

Univerzita Pardubice, Studentská 95, 532 10 Pardubice 2
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního stavitelství

Posudek oponenta závěrečné práce – bakalářské.

název: Vyhledávací studie železniční trati spojující tratě 261 a 018

datum odevzdání: 27. 7. 2020

autor: Jakub Vojáček

vedoucí: Ing. Petr Vnenk

oponent: Ing. Filip Ševčík

Téma práce je zajímavé a řešení nabízí pohled na možnosti rozvíjení železniční sítě v širší části východních Čech. Jak však i sám autor uvádí, trasování železniční tratě mezi městy Skuteč a Lužec je z důvodu tvaru terénu velmi nesnadné.

Student postupuje systematicky a zodpovědně, svou práci začíná rozbořem širších souvislostí, uvádí porovnání návrhů s veřejnou hromadnou dopravou (autobusovou) i individuální dopravou (automobilovou), byť poměrně stručně; zohledňuje celkové i podrobné tvarování terénu, prvky ochrany přírody a záplavová území.

Z práce je zřejmý autorův odborný zájem o danou oblast řešení železniční infrastruktury, dále to, že se seznámil s relevantní odbornou literaturou, i jeho schopnost celou problematiku vhodně řešit.

Možné varianty řešení spojení autor předkládá ve třech variantách, které jsou, vzhledem ke zvolené podrobnosti, vhodně popsány a okomentovány jak v oblasti stavební tak i dopravní, byť v této oblasti poněkud stručněji, což je ale pochopitelné vzhledem k celkovému zaměření této práce. Mírným nedostatkem je místy nižší formální a jazyková úroveň textu.

Celkově je práce zpracována na dobré úrovni, řešení odpovídá požadavkům doporučené literatury a splňuje nároky kladené na tento typ prací. Jednotlivé přílohy jsou přehledné a přitom dostatečně podrobné tak, jak je vhodné pro výkresy, které byly zadáním určeny. Z hlediska požadavků zadání je tato práce kompletní.

Tuto práci doporučuji k obhajobě a hodnotím stupněm výborně méně („B“).

Dotazy a připomínky:

1. Proč je nákladní doprava uvažována pouze ve var. B z důvodu nejvyššího podélného sklonu do 12 promile?
2. U ostatních variant, zejm. var. A, tedy varianty s nejnižšími odhadovanými finančními náklady, tím pak vyvstává další otázka, a to celkového využití navrhované stavby při provozu pouze osobní dopravy na rameni Havlíčkův Brod–Choceň, kde by tato zátěž pravděpodobně nebyla příliš velká.
3. Zabýval se autor přepravními požadavky přibližně na rameni Havlíčkův Brod–Choceň? Jsou takové údaje dostupné? Odkud by je bylo možné čerpat?
4. Je zajímavé, že u var. A, tedy varianty s nejnižší rychlostí nebylo dosaženo i nejpříznivějšího podélného sklonu, což bývá při trasování členitějším terénem typické. Nižší podélný sklon a z toho plynoucí vhodnější podmínky pro provoz nákladní dopravy jsou pouze ve var. B, u které jsou však výrazně vyšší odhadované finanční náklady, než u var. A.
 - Proč k tomuto zhoršení výškového vedení u var. A došlo?
 - Bylo by možné trasování i ve výrazněji odlišné poloze tak, aby i při přibližném zachování rychlosti var. A bylo dosaženo příznivějšího podélného sklonu?

5. Byla při trasování zohledněna budoucí poloha v současné době budované dálnice D35?
6. Ve všech variantách je navrhováno poměrně velké množství úrovnových přejezdů. Probíhalo trasování se snahou počet těchto míst co nejvíce omezit? Bylo by to možné bez větších či zásadnějších úprav at' už navrhovaných variant zamýšlené železniční tratě, nebo stávajících pozemních komunikací? Proč je nevhodné taková křížení nově zřizovat?
7. Proč byla zvolena pro nástupiště konstrukce typu SUDOP? Jaké konstrukce se v současné době na síti Správy železnic (případně v zahraničí) používají nejčastěji, a proč?

V Pardubicích 25. srpna 2020

Filip Ševčík