

## POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

### ***Možnosti úprav traťového úseku Bystřice pod Hostýnem - Hulín***

**Student:** *Bc. Ondřej SMÝKAL*

**Oponent:** *Ing. Tomáš JAVOŘÍK*

Hlavním cílem předkládané diplomové práce je prověření možnosti úprav zejména geometrických parametrů železniční trati SŽDC č. 303 v úseku Hulín – Bystřice pod Hostýnem s cílem zvýšení traťové rychlosti v ucelených úsecích, potažmo odstranění jejích zásadních propadů. Navrhované úpravy obsahují i zásahy do související infrastruktury, např. do uspořádání železničních stanic a přepravních stanovišť. Úvod práce je věnován podrobné analýze stávajících technických poměrů v předmětném úseku, na nějž navazuje návrh dvou variant (A a B), naplňujících stanovený cíl práce a lišících se v zásadě rozsahem a náročností úprav. Obě varianty pak autor předkládá v podrobnějším stavebním řešení a v závěru práce hodnotí hned z několika různých objektivních hledisek.

Po prostudování práce mohu konstatovat, že autor postupoval správně a struktura práce je v celkovém kontextu členěna vhodně, byť některá východiska a důsledky nemají zcela logický sled (např. zmínka o odhadovaných geotechnických poměrech uvedená až v návrhu varianty B, závěrečné hodnocení předcházející celkové zhodnocení) a práci by rovněž prospělo shrnutí některých dílčích závěrů zejména úvodní analýzy. Provedené posouzení geometrických parametrů koleje je provedeno velmi precizně a správně a je možné na jeho základě navrhovat uvedená řešení. Obě předložené varianty jsou smysluplné a práce může sloužit jako dílčí technická studie k dalšímu ověření navrhovaného řešení zejména v kontextu koncepce a technologie provozu na dotčených železničních tratích. Na druhou stranu si dovoluji tvrdit, že větší autorův zájem o provozní souvislosti na řešeném a navazujících úsecích by se na celkovém vyznění díla projevil jedině pozitivně. Navrhovaná stavební řešení jsou v souladu s platnými normami, místy s drobnými výhradami. Text práce je psán na dobré odborné úrovni s ojedinělým výskytem překlepů a stylistických nedostatků. Zde bych doporučoval o něco důkladnější korekturu částí textu. Grafické přílohy práce jsou zpracovány kvalitně a vhodně doplňují návrhovou část práce.

V práci si dovoluji kromě zmiňovaného precizního posouzení geometrických parametrů a jejich nového návrhu kladně vyzdvihnout zejména množství použitých specializovaných podkladů.



## Připomínky a otázky k diplomové práci:

- Na str. 11 je předmětná trať nesprávně zařazena do kategorie drah celostátních.
- Prosím o doplnění zdroje, na jehož základě autor stanovil šířku pláň tělesa železničního spodku na 6 m.
- Nepovažuji zcela za vhodné z hlediska zřízení a údržby navrhované umístování některých lomů nivelety a jejich zaoblení do úseků přechodnic, resp. vzestupnic, byť se záměrem zachování původních sklonových poměrů. Příkladně ve variantě A lom nivelety v km 22,535887 či ve variantě B lom nivelety v km 18,642989. Prosím o komentář.
- V obou prověřovaných variantách autor navrhuje všechny přejezdy vybavit světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Vzhledem k významu některých pozemních komunikací, zejména těch účelových, to nepovažuji za zcela efektivní řešení. Prosím o komentář a výčet dalších možností řešení.
- Na str. 39 a 50 uvádí autor v příčných řezech použití „železničního svršku typu 2“. Správně se jedná o typ železničního spodku.
- Prosím o komentář, zda autor uvažoval se zrušením nákladiště a zastávky Všetuly vzhledem k jeho stávajícímu nevyužívání.
- Prosím o komentář, jaký způsob rekonstrukce železničního svršku a spodku uvažuje autor v místech nástupišť některých zastávek, kde zároveň nepočítá s náhradou jejich konstrukce (např. Všetuly, Dobrotice, Jankovice).
- Ve variantě 1 úprav žst. Bystřice pod Hostýnem navrhuje autor v koleji č. 2 rychlost 60 km/h. S ohledem na tvar výhybky 8 je tuto rychlost možné využít pouze částečně, a to pouze ze/do směru Hulín. Prosím o vysvětlení a komentář, jaký přínos autor spatřuje v návrhu takové rychlosti v koleji č. 2?
- V přibližných kalkulacích cenových normativů pro variantu A není kalkulována položka „Železniční spodek“, přičemž dle návrhu (např. dle příčných řezů) je evidentní, že i ten bude rekonstruován. Prosím o vysvětlení
- Prosím o příkladné doplnění, jak konkrétně byla stanovena a užitá hodnotící škála pro výběr optimální varianty úprav řešené železniční trati, zejména pak v položce „Bezpečnost“.

## Závěr:

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

**„2 (velmi dobře)“**

V Praze 6. února 2017

Ing. Tomáš Javořík