

POSUDEK OPONENTA DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant Bc. Michal Ondra

Oponent Ing. Petr Burda

Posudek:

Diplomová práce je zpracována kvalitně, předepsané přílohy jsou kompletní.

Ke zpracování práce bylo přistoupeno v souladu se současnými projekčními trendy. Zpracovateli DP se podařilo vyřešit poměrně složité kolejové rozvětvení zhlaví depa kolejových vozidel v Praze Libni.

S předloženým návrhem lze s drobnými výhradami technického rázu (viz dotazy a připomínky) souhlasit, navržené parametry nejsou v rozporu s normovými požadavky.

Vzhledem ke složitosti a rozsahu kolejového rozvětvení DKV bych doporučil zvážit z důvodu čitelnosti a snadné orientace měřítko výkresů – především situace je v použitém měřítku 1:1000 poněkud nepřehledná.

U návrhu odvodnění by v případě realizace bylo s největší pravděpodobností preferováno investorem úspornější řešení (trativodní systém). Z technického hlediska je návrh v pořádku.

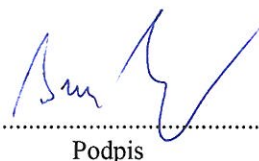
Dotazy a připomínky:

1. V novém stavu je v textové části i ve výkresech (podélné profily) uvedeno, že mimo výhybky bude použit svršek 49E1/SB8P. V novém stavu jsou oblouky s poloměry až $R=150$ m, v těchto malých poloměrech by ovšem použití tohoto tvaru svršku neumožnilo zřízení rozšíření rozchodu koleje dle požadavku ČSN 73 6360-1, čl. 6.2.1. Proč nebyl v obloucích takto malých poloměrů navržen železniční svršek např. na dřevěných prazcích?
2. V koleji č. 17 je navržen lom sklonu s $R_v=800$ m, což je v rozporu s požadavky ČSN 73 6360-1, čl. 9.2.1 ($R_{v,min}=1000$ m). Užití menšího poloměru by bylo možné po dohodě s vlastníkem infrastruktury, toto však v dokumentaci není zmíněno.
3. V příčném řezu 05.1 jsou navrženy obruby přilehlých ploch v osové vzdálenosti menší než 3 m od osy přilehlé koleje s horním lícem nad temenem přilehlé kolejnice. Toto řešení není v souladu s vyhláškou 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah) ani se vzorovými listy železničního spodku SŽDC (Ž10) – převýšená obruba zasahuje do volného schůdného prostoru. Z jakého důvodu bylo takto navrženo?
4. Odvodnění pomocí J žlabů a žlabů UCH 0 by bylo u reálné stavby pravděpodobně investorem zhodnoceno jako neekonomické (jedná se o kolejiště depa). Proč nebylo navrženo odvodnění pouze trativody?
5. Výškové umístění J-žlabů v řezu 05.3 vzhledem k přilehlé koleji je nelogické, proč bylo takto navrženo?
6. V kapitole 8.4.2 technické zprávy (řešení z hlediska životního prostředí) uvedené zákony a vyhlášky jsou již částečně neaktuální a neplatné

Klasifikační stupeň ECTS:

B – velmi dobře

V Brně dne 23.1.2013



.....
Podpis

Klasifikační stupnice

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