

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Modernizace železniční stanice Praha-Malešice

- Autor práce:** Bc. Tomáš FOJTA
- Vedoucí práce:** Ing. Ondřej TREŠL
- Oponent práce:** Ing. Martin VANĚK, Ph.D.
- Základní údaje:** 71 stran textu,
23 obrázků,
22 tabulek,
7 grafických příloh

Předmětem diplomové práce je vypracování dvou koncepčních variant modernizace železniční stanice Praha-Malešice, založené na analýze problematických aspektů, vyplývajících z technického stavu a současného určení železniční stanice v porovnání se stavem výhledovým. Nejedná se o polemizování s již zpracovaným řešením v rámci schválené Studie proveditelnosti zaústění čtvrtého tranzitního železničního koridoru do železničního uzlu Praha, zpracované Správou železnic, státní organizací v roce 2013, ale o vytvoření úplně nového nezávislého návrhu, vycházejícího z aktuálních vstupních údajů v některých klíčových oblastech. Za správce železniční infrastruktury a potenciálního investora je nutné potvrdit, že téma modernizace předmětné železniční stanice je čím dál aktuálnější i akutnější. Postupem času se ukazuje, že tento uzel bude neuralgickým bodem železniční sítě na území Prahy a jeho zprůchodnění je čím dál potřebnějším a zároveň obtížnějším úkolem. Je tedy nutné ocenit studentovu odvahu k vypořádání se s ním.

Navržené projektové varianty, úsporná a velkorysá, se mezi sebou liší rozsahem úprav kolejového roštu, předpokládaných záborů pozemků, koncepcí umístěvaných nástupišť a pravděpodobně i délkami klíčových dopravních kolejí (toto je bohužel možné z doložených příloh pouze odhadovat). Student v práci dostatečně reflektuje veřejně prezentovaný výhled objednatele regionální železniční dopravy na objednávku dalších dvou městských železničních linek, který v kombinaci s relativní blízkostí konečné stanice metra A Depo Hostivař potenciálně směřuje k vytvoření vzájemné pěší vazby mezi terminálem MHD a novými nástupišti v prostoru jižního zhlaví železniční stanice. Ve výchozích podkladech nechybí statě o nové tramvajové smyčce Depo Hostivař a navazujících železničních záměrech včetně tzv. Libeňského přesmyku, zastávek na území Prahy 14 a vlečky do spalovny Malešice. Jako trochu upozaděna se v práci subjektivně jeví stále se zvyšující potřeba na provážení 740 m dlouhých nákladních vlaků v západovýchodním a severojižním směru skrz železniční uzel Praha, která by neměla idejím na

zprovoznění tangenciálních linek osobní dopravy za cenu vlastní redukce výrazně ustupovat. Klíčovou stavbou, která bude ovlivňovat možnosti dalšího rozvoje železniční stanice a která pravděpodobně ovlivní i výhledové parametry přemostění jižního zhlaví ulic Černokostelecká, je stavba silničního Městského okruhu č. 0094, která by rovněž v práci měla být zmíněna.

Návrhy byly rozpracovány formou dopravních schémat a velkorysejší z nich byl rozpracován v situaci v měřítku 1:1000, a to i na podkladu ortofotomapy. Grafická úprava situace (včetně umístění hlavních a seřadovacích návěstidel) i podklady k výpočtům v souvislosti s návrhem geometrické polohy koleje, jakož i zpracování problematiky železničního svršku, jsou na vynikající úrovni. Autor jednoznačně prokazuje, že se v technické stránce problematiky orientuje. Avšak vedle čistě technické stránky věci je speciálně v případě takto potenciálně vytíženého železničního uzlu žádoucí alespoň rámcově zkusit prokázat vyhovění očekávaným dopravně-technologickým nárokům, například formou zjednodušených plánů obsazení kolejí pro špičkové dvě hodiny z běžného dne, čímž by se snáze prokázalo, že návrh uváděné výhledové kapacitní nároky skutečně řeší.

K práci mám následující doplňující dotazy:

- 1) Nemůže se dle názoru studenta jevit jako problematické vkládání výhybek s rychlostí v odbočných větvích pouze 50 km/h s ohledem na potřebu minimalizace časů obsazení prvků na zhlaví při současném zvětšování užitečných délek kolejí?
- 2) Není zároveň vzhledem k pravidelným jízdám do odbočných větví možné v praxi očekávat zvýšené opotřebení výhybkových konstrukcí, a z toho titulu rovněž spíše snahu o vkládání konstrukcí na vyšší rychlost do odbočky?
- 3) Zvažoval autor práce mimoúrovňové řešení, např. formou vzájemného přesmyku tratí na severním zhlaví?

Drobné připomínky k práci:

- 1) Situaci 1:1000 by bylo vhodné opatřit sklonovníky s popisem sklonových poměrů, které jsou klíčové pro proveditelnost dlouhých dopravních kolejí pro vlaky nákladní dopravy. V prostoru, kde autor zasahuje mimo stávající drážní těleso, by bylo vhodné doplnit volný schůdný a manipulační prostor 3 m od osy koleje a hrany terénních úprav.
- 2) Dále by bylo vhodné do práce doplnit příčný řez v místě přemostění ulice Černokostelecká z důvodu evidentní předpokládané změny rozložení podpěr oproti stávajícímu stavu. Za úvahu by dále stálo prověření takové koncepce, pro kterou toto přemostění nebude představovat bariéru v rozvoji užitečných délek kolejí v liché kolejové skupině, tedy s prodloužením a zvýšením mostní konstrukce.
- 3) V případě dopravní koleje užitečné délky nad 400 m je třeba umisťovat odjezdová návěstidla ve vzdálenosti 15 m před námezníkem, což bude mít mírně negativní vliv na celkové užitečné délky. Problematiku umisťování návěstidel ve vztahu k zabezpečení systémem ETCS z důvodu aktuální náplně studijních osnov nehodnotím.

Závěr:

Diplomová práce respektuje zásady zadání a je z ní cítit zájem autora o dotčenou problematiku. Rozsah práce odpovídá standardním nárokům na výstup magisterského studia. Mé připomínky nemají zásadní charakter, dotazy jsou z mé strany doplňující a obojí je možné brát jako určitá doporučení a přípravu na navazující praxi. Jako klíčovou však vnímám absenci rámcového průkazu vyhovění dopravně-technologickým nárokům železniční stanice ve výhledu. **Přestože student splnil zadanou úlohu, tak práci klasifikuji známkou B (VELMI DOBŘE).**

V Praze dne 30. srpna 2021

Ing. Martin Vaněk, Ph.D.

