

## Obsah:

<b>A.1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b>	<b>2</b>
<b>A.1.1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY</b>	<b>2</b>
	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZADAVATELE STAVBY</b>	<b>2</b>
	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE</b>	<b>2</b>
<b>A.1.2</b>	<b>ÚDAJE O STAVEBNÍM POZEMKU A MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAZÍCH</b>	<b>2</b>
<b>A.1.3</b>	<b>PRŮZKUMY A NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU</b>	<b>2</b>
<b>A.1.4</b>	<b>POŽADAVKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ</b>	<b>2</b>
<b>A.1.5</b>	<b>OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU</b>	<b>2</b>
<b>A.1.6</b>	<b>SPLNĚNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ</b>	<b>3</b>
<b>A.1.7</b>	<b>VAZBY STAVBY NA SOUVISEJÍCÍ A PODMIŇUJÍCÍ STAVBY</b>	<b>3</b>
<b>A.1.8</b>	<b>PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY VČETNĚ POPISU POSTUPU VÝSTAVBY</b>	<b>3</b>
<b>A.2</b>	<b>ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ</b>	<b>3</b>
<b>A.2.1</b>	<b>ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY</b>	<b>3</b>
<b>A.2.2</b>	<b>STRUČNÝ POPIS Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE</b>	<b>3</b>
<b>A.2.3</b>	<b>PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY</b>	<b>4</b>
<b>A.2.4</b>	<b>CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU</b>	<b>6</b>
<b>A.2.5</b>	<b>POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY</b>	<b>6</b>
<b>A.3</b>	<b>PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ</b>	<b>6</b>
<b>A.3.1</b>	<b>ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY</b>	<b>6</b>
	<b>DRUHÉ DVOJCÍSLÍ: AA-XX-AA URČUJE PROFESNÍ SKUPINU JEDNOTLIVÝCH PS/SO</b>	<b>7</b>
<b>D.</b>	<b>TECHNOLOGICKÁ ČÁST</b>	<b>7</b>
<b>E</b>	<b>STAVEBNÍ ČÁST</b>	<b>9</b>
<b>A.3.2</b>	<b>ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ</b>	<b>11</b>
<b>A.3.3</b>	<b>ZADÁVACÍ DOKUMENTACE</b>	<b>12</b>
<b>A.3.4</b>	<b>PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE</b>	<b>12</b>
<b>A.3.5</b>	<b>POSUZOVACÍ A SCHVALOVACÍ PROTOKOL PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE</b>	<b>12</b>
<b>A.3.6</b>	<b>EIA</b>	<b>12</b>
<b>A.3.7</b>	<b>ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY</b>	<b>13</b>
<b>A.3.8</b>	<b>PROVEDENÉ PRŮZKUMY</b>	<b>13</b>
<b>A.3.9</b>	<b>OVĚŘENÉ ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ A STAVU INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ</b>	<b>13</b>
<b>A.3.10</b>	<b>GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY</b>	<b>13</b>
<b>A.4</b>	<b>ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ</b>	<b>13</b>
<b>A.5</b>	<b>PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU</b>	<b>14</b>
<b>A.6</b>	<b>PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE</b>	<b>14</b>
<b>A.7</b>	<b>PŘEHLED VLASTNÍKŮ, SPRÁVCŮ H MOTNÝCH INVEST. PROSTŘ.</b>	<b>14</b>
<b>A.8</b>	<b>OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU, BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY</b>	<b>14</b>
<b>A.9</b>	<b>ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE</b>	<b>16</b>
<b>A.10</b>	<b>PS, SO S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY</b>	<b>17</b>
<b>A.11</b>	<b>KORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI</b>	<b>17</b>
<b>A.12</b>	<b>PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY</b>	<b>18</b>

## A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### A.1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

*Název:* Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr  
*Stupeň projektu:* Projekt stavby (dokumentace pro stavební povolení)  
*Datum zpracování:* 31.10.2014 – Dokumentace k připomínkám  
*Charakter:* Optimalizace a rekonstrukce-liniová stavba

#### IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZADAVATELE STAVBY

*Objednatel dokumentace:* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70 99 42 34  
*Kontaktní adresa:* Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.),  
Stavební správa západ se sídlem v Praze, Purkyňova 22, 304 88  
Plzeň  
*Hlavní inženýr stavby* Ing. Nataša Šmejkalová

#### IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE DOKUMENTACE

*Zpracovatel dokumentace:* METROPROJEKT Praha a.s., I. P. Pavlova 2/1786, 120 00 Praha 2  
*Hlavní inženýr projektu:* Ing. Jaroslav Janeček

### A.1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍM POZEMKU A MAJETKOPRÁVNÍCH VZTAZÍCH

Vlastní liniová stavba OPT Beroun (včetně) – Králův Dvůr zůstává prakticky na stávajících pozemcích, ke změně proti předchozímu stupni dochází v přívodu 22kV napájení PTM (kabelem místo vzdušného vedení) a umístění spínací stanice u rozvodny Tetín. Majetkoprávní vztahy jsou uvedeny v části projektu I.2 - Majetkoprávní část.

### A.1.3 PRŮZKUMY A NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Pro zhotovení PD byly provedeny průzkumy:

- geologický – zhotovitel: GEOTEC – GS, a.s.
- geodetický PRAGEMA, s.r.o.
- korozní 1. KOROZNÍ spol. s r.o.
- pyrotechnický Doc.Dr.Ing. Jiří Chládek

Přímá dopravní vazba je na vlakové spoje přípojných žel. tratí ve směru na Rudnou a na Rakovník. Z přednádražního prostoru žst. Beroun na veřejnou autobusovou dopravu.

Napojení na vnější technickou infrastrukturu představují vazby na ČEZ, sdělovací sítě, dálkové vytápění a veřejné silniční komunikace.

### A.1.4 POŽADAVKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Po vznešení požadavků DOSS budou tyto zpracovány.

### A.1.5 OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU

Při zpracování PD byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu dle vyhlášky č. 268/2009.

Název díla: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	14	6380	01	00	00	00	2 / 18

## A.1.6 SPLNĚNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ

Rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí) stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ ze dne 6.5.2013 pod. č.j. MBE/28628/2013/VÝST-Pv nabylo právní moci dnem 11.6.2013 a usnesení ze dne 14.5.2013 pod. č.j. MBE/27018/2013/VÝST-Pv nabylo právní moci dnem 18.6.2013 stanovilo celkem 18 podmínek, z nichž většina byla zpracována do PD.

