

Historické souvislosti řešení hlukové zátěže v Poděbradech

Projektová příprava rekonstrukce trati včetně kolejnicových absorbérů

Ing. Jiří Urbánek, SŽDC - ŽP

*Ing. Tomáš Mátl, SŽDC
- Stavební správa Praha*



Možnosti řešení hlukové zátěže na železniční infrastruktuře prostřednictvím kolejnicových absorbérů hluku
Poděbrady, 25.2.2010

- **24.10.1870 slavnostní zahájení provozu na úseku Kolín – Mladá Boleslav, stavbu provedla soukromá společnost Severozápadní Rakouská dráha, (W – B) zestátněna v r. 1907 (1909 Nbk)**
- **budova nádraží Poděbrady, původní z roku 1870, moderní funkcionalistická budova 1928 – tvar parní lokomotivy**
- **elektrizace koncem padesátých let, uhelná trasa – Chvaletice, Opatovice**
- **doprava energetického uhlí po Labi osmdesátá léta, konec 1992**
- **uhlí zpětný přechod na železnici, velká vytíženost pravobřežní polabské trati**

Výpravní budova poděbradského nádraží



Možnosti řešení hlukové zátěže na železniční infrastrukturu prostřednictvím kolejnicových absorbérů hluku
Poděbrady, 25.2.2010

- **současný grafikon**
- **měření hluku, ŽHS v polovině 80. let, místní šetření DÚ Praha (přejezd)**
- **modernizace zabezpečovacího zařízení 2003-2004, dočasné snížení rychlosti ze 120 na 40 km/h**
- **poslední měření HS – rok 2005, výjimka původně do konce roku 2008, posun termínu realizace protihlukových opatření**
- **projekt (včetně rozsáhlého měření hluku i vibrací), využití kolejových absorbérů, vlastní stavba - pokračuje Stavební správa Praha, přímý investor stavby, náklady do 20 mil. Kč**