

SILNICE ŽELEZNICE


EUROVIA
VINCI 



1
2017



Trať 503B Ústí n.L.-Střekov - Děčín východ

KLEMENT

Hliňany 18, 400 02 Řehlovice
www.klementas.cz

Trať 503B Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ

V říjnu roku 2016 dokončila akciová společnost KLEMENT ve spolupráci s maďarským partnerem firmou A-Híd Zrt. práce na rekonstrukci a modernizaci železniční trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ, které trvaly 212 dní. Ve čtyřech etapách rozdělených do dvou staničních úseků (pro každou kolej zvlášť) došlo k regeneraci železniční infrastruktury, posunutí železničních zastávek blíže k zastavěným oblastem a k odstranění propadů traťové rychlosti zavedením rychlostního profilu V130, čímž byly nejen zkráceny jízdní doby osobních vlaků, ale také zatraktivněn traťový úsek pro cestující veřejnost a zvýšena bezpečnost železniční a navazující silniční dopravy.

Společnost KLEMENT a.s. navýšila portfolio svých zkušeností v dopavním stavitelství, když se od srpna roku 2015 do září roku 2016 jako vedoucí účastník Společnosti KLEMENT-A-HÍD, trať Ústí nad Labem – Děčín, podílela na revitalizaci úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ, který je součástí traťového úseku TU 1001 Všetaty (mimo) – Děčín-P. Žleb (mimo). Jedná se o dvoukolejnou trať sítě TEN-T s pravostranným provozem, elektrifikovanou stejnosměrnou trakční soustavou 3 000 V, vybavenou zabezpečovacím zařízením s obousměrným provozem, sloužící pro osobní i nákladní přepravu, která byla před svou rekonstrukcí v několika úsecích v nevyhovujícím stavu a místy dokonce na hraně své životnosti a s maximální traťovou rychlosťí 80 km/h.

Stavba byla rozdělena do 4 etap ve dvou staničních úsecích, rozdělených pro každou traťovou kolej zvlášť kvůli zajištění provozu nákladní i osobní dopravy na trati. V první a druhé stavební etapě byly realizovány práce v mezistaničním úseku Ústí nad Labem-Střekov – Velké Březno. Ve třetí a čtvrté etapě byly práce prováděny v úseku Velké Březno – Boletice.

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK

V opravovaném úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ se nachází dvě železniční stanice (Velké Březno a Boletice nad Labem) a šest zastávek (Svádov, Valtířov, Malé Březno, Těchlovice, Křešice u Děčína a Děčín Staré Město).

Z důvodu zatraktivnění železniční dopravy pro cestující došlo na železničních zastávkách Svádov a Těchlovice k vybudování dvou nových vnějších úrovňových nástupišť typu SUDOP u kolejí č. 1 a 2 o délkách 60 m a s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Trať 503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ
Místo stavby:	Železniční trať Všetaty – Děčín-P.Žleb, TÚ 1001
Zhotovitel:	Společnost KLEMENT – A-HÍD, trať Ústí n.L. – Děčín
Objednatel:	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Správce investice:	Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Ústí nad Labem
Zhotovitel dokumentace:	Viamont DSP a.s.
Termín zahájení:	25. 8. 2015
Termín dokončení:	18. 9. 2016
Celkové náklady stavby:	376 105 732,38 Kč bez DPH

přilehlé kolejnice, ke zlepšení přístupových cest k nástupištěm vybudováním nových chodníků a k vystavění betonových prefabrikovaných přístřešků o rozměrech 4,0 × 2,0 m, které jsou vybaveny betonovým košem, dřevěnými sedadly a informační deskou. U obou zastávek bylo po celé délce nástupišť upraveno venkovní osvětlení a nové osvětlení bylo vybudováno také u zastávky Valtířov.



Přístřešek pro cestující, Svádov



Nástupiště a přístřešek pro cestující, Těchlovice

SANACE ŽELEZNIČNÍHO SVRŠKU A SPODKU

V rámci regenerace traťového úseku o celkové délce 17 717 m došlo k výměně materiálu železničního svršku v délce 15 090 m a k sanacím železničního spodku a vybudování odvodnění sanovaných úseků trati.

V prvních dvou etapách výstavby, realizovaných v mezistávaničním úseku Ústí nad Labem-Střekov – Velké Březno, došlo k výměně kolejového roštu obou traťových kolejí za kolejnice tvaru 60 E2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích B91S/1. V obloucích menších než 500 m byl zízen kolejový rošt s tvrzenými kolejnicemi 60 E2 350HT. Zpětně byly využity 3 kratší úseky kolejí



Práce na mostních objektech

s kolejovým roštem tvaru UIC 60 na betonových pražcích B91S/1 a S49 na betonových pražcích B91S/2. V kolejí č. 2 byl na dvou mís- tech vložen nový kolejový rošt z tvrzených kolejnic 49 E1 350HT ulo- žených na betonových pražcích B91S/2 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Tento rošt navazuje na stávající kolejový rošt. Současně s výměnou kolejového roštu bylo provedeno pročištění stá- vajícího kolejového lože u obou kolejí a byla provedena úprava ban- ketů na vnější straně kolejí. Koleje byly svařeny do bezstykové kolejí. Zároveň s těmito pracemi byla provedena směrová a výšková úprava GPK obou kolejí a v km 433,731 byla vložena nová vlečková výhybka.



Výměna kolejnic, II. traťová kolej

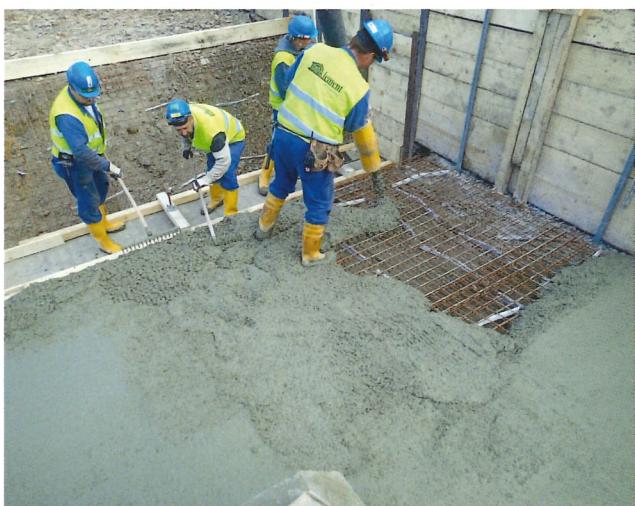
V celém mezistaničním úseku byly do stávajících poloh v obou kolejích vloženy nové lepené izolované styky a v místech přechodů mezi různými druhy kolejnic byly do kolejí vloženy přechodové kolejnice. V místech neupravovaných železničních přejezdů byla provedena výměna kolejnic a upevnovačů.

V rámci regenerace železničního spodku v prvních dvou realizovaných etapách výstavby došlo v místech přestavovaných železničních přejezdů a v místě původní železniční zastávky Svádov, k sanaci pražcového podloží a odvodnění podélníymi trativody nebo vsakovacími žebry, které jsou vedeny po vnějších stranách obou kolejí. Z důvodu zajištění ucelené výšky nástupní hrany byly směrově a výškově upraveny nástupní hrany u obou kolejí v délce 2 × 60 m. Aby bylo možné provést práce spojené s úpravou GPK a s výměnou částí kolejového roštu na 8 železničních přejezdech bylo provedeno snesení a zpětné vložení stávajících přejezdových konstrukcí.

Ve třetí a čtvrté etapě v rámci modernizace úseku Velké Březno – Boletice došlo k vložení nového kolejového roštu a zřízení nového kolejového lože na upravovaných železničních přejezdech. Původní železniční svršek byl nahrazen kolejnicemi tvaru 49 E1 s pružinovým bezpodkladnicovým upevněním W14 na betonových pražcích B91S/2. V přilehlém oblouku úseku v km 447,490 – 447,547, v km 447,950 – 448,400 a v místě nově vybudované zastávky Těchlovice byla provedena směrová a výšková úprava obou kolejí pro zajištění normového stavu GPK na stávající traťovou rychlosť. Při sanaci železničního spodku v km 447,475 – 447,560 byla u obou kolejí zřízena konstrukce PP typu 3 a ZKPP typu 2 a zároveň bylo vybudováno odvodnění podélními trativody.



Práce na mostním objektu



Betonářské práce na mostních objektech

ÚPRAVY ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

V úseku trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ se vyskytuje 32 úrovnových železničních přejezdů a z toho 7 železničních přejezdů, které byly před rekonstrukcí v nevyhovujícím stavu. Z důvodu bezpečnosti železniční a navazující silniční dopravy, bylo nutné provést jejich stavební úpravy a opravy přejezdových zabezpečovacích zařízení. V obou kolejích sanovaných železničních přejezdů byla zřízena buď rozebíratelná železobetonová konstrukce, složená z vnitřních a venkovních panelů a závěrných zádech nebo celopryžová přejezdová konstrukce, jejíž vnitřní a venkovní panely jsou uloženy na závěrných zádech tvaru „T“. V těsné blízkosti všech přejezdů došlo současně k úpravám místních komunikací. Vybrané přejezdy byly osazeny novým světelným zabezpečovacím zařízením s výstražníky s pozitivní signalizací, místy včetně signalizace pro nevidomé.

