







Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:		kontaktní adresa:		
 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		
METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT		Souprava číslo:
HIP: Ing. Petr ZOBAL tel.: +420 296 154 247 Stupeň: DUR+DSP	Podpis: 	Název a účel díla: Rekonstrukce kolejí 213-219 v žst. Beroun seř. n.		
Zpracovatelský útvar: stř. S60 - dopravních staveb tel.: +420 296 154 209 Vedoucí útvaru: Ing. Zbyněk PĚNKA		Název části díla: A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA		A
Odpovědný projektant: Ing. Petr ZOBAL		Podpis: 		Složka:
Vypracoval: kolektiv		Podpis:		Číslo příl.:
Skart. znak: V20/2036	Datum: 2/2015			
Počet formátů: -	Měřítko: -	IČD:	14	6536
			001	01
			01	00

Obsah:

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
A.1.1 Název stavby.....	2
A.1.2 Zadavatel dokumentace	2
A.1.3 Dodavatel dokumentace	2
A.2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU.....	2
A.2.1 Údaje o umístění stavby	2
A.2.2 Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci	3
A.2.3 Údaje o souladu přípravné dokumentace s územně plánovací dokumentací.....	3
A.2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů	4
A.2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	4
A.2.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území.....	4
A.2.7 Poloha vůči záplavovému území.....	6
A.2.8 Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy	6
A.2.9 Zajištění vody a energií po dobu výstavby	6
A.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	6
A.3.1 Účel užívání stavby	6
A.3.2 Trvání stavby	6
A.3.3 Charakter stavby	6
A.3.4 Etapizace výstavby	6
A.3.5 Údaje o dotčené železniční dráze.....	7
A.3.6 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních.....	7
A.4. ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY.....	8
A.4.1 Základní údaje o kapacitě stavby.....	8
A.4.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody	8
A.4.3 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě.....	8
A.4.4 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	8
A.5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY	8
A.6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	8
A.7. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI.....	9
A.8. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY	9
A.9. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ	9
A.9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby.....	9
A.9.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby	9
A.9.3 Zdůvodnění umístění stavby	9
A.10. ČLENĚNÍ DOKUMENTACE.....	10

A.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

A.1.1 Název stavby

Název stavby: Rekonstrukce kolejí 213-219 v žst. Beroun seř. n.
Číslo ISPROFIN: 521 372 0015

A.1.2 Zadavatel dokumentace

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),
Stavební správa západ,
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Hlavní inženýr stavby: Ing. Nataša Šmejkalová

A.1.3 Dodavatel dokumentace

METROPROJEKT Praha a.s.,
I.P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2
IČ: 45271895, DIČ: CZ45271895
Stupeň projektu: Projekt stavby (jednostupňová dokumentace), ve znění
Dokumentace pro stavební povolení a realizaci stavby (ve smyslu
Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace
dopravních staveb, příloha č. 5, pro stavby drah a staveb na dráze pro
vydání stavebního povolení nebo k oznámení ve zkráceném stavebním
řízení)
Datum zpracování: 02/2015

Přehled rozhodujících zpracovatelů projektu:

Hlavní inženýr projektu, technické řešení	Ing. Petr Zobaľ, AI pro dopravní stavby 0010113
Technické řešení, koordinace	Bc. Vladimír Říha
Provozní a dopravní technologie	Ing. David Pöschl
Koordinační situace stavby	Hana Štroblová
Železniční svršek a spodek	Bc. Vladimír Říha, Ing. Milan Bárta
Železniční přejezdy	Bc. Vladimír Říha
Železniční zabezpečovací zařízení	Ing. Marek Tyr
Trakční vedení	Ing. Jiří Štolba
Geodetická část	Jana Bartůňková
Vliv stavby na životní prostředí	Ing. Jitka Tobolová
Odpady	Ing. Miloš Štolba
Havarijní plán	Ing. Radka Šmeráková

A.2. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Kraj: Středočeský
Okresy: Beroun
Obce s rozšířenou působností: Beroun
Obce: Beroun
Katastrální území: Beroun

Charakter stavby: Rekonstrukce – liniová stavba

Kategorie dráhy celostátní, systém TEN-T

Rozsah stavby:

Označení dle knižního jízdního řádu (KJŘ)

Označení trati dle KJŘ	Řešený úsek
170	Železniční stanice Beroun, obvod seřaďovací nádraží

Označení traťových úseků dle Tabulek traťových poměrů (TTP) a nákresných jízdních řádů (NJŘ)

Označení trati dle TTP a NJŘ	Řešený úsek	začátek stavby (traťový km)	konec stavby (traťový km)
713 A	Žst. Beroun	39,4	40,3

Označení traťových úseků dle předpisu M12:

Označení trati dle M12	Traťový úsek (TÚ)	Definiční úsek (TÚ DÚ)
Žst. Beroun	0202	0202H1, 0202H3

Záměr řeší rekonstrukci vybraných kolejí v železniční stanici Beroun, v obvodu seřaďovací nádraží. Jedná se o svazek čtyř dopravních kolejí (213, 215, 217, 219) umístěných do jižní části ranžíru (seřaďovacího nádraží).

Koleje jsou v současné době nesjízdné (215, 217, 219) nebo ve špatném technickém stavu (213). Svazek těchto kolejí patří k nejdelším na nádraží a jejich rekonstrukce významně zvýší kapacitu dopravy, která je v současné době nedostatečná. Zprovozněním dojde zejména k úsporám provozních nákladů přepravců.

Jedná se o liniovou stavbu charakteru rekonstrukce, délka upravovaného úseku trati je cca 0,8 km, jednokolejně potom 2,8 km.

A.2.2 Údaje o schválené územně plánovací dokumentaci

Zásady územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Zpracovatel : AURS, spol s.r.o.

Schválený : 7.2.2012

Územní plán města Kladna

Územní plán města Beroun

Zpracovatel : Ing. Arch. Pavel Koubek

Schválen : 2/2001, poslední změna: č.3.

Nový územní plán města Beroun

V současnosti (1/2015) probíhá projednávání Návrhu územního plánu města

Zpracovatel: UK-24, Urbanistická kancelář, Ing. Arch. Pavel Koubek

A.2.3 Údaje o souladu přípravné dokumentace s územně plánovací dokumentací

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Stavba je v souladu se ZÚR. Leží uvnitř současné stanice Beroun, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru.

Územní plán města Beroun, Nový územní plán města Beroun

Stavba je v souladu s novým i budoucím územním plánem města Beroun

A.2.4 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Tato dokumentace dosud nebyla projednána s dotčenými orgány státní správy.

A.2.5 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Z hlediska dopravní infrastruktury je stavba samotná součástí dopravní železniční infrastruktury. V rozsahu napojení na železniční síť nedojde po realizaci stavby k žádným změnám. Napojení stavby na veřejnou pozemní komunikační síť v současné době zajištěno. Ke stavbě vede neveřejná, účelová cesta. Nevyžaduje dočasné ani trvalé napojení na zdroje.

A.2.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod, území pro zvláštní zásahy do zemské kůry a poddolovaných území

Geomorfologické poměry

Zájmové území náleží ke geomorfologické provincii Česká vysočina, a to k Poberounské soustavě. Převážná část trati vede orografickým celkem Hořovické pahorkatiny a podcelkem Hořovické brázdy, která je ze severozápadu lemovaná Zbirožskou vrchovinou a z jihovýchodu Brdskou vrchovinou. Na samém začátku je trasa v údolí Berounky vedena Karlštejnskou vrchovinou.

Terén je v převážné části úseku dosti členitý. Železniční trať je zpočátku vedena úzkým a sevřeným údolím Berounky a od km cca 39,400 se odklání do ploššího a širšího údolí Litavky.

Geologická stavba a seismická aktivita

Prakticky v celém zájmového prostoru je povrch terénu překryt heterogenním souvrstvím navážek velmi nepravidelné mocnosti i složení. V jejich podloží jsou původní fluvialní, podružně také deluvialní sedimenty. Předkvartérní podklad je tvořen horninami staršího paleozoika, které jsou zastoupeny sedimentárními (břidlicemi, drobnými či pískovci) či vulkanickými (diabázy) horninami různých souvrství.

