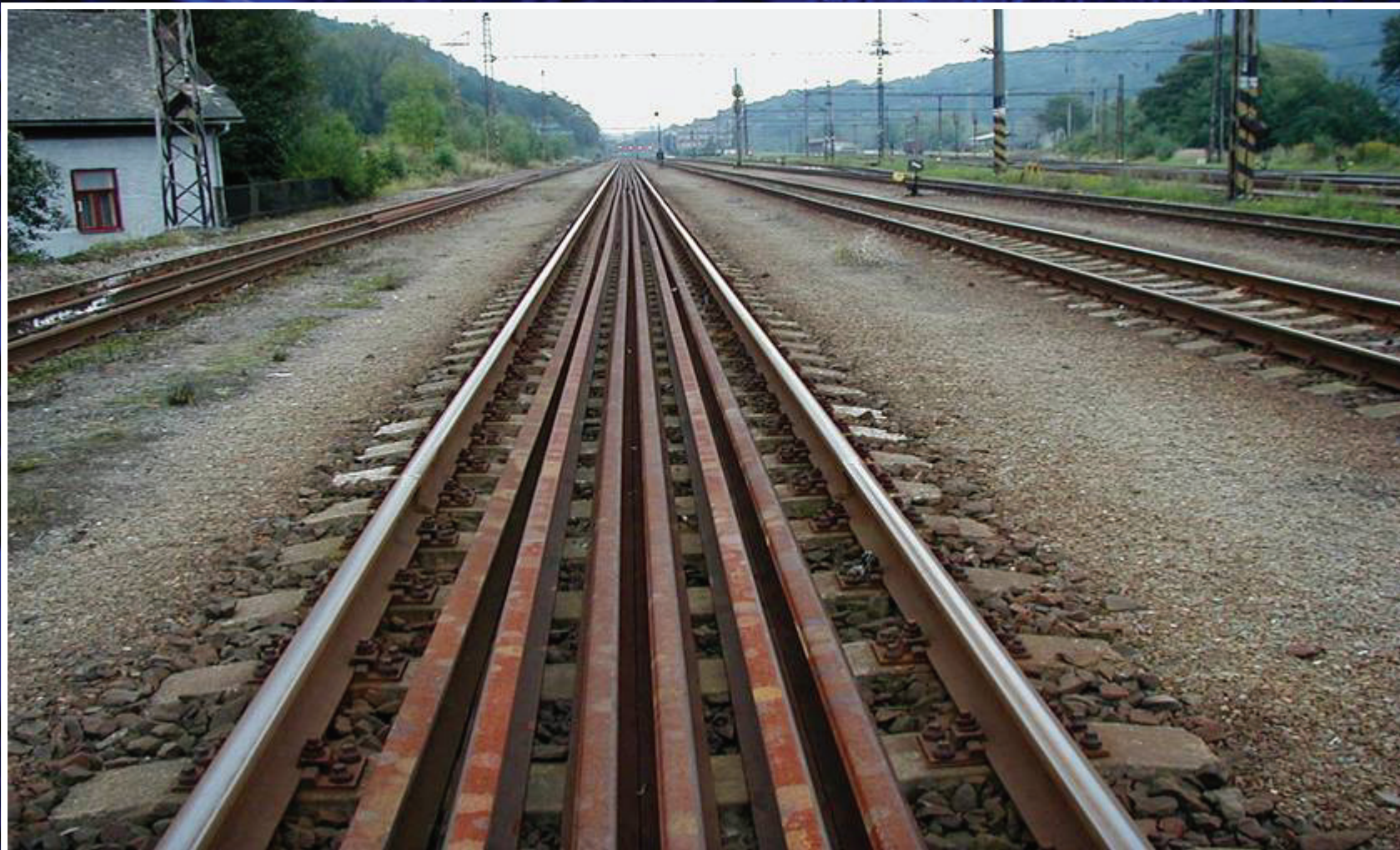


# Soustavná potřeba kolejnic



Výzisk z koridoru = zdroj kolejnic



# Rozhodující opravné práce.

- Záměna (prohození) kolejnicových pasů
- Výměna kolejnic
- Výměna součástí drobného kolejiva
- Souvislá výměna pražců (např. soupr. SUM)
- Oprava rozchodu na dřevěných pražcích s ofrézováním úložných ploch (do r. 2005)

# Záměna (prohození) kolejnic



Kolej po „záměně“ kolejnicových pasů,  
stav po 24 měsících provozu...



