



Vysokorychlostní trať spojuje

VRT Praha - Brno – Ostrava/Břeclav

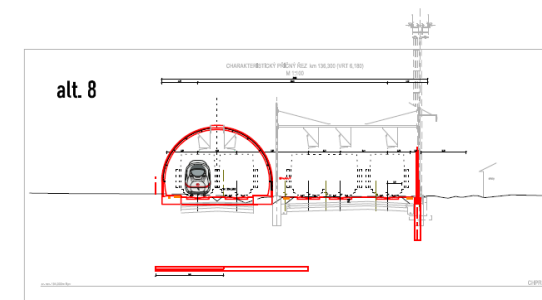
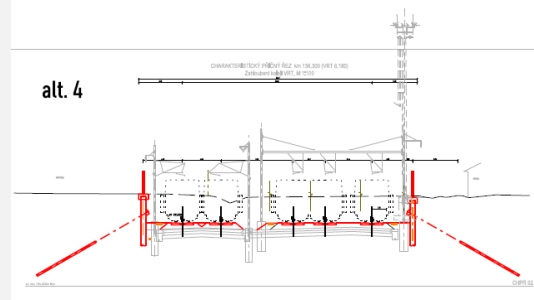
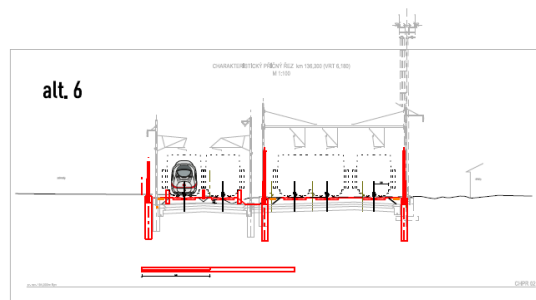
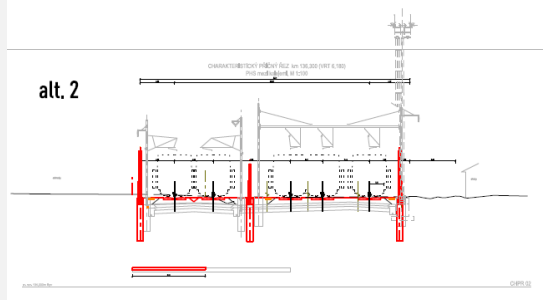
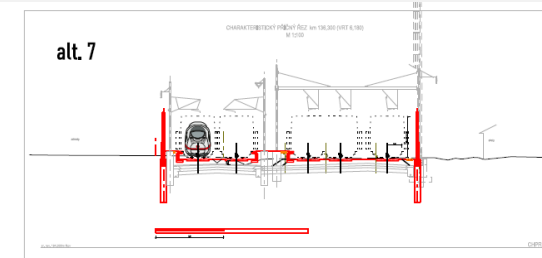
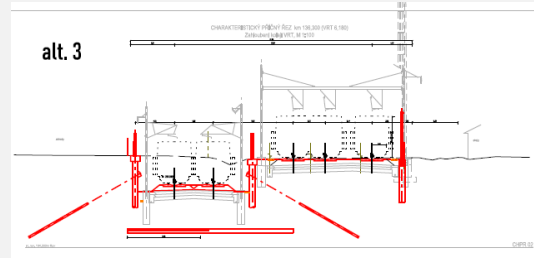
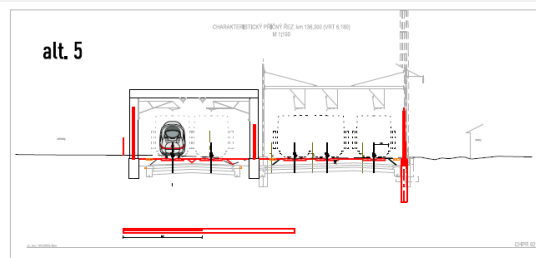
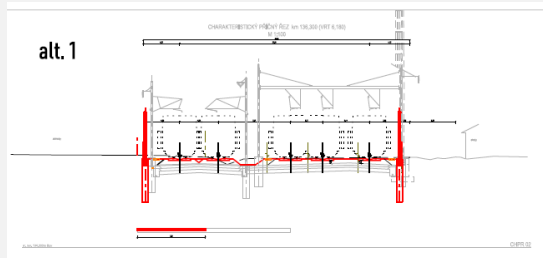
Průchod městem Modřice

Ing. Marek Pinkava, Ing. Jiří Michalica
Stavební správa VRT

Modřice, 6. 8. 2024

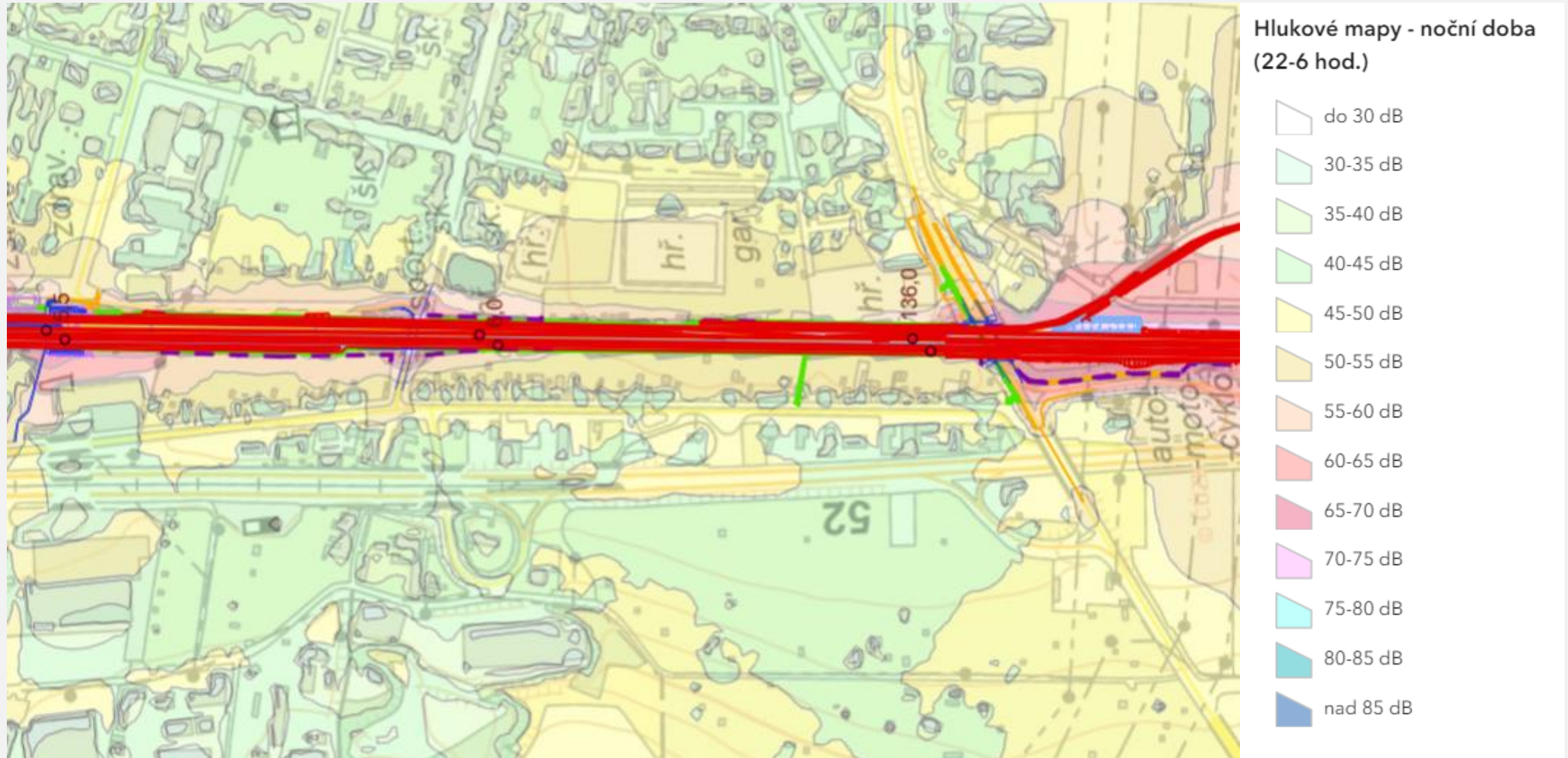
Odpoď' na pŕipomínky k Oznámení

8 variant



Předmětný úsek

dopad do širšího okolí v některých variantách

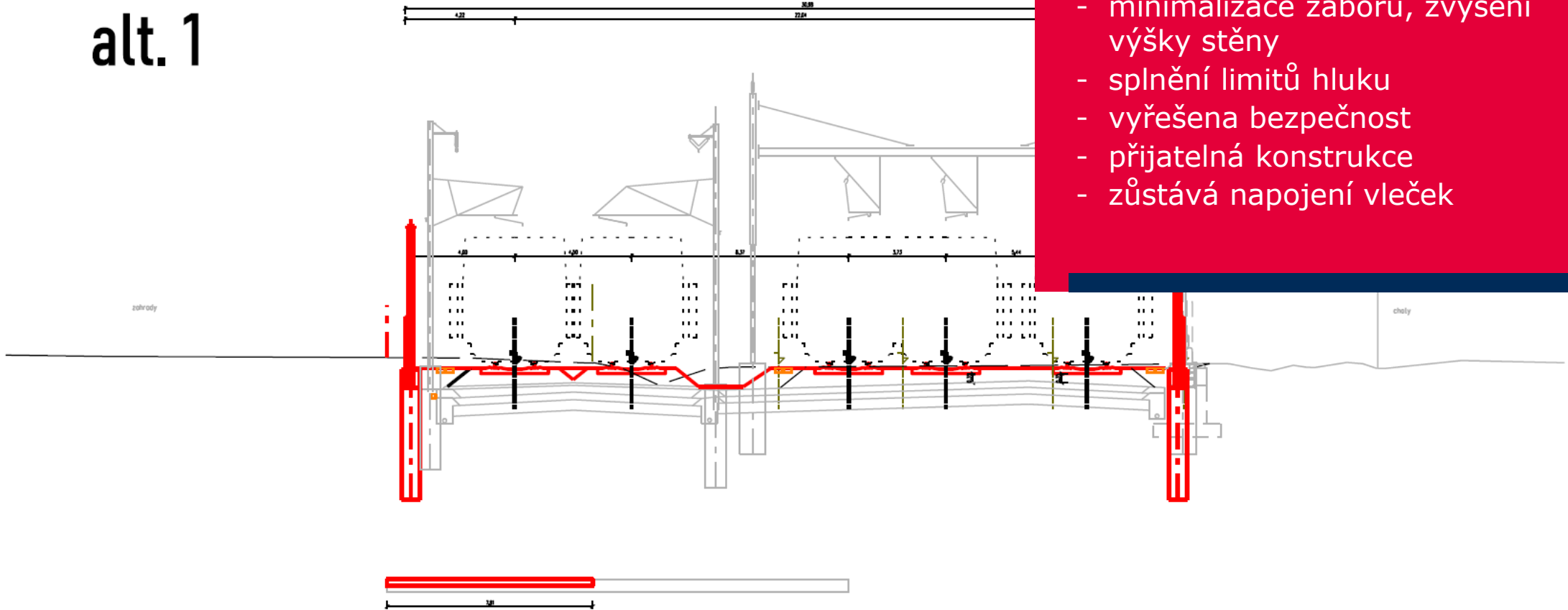


Varianta 1

aktuální optimalizovaný návrh

alt. 1

CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ km 136,300 (VRT 6,180)
M 1:100



- již optimalizováno
- minimalizace záboru, zvýšení výšky stěny
- splnění limitů hluku
- vyřešena bezpečnost
- přijatelná konstrukce
- zůstává napojení vleček

sr. rov. 194,000m Bpv

CHPR 02

Varianta 1

aktuální optimalizovaný návrh



- již optimalizováno
- minimalizace záboru, zvýšení výšky stěny
- splnění limitů hluku
- vyřešena bezpečnost
- přijatelná konstrukce
- zůstává napojení vleček

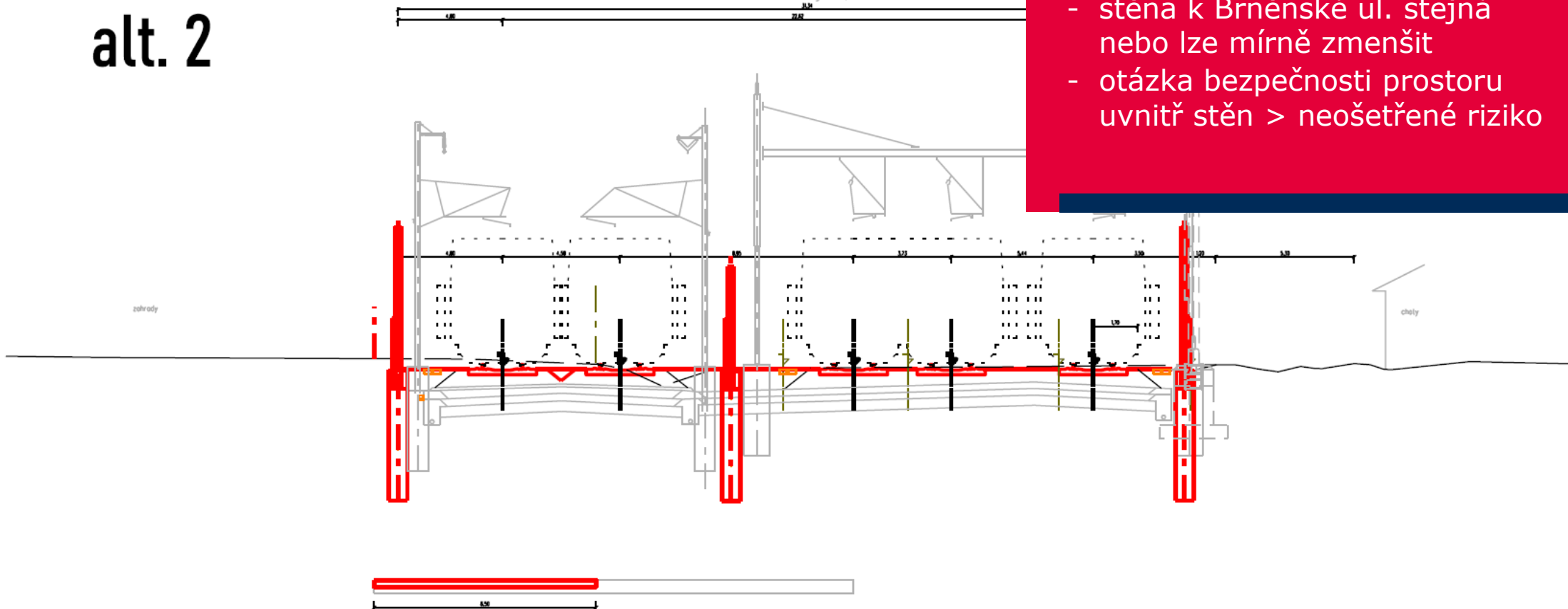
Varianta 2

vložení stěny mezi tratě

alt. 2

CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ km 136,300 (VRT 6,180)
PHS mezi kolejemi, M 1:100

- mírné rozšíření záboru
- stěna k Brněnské ul. stejná nebo lze mírně zmenšit
- otázka bezpečnosti prostoru uvnitř stěn > neošetřené riziko



sr. rov. 194,000m Bpv

CHPR 02

Varianta 2

vložení stěny mezi tratě



- mírné rozšíření záboru
- stěna k Brněnské ul. stejná nebo lze mírně zmenšit
- otázka bezpečnosti prostoru uvnitř stěn > neošetřené riziko

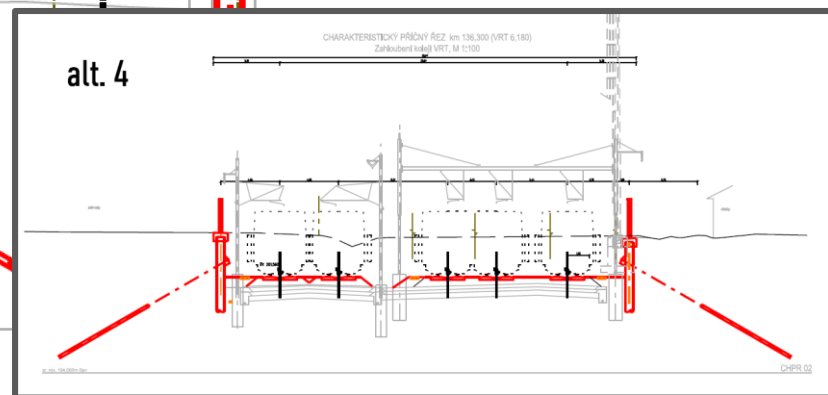
Varianta 3 a 4

snížení VRT (alternativně obou tratí)

alt. 3

CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ km 136,300 (VRT 6,180)
Zahloubení kolejí VRT, M 1:100

- zábor rozšířený o min. 2 metry
- podzemní kotvy > omezení činnosti o 10 – 15 dále
- otázka bezpečnosti prostoru
- značné navýšení nákladů (> 0.5 mld.)
- odpojení vleček
- téměř nereálná výstavba alt. 4



