

Posudek oponenta diplomové práce

Název práce: Studie rekonstrukce žst. Adamov

Autor práce: Bc. Radim Toman

Oponent práce: Ing. Petr Kubrt

Popis práce:

Cílem diplomové práce je studie rekonstrukce železniční stanice Adamov. Návrh musel akceptovat platnou legislativu, přizpůsobit se současnému provozu a umožnit jednodušší přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace na nově navržená nástupiště. Součástí řešení je návrh přednádraží a parkovacích ploch.

Jako podklad pro zpracování sloužilo geodetické zaměření železniční stanice, jednotná železniční mapa, staniční řád žst. Adamov a osobní pochůzka řešenou oblastí. Tyto podklady shledávám jako zcela dostačující pro splnění zadání. Při návrhu dopravního schématu železniční stanice bylo nutno respektovat zapojení vleček Dřevosklad Adamov pro Mendelovu univerzitu a EXPONO Steelforce a.s., Adamov. Vyšetřením čtyř variant řešení došlo diplomantem k volbě nejvýhodnější z nich a jejímu dopracování.

Hodnocení práce:

	Výborné	Velmi dobré	Dobré	Nevyhovující
1. Odborná úroveň práce	☐	☐	☒	☐
2. Vhodnost použitých metod a postupů	☐	☒	☐	☐
3. Využití odborné literatury a práce s ní	☐	☒	☐	☐
4. Formální, grafická a jazyková úprava práce	☐	☐	☒	☐
5. Splnění požadavků zadání práce	☐	☐	☒	☐

Komentář k bodům 1. až 5.:

Autorovi se podařilo do studie rekonstrukce navrhnout dvě nástupiště s celkem třemi nástupními hranami výšky 550 mm nad spojnici temen kolejnic. Současně je návrh rekonstrukce proveden s cílem optimalizace finančních nároků na realizaci.

Řešená železniční stanice se nachází na dvoukolejné koridorové trati Brno – Česká Třebová. Zastavují zde pouze osobní vlaky dopravce Česká dráha a.s. a jeden pár vlaků dopravce RegioJet a.s. Nejdelší zastavující vlaková souprava má 160 m. Navrhované dopravní schéma chápu tak, že vlaky jedoucí směrem do Brna budou zastavovat na koleji číslo 3 (nástupiště číslo 2) a vlaky jedoucí směrem do České Třebové na koleji číslo 2 (nástupiště číslo 1). Kolej číslo 1 tedy zůstane

vždy volná k případnému předjíždění zastavujících vlaků. Trať Brno – Česká Třebová má v současné době velké dopravní zatížení, jak osobní tak i nákladní dopravou a nízkou dopravní propustnost. Z tohoto důvodu bych předpokládal i řešení vjezdů do stanice, zejména pak brněnské zhlaví. Jako optimálnější řešení také chápu navržení dvou jednoduchých kolejových spojek na obou zhlavích stanice. Celkově by tak mohl průjezd vlaků žst. Adamov být rychlostí 80 km/h kolejemi číslo 1, 2 i 3. Napojení vlečky Dřevoskladu Adamov do koleje číslo 3 vnímám z dopravního hlediska, jako komplikované. Vítám mimoúrovňový přístup na nástupiště číslo 2 pomocí lávky pro pěší, která slouží zároveň, jako komunikace pro pěší spojující městské části Adamova.

Připomínky a dotazy k práci:

- ve staničním řádu žst. Adamov, by měl být popsán způsob předání a odeslání vozových zásilek od vlečkařů. Je ve stanici dostatek manipulačních kolejí potřebné užitečné délky pro předání vozů?
- proč nebyla zvýšena traťová rychlost v koleji číslo 1 a 2 na brněnském zhlaví na 80 km/h?
- proč nebyly do návrhu studie rekonstrukce stanice navrženy kolejové spojky s vyšší návrhovou rychlostí?

Závěr:

Celková úprava studie působí mírně chaoticky. Výkresová část dokumentace je provedena přehledně, z tohoto faktu je patrné, že se autor soustředil zejména na technickou stránku řešení.

Některé zmíněné poznámky k diplomové práci jsou zcela zásadního charakteru, ale práce je vypracována po technické stránce správně. Autor prokázal řešením dané problematiky, že své nabyté znalosti dokáže aplikovat. Diplomovou práci lze hodnotit kladně a mohu ji tedy doporučit k obhajobě před komisí při státních závěrečných zkouškách.

Klasifikační stupeň podle ECTS: **D / 2,5**

Datum: 27. ledna 2018

Podpis oponenta práce.....

