

HODNOCENÍ VEDOUCÍHO BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor bakalářské práce: Vít Klar

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Tomáš Říha

Cílem bakalářské práce studenta Víta Klara bylo navrhnout rekonstrukci železniční trati Vsetín - Velké Karlovice v úseku mezi km 2,725 (ZV 4 v kolejové spojkce v odbočce Bečva) a km 6,000 se snahou o případné zvýšení traťové rychlosti. Součástí návrhu rekonstrukce mělo být napojení trati v odbočce Bečva i řešení železničních přejezdů P8061 - P8064 a zastávky Ústí u Vsetína zastávka podle platných právních předpisů a to včetně řešení odvodnění a technologie práce.

Podkladem pro vypracování bakalářské práce bylo geodetické zaměření trati. Student měl k dispozici také nákresný jízdní řád za poslední 4 roky provozu a tabulky traťových poměrů. Student si ale sám navíc obstaral též informace o mostních objektech na trati a společně s vedoucím práce absolvoval pochůzku po trati s cílem upřesnění detailů, týkajících se navrhovaného řešení.

Předkládaná bakalářská práce splňuje podmínky zadání beze zbytku, studentovi se podařilo nejen v téměř celém úseku zvýšit traťovou rychlost (z původní rychlosti 50 km/h s lokálními omezeními na 40 nebo i 20 km/h nově na rychlost 50-65 km/h), ale také minimalizovat nutné zásahy do směrového a výškového vedení trasy. Zejména bych chtěl vyzdvihnout snahu studenta optimalizovat traťovou rychlost tak, aby řešení co nejlépe využívalo směrových parametrů trasy a zároveň aby nedocházelo k nevhodným častým změnám v traťové rychlosti s ohledem na zrychlování a zpomalování drážních vozidel. Této optimalizaci věnoval student velkou péči, která přesahuje běžný standard a na kvalitě práce se to pozitivně projevilo.

Do velké míry nepředpokládaným problémem, který výslednou podobu práce velmi ovlivnil, bylo samotné napojení trati na celostátní trať Horní Lideč – Hranice na Moravě. V současném stavu je napojení řešeno pomocí jednoduché kolejové spojky mezi traťovými kolejemi celostátní trati s následným napojením řešené trati dvojicí výhybek s odvratem. Při řešení se však ukázalo, že uváděná kolejová spojka mezi kolejemi celostátní trati je zkonstruována v nestandardní osové vzdálenosti prakticky neumožňující výměnu výhybek původních za výhybky nové generace. Student projevil velké úsilí při snaze o zachování této kolejové spojky a nalezení její vhodné úpravy, bohužel však zachování spojky nebylo možné. Poloha je omezena jak směrovým řešením celostátní dráhy, tak osovou vzdáleností odvíjející se od mostní konstrukce v těsné blízkosti spojky. Logickým vyústěním bylo ověření, zda je možné kolejovou spojku zrušit – student k tomu využil nákresné jízdní řády a věnoval dostatek času studiu dopravní technologie v předstaničním úseku žst. Vsetín. Navrhované zrušení kolejové spojky tak lze bez nadsázky považovat za relevantní a ospravedlnitelné.

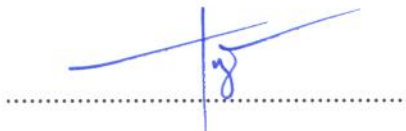
Sklonové řešení maximálně kopíruje stávající výškové poměry trasy a nedošlo při něm k žádným zásadním změnám.

V průběhu práce student ukázal schopnost samostatně řešit vznikající problémy, při řešení některých dílčích problémů student dostatečně a včas konzultoval. Na tomto místě bych chtěl také vyzdvihnout velkou péči, kterou student věnoval grafické stránce práce – výkresy jsou zpracovány velmi precizně a pečlivě. Celkově po obsahové a formální stránce je třeba práci hodnotit jako velmi zdařilou.

Bakalářskou práci doporučuji k obhajobě před komisí pro státní závěrečné zkoušky.

Klasifikační stupeň ECTS: *A/1*

V Brně dne 12.6.2014



Podpis

Klasifikační stupnice

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