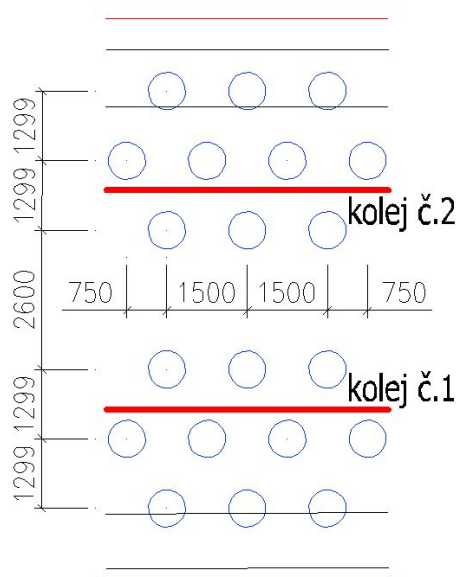


# Optimalizace trati Krasíkov - Česká Třebová



**Sanace železničního spodku v km trati 17,050-18,437 pomocí štěrkových vibrovaných pilířů.**



**Investor:**

České dráhy s.p.

**Objednatel:**

ŽS Brno, a.s.,  
Závod Železniční stavitelství

**Projektant rekonstrukce:**

KOLEJCONSUL & servis, s.r.o. Brno

**Realizace:** 6-7 a 9-10/ 2004

**Objem prací:**

Vibrované štěrkové pilíře 23 375 m

**Dodavatel:**

**Keller - speciální zakládání, spol. s r.o.**

Na Pankráci 30  
140 00 Praha 4  
Tel.: 00420 234 633 411  
Fax: 00420 234 633 410  
Office.Praha@Kellergrundbau.cz

**Kancelář Brno:**

Vídeňská 120  
619 00 Brno  
Tel.: 00420 543 330 070  
Fax: 00420 543 330 071  
Office.Brno@Kellergrundbau.cz

[www.KellerGrundbau.com](http://www.KellerGrundbau.com)

[www.KellerGrundbau.cz](http://www.KellerGrundbau.cz)

Na železniční trati Česká Třebová – Krasíkov v úseku km 17,050-18,430 (Luková - Žichlínek) se při provozu projevoval rozpad geometrie polohy koleje. Příčinou deformací v kolejovém svršku je nedostatečná homogenita násypového tělesa, tzn. že původ poruch byl shledán v nevyhovujícím stavu železničního spodku. V rámci optimalizace trati byla proto provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku. Sanace byla provedena vyztužením násypu pod plání vibrovanými štěrkovými pilíři. Takto se zvýšila tuhost násypu a upravily se hydrogeologické poměry. Niveleta trati je v daném úseku vedena v násypu výšky cca 2 až 6 m. Násypové těleso je tvořeno nepravidelnými anizotropními vrstvami navážek různé mocnosti. Jedná se o hrubozrnnou (štěrky, písky a antropogenní zeminy) místy jemnozrnnou zeminou (jíly a hlíny). Zeminy jsou ve vertikálním i horizontálním směru nestejně uloženy. V násypu bylo proto i velké množství vodou zcela nasycených oblastí různého rozsahu. Dle projektové dokumentace se v každé koleji zhotovily tři řady pilířů délky 4 až 6 m. Práce byla náročná především na organizaci a bezpečnost neboť probíhala ve dvou nezávislých výlukách kolejí vždy při plném provozu v souběžné koleji. Pro obě etapy byly použity dvě vibrační soupravy s nepřetržitým provozem a minimálním výkonem cca 300 m za den. Štěrk byl dopravován po provozované koleji. Díky těmto skutečnostem se podařilo dodržet požadovaný přísný termín výluky koleje.