



Správa železniční dopravní cesty

Stavební správa západ 2012–2016



Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy



Stavební správa západ 2012–2016



ŽELEZNIČNÍ UZEL PRAHA



Označení	Název stavby:	Inv. náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
1 (str. 12)	Modernizace spádoviště v žst. Praha-Libeň, vč. protihlukových opatření	236 521	03/2016	07/2017
2 (str. 12)	Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly	1 729 800	10/2013	09/2016
3 (str. 12)	Optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice	1 022 118	11/2012	01/2016
4 (str. 12)	Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba	193 556	08/2011	03/2013
5 (str. 13)	Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha-Hostivař	1 214 320	07/2014	11/2016
6 (str. 13)	Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.	647 384	11/2014	05/2017
7 (str. 13)	Rekonstrukce trati Praha-Smíchov – Rudná – Beroun	760 000	02/2015	12/2015
8 (str. 14)	Rekonstrukce Negrelliho viaduktu	1 443 478	04/2017	01/2020
9 (str. 14)	Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n.	4 419 960	07/2017	10/2020
10 (str. 14)	Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 2. stavba – I. část, žst. Čelákovice	851 019	01/2017	01/2019
11 (str. 14)	Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice	517 856	06/2017	07/2018
12 (str. 15)	Rekonstrukce žst. Lysá nad Labem	1 777 227	04/2020	08/2022
13 (str. 15)	Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)	1 451 277	01/2019	04/2021
14 (str. 15)	Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně)	1 928 170	09/2019	12/2021
15 (str. 15)	Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)	4 434 128	03/2019	12/2022
16 (str. 16)	Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (včetně)	651 138	09/2021	10/2024
17 (str. 16)	Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem	568 516	01/2022	12/2024
18 (str. 16)	Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov	2 313 629	04/2021	12/2024
19 (str. 16)	Modernizace traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, 1. stavba	1 293 581	02/2022	02/2024
20 (str. 17)	Modernizace a dostavba žst. Masarykovo nádraží	1 655 000	10/2019	05/2021
21 (str. 17)	Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)	2 250 000	02/2022	06/2024
22 (str. 17)	Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovce (včetně)	1 822 000	08/2020	01/2022
23 (str. 17)	Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo)	2 171 000	12/2021	12/2024
24 (str. 18)	Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavin (mimo)	4 678 000	05/2022	12/2026
25 (str. 18)	Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavin (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně)	7 299 000	03/2021	03/2023

