

# POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Diplomant: Milan Voráček

Oponent: Ing. Ondřej Trešl

Posudek diplomové práce pana Milana Voráčka, studenta Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, vypracované na téma:

## „Rekonstrukce železniční stanice ČERMNÁ NAD ORLICÍ“

V úvodu posudku uvádím, že se diplomant seznámil s danou problematikou, včetně jemu dostupných podkladů, které zároveň využil ke zpracování bakalářské práce. Bakalářská práce je zpracována v souladu s vyhláškou č. 174 / 1994 Sb. (Stavební řád drah), ČSN 73 63 60-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, ČSN 73 49 59 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Formální rozpory vykazuje práce při porovnání s TŽN 01 34 68 Výkresy železničních tratí a stanic, kdy byl pro nejmenší velikost textů ve výkresech použit nevhodný font „txt“, namísto doporučeného fontu „romans“ nebo jiných běžně užívaných, tolerovaných a čitelnějších fontů i při nejmenší povolené velikosti 2 mm. Ve výkresech je bohužel často používána jediná tloušťka čáry.

### **Zadání diplomové práce bylo následující:**

- řešení rekonstrukce stanice navrhnout s ohledem na bezpečnost cestujících
- návrh rekonstrukce zpracovat ve variantách
- vybranou variantu situačně rozpracovat

### **Výsledkem diplomové práce jsou následující přílohy:**

1. Textová část včetně Technické zprávy
2. Fotodokumentace
3. Výkresová část
  - Dopravní schémata
  - Schéma potřebných nástupních hran
  - Situace varianty II
  - Vzorový příčný řez v km 11,066

## Připomínky k jednotlivým přílohám:

### 1. Technická zpráva:

Je zpracována přehledně. Lze v ní nalézt stručný exkurz do historie obce, demografický a geomorfologický popis. Dále obsahuje stručný popis silniční sítě včetně nástinu blízké budoucnosti.

Část o železniční dopravě, bohužel na rozdíl od silniční, postrádá zařazení tratě z hlediska Zákona o dráhách, v historické části úplně chybí údaje o elektrizaci a zhodnocení významu trati 020 vůči I. národnímu TŽK. Dále chybí v analytické části rozbor využití nákladového obvodu (alespoň zmínka o dotazu na personál stanice) a frekvence využívání vojenské vlečky. V celku výstižně jsou popsány a zdůvodněny navrhované varianty úprav stanice pro osobní dopravu, v závěru každého odstavce věnovaného vždy jedné variantě jsou shrnuty její výhody a nedostatky. Jako zbytečný (z důvodu duplicity) se jeví doprovod obrázky dopravních schémat přímo v textu, navíc se zde projevuje volba a nedostatečná velikost fontu, která je na hranici čitelnosti. Pro další rozpracování do situace v měřítku 1:1000 byla správně vybrána varianta II.

Dojem z technické zprávy kazí jazykové obraty, jako „křížení vlaků“, či „perla“ na straně 21: „Součástí výpravní budovy je také přednádraží.“ Přitom diplomant patrně ví, o co se jedná, neboť bezprostředně následuje věta: „Přednádraží tvoří parkoviště.....“

V případě zabezpečovacího zařízení by asi bylo vhodnější zůstat pouze u zmínky o komplexní modernizaci, opakování věty o výměně mechanických návěstidel za světelná bez zmínky o náhradě ručně stahovaných závor svědčí spíše o diplomantově menším povědomí o problému.

V závěru technické zprávy se lze dočíst o řešení dopravy ze železniční stanice do 1,4 km vzdáleného centra obce. Diplomant navrhuje využití bezobslužných půjčoven jízdnicích kol, které by byly zřízeny v centru Čermné i v žst. Toto řešení je sice v přírodním parku vhodné a moderní, není však akceptovatelné pro osoby se sníženou schopností pohybu, či orientace, kterým má veřejná doprava taktéž umožňovat mobilitu.

Řešení tohoto problému by asi vedlo k další variantě, jejíž opomenutí lze však vzhledem k zadání (rekonstrukce žst.) tolerovat. Totiž zrušení stanice pro osobní dopravu a nahrazení výhybnou a zastávkou v bezprostřední blízkosti Malé Čermné, kudy trať o cca 1 km dál stejně prochází. Z nové zastávky by samozřejmě musel být vybudován bezbariérový chodník do centra obce.

### 2. Fotodokumentace:

Vhodně doplňuje ostatní přílohy.

### 3. Výkresová část:

V dopravních schématech chybí směrová orientace vůči sousedním stanicím. Obvykle se uvádějí i užité délky kolejí, alespoň ve stávajícím stavu, či požadavky na min. už. délky dopravních kolejí u navrhovaného stavu.

V situaci taktéž chybí směrová orientace vůči sousedním stanicím. Formálním nedostatkem je stejná tloušťka čar pro osy kolejí i popis. Z faktického hlediska postrádám zdůvodnění použití transformované výhybky č.4, navíc ve svršku S49, když textová část tvrdí, že po rekonstrukci dojde ke sjednocení na tvar UIC60 a toto je v dopravních kolejích i dodržováno.

K příčnému řezu mám pouze připomínku, že ve stanicích má být tzv. zapuštěné kolejové lože, což vpravo od kol. č. 3 není splněno. Dle situačního podkladu (JŽM) lze usuzovat, že vpravo od kol. č. 3 by měl být zřízen příkop.

### **Závěr:**

Grafická úprava diplomové práce je na dostatečné úrovni, diplomant prokázal zvládnutí základů užití výpočetní techniky v projektování železničních staveb.

Výsledky předložené bakalářské práce jsou použitelné jako náměty v projekční praxi při prověřování dalších možností rekonstrukce traťového úseku Týniště nad Orlicí - Choceň.

Na základě podrobného posouzení bakalářské práce uvádím, že práce splňuje podmínky dané zadáním, i když výsledné řešení není pro obyvatele Čermné nad Orlicí optimální.

Diplomant splnil zadanou úlohu s výhradami a bakalářskou práci klasifikuji známkou

***dobře***

V Praze dne 8. června 2009

Ing. Ondřej Trešl