedná o samotná zpracování dat popsané výše v kapitole 3.2, tak také je potřeba tyto zpracovaná data dále transformovat z formátu v jakém jsou uloženy v databázi do formátu jaký je vhodný pro počítání lineární regrese. Dále je pak potřeba data vyčistit od zcela nesmyslných vzorků poloh vozidel, kterých je vstupních datech spousta a mohly by negativně ovlivnit správnost odhadů nalezených modeů.

#### 3.3.1 Čtení dat

Pro zkonstuování modelů popisujících profily jízd mezi vsemi dvojcemi zastávek je nejprve potřeba zjistit všechny dvojce zastávek, mezi kterými jede alespoň jeden spoj. To se dá zjistit pomocí jízdních řádů, které reprezentujeme v tabulce `rides` v naší databázi popsané v kapitole 2.2.1

Dále pokud máme všechny dvojce zastávek je potřeba získat všechny oznámené polohy vozidel mezi nimi pro každou dvojici zastávek zvlášť. Tyto dva kroky je možné realizovat pomocí následujícího SQL dotazu.

```
SELECT schedule.id_trip,  
       schedule.id_stop,
```

```

    schedule.lead_stop,
    departure_time,
    schedule.lead_stop_departure_time,
    (schedule.lead_stop_shape_dist_traveled - schedule.shape_dist_traveled)
        AS diff_shape_trav,
    trip_coordinates.inserted,
    (trip_coordinates.shape_dist_traveled - schedule.shape_dist_traveled)
        AS shifted_shape_trav,
    trip_coordinates.delay
FROM (
    SELECT id_trip, id_stop, shape_dist_traveled, departure_time,
        LEAD(id_stop, 1) OVER (PARTITION BY
            id_trip ORDER BY shape_dist_traveled) lead_stop,
        LEAD(shape_dist_traveled, 1) OVER (PARTITION BY
            id_trip ORDER BY shape_dist_traveled) lead_stop_shape_dist_traveled,
        LEAD(departure_time, 1) OVER (PARTITION BY
            id_trip ORDER BY shape_dist_traveled) lead_stop_departure_time
    FROM rides) AS schedule
JOIN trip_coordinates
ON trip_coordinates.id_trip = schedule.id_trip AND
    schedule.lead_stop_shape_dist_traveled -
        schedule.shape_dist_traveled > 1500 AND
    trip_coordinates.shape_dist_traveled
        BETWEEN schedule.shape_dist_traveled AND
    schedule.lead_stop_shape_dist_traveled
ORDER BY id_stop, lead_stop, shifted_shape_trav

```

Tento SQL dotaz nejprve získá všechny dvojce po sobě jdoucích zastávek z jízdních řádů v tabulce `rides`. Protože v tabulce je jízda spoje uložená jako sekvence zastávek, kde každé náleží čas příjezdu resp. odjezdu a její vzdálenost na trase spoje od výchozí stanice spoje (atribut `shape_dist_traveled`). Tedy dvojce zastávek po sobě následující se získají tak, že se seřadí všechny zastávky pro každý spoj podle atributu `shape_dist_traveled`. Následující zastávka pak je ta ležící na následujícím řádku v seřazené tabulce, tento řádek se přečte pomocí funkce `LEAD`.

K těmto dvojcím zastávek dále získáme všechny vzorky poloh vozidel. To tak, že vezme všechny vzorky pro daný spoj, které leží mezi vybranou dvojcí zastávek. V tomto dotazu zároveň vyloučíme zastávky, které jsou k sobě blíže než nebo vzdálené přesně 1500 m (v implementaci je pak vzdálenost určena parametricky), zdůvodnění této vzdálenosti je výše v návrhu modelů. Pro produkční nasazení je ještě potřeba omezit čtené vzorky podle času vytvoření, tedy např. nevyužívat vzorky starší několika dní, jak je popsáno v analýze problému. Nicméně toto omezení by vycházelo z reálného provozu ze zkušeností, jak rychle se vývýjí dopravní síť nebo jak často se mění jízdní řády.

Takto jak je SQL dotaz napsán, je jeho provedení velmi časově náročné. To nám, ale nemusí vadit protože dotaz bude volán pouze před výpočtem modelů, což je samo o sobě mnohem časově náročnější operace a navíc tato operace bude spouštěna tak, aby nepřetěžovala kapacitu stroje. Pokud by se ukázalo, že dotaz vybírá z databáze příliš velké množství dat, s kterými se poté těžce manipuluje v

paměti počítače, je možné doplnit stránkování výběru dvojic zastávek klíčovým slovem s parametry `LIMIT offset, limit`.

### 3.3.2 Příprava dat

Přečtená data z databáze se dále třídí podle dne v týdnu, ve kterém byla zaznamenána a pak pro každou sadu dat je vytvořena instance třídy `Two_stops_model`. Do této třídy se pak ukládají přečtená data.

Dále následuje čištění dat od chyb a jejich odstranění. Čištění funguje tak, že pokud nějaký vzorek dat je výrazně mimo kluster všech ostatních, tak není odstraněn pouze tento jeden vzorek, ale rovnou všechny vzorky dané jízdy. To proto, že s vysokou pravděpodobností jsou ovlivněny chybou i ostatní vzorky, ale nesplňují poměrně volné kritéria na odstranění. Hledání chyb pak probíhá tak, že se spočírá poměr čas jízdy ku vzdálenosti všech vozorků a za chybné se označí ty příliš vzdálené od průměru. Popsaný algoritmus je implementován takto.

TODO upravit kod podle aktualni verze

```
trips_to_remove = set()
trip_times_to_remove = dict()
coor_times = self.norm_data.get_coor_times()
norm_shapes = np.divide(self.norm_data.get_shapes(), 100)

rate = np.divide(coor_times, norm_shapes, where=norm_shapes!=0,) != np.array(None)

high_variance = np.where((
    abs(rate - rate.mean()) > rate.std() * Two_stops_model.REDUCE_VARIANCE_RATE
).astype(int) == 1)[0]

# for all indicated indices get trip ids
# and create dictionary of trip ids of all corrupted samples
for hv in high_variance:
    trip_id = self.norm_data.get_ids_trip()[hv]
    trips_to_remove.add(trip_id)

    if trip_id in trip_times_to_remove:
        trip_times_to_remove[trip_id].append(self.norm_data.get_timestamps()[hv])

    else:
        trip_times_to_remove[trip_id] = [self.norm_data.get_timestamps()[hv]]

self.norm_data.remove_items_by_id_trip(trips_to_remove, trip_times_to_remove)
```

Po vykonání této procedury jsou data připravena jako vstupní data pro výpočet modelu profilu jízdy podle algoritmu uvedeném výše.

### 3.3.3 Práce s modelem

Pro vložení odhadnutého zpoždění do databáze je potřeba využít předvypočítané modely pro jeho odhad.

Tento odhad se počítá pro každé vozidlo zvlášť na základě vstupních dat o aktuální poloze vozidla obohacené o další informace. Tento vstupní vektor se konstruuje ve třídě `Trip` následovně.

```
self.shape_traveled - self.last_stop_shape_dist_trav,  
lib.time_to_sec(self.last_updated),  
self.departure_time.seconds,  
self.arrival_time.seconds
```

První položka je aktuální vzdálenost vozidla od poslední projeté zastávky, dále je uveden čas zaznamenání polohy vozidla, třetí položkou je čas pravidelného odjezdu z poslední projeté zastávky a dále příjezdu do následující zastávky. Pro poslední dvě položky je nutné přečíst jízdní řád pro daný spoj z databáze.

Po sestrojení vstupního vektoru je vložen jako vstupní parametr funkce pro předpověď odhadu zpoždění, kterou má každá instance modelu. Podle typu modelu se pro odhad zpoždění využije lineární nebo polynomiální model. V obou případech je potřeba pouze ošetřit případ, kdy vozidlo jede přes půlnoc a rozdíl tedy rozdíl času příjezdu a odjezdu by vyšel záporně.

V případě, že se využívá polynomiální model pro odhad zpoždění, je navíc ošetřena situace, kdy čas zaznamenání polohy vozidla je mimo rozsah modelu, v případě, že tomu tak je, je použita nejbližší hraniční hodnota. K něčemu takovému by docházet nemělo nebo případné posunutí času nebude mít velký vliv, protože nejpozdější, resp. nejdřívejší čas průjezdu mezi dvěma zastávkami se v realitě často nemění vůbec nebo nijak výrazně. Ošetření této situace se však může vlivem a to, protože se nejdřívejší, resp. nejpozdější průjezd počítá vždy od půlnoci<sup>8</sup>.

Pro eliminaci chyby odhadu zpoždění polynomiálním modelem z důvodu, že model profiluje příjezd do následující zastávky v jiném čase než je pravidelný čas příjezdu, je navíc ještě zjištěn skutečný čas jízdy tím, že se zjistí odhadovaná hodnota v čase a vzdálenost následující zastávky. Tato hodnota se pak přičte k odhadnutému zpoždění.

## 3.4 Vizualizace dat

Data budou zobrazovány pomocí webové aplikace (klientská část) a ta bude stahovat data ze serverové části. Komunikační mapa ilustrující propojení těchto částí je zobrazena na diagramu 2.1.

