

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Rekonstrukce železniční stanice Bakov nad Jizerou

<u>Autor práce:</u>	Jan KREJČÍ
<u>Vedoucí práce:</u>	Ing. Ondřej TREŠL
<u>Oponent práce:</u>	Ing. Martin VANĚK, Ph.D.
<u>Základní údaje:</u>	55 stran textu, 18 obrázků, 33 tabulek, 5 samostatných grafických příloh

Předmětem bakalářské práce je analýza současného stavu železniční stanice Bakov nad Jizerou z technického a provozního hlediska, dále popis historického vývoje a pojmenování problematických oblastí a návrhy na jejich řešení. Student k problematice přistoupil poměrně logicky a systematicky.

Úvodní kapitoly práce spočívají ve vymezení polohy stanice v rámci železniční sítě a jejího významu z hlediska osobní a nákladní železniční dopravy. Následuje technický popis stanice mj. s výpisem základních parametrů dopravních kolejí, nástupišť, zabezpečovacího zařízení a příslušných provozních objektů, doplněný o výpis stávajících čekacích dob a schématem stanice ve stávajícím stavu. Kapitola pátá řeší výhledový rozsah dopravy a využití provozních objektů. Konkrétní problémy jsou stručně vymezeny šestou kapitolou. Návrhová část práce je předmětem sedmé kapitoly a je studentem rozdělena na textovou a grafickou část pro dvě základní koncepční varianty, lišící se především rozsahem záboru nedrážních pozemků a rychlostmi v dopravních kolejích. Chvályhodná je studentova konzultace provozních aspektů s objednatelem regionální dopravy (KORID LK) i sledování záměrů MD ČR v dálkové dopravě. Obě varianty jsou v popisu zhodnoceny a v samotném závěru práce tabelárně porovnány mezi sebou. V této souvislosti si dovoluji podotknout, že tomuto zhodnocení by slušelo vedle uvedeného jednoduchého porovnání čistě na bázi několika málo technických údajů například popis toho, jak se varianty vzájemně liší ve schopnosti vyrovnat se s požadavky na rozsah osobní a nákladní dopravy, zastavování vlakových souprav, komfort a bezpečnost cestujících a míru zásahů do nedrážních pozemků, eventuálně s překážkami danými reálnou situací v terénu či územně plánovací dokumentací. Práce neposkytuje odpověď na otázku, jestli je striktně nutné uvažovat s mimoúrovňovým přístupem, ale prostě s ním počítá. Speciálně ve variantě úsporné

by stálo za zvážení umístění poloostrovního nástupiště s centrálním přechodem, a to s ohledem na poměrně nízké rychlosti v kolejích číslo 1 a 2 (muselo by se sjednotit na 50 km/h či vyčkat na schválení signalizačního zařízení pro zabezpečení přechodu pro vyšší rychlosti). Rovněž by bylo vhodné doložit jednoduchým výpočtem potřebné délky nástupních hran, eventuálně zdůvodnit navrhované délky dopravních kolejí.

K práci mám následující konkrétní připomínky a doporučení:

- 1) V kapitole 3.1 by bylo vhodnější o osobní dopravě hovořit jako o regionální; působí totiž poměrně zmatečně, když student hovoří o tom, že osobní doprava je zajišťována vlaky kategorie Os.
- 2) Dopravní schémata v textové části jsou poměrně nepřehledná, vhodné by bylo jejich umístění na šířku. Rovněž by bylo vhodné zpracovat na jejich vizuální stránce, tedy zachovávat pro všechny varianty stejné zákonitosti, optimálně např. úhly mezi matečnou kolejí a ostatními kolejemi. Stávající stav se standardně zobrazuje černou barvou.
- 3) V práci by měla být jasnější vazba mezi provozními koncepty a nutností aplikace s tím souvisejících technických úprav, tedy bylo by např. vhodné doplnit schémata obsazení dopravních kolejí a nástupních hran pro jednotlivé časové skupiny. Neuškodilo by ani doplnění popisu stávajících i výhledových provozních konceptů přehlednými schématy se zobrazením bodů v síti s možností pravidelného přestupu mezi linkami.
- 4) Užité délky dopravních kolejí a nástupišť postačují v práci na úrovni studie na celé metry, není třeba je v textu uvádět na milimetry. V navazujících stupních projektové dokumentace by se tyto údaje zcela jistě drobně zpřesňovaly, respektive upravovaly. Ze situací není zřejmé, jak student tyto délky měřil, neboť v nich nejsou zobrazeny prvky zabezpečovacího zařízení (návěstidla), mezi kterými by se délky uvažovaly. Je zde dostatečná rezerva?

Pochvalu si naopak student zaslouží za zpracování obou návrhových variant v situaci, přestože v prapodivném měřítku 1:1430 a přestože by bylo vhodnější jako podklad využít JŽM místo ortofotomapy. Doporučil bych rovněž zobrazení demolice koleje v obou variantách, nikoli pouze v jedné z nich. Z hlediska GPK jsou navržena řešení v souladu s normami.

Závěr: V rámci očekávaných ambicí od studenta bakalářského studia práce naplňuje současný standard a zároveň respektuje zadání. Rozsahem je práce spíše mírně nadstandardní. Celkově je dílo obstojným závěrečným výstupem studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

**Student splnil zadanou úlohu a práci vzhledem ke zmíněným nedostatkům
klasifikuji známkou**

B (VELMI DOBŘE)

V Praze dne 7. září 2017

Martin Vaněk