

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Student Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice **Jaromír Pišl, DiS.**, zpracoval bakalářskou práci na téma *Rekonstrukce žst. Velké Žernoseky*. Jeho úkolem bylo navrhnout úpravu železniční stanice Velké Žernoseky zejména s cílem kvalitativního zlepšení zařízení pro přepravu cestujících a zvýšení bezpečnosti provozu.

Student v práci shromáždil informace o stávajícím provozu a stavebně-technickém stavu stanice. Správně vyhodnotil parametry stávajících zařízení pro přepravu cestujících jako nedostatečné a nevyhovující dnešním požadavkům. Navrhl ve schématech šest variant úprav stanice, z nichž dvě dále podrobněji rozpracoval v situacích a příčných řezech.

Je škoda, že zcela jistě zajímavé návrhy variant č. 5, tj. umístění ostrovního nástupiště mezi hlavní koleje, a č. 6, tj. vytvoření nových zastávek v blízkosti cílů dopravní obsluhy, zůstaly jen ve fázi schémat a nebyly více prověřeny. Největší slabinou práce je však návrh variant č. 1 a 3, ve kterých je uvažováno s poloperonizací stanice. Vzhledem k tomu, že úroňová nástupiště mezi kolejemi s výškou nástupní hrany nejvýše 250 mm neumožňují bezbariérový přístup do vozidel ani bezpečný samostatný pohyb osob se sníženou schopností orientace, není vhodné tato nástupiště nově navrhovat. Navíc v platném normovém prostředí není až na výjimky pro tato nástupiště vytvořena opora.

Práce je napsána sice stručně, nicméně jasně a srozumitelně a její grafické zpracování je na dobré úrovni. Zásadním nedostatkem práce je chybějící přehledná situace stanice, jejíž vypracování bylo požadováno v zadání.

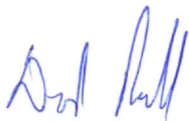
Dále jsou uvedeny více či méně závažné připomínky k bakalářské práci.

- I když nejsou Velké Žernoseky typickou přípojnou stanicí, není správné stanici označovat jako průjezdnou.
- Vzhledem k tomu, že se stanice nachází také na území obce Žalhostice a zajišťuje její dopravní obsluhu, bylo by vhodné uvést její alespoň základní demografické údaje.
- V jinak podrobném popisu stávajících staničních kolejí a zhlaví chybí přesnější popis účelu použití kolejí.
- V popisu stávajícího zabezpečovacího zařízení chybí údaje o typu staničního zabezpečovacího zařízení a traťového zabezpečovacího zařízení žalhostické tratě.
- V práci, patrně vlivem nepozornosti, došlo k nepřesnému užití několika odborných termínů, např. nástupní–nástupištní, kolejový–kolejnicový, mimo úroňový–mimoúroňový, sudá skupina–lichá skupina apod.
- Není zřejmé, na základě čeho byla vytvořena situace stávajícího stavu, když se kresba i hodnoty odlišují od podkladu JŽM a přitom není uveden jiný zdroj údajů.
- S ohledem na výkony stávajícího provozu není zřejmé, proč byl v jednotlivých variantách navržen relativně vysoký počet manipulačních kolejí.
- Není zřejmé, proč byla v předjízdňových kolejích zvýšena rychlost na 60 km/h.
- Není zřejmé, proč byly navrženy délky nástupišť v hodnotě 160 m a 250 m.
- Není zřejmé, jakých úprav doznal prostor přednádraží, tedy např. jak byly řešeny pěší přístupové cesty a příjezdové komunikace a kam bylo přemístěno zařízení WC po vybudování schodiště na jeho současném místě.
- Návrh hlavních návěstidel je příliš vágní.
- Boční rampa je navržena v místě výhybky s poloměrem odbočení 190 m.
- Vzdálenost nástupní hrany ve výšce 550 mm nad TK od osy koleje nesmí být menší než 1,67 m.
- V návrzích zhlaví je často nevhodně užit výhybek s úhlem odbočení menším a poloměrem odbočení větším než je zapotřebí.

- Není zřejmé, proč bylo v návrhu použito výhybek soustavy S 49 1. generace.
- Je jasné, že nebyla uvedena veškerá literatura použitá k vypracování práce (např. na základě čeho student vypracoval vzorové příčné řezy).

S ohledem na výše uvedené připomínky klasifikuji bakalářskou práci známkou dobře.

V Praze 2. ledna 2011



Ing. David Pöschl