### 3.4.1 Klientská část

Webová aplikace bude napsána pomocí jazyků a nástrojů vhodných pro vývoj webových aplikací. Používáme tedy značkovací jazyk HTML pro strukturu samotné webové stránky, pro stylování objektů je použit jazyk CSS. Hlavní vlastnosti stránky, jako je zobrazení entit do mapy je použitý jazyk JS, zejména pak jeho možností pro zacházení s DOM elementy. Pro připojení a načítání dat ze serveru se používá technologie AJAXových dotazů.

---

<sup>8</sup>v této práci se vždy využívá časová zóna UTC

Koncepce klientské aplikace je taková, že žádná data nezpracovává ani nepře-počítává a zobrazuje jen data taková, která obdržela od serverové strany typicky ve formátu GEOJSON. Pro aktualizi dat je potřeba vyvolat nový dotaz, typicky se stejnými parametry.

Webová aplikace bude v pravidelných intervalech aktualizovat obraz všech vozidel. Dále pak bude reagovat na uživatelské vstupy v podobě klikání na vybrané elementy. Ty potom vykreslí do mapy odlišeně nebo stáhne přídavná data k zobrazení.

## Mapbox API

Nejprve si popišme jaké funkce budeme využívat z knihovny Mapbox.

Prostředí Mapbox je široce využívaný multiplatformový nástroj pro zobrazení mapového podkladu a umožňuje do něj zanést širokou škálu různých geometrických útvarů. Takže mapové prostředí intuitivně interaguje s uživatelem a vývojáři mohou využít jednoduchého API pro zobrazení žádoucích dat do mapy.

Webová aplikace této práce využívá naprostoto základní funkcionality, které mapbox přináší. Popis jejich využití včetně načtení prostředí Mapboxu do webové stránky za předpokladu, že jsou splněny základní HTML požadavky webové stránky je následující.

Rozhraní se do webové stránky importuje pomocí:

```
<script src='https://api.tiles.mapbox.com/
    mapbox-gl-js/v1.4.0/mapbox-gl.js'></script>
<link href='https://api.tiles.mapbox.com/
    mapbox-gl-js/v1.4.0/mapbox-gl.css' rel='stylesheet' />
```

Dále je potřeba vytvořit element s identifikátorem webové stránky, kde bude mapa zobrazena.

Po naimportování je v JavaScriptu k dispozici knihovna jménem `mapboxgl` pomocí, které se ovládá celé mapové prostředí. Tedy je teď možné vytvořit samotnou mapu.

```
var map = new mapboxgl.Map({
  container: 'map', // identifikátor HTML elementu
  style: 'mapbox://styles/mapbox/streets-v11',
  center: [14.42, 50.08], // střed mapy při inicializaci [lng, lat]
  zoom: 10 // zoom při inicializaci
});
```

Nyní stačí jen vytvořit HTML element za pomocí JS a po té může být přidám do mapy následující funkci. Nyní se nám již takový element zobrazuje v mapě na zvolených souřadnicích.

```
new mapboxgl.Marker(element)
  .setLngLat([Lng, Lat]) // zeměpisná výška a šířka
  .umítnění elementu
  .addTo(map);
```

Pro vykreslení složitějších objektů, jako je třeba lomená čára se využívá funkce `addLayer`. Tato funkce přijímá data ve formátu `GEOJSON` tedy není třeba dělat žádnou trasnformaci dat.

```
map.addLayer({
  "id": id, // identifikátor vrstvy
  "type": "line", // geometrický útvar k zobrazení
  "source": {
    "type": "geojson", // formát zdrojových dat
    "data": data // zdroj dat
  },
  "paint": {
    "line-color": "#BF93E4", // barva
    "line-width": 5 // šířka
  }
});
```

K manipulaci s objekty typu `Layer` se používají následující funkce.

```
map.getLayer(id);
map.removeLayer(id);
```

To je vše co potřebujeme k naplnění cíle vizualizace dat. Autobus na mapě budeme reprezentovat kolečkem s číslem spoje a zastávku jako špendlík, toto jsou HTML elementy. Lomené čáry trasy spoje vykreslíme jako vrstvu funkcí `addLayer`.

## Běh aplikace

Se serverovou částí se komunikuje pomocí GET requestů a server vrací JSONNonové soubory. Webová aplikace používá knihovnu na parsování tohoto formátu a tedy můžeme se k nim chovat jako k mapám.

Po inicializaci prostředí Mapboxu popsanou výše následuje inicializace naší aplikace. Především se pak spustí smyčka aktualizující aktuální polohy vozidel.

```
var vehicles = new Set(); // elementy vozidel v mapě
var active_trips = {}; // vybraná vozidla
var vehicles_elements = {}; // html elementy vozidel
var no_stop_chosen = true; // indikátor vybrání zastávky

// inicializační stažení poloh vozidel
getFileByAJAXreq("vehicles_positions", showBusesOnMap);

// hlavní smyčka
window.setInterval(function(){
  getFileByAJAXreq("vehicles_positions", showBusesOnMap);

  // aktualizace ocasů všech vybraných vozidel
  for (var trip in active_trips){
    active_trips[trip].update_tail();
  }
}, 10000);
```

Po načtení poloh vozidel probíhá jejich vykreslování do mapy. Nejprve se odstraní z mapy všechny staré vozidla a pro každé nové vozidlo se konstruuje nový HTML element. Každý tento element reprezentující vozidlo poslouchá na kliknutí.

Tedy pokud vozidlo není vybráno vytvoří se nový element a následně se vykreslí do mapy a zároveň se stáhnou další informace o vozidle, které se též následně zobrazují. Jsou jimi trasa vozidla, jízdní řád a zpoždění. Vybrané vozidlo se v kódu reprezentuje vlastní třídou `Active_trip`, každá instace této třídy se přidá do proměnné `active_trips`. Tato třída pak obsahuje metody obstarávající zobrazení dalších informací, stejně tak jejich odstranění nebo aktualizaci.

Pokud vozidlo již bylo vybráno jednoduše se odstraní z množiny vybraných vozidel `active_trips` a z mapy.

V případě, že je nějaké vozidlo vybráno, zobrazují se i jeho zastávky. Každá zobrazená zastávka reaguje na kliknutí a na přejetí myši. Po kliknutí se vyberou všechny spoje projíždějící zastávkou a po přejetí myši se zobrazí název zastávky. Tyto funkcionality se HTML elementu přiřadí následujícím kódem.

```
// zobrazí všechny spoje projíždějící zastávkou
el_c.addEventListener('click', function() {
    no_stop_chosen = false;
    show_trips_by_stop(getFileByAJAXreqNoCallback(
        "trips_by_stop." + marker.name
    ), marker.name);
});

// přidá do mapy název zastávky po najetí myši
el_c.addEventListener("mouseover", function(){
    var el_s = document.createElement('div');
    el_s.innerText = marker.name;
    el_s.setAttribute("class", "stop_pin_sign");
    new mapboxgl.Marker(el_s)
        .setLngLat(marker.geometry.coordinates)
        .addTo(map);
});

// odebere všechny názvy zastávek z mapy po vyjetí myši
el_c.addEventListener("mouseout", function(){
    var signs = document.getElementsByClassName('stop_pin_sige');
    while(signs[0]) {
        signs[0].parentNode.removeChild(signs[0]);
    }
});
```

Vybraná vozidla podle zastávky se pak chovají stejně jako když je vybrané pouze jedno vozidlo. Tedy do promněné `active_trips` se vloží více vozidel.

### 3.4.2 Serverová část

Tak jak je řečeno příchozí požadavky od klineta jsou odpovídáný skriptem na serverové straně. Který je napojený na databázi a z ní extrahuje potřebná data.

Data jsou posílána v textové podobě ve formátu GEOJSON, které skrip konstruuje z dat získaných z databáze.

Server reaguje na 4 typy požadavků:

- `get_vehicle_positions` vrátí aktuální polohy všech vozidel,
- `get_tail.id_trip` vrátí lomenou čáru popisující pohyb vozidla v uplynulých  $n$  minutách, vozidla podle identifikátoru jízdy,
- `get_shape.id_trip` vrátí lomenou čáru popisující trasu spoje podle id spoje, vozidla podle identifikátoru jízdy,
- `get_stops.id_trip` vrátí seznam zastávek pro spoj podle jeho id, vozidla podle identifikátoru jízdy.

Celý server je stejně jako jádro systému naprogramováno v jazyce Python3.

#### Server knihovna

Server je naprogramován pomocí Pythoní knihovny `simple_server`, která slouží pouze k debugování, jak se píše v její dokumentaci<sup>9</sup>. Protože se nepočítá s reálným nasezením této aplikace, není potřeba programovat robustní server. Pro demonstrační účely je však toto řešení dostatečné.

Vytvoření serveru pomocí této knihovny se v jazyce Python3 udělá následovně.

```
httpd = make_server("", self.PORT, self.server)
thread = threading.Thread(target=httpd.serve_forever)
thread.start()
```

Kde `server` je funkce, která je vždy volána když server obdrží dotaz. Upozorněme, že tento způsob startu serveru je odlišný od popisu v dokumentaci.

Volaná funkce `server` je kompletní WSGI aplikace, jež příjmá argumenty `environ`, což je dotaz a atribut `start-response`, který reprezentuje hlavičku odpovědi. Dále se v této funkci nachází veskerá logika serveru, tedy reaguje na parametry dotazu.

