

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant: Bc. Luboš Fišer

Oponent: Ing. Ondřej Trešl

Posudek diplomové práce pana bakaláře Luboše Fišera, studenta Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera, vypracované na téma:

„Prověření parametrů TSI vybrané železniční stanice na síti SŽDC, s.o.“

V úvodu posudku uvádím, že se diplomant prokazatelně seznámil s danou problematikou, včetně podkladů a zejména předpisů, které pak zužitkoval při zpracování diplomové práce. Diplomová práce je zpracována v souladu s vyhláškou č. 174 / 1994 Sb., kterou se vydává stavební řád drah, s ČSN 73 63 60-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha, s ČSN 73 63 10 Navrhování železničních stanic, i s ČSN 73 49 59 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách. Pouze drobné nedostatky vykazuje práce při porovnání s TŽN 01 34 68 Výkresy železničních tratí a stanic.

Zadání diplomové práce bylo následující:

- vypracovat dopravní schémata vybrané železniční stanice
- vypracovat situace vybrané železniční stanice
- vypracovat příčné řezy v oblasti nástupišť
- vypracovat technickou zprávu s popisem stávajícího stavu, jeho nedostatků a návrh opatření k nápravě nedostatků

Výsledkem diplomové práce jsou následující přílohy:

Textová část včetně dopravních schémat žst.

Výkresová část

- žst. Světlá nad Sázavou - tři varianty návrhu situačního řešení
 - 2 charakteristické příčné řezy ke každé variantě
 - detail úpravy výstupu ze schodiště podchodu
- žst. Sázava – Černé Budy - dvě varianty návrhu situačního řešení
 - 2 charakteristické příčné řezy ke každé variantě

Připomínky k jednotlivým přílohám:

V situacích žst. Světlá nad Sázavou prosím ozřejmit, zdali je skutečně ve všech variantách v koleji č. 3 poblíž havlíčkobrodského zhlaví nutné kumulovat za sebou dvě kolejová S s minimálními dovolenými poloměry oblouků.

V žst. Sázava - Černé Budy je mj. navržena rekonstrukce podstatné části vlečkového kolejiště Skláren Kavalier – proč? Dále prosím o zdůvodnění volby poloměru odbočných větví výhybek – ač je rychlost v přilehlé koleji 40 km.h⁻¹, na jednom ze zhlaví se vyskytuje výhybka vyhovující rychlosti i 50 km.h⁻¹.

Protože podstatnou část příloh tvoří příčné řezy v prostoru nástupišť, prosím o sdělení, jakým způsobem byla navržena skladba povrchu nástupiště, zejména dimenzování tloušťky betonové zámkové dlažby. Dále prosím pana diplomanta, aby se zamyslel a okomentoval vztah plevel a zámková dlažba v částech nástupišť řídkce pocházejících nebo pojížděných (většinou koncových).

Z formálního hlediska lze grafickým přílohám vytknout pouze nedostatečnou sytost zvoleného odstínu žluté barvy, a dále velikost a font u kót a popisů výhybek v situacích.

Závěr:

Celkově je grafická úprava diplomové práce na dobré úrovni, diplomant prokázal zvládnutí užití výpočetní techniky v projektování železničních staveb. Výše vytýkané nedostatky a připomínky jsou většinou pouze detaily. Textová část práce je zpracována stručně, přehledně a je vhodně doplněna fotodokumentací stanic, jednotlivých prvků TSI PRM a schémata. Jazyková stránka technické zprávy je z podstatné části poplatná zdrojům, ze kterých autor čerpal (hlavně předpisy), což není na škodu vzhledem k řešené problematice, celkově ovšem text působí dojmem unavujícím, těžkým a vyžaduje při studiu notnou dávku pozornosti.

Výsledky předložené diplomové práce jsou použitelné v projekční praxi jako podklady pro hledání alternativního řešení při modernizacích a rekonstrukcích železničních stanic.

Na základě podrobného posouzení diplomové práce uvádím, že práce splňuje podmínky dané zadáním.

Diplomant splnil zadanou úlohu a diplomovou práci klasifikuji známkou

„1- (výborně minus)“

V Praze dne 6. června 2012

Ing. Ondřej Trešl