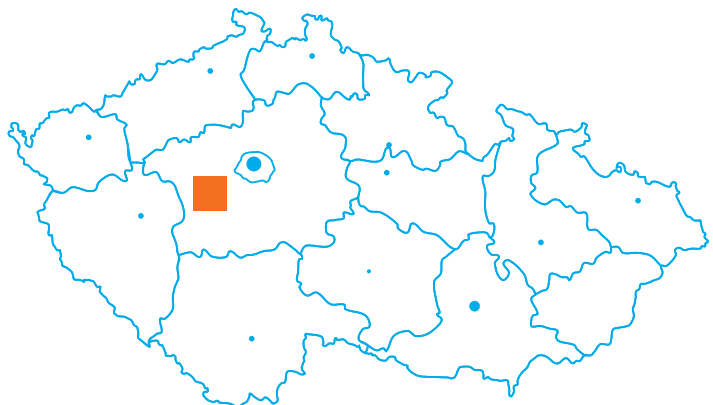


Optimalizace trati Beroun (včetně) - Králův Dvůr

Realizace: 08/2016–03/2021



kód stavby: S014
aktualizace: 5. 4. 2019



V minulých letech proběhla modernizace III. tranzitního železničního koridoru mezi Prahou a Plzní v úseku Beroun – Rokycany, na konci loňského roku se modernizovaný úsek protáhl až do Plzně. Již realizovaný projekt ale neřešil optimalizaci trati mezi Berounem a Královým Dvorem a zejména přestavbu samotné železniční stanice Beroun. Ta začala až v roce 2017 v rámci projektu Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr. Přínosem stavby je kromě celkové modernizace železniční stanice Beroun také zvýšení traťové rychlosti v daném úseku až na 150 km/hod. a modernizace zabezpečovacího zařízení.

Předmětem projektu je komplexní rekonstrukce trati řešící rovněž modernizaci osobního nádraží ŽST Beroun a přestavbu zastávky Králův Dvůr. Mezi Berounem a zmíněnou železniční zastávkou se nachází seřadovací nádraží, na jehož okraji leží dvě hlavní traťové koleje. Právě těsné sousedství osobního a nákladového nádraží vyvolalo potřebu zásadně modernizovat i východní část seřadovacího nádraží. Částečnou přestavbu pak bylo nutné realizovat i v západní části tohoto nádraží. Součástí projektu byla i rekonstrukce čtyř kolejí v nákladovém nádraží. Projekt je spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).



01



02



03

01 — Pohled na zrekonstruované koleje seřadovacího nádraží Beroun.

02 — Zrekonstruované koleje na nádraží Beroun

03 — Další pohled na zrekonstruované koleje

POPIS STAVBY

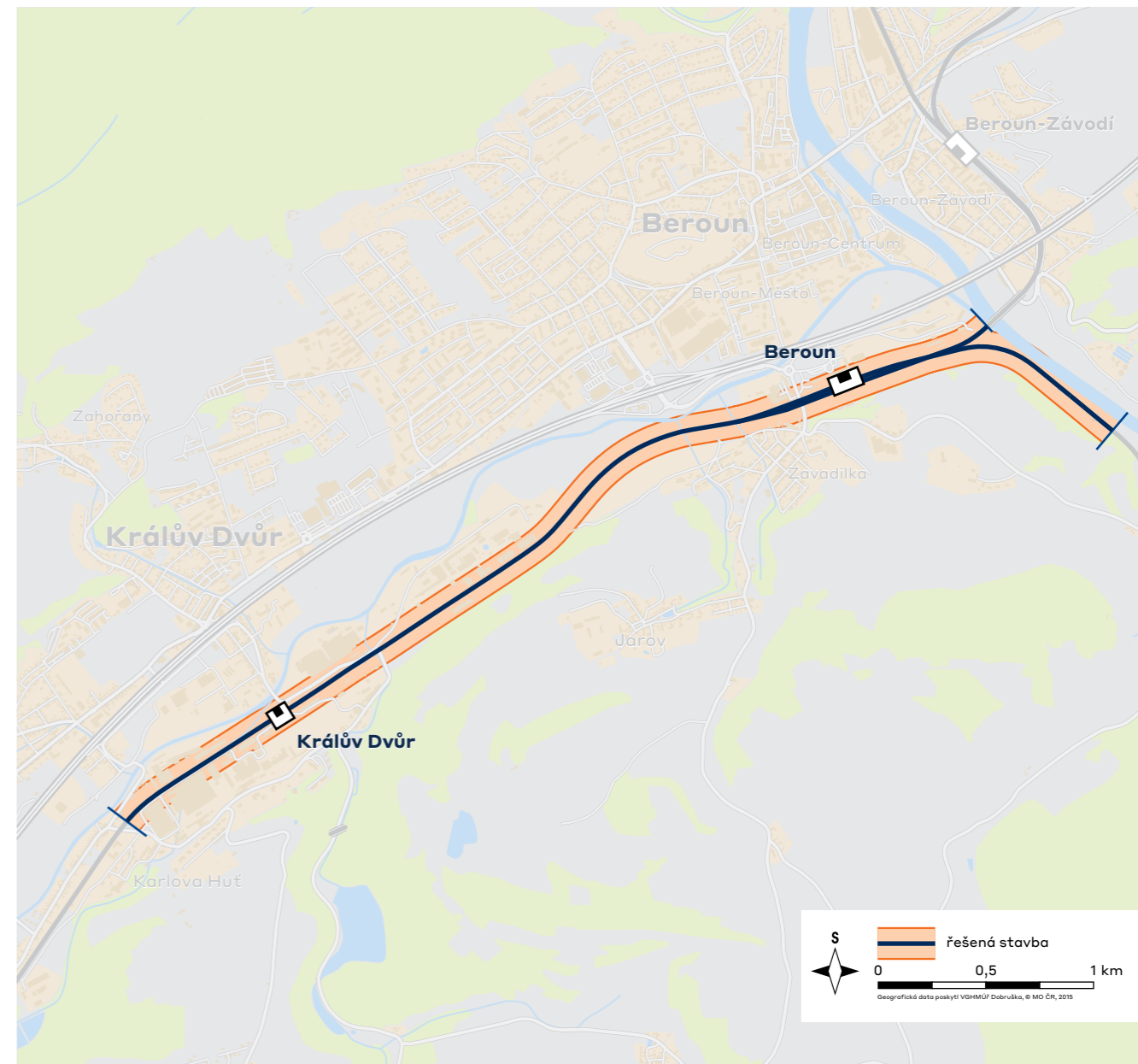
Stavba řeší rekonstrukci železničního spodku a svršku, úpravu nástupišť včetně bezbariérového přístupu pro cestující, přejezdů, mostů, podchodů a propustků, modernizaci zabezpečovacího zařízení s dálkovým ovládáním stanic z vybraného uzlu (Beroun) s možností budoucího připojení na CDP Praha. Stavební práce dále zahrnují výstavbu odpovídajícího sdělovacího a informačního zařízení, pokládku traťového metalického a optického kabelu, místní kabelizaci stanic, rekonstrukci trakčního vedení,

elektronickou ochranu technologických objektů a technologií, kamerový systém pro zajištění bezpečnosti cestujících a protihluková opatření.

Trať je vybavena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s elektronickým trojznakovým automatickým blokem. Zařízení je připraveno na zřízení systému ETCS. Taktéž byla provedena příprava na zřízení pevné části systému GSM-R. V oblasti silnoproudé elektrotechniky a silnoproudých zařízení byly zrekonstruovány

transformační stanice a byl vybudován elektrický ohřev výhybek. Součástí projektu bylo ještě zřízení dvou statických měničů pro napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení.

Na pražské straně železniční stanice Beroun naváže na realizovaný projekt optimalizace traťového úseku z Karlštejna (včetně) do Berouna (mimo). Na plzeňské straně pak navazuje již dokončená optimalizace trati Beroun – Zbiroh. Do železniční



stanice Beroun ještě ústí regionální trať ze stanice Beroun-Závodí.

Pro běžného cestujícího nejméně viditelnou částí projektu je rekonstrukce nákladového nádraží v Berouně, které se nachází vlevo od traťových kolejí při jízdě z Berouna do zastávky Králův Dvůr. Nicméně svým rozsahem byla tato část optimalizace trati Beroun – Králův Dvůr značná. Rekonstrukce železničního spodku a svršku seřadovacího nádraží proběhla v souhrnné délce 2,3 km. Projektanti a následně i stavbaři se museli vypořádat s existencí dvou průmyslových areálů napojených vlečkami na modernizované kolejiště. Dvě hlavní průjezdné koleje byly nově postaveny tak, aby po odjezdu z Berouna mohly vlaky velmi brzy

dosáhnout traťové rychlosti až 120 km/hod. (pro vozidla s naklápací technikou až 150 km/hod.). Součástí nákladového nádraží je i nový technologický objekt, jehož výstavba byla nutná pro umístění slaboproudé technologie i technologie zabezpečovacího zařízení (stavědlová ústředna). Objekt bude bezobslužný.

Směrové řešení nové dvoukolejné trati směrem do Králova Dvora vychází ze situování nových nástupišť a podchodu v zastávce Králův Dvůr. Limitem pro projektanty bylo oplocení sousední vlečky, odsazení kolejí v prostoru zastávky vychází z nutnosti vytvořit nutný prostor pro výstupy z podchodu a nutné minimální šířky nástupišť. Kolej č. 2 se nachází přímo v současné stopě, kolej č. 1 bude mírně odsazena vpravo.

