



Správa železniční dopravní cesty



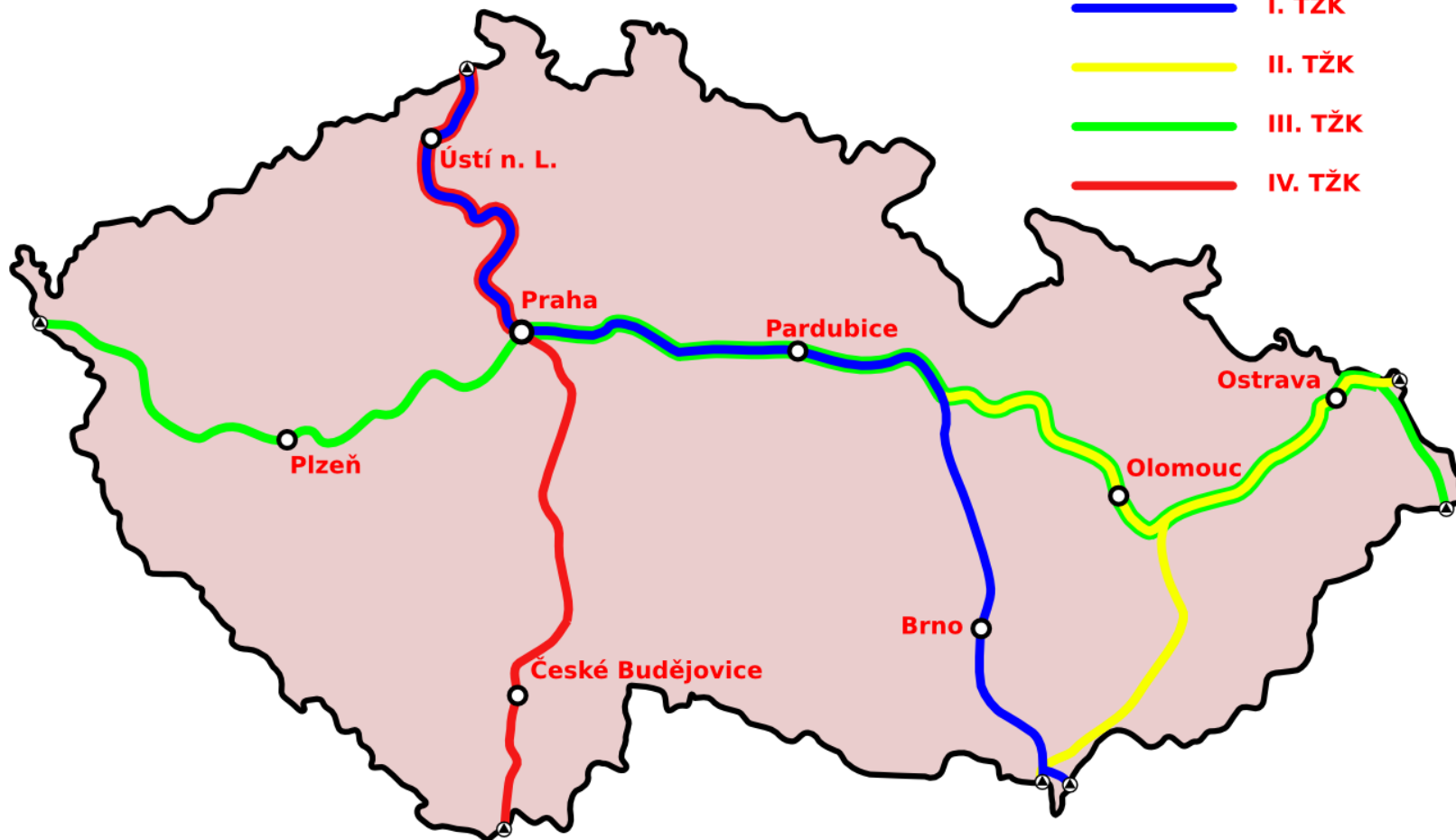
Výstavba železničních koridorů

IV. koridor po prvním poločasu

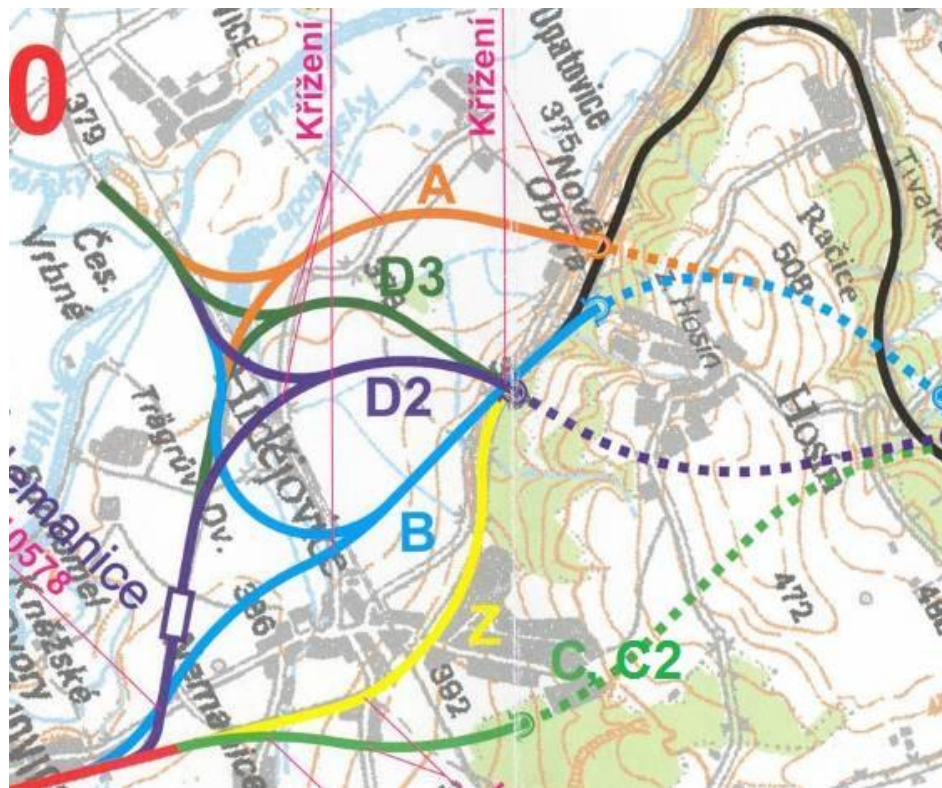
Ing. Jiří Vejnar
Ing. Karel Fridrich

Železniční dopravní cesta 2012, Praha, 28.3. 2012

I. – IV. tranzitní železniční koridor



První poločas (2005 – 2012)

