

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Prodloužení stávající trati 045 Trutnov - Svoboda nad Úpou do Pece pod Sněžkou

Student: Jiří JEDLIČKA, DiS.

Oponent: Ing. Tomáš JAVOŘÍK

V předkládané bakalářské práci autor řeší možnost obsluhy města Pec pod Sněžkou a přilehlé sportovní a turistické oblasti kolejovou dopravou, prodloužením stávající trati č. 045 ze Svobody na Úpou. Za koncepční základ si autor stanovil studii "Zajištění dopravní obslužnosti Východních Krkonoš kolejovou dopravou". Autor ji podrobuje vlastnímu zhodnocení, jehož výstupem je výčet hlavních nedostatků projektu, které by mohly mít podstatný vliv na jeho realizaci. Zmíněné nedostatky následně řeší v návrhu alternativní varianty trasování a stavebního řešení ve větší části zamýšlené trati, přičemž neopomíná historická východiska a především vliv projektu na environmentálně značně hodnotné území národního parku. V závěru autor nastiňuje možnou organizaci dopravního systému v dotčené oblasti a základní ekonomické srovnání s původním řešením, jež dokazuje výhodnost alternativního řešení.

Po prostudování práce konstatuji, že autor postupoval systematicky, podrobně se seznámil s řešením původní studie, jejíž koncept respektoval, a předložil k ní konkurenceschopnou alternativu, jež může jistě být zahrnuta do výsledného hodnocení dopravní obsluhy tohoto regionu kolejovou dopravou. Na druhou stranu bych ocenil širší výčet dalších možností řešení některých částí projektu (např. poloha a podoba žst. Horní Maršov) a rovněž uvážení více nadregionálních souvislostí. Stavební řešení odpovídá v současnosti platným předpisům a koncepcím. Textová a výkresová část se vhodně doplňují a jsou vypracovány na velmi dobré odborné úrovni.

Vyzdvihnout si dovoluji zejména odstranění úvratěového uspořádání v žst. Horní Maršov a obslužení zastávky Malá Úpa. Ze stavebního hlediska oceňuji využití pražců „Y“ v konstrukci železničního svršku a uvážení základních postupů stavby, jelikož oba tyto aspekty zmírní vliv stavby na životní prostředí, jež je v zájmovém území zvláště podstatný.

Připomínky k bakalářské práci:

- V textové části se nachází větší než malé množství překlepů a o něco méně nevhodných slovních spojení (např. dopravní obslužení), což by si zasloužilo hlubší korekci.
- Vztah hodnota–jednotka je na mnoha místech textu uváděn nesprávně bez mezery (např. 140mm, správně je 140 mm).
- Autor označuje zvláště v první polovině textu navrhovanou dopravu v Horním Maršově jako „zastávku“, z faktického hlediska však půjde o „železniční stanici“.
- Žst. Horní Maršov je v autorově návrhu umístěna severně od centra obce. Zajímalo by mě, jestli autor zvažoval její polohu jižně od centra, přibližně v poloze zastávky Maršov 3? Pokud ano, proč se přiklonil právě k jeho umístění? Dle mého názoru by tak byla bezúvratěová stanice dostupnější a rovněž provázání s návaznou dopravou by bylo užší. Zastávka Temný Důl by byla zachována.

- Přístup do žst. Horní Maršov autor navrhuje mimoúrovňově lávkou, která bude při výškovém rozdílu nástupiště a přístupu na druhé straně řeky Úpy, navíc s uvažovanou elektrizací trati, značně vysoká. Uvažoval autor i s řešením přístupu k vlakům pomocí centrálního přechodu, tzn. v úrovni koleje? Prosím o komentář.
- Za nevhodné považují použití výhybek s úhlem odbočení 1:7,5 ve zhlaví žst. Horní Maršov. Prosím o komentář důvodu jejich použití. I za cenu větších prostorových nároků shledávám vhodnější volbou výhybky s úhlem odbočení alespoň 1:9, jež zaručí klidnější jízdu vozidel a při uvažovaném provozu i delší životnost výhybky.
- Na str. 19 textové části, kap. 5.7, by bylo vhodné uvést, že průběžné šterkové lože je též podmínkou pro zřízení bezстыkové koleje na mostech.
- Autor uvažuje elektrizaci úseku soustavou 25 kV/50 Hz, jako nejvýhodnější a nejlevnější variantu řešení trakce na trati. Opomíjí však širší souvislosti, jako je potřeba elektrizace předešlých úseků (Jaroměř – Trutnov – Svoboda nad Úpou), a především nutnost provozování dvousystémových vozidel v takovém případě, jelikož nejbliže v této části železniční sítě je zavedena napěťová soustava 3 kV SS. Prosím o bližší vysvětlení.
- Autor uvažuje v žst. Horní Maršov křižování osobních vlaků, provozovaných na trati v taktu 30 min. Zároveň však nabízí možnost prodloužení vozebního ramene rychlíků Praha – Trutnov až do Pece pod Sněžkou, s předjížděním osobních vlaků rovněž v Maršově. Kde v takovém případě budou osobní vlaky křižovat, pokud nedojde k dalším úpravám projektu?
- V příloze B.1 bych ocenil názornější vyznačení dotčených zón KRNaPu.

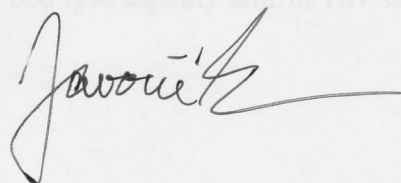
Závěr:

I přes výše zmíněné připomínky je bakalářská práce zpracována na odpovídající úrovni, a to jak po stránce obsahové, tak po stránce grafického zpracování. Požadavky kladené na bakalářskou práci zadáním byly splněny, proto ji doporučuji k obhajobě a klasifikuji

„2 (VELMI DOBŘE)“

V Praze 8. června 2012

Tomáš Javořík



Připomínky k bakalářské práci

- V textové části se nachází větší množství překlepů a v něco málo nevhodných slovních spojení (např. „dopravní pokračování“), což by si zasloužilo větší pozornost.
- Vztah hodnoty jednotky je na mnoha místech textu uveden nesprávně bez mezery (např. 140mm, správně je 140 mm).
- Autor odkazuje zvláště v první polovině textu navrhovanou dopravu v Horní Maršově jako „malou“ „okružní“ dopravu, což je vzhledem k tomu, že se jedná o „železniční stanici“.
- Žst. Horní Maršov je v autorově návrhu umístěna souměrně od centra obce. Zajímalo by mě, jestli autor uvažoval její polohu jižně od centra, obzvláště v poloze zastávky Maršov 37. Pokud ano, proč se rozhodl právě k jeho umístění? Dle mého názoru by tak byla bezúhlová stanice dostupnější a rovněž provázání s návaznou dopravou by bylo užší. Zastávka Tenký Důl by byla nevhodná.