Zpracování dotazu funguje pro všechny kombinace parametrů dotazu podobně. Vždy se data čtou z databáze a transformují se do formátu GEOJSON. Uvedme si na příkladu jak probíhá zpracování dotazu na zastávky daného spoje. Po té co obdržíme dotaz se z něj přečtou parametry. Pro dotaz na zastávky musí být parametr ve formátu `get_stops.id_trip`. Parsování dotazu a volání příslušní interní funkce se provádí následovně.

---

<sup>9</sup>[https://docs.python.org/3/library/wsgiref.html#module-wsgiref.simple\\_server](https://docs.python.org/3/library/wsgiref.html#module-wsgiref.simple_server)

```
elif "stops" == request_body.split('.')[0]:  
    response_body = json.dumps(self.get_stops(  
        request_body[request_body.index('.')+1:])))
```

Funkce `get_stops` přijímá identifikátor jízdy jako parametr a podle něj čte data z databáze pomocí SQL dotazu. Po přečtení dat vytváří mapu, která se snadno převede na řetězec ve formátu GEOJSON. Tělo funkce tedy vypadá takto:

```
stops = self.database_connection.execute_fetchall("""  
SELECT  
    stops.lon,  
    stops.lat,  
    rides.departure_time,  
    stops.stop_name  
FROM rides  
INNER JOIN stops ON rides.id_stop = stops.id_stop  
WHERE rides.id_trip = %s  
ORDER BY rides.shape_dist_traveled""",  
(id_trip,)  
)  
  
stops_geojson = {}  
stops_geojson["type"] = "FeatureCollection"  
stops_geojson["features"] = []  
  
for stop in stops:  
    stops_geojson["features"].append({  
        "name": stop[3],  
        "departure_time": stop[2].total_seconds(),  
        "geometry": {  
            "coordinates": [float(stop[0]), float(stop[1])]  
        }  
    })  
  
return stops_geojson
```

# 4. Testování a evaluace

V této kapitole je popsáno jak je celá aplikace otestována. Dále pak porovnání odhadů zpoždění se stávajícím řešením.

## 4.1 Testování softwarového řešení

Kód práce popsaný v kapitole 3 je otestován unit testy. Propojení tohoto softwaru s databází i zdrojem vstupních dat je testováno integračními testy.

### 4.1.1 Unit testy

Unit testy testují spravnou funkčnost jednotlivých metod všech softwarových komponent této práce.

Pro ověření správné funkčnosti některých metod jsou vygenerována vstupní či výstupní data. To z důvodu, že tyto metody pracují z komplexní datovou strukturou nebo s velkým objemem dat, který není možno zadat jako vstupní přímo v kódu testu, resp. je potřeba porovnat výstup tetované metody a ze stejných důvodů není možné uvádět výstupní hodnoty pro porovnání přímo v kódu testu. Typickým příkladem takové vstupní struktury je model profilu jízdy, ptotože je potřeba otestovat funkce, které s takovým modelem pracují.

### 4.1.2 Integrační testy

TODO Popisovat co testují testy? Není v tom žádná složitá logika. Dále otázka k celému textu jak odkazovat na jednotlivé soubory s kodem?

### 4.1.3 Testy kvality

Všechny následující výkonostní testy jsou prováděny na osobním notebooku s technickými parametry uvedenými v tabulce 4.1.3

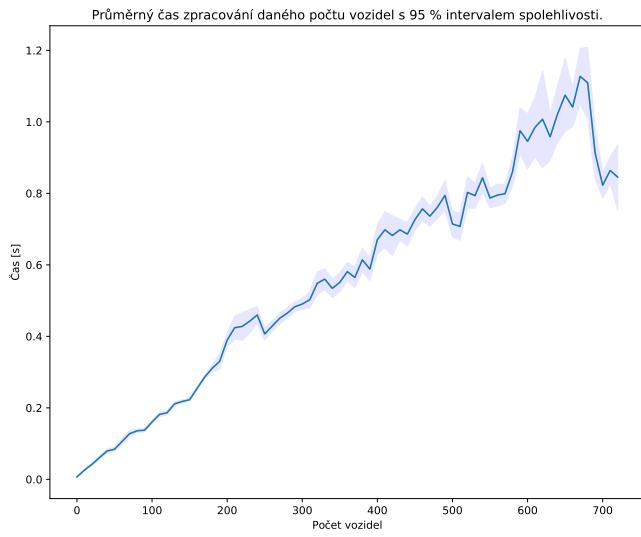
Parametr	Hodnota
Procesor	4x Intel(R) Core(TM) i7 CPU @ 2.70 GHz
Paměť	16 GB DDR3 RAM
Rychlosť zápisu na disk	1000–3000 MB/Sec
OS	macOS Big Sur
MySQL	version 8.0.18

1

Pro potlačení zkreslení testů vlivem čekání na stažení dat z internetu jsou všechny data načítána z disku počítače.

---

<sup>1</sup><https://9to5mac.com/2016/11/01/the-late-2016-entry-level-13-macbook-pro-has-a-ridiculously-fast-ssd/>



Obrázek 4.1: Průměrný čas zpracovávání daného počtu vozidel ze všech souborů se statickými daty. Světle modrá barva ohraničuje 95 % interval spolehlivosti. Počty vozidel jsou vždy zaokrouhleny dolů na celé desítky.

Testování stejně jako funkční a kvalitativní požadavky na práci vychází z analýzy vstupních dat uvedené v kapitole 1.3.2.

## Zpracování dat

Zpracování dat probíhá přečtením souboru s polohy vozidel a dále zpracovává každé vozidlo zvlášť. Přičemž pokud je vozidlo již nalezeno a jeho poloha se od poslední aktualizace změnila provedou se pouze dvě čtení z databáze, jeden záznam se aktualizuje a vloží se jeden nový záznam<sup>2</sup>. Pokud je vozidlo již nalezeno a jeho poloha se od poslední aktualizace nezměnila provede se pouze jedno čtení z databáze. Pokud ovšem je vozidlo obsluhující spoj nenalezeno musí se číst soubor s detailním daného spoje a všechna data se vkládají do databáze (jízdní řád včetně zastávek) navíc geografická lomená čára popisující jízdu se ukládá jako soubor.

Jak je ale vidět na grafu 4.1 i pro nejvyšší množství vozidel (720) celé zpracování trvá nanejvýš 1.2 sekundy. Z toho plyne, že samotné zpracování dat není nijak časově náročné a vzhledem k 20sekundové periodě aktualizace dat máme velkou časovou rezervu. Rychlosť zpracování jednoho vstupního souboru může více ovlivnit stahování dat z internetu, kde ale předpokládáme, že po většinu času nebude trvat stáhnout aktuální polohy vozidel déle než desítky milisekund.

Jediné delší prodlení může nastat ve chvíli, kdy je potřeba stáhnout velké množství dodatečných informací o novém spoji. Na grafu 1.4 je vidět, že až na jednotky vyjímek je počet nově nalezených spojů v jednom souboru nejvýše 20.

---

<sup>2</sup>ověření existence spoje v tabulce trips, načtení jízdního řádu z tabulky rides, aktualizace dat spoje v tabulce trips a vložení aktuální polohy vozidla do tabulky skladující historická data trip\_coordinates

Aplikace je ale naimplementována tak, aby se tyto informace stahovaly asynchroně a tedy čákání na stažení dat je co nejkratší.

## Konstrukce modelů

Po využití testovacích dat vzorků poloh vozidel zaznamenaných ve dnech 20.–24. února 2020 bylo podle krytéří, kterými jsou zejména vzdálenost zastávek a počet vzorků mezi nimi, sestrojeno celkem 1106 polynomiálních modelů. Z toho je 847 modelů pro pracovní dny, které jsou nejdůležitější. Přičemž celkový počet páru zastávek je 7230, ale zastávek ve vzdálenosti 1500 metrů<sup>3</sup> je pouze 2142. Z toho vychází, že u 40 % dvojic zastávek je dostatek dat, aby dával výpočet modelu smysl.

U zbylých dvojic zastávek se využívá lineární model.

Čtení dat potřebných pro trénování modelů z databáze, kde jsou data ze 4 dnů trvá přibližně 110 sekund. Čtení se totiž provádí komplikovaným SQL dotazem uvedeným v kapitole 3.3.1, ovšem na rychlosť provedení tohoto dotazu i konstrukce modelů celkem neklademe žádné časové nároky, protože přepočítávání modelů je plánováno na čas nejmenšího zatížení systému, což bývá typicky v noci, kdy máme několik hodin pro výpočet.

Dále ověřme, že výsledek dotazu nezahltí paměť počítače, dotaz sice umožňuje čtení dat po stránkách, ale v implementaci se tato vlastnost nevyužívá. Určení velikosti objektu jazyka Python3 v paměti počítače není úplně trivální úloha, protože v paměti není objekt uložen na jednom místě, na jeho části se totiž ukazuje pointery<sup>4</sup>. Dobrý odhad nám, ale poskytne objektu na disk pomocí knihovny `pickle`<sup>5</sup>. Takto uložený objekt zabírá necelých 10 MB prostoru na disku.

Samotné zpracování dat a trénování modelů trvá pro všechny 2142 páru zastávek přes 2 minuty. Pro jeden pár zastávek je průměrná doba běhu 57 milisekund. Nejdéle trvá výpočet modelů 1.2 sekundy a to v případě, kdy se zpracovává dohromady přes 10 000 vzorků poloh vozidel.

## Serverová část uživatelské aplikace

Server odpovídá na všechny typy požadovaných dotazů.

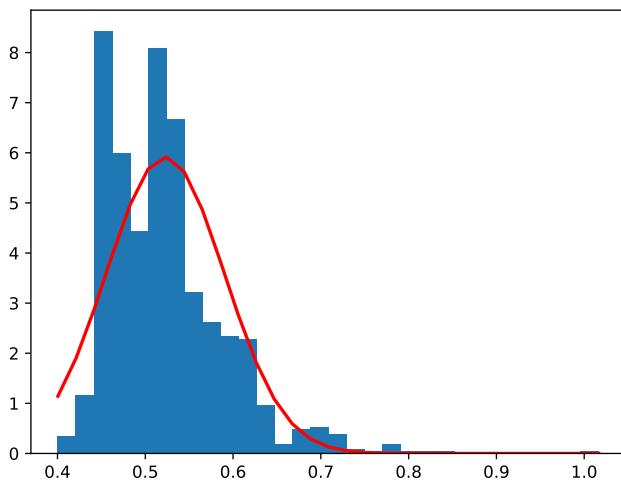
Server je schopný odbavit přinejmenším 100 dotazů za sekundu. Na grafu 4.2 je zobrazeno jako dlouho trvalo serveru odpovědět na 100 paralelních dotazů, celkem ve 1 000 případech. Průměrně odpověď trvala mírně přes půlsekundu a jen v jednom případě jsme na odpověď čekali rovnou sekundu, což je nejzaší přípustná hodnota.

---

<sup>3</sup>zvolená minimální vzdálenost mezi zastávkama, mezi kterýma má ještě smysl odhadovat zpoždění

<sup>4</sup><https://docs.python.org/3/reference/datamodel.html#objects-values-and-types>

<sup>5</sup><https://docs.python.org/3/library/pickle.html>



Obrázek 4.2: Doba odpovědi serveru na 100 paralelních dotazů (1000 vzorků)

## Vizualizace

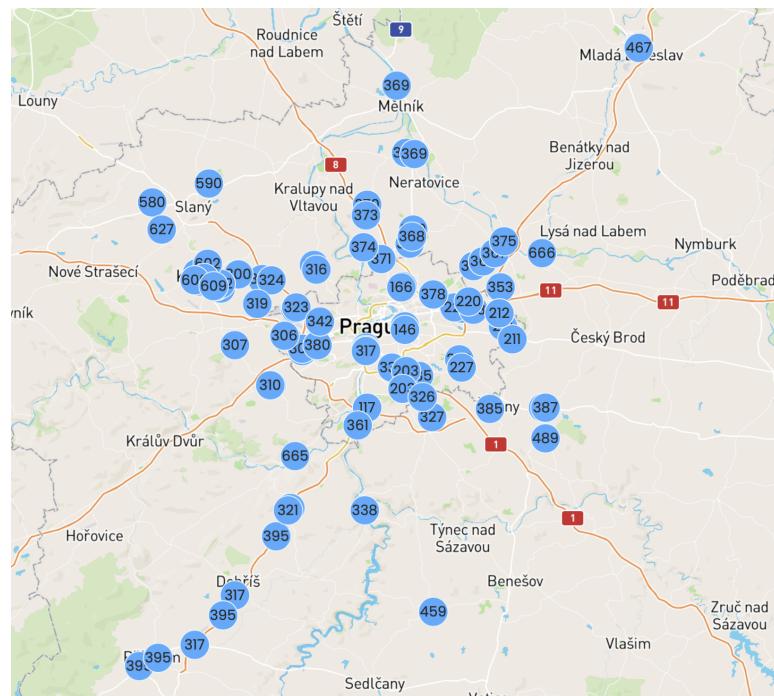
Zátěžové testování vizualizační aplikace se dělá poměrně obtížně. Prakticky je pro testování jakékoli frondendové aplikace vždy potřeba spustit aplikaci na konkrétním zařízení a pozorovat její chování a výkon.

V našem případě pro testování zobrazení vozidel na mapě se spokojíme s testováním ve webovém prohlížeči, konkrétně v Safari verze 14.0.3 a Google Chrome verze 90.0.4430.93. Testování probíhá na datech používaných pro demonstraci běhu celého řešení. Tato data jsou sesbírána ve dne 23. 2. 2020 večer a zachycují půlhodinový časový interval.

Oba prohlížeče bez jakýchkoli problémů zobrazily v jeden moment více než 100 vozidel a stejně tak zvládly i data aktualizovat. Po celou dobu testování aplikace běžela plynule. Ukázky grafického znázornění jsou zobrazeny na obrázcích 2.12, kde je vybrán jeden spoj a zobrazují se jeho zastávky a jeho trasa. Dále na obrázku 4.3 jsou vidět polohy vozidel tak, jak byly zaznamenány 23. 2. 2020 ve 21:30. Na obrázku 4.4 je zobrazen způsob zobrazení shluku vozidel, ikony reprezentující vozidla se překrývají, zároveň ale překryvy nepůsobí nijak rušivým dojmem, navíc po přejetí myší po jakékoli části i částečně skryté ikony přenese ikona do popředí tak, aby bylo číslo linky dobře viditelné a bylo umožněno vybrání vozidla klikem myši.

Dále se v pořádku zobrazily i přídavné informace o vybraném vozidle. Tedy všechny zastávky, kterými spoj projízdí, kterých může být i několik desítek a tabulka s jízdním řádem. Na obrázku 4.5 je vidět zobrazení celé trasy spoje. Vybraný spoj je zvýrazněn a vždy se zobrazí přes všechny ostatní ikony jiných vozidel. Jízdní řád spoje se pak zobrazí v tabulce zobrazené na obrázku 4.6.

Pokud byla vybrána zastávka zobrazila se odjezdová tabule a všechny spoje,



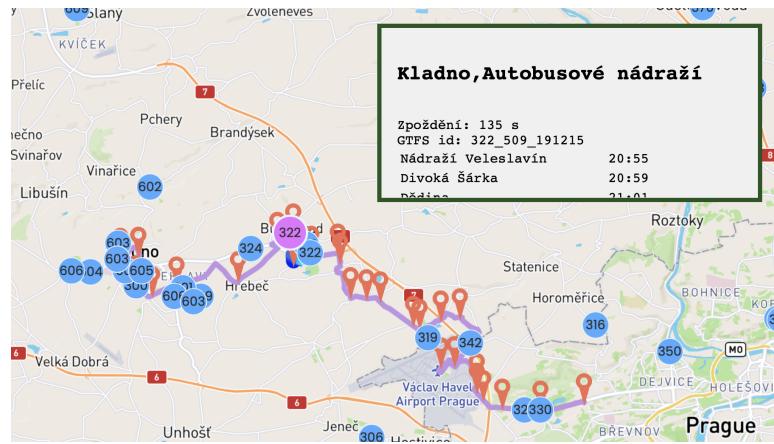
Obrázek 4.3: Mapa Prahy a okolí s polohy vozidel zaznamenaný 23. 2. 2020



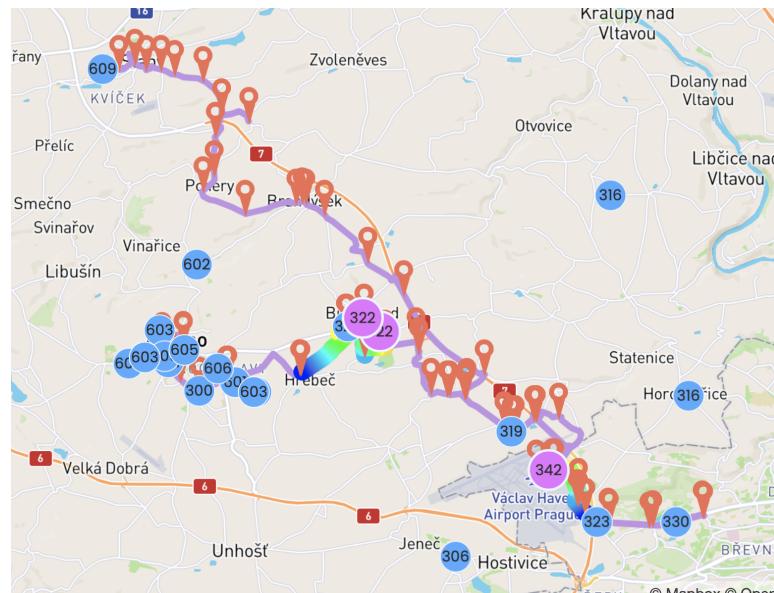
Obrázek 4.4: Shluk vozidel



Obrázek 4.5: Vyznačená trasa jízdy



Obrázek 4.6: Vyznačená trasa jízdy s jízdním řádem



Obrázek 4.7: Vozidla projíždějící vybranou zastávkou

které budou zastávkou projíždět<sup>6</sup>. Zobrazení více vozidel současně je ilustrováno na obrázku 4.7. Odjezdová tabule je zobrazena na obrázku 4.8

## 4.2 Evaluace výsledků

### 4.2.1 Konstrukce modelů

Zde popsaná data vychází z trénování modelů na datech sbíraných ve dnech 20. 2. 2020 – 23. 2. 2020, tedy ze 4 dnů (2 pracovních, 2 víkendových).