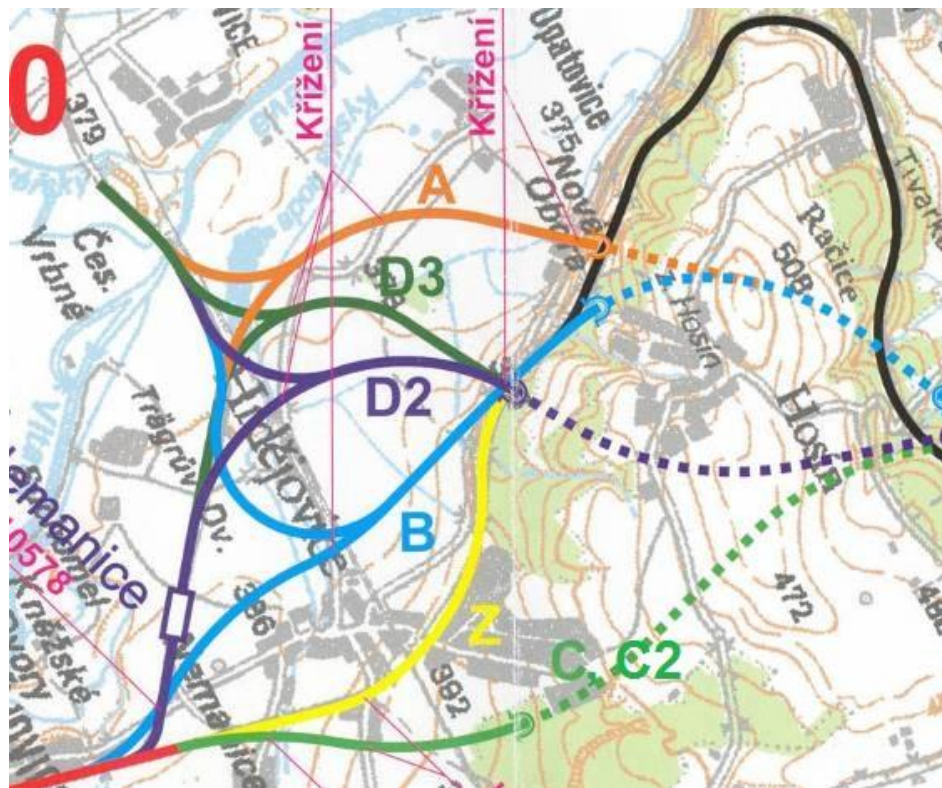


Některé z dříve posuzovaných variant v oblasti obce Hrdějovice (Nemanice I – Ševětín)

Příprava stavby:

- zajištění souladu s územně plánovací dokumentací
- majetkoprávní vypořádání dotčených pozemků

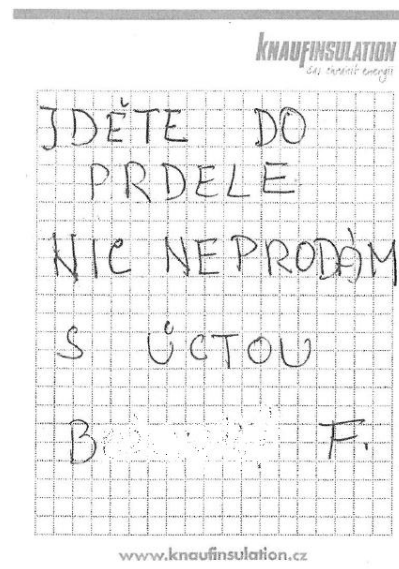
První poločas (2005 – 2012)



Některé z dříve posuzovaných variant v oblasti obce Hrdějovice (Nemanice I – Ševětín)

Příprava stavby:

- zajištění souladu s územně plánovací dokumentací
- majetkoprávní vypořádání dotčených pozemků





Správa železniční dopravní cesty

První poločas (2005 – 2012)

