

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<i>Název práce:</i>	Porovnání norem pro navrhování železničních stanic v ČR a SR
<i>Jména autora:</i>	Juraj Bazár
<i>Škola:</i>	České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní Ústav dopravních systémů
<i>Vedoucí:</i>	Ing. Martin Jacura, Ph.D.
<i>Oponent:</i>	Ing. Tomáš Hoření

NÁPLŇ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

V bakalářské práci byly analyzovány a porovnány české a slovenské technické normy pro navrhování železničních stanic (ČSN 73 6310 a STN 73 6310) a normy pro navrhování nástupišť na železničních drahách (ČSN 73 4959 a STN 73 6359). Srovnání bylo provedeno jak z hlediska hodnot vybraných kritérií (rozměry, vzdálenosti, sklony aj.), tak z hlediska obecných zásad navrhování.

Pro ilustraci rozdílů v přístupu k dané problematice v jednotlivých státech byla vypracována vzorová dopravní schémata fiktivních mezilehlých železničních stanic různých velikostí a následně i variantní návrh úprav dvou konkrétních železničních stanic Gelnica a Margecany v Košickém kraji.

KOMENTÁŘE A PŘIPOMÍNKY

- Srovnání řešených norem je provedeno velmi pečlivě s uvedením řady detailů, zároveň je díky zdůraznění nejzásadnějších rozdílů pro čtenáře snadno uchopitelné.
- Bylo by zajímavé zpracovat podobné srovnání i pro další sousední státy, případně analyzovat vztah k TSI.
- Byla vypracována vzorová schémata pro různá uspořádání mezilehlých železničních stanic – 5 variant stanic na jednokolejně trati a 9 variant na dvoukolejně trati.
- Některé varianty malých a středních železničních stanic jsou si velmi podobné nebo se dokonce zcela shodují. Rozdíly se měly projevit spíše v počtu nástupních hran než v počtu předjízdových kolejí, pokud bylo navíc uvedeno, že nejsou uvažovány koleje pro nákladní dopravu (tedy koleje bez nástupní hrany).
- Autor si pro vzorovou rekonstrukci zvolil žst. Gelnica (na jednokolejně trati ŽSR č. 173 Margecany – Červená Skala) a žst. Margecany (na dvoukolejně trati ŽSR č. 180 Košice – Kralovany). Výběr konkrétních stanic proběhl na základě konzultace s Odborem dopravy Úradu KSK a souvisí se záměrem na zřízení integrovaného dopravního systému v kraji.
- Pro obě stanice byla zpracována stručná analýza současného stavu zahrnující železniční infrastrukturu, rozsah a charakteristiky osobní i nákladní dopravy a podobu přednádražního prostoru včetně analýzy hlavních pěších proudů.
- Pro obě stanice byly schematicky i situačně vypracovány 2-3 varianty úprav kolejiště. Všechny varianty byly zpracovány jako úsporné, zahrnující pouze nutné úpravy (redukce) kolejiště za účelem vložení nástupišť s výškou 550 mm nad TK, zhlaví zůstala bez zásadní změny konfigurace. Komplexní rekonstrukce stanic není cílem práce, zvolený postup je pro porovnání rozdílných přístupů v ČR a SR dostačující.
- Návrhy úprav zohledňují stavební hlediska, neřeší vliv zabezpečovacího zařízení (např. polohy hlavních návěstidel), což odpovídá rozsahu znalostí získaných na bakalářském studiu.
- Chybí jasně stanovený požadavek na délku nástupních hran v obou stanicích. Nástupiště mají délku dle prostorových možností nebo přibližně podle současného stavu.
- V žst. Gelnica nerozumím důvodu různé délky nástupiště č. 1 ve variantách 1 a 2a/b, vysvětlení v textu neodpovídá situaci.

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

- Zřizování krátkých odstavných kolejí mezi dopravními kolejemi není vhodné. Jedná se o kolej č. 2 v žst. Gelnica, varianta 2b a kolej č. 3 resp. 5 v žst. Margecany.
- Podrobněji vysvětlete důvod návrhu kolejové spojky 26-27 resp. 27-28 pro rychlost 80 km/h v žst. Margecany.
- Konce některých nástupišť v žst. Margecany v obou variantách jsou umístěny přímo k námezníku případně k výměnovému nebo koncovému styku výhybky. Toto řešení buď není možné nebo neefektivně zkracuje využitelnou délku nástupní hrany, která pak nemusí dostačovat požadavkům dopravní technologie.

DOTAZY

Schematicky navrhnete možná uspořádání nástupišť v žst. Margecany pro případ, kdy by byl nákladový obvod v liché kolejové skupině vymístěn do sudé skupiny a prostor boční rampy u koleje č. 9 mohl být využit pro osobní dopravu nebo pro jiný účel. Potřeby nákladní dopravy neřešte. Zkuste zpracovat i variantu s kusou dopravní kolejí u jazykového nástupiště určenou pro osobní vlaky ve/ze směru Nálepkovo. Popište výhody a nevýhody tohoto řešení. Zvolte, zda bude návrh podle českých nebo slovenských zásad.

ZHODNOCENÍ

Bakalářská práce svým rozsahem převyšuje požadavky zadání. Práce je systematicky a přehledně členěna a jednotlivé části na sebe logicky navazují. Autor si dobře osvojil odbornou dopravní terminologii, stylistika textové části je kvalitní. Výkresová část je zpracována na dobré úrovni. Kladně hodnotím spolupráci se správou Košického kraje a přesah návrhové části do přednádražního prostoru včetně řešení pěších proudů.

Předloženou bakalářskou práci klasifikuji známkou **B (velmi dobře)**.

V Praze dne 3. 9. 2019

Ing. Tomáš Hoření