K některým podmínkám „rozhodnutí“ uvedeným pod body:

1. V důsledku změny v přívodu el. energie do PTM Beroun (záměna vrchního vedení za kabelové, výstavby nové spínací stanice s příjezdovou komunikací u rozvodny ČEZ Tetín, příp. některých drobných úprav) dojde ke změně v záborech dotčených parcel v k.ú. Tetín, příp. Beroun
5. (archeologické nálezy apod.) a 18. (žádost stavebníka o vydání stavebního povolení). Oba body lze splnit až v pozdějším období po zpracování PD
14. Jednání se společností KD Trans s.r.o. dosud nejsou uzavřena
15. V důsledku nového napojení vlečky KD Trans, větev B v oblasti Kr. Dvůr není nutno zasahovat do objektu EZIKO s.r.o., takže SO 14-34-02 (stavební úpravy vrátnice) není předmětem řešení v tomto stupni PD včetně částečného dopadu do SO 14-34-05 (zast. Kr. Dvůr – oplocení)

## A.1.7 VAZBY STAVBY NA SOUVISEJÍCÍ A PODMIŇUJÍCÍ STAVBY

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr je jednou ze staveb na železniční trati Praha – Plzeň (v rámci III.TNŽK). Na pražské straně navazuje na stavbu „Optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice – Beroun (mimo), 1. fáze, 3. stavba Karlštejn – Beroun (mimo) a na plzeňské straně navazuje na stavbu „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“, která je realizována.

Dále na vedlejší trať Beroun – Beroun-Závodí – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov.

## A.1.8 PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY VČETNĚ POPISU POSTUPU VÝSTAVBY

Zahájení stavby: 2016

Ukončení stavby: 2019

Potřebná délka výstavby je 34 měsíců

Postup výstavby je m.j. obsažen v části F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

## A.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### A.2.1 ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Kraj: Středočeský

Obce s rozšířenou působností: Beroun

Obce: Tetín, Beroun, Králův Dvůr

Katastrální území: Tetín u Berouna, Beroun, Jarov u Berouna, Králův Dvůr, Zdice

Kategorie dráhy: celostátní

Traťový úsek: železniční stanice Beroun (včetně) – zastávka Králův Dvůr (včetně)

### A.2.2 STRUČNÝ POPIS Z HLEDISKA ÚČELU A FUNKCE

Na základě přijaté koncepce rozvoje železniční sítě byl určen k modernizaci také III. tranzitní železniční koridor Praha – Plzeň – Cheb, jako součást mezinárodní železniční magistrály C40 dle dohody AGC v trase Lvov – Čop – Čierná nad Tisou – Žilina – Ostrava – Olomouc – Praha – Plzeň – Cheb – Frankfurt a. M. – Forbach – Paříž – Le Havre.

Předmětem této dokumentace je jeho součást - úsek mezi stanicí Beroun (včetně) a zastávkou Králův Dvůr, kde trať navazuje na právě dokončovaný úsek Beroun - Zbiroh. Začátek úprav je u výměnového styku výhybky č. 1. železniční stanice Beroun (km 37,565), konec úprav za zastávkou Králův Dvůr ve směru Zdice, v km 42,700. Souhrnná délka stavby je cca 5,135 km.

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, výstavbu odpovídajícího sdělovacího a informačního zařízení, pokládku traťového metalického a optického kabelu, místní kabelizaci stanic, rekonstrukci trakčního vedení včetně DŘT, elektronickou ochranu technologických objektů a technologií, kamerový systém pro zajištění bezpečnosti cestujících a protihluková opatření apod.

Optimalizace trati spočívá ve zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h a v modernizaci zabezpečovacího zařízení. Současně musí optimalizace umožnit průjezd vozidel s naklápačící technikou.

Stavba má především zajistit:

- Zavedení dovoleného nápravového tlaku 22,5 tuny, třídy zatížitelnosti D4 a zabezpečení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC – GC. Tyto stavební práce se budou dotýkat úprav železničního spodku a svršku a úprav mostů a propustků.
- **Vybavení stanic a zastávek nástupiště s plnou peronizací.** Nástupiště budou mít výšku 550 mm nad úroveň temene kolejnice, což umožní pohodlný, rychlejší a bezpečnější nástup cestujících do vozidel. Přístup na nástupiště bude bezbariérový.
- **Modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.** Tyto práce budou spočívat v úpravě sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, včetně dálkového řízení provozu.
- **Vybudování nového trakčního vedení.** Tyto práce představují vlastní trakční vedení, jeho rekonstrukci, úpravy závěsných optických kabelů, úpravy silnoproudých rozvodů a zařízení a vybudování nové podpůrné měnirny Beroun.

Stavba liniového charakteru bude realizována na trati (Praha) - Karlštejn – Beroun - Zdice – (Plzeň) od km 37,565 do km 43,200 v následujících stanicích, zastávkách a mezistaničních úsecích:

- žst. Beroun – osobní nádraží a seřaďovací nádraží
- traťový úsek Beroun – Zdice, v úseku Beroun – Králův Dvůr
- žel. zastávka Králův Dvůr.

### A.2.3 PROJEKTOVANÉ KAPACITY STAVBY

Dvoukolejná trať je elektrifikovaná v části systémem proudové soustavy 3 kV DC a v části systémem proudové soustavy 25 kV AC, včetně styku soustav.