Přehled staveb IV.TŽK a stav přípravy nebo realizace

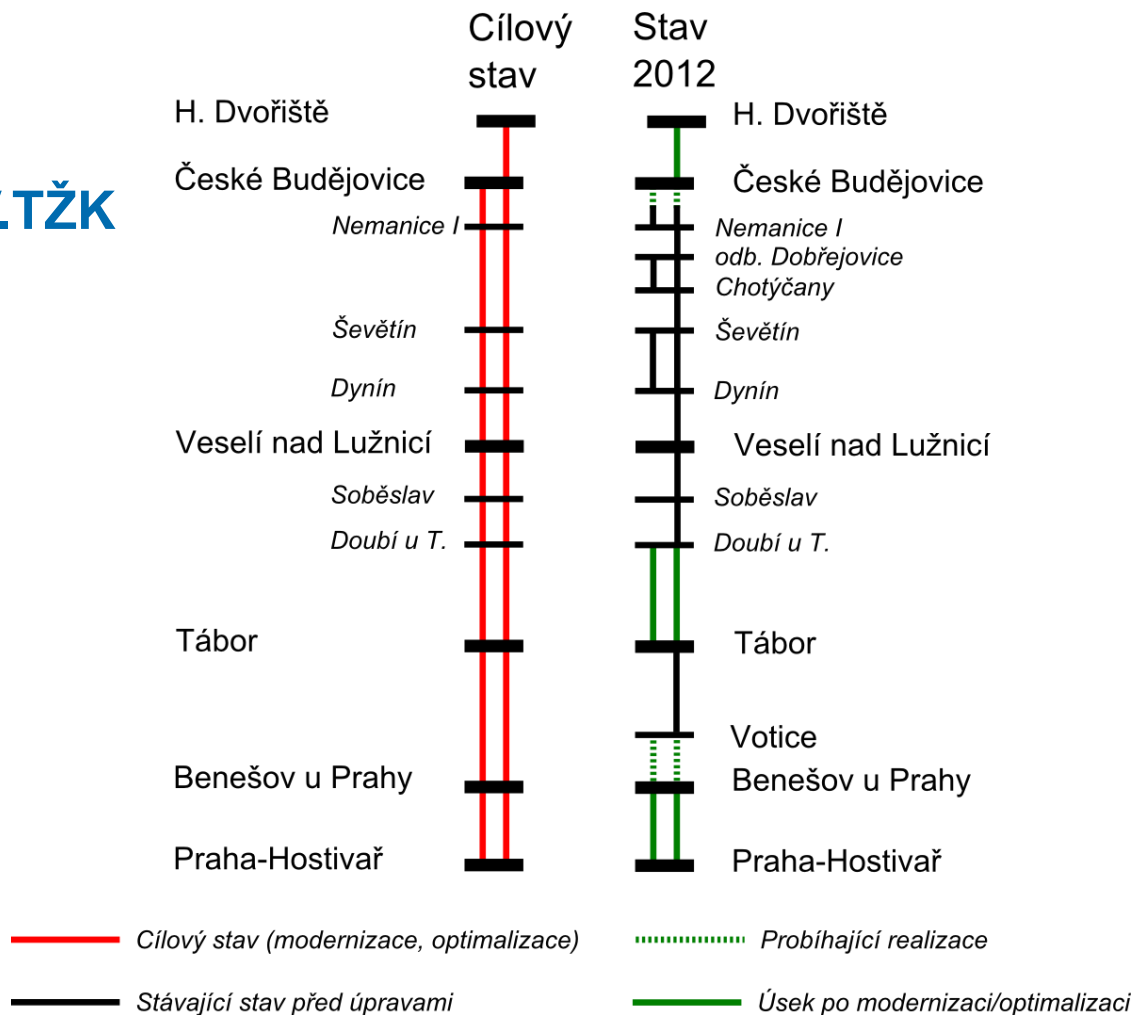
Úsek	Stav přípravy/realizace
Horní Dvořiště – České Budějovice	zrealizováno
České Budějovice – Nemanice I	probíhá realizace
Nemanice I – Ševětín	zpracována přípravná dokumentace
Ševětín – Horusice	zahájení prací na projektu stavby
Horusice – Veselí nad Lužnicí	probíhá soutěž na realizaci
Veselí nad Lužnicí – Soběslav	zpracován projekt stavby
Soběslav – Doubí u Tábora	zpracován projekt stavby
Doubí u Tábora – Tábor	zrealizováno
Tábor – Sudoměřice u Tábora	připravuje se soutěž na realizaci
Sudoměřice u Tábora – Votice	probíhá soutěž na projekt stavby
Votice – Benešov u Prahy	probíhá realizace
Benešov u Prahy – Strančice	zrealizováno
Strančice – Hostivař	zrealizováno



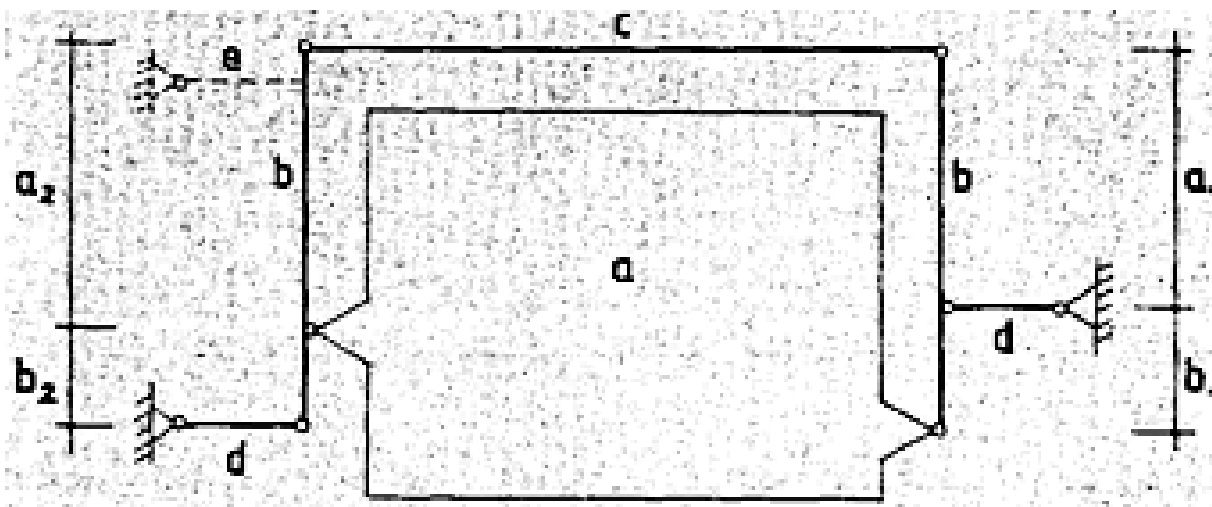
Správa železniční dopravní cesty

Druhý poločas (2012- 2018)

Schéma cílového a současného stavu IV.TŽK



Řídící tyče Meyer – Wunstorf



Mechanismus řídicích tyčí

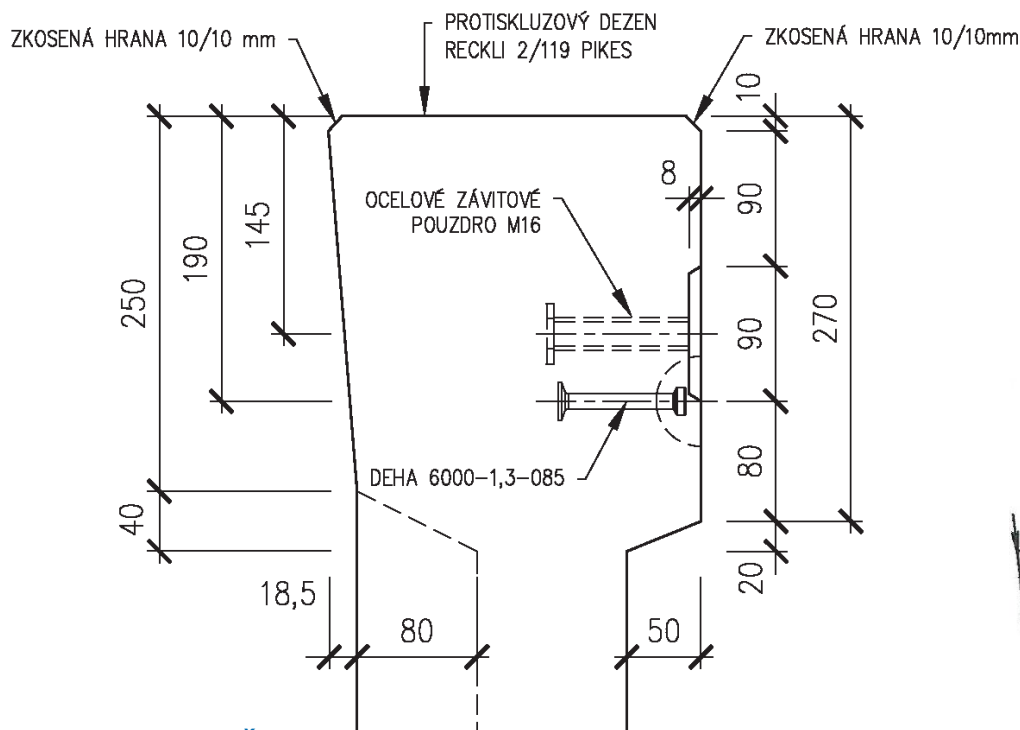
Přenesení teoretického středu dilatace do poloviny rozpětí nosné konstrukce

Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora, SO 65-20-01 Nový železniční most, přemostění dálnice D3, rozpětí 99 m

Vizualizace mostu přes dálnici D3 u Chotovin



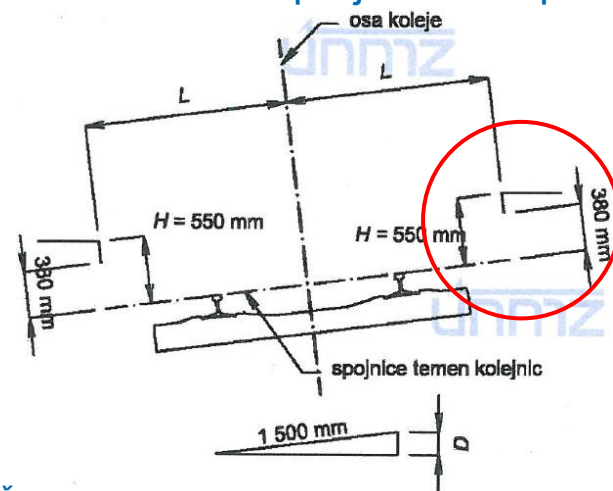
Převýšení v místě nástupiště



Prefabrikát ŽPSV a. s. H130

Postřehy ze šatny

- novelizace ČSN 73 4959 umožňuje zvýšené hodnoty projektovaného převýšení u nových nástupišť ze 60 mm na 110 mm
- možnost vložení nástupiště do oblouku menšího poloměru
- úprava horní hrany z důvodu nakloněného průjezdného průřezu



