

Posudek oponenta bakalářské práce

Název práce: NÁVRH TRAŤOVÉ PŘELOŽKY V ÚSEKU LEŠTINA U SVĚTLÉ – GOLČŮV JENÍKOV

Autor práce: Tereza Čechová

Oponent práce: Ing. Miroslav Hoza

Popis práce:

Předložená bakalářská práce řeší možné úpravy směrového vedení traťového úseku Leština u Světlé – Golčův Jeníkov pro dosažení vyšší traťové rychlosti. Varianta, jeví se jako nejvýhodnější, je dále rozpracovaná do podrobnosti studie. Prověřeny jsou rychlostní profily pro nedostatky převýšení 100, 130 a 150 mm a pro vozidla s aktivním naklápěním vozové skříně.

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.:

Studentka Čechová prověřila rychlostní profily pro nedostatky převýšení 100, 130 a 150 mm s rychlostmi max. 195 km/h a pro vozidla s aktivním naklápěním vozové skříně s rychlostmi max. 230 km/h. Traťovou rychlost > 200 km/h správně zohlednila při návrhu staveb železničního spodku a svršku. Pozornosti ale unikly některé vzestupnice, jejichž strmost je pro toto rychlostní pásmo nevyhovující. Bez vlivu na hodnocení této bakalářské práce můžeme polemizovat, zda je návrhová rychlost > 200 km/h na „osamělém“ ca. 10-kilometrovém úseku využitelná a s ní spojené stavební a konstrukční řešení smysluplné. Z průvodní zprávy není zřejmé, že by řešený úsek výhledově navazoval na úseky s podobně vysokou traťovou rychlostí.

Zaujala mě nejednotnost v přístupu ke křížení s místními a účelovými komunikacemi: V km 260 – 261 jsou přeložky lesních cest v délkách řádově stovek metrů a minimalizace staveb mimoúrovňových křížení, ale např. u km 253,5 a 255,4 jsou cestní nadjezdy vzájemně vzdálené několik desítek metrů.

V km 256,8 – 257,1 je navržen 200 m dlouhý železniční tunel, niveleta kolejí zde prochází 13 – 15 m pod úrovní terénu. Podobně hluboko pod úrovní terénu prochází niveleta také v km 252,8 – 253,1. Zde je však navržen hluboký zářez s výrazným zábořem zemědělského půdního fondu.

Doporučuji v příčných řezech více využívat šrafování. Zvýší se tím přehlednost a snáze odhalí grafické chyby jako např. v řezu č. 2, kde se drenáž pod nástupištěm u koleje č. 2 jeví uložená v asfaltovém betonu. Na výkresu podél. profilu je překlep: Traťové rychlosti uvedené v [km].

Připomínky a dotazy k práci:

- Prověřovala jste možnost tunelu v úseku km 252,8 – 253,1? Pokud ano, k jakým zjištěním jste dospěla?
- Ve stručnosti, jaké odlišné návrhové parametry byste použila, pokud bychom neaplikovali rychlostní profil pro vozidla s aktivním naklápěním skříně a zůstali tak v rychlostním pásmu do 200 km/h?

Závěr:

Předložená práce splňuje zadání v rozsahu odpovídajícímu bakalářské závěrečné práci a doporučuji ji k obhajobě.

Klasifikační stupeň podle ECTS: **B / 1,5**

Datum: 9. VI. 2024

Podpis oponenta práce: