

OPONENTNÍ POSUDEK DIPLOMOVÉ PRÁCE

Možnosti realizace železničních nástupišť s úrovnovým přístupem

Autor práce: Bc. Adam HLUBUČEK

Vedoucí práce: Ing. Martin VACHTL / Ing. Martin JACURA, Ph.D.

Oponent práce: Ing. Martin VANĚK

Student Adam Hlubuček ke své diplomové práci překročil mimořádně svědomitě a systematicky. Svoji práci pojal prakticky jako komplexní teoretickou kuchařku pro možnosti realizace zmíněných nástupišť i s uvedením teoretických a praktických příkladů. S trochou nadsázky se dá tvrdit, že pokud by byla mezi odbornou i širší veřejností poptávka po monografii řešící danou problematiku, tato práce by nutně musela být jejím základem. Předchozí souvětí jen jinými slovy podtrhuje celkovou systematičnost a vyzrálou práci, jejíž kvalita dozajista pramení ze studentova zájmu o problematiku železniční dopravy. Na některých místech je přehlednost práce mírně snížena použitím extrémně složitých formulací i dlouhých souvětí, což v souvislosti s občasným překlepením může působit poměrně chaoticky, nicméně to v žádném případě nesnižuje kvalitu studentova úsilí.

Celá práce je pojata jako soubor čtyř základních tematických celků - rešeršní, metodická, příkladová a návrhová část. Rešeršní část zahrnuje výčet prakticky veškerých zákonných a podzákonných předpisů, technických norem a interních směrnic provozovatele dráhy, a potom jejich výklad. Nutno přiznat, že je pojata velice komplexně a správně zahrnuje i ty profese železničního stavitelství a technologie, které s danou problematikou zdánlivě nesouvisí. Na to navazuje metodická část, která je prakticky aplikací předchozího celku. Příkladová část je oproti tomu poměrně stručná a jednotlivé vzory realizovaných stanic by si kromě fotodokumentace zasloužily doplnění i stručným komentářem s klady a zápory aplikovaných uspořádání, případně pro přehlednost i se zjednodušenými dopravními schémata stanic. Návrhová část je velmi dobře teoreticky okomentovaná a dokládá snahu autora o co nejobektivnější a nejkompaktnější přístup, zasloužila by si však kromě popisu a výkresů dopravních schémat i grafické zpracování formou situací. Nicméně vzhledem k rozsahu a pojetí teoretické části se jedná již jen o malý krůček k dokonalé encyklopedii.

Dílo je zpracováno mimořádně kvalitně, nic zásadního práci není nutné vytýkat, pouze si dovolím uvést následující drobné připomínky či náměty na doplnění:

- str. 29 (kap. Konstrukce nástupiště) - pro kompletnost by se slušelo doplnit aplikaci typu Umsteiger Plus 2000, jejímiž nejvýznamnějšími přínosy jsou snížení záboru prostoru nutného pro realizaci nástupiště, snadná rozebíratelnost a s tím spojená snadnější možnost strojového čištění kolejového lože; v současné době se nalézají na třech místech železniční sítě ČR;
- str. 45 (kap. Hmatové prvky) - bylo by vhodné doplnit kapitolu o příčný řez, pohled či schéma s popisem umístění jednotlivých prvků, klidně i převzatý s uvedením zdroje;
- str. 49 (kap. Osová vzdálenost kolejí) - vhodné by bylo doplnit kapitolu o hodnoty osových vzdáleností, kterých je možno nebo nutno dosáhnout při aplikaci poloostrovních nástupišť (jednostranných i oboustranných); složitost kolejového uspořádání obecně je jedním ze základních vstupních parametrů pro úvahy o koncepci nástupišť, tudíž by si zasloužila být sledovaným parametrem v rámci výhod a nevýhod pro jednotlivé způsoby realizace nástupišť uvedených na kartách v Příloze I.
- odkaz na Stavební a technický řád drah je v Seznamu použitých zdrojů omylem nahrazen odkazem na Dopravní řád drah.

Pochvalu si autor naopak mj. zaslouží v následujících bodech:

- vysoká kvalita průběžné i závěrečné fotodokumentace;
- uvedení inspirativních vzorových příkladů z blízkého zahraničí (SRN, Polsko);
- rozsah schémat pro jednotlivé kombinace druhů stanic a způsobů instalace úroňových nástupišť;
- výzva k aplikaci zabezpečení úroňových přechodů prostřednictvím světelné signalizace, což je prostředek, u kterého je snaha jej reálně zahrnout do systému technických norem železnic v našem prostředí již několik let.

Ještě před vlastním závěrem posudku si v souvislosti s textem uvedeným v práci dovoluji autora dotázat na následující:

- V kapitole 3.1.2 Provozní kritéria na str. 74 správně uvádíte, že dle ČSN 73 4959 je možné poloostrovní nástupiště zřizovat ve stanicích na **jednokolejných** tratích (toto ustanovení je v normě obsaženo od její novelizace v roce 2009). Jak podle Vašeho názoru mohlo z formálního hlediska dojít k rekonstrukci žst. Nesovice, která leží na **dvoukolejných** trati č.

340 dle KJŘ, jež je součástí dráhy celostátní? S ohledem na to, že stanici ve své práci neuvádíte, doplním, že rekonstrukce proběhla ve dvou etapách, první mezi lety 2007-2008, druhá mezi lety 2010-2011, přičemž ta druhá s sebou nesla zřízení nových úrovnových nástupišť, tedy již v době platnosti zmíněného ustanovení. Ve stanici se nachází jedno nové vnější nástupiště u předjízdny koleje a jedno oboustranné poloostrovny nástupiště mezi dvěma kolejemi hlavními, tj. s úrovnovým přechodem přes jednu hlavní kolej a přes zmíněnou předjízdny kolej. Případné nezodpovězení otázky nemá žádný vliv na hodnocení studenta oponentem.

Závěr: Práce svoji kvalitou beze zbytku naplňuje očekávané ambice od studenta magisterského studia, zvoleným přístupem vysoce překračuje standard a rozsahem mu rovněž naprosto vyhovuje. Z formálního hlediska nelze práci vytknout žádné nedostatky. Celkově je tak dílo důstojným závěrečným výstupem studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Student splnil zadanou úlohu a práci klasifikuji známkou

A (VÝBORNĚ)

V Praze dne 13. června 2015

Martin Vaněk