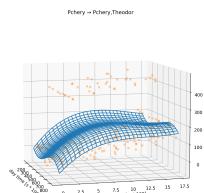
Z 2142 dvojic zastávek se alespoň pro jeden typ dne (pracovní, víkendový) vytvořil polynomiální model popisující profil jízdy mezi nimi pro 1108 dvojic zastávek. Pro oba typy dnů se polynomiální model vytvořil ve 222 případech.

---

<sup>6</sup>V demonstrační aplikaci se zobrazí všechny spoje projíždějící zastávkou, protože časy jízdních řádů neodpovídají simulovaným časům pořízení vzorků poloh vozidel.



Obrázek 4.8: Odjezdová tabule



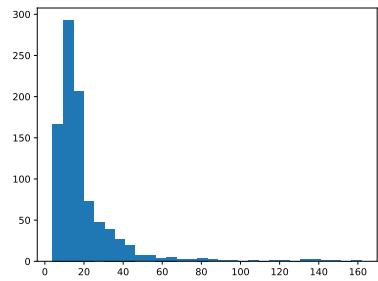
Obrázek 4.9: Modelování profulu jízdy s chybnými vstupními daty

Ve 190 případech se vytvořil model pouze pro pracovní dny protože mezi danou dvojicí zastávek nejel žádný spoj ve víkendový den.

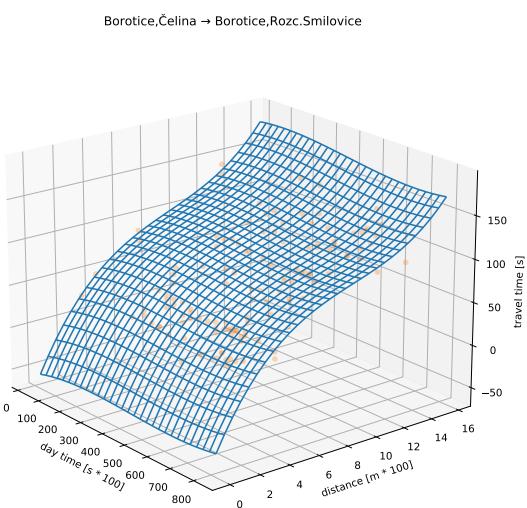
Chceme-li zjistit jak přesně jsou profily jízdy odhadnutý pomocí vytvořených modelů, zaměříme se na RMSE u každého modelu. Tato chyba nám říká o kolik sekund se v průměrném případě nás odhad plete od skutčnosti na testovacích datech<sup>7</sup>. Pro pracovní dny je průměrná RMSE necelých 20 sekund. Nejvyšší RMSE byla zaznamenána 200 sekund. Tak vysoké odchylky jsou, ale po prozkoumání jednotlivých případů způsobeny chybami ve vstupních datech, které se automaticky odstraňují jen velmi obtížně, příklad je zobrazen na grafu 4.9. V tomto konkrétním případě jsou chybně uvedena zpoždění v poslední projeté zastávce. Histogram všech RMSE modelů z pracovních dnů je zobrazen na grafu 4.10. Zde je patrné, že nejčastěji je chyba do 30 sekund a zcela výjimečně překročí 60 sekund. Takto nízké chyby jsou nad očekávání dobré, protože průměrných 20 sekund je pro cestujícího čekající na autobus takřka nepostřehnutelných.

Co se týče stupňů polynomiálních regresí, které využíváme při konstrukci modelů, tak nejčastěji se generoval model stupně 3 nebo 4. Což značí, že průběhy tras jsou poměrně tvárné. Modely vyššího stupně se nalezly také, ale spíše značí chybu v datech, protože se tak snaží vymodelovat různě rozdílené vzorky jako třeba na obrázku 4.9. Nakonec se nalezlo i nezanedbatelné množství modelů stupně 2, což také značí tvárnost, ale převážně jen v jedné ose. Vizualizace modelu druhého rádu je na grafu 4.11, třetího rádu na grafu 4.12

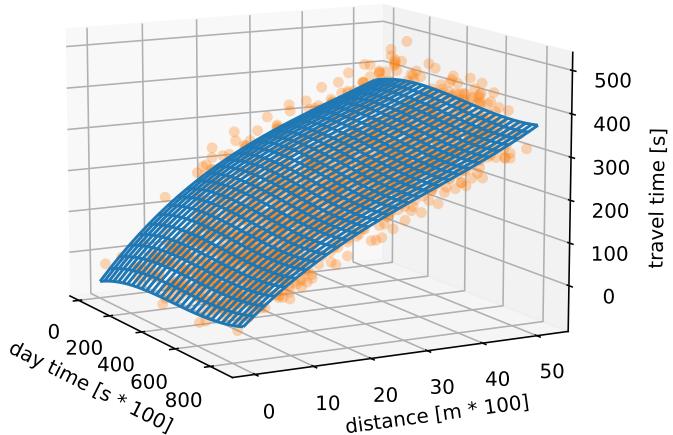
<sup>7</sup>Jedná se o testovací data, podle kterých se určil nejlepší stupeň polynomu. Kdy vstupní data pro funkci trénování modelu byla rozdělena na trénovací a testovací. Testovací data podle kterých posuzujeme vlastnosti nově odhadnutých zpoždění v kapitole 4.2.2 je zcela jiná množina dat.



Obrázek 4.10: Histogram RMSE



Obrázek 4.11: Histogram RMSE



Obrázek 4.12: Histogram RMSE

#### 4.2.2 Odhadý zpoždění

Z toho jak jsou definovány požadavky řešení v kapitole 2.1.1 pro změření kvality výsledků stačí porovnávat odhad zpoždění lineárního (původního) modelu a nového polynomiálního modelu. Přičemž odhad je lepší pokud má sekvence odhadů zpoždění z celé jízdy mezi dvojicí zastávek menší rozptyl<sup>8</sup>.

Podívejme se tedy na porovnání odhadů zpoždění novými modely profilů jízd se stávajícím řešením pracujícím s předpokladem, že vozidla jedou celou trasu mezi dvěma zastávkami konstantní rychlostí. Budeme porovnávat dat pouze mezi dvojci zastávek mezi, kterými byl spočítán polynomiální model. V jiných případech, kdy model spočítán nebyl se vždy použil lineární model a není tedy co srovnávat.

Evaluaci výsledků budeme provádět s daty sesbíranými 20. 2. 2020, které použijeme jako trénovací data a s daty sesbíranými 21. 2. 2020, které použijeme jako testovací data. Toto je standardní postup pro hodnocení úspěšnosti predikcí modelů ve světě strojového učení. Modely nemohou být testovány na stejných datech, jako na kterých byly trénovány, protože kdyby se trénovalo i testovalo na stejných datech, model by nemusel nic predikovat, ale stačilo by, aby si jen "zapamatoval" hodnotu z množiny trénovacích dat.

Z dat sesbíraných 20. 2. 2020 se vytvořilo 284 modelů popisující průběh trasy.

---

<sup>8</sup>Níže budeme s pracovat s odmocninou z rozptylu, což se formálně nazývá směrodatná odchylka.

Budeme porovnávání zaznamenaná odhadnutá zpoždění mezi odhadem podle lineárního modelu a polynomiálního modelu. Pro lepší výsledky vyloučíme z porovnání vzorky poloh vozidel, které byly zaznamenány bezprostředně po vyjetí z první zastávky nebo před přijetím do druhé zastávky. Takové vzorky poloh vozidel obsahují často chybná data, která negativně ovlivňují výpočet modelů (data jsou vyloučeny i při výpočtu) i porovnání jejich výsledků. Tyto chyby jsou převážně způsobeny zaokrouhlováním atributu ujeté vzdálenosti ve vzorku dat na celé stovky.

Ilustrujme si tento problém na příkladu z reálných dat. V tabulce 4.2.2 jsou zaznamenány vybrané polohy vozidla, které jelo podle jízdního řádu, jehož první dvě zastávky jsou uvedené v tabulce ?. Ačkoli je druhá zastávka spoje ve vzdálenosti 4840 metrů o výchozí zastávky, podle vzorku poloh vozidla pořízeném ve vzdálenosti 4800 metrů se změnilo zpoždění v poslední zastávce, což značí, že vozidlo již stojí v druhé zastávce. Avšak kdybychom brali všechny vzorky dat pořízené před projetím bodu 4840 metrů (druhá zastávka), zahrneme tento bod do výpočtu modelu, resp. evaluace výsledků a negativně nám ovlivní výsledky. Dále vydíme, že po vyjetí ze zastávky má vozidlo konstantní zpoždění v poslední projeté zastávce, tedy vozidlo opustilo zastávku a je na trase.