# Nahrazení vnějšího kol.pasu novým a přesun na vnitřní pas



# Výměna součástí drobného kolejiva



# Výměna kol. vlastními kapacitami





# Výměna kolejnic - dodavatelsky



# Souvislá výměna pražců - soupr.SUM



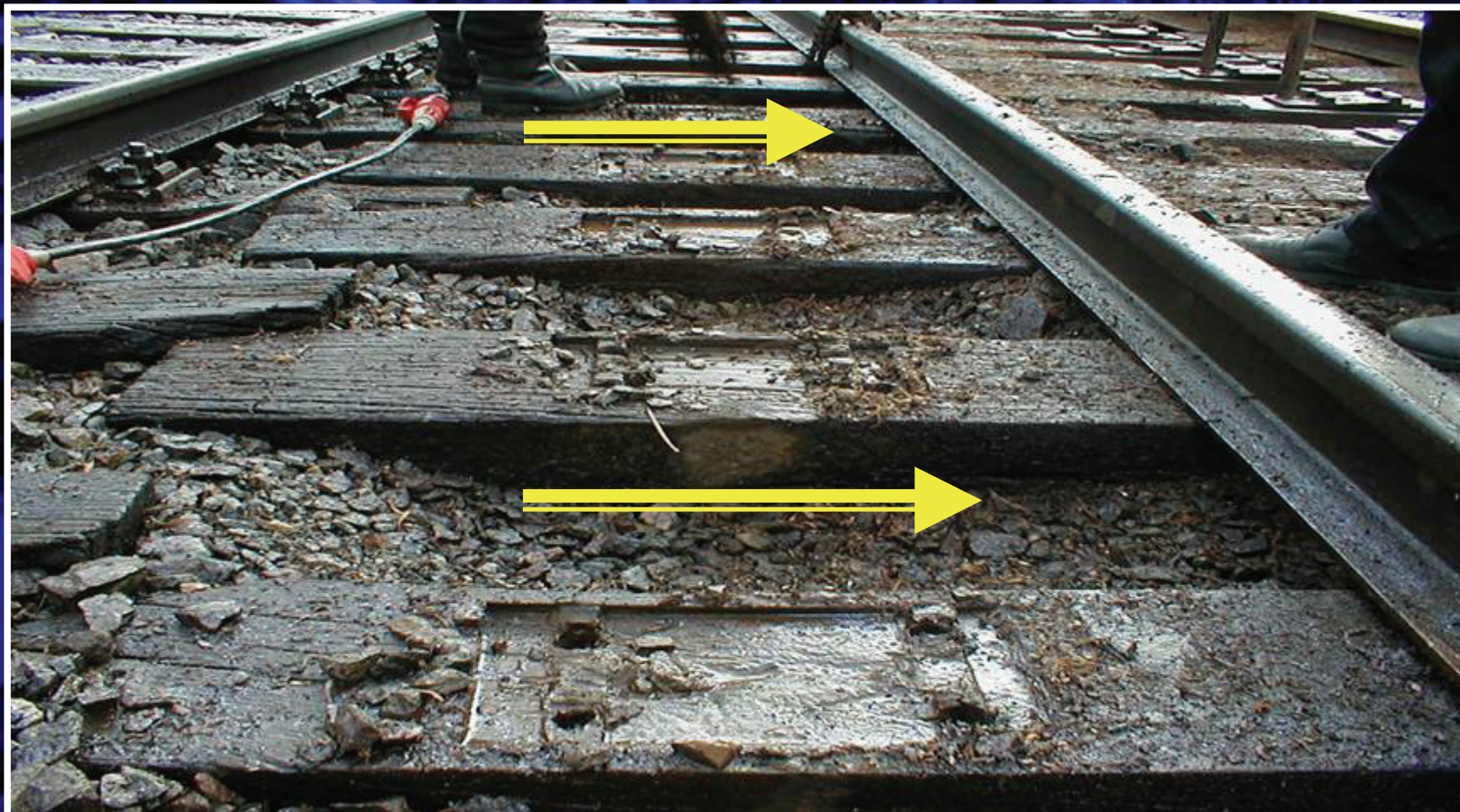
## V minulosti – oprava rozchodu přebitím pražců

- Technologie frézování úložných ploch dřevěných pražců umožňuje regeneraci pražců přímo v koleji.
- S relativně nízkými náklady lze prodloužit životnost pražců o několik let. ( I v našich podmínkách až 8 let)
- Připojuji několik základních kroků technologie z technologie:

# 1. Povolení upevňovadel



## 2. Odsunutí kol. od úložných ploch



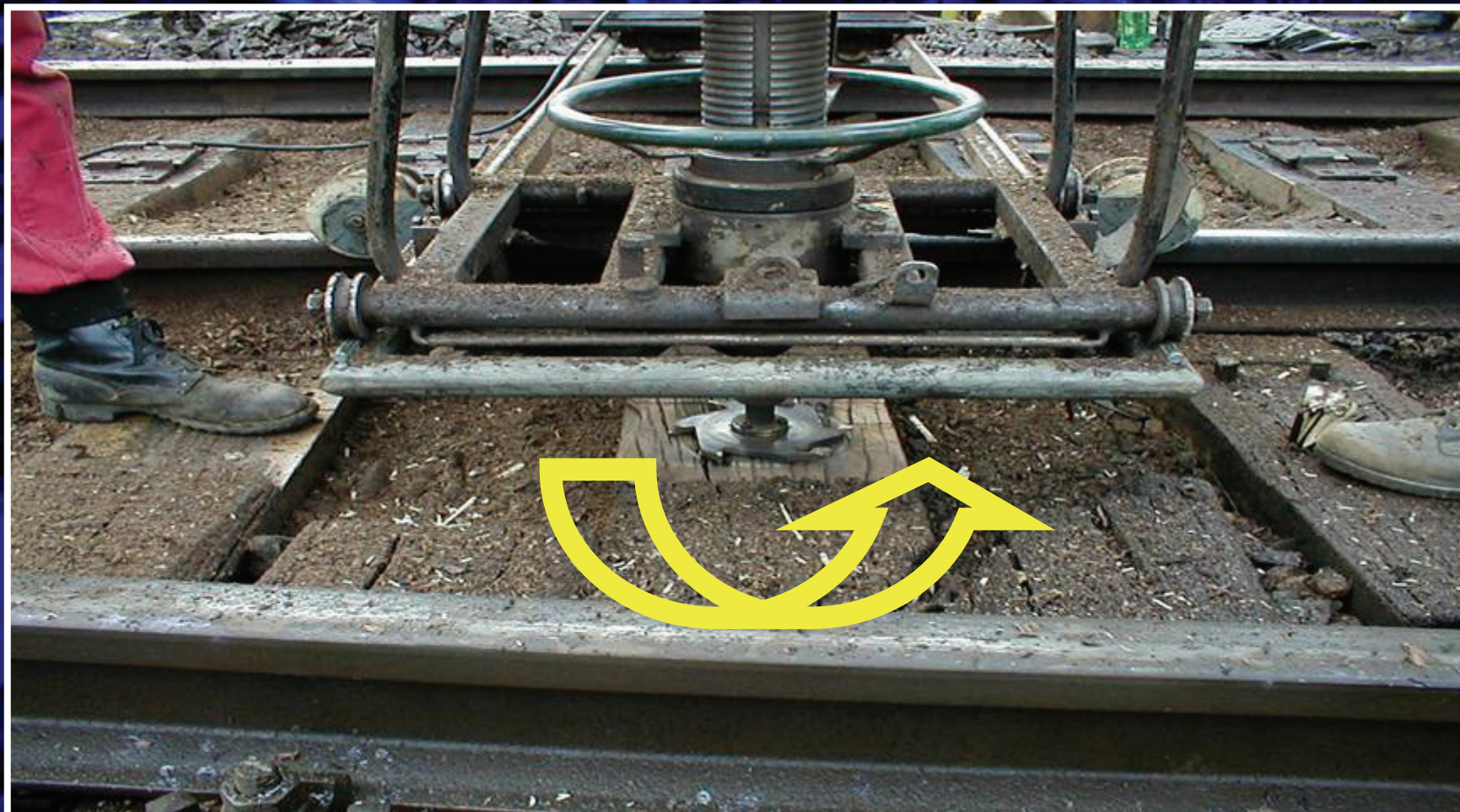
### 3. Zakolíčkování starých otvorů



# Zamačkané podkladnice



## 4. Frézování





## 5. Impregnace