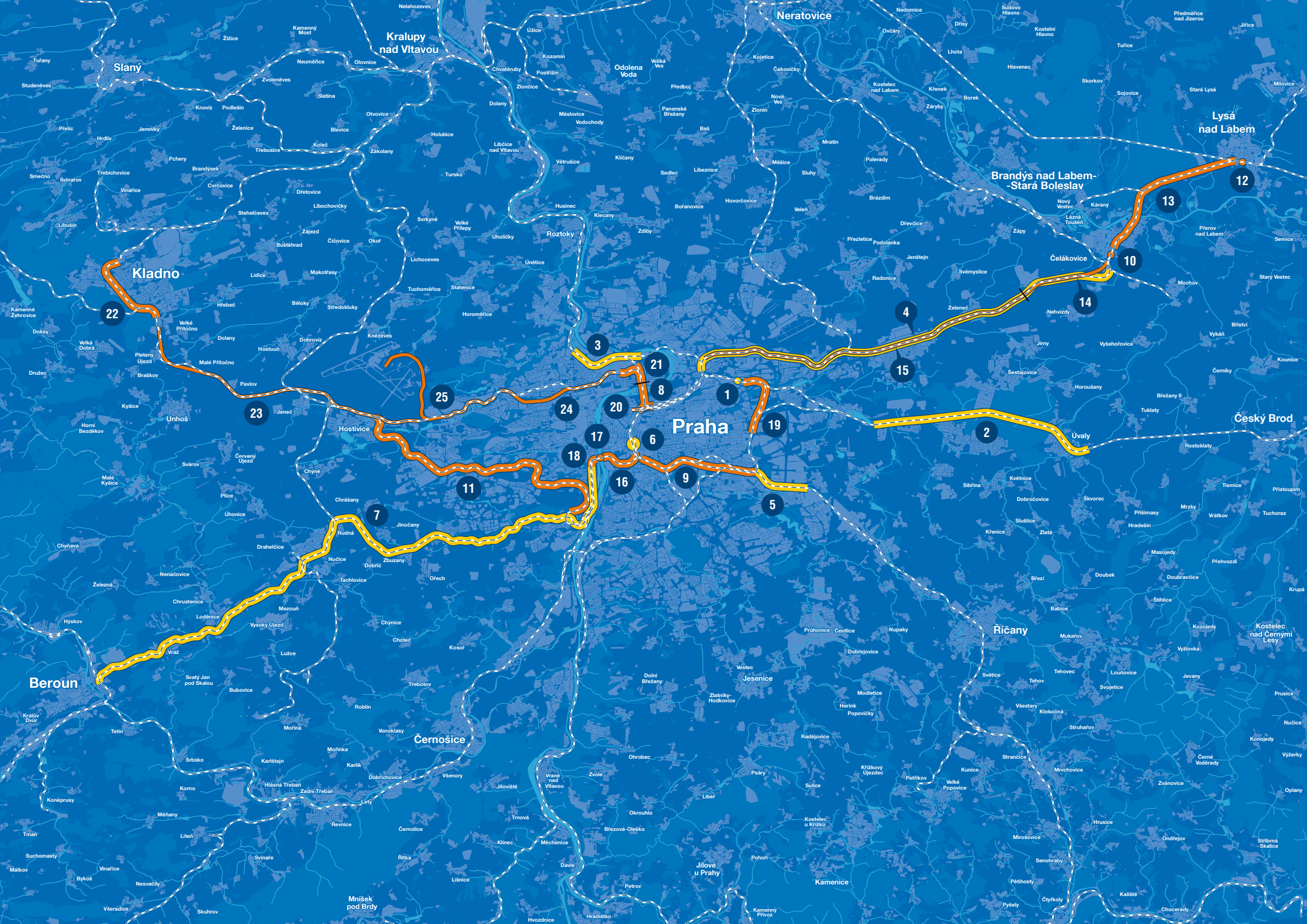
Pražská železniční síť se v průběhu staletí zformovala do významného železničního uzlu. V současné době pražským uzlem prochází tři ze čtyř tranzitních železničních koridorů, umožňující expresní spojení nejen v rámci Česka, ale také k našim sousedům. Dalším důležitým a stále rostoucím prvkem je doprava příměstská.

K dlouhodobým cílům rozvoje železničního uzlu Praha patří zvýšení kapacity tratí pro zkrácení intervalů dálkové osobní, příměstské a městské dopravy, dále pak zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu nebo zlepšení vazeb mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou. Neodílnou součástí modernizace pražského uzlu je i maximální oddělení a zkapacitnění tratí pro nákladní dopravu a snížení hlukové zátěže v zastavěném území.

K nejdůležitějším stavbám posledních let patřila „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly. Tato stavba na vytížené trojkolejné trati, procházející přírodní rezervací Klánovický les, se kvůli špatné dostupnosti a vysoké frekvenci expresních i příměstských vlaků stala velkou výzvou. Díky moderní stavební technice a profesionalitě všech odpovědných osob byly nepříznivé podmínky překonány a trať ve své moderní podobě plně slouží silnému provozu.

Mezi jinými pak zmiňme i zmodernizované úseky v severojižním směru: úsek Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice, v rámci kterého vznikla nová zastávka Praha-Podbaba, a úsek Praha-Hostivař – Praha hl. n., I. část, žst. Praha-Hostivař, v rámci kterého proběhla kompletní rekonstrukce železniční stanice Hostivař s komunikačním propojením na MHD. Tato stavba je současně předvojem dlouho očekávané navazující investice Praha-Hostivař – Praha hl. n.

Významnou a cestujícemi nepřehlédnutelnou rekonstrukcí prošlo také zastřešení haly na pražském hlavním nádraží a současně se rozjíždí i rekonstrukce Negrelliho viaduktu.



Modernizace spádoviště v žst. Praha-Libeň



Stavba se dotýkala výhradně spádoviště včetně navazujícího rozpouštěcího zhlaví se-verozápadně od nástupišť. Stanice se nachází na styku několika tratí celostátní dráhy. Předmětem stavby bylo provést technická opatření pro snížení nadlimitní hladiny hluku, způsobené zejména vlakovými pracemi ve spojení s provozem kolejových brzd. Pro dosažení účelu stavby došlo k výměně dvou údolních kolejových brzd, doplnění jedné nové srázové kolejové brzdy včetně aplikačního zařízení, osazení protihlukových clon na všechny tři kolejové brzdy, rekonstrukci protihlukové stěny a výměně kompresorové stanice společně s úpravou rozvodu vzduchu a vybudování nové odpadní jámky.

V rámci modernizace byl instalován nový elektronický automatizační systém, byly provedeny úpravy trakčního vedení a osvětlení kolejiště. Dále bylo provedeno ukolejnění kovových konstrukcí, přeložky stávajících kabelových vedení a pokládka silnoproudých přípojek. Součástí projektu byla i rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně ohlubní pro kolejové brzdy.

Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
236 521	03/2016	07/2017

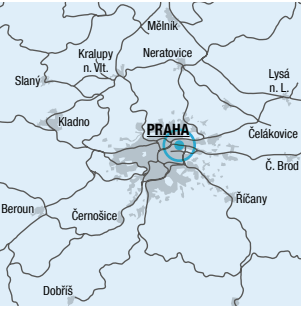
Modernizace traťového úseku Běchovice–Úvaly



Stavba zajistila plnění závazných parametrů modernizované trati na celém koridoru. Především se jednalo o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující lokální omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení a zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Modernizace se prakticky týkala všech zařízení dráhy. Mezi ně se řadí železniční svršek a spodek, objekty na železničním spodku, železniční mosty, propustky, trakční a napájecí vedení, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, zařízení silnoproudé technologie, pozemní objekty využívané pro technologii a jiné. Zároveň byla realizována výstavba protihlukových zdí. V rámci stavby navíc byly provedeny úpravy ve stanici Úvaly a Praha-Běchovice. Kromě rekonstrukce všech zařízení, stejně jako na trati, se stanice dočkaly nových nástupišť, přístřešků a přístupů na nástupiště.

Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
1 729 800	10/2013	09/2016



Identifikační údaje:

- Název stavby:** Modernizace spádoviště v žst. Praha-Libeň vč. protihlukových opatření
- Kraj:** Hlavní město Praha
- Místo stavby:** Železniční stanice Praha-Libeň
- Zajímavost:** Železniční stanice je v současnosti jedinou funkční seřadovací stanicí v uzlu Praha

Optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice



Optimalizovaný úsek se nachází na trati, která je důležitá nejen pro tranzitní a dálkovou dopravu, ale zejména pro příměstskou dopravu mezi železničními stanicemi. Řešený úsek je součástí dvokolejně elektrizované trati se stejnosměrnou soustavou 3 kV. Optimalizací úseku byly vyřešeny požadavky na dílčí zvýšení traťové rychlosti, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC a zajištění požadované propustnosti trati. Dále bylo požadováno zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla. S tímto byly spojené úpravy mostů, zdí, trakce, pozemních staveb, zastřešení nástupišť, návěstidel a dalších objektů.

V rámci stavby byl upraven především směr a sklon trati. Železniční spodek i svršek byl zrekonstruován v celé délce úseku, která činí 4,5 km. Ve stanicích vznikla nová mimoúrovňová nástupiště s přístřešky a mobiliářem. Zvýšení bezpečnosti provozu bylo dosaženo instalací moderního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Vzhledem k tomu, že trať slouží zároveň pro vnitroměstskou přepravu, přibyla v úseku nová zastávka Podbaba. K trati patří i část odbočky Stromovka.

Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
1 022 118	11/2012	01/2016



Identifikační údaje:

- Název stavby:** Optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice
- Kraj:** Hlavní město Praha
- Místo stavby:** Městská část Praha 6 a Praha 7
- Zajímavost:** Část trasy prochází chráněnou lokalitou přírodní památky Pecka a Královská obora

Optimalizace trati Lysá n/L – Praha-Vysočany, 1. stavba



Účelem stavby bylo zvýšení kapacity dráhy v úseku Praha-Vysočany – Čelákovice. Kapacitu dráhy bylo nutné zvýšit pro vedení odklonových vlaků z ramene Praha–Kolín, což bylo podmínkou pro zahájení stavby „Modernizace traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly“.

Zvýšení kapacity dráhy bylo dosaženo nasazením obousměrného traťového zabezpečovacího zařízení (automatického hradla) včetně souvisejících úprav staničních zabezpečovacích zařízení v žst. Praha-Horní Počernice, Mstěnice a Čelákovice. V žst. Praha-Vysočany bylo nasazeno elektronické stavědlo ESA-11 z výzisku stavby Nové spojení, což umožnilo dálkové ovládání odbočky Skály.

Dále bylo v žst. Praha-Horní Počernice postaveno nové ostrovní nástupiště včetně podchodu pro cestující s bezbariérovým přístupem. Součástí stavby bylo i zjednodušení kolejiště žst. Praha-Vysočany, kde došlo ke snesení již nepotřebných kolejí a výhybek.

Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
193 556	08/2011	03/2013



Identifikační údaje:

- Název stavby:** Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba
- Kraj:** Hlavní město Praha, Středočeský
- Místo stavby:** Úsek železniční trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, Praha-Vysočany – Turnov
- Zajímavost:** Pro potřeby stavby se využilo technologické zařízení, které bylo demontováno v rámci stavby „Nové spojení“

Optimalizace TÚ Praha-Hostivař – Praha hl. n., I. část



Předmětem projektu byla rekonstrukce železniční stanice Praha-Hostivař a úseku trati k odbočce Záběhlice. Jednalo se o první část rozsáhlého projektu, který má za cíl optimalizovat traťový úsek mezi stanicemi Hostivař a Praha hlavní nádraží.

Rekonstrukce kolejiště ve stanici spočívala v úpravě hlavních průjezdných kolejí, předjízdných kolejí i kolejí číslo 8, 10 a 12, které mají dostatečnou užitečnou délku pro zastavení nákladních vlakových souprav. Na benešovském zhlaví byl do nového kolejiště napojen soubor stávajících vlečkových kolejí. Za stanicí ve směru odbočky Záběhlice došlo k úpravě koleje do stanice Praha-Malešice. Dále byl ve stanici vybudován nový podchod a přístupové chodníky k novým ostrovním nástupištím.

Dalšími částmi rekonstrukce stanice a přilehlého úseku byly mimo jiné opravy mostů, propustků, výstavba opěrných zdí, výstavba traťového zabezpečovacího zařízení včetně osazení návěstidel, dále pak výstavba nového trakčního vedení, sdělovacího zařízení pro cestující, nové technologické budovy a rekonstrukce železničního svršku a spodku.

Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
1 214 320	07/2014	11/2016



Identifikační údaje:

- Název stavby:** Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha-Hostivař
- Kraj:** Hlavní město Praha
- Místo stavby:** Železniční stanice Praha-Hostivař
- Zajímavost:** Traťový úsek Praha-Hostivař – Praha hl. n. je vstupem IV. tranzitního železničního koridoru do železničního uzlu Praha

Rekonstrukce trati Praha-Smíchov – Rudná – Beroun

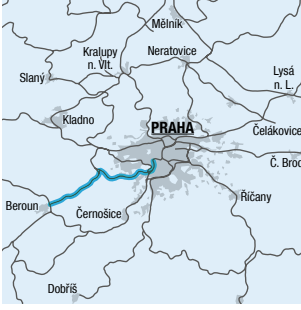


Zrekonstruovaná trať se nachází na neelektrifikovaném, jednokolejném úseku Praha-Smíchov – Beroun. Rekonstrukce probíhala na celém úseku. V začátku trať prochází intravilánem městské části, dále oblastí Prokopského údolí a pokračuje dále krajinou až k Berounu, kde opět vstupuje do intravilánu města.

Záměrem rekonstrukce bylo zvýšení propustné výkonnosti trati, zajištění dálkového řízení provozu, odstranění zbytečné dopravní infrastruktury ve stanicích, zvýšení dovolené třídy traťového zatížení a zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku. Zejména se jednalo o náhradu dožitého kolejového roštu novým na betonových pražcích včetně zřízení bezстыkové koleje a opravy výhybek.

Součástí rekonstrukce byla výstavba nových nástupišť ve stanicích. V souvislosti s tím byly v některých stanicích provedeny kolejové úpravy. Z důvodu vyšší bezpečnosti bylo upraveno deset úrovnňových přejezdů. U sedmi z nich je rozšířena přejezdová konstrukce. U třech je přejezdová konstrukce kompletně zrekonstruována. Opravy se dotýkly také mostu přes Berounku.

Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
760 000	02/2015	12/2015



Identifikační údaje:

- Název stavby:** Rekonstrukce trati Praha-Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)
- Kraj:** Hlavní město Praha, Středočeský
- Místo stavby:** Železniční úsek trati Smíchov–Beroun
- Zajímavost:** Délka trati je 33,55 km, v oblasti Prokopského údolí je trať lemována přírodními památkami

Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.



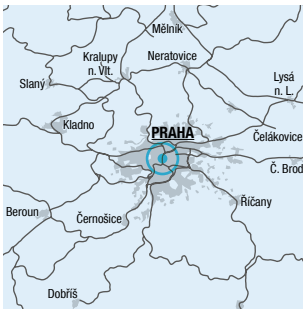
Kromě opravy historické památky bylo hlavním cílem projektu rovněž zvýšení bezpečnosti a komfortu pro cestující. Stávající hala je tvořena dvoulodní obloukovou ocelovou konstrukcí s příčnými světlíky. Má dvacet polí, každé o délce 11,37 metru. Konstrukce haly se klene nad 1., 2., 3. a 4. nástupištěm, sahá od historické Fantovy budovy až ke koleji č. 20. Historická nástupištní hala je spolu se secesní Fantovou budovou dominantou pražského hlavního nádraží.

Stavba zahrnovala rekonstrukci odvodnění haly, rekonstrukci a dostavbu lávek včetně zábradlí, nové prosklení světlíků, bočních stěn a čel haly a přístřešku Fantovy budovy. Byla provedena také obnova protikorozi ochrany nosné konstrukce, nahrazení střechního pláště novým, revize spojů a obnova poškozených nýtů.

Rekonstrukce haly byla prováděna za provozu nádraží. Právě požadavek na minimální dopad rekonstrukce do provozu vlaků měl zásadní vliv na celý harmonogram stavby a dobu výstavby. Stavbu bylo nutné rozdělit na sedm hlavních etap, které se dále dělily tak, aby mohla být provozována maximální možná plocha nástupišť a nedošlo k uzavření více než dvou kolejí a dvou nástupištních hran současně. Práce tak probíhaly v těsné blízkosti cestujících na nástupišti, proto bylo nutné zajistit jejich bezpečí a minimalizovat nepříznivé vlivy v okolí stavby.



Investiční náklady (v tis. Kč):	Zahájení realizace:	Ukončení realizace:
647 384	11/2014	05/2017



Základní data projektu:

- Rozměry zastřešeného prostoru:** 233,2 × 76,2 m
- Zastavěná plocha:** 17 770 m²
- Obestavěný prostor:** 277 745 m³
- Rozpětí oblouků:** 33,3 m
- Výška oblouků:** 18 m

Identifikační údaje:

- Název stavby:** Rekonstrukce zastřešení haly žst. Praha hl. n.
- Kraj:** Hlavní město Praha
- Místo stavby:** Železniční stanice Praha hlavní nádraží
- Zajímavost:** Ocelová hala je historickým objektem podléhající památkové ochraně