ČSN 73 4959, upřádání nástupní hrany

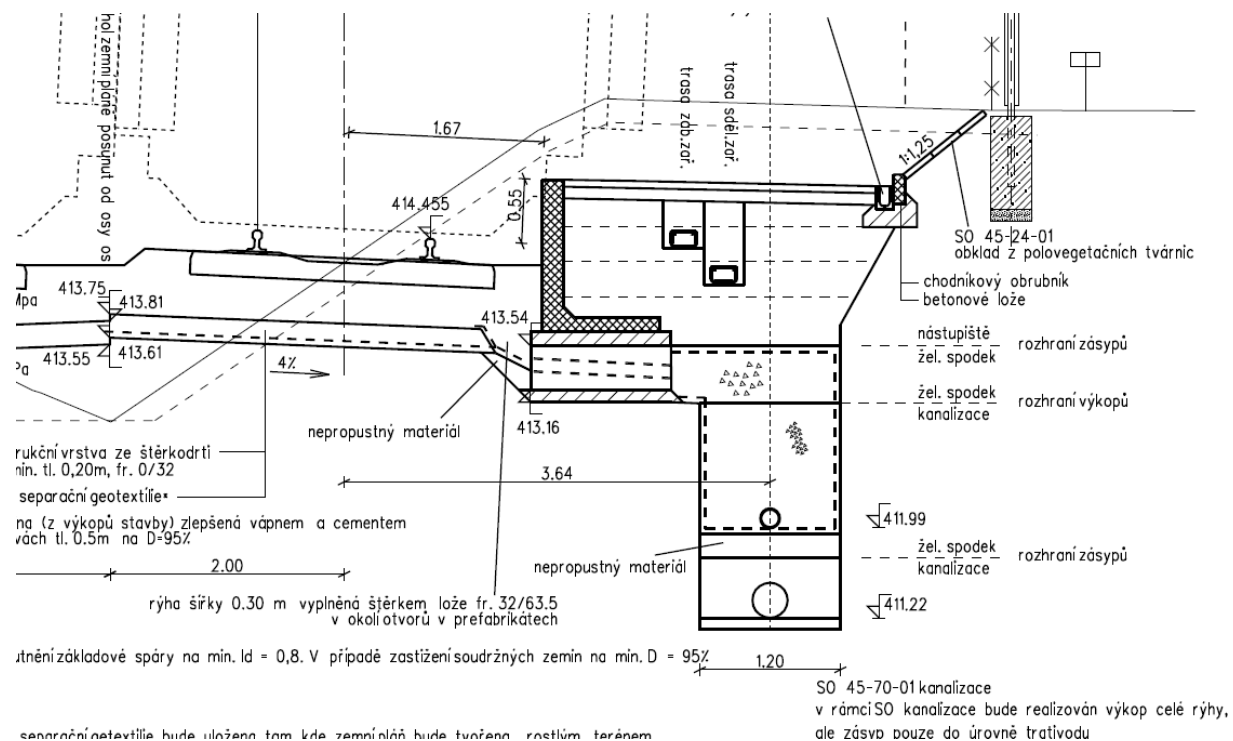
Převýšení v místě nástupiště



Žst. Olbramovice

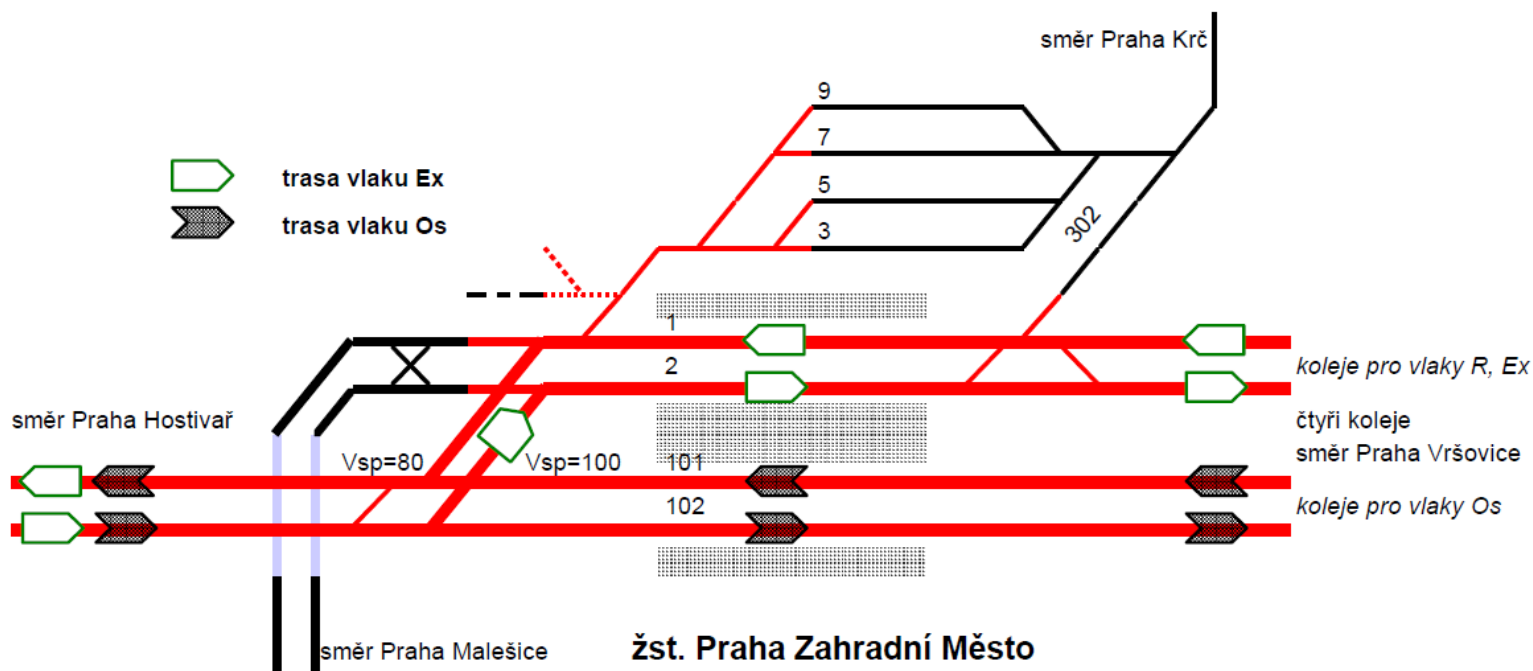
Nástupiště s pevnou nástupní hranou na zastávkách