Traťová rychlost 90-120 km/hod

#### Rychlostní profily ETCS

Rozsah staničení		$V = V_{100}$	$V_{vji} = V_{130}$	$V_k$
Km	km	km/h	km/h	km/h
37,564 625	37,836 698	90	90	110
37,836 698	38,277 575	85	90	110
38,277 575	39,420 138	100	110	120
39,420 138	41,518 084 (42,700)	120	125	150

- Traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/hod včetně
- Prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC,
- Trať bude vybavena zab. zařízením 3. kategorie, připravena na dálkové řízení provozu
- Trať bude po modernizaci sloužit jak osobní, tak nákladní dopravě

V oblasti železničních staveb:

ve stanici Beroun:

- rekonstrukce železničního spodku a svršku osobního nádraží v souhrnné délce 1,65 km
- rekonstrukce železničního spodku a svršku seřadovacího nádraží v souhrnné délce 2,30 km
- výstavba dvou ostrovních nástupišť a vnějšího nástupiště před staniční budovou délky 300 m, (část nástupiště 2 je prodloužena na 365 m) včetně bezbariérového přístupu na nástupiště

v úseku žst. Beroun (mimo) – zast. Králův Dvůr:

- rekonstrukce železničního spodku a svršku pro dvoukolejnou trať v úseku délky 1,18 km
- zřízení vnějších nástupišť zastávky Králův Dvůr o délce 170 m

Všechna nástupiště budou nová s výškou 550 mm nad úrovní temene kolejnice, s bezbariérovým přístupem na nástupiště (chodníky, rampy, podchody a osob. výtahy).

- úpravy přejezdu v km 41,343

V oblasti pozemních komunikací:

- úpravy komunikací a zpevněných ploch k PTM Beroun, pivovaru a městské teplárně
- úpravy komunikací v okolí přejezdu v km 41,343
- nová účelová komunikace ke spínací stanici Tetín

V oblasti mostních objektů, propustků, zdí:

- stavba začíná železničním propustkem v km 37,946 a končí železničním mostem v km 42,380
- v celém úseku se nachází 4 mosty, 1 podchod v žst. Beroun, nový podchod v zastávce Králův Dvůr, 1 silniční nadjezd, 6 propustků, 2 lávky a 4 nové krakorce. Stávající most-zavazadlový tunel v žst. Beroun se ruší
- všechny stávající objekty budou rekonstruovány tak, aby v novém stavu splňovali prvky interoperability. To znamená zejména:
  - účinnost zatížení, odpovídající nejméně třídě zatížení D4 UIC při rychlosti do 120 km/h
  - průchodnost objektu pro obrys UIC GC
  - stav objektu musí být hodnocen stupněm 1
- v km 40,400 - 41,200 bude rekonstruována stávající opěrná zeď
- v souvislosti s úpravou přejezdu v km 41,343 a navazující komunikace, bude provedena rekonstrukce silničního mostu ev. č. 115 24-9.
- na stávajícím silničním nadjezdu v km 39,063 budou řešeny ochranné sítě proti dotyku s živými částmi trakčního vedení.

V oblasti silnoproudé elektrotechniky a silnoproudých zařízení:

- rekonstrukce trakčního vedení 3 kV DC v rozsahu osobní nádraží Beroun, nákladové nádraží Beroun v části hlavních kolejí 1,2, po styk soustav DC/AC a dále rekonstrukce trakčního vedení 25 kV AC, včetně zastávky Králův Dvůr, do staničení 42,700
- zřízení podpůrné trakční měřírny (PTM) 3 kV DC v žst. Beroun, včetně připojení přes novou spínací stanici k rozvodně ČEZ Tetín
- rekonstrukce ukolejnění v dotčeném úseku
- převěšení ZOK v dotčeném úseku
- rekonstrukce transformačních stanic 22/0,4 kV, rozvodny nn a zřízení nové rozvodny nn u seřadovacího nádraží
- zřízení 2 statických měničů pro napájení zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení
- elektrické předtápěcí zařízení napájené z trakčního vedení
- vybudování elektrického ohřevu výhybek

- úprava kabelových rozvodů nn a vybudování venkovního osvětlení v převážném rozsahu na trakčních stožárech
- osvětlení podchodů a nástupišť
- přeložky kabelů nn a vn, přípojky nn, přípojka 22 kV kabelem
- dálkové ovládání úsekových odpojovačů
- úprava a doplnění uzemnění

V oblasti pozemních staveb:

- zřízení nového technologického objektu u seřaďovacího nádraží
- zřízení nové podpůrné trakční měnárny (PTM) Beroun
- úpravy stávající výpravní budovy, úpravy oplocení
- nové zastřešení nástupišť, orientační systém
- protihluková opatření

V oblasti zabezpečovacího zařízení:

- kompletní a komplexní rekonstrukce zařízení zabezpečovací techniky, včetně napojení na návazné úseky tratí
- traťové zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie, elektronický trojznakový automatický blok
- zařízení bude připraveno na zřízení systému ETCS.

V oblasti sdělovací techniky:

- pokládka nových sdělovacích kabelů
- rekonstrukce zařízení sdělovací techniky
- příprava na zřízení pevné části systému GSM-R, úpravy TRS
  - vytvoření informačního systému s využitím dynamických ukazatelů, kamerového systému atp.

## A.2.4 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ DOTČENÉHO STAVBOU

Stavba OPT Beroun (včetně) – Králův Dvůr se nachází prakticky ve stejné poloze jako je současný úsek železniční trati od km 37,565 do km 43,200 s železniční stanicí (osobní i seřaďovací část) Beroun a zastávkou Králův Dvůr. Dotčené území leží v údolním koridoru podél řeky Litavky a za ní vedoucí dálnicí Praha – Plzeň, prochází blízkou městskou zástavbou Berouna (po obou stranách trati a nádraží), průmyslovou zástavbou mezi Berounem a Královým Dvorem, jehož zástavbě se přibližuje u zastávky téhož jména. Začátek úseku v km 37,565 se dotýká okraje CHKO Český Kras směrem k žst. Karlštejn.

## A.2.5 POŽADAVKY NA REALIZACI STAVBY

Dořešit případné změny v zájmovém území stavby uskutečněné mezi odevzdáním projektu a zahájením stavby. Další konkrétní požadavky jsou uvedeny v jednotlivých SO a PS.

## A.3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

### A.3.1 ČLENĚNÍ STAVBY NA PROVOZNÍ SOUBORY A STAVEBNÍ OBJEKTY

**Členění-číslování provozních souborů (PS) a stavebních objektů (SO)**

vychází ze směrnice GŘ SŽDC, s.o. č.11/2006 Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních. Systém číslování je vytvořen pomocí šestimístního kódu, ve kterém jsou jednotlivá dvojčíslí oddělena pomlčkami.