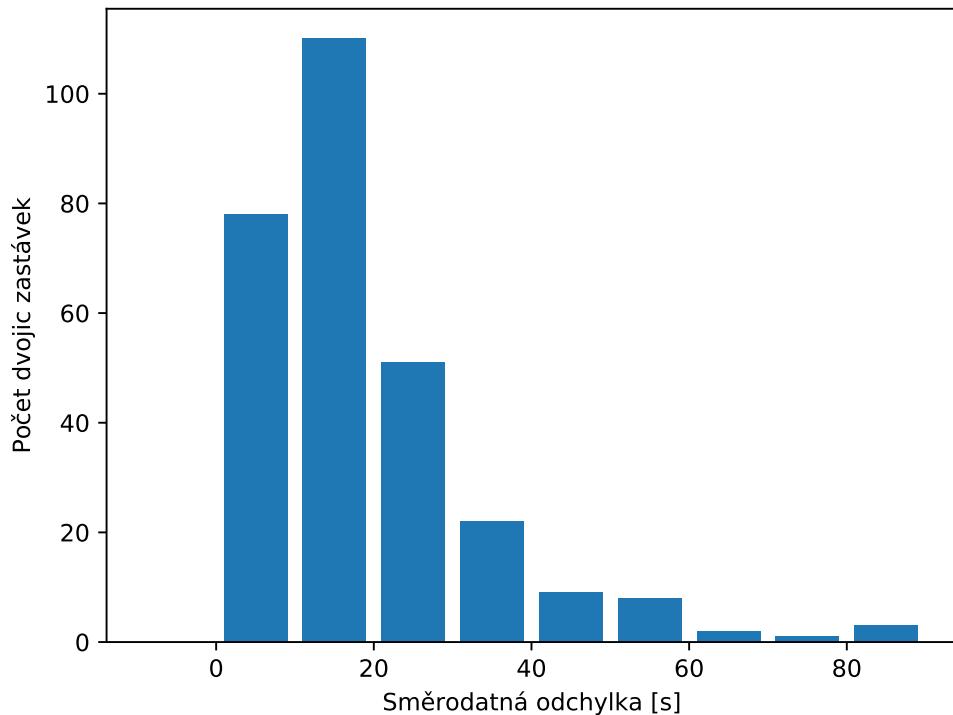
ID spoje	ujetá vzdálenost	zpoždění v poslední zastávce
336_89_181210	4400	61
336_89_181210	4700	61
336_89_181210	4800	84
336_89_181210	4900	92
336_89_181210	5300	92

Tabulka 4.1: Záznamy poloh spoje 336\_89\_181210.

ID spoje	vzdálenost zastávky na trase
336_89_181210	0
336_89_181210	4840

Tabulka 4.2: Výtah z jízdního řádu spoje 336\_89\_181210.

Nyní se podívejme už na samotné srovnání rozptylů zpožděních, které jednotlivé modely odhadovaly na trasách mezi danými dvojci zastávek. Histogram rozptylů k dvojcím zastávek podle lineárního modelu je vidět na grafu 4.13. Histogram rozptylů zpoždění podle polynomiálního modelu je zobrazen na grafu 4.14. Z porovnání těchto grafů je jasně viditelné, že došlo k výraznému zmenšení rozptylu. Průměr rozptylů se snížil z 19 sekund na 12.



Obrázek 4.13: Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více

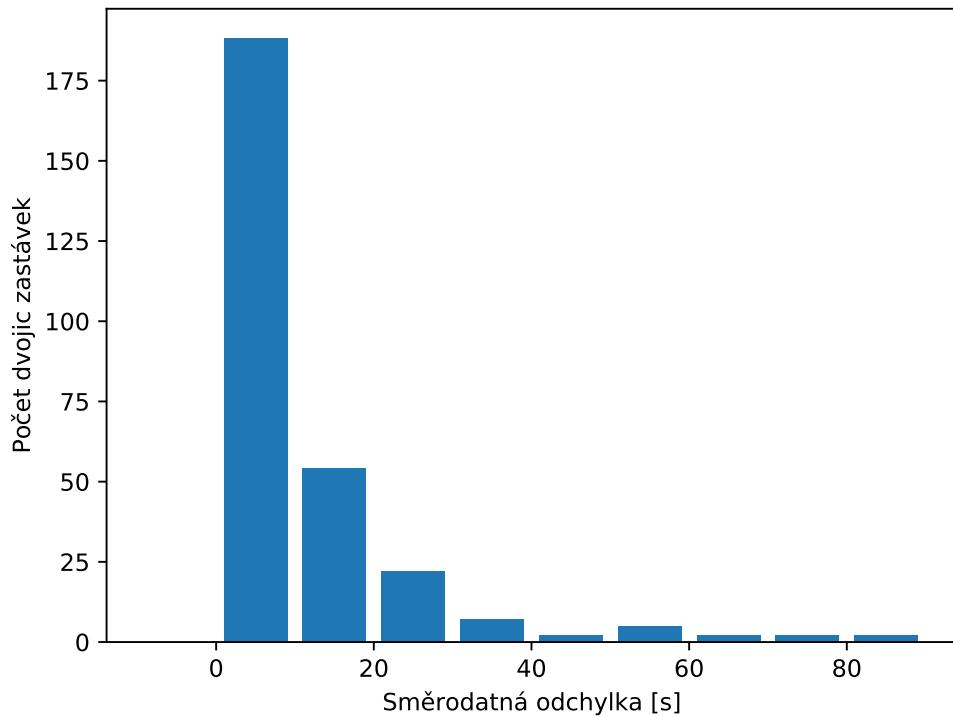
Tyto grafy nám ukazují, že v průměru došlo ke zlepšení odhadu, ale podívejme se ještě na porovnání rozptylů zpoždění mezi dvojicemi zastávek jednotlivě. Na histogramu 4.15 je patrné, že u největšího počtu dvojic zastávek došlo ke snížení rozptylu o 0 až 10 sekund, nezanedbatelného počtu dvojic o 10 až 20 sekund a ke významnému snížení došlo u necelých 25 dvojic. Toto pozorování lze vyvodit i z grafů 4.13 a 4.14, ze kterých vychází, že k nejvýznamějšímu poklesu rozptylů došlo z 10–20 sekund na 10–20 sekund.

### Příklad zhoršení odhadu zpoždění

Dále také na grafu 4.15 vidíme, že u 26 dvojic došlo ke zvýšení rozptylu, což je v této práci nežádoucí. Stalo se tak, ale pouze v necelých 10 procentech případů a z toho ve většině nedošlo k výraznému zhoršení. Avšak v jednotkách případů došlo k výraznému zhoršení i o několik desítek sekund. Rozeberme si tedy jeden příklad výrazného zhoršení a proč k němu došlo.

N grafu 4.16 je vizualizován vygenerovaný model pro dvojci zastávek, kde došlo k největšímu zhoršení oproti odhadu zpoždění lineárním modelem. Na první pohled se zdá, že takto má vypadat ideální model. Při bližším ohledání, ale zjistíme, že dokonalá vlna vznikla z chybných vstupních dat. Konkrétně si povšimněme, že vzorky se sekupily do dvou klusterů, první ve vzdálenosti 0 až 3000 metrů od vyjetí a druhý dále.

Chybná vstupní data, ze kterých vypočítaný model vychází, uvedeme ještě v



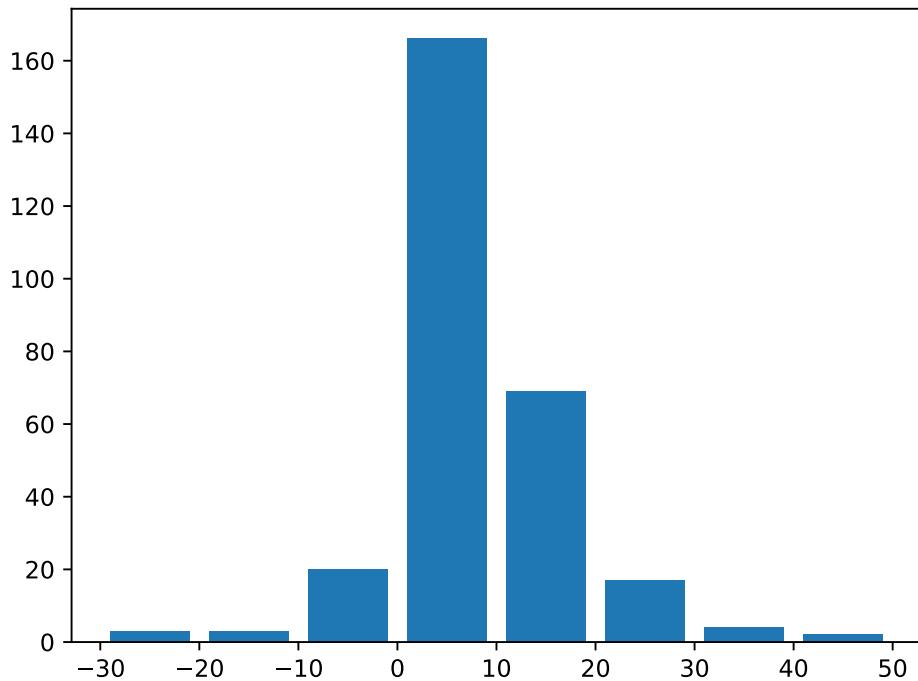
Obrázek 4.14: Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více

tabulce 4.2.2 a část jízdního rádu dotčeného spoje v tabulce 4.2.2. V první tabulce si můžeme povšimnout, že zhruba ve dvou třetinách jízdy mezi zastávkama došlo ke změně zpoždění v poslední zastávce. Což je z našeho pohledu nevysvětlitelné. Tento skok ve zpoždění o více než 220 sekund je u všech jízd projíždějících mezi touto dvojicí zastávek.

ID spoje	ujetá vzdálenost	zpoždění v poslední zastávce
630_177_200210	6700	167
630_177_200210	7400	167
630_177_200210	7600	167
630_177_200210	7900	167
630_177_200210	8300	-62
630_177_200210	8600	-62
630_177_200210	9100	-62

Tabulka 4.3: Záznamy poloh spoje 630\_177\_200210.

Avšak tento skok by se měl projevit i u odhadu zpoždění lineárním modelem. Jak je tedy možné, že u lineárního modelu vyšel rozptyl velmi malý a u polynomiálního modelu v řádů vysokých desítek? K pochopení nám napomůže podívat



Obrázek 4.15: Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více

ID spoje	vzdálenost zastávky na trase
630_177_200210	5225
630_177_200210	9187

Tabulka 4.4: Výtaž z jízdního řádu spoje 630\_177\_200210.

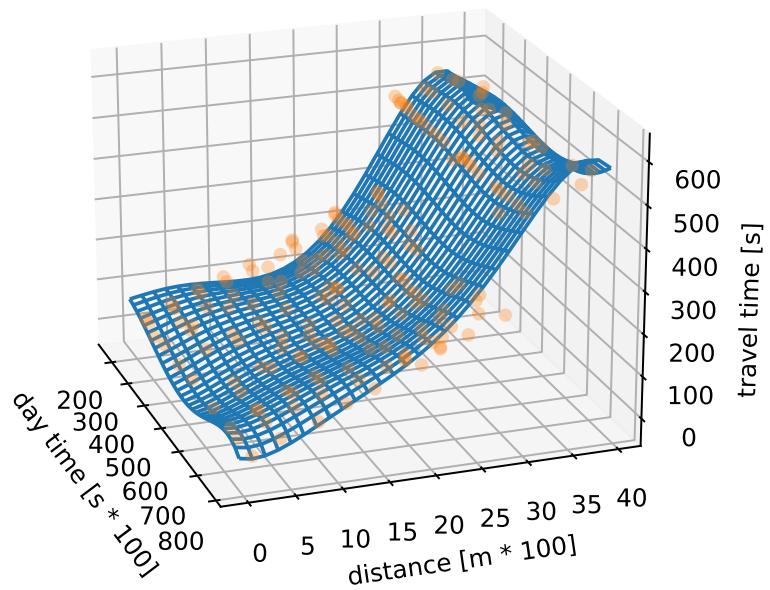
se na záznamy toho spoje v den 21. 2. 2020, tedy na záznamy které slouží pro evaluaci úspěšnosti. V tento den se totiž pořídily pouze 3 záznamy ve vzdálenosti 2 km od sebe. Tedy lineární model předpověl všem téměř stejné zpoždění, ale polynomiální model vlivem natrénování se na špatných datech, odhadoval zpoždění zcela mimo realitu.

Z tohoto se dá usuzovat, že v případech kde se roztyp zpoždění výrazně zhoršil jsou na vině závady ve vstupních datech nebo nám schází informace o procesu určování zpoždění v poslední projeté zastávce. Např.: i autobusy mohou projíždět návěstidly, kde se po průjezdu hodnota zpoždění upraví, avšak z jízdních řádů takovou informaci nejistíme.

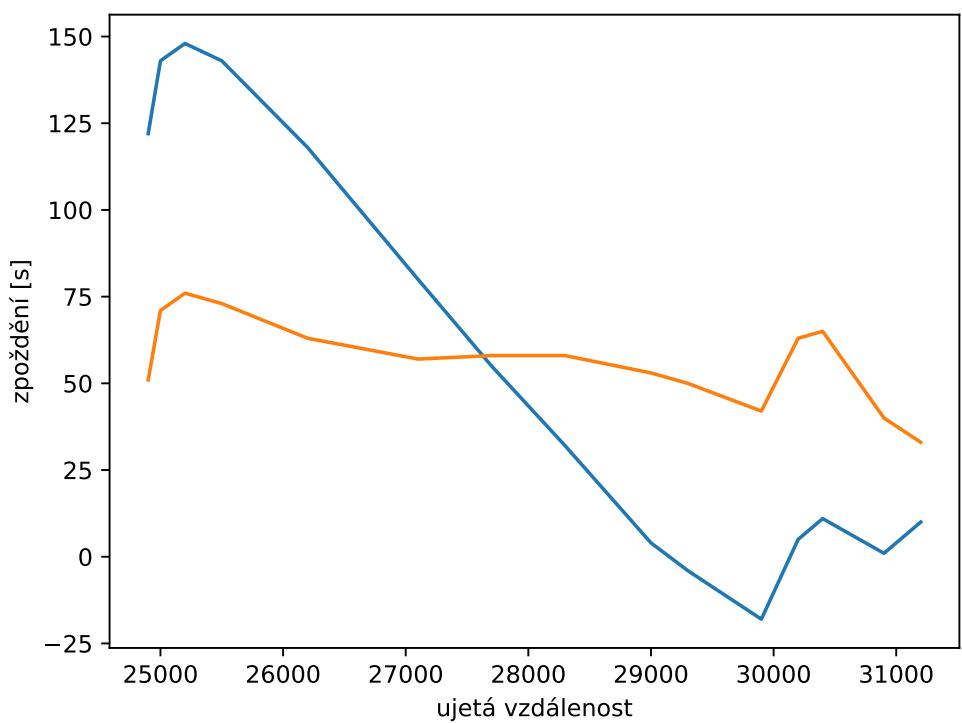
### Příklad zlepšení odhadu zpoždění

Na druhou stranu v našem modelovém případě profilu jízdy mezi zastávkami K Letiště a Zličín pro spoj 324\_593\_200106 došlo k výraznému zlepšení a tedy snížení rozptylu z 60 sekund na 12. Kompletní porovnání záznamu vývoje zpoždění na trase je možné pozorovat na grafu 4.17.

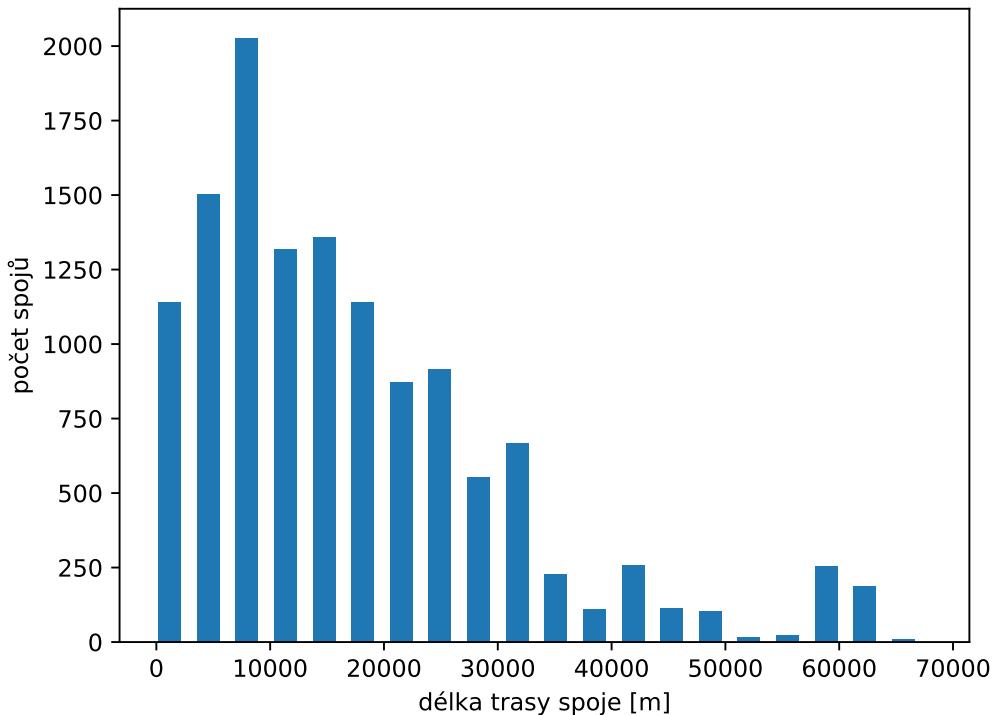
Malé Kyšice,Poteplí → Malé Kyšice,Rozcestí



Obrázek 4.16: Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více



Obrázek 4.17: Porovnání průběhu odhadnutých zpoždění lineárním modelem (modrá) a polynomiálním modelem (oranžová) mezi zastávkami K Letiště a Zličín



Obrázek 4.18: Histogram délek tras spojů.

### 4.3 Statistiky

Ze sesbíraných dat je možné odvozovat i různé statistiky o spojích nebo o zpožděních jízd. Uvedu me se tedy některé z nich.

Všechny uvedené grafy a statistiky se zakládají na datech ze dne 20. 2. 2020.