Varianta 3 a 4

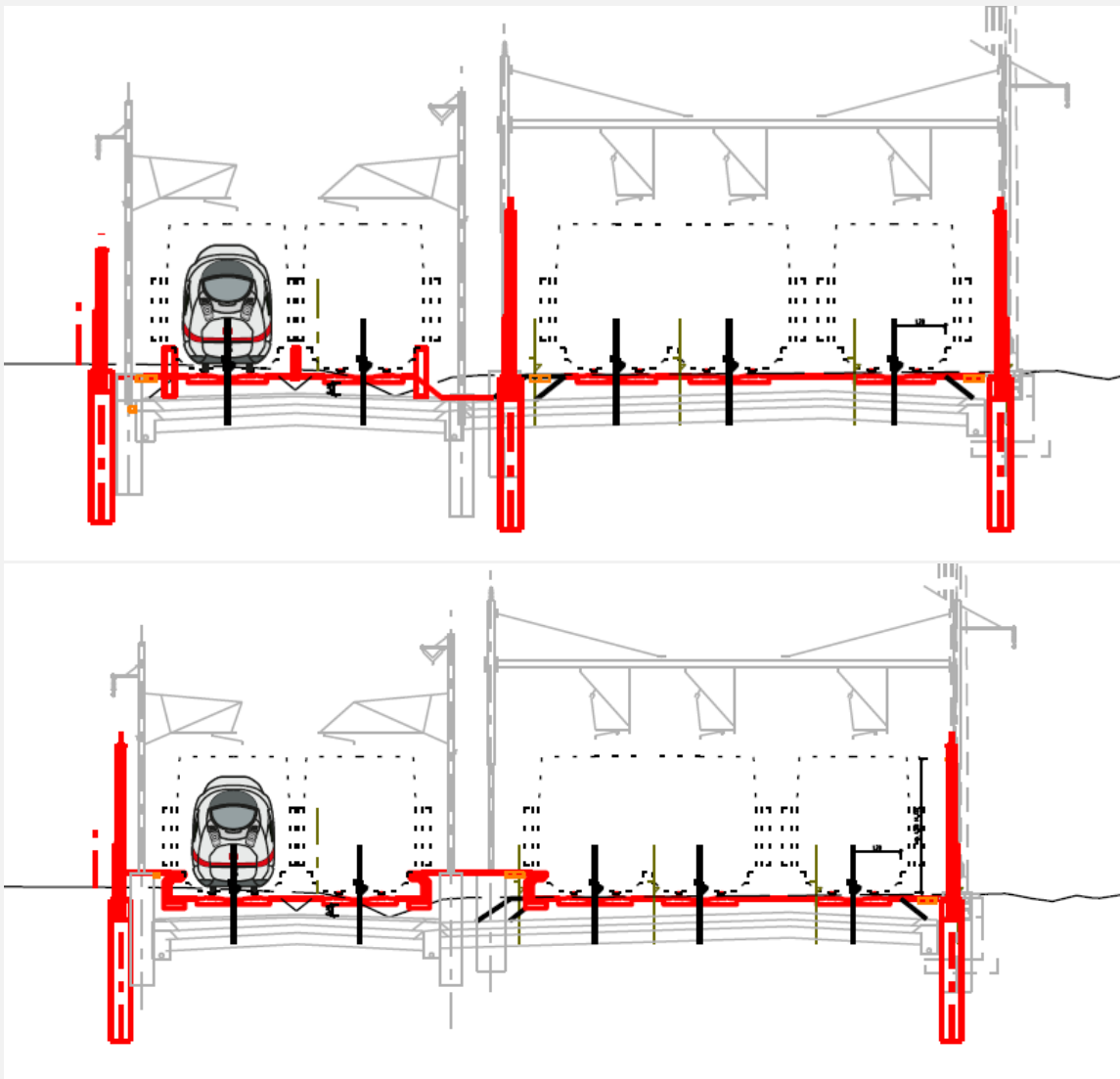
snížení VRT (alternativně obou tratí)



- zábor rozšířený o min. 2 metry
- podzemní kotvy > omezení činnosti o 10 – 15 dále
- otázka bezpečnosti prostoru
- značné navýšení nákladů (> 0.5 mld.)
- odpojení vleček
- téměř nereálná výstavba alt. 4

Varianta 6 a 7

(pouze ideové) skici nízkých stěn



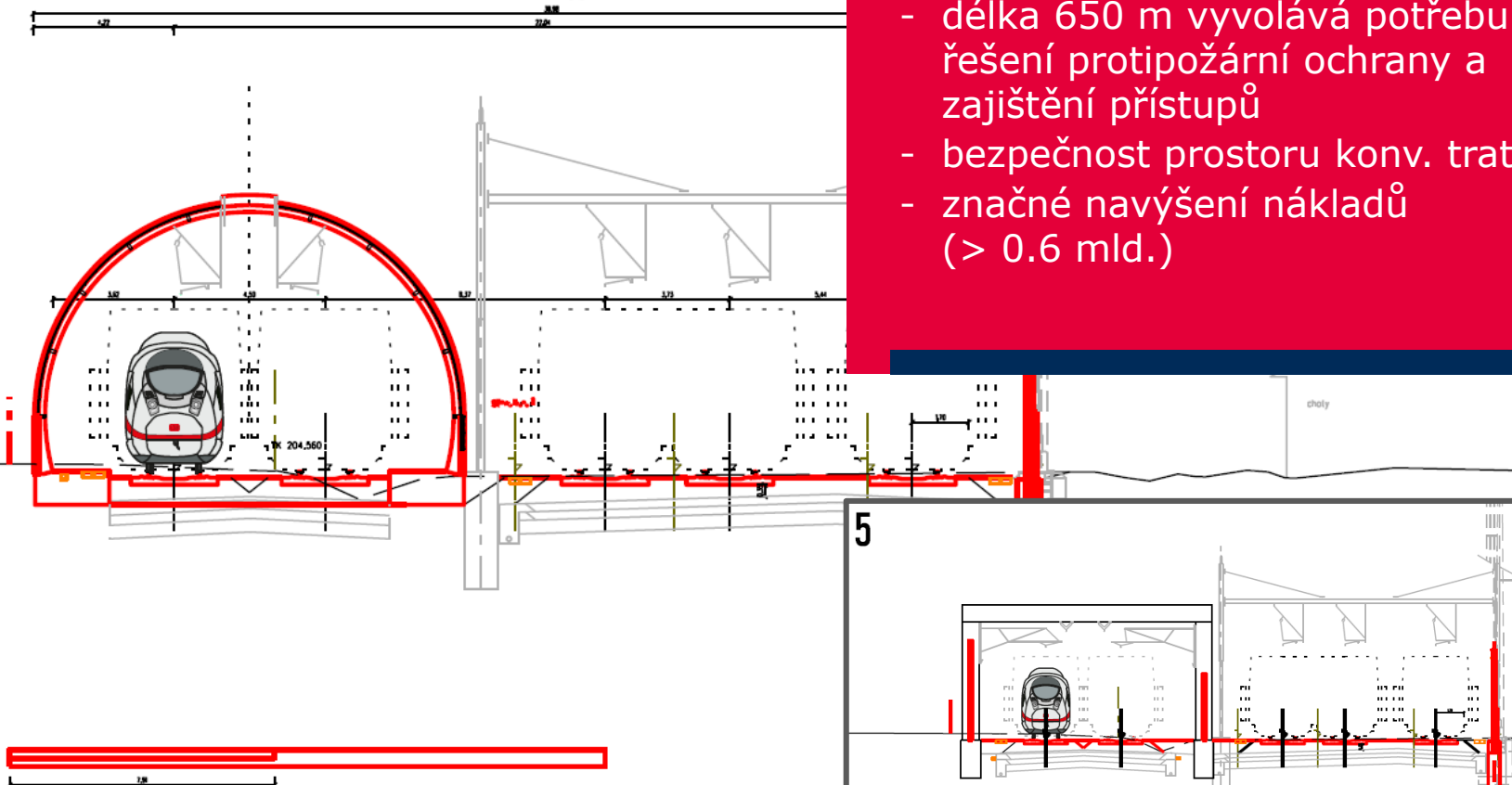
- nízké stěny mezi kolejemi výjimečně jen na regionálních jednokolejných tratích
- otázka bezpečnosti pracovníků údržby
- komplikovaná údržba koleje