První dvojčíslí: **xx-aa-aa** určuje číslo úseku stavby (stavební oddíl = SO)

Název díla: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	14	6380	01	00	00	00	6 / 18

Číslo	Vymezení stavebního oddílu	Rozsah stavebního oddílu
13	Žst. Beroun	Km 37,564 625 - 41,518 084
14	Beroun (mimo) – Králův Dvůr (včetně)	Km 41,518 084 – 42,700 000

Druhé dvojčíslí: aa-xx-aa určuje profesní skupinu jednotlivých PS/SO

Číslo	Profesní skupina	Odpovídající část dokumentace
21	Železniční zabezpečovací zařízení	D. 1. Železniční zabezpečovací zařízení
22	Železniční sdělovací zařízení	D. 2. Železniční sdělovací zařízení
23	Silnoproudá technologie, DŘT	D. 3. Silnoproudá technologie, DŘT
24	Ostatní zařízení	D. 4. Ostatní zařízení
31	Nástupiště	E. 1.2. Nástupiště
32	Železniční přejezdy	E. 1.3. Železniční přejezdy
33	Kolejový (železniční) svršek a spodek	E. 1.1. Kolejový (žel.) svršek a spodek
34	Pozemní objekty Pozemní komunikace	E. 2. Pozemní objekty E. 1.8. Pozemní komunikace
35	Trakční vedení	E. 3.1. Trakční vedení
36	Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů	E. 3.6. Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
37	Potrubní vedení	E. 1.6. Potrubní vedení
38	Mosty, propustky, zdi	E. 1.4. Mosty, propustky, zdi
39	Kabelovody	E. 1.9. Kabelovody
40	Elektrický ohřev výměn Elektrické předtápěcí zařízení	E. 3.4. Elektrický ohřev výměn (EOV) E. 3.5. Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
41	Ukolejnění vodivých konstrukcí	E. 3.7. Ukolejnění vodivých konstrukcí
42	Přeložky kabelových sítí	E. 1.5. Ostatní inženýrské objekty

Poslední dvojčíslí aa-aa-xx – pořadové číslo objektu v rámci stavebního oddílu

### Seznam provozních souborů a stavebních objektů:

## D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

### D.1. ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ

PS 13-21-01 Beroun-staniční zab.zař. (def.i provizorní)

PS 13-21-02 Beroun, pracoviště pohotovostního výpravčího

PS 99-21-01 CDP Praha, dálkové ovládání

### D.2. ŽELEZNIČNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ

#### D.2.1 MÍSTNÍ KABELIZACE

PS 13-22-01 žst.Beroun - místní kabelizace

PS 13-22-02 žst.Beroun, DOK, TK

PS 13-22-03 žst.Beroun - přel.a úpravy stáv.DK

PS 13-22-04 žst.Beroun, přeložky a úpravy ZOK ČD Telematika

PS 13-22-05 žst.Beroun - Králův Dvůr, přenosový systém

PS 14-22-01 Beroun - Kr.Dvůr, DOK TK

PS 14-22-03 Beroun - Kr.Dvůr, přeložky a úpravy ZOK ČD Telematika

### **D.2.2 VNITŘNÍ SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ**

PS 13-22-11 Žst. Beroun os.n. telefonní zapojovač  
PS 13-22-14 Žst. Beroun os.n. sdělovací zařízení  
PS 13-22-15 Žst. Beroun seřadovací n., sdělovací zařízení  
PS 13-22-16 Žst. Beroun os.n. - ASHS  
PS 13-22-17 Žst. Beroun seř.n. - ASHS  
PS 13-22-18 Žst. Beroun os.n. - EZS  
PS 13-22-19 Žst. Beroun seř.n. - EZS  
PS 13-22-20 PTM Beroun – EZS  
PS 13-22-25 CDP Praha, doplnění pracoviště  
PS 13-22-26 SpS Tetín, EZS

### **D.2.3 INFORMAČNÍ ZAŘÍZENÍ**

PS 13-22-21 ŽST. Beroun os. n. rozhlas. zařízení pro cestující  
PS 13-22-22 Žst. Beroun os.n. informační systém  
PS 13-22-23 Žst. Beroun os.n. kamerový systém  
PS 13-22-24 PTM Beroun kamerový systém  
PS 14-22-10 Zast. Králův Dvůr, rozhlasové zařízení

### **D.2.4 RÁDIOVÉ SPOJENÍ**

PS 13-22-31 Žst. Beroun, úprava TRS, MŘS

## **D.3. SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE, DŘT**

### **D.3.1 DISPEČERSKÁ ŘÍDÍCÍ TECHNIKA**

PS 13-23-01 žst. Beroun – os. n., DŘT  
PS 13-23-02 ždt. Beroun – nákl. n., DŘT  
PS 13-23-03 PTM Beroun – DŘT a MŘS  
PS 13-23-04 SpS Tetín, DŘT  
PS 13-23-05 Doplnění DŘT na ED Praha  
PS 13-23-06 žst. Beroun, DDTS ŽDC  
PS 13-23-07 CDP Praha, úprava DDTS ŽDC

### **D.3.3 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE TRAKČNÍCH NAPÁJECÍCH STANIC**

PS 13-23-20 PTM Beroun, rozvodna 22kV, technologie  
PS 13-23-21 PTM Beroun, trakční transformátory  
PS 13-23-22 PTM Beroun, stejnosměrná část 3kV-DC  
PS 13-23-23 PTM Beroun, vlastní spotřeba  
PS 13-23-24 PTM Beroun, filtrační zařízení, technologie  
PS 13-23-25 PTM Beroun, vazba napáječů

### **D.3.4 SILNOPROUDÁ TECHNOLOGIE TRAKČNÍCH SPÍNACÍCH STANIC**

PS 13-23-31 Spínací zařízení k propojení uzemnění AC – DC trakce

### **D.3.5 TECHNOLOGIE TRANSFORMAČNÍCH STANIC VN/NN (ENERGETIKA)**

PS 13-23-10 Beroun trafostanice 22/0,4 kV  
PS 13-23-11 Beroun trafostanice 22/0,4 kV nákladové nádraží  
PS 13-23-12 Beroun rozvodna nn  
PS 13-23-14 Spínací stanice 22 kV mezi TR 110/22 kV Tetín a PTM Berou  
PS 13-23-26 EPZ 3 kV DC Beroun, technologie  
PS 13-23-27 EPZ 3 kV DC Beroun, vlastní spotřeba