úložných ploch



## 6. Montáž koleje po frézování



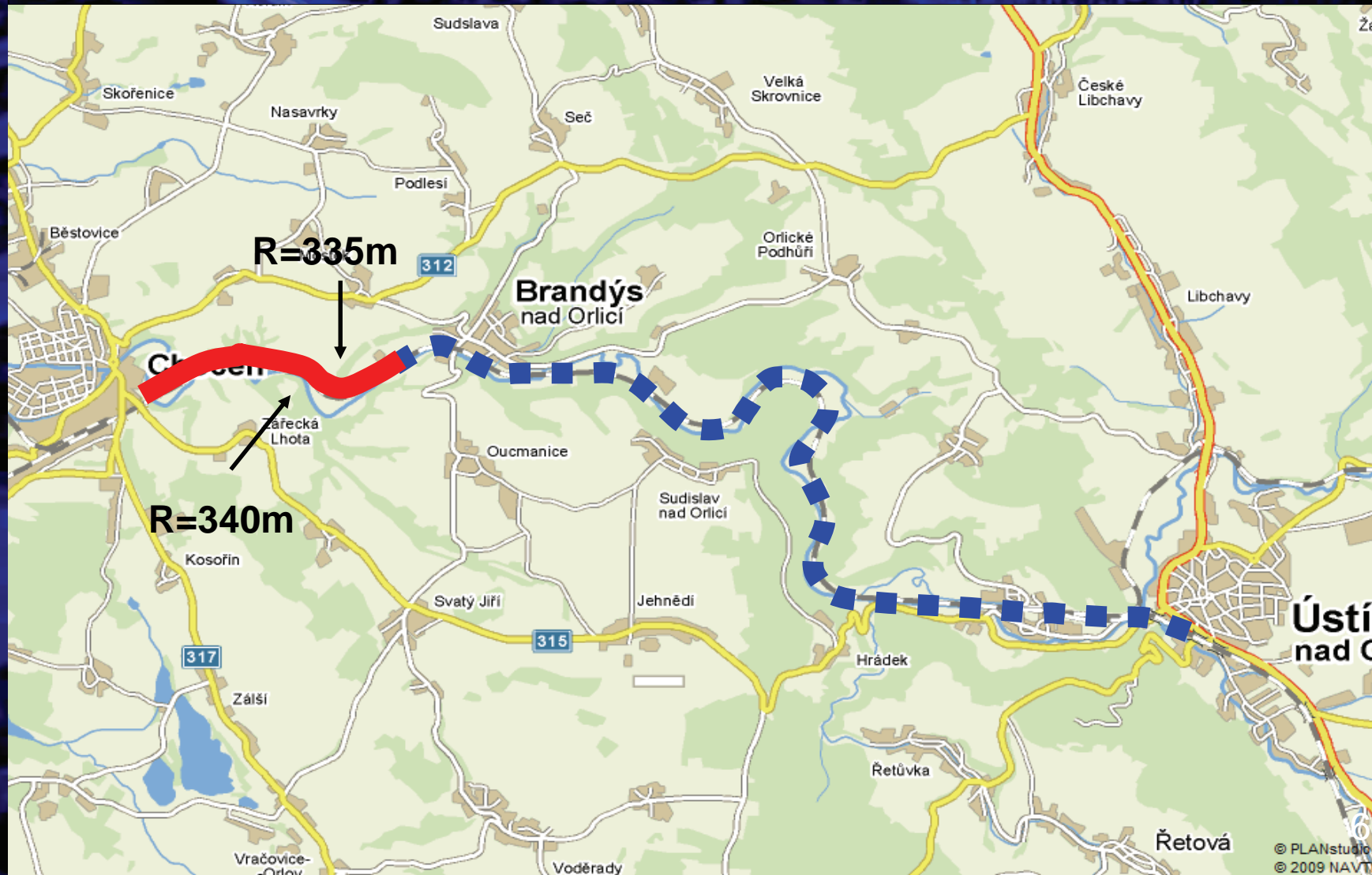
# 7. Kolej po frézování



# TÚ Choceň – Brandýs nad Orlicí



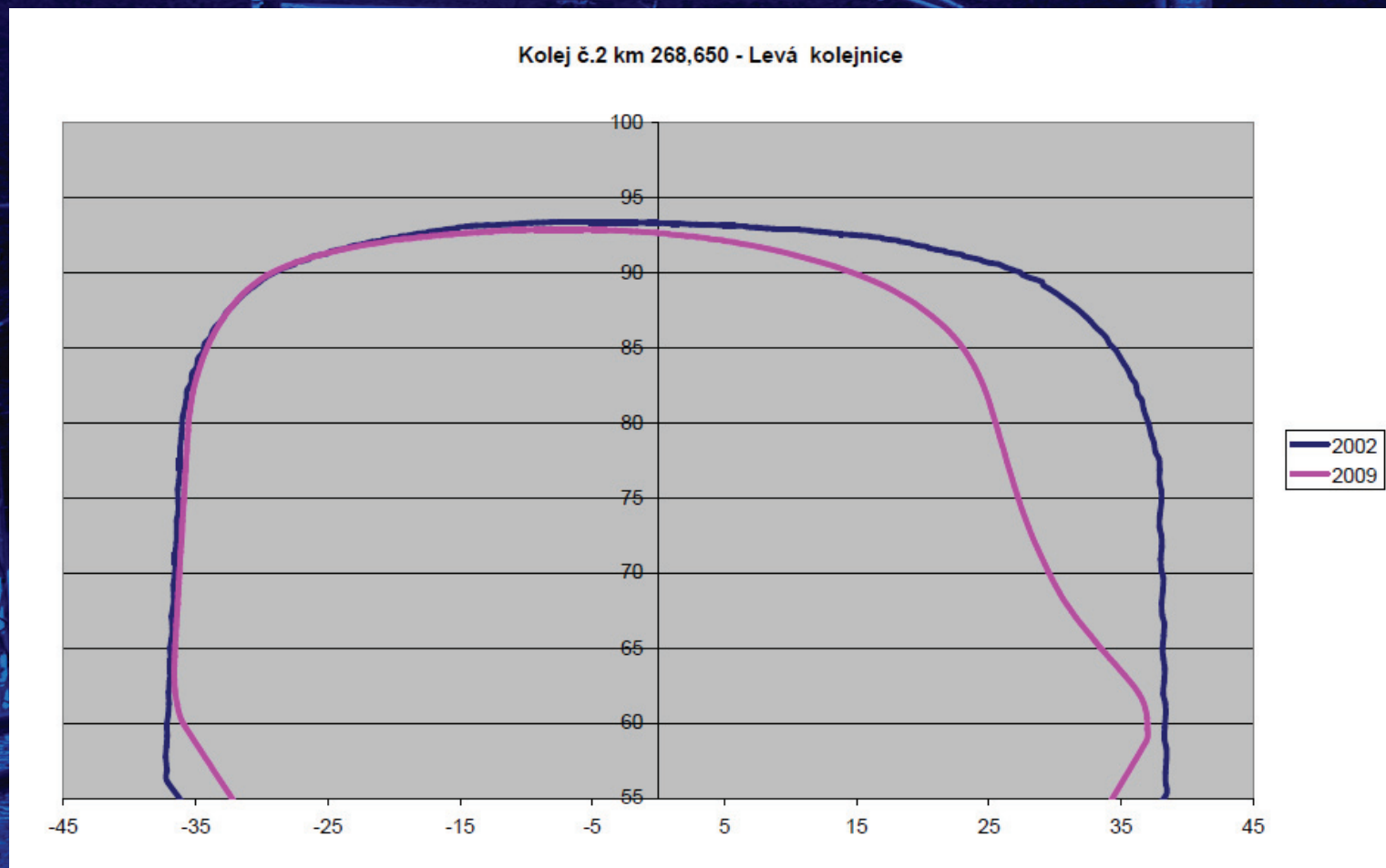
# Situace úseku



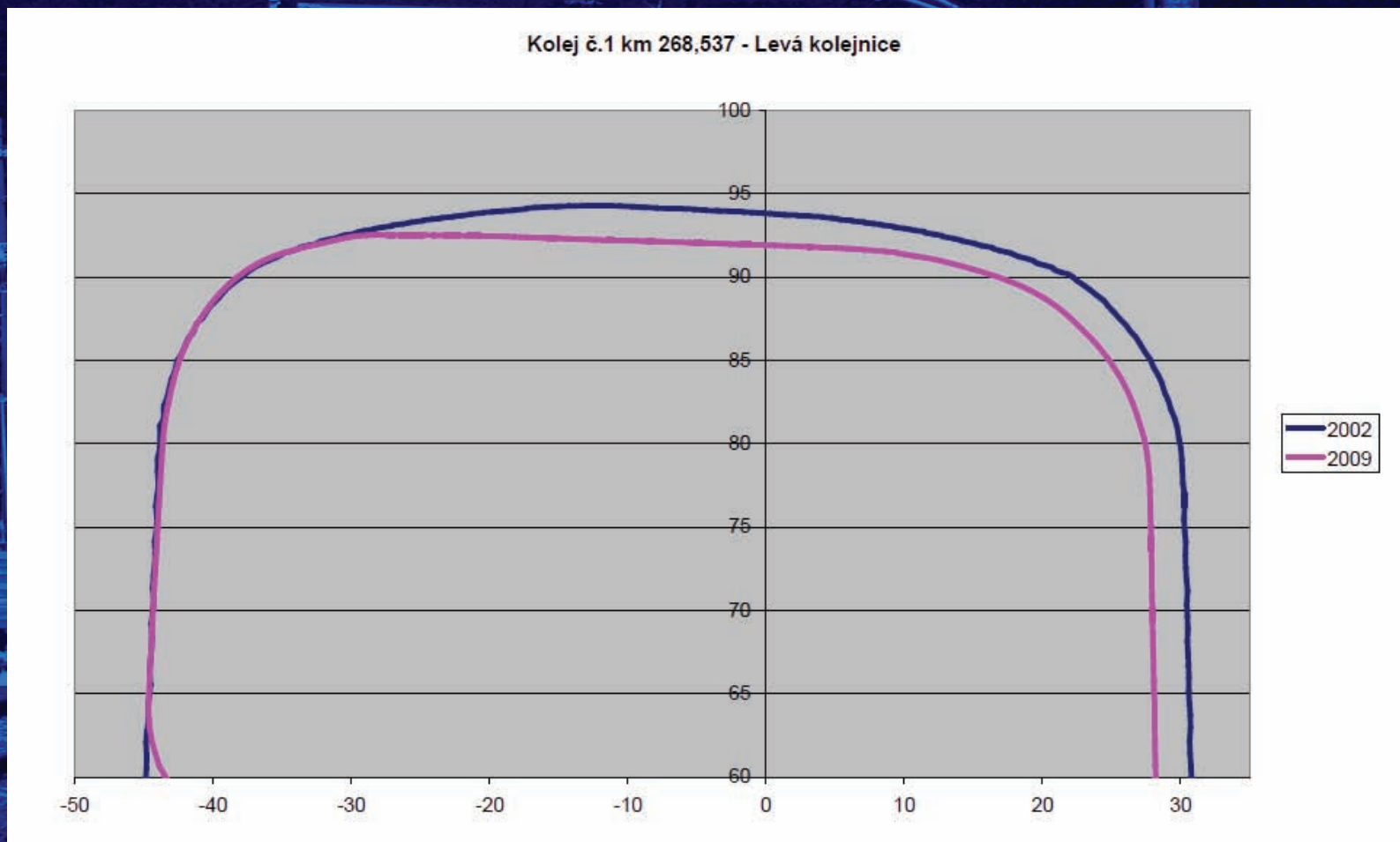
# Optimalizovaný úsek Brandýs – Choceň

- Realizace 2002,
- Délka úseku 2 832 metrů
- Poloměry od 335 metrů
- Tvrzené kolejnice HSH na B 91
- Pružné upevnění Vossloh

# Porovnání bočního ojetí v kol. 2 mezi lety 2002-9



# Porovnání bočního ojetí v kol. 1 mezi lety 2002-9





# Opotřebení drobného kolejiva

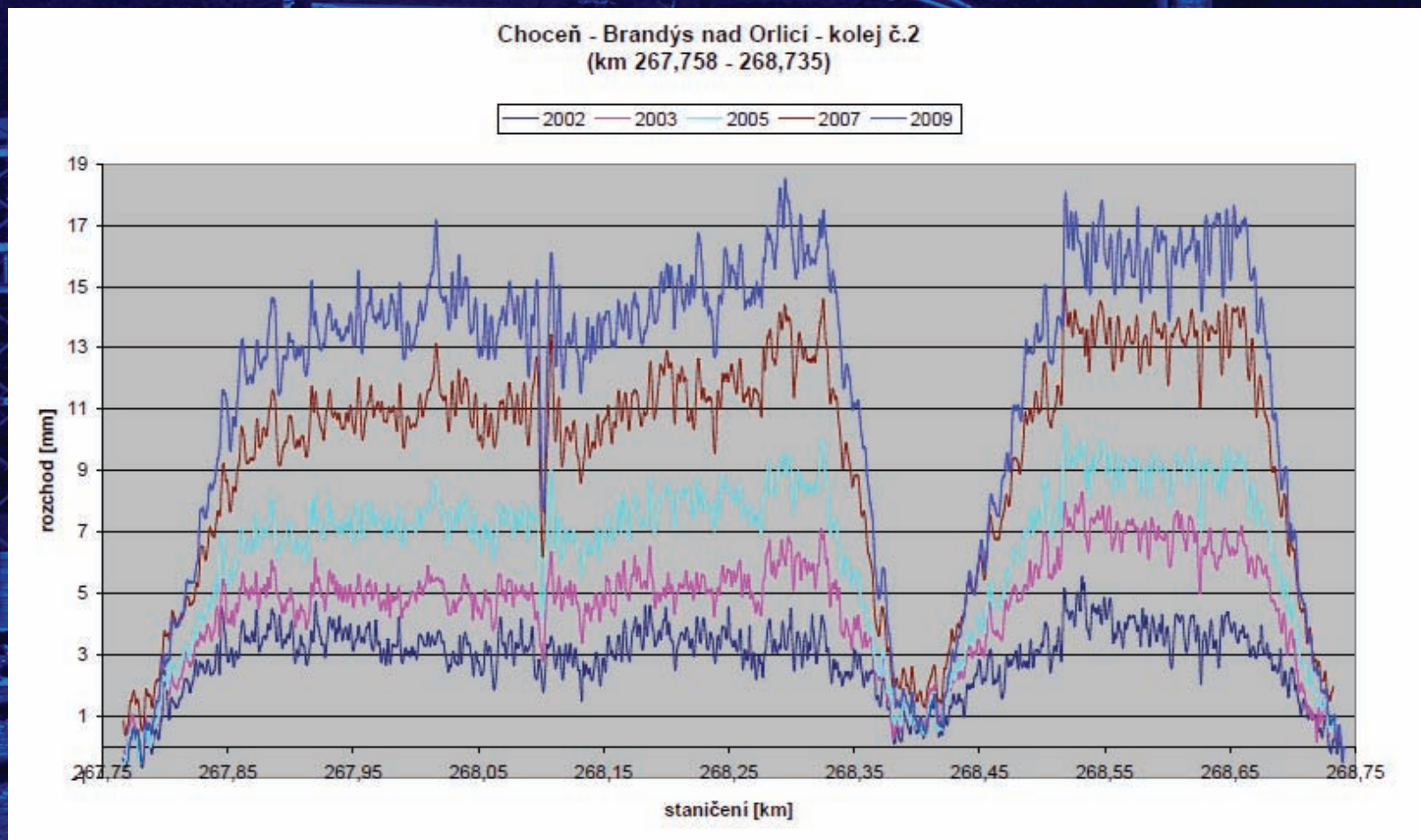
- Úsek sledován TÚDC, ve spolupráci s firmou Vossloh.



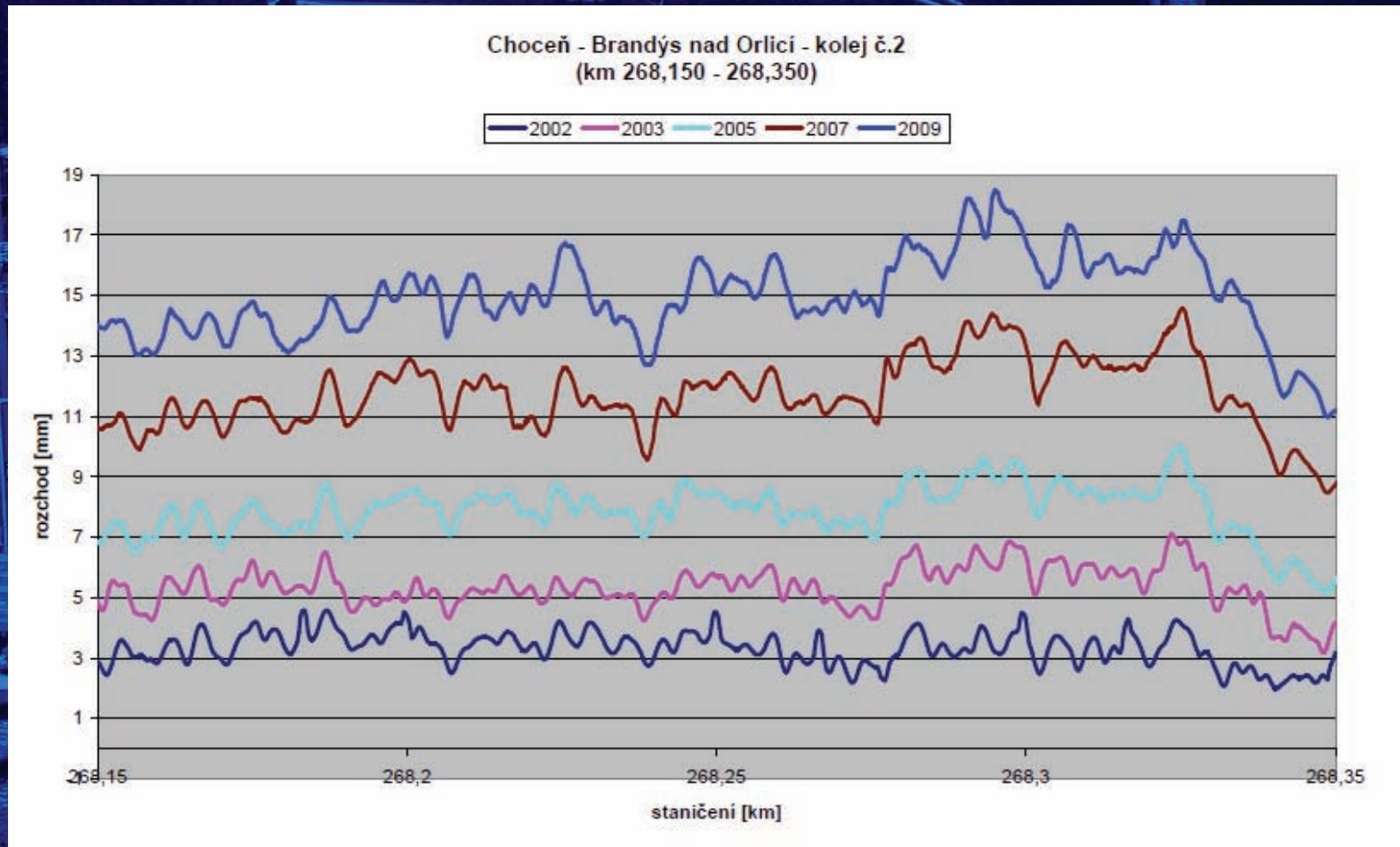
# Opotřebení Wfp 14K (po 7 letech)



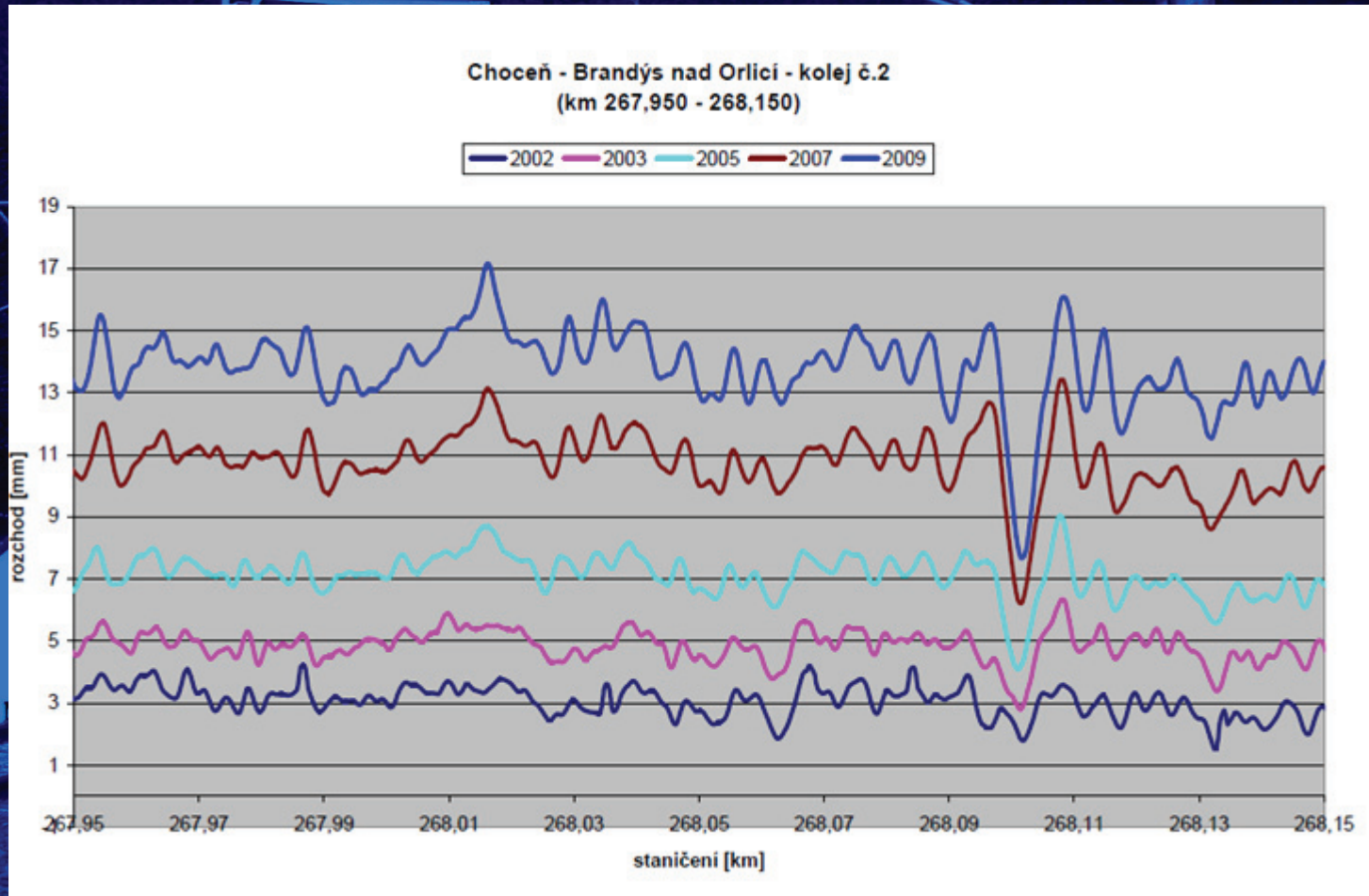
# Rozšiřování rozchodu (porovnání z let 2002-2009)



# Rozšiřování rozvodu (detail 200m)



# Rozchod v přejezdu



# Defektoskopie, vady



# Shrnutí - úseky před rekonstrukcí

- Snaha o max. prodloužení životnosti při zachování kvality tratí – bez pomalých jízd
- Očekávání rekonstrukce – hospodárnost údržby = používání výzisků z koridoru
- Problematika kvality užitých materiálů a z toho plynoucí životnost oprav