Předkvartérní podklad

Území se rozkládá pouze mírně ssz. od středu barrandienského synklinoria tvořeném mohutnými zvrásněnými horninami, jejichž směr a sklon uložení je porušen souborem zlomů a vrásového přesmyků. Zájmový úsek trati vede přibližně v podélné ose barrandienského synklinoria (SSV - JJZ), kde je předkvartérní podklad, je budován zvrásněnými sedimentárními horninami staršího paleozoika - ordoviku a siluru.

V zájmové trase jsou zastoupeny ve stratigrafickém sledu od nejstarších po nejmladší tyto horniny:

- | | | |
|----------|---|--|
| ordoviku | - | jílovité břidlice vrstev králodvorských |
| | - | flyšové souvrství vrstev kosovských |
| siluru | - | vápnité břidlice, jílovitoprachovité břidlice, místy s vulkanogenní příměsí souvrství liteňského |
| | - | žilné a výlevné diabasové horniny svrchního ordoviku a spodního siluru |

Litologický vývoj paleozoických sedimentárních hornin je ovlivněn podmínkami v sedimentační pánvi a projevuje se střídáním souvrství jílovitých, prachovitých a písčitých břidlic a vápnitých břidlic až vápenců. V některých horninách je také nezanedbatelná vulkanogenní příměs.

Železniční trať ve svém zájmovém úseku prochází ve směru rostoucího staničení od hornin nejmladších k nejstarším.

Na začátku úseku se vyskytují horniny siluru liteňského souvrství. Jsou to vápnité jílovitoprachovité břidlice, tence destičkovité až deskovitě vrstevnaté, hustě rozpukané s nerovnými vrstevními plochami. Zvětrávají do nevelkých hloubek a rozpadají se v úlomky s výplní písčitých hlín.

Tyto horniny jsou prostoupeny nepravidelnými tělesy vulkanických hornin, především diabasů (čedičů). Jedná se o tělesa diabasů doprovázených tufy a tufitickými břidlicemi. Diabasové horniny nepravidelně a místy hluboce zvětřávají, takže jsou dokumentovány od pevných neztvrdělých hornin s kulovitou odlučností až k jílovitě až hlinitopísčité rozloženým horninám.

V místě realizovaného průzkumu, koleje č. 213-9 seřazovacího nádraží, se vyskytují horniny svrchního ordoviku.

Kvartérní pokryv

Kvartérní pokryv je v zájmovém území budován především fluvialními holocenními a terasovými sedimenty, v menší míře lze očekávat sedimenty deluviální. Povrch terénu je upraven mocnou polohou antropogenních uloženin (navážek). Celková mocnost kvartéru včetně navážek je proměnlivá.

Navážky o větších mocnostech jsou hojně zastoupeny v prostoru žst. Beroun, v náspech trati ČD a ostatních komunikací, apod. Navážky jsou různorodé, v tělesech náspů do hloubek sondování většinou převažovaly navážky z přetěžených zemín z okolí trasy s velmi proměnlivým obsahem cizorodé příměsi (kusy cihel, beton, škvára, popel, apod.). V prostoru kolejí č. 2013-9 seřazovacího nádraží pak s poměrně mocnou vrstvou škváry.

Fluviální sedimenty jsou v zájmovém území zastoupeny náplavy a terasovými sedimenty Litavky a jejích přítoků. Jsou zastoupeny především jílovitými a jílovitopísčitými sedimenty s bahnitými polohami.

Deluviální sedimenty vznikly rozložením zvětřalinového pláště hornin skalního podkladu a překrývají v nevelké mocnosti přilehlé svahy údolí. Jsou zastoupeny hlínami s úlomky matečných hornin a sutěmi. Jejich mocnost nebude větší než 1 - 3 m.

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036 (která ukončila platnost 1.4.2010), čl. 29, se za seismické oblasti považují taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6 °M.C.S. Protože zájmové území mezi takové oblasti nepatří, není potřeba uvažovat účinky zemětřesení.

Ve smyslu ČSN EN 1998-1, tabulka 3.1 - Typy základových půd, lze zjištěné základové poměry, resp. půdy charakterizovat takto :

- paleozoické horniny zdravé, navětralé a mírně zvětřalé, pevnosti R4, R3 - typem A
- paleozoické horniny zcela a silně zvětřalé, rozpadavé na zeminy, pevnosti R6 - R5 - typem B
- kvartérní uloženiny - typem D nebo E

Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1, se v celém zájmovém území uvažuje referenční zrychlení a_{gR} v rozmezí 0,00 - 0,02 g.

Hydrogeologické poměry

V horninách předkvartérního podkladu je vytvořen puklinový systém, místy až puklinově průlinový kolektor podzemní vody, který však má zvýšenou propustnost pouze v přípovrchové zóně intenzivně rozvolněných hornin. Propustnost tohoto kolektoru je značně proměnlivá a závisí na druhu hornin, jejich stupni rozpukání a rozevření puklin. Podzemní voda tak má intenzivnější oběh především podél průběžných poruchových pásem tektonických linií.

V zemínách kvartérního pokryvu jsou vyvinuty průlinové zvodně, které jsou většinou navzájem propojeny se zvodněmi v horninách předkvartérního podkladu a tvoří jeden kolektor. Podzemní vody jsou vázané převážně na fluviální sedimenty, a to sedimenty písčitého a štěrkovitého terasu Berounky a jejích přítoků. Obzory podzemních vod vázaných na fluviální sedimenty údolních náplavů komunikují s vodami v jednotlivých vodotečích v přímé závislosti na litologickém složení náplavů a jejich mocnosti. Podzemní vody vázané na fluviální sedimenty lze rozdělit na :

- obzory komunikující s hladinou vody ve vodotečích
- obzory bez přímé souvislosti s povrchovými toky

Vzhledem k faciální proměnlivosti, a tím i rozdílné propustnosti zemin bývá hladina podzemní vody mírně napjatá. To je patrné především v místech, kde jsou bazální zvodnělé štěrkovité zeminy překryty holocénními jemnozrnnými uloženinami.

A.2.7 Poloha vůči záplavovému území

Stavba není v kontaktu se stanoveným záplavovým územím. Nejblíže k zájmovému území stavby je vodní tok Litavka (vzdálenost cca 170 m), přítok řeky Berounky.

A.2.8 Přístup na stavební pozemek po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Stavba je koncipována tak, aby návoz i odvoz rozhodující části stavebních hmot byl realizován po železnici. Přístup silničních stavebních mechanismů je možný přes účelový přejezd z ulice Roháče z Dubé a dále ulicemi Chelčického, Jakoubkova, Husova a Tyršova na dálnici D5.

A.2.9 Zajištění vody a energií po dobu výstavby

Napojení staveniště na energetické rozvody a vodu se vzhledem k charakteru stavby nevyžaduje. Zařízení staveniště bude zásobováno nezávisle na distribučních soustavách jak elektřiny, tak vody.

A.3. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ

A.3.1 Účel užívání stavby

Stavba bude užívána k provozování železniční dopravy.

A.3.2 Trvání stavby

Stavba je navržena jako trvalá stavba.

A.3.3 Charakter stavby

Záměr řeší rekonstrukci segmentu současné železniční dopravní cesty v kolejové skupině „seřaďovací nádraží“ železniční stanice Beroun. Jedná se o součást dvoukolejné trati č. 170 Praha – Plzeň, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru.

Záměr si klade za cíl rekonstruovat svazek čtyř dopravních kolejí (213, 215, 217, 219) umístěných do jižní části ranžíru (seřaďovacího nádraží). Koleje jsou v současné době nesjízdné (215, 217, 219) nebo ve špatném technickém stavu (213). Svazek těchto kolejí patří k nejdelším na nádraží a jejich rekonstrukce významně zvýší kapacitu dopravní, která je v současné době nedostatečná. Zprovozněním dojde zejména k úsporám provozních nákladů přepravní.

Jedná se o liniovou stavbu charakteru rekonstrukce, délka upravovaného úseku trati je cca 0,8 km, jednokolejně potom 2,8 km.

A.3.4 Etapizace výstavby

Není navržena.