PS 13-23-28EPZ 3 kV DC Beroun, demontáž technologie  
PS 13-23-15 Beroun – technologický objekt u nákl. n. – rozvodna nn

### **D.3.8 NAPÁJENÍ ZAB. A SDĚL. ZAŘÍZENÍ Z TRAKČNÍHO VEDENÍ**

PS 13-23-13 Beroun stat. měnič 3 kV pro ZZ (vč.uzemnění)

## **D.4 OSTATNÍ ZAŘÍZENÍ**

PS 13-24-01 Beroun – výtahy

## **E STAVEBNÍ ČÁST**

### **E.1 INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

#### **E.1.1 KOLEJOVÝ (ŽELEZNIČNÍ) SVRŠEK A SPODEK**

SO 13-33-01 Beroun os.nádr.-žel.spodek  
SO 13-33-02 Beroun os.nádr.-žel.svršek  
SO 13-33-03 Beroun nákl.nádr. - žel.spodek  
SO 13-33-04 Beroun nákl.nádr. - žel.svršek  
SO 13-33-04.1 Služební přejezd  
SO 13-33-05 Beroun nákl.nádr, os nádraží . - výstroj trati  
SO 13-33-06 Beroun vlečková kolej – žel. svršek  
SO 14-33-01 Beroun-Králův Dvůr - žel.spodek  
SO 14-33-02 Beroun-Králův Dvůr - žel.svršek  
SO 14-33-04 Beroun-Králův Dvůr - výstroj trati

#### **E.1.2 NÁSTUPIŠTĚ**

SO 13-31-01 Beroun - nástupiště  
SO 14-31-01 Zastávka Králův Dvůr - nástupiště

#### **E.1.3 ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY**

SO 13-32-01 Žel.přejezd v km 41,343  
SO 13-32-02 Žel.přejezd – vlečka v km 41,343

#### **E.1.4 MOSTY, PROPUSTKY, ZDI**

##### **Železniční mosty**

SO 13-38-01 Most-podchod v km 38,831  
SO 13-38-02 Most v ev. km 38,862 (zavazadlový tunel) - zrušení  
SO 13-38-03 Most v ev. km 39,391  
SO 13-38-04 Most v ev. km 41,357  
SO 14-38-01 Most podchod v km 41,879  
SO 14-38-02 Most v ev. km 42,082  
SO 14-38-03 Most v ev. km 42,380

##### **Železniční propustky**

SO 13-38-10 Propustek v ev. km 37,946  
SO 13-38-11 Propustek v ev. km 39,070  
SO 13-38-12 Propustek v ev. km 39,844  
SO 13-38-13 Propustek v ev. km 40,587  
SO 13-38-14 Propustek v ev. km 41,163  
SO 14-38-10 Propustek v ev. km 42,146 - zrušení

**Mostní objekty na komunikacích**

SO 13-38-20 Most nadjezd v km 39,063 - ochr. sítě

**Opěrné a zárubní zdi**

SO 13-38-30 Opěrná zeď v km 40,4 - 41,2

**Návěstní krakorce a lávky**

SO 13-38-45 Návěstní krakorec km 38,539

SO 13-38-47 Návěstní krakorec km 39,560

SO 13-38-48 Návěstní krakorec km 40,270

SO 14-38-04 Lávka v km 41,825 - ochr.sítě

**E.1.5 OSTATNÍ INŽENÝRSKÉ OBJEKTY**

SO 13-42-01 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba

**E.1.6 POTRUBNÍ VEDENÍ**

SO 13-37-01 PTM Beroun, přípojka vodovodu a kanalizace

SO 14-37-02 Kr. Dvůr – odvodnění nástupiště a podchodu

SO 12-37-03 Beroun – odvodnění komunikace k PTM

SO 13-37-04 Žst. Beroun – přípojky trativodů

**E.1.8 POZEMNÍ KOMUNIKACE**

SO 13-34-09 PTM Beroun – komunikace

SO 14-34-06 Komunikace - úprava (přejezd km 41,343)

**E.1.9 KABELOVODY**

SO 13-39-01 Beroun 01 – kabelovou

SO 13-39-02 Beroun 02 kabelovod

SO 13-39-03 Beroun seř. n. – kabelovou

SO 14-39-01 Králův Dvůr - kabelovod

**E.2 POZEMNÍ OBJEKTY**

SO 13-34-01 Beroun - stavební úpravy výpravní budovy

SO 13-34-02 Beroun - zastřešení nástupiště

SO 13-34-03 Beroun - technologický objekt u nákl.nádr.

SO 13-34-04 PTM Beroun, stav.část

SO 13-34-06 PTM Beroun - oplocení

SO 13-34-07 Beroun - objekt EPZ

SO 13-34-08 Beroun - orientační systém

SO 14-34-01 Zast.Králův Dvůr výpr.budova - demolice

SO 14-34-03 Zast. Králův Dvůr - přístřešek a zastřešení

SO 14-34-05 Zast. Králův Dvůr - oplocení

SO 13-34-10 Beroun – demolice

SO 13-34-12 Beroun TS1 - stavební úprava trafostanice

SO 13-34-13 Beroun TS2 - stavební úprava trafostanice

**E.3 TRAKČNÍ A ENERGETICKÁ ZAŘÍZENÍ****E.3.1 TRAKČNÍ VEDENÍ**

SO 13-35-01 Beroun - trakční vedení

SO 13-35-02 Beroun - převěšení ZOK - osobní nádraží

SO 13-35-03 Beroun - připojení ZZ na trakční vedení  
SO 13-35-04 Beroun - připojení EPZ  
SO 13-35-05 Beroun - trakční vedení - nákladové nádraží  
SO 13-35-07 PTM Beroun - napájecí vedení  
SO 13-35-08 PTM Beroun - zpětné vedení  
SO 14-35-01 Beroun - Králův Dvůr trakční vedení