# Od roku 1990...

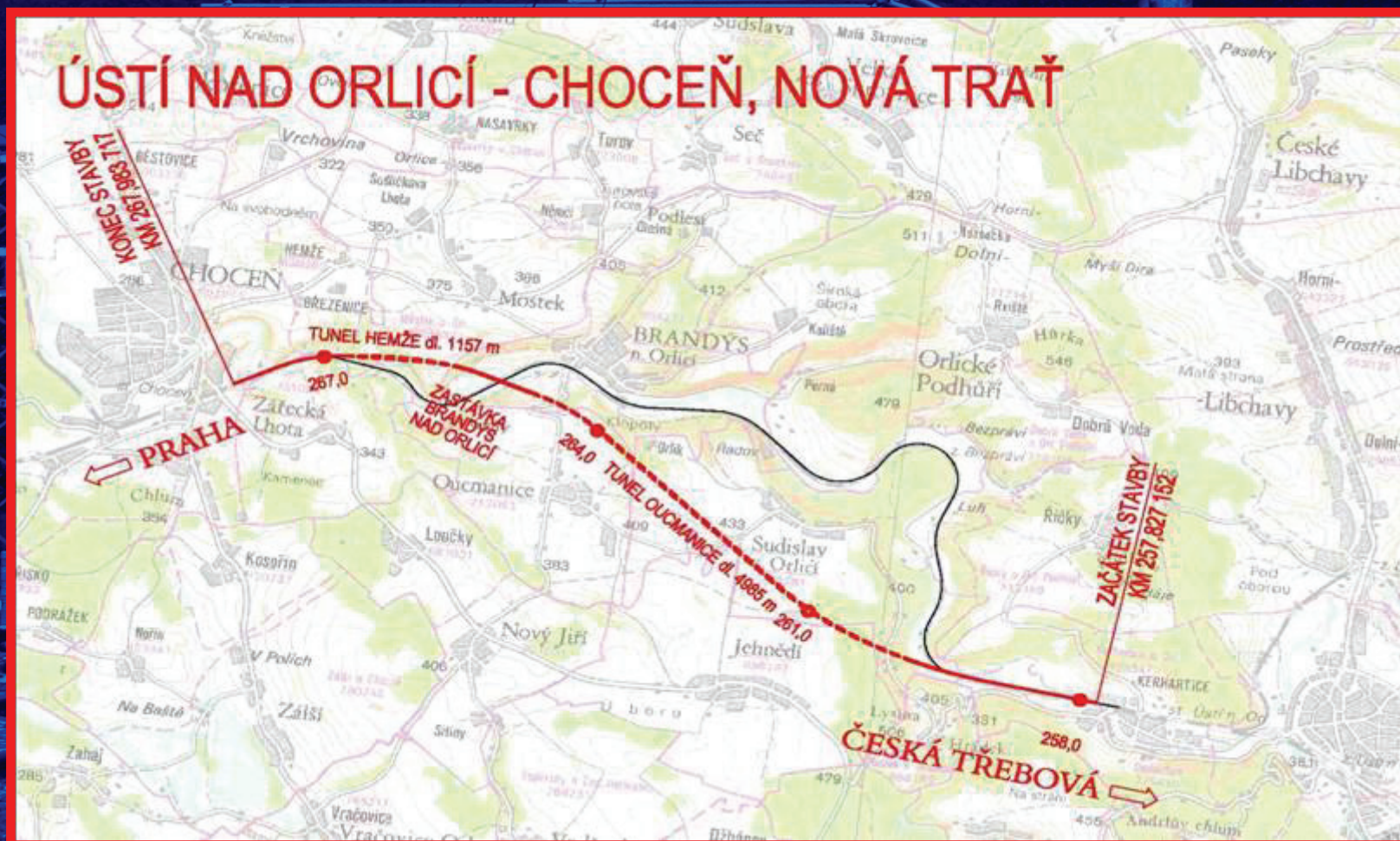
- V letech 1990-2010 bylo v obvodu STO Ústí nad Orlicí vyměněno či prohozeno **64,5 km kolejnic**
- V následujícím období již není předpoklad dostatečného množství užitých materiálů



# Shrnutí – úsek po optimalizaci

- Potvrzení vhodnosti použitých materiálů tj. tvrzených kolejnic, pružného upevnění
- Významné rozdíly hodnot bočního ojetí v závislosti na sklonu trati
- Krok správným směrem ale problémy z provozu v obloucích zůstávají...

# Cílový stav- vzdálená budoucnost?



# TÚ Letohrad – Lichkov st.hr.



# Rekonstrukce z r.2008

- V rámci elektrizace trati provedena rekonstrukce svršku užitým materiálem kol.R65, bet.pražce SB 8
- Km poloha 90,875 – 113,251
- Celková délka 22 376 m
- Poloměry – 300 metrů, hodnoty rozchodu kolem 0 mm
- Dopravce upozorňuje na ojíždění okolků
- Zvýšené boční ojíždění kolejnic

# Kolejnice versus okolky



# Stabilizace ojíždění



# Trvalý souboj ...



# Kontrola opotřebení





# Spolupráce na příspěvku



Děkuji za pozornost

