

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Železniční spojení Děčín - Krupka - Teplice v Čechách

Student: *Bc. Milan FRYČ*

Oponent: *Ing. Tomáš JAVOŘÍK*

Předmětem předložené diplomové práce je v jádru posouzení možností úprav stavebního a technického stavu drážní infrastruktury železniční trati Děčín – Krupka – Teplice v Čechách se záměrem zlepšení provozních parametrů do stavu zavedení udržitelného provozu, přičemž stěžejním je prověření geometrických parametrů koleje v tomto úseku a návrhy úprav zaústění tratě v jejích koncových úsecích pro zjednodušení provozní organizace osobní dopravy. Navrhované invariantní řešení vychází z úvodní rámcové analýzy přepravních vztahů a limitů dotčeného území a zvláště z analýzy stavebního uspořádání trati a obecně i z jejího technického stavu. Stavební úpravy jsou doplněny třemi variantami provozního uspořádání s vlastním vícekritériálním zhodnocením a doporučením vhodné varianty. Výsledné hodnocení je provedeno kalkulací investičních nákladů předložených stavebních úprav. Je vhodné podotknout, že řešená trať je objektem dlouhodobých a složitých úvah o udržitelnosti regionální železniční dopravy v obsluhovaném území, resp. v dané relaci, a diplomová práce oprávněně nemá záměr ani rozsah o konkrétních závěrech rozhodnout, byť se tato problematika jejím obsahem samozřejmě prolíná.

Po prostudování práce mohou konstatovat, že v celkovém kontextu autor postupoval logicky a práci strukturoval vhodně, nicméně dílu znatelně chybí provázání výsledků provedené demografické analýzy a analýzy stavebního stavu trati, alespoň ve vztahu k potřebným parametrům navrhovaných úprav drážní infrastruktury a k cílové provozní koncepci. Stěžejní posouzení možností zvýšení traťové rychlosti vzhledem ke geometrickým parametrům koleje by tak bylo nanejvýš vhodné doplnit například o podrobné posouzení polohy a počtu dopraven a zastávek zvláště s ohledem na navrhované provozní řešení, docházkové vzdálenosti a návaznou, resp. souběžnou, dopravu. Důsledkem výše uvedeného je, že místy autor předkládá návrhy, jejichž opodstatněnost nebo parametry nejsou dostatečně doloženy (např. potřeba využití rychlostních profilů V_{150} a V_k , prostorové poměry u mostních objektů při žst. Děčín hl. n., řešení terminálu při žst. Libouchec aj.). Přesto práce poskytuje vhodný podklad pro celkové zhodnocení významu předmětného železničního spojení v současných podmínkách přepravní poptávky, které by se dále mělo zabývat především širšími spádovými oblastmi, návaznou dopravou a celkovou strukturou přepravních potřeb obyvatelstva (pravidelná i turistická dojížděka). Navrhovaná stavební řešení jsou v souladu s platnými normami, místy s menšími výhradami. Text práce je psán na velmi dobré odborné úrovni, ojediněle se v něm však vyskytují chybné obraty (např. organizace dopravy „dle standardního dopravního schématu“, místo uvedení příslušného dopravního předpisu; zaměňování jízdní a cestovní doby; „označení konec nástupiště“, místo návěst „Konec nástupiště“ aj.) a stylisticky nevhodná skladba vět (např. „...trasa bude z finančního hlediska co nejvíce vedena ve stávající stopě...“ aj.). Zde bych doporučoval důkladnější korekturu textu. Skladba a obsah příloh práce vhodně doplňují textovou část. Bylo by však přínosné v situačních přílohách volit názornější podklad či kontrastnější barvy návrhu a přehlednější uspořádání popisů včetně většího písma. Obrázky použité v textu zprávy by bylo vhodné doplnit legendou.

Velmi kladně hodnotím v práci provedené návrhy a posouzení možných provozních scénářů, byť založených na zjednodušeném posouzení technologických časů, a zvláště provedenou obecnou kalkulací investičních nákladů stavby.

Připomínky a otázky k diplomové práci:

- V celé práci je nesprávně zapsán název místních tarifních bodů, např. „Děčín – Bynov“, správně je „Děčín-Bynov“ (spojovník bez mezer).
- Doporučoval bych do úvodní části práce vložit přehlednou mapu s vyznačením předmětné trati a situací širších vztahů.
- Na str. 11 autor uvádí výčet zastávek a stanic (dopraven), kterými předmětná trať „procházela“. Prosím o doplnění, jaký je současný provozní stav trati (např. sjízdnost, dlouhodobá výluka, správní řízení o zrušení dráhy).
- Prosím o doplnění, na základě jakých podkladů byly v kapitole 2.4.1. Porovnání jednotlivých druhů doprav (správně dopravy) z hlediska ceny a cestovní doby stanoveny výchozí hodnoty parametrů posuzovaných spojení (cena jízdného ve vlaku, cena pohonných hmot a průměrná spotřeba). Jak byla zohledněna poloha obslužných bodů v jednotlivých obcích pro různé dopravní prostředky (vlak, autobus, automobil)?
- Na str. 17 označuje autor nástupiště I.A, jako nástupiště „vnější“. Dle mého názoru se jedná o nástupiště „jazykové“ (resp. jazykovou část nástupiště).
- Prosím o komentář potřeby použití rychlostních profilů V_{150} a V_k pro posouzení GPK optimalizace předmětné tratě. Dále prosím o doplnění dalších technických a provozních podmínek použití těchto rychlostních profilů. Rovněž prosím o komentář původu teoretických vztahů pro posouzení délek vzestupnic, resp. přechodnic, uvedených na str. 29.
- V kapitole 5. *Úprava napojení tratě 132 do žst. Děčín hlavní nádraží* navrhuje autor výstavbu dvou mostních objektů pro umožnění beúvratové jízdy z předmětné trati do osobní části žst. Děčín hl. n. V kapitole však není uvedeno pozemkové vypořádání v případě výstavby těchto staveb ani prostorové řešení zásahů do dotčené městské infrastruktury (podjezdná výška, autobusové nádraží a parkoviště nákupního centra). Prosím o doplnění.
- Z návrhu (příloha 3) je patrné, že nově vložená výhybka č. 412 se nachází v oblouku s převýšením. Prosím o doplnění směrového a výškového napojení v souvisejících kolejích.
- Na str. 33 a 34 uvažuje autor s převedením části přepravních výkonů z relace Děčín – Ústí n. L. – Teplice v Čechách na předmětnou trať a uvolněním tak kapacity na zmíněném úseku. S ohledem na nízkou dojížděku mezi krajními body relace Děčín – Teplice (dle uvedené analýzy 120 obyvatel denně bez ohledu na použitý dopravní prostředek) se s tímto tvrzením neztotožňuji.
- V kapitole 9. *Návrh železniční stanice Libouhec* uvažuje autor v předjízdne koleji č. 2 rychlost 50 km/h, ve zhlavích jsou však použity výhybky tvaru J60-1:12-500-I. Prosím o komentář důvodu tohoto řešení.
- Prosím o komentář, jak byly stanoveny parametry stavebního řešení navrhovaného terminálu VHD při žst. Libouhec s ohledem na návaznou dopravu (linkovou i individuální).
- Do výpočtů investičních nákladů stavby by bylo vhodné doplnit uvažovaný tvar tělesa železničního spodku použitý pro výpočet hmotnice přeložky v úseku Krupka – Soběduhy alespoň formou pracovních příčných řezů.

Závěr:

I přes výše zmíněné připomínky je diplomová práce zpracována na odpovídající úrovni, a to jak po stránce obsahové, tak po stránce grafického zpracování. Požadavky kladené na předloženou práci zadáním byly splněny, proto ji doporučuji k obhajobě a klasifikuji

„D (uspokojivě)“