### **E.3.3 SPÍNACÍ STANICE – STAVEBNÍ ČÁST**

SO 13-34-14 Spínací stanice Tetín – stavební část

### **E.3.4 ELEKTRICKÝ OHŘEV VÝMĚN (EOV)**

SO 13-40-01 Beroun - el.ohřev výměn

### **E.3.5 ELEKTRICKÉ PŘEDTÁPĚCÍ ZAŘÍZENÍ (EPZ)**

SO 13-40-02 EPZ Beroun – přípojka nn  
SO 13-40-03 EPZ Beroun – kabelový rozvod

### **E.3.6 ROZVODY VN, NN, OSVĚTLENÍ A DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ ODPOJOVAČŮ**

SO 13-36-01 Beroun - kabelové rozvody nn a osvětlení  
SO 13-36-02 Beroun - osvětlení podchodu  
SO 13-36-03 Beroun - dálkové ovládání ÚO  
SO 13-36-04 Beroun - přípojka nn ze stat. měniče  
SO 13-36-05 PTM Beroun - kabelová přípojka nn  
SO 13-36-06 PTM Beroun - dálkové ovládání ÚO  
SO 13-36-11 PTM Beroun - přípojka 22 kV  
SO 14-36-01 Zast. Králův Dvůr - úprava kab. rozvodů nn, osvětlení

### **E.3.7 UKOLEJNĚNÍ VODIVÝCH KONSTRUKCÍ**

SO 13-41-01 Beroun - osobní nádraží - ukolejnění OK  
SO 13-41-02 Beroun - nákladové nádraží - ukolejnění OK  
SO 14-41-01 Beroun - Králův Dvůr - ukolejnění OK

### **E.3.8 VNĚJŠÍ UZEMNĚNÍ**

SO 13-36-13 EPZ 3 kV DC, vnější uzemnění  
SO 13-36-12 PTM Beroun, vnější uzemnění

## **A.3.2 ZMĚNY V OBJEKTOVÉ SKLADBĚ**

Oproti předchozímu stupni PD z 03/2012 došlo v objektové skladbě ke změnám:

- v rozsahu:

SO 13-38-02 Opěrná zeď v km 40,4 – 41,2 (rekonstrukce delší o 267 m)

- nově zařazeny:

SO 14-37-02 Králův Dvůr – odvodnění komunikace a podchodu  
SO 13-37-03 Beroun – odvodnění komunikace k PTM  
SO 13-37-04 Žst. Beroun přípojky trativodů  
SO 13-34-12 Beroun TS1 – stavební úpravy trafostanice  
SO 13-34-13 Beroun TS2 – stavební úpravy trafostanice  
SO 14-40-02 Kr. Dvůr – el. ohřev výměn  
SO 13-42-01 Kácení mimolesní zeleně a náhradní výsadba

- zrušeny:

SO 14-42-02 Zásady dopravních opatření (je zařazeno do B.6 Dopravní opatření)

SO 14-42-01 a SO 14-42-03 Kr. Dvůr – přeložky sděl. kabelů EZIKO a Telefonica (nej-sou nutné v důsledku zachování „energo-mostu“)

SO 13-37-02 Tg objekt – odvodnění (řešeno vsakováním)

SO 14-37-01 Králův Dvůr – přeložka plynovodu km 42,033, ochrana plyn. A vodovodu km 41,146

SO 13-34-05 PTM Beroun FKZ (zčleněno do objektu PTM)

SO 14-34-02 Zast. Králův Dvůr, stavební úpravy objektu EZIKO (není nutné při změně polohy vlečkové koleje – větev B)

SO 14-34-07 Králův Dvůr PHS

SO 13-35-06 Beroun – převěšení ZOK nákl. nádraží (zařazen do SO 13-35-02)

SO 14-35-02 Beroun-Kr. Dvůr převěšení ZOK (zařazen do SO 13-35-02)

SO 13-36-07 PTM Beroun – občasná návěst 50

SO 14-36-02 Králův Dvůr, přeložky kabelu 6 kV km 41,525; 41,530

### A.3.3 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

- Všeobecné technické podmínky, projekt stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Kr. Dvůr“
- Zvláštní technické podmínky

Oba dokumenty zpracované Stavební správou západ ze dne 10.10.2013 jalo příl. č. 3b) a 3.c) ke Smlouvě o dílo na zhotovení projektu stavby.

### A.3.4 PŘÍPRAVNÁ DOKUMENTACE

- Přípravná dokumentace stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ (03/2012 METROPROJEKT Praha, a.s.)
- Přípravná dokumentace stavby „Praha-Smíchov – Beroun, 1. fáze, 3. stavba Karlštejn – Beroun (03/2012 Metroprojekt Praha, a.s.)
- Koncepční řešení projektu stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův. Dvůr“ (06/2014 METROPROJEKT Praha, a.s.)

### A.3.5 POSUZOVACÍ A SCHVALOVACÍ PROTOKOL PŘÍPRAVNÉ DOKUMENTACE

- Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr (ISPROFOND: 5213710004) č.j.: 10529/2013-SŽDC-Šm ze dne 6. srpna 2013, SŽDC, Stavební správa západ – pracoviště Plzeň
- Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr č.j.: 36034/2013-OI ze dne 21. srpna 2013, SŽDC, Generální ředitelství Praha

### A.3.6 EIA

Pro výše uvedenou stavbu bylo zpracováno oznámení dle §6 zákona č. 100/2001 Sb.

Předmětem zjišťovacího řízení dle §7 téhož zákona o posuzování vlivů na životní prostředí je rekonstrukce stávající železniční tratě.

Na základě zpracovaného oznámení vydalo MŽP ČR závěr zjišťovacího řízení, kde je konstatováno, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona č.100/2001 Sb. (Závěr zjišťovacího řízení ze dne 10.7.2012, č.j. 44949/ENV/12) [http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_MZP385](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP385)

### A.3.7 ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY

Rozhodnutí o umístění stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ optimalizace a rekonstrukce liniové stavby železniční sítě v rámci výstavby III. Tranzitního koridoru Praha – Plzeň – Cheb na vyjmenovaných pozemcích v katastrálním území Tetín u Berouna, Beroun, Jarov u Berouna a Králův Dvůr bylo vydáno odborem výstavby Městského úřadu Beroun 6. května 2013 pod. č.j. MBE/28628/VÝST-Pv.

Oznámení o nabytí právní moci č.j. MBE/36100/2013/VŽST-Pv ze dne 24. června 2013 nabylo právní moci dnem 11.6.2013 a následné usnesení č.j. MBE/27018/2013/VÝST-Pv ze 14. května 2013 nabylo právní moci dnem 18.6.2013.

### A.3.8 PROVEDENÉ PRŮZKUMY

V rámci přípravné i projektové dokumentace byly zpracovány průzkumy:

- geologický – zhotovitel: GEOTEC – GS, a.s.
- geodetický PRAGEMA, s.r.o.
- korozní 1. KOROZNÍ spol. s r.o.
- pyrotechnický Doc.Dr.Ing. Jiří Chládek

### A.3.9 OVĚŘENÉ ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ A STAVU INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Tyto údaje jsou uloženy v části H. DOKLADY této projektové dokumentace.

### A.3.10 GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY

Jsou předmětem části I. Geodetická dokumentace

## A.4 ZDŮVODNĚNÍ STAVBY A JEJÍHO UMÍSTĚNÍ

Stavba je součástí III. tranzitního železničního koridoru (La Havre-Paris-Frankfurt a. M.-Cheb-Plzeň-Praha-Ostrava-(Žilina-Košice-Lvov). Modernizace vybrané železniční sítě ČD byla zahájena v roce 1993 na I. tranzitním železničním koridoru (TŽK) a v současné době jsou již dokončeny úseky na I. a II. TŽK a probíhají stavby v rámci III. a IV. TŽK.

Evropská unie podporuje ve své koncepci rozvoj osobní i nákladní železniční přepravy. Železnice má být konkurence schopná silniční dopravě; systém evropské železniční sítě má umožnit liberalizaci železničního provozu v osobní, nákladní i kombinované dopravě. Tradiční výhodu si železnice drží na delších vzdálenostech, které přesahují hranice jednotlivých států.

Česká republika jako členský stát EU tak začíná naplňovat své závazky, vyplývající z její účasti na celé řadě mezinárodních dohod a projektů:

- Dohoda AGC - evropská dohoda o mezinárodních železničních magistrálách
- Dohoda AGTC - evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech
- Projekt TER síť multimodálních koridorů
- Projekt TEN – T projekt EU definující i prioritní projekty v nových státech EU

Na území ČR se tratě uvedené v dohodách a projektech v podstatě shodují, což ve svém důsledku umožňuje bezproblémové respektování podmínek, umožňujících interoperabilitu železničního systému. Tyto tratě jsou současně zařazeny do Transevropské železniční sítě

Název díla: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	14	6380	01	00	00	00	13 / 18

nákladní dopravy, ve zkratce TERFN. Jedná se o všechny tratě I. – IV. tranzitního železničního koridoru a ostatní důležité tratě na území ČR, zařazené do evropského železničního systému.

Stavba má charakter optimalizace a rekonstrukce, stávající technický stav železničního spodku a svršku, mostů, dopravně provozně řešení stanic, stávající technologická zařízení neumožňují dosáhnout zadaných parametrů. Proto bylo nutno provést konstrukční, technologické změny a úpravy ve směrovém vedení trati tak, aby nový technický stav odpovídal zásadám a podmínkám pro optimalizaci trati.

Traťový úsek Beroun – Králův Dvůr je součástí hlavní tratě (dle knižního jízdního řádu č. 170) Praha hl.n. – Plzeň hl.n. – Cheb. V celém traťovém úseku Beroun – Králův Dvůr je v současnosti dvoukolejný pravostranný provoz, traťová rychlost 80 – 100 km/h. Dovolená třída traťového zatížení D3 (22,5 t/n, 7,2 m).

Rozsah stavby je v souladu se zadáním a požadavky investora nezbytný a byl minimalizován tak, aby požadovaná technická a dopravní funkce byla zajištěna.

## **A.5 PŘEDČASNÉ A PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU**

Předčasné a prozatímní využívání částí stavby je dáno postupnou výstavbou za nepřerušeno, byť omezeného provozu a je vyjádřeno v části F. Zásady organizace výstavby. Potřebný zkušební provoz vybraných částí stavby je zahrnut do příslušných SO nebo PS.

## **A.6 PS A SO PODLÉHAJÍCÍ TECHNICKO-BEZPEČNOSTNÍ ZKOUŠCE**

Vyhrazená technická zařízení dle zák. č. 174/1968Sb. Jsou zařízení se zvýšenou mírou ohrožení zdraví a bezpečnosti osob a majetku, která podléhají dozoru podle tohoto zákona. V tomto projektu se to týká zdvihacích zařízení dle vyhlášky č. 19/1979Sb (elektrické výtahy), elektrických zařízení dle vyhlášky č. 73/2010 Sb (el. zařízení třídy I. A II.) a plynových zařízení dle vyhlášky č. 21/1979 Sb (rozvod plynu):

PS 13-24-01 Beroun – výtahy

SO zahrnuté v části E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 14-37-01 Kr. Dvůr – přeložka plynovodu

## **A.7 PŘEHLED VLASTNÍKŮ, SPRÁVCŮ HMOTNÝCH INVEST. PROSTŘ.**

Vlastníkem Hmotných investičních prostředků (HIP) – celé stavby je SŽDC, s.o.

Správci jednotlivých částí HIP jsou vnitřní organizační útvary dle organizační struktury SŽDC, s.o. jako vlastníka celé stavby.

## **A.8 OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU, BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Dodržení obecných požadavků na výstavbu respektuje nejdůležitější zákony, vyhlášky, normy a předpisy, z nichž se vycházelo při zhotovení dokumentace pro stavební povolení:

zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (Stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 186/2006 Sb., o změně některých zákonů souvisejících s přijetím stavebního zákona a zákona o vyvlastnění

vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb  
vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území  
vyhláška č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu  
vyhláška č. 526/2006 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu

zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích (Silniční zákon) v platném znění  
zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění  
zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, ve znění pozdějších předpisů  
vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah v platném znění  
vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah v platném znění

zákon 185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

zákon 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Normy, předpisy:

Ve výčtu norem jsou uvedeny pouze ty nejdůležitější, mající vztah především k problematice navrhování komunikačních a drážních zařízení:

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací

ČSN 73 6360 – 1 Konstruktivní a geometrické uspořádání koleje železničních drah a jejich prostorová poloha, část 1: Projektování

ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

ČSN 73 6310 Navrhování železničních stanic

ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách

ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

Technicko kvalitativní podmínky staveb státních drah (z roku 2000, včetně aktualizací)

