

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autor diplomové práce: Bc. Michaela Ječmínková

Oponent diplomové práce: Ing. Jaroslav Louma

Předmětem diplomové práce je vypracování studie rekonstrukce železniční stanice Hrušovany u Brna z důvodů výstavby mimoúrovňových nástupišť. Vzhledem k plánovanému zprovoznění tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice je téma diplomové práce velmi aktuální. Diplomová práce obsahuje všechny předepsané přílohy.

Autorka práce si dobře poradila s návrhem dvou variant řešení úpravy konfigurace sudé skupiny staničních kolejí s nahrazením stávajících úrovňových nástupišť třemi novými mimoúrovňovými nástupištními hranami. S výběrem varianty A pro další zpracování souhlasím.

Oceňuji podrobné zpracování situace pro variantu A včetně návrhu odvodnění rekonstruovaných kolejí s napojením na stávající kanalizaci. Dobře si autorka poradila s nepříznivými směrovými poměry ve stanici. Předpokládám, že úsek mezi stávajícím začátkem výhybky č. 22 a koncem výhybky č. 24 je ze svršku tvaru S 49. Předjízdna kolej 6b s navazující výhybkou č. 22 je navržena ve tvaru UIC 60. Doporučoval bych úsek mezi nově navrženou výhybkou č. 22 a stávající výhybkou č. 24 také nahradit kolejí tvaru UIC 60. Za zbytečný považuji zmatek v číslování výhybek a rychlostí ve staničních kolejích, kde popis v technické zprávě a dopravních schématech neodpovídá popisu v ostatní výkresové dokumentaci.

Podrobně je zpracována i situace pro variantu B včetně úpravy obou zhlaví stanice. Osobně bych upřednostnil samostatný výkres oblasti nástupišť a prostoru před výpravní budovou s podrobným znázorněním značení pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace, ale uznávám, že v zadání diplomové práce tento výkres požadován není.

Vytyčovací výkres je zpracován přehledně a kromě odvodnění obsahuje většinu potřebných informací. V podélných profilech jsou nesprávně navrženy záporné či nulové zdvihy v úsecích, kde je navržena pouze směrová a výšková úprava koleje. To je v praxi neproveditelné.

Příčný sklon a tedy i odvodnění ostrovního nástupiště je navrženo směrem do koleje. Dle vzorových listů železničního spodku se má odvodnění nástupištní plochy, pokud je to technicky možné, provést směrem od koleje. Vzhledem k tomu, že mezi kolejemi 6 a 8, resp. 8a, je navržena trativod s dostatečným množstvím šachet, jeví se mi odvodnění nástupiště do koleje jako neopodstatněné.

Velmi podrobně je zpracován návrh skladby pražcového podloží včetně posudku odolnosti proti účinkům mrazu. Podkladní beton pod trativodní trubkou u trativodů se sklonem 5 ‰ by byl, dle mého názoru, během výstavby zbytečně pracný.

Výkaz výměr je vypracován přehledně a obsahuje všechny potřebné položky.

Při rozpravě k diplomové práci navrhuji, aby autorka vysvětlila:

- proč navrhla úpravu stávajícího vstupu do podchodu a výtahu do výškové úrovně 1. nástupiště,
- za jakých okolností je tato úprava vhodná a kdy naopak ztrácí smysl,
- zda uvažovala o výměně výhybky č. 9 za výhybku novou na betonových pražcích,
- výhody a nevýhody použití prefabrikátu typu L pro vytvoření nástupištní hrany.

Přes drobné výhrady hodnotím diplomovou práci Bc. Michaely Ječmínkové jako zdařilou. Diplomantka prokázala, že problematice železničních staveb rozumí a je schopna své znalosti aplikovat v praktických úkolech.

Diplomovou práci hodnotím kladně a doporučuji k obhajobě před komisí pro státní závěrečné zkoušky.

Klasifikační stupeň ECTS: *B*

V Brně, dne 27. 1. 2014



.....
Podpis

Klasifikační stupnice

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