

Téma: Rekonstrukce ŽST Blatno u Jesenice

Student: Adam Hoffmann

Bakalářská práce řeší rekonstrukci železniční stanice Blatno u Jesenice ve vztahu k možnému výhledovému provozu a koncepci dopravy.

V první polovině práce je uveden obecný popis oblasti a města včetně historických souvislostí, dále je zhodnocena a analyzována infrastruktura v území, následuje také analýza širších přepravních vztahů, popis stávajícího stavu železniční stanice, včetně zhodnocení stávajícího a výhledového provozního konceptu železniční dopravy.

Samotná rekonstrukce stanice je navržena celkem v šesti variantách, které se liší úpravami kolejí, přístupem na nástupiště a situováním nástupišť. Varianty jsou navrženy na základě požadavků objednavatelů veřejné dopravy. Pro jednotlivé varianty jsou zpracována dopravní schémata.

Závěrem práce jsou jednotlivé varianty vhodně zhodnoceny a je zdůvodněn výběr optimální varianty. Lze se ztotožnit s názorem autora ohledně zřízení centrálního přechodu namísto návrhu mimoúrovňového přístupu.

PŘIPOMÍNKY:

- Nedostatkem návrhu (varianty A2) je odstranění hlavní průjezdné dopravní koleje s traťovou rychlostí odpovídající navazujícím traťovým úsekům. S ohledem na výhledové křižování vlaků kategorie R by bylo vhodné zajistit pro tyto vlaky vjezd a odjezd ze stanice traťovou rychlostí.
- Nevýhodou vybrané varianty je prakticky vždy nutnost přecházení dopravní koleje při přístupu na nástupiště a absence možnosti přestupu hrana-hrana na autobusovou dopravu.
- Z popisu výhledového stavu nejsou zřejmé časové polohy vlaků kategorie Os (prodloužení vlaků Os od Plzně a Os od Rakovníku), což je poměrně zásadním parametrem pro návrh konfigurace stanice. Na základě těchto údajů by bylo možné optimalizovat rozsah infrastruktury. S ohledem na popisované výhledové záměry Ústeckého kraje a vytíženost jednotlivých vlakových linek se jeví návrh stanice jako předimenzovaný.
- Pokud by mělo docházet ke křižování vlaků kategorie R a zároveň by měly být zajištěny přípojné vazby směr Rakovník a Bečov nad Teplou (ve stávajícím stavu tomu tak není), daný návrh stanice neumožňuje přednostní odbavení vlaků kategorie R délky 100m (s přihlédnutím na možné dělení souprav v žst. Žatec-západ) a zároveň odbavení vlaků kategorie Os optimálně v režimu hrana-hrana.
- Další nevýhodou návrhu je vzhledem k umístění cestových návštěv, resp. dělení nástupních hran třetina nevyužitelné délky nástupiště.
- Bylo by vhodné zahrnout do úprav stanice také rekonstrukci nezbytných výběhů traťových úseků, resp. alespoň vyznačit nezbytné směrové a výškové úpravy s popisem GPK.
- Vzdálenost nástupištní hrany a osy koleje je v případě poloostrovního nástupiště navržena v rozporu s ČSN 73 4959 čl. 5.2.

- Půdorysný návrh nástupiště nerespektuje poloměry oblouků v odbočných větvích výhybek 1:12-500 v prostoru nástupní hrany.
- Cestové návěstidlo Sc7 je navrženo chybně za centrálním úrovňovým přechodem. (Poznámka: aktuálně v rámci investiční výstavby je prakticky vždy uvažováno s návrhem výstražného zařízení pro přechod kolejí a tedy možnost zvýšení rychlosti ve staniční koleji až na 80 km/h).
- Jsou chybně označena hlavní návěstidla u kolejí č. 1a, 1b, 7a, 7b.
- Seřadovací návěstidla Se1, Se2 zasahují do konstrukce železničního přejezdu P1698, návěstidla Lc5 a Sc3 zasahují do plochy nástupiště a vytvářejí nevhodnou překážku v pohybu cestujících.

DOTAZY:

- Z jakého důvodu byla volena osová vzdálenost kolejí o hodnotě 5,0m? Lze při rekonstrukci železničních stanic uvažovat s jinými hodnotami? Z jaké legislativy tyto hodnoty vyplývají?
- Jaký předpis je relevantní pro posouzení umístění návěstidel ve vztahu k námezníku? Jak se tyto vzdálenosti stanovují?

ZHODNOCENÍ:

Bakalářská práce splňuje zadání, je zpracována přehledně, textové části na sebe logicky navazují a grafické části jsou velmi kvalitně zpracovány. Velmi kladně hodnotím projednání navržených úprav s objednatelem regionální dopravy.

Bakalářskou práci doporučuji k obhajobě a hodnotím:

B – (velmi dobře)



Ing. Jiří Záruba