SŽDC (ČD) D 1 - Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy

SŽDC (ČD) D 2 - Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy

SŽDC S3, Železniční svršek

SŽDC S4, Železniční spodek

Předpis S5, Správa mostních objektů

Směrnice SŽDC, s.o., č. 16/2005 – Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě

Směrnice SŽDC, s.o. č. 11/2006 - Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních, příloha č. 2 PROJEKT (P), změna č. 1

Technické specifikace pro interoperabilitu transevropského konvenčního systému:

Rozhodnutí Komise č. 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 - Řízení a zabezpečení (CCS)

Rozhodnutí Komise č. 2007/6450/ES ze dne 20. prosince 2007 - Bezpečnost v železničních tunelech (OPE)

Rozhodnutí Komise č. 2007/6633/ES ze dne 21. prosince 2007 - Osoby se sníženou schopností pohybu (PRM)

Rozhodnutí Komise č. 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 – Energie (ENE)

Rozhodnutí Komise č. 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 – Infrastruktura (INF)

**Bezbarierové užívání stavby** cestující veřejností v žst. Beroun os.n. umožňuje instalace osobních výtahů mezi přístupem z odbavovací haly podchodem a jednotlivými nástupišti. V zastávce Králův Dvůr je bezbariérový přístup na nástupiště podchodem a přístupovými rampami. Všechna nástupiště, která jsou ve výši 550 mm nad TK, usnadňují nástup do vlaku.

## A.9 ČLENĚNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

### A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### B. SOUHRNNÁ ČÁST

- B.1 Souhrnná technická zpráva
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
- B.5 Energetické výpočty
- B.6 Protikoroze ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUFL
- B.12 Ochrana obyvatelstva

### C. SITUACE STAVBY

- C.1 Přehledná situace oblasti 1:10000
- C.2 Koordinační situace stavby

### D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

- D.1. Železniční zabezpečovací zařízení
- D.2. Železniční sdělovací zařízení
  - D.2.1 Místní kabelizace
  - D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení
  - D.2.3 Informační zařízení
  - D.2.4 Rádiové spojení
- D.3. Silnoproudá technologie, DŘT
  - D.3.1 Dispečerská řídicí technika
  - D.3.3 Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic
  - D.3.4 Silnoproudá technologie trakčních spínacích stanic
  - D.3.5 Technologie transformačních stanic vn/nn (energetika)
  - D.3.8 Napájení zabezpečovacích a sdělovacích zařízení z trakčního vedení
- D.4 Ostatní zařízení

### E. STAVEBNÍ ČÁST

- E.1 Inženýrské objekty
  - E.1.1 Kolejový (železniční) svršek a spodek
  - E.1.2 Nástupiště
  - E.1.3 Železniční přejezdy
  - E.1.4 Mosty, propustky, zdi
    - Železniční mosty
    - Železniční propustky
    - Mostní objekty na komunikacích
    - Opěrné a zárubní zdi
    - Návěstní krakorce a lávky
  - E.1.5 Ostatní inženýrské objekty
  - E.1.6 Potrubní vedení
  - E.1.8 Pozemní komunikace
  - E.1.9 Kabelovody
- E.2 Pozemní objekty
- E.3 Trakční a energetická zařízení
  - E.3.1 Trakční vedení
  - E.3.3 Spínací stanice – stavební část





- E.3.4 Elektrický ohřev výměn (EOV)
- E.3.5 Elektrické předtápěcí zařízení (EPZ)
- E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů
- E.3.7 Ukolejnění vodivých konstrukcí
- E.3.8 Vnější uzemnění

## F. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

## G. NÁKLADY

## H. DOKLADY

## I. GEODETICKÁ DOKUMENTACE

- I.1 Technická zpráva
- I.2 Majetkoprávní část
- I.3 Návrh vytyčovací sítě
- I.4 Koordinační vytyčovací výkres
- I.5 Obvod stavby
- I.6 Geodetické a mapové podklady

## A.10 PS, SO S PŘÍMOU VAZBOU NA PARAMETRY INTEROPERABILITY

Podle jednotlivých částí projektu přímá vazba PS a SO na parametry interoperability se týká následujících:

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení: PS 13-21-01
- D.2 Železniční sdělovací zařízení: PS 13-22-01, PS 13-22-02, PS 13-22-04, PS 14-22-01, PS 14-22-03
- D.3.3 Trakční napájecí stanice: PS 13-23-20, PS 13-23-21, PS 13-23-22, PS 13-23-23, PS 13-23-25
- E.1.1 Kolejový svršek a spodek: SO 13-33-01, SO 13-33-02, SO 13-33-03, SO 13-33-04, SO 13-33-05, SO 14-33-01, SO 14-33-02, SO 14-33-03, SO 14-33-04, SO 13-32-01, SO 13-32-02
- E.1.2 Nástupiště: SO 13-31-01, SO 14-31-01
- E.1.3 Železniční přejezdy: SO 13-32-01, SO 13-32-02
- E.1.4 Mosty, propustky, lávky: SO 13-38-01, SO 13-38-03, SO 13-38-04, SO 14-38-01, SO 14-38-02, SO 14-38-03, SO 13-38-10, SO 13-38-11, SO 13-38-12, SO 13-38-13, SO 13-38-14, SO 13-38-20, SO 14-38-04

## A.11 KORDINACE SE SOUBĚŽNÝMI A NAVAZUJÍCÍMI STAVBAMI

Stavba „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ je jednou ze staveb na železniční trati Praha – Plzeň v rámci III. tranzitního železničního koridoru. Na pražské straně navazuje na budoucí stavbu „OPT Praha-Smíchov – Beroun, 1. fáze, 3. stavba Karlštejn – Beroun (mimo) a na plzeňské straně navazuje na stavbu „OPT Beroun – Zbiroh“, která je již realizována.

Koordinace probíhá také s projektem stavby navazující vedlejší trati Beroun – Beroun-Závodí – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov.

Název díla: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr	Identifikační číslo dokumentu						Stránka / Celkem stránek
Název části díla: A Průvodní zpráva	14	6380	01	00	00	00	17 / 18

**A.12 PŘEDPOKLÁDANÉ TERMÍNY ZAHÁJENÍ A DOKONČENÍ STAVBY**

Zahájení stavby: 09/2016

Dokončení stavby: 06/2019

Potřebná délka výstavby se předpokládá v délce 34 měsíců.

V Praze 28.11.2015