

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor diplomové práce: Bc. Martin Filo

Oponent diplomové práce: Ing. Daniel Motl

Rekonstrukce železniční stanice Chrudim

Cílem diplomové práce je navrhnout rekonstrukci železniční stanice Chrudim takovým způsobem, aby vyhovovala platné legislativě a to především v oblasti přístupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Rekonstrukce spočívá ve výměně a úpravě dnes již nevyhovujícího železničního svršku a návrhu nové konstrukce železničního spodku včetně odvodnění.

Dispozice kolejového řešení je na pardubickém zhlaví vypracována ve dvou variantách. Havlíčkobrodské zhlaví je pro obě varianty shodné. Z důvodu omezeného prostoru v místě pardubického zhlaví a zkrácení užitných délek kolejí č. 1, 3 a 5 se student rozhodl pro variantu č. 1 s využitím křižovatkové výhybky. Geometrické parametry navrhovaných kolejí splňují požadavky normy ČSN 73 6360-1. Ve stanici jsou navržena dvě nástupiště, z nichž jedno je poloostrovní a druhé vnější. Přístup na nástupiště je zřízen pomocí centrálního přechodu. Odvodnění stanice je navrženo jako soustava trativodů s využitím stávajících nezpevněných příkopů.

V průvodní a technické zprávě v kapitole 5.4 Železniční svršek je odkazováno na předpis ČD S 3/2, který je nyní již neplatný. Nově je nahrazen předpisem SŽDC S 3/2 Bezстыková kolej. V seznamu použitých zdrojů ale ani jeden z těchto předpisů uveden není.

Pro napojení kolejnic 49 E1 na přilehlé úseky trati, na kterých se nachází kolejnice R65, je zapotřebí použít přechodové kolejnice. Tyto kolejnice vkládané do hlavní koleje musí být dlouhé nejméně 12,5 m nikoliv 12,0 m (SŽDC S3 díl IV Kolejnice).

Otázky k předložené diplomové práci:

1. Která další opatření se musí provést dle předpisu SŽDC S3/2 Bezстыková kolej při použití přechodových kolejnic v bezстыkové koleji?
2. Bylo uvažováno také s variantou umístění centrálního přechodu u stávající nevyužívané rampy, tedy na opačném konci nástupiště č. 1 než je nyní navrženo? Toto řešení by bylo vhodnější především z důvodu zajištění bezpečného přechodu cestujících na nástupiště č.2, jelikož nástupiště č.1 je využíváno pouze pro přípojnou trať.
3. Z jakého důvodu byla navržena zvolená konstrukce nástupiště?
4. Byla prověřena varianta posunu poslední dvojice lomů sklonu do kružnicové části oblouku?

Práce je zpracována v dostatečné podrobnosti a obsahuje detailně zpracované příčné řezy. Student splnil požadavky zadání práce a dokázal své odborné znalosti použít v dané problematice. Práce se vyznačuje vysokou estetickou úrovní, přehledností a velmi slušnou grafickou úpravou. Přes výše uvedené drobné připomínky hodnotím práci kladně a doporučuji ji k obhajobě před komisí pro státní závěrečné zkoušky.

Klasifikační stupeň ECTS: A/I

V Brně dne 28.01. 2015


.....
Podpis

Klasifikační stupnice

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