Rychlost vlaků na úrovni zastávky se plánuje 120 km/hod., respektive 150 km/hod. V celém modernizovaném úseku hlavní trati nebude od zhlaví osobního nádraží žádná výhybka.

Součástí projektu je i rekonstrukce samotného berounského nádraží, které změnilo svou podobu téměř k nepoznání. Zmizela původní stavědla i nástupiště, nové je celé kolejiště, jehož konfigurace se částečně změnila. V samotném osobním nádraží proběhla rekonstrukce železničního spodku a svršku v souhrnné délce 1,65 km, dvě ostrovní nástupiště a vnější nástupiště před staniční budovou mají délku 300 m.



Současná poloha zastávky Králův Dvůr bude brzy minulostí.



V rámci rekonstrukce žst. Beroun se opravilo i kolejiště osobního nádraží.

Hrany nástupišť jsou 550 mm nad temenem kolejnice, všechna mají bezbariérový přístup zajištěný rampami a osobními výtahy.

Stavební práce omezovaly pohyb cestujících po berounském nádraží především po většinu roku 2018, po dobu rekonstrukce byla zřízena dvě provizorní nástupiště, přechod přes koleje a náhradní trasa pro cestující s rampou vně budovy. Ve stanici se předpokládá odstavování souprav elektrických jednotek z tratě do Prahy

i souprav přijíždějících od Plzně, kolejiště má pro tyto účely dostatečnou kapacitu. Maximální vjezdová rychlost vlaků na obou koncích stanice bude 80 km/hod.

Zastřešení nástupišť vychází z historického, které v Berouně bylo až do loňského roku. Na obou ostrovních nástupištích bylo navrženo podobné konstrukce a designu jako to odstraněné. Délka zastřešení na nástupišti 2 a 3 bude 90 metrů. Zastřešení prvního nástupiště

u výpravní budovy vzhledem k rozsáhlé korozi bylo sneseno a nahrazeno novým. Součástí tohoto projektu není rekonstrukce samotné výpravní budovy, k částečným stavebním úpravám ale došlo i v jejím interiéru. Největší změny proběhly v prostorách stavědlové ústředny, kde bylo například nutné zvýšit únosnost podlah či upravit plochy pro nové technologie.

Velkou změnou prošel původní podchod spojující vestibul s ostrovními nástupišti. Jeho konstrukce



Téměř letecký pohled na žst. Beroun.



Celkový pohled na opravené kolejiště i nástupiště žst. Beroun.

nevyhovovala z hlediska zatížitelnosti a neumožňovala bezbariérový přístup na jednotlivá nástupiště. Proto byla provedena jeho celková přestavba. Z podchodu na každé nástupiště vede nový výtah.

Zásadní změnou projde během realizace projektu zastávka Králův Dvůr. Ta dostane nová nástupiště, která budou oproti současnému stavu posunuta od železáren blíže k centru města, a zejména nový podchod pod kolejištěm. Ten je nutný především

z hlediska bezpečného přístupu k vlakům směřujícím do Berouna. Před zahájením výstavby nového podchodu byly stávající nástupiště i výpravní budova zdemolovány, podchod bude mít dva výstupy k novým nástupišťům, schody s rampami a přístupové chodníky budou umožňovat bezbariérový příchod k vlakům. Oba východy z podchodu budou opatřeny přístřeškem.

Nová nástupiště budou mít délku 170 metrů, hrana bude standardně

550 mm nad temenem kolejnice. Chybět nebudou ani přístřešky, které budou navazovat na zastřešení podchodu, a orientační systém s plechovými tabulemi. Informace o příjezdech a odjezdech vlaků zajistí rozhlasové zařízení instalované na zastřešení obou nástupišť a na osvětlovacích stožárech.

Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	07/2012	01/2012	08/2013	07/2016	03/2016	08/2016	03/2021

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

ÚDAJE O STAVBĚ

Rozsah stavby:

5,2 km

Počet revitalizovaných stanic, dopraven a zastávek:

2

Délka nových hlavních kolejí:

9,9 km

Počet nových výhybek:

67

Počet nových nástupišť:

6

Počet nových železničních mostů:

4

Stav realizace:

v realizaci, dokončení 03/2021

Název stavby:

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

Místo stavby:

Středočeský kraj, část trati 170 Beroun – Plzeň

Druh stavby:

optimalizace/modernizace

Zhotovitel dokumentace:

METROPROJEKT Praha a.s.

Zhotovitel stavby:

Společnost Beroun (EUROVIA CS a.s.)

Objednavatel stavby:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Náklady stavby:

Projekt Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr je spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy (CEF). Celkové plánované náklady projektu činí 2 224 115 990 Kč bez DPH, z toho maximální výše podpory EU je 54 951 798,09 EUR, což je cca 1 413 195 392 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Tento leták byl aktualizován v dubnu 2019.

Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní infrastruktury



www.szdc.cz