

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

PETR VNENK*

AUTOR Bc. František Vestfal

PRÁCE Prověření systému lehké kolejové dopravy v úseku Dobříš – Vrané nad Vltavou

VEDOUcí doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D., Ing. Jiří Krejčí

Předložená diplomová práce se věnuje možnostem zatraktivnění kolejové dopravy mezi městy Dobříš, Mníškem pod Brdy a Prahou. Stěžejní část práce je věnována vyšetření možností implementace systému lehké kolejové dopravy, které by mohly využít stávající železniční infrastrukturu a zároveň proniknout do center měst Mníšku pod Brdy a Dobříše, a tím zlepšit dostupnost kolejové dopravy v uvedených městech. Rozvoj systémů lehké kolejové dopravy nabírá ve světě na intenzitě, zároveň se však v České republice prozatím k podobnému řešení nepřikročilo, proto je zvolené téma velmi aktuální.

Diplomová práce v úvodu důkladně popisuje stávající stav železniční infrastruktury v řešené oblasti, úroveň osobní i nákladní dopravy a přepravní vazby. Neopomíná rovněž aktuálně připravované záměry, jako implementaci ETCS a elektrizaci trati. V další části se autor zabývá teorií a praktickými zkušenostmi z výstavby a provozu systémů lehké kolejové dopravy v zahraničí. Následuje rozsáhlá část návrhu tří variant koncepce využití lehké kolejové dopravy v řešeném území a práce je zakončena vícekritériální analýzou navržených variant s doporučením implementace Varianty 1. Celkový rozsah práce činí 153 stran a 10 příloh, převážně technických výkresů. Dále práce obsahuje 109 obrázků a 63 tabulek. Autor zcela splnil požadavky zadání práce a požadovaný rozsah práce výrazně převýšil, což ovšem při zachování kvality jejího obsahu lze hodnotit jedinec pozitivně.

Předloženou práci považuji za velmi kvalitní. Z práce lze poznat, že autor k tématu přistoupil velmi poctivě a rešeršní části věnoval dostatek času a úsilí. Popis řešeného území i současného stavu infrastruktury je vyčerpávající, ale zároveň přehledný. Za velmi přínosnou považuji rešerši existujících systémů lehké kolejové dopravy provozovaných v zahraničí a vozidel v nich používaných. Lze předpokládat, že nás implementace nějakého systému lehké kolejové dopravy v České republice v následujících letech čeká, autor tak může získanými poznatky významně přispět ke směřování odborné diskuse na toto téma. V práci dále velmi oceňuji důvtipné využití opuštěného tělesa vlečky do kovohutí v Mníšku pod Brdy a kvalitní práci se zdroji, kterých je navíc poměrně velký počet.

K práci mám následující komentáře a připomínky:

- * V navržených variantách trasování přes centra měst Dobříše a Mníšku pod Brdy by bylo vhodné uvést procentuální dostupnost desetiminutové isochrony

* Ing. Petr Vnenk, Ph.D.,

Správa železnic, státní organizace,

Generální ředitelství, úsek provozuschopnosti, odbor traťového hospodářství, oddělení železničního svršku,

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, pracoviště: Křížáková 2, 186 00 Praha 8,

telefon: +420 724 108 660, e-mail: vnenkp@spravazeleznic.cz.

nejen pro jednotlivé zastávky, ale též souhrnně pro celé město. Prostým součtem procentuální dostupnosti jednotlivých zastávek to stanovit nelze.

- V km 1,605 až 2,246 přeložky trati přes Mníšek pod Brdy ve Variantě 3 věnuje autor docela dost úsilí vedení trati formou splátky, ač následně konstatuje, že rozšíření ulice v určitých místech o 0,25 m by umožnilo se použití splátky vyhnout. Dotčená ulice Dobříšská je v uvedeném úseku alespoň po jedné straně doprovázena poměrně širokým příkopem a někdy též hustým porostem, navíc by v případě výstavby kolejí jistě došlo k celkové rekonstrukci tělesa pozemní komunikace. Domnívám se, že komplikace spojené s vedením splátky v úseku delším než 600 m nejsou snahou o zachování šířkového uspořádání pozemní komunikace vyváženy.
- Ve všech přiložených výkresech podélného profilu jsou oblouky v řádku směrových poměrů vyneseny opačně oproti úzu: levostranný oblouk se zpravidla vynáší pod osu přímé koleje, pravostranný nad osu. Rovněž v témže řádku ve výkresech podélných profilů chybí zakreslení přechodnic, které jsou jinak v popisu oblouku správně uvedeny.
- Ve výkresové dokumentaci mi chybí alespoň nějaké příčné řezy, třeba alespoň v nějakých kritických místech trasy. Příčný řez je mnohdy nedocenitelným výkresem pro řešení komplikovaných míst v projektu. Zajímavým by byl např. řez v posledním oblouku před napojením do stávajícího kolejiště v žst. Dobříš (R = 50 m), kde je podle podélného profilu dost výrazná výšková změna terénu a zároveň podle situace navrhované kolejové vedení prochází sjezdem z ulice Rukavičkářská do průmyslového areálu, přičemž oponent pouze tuší, že by se navíc někde v tomto místě mělo nacházet rozšíření trati z jednokolejné na dvoukolejnou (porovnáním obr. č. 75 a obr. č. 94).

K práci mám následující dotazy na autora:

- Na straně 13 je z územního plánu města Dobříše uvedeno, že je výraznější rozvoj města pro město nežádoucí. Takovéto tvrzení zní poněkud zvláště; zejména, plyne-li z územního plánu schváleného samotným městem. Má autor pro tuhle vůli města Dobříše ke stagnaci nějaké vysvětlení?
- Ve Variantě 3 uvažujete s přeložkou linkového vedení do centra města Mníšek pod Brdy, čímž dojde ke ztrátě dopravní obslužnosti stávajících zast. Rymaně a žst. Mníšek pod Brdy kolejovou dopravou. Jak ovšem uvádíte v kap. 2.2.6 a 2.2.7, zejména zast. Rymaně je velmi dobře situována a může tak sloužit velkému množství obyvatel. V kap. 5.2.14 jsem ovšem nenašel žádné kompenzační opatření v linkovém vedení, které by ztrátu obsluhy kolejovou dopravou obyvatelům v isochronách dostupnosti uvedené stanice a zastávky nahradilo. Jaká kompenzační opatření byste navrhoval? Pokud žádná, proč?
- Zvažoval jste v návrhu trasy v extravilánu využití rychlostního profilu s nedostatkem převýšení 130 mm, který je možno zavést i v ETCS L1 LS? Pokud ne, zkuste prosím alespoň na nějakém Vámi vybraném oblouku ukázat, zda by jeho využitím nebylo možno dosáhnout vyšší traťové rychlosti, tedy další úspory v jízdních dobách.

Přes uvedené připomínky považuji práci za opravdu zdařilou, poctivě, přehledně a kvalitně zpracovanou, **doporučuji** ji k obhajobě a hodnotím klasifikačním stupněm **A (výborně)**.



V Pardubicích dne 29. května 2024

Petr Vnenk