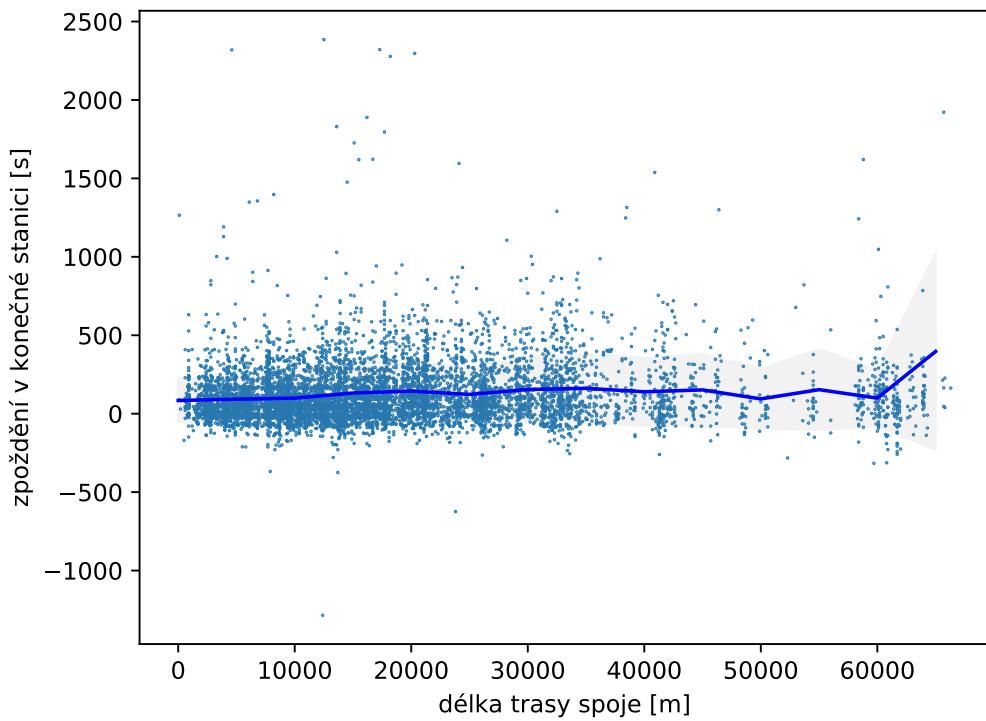
Na prvním grafu 4.18 je znázorněn histogram celkových délek jízd všech spojů. Přičemž průměrná délka jízdy spoje byla 18 kilometrů.

Dále si uvedu, počet zastávek, které jeden spoj obsluhuje. Samotný histogram se podobá tomu zachycující délky jízd, proto jen v číslech. Průměrný počet zastávek jednoho spoje je 17. Rerokrdní počty zastávek jsou přitom 2 a 48. Celkem 2 zastávky obsluhuje 192 spojů, ale většina z nich jsou přívozy P1 a P2, které se také dostaly do naší databáze a 18 linek autobusů také obsluhuje pouze 2 zastávky<sup>9</sup>. Naopak maximální počet zastávek na trase má pouze 8 spojů, které naleží jedné lince číslo 369.

Na grafu 4.19 je zobrazeno zpoždění všech jízd v jejich konečné stanici<sup>10</sup> a celková délka jejich tras. Intuitivně by se dalo říct, že s rostoucí délkou trasy

<sup>9</sup>Vysvětleme proč 2 přívozy tvoří většinu spojů oproti 18 linkám pozemní dopravy. Jedna linka je obsluhována několika spoji (spoje se váže na konkrétní jízdní řád), ale linka je daná sekvenčí zastávek. Protože přívozy jezdí poměrně často jsou popsány velkým množstvím spojů, ale dotčené autobusové linky jezdí méně často, proto jim přísluší menší počet spojů.

<sup>10</sup>Pokud zpoždění v konečné stanici nebylo dostupné ve vstupních datech bylo použito zpoždění v předposlední stanici.



Obrázek 4.19: Zpoždění v poslední zastávce jízdy vůči délce celé trasy jízdy, Průměr vyznačen modře a rozptyl šedě

bude zpoždění narůstat, ale jak vychází z grafu průměrné zpoždění vzávislosti na délce trasy je takřka konstantní. Průměrné zpoždění činilo 114 sekund a rozptyl byl 179 sekund. Z toho vychází, že většina jízd dojela se zpožděním, byť v řádu jednotek minut, ale zároveň tím dochází k minimalizaci počtu jízd, které přijedou v předstihu. V konečné zastávce nás sice toto může potěšit, ale musíme si uvědomit, že celkové předjetí se akumuluje po celou dobu jízdy a na zastávkách před konečnou stanicí by tedy vozidlo muselo čekat.

# Závěr

TODO

## 4.4 Návrhy na zlepšení

TODO

# Seznam použité literatury

# Seznam obrázků

1.1	Graf počtu úseků mezi následujícími zastávkami a vzdálenotí mezi nimi. . . . .	6
1.2	Modrá plocha značí vymodelovaný profil trasy. Oražové body jsou jednotlivé vzorky polohy vozidel. Data pro graf jsou ze dnů 20.–21. 2. 2020 . . . . .	7
1.3	Trasa mezi zastávkama K Letišti a Zličín. Zdroj: mapy.cz . . . . .	7
1.4	Počet souborů s počtem nově nalezených spojů v nich. . . . .	15
1.5	Počet souborů s počtem nově nalezených spojů v nich. . . . .	16
1.6	Mapa z golemio.cz. . . . .	17
1.7	Mapa z www.tram-bus.cz. . . . .	18
1.8	Mapa z mapa.idsjmk.cz. . . . .	18
2.1	UML diagram návrhu aplikace . . . . .	20
2.2	EER diagram databáze. . . . .	22
2.3	Variabilita délky jízdy v průběhu dne . . . . .	27
2.4	Variabilita času jízdy v závislosti na ujeté vzdálenosti . . . . .	27
2.5	Úsek s nepravidelnostmi . . . . .	28
2.6	Úsek s nepravidelnostmi 2 . . . . .	29
2.7	Výrazné zpoždění jedné jízdy . . . . .	30
2.8	Úsek s nepravidelným zpožděním . . . . .	30
2.9	Nejednoznačnost konkávního obalu . . . . .	31
2.10	Nejednoznačnost konkávního obalu . . . . .	33
2.11	Mapbox Mapa, použitý styl mapy: streets-v11 . . . . .	35
2.12	Design zobrazení elementů v mapě, linka je 348 je vybrána . . . . .	35
4.1	Průměrný čas zpracovávání daného počtu vozidel ze všech souborů se statickými daty. Světle modrá barva ohraňuje 95 % interval spolehlivosti. Počty vozidel jsou vždy zaokrouhleny dolů na celé desítky. . . . .	50
4.2	Doba odpovědi serveru na 100 paralelních dotazů (1000 vzorků) . . . . .	52
4.3	Mapa Prahy a okolí s polohy vozidel zaznamenaný 23. 2. 2020 . . . . .	53
4.4	Shluk vozidel . . . . .	53
4.5	Vyznačená trasa jízdy . . . . .	53
4.6	Vyznačená trasa jízdy s jízdním rádem . . . . .	54
4.7	Vozidla projíždějící vybranou zastávkou . . . . .	54
4.8	Odjezdová tabule . . . . .	55
4.9	Modelování profulu jízdy s chybnými vstupními daty . . . . .	55
4.10	Histogram RMSE . . . . .	56
4.11	Histogram RMSE . . . . .	56
4.12	Histogram RMSE . . . . .	57
4.13	Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více . . . . .	59
4.14	Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více . . . . .	60

4.15 Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více . . . . .	61
4.16 Histogram rozptylu zpoždění podle lineárního modelu, poslední sloupec značí hodnoty 80 a více . . . . .	62
4.17 Porovnání průběhu odhadnutých zpoždění lineárním modelem (modrá) a polynomálním modelem (oranžová) mezi zastávkami K Letišti a Zličín . . . . .	63
4.18 Histogram délek tras spojů. . . . .	64
4.19 Zpoždění v poslední zastávce jízdy vůči délce celé trasy jízdy, Průměr vyznačen modře a rozptyl šedě . . . . .	65

# Seznam tabulek

4.1	Záznamy poloh spoje 336_89_181210.	58
4.2	Výtah z jízdního řádu spoje 336_89_181210.	58
4.3	Záznamy poloh spoje 630_177_200210.	60
4.4	Výtah z jízdního řádu spoje 630_177_200210.	61

# **Seznam použitých zkratek**

# Slovník

- AJAX** Asynchronous JavaScript and XML. 43
- API** rozhraní pro programování aplikací. 9, 44
- CSS** Cascading Style Sheets. 43
- DOM** Document Object Model. 43
- DPP** Dopravní podnik hlavního města Prahy, a.s. 3, 17
- GEOJSON** standardní formát navržený pro reprezentaci jednoduchých prostorových geografických dat, specifikace: <https://tools.ietf.org/html/rfc7946>. 9, 24, 44, 45, 47, 48
- GPS** Global Position System. 9, 10, 12
- HTML** Hypertext Markup Language. 43, 44, 45, 46
- HTTP** HyperText Transfer Protocol. 9
- IDSJMK** Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje. 17
- INT** Celé číslo. 23
- JS** JavaScript. 43, 44
- JSON** JavaScript Object Notation, specifikace: <https://tools.ietf.org/html/rfc8259>. 9, 10, 21, 37, 45
- Kapsch** Kapsch, rodinná firma. 9
- MHD** městská hromadná doprava. 4
- OSM** OpenStreetMap. 17
- PID** Pražská integrovaná doprava. 34
- PID** Object Oriented Programming. 37
- RMSE** root-mean-square error. 55, 56, 57, 68
- ROPID** Regionální organizátor pražské integrované dopravy, p. o.. 3, 9
- SQL** Structured Query Language. 21, 36, 37, 39, 40, 48, 51
- URL** Unique Resource Link. 9, 37
- UTC** Koordinovaný světový čas. 10, 43
- VHD** Veřejná hromadná doprava. 11, 16, 17, 19, 32
- WSGI** Web Server Gateway Interface. 47

# A. Přílohy

## A.1 První příloha