

Oponentní posudek

k diplomové práci

vypracované na téma

Prověření úprav traťového úseku Rosice nad Labem – Chrudim

Student: Bc. Lenka Němcová

Vedoucí: Ing. Martin Jacura, Ph.D.

Oponent: Ing. Libor Králík

Diplomová práce se v souladu se zadáním zabývá možnostmi úprav traťového úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Chrudim (mimo) celostátní tratě Havlíčkův Brod – Pardubice (v knižním jízdním řádu označena č. 238).

V úvodu diplomové práce je čtenář seznámen se základními informacemi o městech přiléhajících ke sledovanému úseku železniční tratě a o městě Hradec Králové. Naopak zde zcela chybí základní informace o části města Chrudim Medlešicích s ohledem na následné řešení žst. Medlešice. Následují základní informace o silniční a železniční dopravě ve sledované oblasti pardubické a královéhradecké aglomerace. Na straně 10 bych upozornil na drobnou formulační nepřesnost ve druhém odstavci kapitoly 2.5.2, ve kterém je uveden rozdílný počet párů vlaků v každém směru, zřejmě se mělo jednat o počet vlaků v uvedeném směru.

V další části práce je provedena analýza stávajícího stavu sledovaných železničních stanic, tedy stanice Medlešice a stanice Pardubice-Rosice nad Labem. Na straně 22 a 23 je v textu odkaz na obrázek č. 1 a 2, přestože se zjevně jedná o obrázky č. 6 a 7. Poněkud neobvyklá terminologie je použita při popisu pozemních komunikací, kde se na straně 26 a 27 píše „Trať se zde křížuje s III. třídou pozemní komunikace“ a „... převádějící třídu pozemní komunikace s označením C, tedy místní“.

Hlavní část diplomové práce se zabývá návrhem úprav železničních stanic Medlešice a Pardubice-Rosice nad Labem. Samotné zpracování návrhů jednotlivých variant lze hodnotit jako zdařilé. Před započítáním úvah o jednotlivých variantách úprav železničních stanic by bylo vhodné popsat také základní informace o přepravě cestujících a technologii dopravy dotčených železničních stanicích (v předchozí kapitole je proveden detailní popis stanic z pohledu infrastruktury), ze kterých by vyplynula potřeba stavebních úprav v železničních stanicích (např. obrat cestujících ve stanicích, přepravní potenciál, dopravní technologie – četnost, pravidelnost a nutnost křižování apod.).

Návrh úpravy mezistaničních úseků přináší zajímavé porovnání dvou variant řešení. Jedna varianta ponechává trasování tratě ve stávající poloze s využitím

vozidel s naklápěcí skříní, druhá varianta spočívá v novém vytyčení oblouků umožňující vyšší rychlost jízdy drážních vozidel i bez naklápěcí techniky.

Výběr varianty řešení úprav železničních stanic, které jsou v diplomové práci detailněji rozpracovány, byl proveden spíše náhodně bez podložení základními dopravními a technologickými postupy v dotčených stanicích. Toto ale nelze považovat za chybu diplomové práce, neboť svým rozsahem by se zřejmě jednalo o samostatné téma. Pro úplnost práce v závěru přináší také základní informace a navrhované varianty řešení nového napojení železniční tratě od Chrudimi do stanice Pardubice hl. n. bez nutnosti úvrati ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem.

Součástí diplomové práce je také příloha obsahující fotodokumentaci, kde by bylo vhodné v některých případech detailněji zpracovat popis (např. druh použité kolejnice a upevnění, typ přejezdového zabezpečovacího zařízení apod.) a příloha obsahující výkresovou část.

Po prostudování předložené diplomové práce lze tuto hodnotit jako dílo zdařilé a zároveň dokládající, že autorka dokáže uplatnit své znalosti získané studiem na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice pro zpracování takto uceleného díla. V textu se vyskytují určité nepřesnosti, na které bylo výše upozorněno. Pro další publikační činnost autora bych si ještě dovolil doporučit, aby byla věnována poněkud větší pozornost pravopisným a gramatickým jevům.

Návrh hodnocení práce: **velmi dobře (2)**

V Praze dne 9. ledna 2012



Ing. Libor Králík