OPRAVY MOSTŮ, PROPUSTKŮ A ZDÍ

Z důvodu plánovaného zvýšení traťové rychlosti byly provedeny opravy železničních mostů, které se v daném úseku vyskytují, včetně provedení oprav doprovodních propustků a zdí. Na mostech byly nahrazeny stávající ocelové konstrukce s mostnicemi, novými železobetonovými deskovými konstrukcemi, bylo odtěženo štěrkové lože a zásyp, provedeny stavební opravy a na nové štěrkové lože byly osazeny nové kolejové rosty. V rámci regenerace mostů došlo k úpravě ríms, zábradlí, izolace, odvodnění a náběhu. Opravy mostních objektů probíhaly ve dvou fázích, pro každou kolej samostatně.



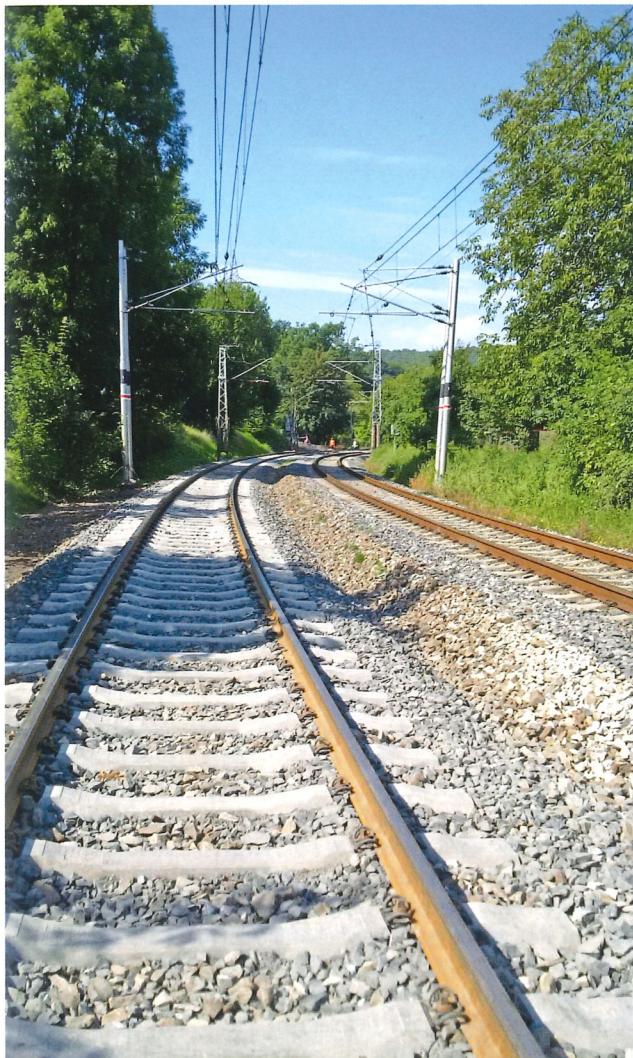
Nové nástupiště, Svádov



Práce na kolejovém svršku



Čištění kolejového lože



Trať 503B Ústí nad Labem-Střekov - Děčín východ

TRAKČNÍ VEDENÍ, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

V celém traťovém úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ bylo nutné, z důvodu provedených směrových úprav kolej, provést výškovou a směrovou regulaci traťového vedení a odstranit kolize s původními trakčními stožáry, ke kterým došlo v souvislosti s úpravami provedenými v zastávkách Svádov a Těchlovice. V úsecích, kde došlo k úpravě GPK, byla provedena úprava lan trakčního vedení. V celém modernizovaném úseku bylo rovněž nově řešeno železniční sdělovací zařízení. V obou mezistaničních úsecích bylo provedeno přiložení dvou trubek HDPE, optického kabelu ŠŽDC (DOK), nového traťového kabelu TCEPKPFLE 15 × 4 × 0,8 do společné kynety pro kably TZZ.

Stavebními úpravami v traťovém úseku mezi Ústím nad Labem-Střekovem a Děčínem východ došlo ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a navazující silniční dopravy a k zatraktivnění železniční dopravy pro cestující veřejnost zkrácením jízdní doby osobních vlaků a posunutím vybraných železničních zastávek blíže k zástavbě. Obě společnosti, KLEMENT a.s. i A-HÍD Zrt., které stavbu prováděly, i přes počáteční problémy prokázaly, že jsou schopny realizovat velké železniční projekty a jsou dobrým a spolehlivým partnerem pro budoucí spolupráci.

*Ing. Alice Volfová, projektová manažerka,
Ing. Petr Vojtíšek, vedoucí oddělení realizace*

503B Track Ústí nad Labem-Střekov – Děčín East

In October 2016, the joint-stock company KLEMENT in cooperation with the Hungarian company A-Híd Zrt. completed the reconstruction and modernisation works concerning the railway track of Ústí nad Labem-Střekov – Děčín East. The works took 212 days. In four stages divided into two station sections, for each track respectively, rail infrastructure was rebuilt, railway stops were moved closer to built-up areas and the decrease of the track speed was remediated by means of implementing V130 velocity profile, which did not only shorten the travel time of passenger trains, but also made the track section more attractive for the passengers and increased the railway safety, as well as the safety of the related road traffic.