

Oponentní posudek k diplomové práci Bc. Jana Liebla „Rekonstrukce železniční stanice Děčín východ – horní nádraží“

Diplomová práce „Rekonstrukce železniční stanice Děčín východ – horní nádraží“ zpracovaná studentem Fakulty dopravní ČVUT panem Bc. Janem Lieblem se zabývá rekonstrukcí tzv. horního nádraží stanice Děčín východ. Úvodem se práce zabývá historií stanice a navazujících traťových úseků, analýzou stavebního stavu a provozu, provozní koncepcí a výhledovým potenciálem stanice v zaváděném IDS Ústeckého kraje. V následujících kapitolách je řešena výhledová provozní koncepce ve dvou variantách a vlastní návrh rekonstrukce kolejiště řešené stanice taktéž ve dvou variantách včetně možností na redukci zbytné infrastruktury a zvýšení rychlosti ve staničních kolejích. Závěrečné kapitoly se věnují zkvalitnění dvou návrhů úpravy přednádraží z bakalářské práce a velmi jednoduchého posouzení navrhovaných variant rekonstrukce.

Analytické kapitoly diplomové práce shrnují velké množství údajů o technickém stavu stanice a přilehlých traťových úsecích a provozu včetně přehledných schémat, fotografií a tabulek. Student neopomněl řešit ani zabezpečovací zařízení a komfort cestujících. Velmi podstatnou kapitolou je pak posouzení potenciálu stanice v rámci zaváděného IDS Ústeckého kraje včetně tarifu a počtu přepravených cestujících.

Návrhové kapitoly pak začínají volbou provozního konceptu a názorným prověřením kapacity obsazení staničních kolejí, které zahrnuje i předpokládané navýšení provozu v budoucnu. Hlavní těžiště celé diplomové práce je v návrhu nového kolejového uspořádání, kde student využil odborné znalosti z předmětů vyučovaných na Fakultě dopravní i odborných norem týkajících se projektování železničních staveb. Kapitoly jsou doplněny grafickými výstupy z prostředí CAD na podkladu JŽM. V návrhu nového kolejového uspořádání byl velice správně kladen důraz na bezpečnost cestujících, osoby se sníženou schopností orientace a pohybu i investiční náklady. Poslední kapitoly se týkají dvou návrhů úpravy přednádraží, kde student kladl důraz nejenom na vhodnější polohy autobusových zastávek, ale také na vyšší estetickou úroveň návrhu a rovněž na komfort přestupujících cestujících.

I přes vysokou odbornou úroveň návrhu přestavby kolejiště se v diplomové práci vyskytují některé nedostatky, které se týkají především nepozornosti studenta, zejména kapitola zmiňující zaústění do stávající železniční sítě je psána zmatečně a jsou zde uváděny zavádějící pojmy (např. „zastávka nemá oprávnění k výpravě cestujících“), nepřesnosti či překlepy se vyskytují i v dalších částech práce, až úsměvně pak například působí slovní spojení: „žulové kostky vylité betonem“, i když student zamýšlel správnou věc, tedy odolný a esteticky působivý povrch.

Nesrozumitelně také působí konstatování, že délka nástupiště 160 m byla navržena s ohledem na nejdelší provozovaný vlak, který má délku 94,1 m.

Autor měl rozhodně také věnovat větší pozornost uvádění zdrojů dat a informací v textu, kompletních legend k výkresům nebo uvedení vysvětlivek všech zkratk. Je také škoda, že diplomová práce neřešila alespoň koncepční návrh napojení nádraží na část Děčína za Ploučnicí (Děčín I), které ve městě velmi chybí, nebo zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu v přednádraží (Děčín je členem Asociace cykloměst). Bylo by rovněž vhodné zmínit soulad přestavby s územním plánem města, nebo více rozpracovat hodnocení variant.

Doplňující otázky:

1. Vysvětlete, prosím, jakou souvislost jste myslel mezi délkou nástupiště a délkou nejdelšího provozovaného vlaku (160 m vs. 94,1 m)?
2. Uveďte, jak by se dalo řešit napojení rekonstruované železniční stanice na oblast kolem obchodního centra a sportovišť?
3. Uveďte, podle čeho jste se rozhodoval pro sestavu železničního svršku (zejména kolejnice a pražce) v jednotlivých staničních kolejích?

Navržená známka: C (dobře)

V Praze dne

Ing. Václav Novotný