

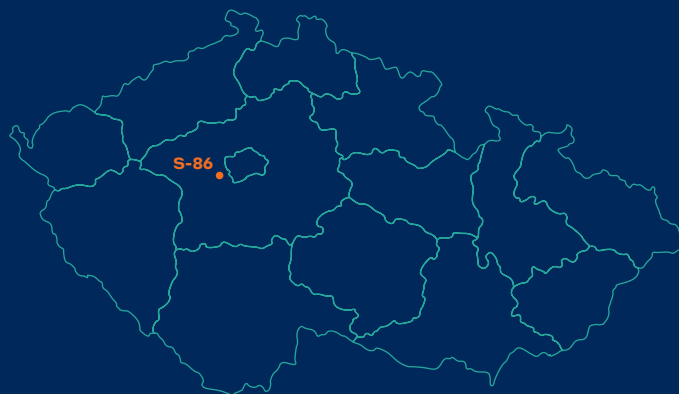


Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun

Předpokládaná realizace: 2028–2035

kód stavby: S-86

aktualizace: 10. 10. 2023





01

ÚVOD

Předmětem projektu je výstavba nové dvoukolejné trati spojující stanice Praha-Smíchov a Beroun. Nejvýznamnější součástí úseku je přibližně 24,7 kilometru dlouhý Berounský tunel, který je navržen jako dvojice jednokolejných tubusů vybudovaných pomocí razicích štítů. Z tunelu povede odbočka na Branický most, určená zejména pro nákladní dopravu. Na opačné straně pak naváže mostní estakáda do stanice Beroun. Stavba je navržena tak, aby na ni mohla navázat případná vysokorychlostní do Plzně.

01 — Vizualizace budoucí nové trati těsně před Berounem, kde je nutné překonat řeku Berounku.



POPIS STAVBY

Hlavními cíli a přínosy projektu jsou zrychlení a zkvalitnění mezinárodní dopravy na rameni Praha – Plzeň – Norimberk/Mnichov, zrychlení a zkvalitnění vnitrostátní (meziregionální) dopravy v úseku Praha – Plzeň a v neposlední řadě i regionální dopravy nejen v úseku Praha – Beroun, ale i v celé jihozápadní části Středočeského kraje ve vazbě na Prahu. Dálková doprava i expresní nákladní vlaky totiž opustí dnes přetíženou trať v údolí Berounky. Návrhová rychlost na nové trati je až 200 km/h, před stanicí Praha-Smíchov se sníží na 100 až 120 km/h a před stanicí Beroun na 160 km/h.

Trať 171 Praha – Beroun vede v současné době údolím řeky Berounky, kde v posledních letech výrazně roste počet obyvatel. Tomu odpovídá i stále vyšší poptávka

po železniční dopravě jako po nejrychlejším a nejspolehlivějším druhu dopravy pro spojení s Prahou. Vlaky tak plní funkci páteřního spojení jednotlivých sídel s centrem Prahy. Výrazně ale také roste zájem o cestování vlakem mezi Prahou a Plzní. Zejména po dokončení modernizace značné části 3. tranzitního železničního koridoru a po zavedení expresního vlakového spojení mezi Prahou a Plzní došlo k výraznému zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči autobusové i individuální automobilové dopravě. Celkově se tak poptávka po regionální i dálkové osobní železniční přepravě zvyšuje a rostoucí požadavky narážejí na technický stav a parametry železniční infrastruktury. Současná trať údolím Berounky rovněž nevyhovuje potřebám nákladní dopravy.

Začátek nové trati bude na kolejovém rozvětvení stanice Praha-Smíchov. Konec pak bude v Berouně, kde dojde k úpravám souvisejícím s napojením nové trati na zmodernizovanou stanici. Trať se zanoří do tunelu v Hlubočepích, pod Barrandovskou spojkou. Přibližně po 3 km se napojí trať ze stanice Praha-Krč, určená zejména pro nákladní dopravu. Klíčovou stavbou nové trati bude Berounský tunel tvořený dvěma jednokolejnými tubusy dlouhými přibližně 24,7 kilometru. Tyto dva základní tubusy doplní ještě dva další dlouhé zhruba 1,3 kilometru, které napojí na hlavní trať koleje z Prahy-Krče. Po trase jsou navrženy tři technologické šachty v Praze-Slivenci, Tachlovicích a Svatém Janu pod Skalou. Ve Slivenci a Tachlovicích budou šachty sloužit při realizaci tunelu. Přibližně v polovině délky tunelu, v Tachlovicích, bude podzemní



02



03

POPIS STAVBY

záchranné místo s kolejovými spojkami, které se v případě mimořádnosti využije pro zastavení zasaženého vlaku a bezpečnou evakuaci cestujících do vedlejšího tubusu, kam dojede záchranný vlak a cestující vyveze z tunelu.

V úsecích trati na zemním tělese nebo na mostech je navrhována klasická konstrukce železničního svršku, v tunelových rourách pak bude pevná jízdní dráha. Vedle samotného tunelu bude významnou

stavbou estakáda přes údolí Berounky před vjezdem do stanice Beroun.

Pro ražby tunelů bude využito plnoprofilových razičích strojů (TBM), které vykazují výrazně vyšší denní postupy, než je tomu u konvenčních ražeb. Standardně se tyto stroje nasazují při ražbě dlouhých tunelů kruhového profilu, proto je jejich využití obzvláště výhodné pro jednokolejné tunely, které efektivně využívají kruhový

tvár tubusu. Tímto způsobem se například razily dva tubusy Ejpovického tunelu na trati mezi Rokycany a Plzní. Úsek od Slivence do Hlubočep, rozplet s odbočením na Krč a záchranné místo budou raženy konvenčním způsobem, tedy dle zásad Nové rakouské tunelovací metody (NRTM).

Nová trať bude napájena střídavým trakčním systémem 25 kV 50 Hz. Železniční zabezpečovací zařízení bude zahrnovat jednak zcela nové



04

POPIS STAVBY

- 02 — Vizualizace vjezdu do dvou tubusů tunelu v Praze-Malé Chuchli.
- 03 — Vizualizace technologického objektu nedaleko obce Svatý Jan pod Skalou.
- 04 — Vedení budoucí nové trati z Prahy do Berouna v Praze-Hlubočepích.

zařízení a jednak úpravy stávajících zabezpečovacích systémů a zařízení v místech napojení na stávající železniční síť. Širá trať bude rozdělena na prostorové oddíly s délkou, která bude vycházet ze zpracované dopravní technologie. Předpokládá se jízda vlaků výhradně v režimu ETCS L2, proto budou prostorové oddíly kryty pouze neproměnnými návěstidly. Rovněž sdělovací zařízení bude vycházet z kombinace instalace nové techniky a úpravy stávajících zařízení

v místech napojení nové trati na současnou železniční síť.

Návrh trasy vedené ve zcela nové stopě vyvolává potenciální potřebu drobných úprav v souvislosti s portály tunelu. Jsou navrženy příjezdové komunikace k jednotlivým portálům a šachtám. Provoz na nové trati se bude řídit dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště Praha.

Stav přípravy / realizace:	ZP	EIA	PZ		VZ	ZS	UP
	08/2020	03/2024	09/2024		03/2027	03/2028	12/2035

Význam zkratk: ZP: schválení záměru projektu; EIA: stanovisko EIA; PZ: povolení záměru;
VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

Údaje o stavbě:

název stavby:	Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun
druh stavby:	novostavba železniční trati
místo stavby:	Středočeský kraj, Hlavní město Praha
rozsah stavby:	délka nových kolejí: 70 900 m délka nového trakčního vedení: 71 500 m počet nových tunelů: 4 délka Berounského tunelu: 24 760 m maximální traťová rychlost: 200 km/h
stav přípravy:	DUR/DUSL
zhotovitel dokumentace:	Správa železnic, státní organizace
zhotovitel stavby:	dosud nebyl vybrán
objednavatel stavby:	Správa železnic, státní organizace

Tento leták byl aktualizován v říjnu 2023. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.