Varianta 8 (a 5)

skici zakrytí

tubus

CHARAKTERISTICKÝ PŘÍČNÝ ŘEZ km 136,300 (VRT 6,180)
M 1:100

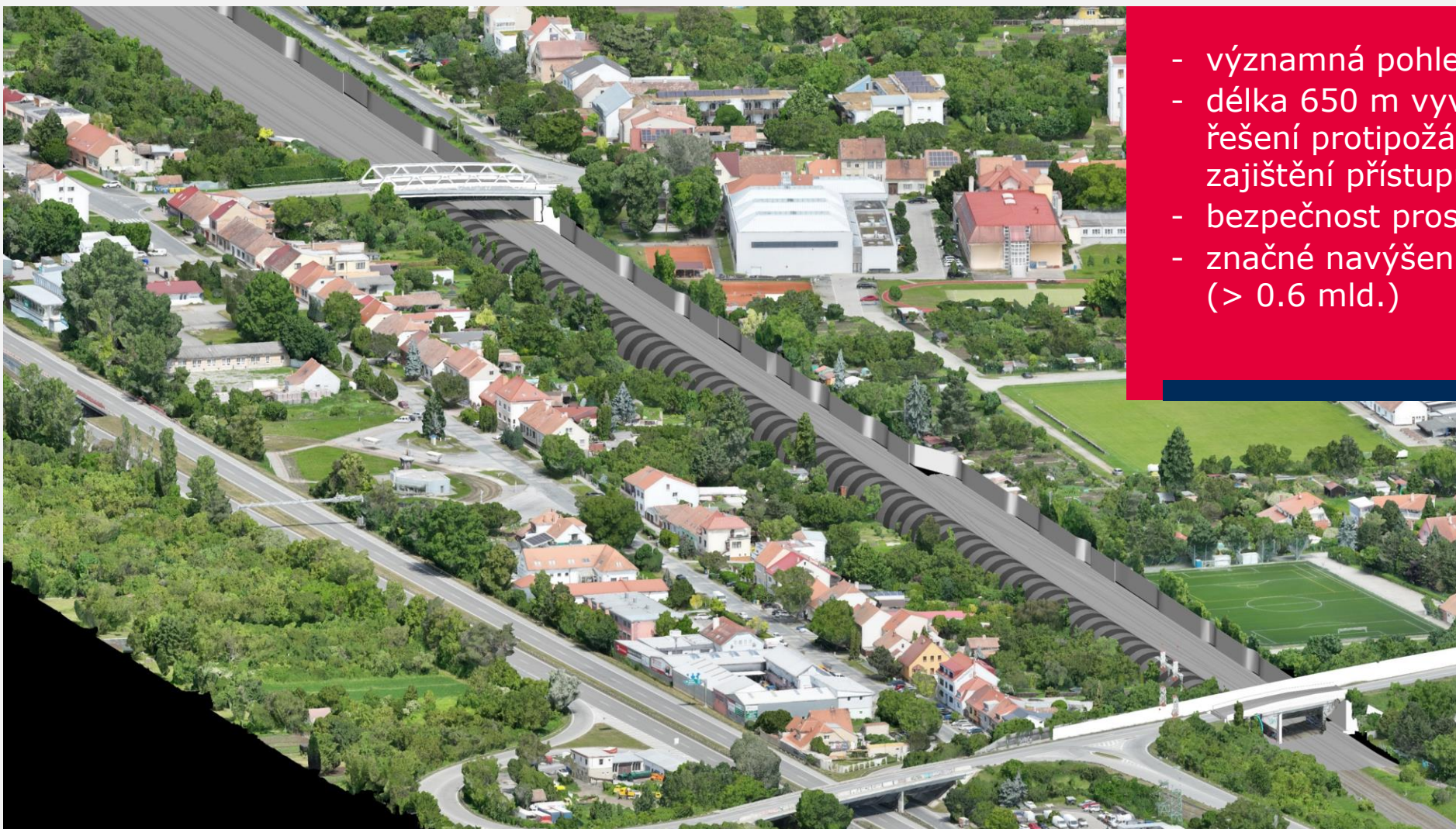


- významná pohledová bariéra
- délka 650 m vyvolává potřebu řešení protipožární ochrany a zajištění přístupů
- bezpečnost prostoru konv. tratě
- značné navýšení nákladů (> 0.6 mld.)

sr. rov. 194,000m Bpv

Varianta 8 (a 5)

skici zakrytí



- významná pohledová bariéra
- délka 650 m vyvolává potřebu řešení protipožární ochrany a zajištění přístupů
- bezpečnost prostoru konv. tratě
- značné navýšení nákladů (> 0.6 mld.)

Varianta 8 (a 5)

skici zakrytí

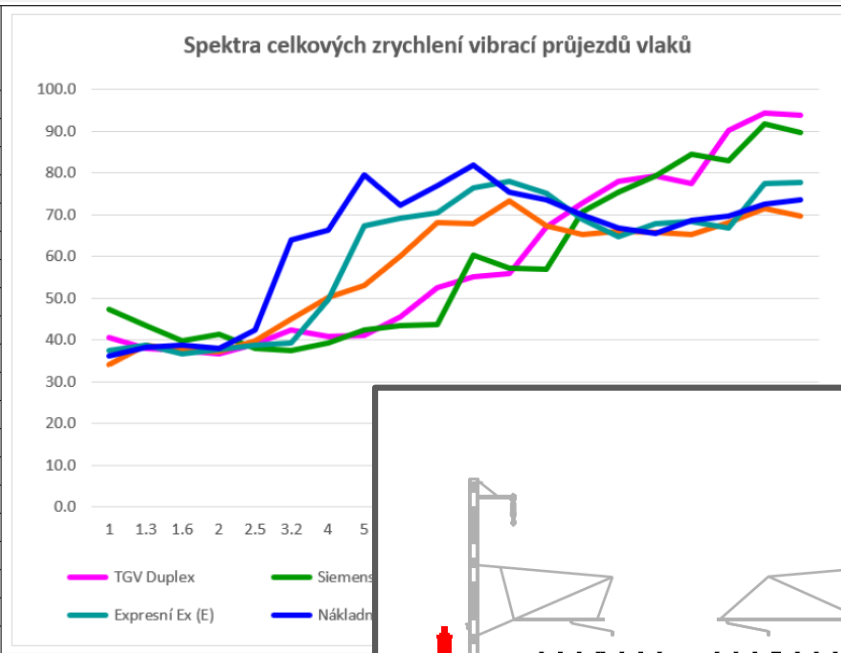


- významná pohledová bariéra
- délka 650 m vyvolává potřebu řešení protipožární ochrany a zajištění přístupů
- bezpečnost prostoru konv. tratě
- značné navýšení nákladů (> 0.6 mld.)

Hluková studie a strukturální hluk

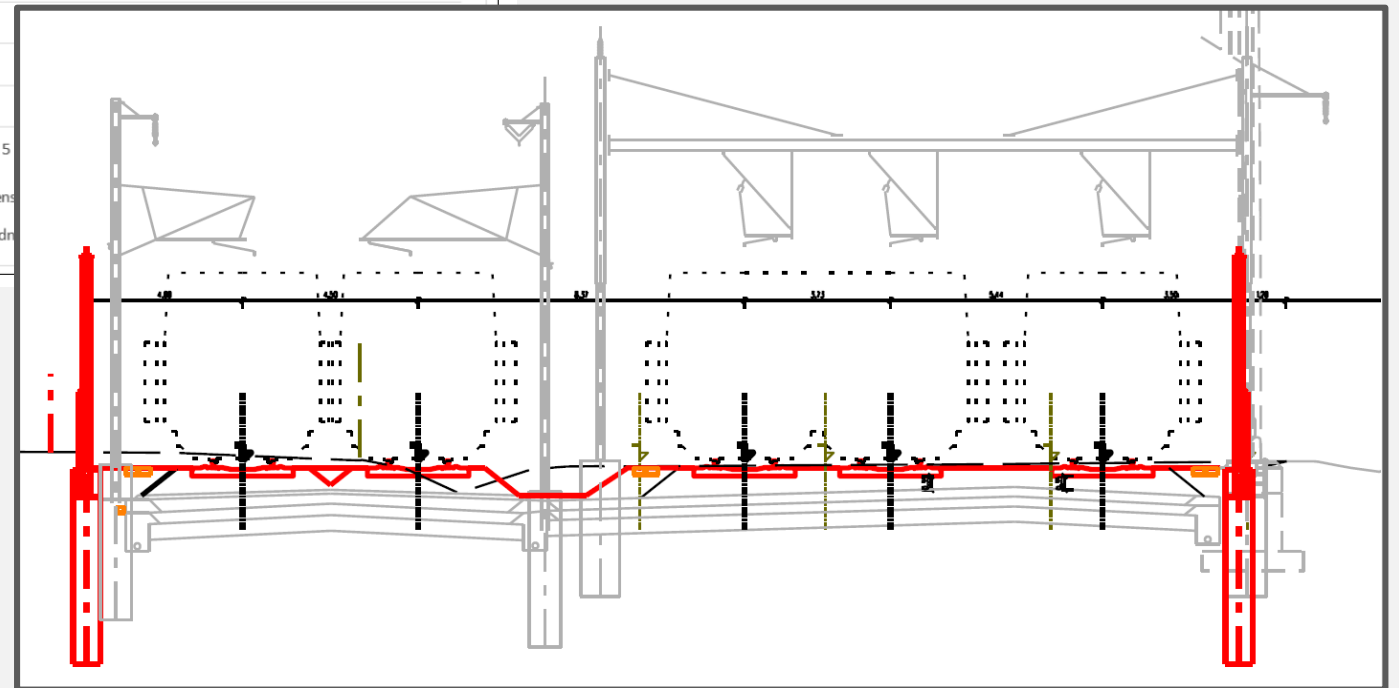
nadstandardní opatření

Pásmo [Hz]	TGV Duplex	Siemens Velaro D	Osobní Os (E)	Expresní Ex (E)	Nákladní Pn (E)
1	40.6	47.2	34.1	37.5	36.1
1.3	38.0	43.5	38.8	38.8	38.2
1.6	37.5	39.8	37.5	36.6	38.6
2	36.7	41.4	37.2	37.8	38.0
2.5	38.9	38.0	39.9	38.8	42.5
3.2	42.3	37.6	44.8	39.3	63.9
4	40.8	39.2	50.1	49.6	66.3
5	41.1	42.3	53.0	67.2	79.5
6.3	45.4	43.4	60.1	69.1	72.4
8	52.6	43.6	68.2	70.3	77.0
10	55.0	60.3	67.8	76.3	81.8
12.5	55.8	57.2	73.3	78.0	75.2
16	67.1	56.8	67.2	75.2	73.6
20	72.9	70.8	65.2	69.0	69.8
25	78.0	75.3	66.1	64.7	66.8
31.5	79.4	79.2	65.8	67.8	65.6
40	77.5	84.4	65.1	68.4	68.7
50	90.1	82.9	68.0	66.8	69.7
63	94.2	91.7	71.3	77.4	72.4
80	93.7	89.6	69.5	77.7	73.7



- splnění limitů hluků v každé variantě
- prověření strukturálního hluku americkou metodikou

- podložky pod kolejnici, pod pražec a pod štěrk
- pohyblivé hroty srdcovek (u výhybek)



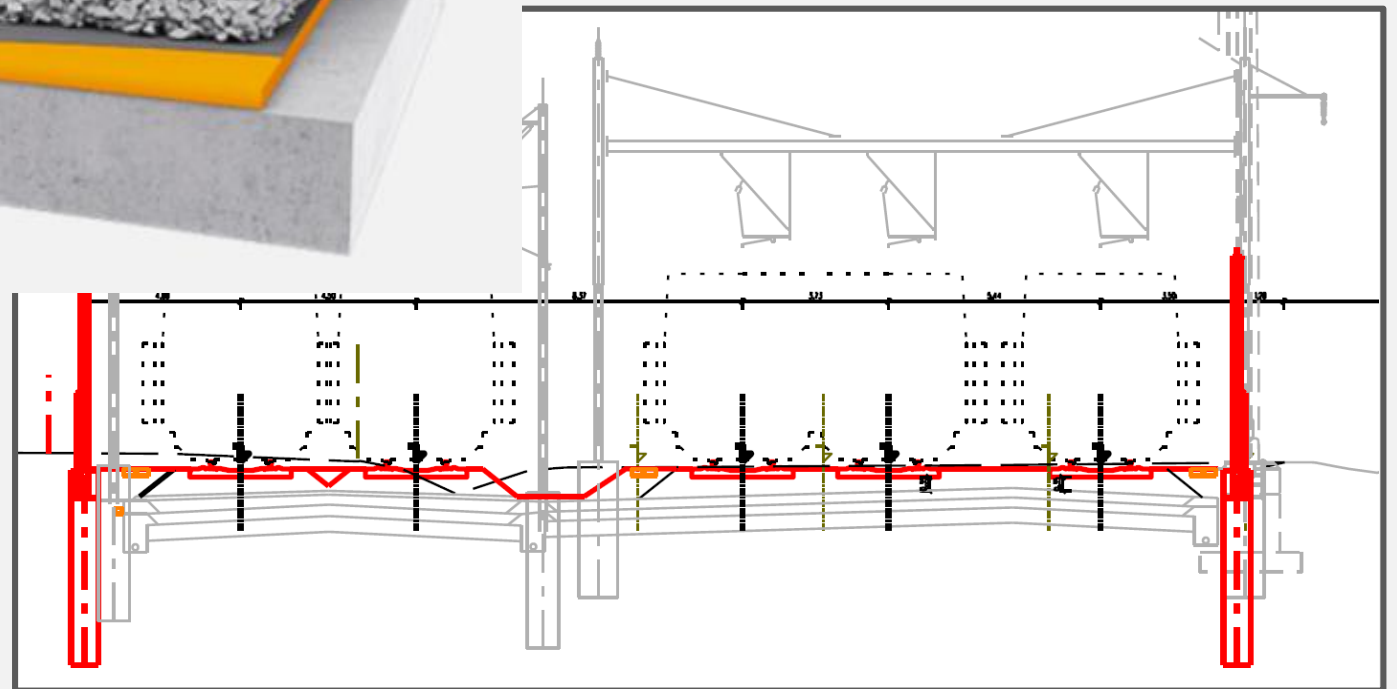
Hluková studie a strukturální hluk

nadstandardní opatření



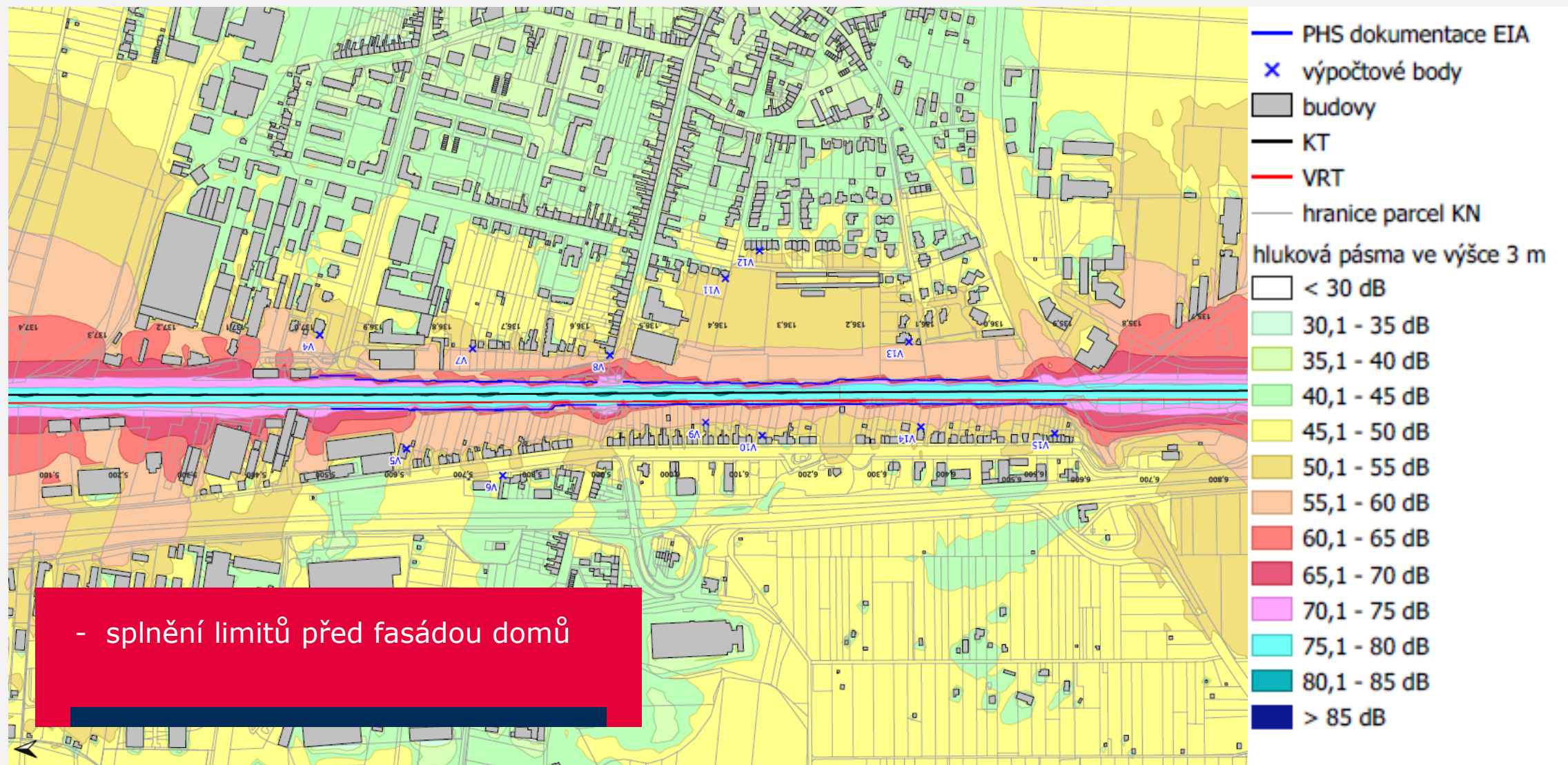
- splnění limitů hluků v každé variantě
- prověření strukturálního hluku americkou metodikou

- podložky pod kolejnici, pod pražec a pod štěrk
- pohyblivé hroty srdcovek (u výhybek)



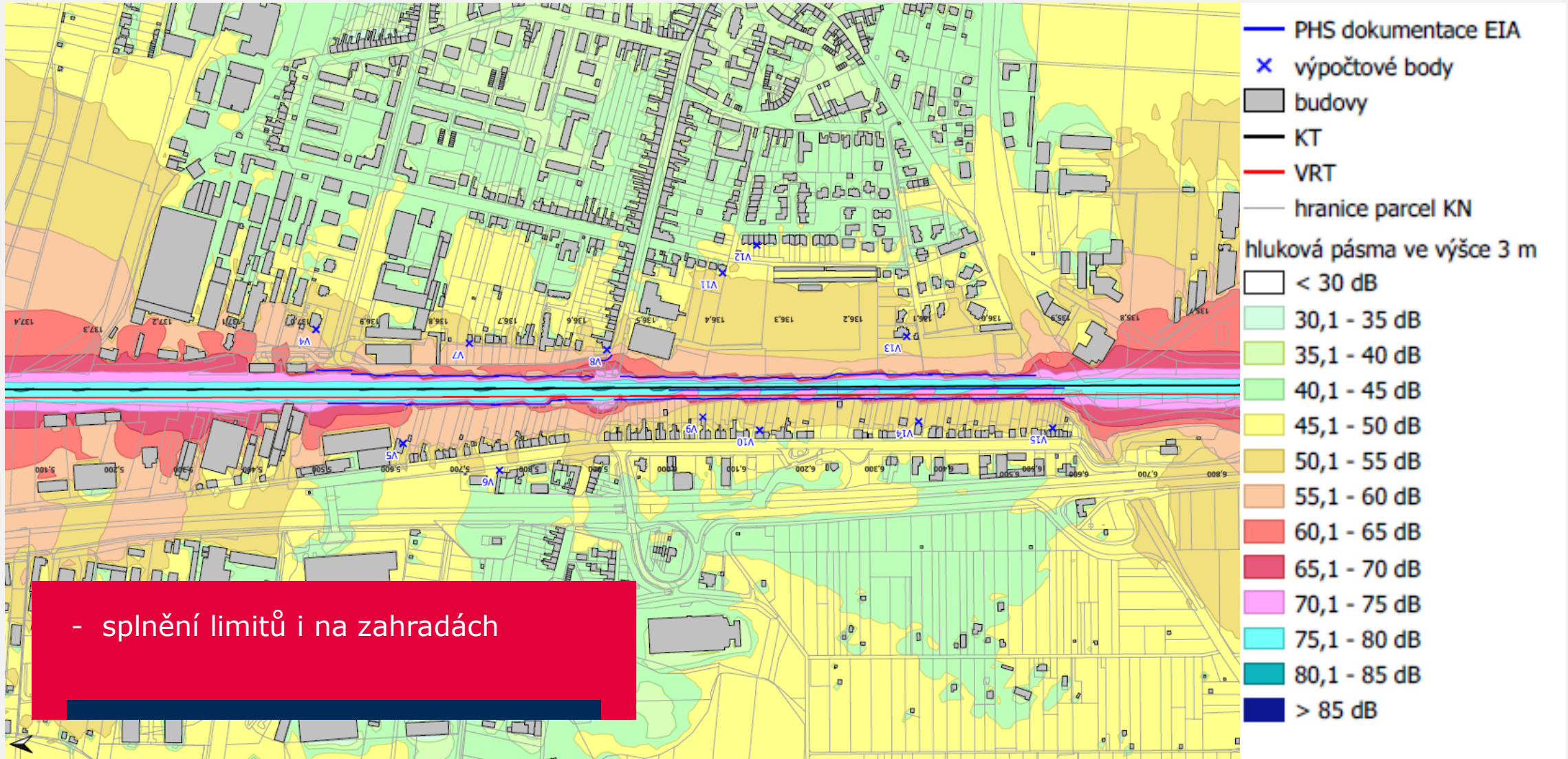
Hluková studie

aktuální návrh, den



Hluková studie

stěna mezi tratěmi, den



Hluková studie

zahluubení VRT, den



Hluková studie

tubus, den





Vysokorychlostní trať spojuje

Průchod městem Modřice

Ing. Marek Pinkava, Ing. Jiří Michalica
Stavební správa VRT, náměstek ředitele

vrt@spravazeleznic.cz

© Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

spravazeleznic.cz
vrtky.cz