

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název práce:</i>	Rekonstrukce žst. Domažlice
<i>Jména autora:</i>	Bc. Vladislav Gončukov
<i>Škola:</i>	České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní Ústav dopravních systémů
<i>Vedoucí:</i>	Ing. David Vodák, Ing. Martin Jacura, Ph.D.
<i>Oponent:</i>	Ing. Tomáš Hoření

NÁPLŇ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Předmětem diplomové práce je variantní návrh rekonstrukce žst. Domažlice včetně přesahu do přednádražního prostoru. Byly vypracovány tři skupiny koncepčních variant A-C (celkem 9 variant), které se liší různým počtem kolejí v navazujících traťových úsecích ve směru Plzeň a Brod nad Lesy (SRN). Autorovy návrhy vznikly se znalostí projektové dokumentace DÚR „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“ (SUDOP Praha a.s., 2021). Stejnému rozsahu modernizace trati jako v DÚR odpovídá koncepční skupina C, varianty této skupiny tedy vůči DÚR stojí jako oponentní návrh.

V souladu se zadáním bylo pro vybranou variantu zpracované technické řešení železničního svršku, které je doloženo formou situace 1:1000. Jako nejperspektivnější byla zvolena varianta C3, která navrhuje v sudé kolejové skupině oboustranné hlavové uspořádání s kombinací vnějších a jazykových nástupišť a dále ostrovní nástupiště v liché kolejové skupině. Z pohledu osobní dopravy a přestupních vazeb se jedná o praktické uspořádání.

KOMENTÁŘE A PŘIPOMÍNKY

- Většinu rozsahu diplomové práce tvoří analytická část současného stavu. Práce se nejprve zabývá socioekonomickými charakteristikami, dopravní infrastrukturou a dopravní obslužností na úrovni města a regionu. Dále se práce zaměřuje na železnici a věnuje se podrobnému popisu jednotlivých železničních tratí a žst. Domažlice a shrnuje rozsah železniční dopravy. Poslední část se zabývá výhledovým stavem jak z pohledu infrastruktury, tak z pohledu provozu.
- Analytická část práce je zpracovaná kvalitně a dává dostatečný vhled na řešené území i pro čtenáře bez podrobnějšího povědomí o regionu. Z rozboru výhledového stavu je patrné, že hlavní limity pro modernizaci infrastruktury a provozu neleží na poli technickém, ale na poli ekonomickém a politickém resp. zahraničněpolitickém.
- Podoba koncepčních variant uspořádání žst. Domažlice je kreativní, autor k dosažení stanovených cílů využívá širokou škálu technických řešení – např. nástupiště s mimoúrovňovým / úrovňovým přístupem, ostrovní nástupiště přístupná podchodem i nadchodem, využívání jazykových nástupišť atd. Je patrný důraz na zakomponování stávající výpravní budovy. Některé varianty jsou podpořeny konkrétními příklady z české i zahraniční železniční sítě. Pro všechny varianty jsou vytvořena přehledná dopravní schémata.
- Varianty jsou přizpůsobeny zejména potřebám osobní dopravy, přestože je na trati plánovaná intenzivní nákladní doprava (24-29 párů spojů denně). Např. není příliš vhodné vést vlaky z/do Klatov k výpravní budově úrovňovým vykřížením hlavních kolejí.
- Chybí informace, jaké jsou pro jednotlivé vlakové linky vyžadované délky nástupních hran a jaké jsou požadované užitečné délky staničních kolejí pro nákladní vlaky.
- Pokud to není nezbytné, není kvůli požadavkům na průchozí šířku vhodné využívat minimální normové šířky nástupišť. Jazykové nástupiště šířky 3,2 m nedovoluje umístění žádného vybavení, což není při délce až 125 m akceptovatelné. Na ostrovním nástupišti šířky 6,1 m jsou jen obtížně realizovatelné výstupy z podchodu, šikmá rampa/chodník je neproveditelný.

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

- Autor zpracoval podrobné technické řešení vybrané varianty C3. V situaci jsou kromě kolejového řešení vykresleny i polohy návěstidel, nástupiště a přístupy na nástupiště. Zcela nad rámec zadání je zpracován i návrh možného řešení přednádraží včetně autobusového terminálu a parkovišť P+R.
- Všechny oblouky ve staničních kolejích jsou uvedeny s převýšením, zřejmě se ale jedná o chybu popisků. V oblouku R14+R15 za českokubickým zhlavím chybí přechodnice a vzestupnice.
- Do dopravních kolejí č. 7 a 9 jsou navrženy výhybky 1:9-190 pro rychlost 40 km/h, měly by být použity výhybky na 50 km/h. Navíc není vhodné výhybky tvaru 1:9-190 vkládat do hlavní koleje (v tomto případě přípojně trati).
- Návěstidla v dopravních kolejích jsou plošně umístěna 3 m od námezníku, případně dle osové vzdálenosti. To neodpovídá požadavkům TNŽ 34 2620 ani „Zásadám ETCS“. Není vždy dodržena vzdálenost pro viditelnost návěstidla z konce nástupiště.

ZHODNOCENÍ

Diplomová práce svým rozsahem převyšuje požadavky zadání. Práce je systematicky a přehledně členěna a jednotlivé části na sebe logicky navazují. Autor si dobře osvojil odbornou dopravní terminologii, stylizace textové části je kvalitní. Výkresová část je zpracovaná na dobré úrovni. Stanovenou úlohu autor řeší komplexně s přesahem do řady dalších profesí, nicméně některé výše popsané nedostatky podrobného technického řešení mohou mít významný vliv na uspořádání kolejiště.

Předloženou diplomovou práci klasifikuji známkou **C (dobře)**.

V Praze dne 6. 6. 2023

Ing. Tomáš Hoření