A.3.4.1 Návaznost na předchozí dokumentace

V roce 2014 byl zpracován Záměr projektu (METROPROJEKT Praha, a.s., 07/2014). Záměr byl schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 12.8.2014

A.3.5 Údaje o dotčené železniční dráze

V dokumentaci řešená železniční stanice Beroun leží na dvoukolejné trati celostátní dráhy Praha-Smíchov – Plzeň hl.n. Zároveň je odbočnou stanicí jednokolejné regionální dráhy Rakovník - Beroun a jednokolejné regionální dráhy tratě Beroun - Rudná u Prahy – Praha-Smíchov.

Označení dle knižního jízdního řádu (KJŘ)

Označení trati dle KJŘ	Řešený úsek
170	Železniční stanice Beroun, obvod seřadovací nádraží

Označení traťových úseků dle Tabulek traťových poměrů (TTP) a nákresných jízdních řádů (NJŘ)

Označení trati dle TTP a NJŘ	Řešený úsek	začátek stavby (traťový km)	konec stavby (traťový km)
713 A	Žst. Beroun	39,464	40,250

Označení traťových úseků dle předpisu M12:

Označení trati dle M12	Traťový úsek (TÚ)	Definiční úsek (TÚ DÚ)
Žst. Beroun	0202	0202H1, 0202H3

A.3.6 Projektované kapacity stavby včetně základních technických parametrů a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Projektované kapacity:

- a) Délka kolejí 2 764 m
- b) Počet výhybek: 3 ks

Základní technické parametry a údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

- Maximální traťová rychlost (v kolejích 213-219) 40 km/h
- Traťová třída zatížení D3 (22,5 t/náprava; 7,2 t/bm)
- Prostorová průchodnost UIC – GC
- V oblasti železničního svršku a spodku
 - Kompletní obnova železničního svršku kolejí 219, 217 a 215 v celé délce, které jsou v současné době vyloučeny z provozu (km 39,464 – 40,250)
 - Obnova části koleje 213, která neprošla opravou dříve
 - Kompletní obnova karlístejnského skupinového zhlaví, tvořeného výhybkami 205, 206 a 209
 - Obnova železničního spodku v částech kolejí, kde byla geotechnickým průzkumem zastižena nevyhovující únosnost pláň železničního spodku
 - Obnova služební, neveřejného přejezdu, včetně jeho vymístění ze srdcovkové části výhybky č. 205, poloha přejezdu bude směrově rektifikována, přejezd získá v místě výhybky č. 205 kvalitnější povrch.
 - Vyvolané úpravy v oblasti zabezpečovacího zařízení
 - Provizorní úprava drátovodné trasy, která umožní ústřední stavění výhybek (zachování současného stavu)
 - Nezbytné přeložky zabezpečovacích kabelů v délce cca 50 m
 - Vyvolané úpravy v oblasti trakčního vedení a energetiky

- Rektifikace polohy troleje nad kolejí č. 219 v délce cca 50 m, u které dochází z důvodu posunu výhybky č. 209 k drobnému stranovému posunu
- Provizorní vložení izolací a překlenutí úsekových děličů, které umožní uskutečnění napěťové výluky pouze nad kolejově vyloučenými úseky.

– Rozsah nákladní dopravy:

Vlakotvorba dle GVD 2014 je následující.

- výchozí nákladní vlaky (celkem 15 vlaků, 10x Pn, 5x Mn)
- končící nákladní vlaky (celkem 13 vlaků, 7x Pn, 6x Mn)
- tranzitní nákladní vlaky s výměnou zátěže (celkem 7 Pn vlaků)

V návrhovém stavu po rekonstrukci kolejí č. 215, 217, 219 dojde k ukončení výluky těchto kolejí. K dispozici tak bude 18 směrových kolejí namísto současných 15 směrových kolejí pro 27 relací vlakotvorby. Díky tomu bude odstraněno druhotné přestavování zátěže, které zvyšuje dobu rušení spádoviště, čímž snižuje jeho výkonnost a zároveň zvyšuje provozní náklady dopravců.

A.4. ORIENTAČNÍ ÚDAJE STAVBY

A.4.1 Základní údaje o kapacitě stavby

Viz výše

A.4.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Vzhledem k charakteru stavby nejsou nové nároky na žádný druh energií

A.4.3 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá žádné nároky kapacity na vedení veřejné komunikační sítě.

A.4.4 Požadavky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá žádné nároky na kapacity elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

A.5. PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY

Předpokládané zahájení stavby 9/2015

Předpokládané dokončení stavby 10/2015

A.6. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

- Zadávací dokumentace „Rekonstrukce kolejí 213-219 v žst. Beroun seř. n.“
SŽDC, s.o., Stavební správa západ, 2014

A.7. KOORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

- Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr, Projekt stavby, METROPROJEKT Praha a.s., 2014

A.8. ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

- E. *Stavební část*
- E.1 *Inženýrské objekty*
- E.1.1 *Železniční svršek a spodek*

SO 10-01 ŽST Beroun seř.n., železniční svršek

včetně:

- provizorních úprav zabezpečovacího zařízení
- provizorních úprav trakčního vedení

SO 11-01 ŽST Beroun seř.n., železniční spodek

- E.1.3 *Železniční přejezdy*

SO 13-01 ŽST Beroun seř.n., služební přejezd v km 39,483

A.9. ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

A.9.1 Zdůvodnění nezbytnosti stavby

Záměr si klade za cíl rekonstruovat svazek čtyř dopravních kolejí (213, 215, 217, 219) umístěných do jižní části ranžíru (seřaďovacího nádraží). Koleje jsou v současné době nesjízdné (215, 217, 219) nebo ve špatném technickém stavu (213). Svazek těchto kolejí patří k nejdelším na nádraží a jejich rekonstrukce významně zvýší kapacitu dopravy, která je v současné době nedostatečná. Zprovozněním dojde zejména k úsporám provozních nákladů přepravců.

A.9.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Stavba má charakter rekonstrukce, stávající technický stav železničního spodku a svršku neumožňuje bezpečné provozování drážní dopravy, většina kolejí je vyloučena z provozu.

Jednotlivá nová řešení v souhrnu přinesou následující zlepšení oproti současnému stavu:

- Obnovení provozu na všech kolejích, díky drobné geometrické úpravě kolejí dojde k drobnému prodloužení užitečné délky kolejí.
- Dojde k vymístění služebního přejezdu ze srdcovkové části výhybky, přejezd získá kvalitnější povrch.
- Odstraněním nevyužívaných šachet bude možno v jejich okolí využít standardní pražce, dojde k homogenizaci železničního spodku
- Nová konstrukce železničního spodku, svršku sníží hlukové emise způsobované železničním provozem pod zákonné limity.

A.9.3 Zdůvodnění umístění stavby

Stavba odpovídá schválené Dopravní politice České Republiky pro léta 2014 - 2020. Jedna z hlavních zásad rozvoje železniční sítě je zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu, kdy by

se měl vytvořit podnikům přístup ke konkurenceschopným přepravním řetězcům s využitím železniční dopravy s cílem o redukci těžké silniční dopravy. Podmínkou pro větší využívání železniční dopravy je kvalitní železniční infrastruktura s dostatečnou kapacitou nákladní dopravy v průběhu celého dne.

A.10. ČLENĚNÍ DOKUMENTACE

- A. Průvodní zpráva**
- B. Souhrnná část**
 - B.1 Souhrnná technická zpráva**
 - B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
 - B.3 Vliv stavby na životní prostředí, včetně odpadového hospodářství
 - B.4 Odolnost a zabezpečení stavby (havarijní plán)
 - B.12 Organizace výstavby
- C. Situace stavby**
 - C.1 Přehledná situace oblasti stavby
 - C.2 Koordinační situace stavby
- D. Technologická část**
(neobsazeno)
- E. Stavební část**
 - E.1 Inženýrské objekty
 - E.1.1 Železniční svršek a spodek
 - E 1.3. Železniční přejezdy
- F Zásady organizace výstavby**
- G. Náklady**
- H. Doklady**
- I. Geodetická dokumentace**
 - I.1 Technická zpráva
 - I.2 Majetkoprávní část
 - I.3 Geodetické a mapové podklady

Petr Zobal a kol.

V Praze 02/2015