

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor diplomové práce: Milan Diblík

Oponent diplomové práce: Ing. Lukáš Sobotka

Předložená práce svým obsahem a zpracováním splňuje podmínky zadání a dané cíle práce. Zvolené řešení odpovídá legislativě platné pro železniční stavby.

Správná formální úprava, přehlednost, rozpracovanost příloh.

Hlavním cílem bakalářské práce byla úprava GPK a rekonstrukci železničního svršku v zadaném úseku. Dále vhodné řešení železničních přejezdů a obnova odvodnění tratě.

Student k zadanému úkolu přistoupil odpovědně, neboť zvolené řešení odpovídá příslušným předpisům a normám. Při návrhu nových směrových a výškových poměrů byly zváženy veškeré možnosti průběhu stávajícího drážního tělesa.

Odvodnění úseku je navrženo jako soustava otevřených zpevněných i nezpevněných drážních příkopů vhodně doplněných na železničních přejezdech a v zářezech trativody.

Vzhledem k rozsahu prací navržených pro rekonstrukci hodnotím velmi pozitivně snahu o co nejvěrnější kopírování stávajících směrových poměrů a nivelety koleje. Díky této skutečnosti jsou zásahy do tělesa železničního spodku v minimálním rozsahu.

Vzorové příčné řezy obsahují všechny potřebné kóty, údaje o prováděných pracích, použitých materiálech a součástech železničního svršku a spodku.

Technologie prováděných prací při rekonstrukci je rozpracována detailně včetně harmonogramu prací.

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce a typu prováděných prací je vhodnější zařadit provedení odvodnění, zřízení rozšíření pláne tělesa železničního spodku pomocí železobetonových pražců a opevnění svahů svahovými prefabrikáty na začátek výluky, popřípadě využít na část těchto prací krácející bagr ještě před zahájením výluky. Odtěžování stávajícího kolejového lože pomocí SČ 600 by bylo lepší provést v celé délce úseku bez přerušení (tzn. objednat uzavírku přejezdů a po snesení kolejového roštu provést položení provizorní konstrukce přejezdů např. ze silničních panelů). V harmonogramu prací nejsou uvažovány noční práce (tedy práce probíhající 24 hodin denně) čímž by mohla být výluka zkrácena o 20-30 %. Správně je v technologii zařazeno následné podbití koleje po výměně inventárních kolejnic za nové kolejnice.

Práce neobsahuje originální řešení vhodné pro autorské osvědčení.

Předložený projekt splňuje zadání.

K vypracované bakalářské práci mám tyto otázky:

1. Proč není v prostoru přejezdů navržena ZKPP?
2. Proč/jak budou žlaby J-velké spojovány maltou MC 10?

3. Jak bude řešeno rozdělení pražců v prostoru přejezdu ze zádlabý ŽPSV-ÚRTŘ?
4. Proč je vnitřní průměr trativodních šachet 300 mm?
5. Jak bude stavba postupovat, pokud se 17. den nepřetržité výluky nepodaří provést závěrné svary (např. kvůli vysoké teplotě kolejnic)?

Klasifikační stupeň ECTS: *A/1*

V Havlíčkově Brodě dne 12. 6. 2014

Ing. Lukáš Sobotka
stavbyvedoucí střediska železnic, projektant
Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod

Klasifikační stupnice

Klas. stupeň ECTS	A	B	C	D	E	F
Číselná klasifikace	1	1,5	2	2,5	3	4