

POSUDEK OPONENTA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Rekonstrukce ŽST Rybník

<u>Autor práce:</u>	Tomáš BLAHOVEC
<u>Vedoucí práce:</u>	Ing. Martin JACURA, Ph.D., Ing. David VODÁK
<u>Oponent práce:</u>	Ing. Martin VANĚK, Ph.D.
<u>Základní údaje:</u>	68 stran textu, 43 obrázků, 16 tabulek, 2 grafy, 15 grafických příloh

Předmětem bakalářské práce je komplexní analýza současných i aktuálně projektovaných parametrů železniční stanice Rybník včetně analýzy současných a výhledových dopravně-technologických souvislostí, a následně vypracování tří koncepčních variant jejího doplnění o přímé propojení celostátní koridorové trati č. 196 od Českých Budějovic s odbočující regionální tratí č. 195 do Lipna nad Vltavou. Prakticky je náplní práce prověření záměru, který má reálnou šanci na další rozpracování ze strany provozovatele dráhy a investora, tedy Správy železnic, státní organizace. Navržená řešení jsou kompatibilní se skutečně prověřovaným záměrem na rekonstrukci žst. Rybník, připravované striktně v rámci stávajícího obvodu stanice.

Navržené projektové varianty se mezi sebou liší jednak rozsahem novostaveb a jednak zachováním či nezachováním obsluhy žst. Rybník přímými vlaky z Českých Budějovic do Lipna nad Vltavou a zpět. Vzhledem k velmi členitým geomorfologickým poměrům v předmětné lokalitě prakticky není možné eliminovat náročné sklonové parametry spojovací koleje, což mají všechny projektové varianty společné. Z hlediska provozu vlaků osobní dopravy jsou však tyto parametry akceptovatelné a pro nákladní provoz lze předpokládat zachování možnosti využívat stávající trasy s úvratí ve směru od/do Českých Budějovic. Varianty autor práce označuje dle světových stran, tedy severní (minoucí žst. Rybník) a jižní, oddělující se z hlavní trati až za odjezdovými návěstidly železniční stanice ve směru staničení – poprvé již v rámci zhlaví, podruhé v rámci záhlaví (pravděpodobně by se formálně nejednalo o samostatnou odbočku). Varianty byly rozpracovány v přehledné situaci v měřítku 1:5000 a podrobných situacích v měřítku 1:1000 do ortofotomap. Pro jižní variantu v podvariantě „odbočka“ byl zpracován i podélný profil. Součástí práce jsou dále kolejová schémata stávajícího stavu a všech projektových variant.

Grafická úprava práce je zdařilá, práce s podklady systematická a na dobré úrovni. Oceňuji respektování výhledových záměrů organizátora dopravy JIKORD a dále evidentní kontakt se Správou železnic, státní organizací za účelem práce s aktuálními technickými podklady. Autor jednoznačně prokazuje, že se v technické stránce problematiky orientuje. Rozsah práce je odpovídající až mírně přesahující standardní nároky na výstup bakalářského studia.

K práci mám následující doplňující dotazy:

- 1) Čím jsou dány stávající rychlosti v dopravních kolejích č. 7, 9, 11 žst. Rybník? Je to technický stav, nebo směrové uspořádání, tedy parametry výhybkových konstrukcí?
- 2) V kapitole 8 student na jednom místě uvádí, že jižní zhlaví žst. Rybník není zahrnuto v záměru projektu z toho důvodu, že se uvažuje právě se zřízením spojky mezi tratěmi 196 a 195, zatímco na jiném místě je uvedeno, že v jižním zhlaví není nutná jeho úprava (pravděpodobně z důvodu akceptovatelných parametrů i technického stavu). Platí tedy oba z těchto důvodů?

Drobné připomínky k práci:

- 1) V kolejových schématech a situacích doporučuji doplnit hlavní návěstidla.
- 2) V situacích by bylo vhodné doplnit hrany terénních úprav (náspů a zářezů), zemní práce budou zásadní položkou při navrhování spojky v předmětném prostoru. Sklonové poměry spojky v jižní variantě (bez odbočky) budou mít za důsledek rozšiřující se osovou vzdálenost mezi kolejemi postupně od místa lomu sklonu v km 1,050300. Rovněž v podélném profilu by měl být znázorněn stávající terén.
- 3) Zakružovací oblouk v jižní variantě s odbočkou by měl být umístěn tak, aby nezasahoval do výhybky č. 1.
- 4) I s ohledem na náročné sklonové poměry by bylo vhodné prověřit doplnění odvratných kolejí na styku traťových kolejí ve všech směrech a variantách (vzhledem k umístění zakružovacích oblouků to však není snadná úloha).
- 5) Stávající osová vzdálenost staničních kolejí je ve skutečnosti menší než uváděných 5 m.

Závěr:

Bakalářská práce plně respektuje zásady zadání a je z ní již cítit zájem autora o dotčenou problematiku. Mé připomínky nemají zásadní charakter, dotazy jsou doplňující a obojí je možné brát jako určitá doporučení a přípravu na navazující magisterské studium a případnou praxi, pro kterou bude tento student jistě obohacením. Celkově je dílo důstojným závěrečným výstupem studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní. **Student splnil zadanou úlohu a práci klasifikuji známkou A (VÝBORNĚ).**

V Praze dne 30. srpna 2020

Ing. Martin Vaněk, Ph.D.