-zkušebně vyprojektováno v zast. Veselí nad Lužnicí



Kolejová křižovatka K60 1:11

- Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. (v žst. Praha Zahradní Město)
- navržena kolejová křižovatka K60 1:11 s pohyblivými hroty srdcovek



Pohyblivé hroty srdcovek jednoduchých výhybek

- podle ČSN 73 6360-1 umožňuje využití vyšších hodnot nedostatku převýšení pro klasické soupravy i pro vozidla s naklápěcí skříní
- v žst. Čerčany jsou obloukové výhybky 1:14-760-PHS umístěny na senohrabském zhlaví (zmírnění propadu traťové rychlosti)

Postřehy ze šatny



Pohyblivé hroty srdcovek jednoduchých výhybek

10.E.3 Nedostatek převýšení I_k v oblouku s převýšením, přechodnicemi a vzestupnicemi

10.E.3.1 Mezní hodnoty nedostatku převýšení I_k jsou uvedeny v tabulce I-E.1.

Tabulka I-E.1 – Hodnoty nedostatku převýšení v kolejích určených pro provoz jednotek s naklápěcími skříněmi

Hodnoty I_k [mm]	
V koleji bez pevných míst pro $V_k \leq 230$ km/h v obloucích $R \geq 400$ m	270
V koleji bez pevných míst pro $V_k \leq 120$ km/h v obloucích $250 \text{ m} \leq R < 400 \text{ m}^a)$	240
V koleji bez pevných míst pro $230 < V_k \leq 300$ km/h	150
V koleji s pevnými místy	
V oblasti výhybek s pevnými srdcovkami, pevných úroňových přejezdů ^{b)} , mostů bez průběžného kolejového lože, dilatačních zařízení a přechodů z koleje s kolejovým ložem na kolej bez kolejového lože	130
V oblasti výhybek s <u>pohyblivými hroty srdcovek</u>	150
V oblasti kolejových křižovatek s pevnými i pohyblivými hroty dvojitých srdcovek	100
^{a)} Při rekonstrukci se souhlasem vlastníka lze připustit hodnotu $I_k = 270$ mm v obloucích $R \geq 300$ m	
^{b)} Přejezdy s celopryžovou konstrukcí a přejezdy speciálně upravené určené pro přístup záchranné techniky jinak jako přejezdy nevyužívané se za pevná místa nepovažují.	



SŽDC SR103/8(S)



Správa železniční dopravní cesty

Děkuji za pozornost!

Ing. Jiří Vejnar

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ se sídlem v Praze

www.4-koridor.cz



Správa železniční dopravní cesty

IV. koridor po prvním poločasu

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz