

Datum: 18. dubna 2017

Přestavba a modernizace železničního uzlu Plzeň je v polovině

Správa železniční dopravní cesty zahájila přestavbu celého železničního uzlu Plzeň v roce 2011 přípravnou stavbou Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. tranzitního železničního koridoru. Během ní stanice dostala nový podchod, který vyřešil bezbariérové přístupy na nástupiště a umožnil cestujícím snadněji přestupovat na městskou a regionální dopravu v ulicích Šumavská a Železniční.

Modernizace železniční stanice je rozdělena na celkem pět samostatných staveb, které jsou mezi sebou technicky a ekonomicky provázány. Smyslem nákladné modernizace je uvést plzeňské nádraží do stavu, který odpovídá jeho významu a současným požadavkům na moderní cestování. Ukončení celého souboru staveb je při celkových investičních nákladech zhruba 6,3 miliardy korun naplánováno na rok 2022.

Železniční stanice Plzeň hlavní nádraží patří mezi významné železniční uzly v České republice. Ústí do něj celkem šest železničních tratí regionálního, celostátního i evropského významu. Tratě směrem od Prahy do Chebu, do Domažlic a také do Českých Budějovic jsou součástí evropské železniční sítě TEN-T. Ve směru z Prahy do Chebu je železniční uzel součástí III. tranzitního železničního koridoru (TŽK), který protíná Českou republiku od slovenských hranic (Mosty u Jablunkova) přes Ostravu, Olomouc, Pardubice a Prahu až ke státní hranici se Spolkovou republikou Německo (Cheb). Kromě uvedených tratí ústí do uzlu rovněž tratě ze směru Klatovy a Žatec.

Harmonogram přestavby uzlu byl sestaven tak, aby každá dílčí stavba tvořila samostatný funkční celek, který se může realizovat současně s dalšími stavbami či v jejich těsné časové návaznosti. Tímto způsobem se daří zkrátit celkovou dobu přestavby na možné minimum.

„Jsem rád, že se nám daří dodržovat předem stanovený časový harmonogram stavby. Určitě je to dobrá zpráva hlavně pro obyvatele Plzně i s ohledem na určité nepohodlí a dopravní komplikace, které sebou tak rozsáhlá stavba nutně nese. V případě, kdy by mezi jednotlivými etapami vznikaly velké časové prodlevy, by se celá modernizace také neúměrně prodražovala,“ říká náměstek pro modernizaci dráhy Ing. Mojmír Nejezchleb z generálního ředitelství SZDC.

„Hlavním přínosem právě probíhající stavby je rekonstrukce jižní části plzeňského hlavního nádraží včetně nástupišť a přestavba mostů Mikulášská. Náročné práce v centru města, jež navíc musí brát zřetel na případné nevybuchlé letecké pumy z bombardování na konci II. světové války, důkladně prověřují odborné schopnosti našich pracovníků. Věřím, že pozitivní změny po dokončení stavby vynahradí veřejnosti dočasná omezení,“ říká za sdružení zhotovitelů Ing. Pavel Pilát, generální ředitel Metrostavu.

Projekt **Uzel Plzeň, 1. stavba** se v současné době nachází v konečné fázi realizace. Modernizace řeší zejména přestavbu pražského zhlaví* osobního nádraží, včetně jeho severní části a nástupišť a dále výstavbu centrálního stavědla „Triangl“.

Probíhající stavba **Uzel Plzeň, 2. stavba** byla zahájena v prosinci roku 2016. Její náplní je především rekonstrukce osobního nádraží Plzeň hl. n. Dokončení této etapy se předpokládá v roce 2019. Stěžejními celky jsou pak rekonstrukce jižní části osobního nádraží, včetně nástupišť, dále prodloužení zásobovacího tunelu, rekonstrukce chebského zhlaví a přestavba mostů Mikulášská. Řešeny budou rovněž komunikace a přednádraží, zahrnující rozsáhlé úpravy veškeré infrastruktury. V místě pod novými železničními mosty dojde k významnému nárůstu šířky uličního prostoru. Současná tramvajová trať dostane nové samostatné těleso, silniční komunikace dva jízdní pruhy v obou směrech a zbudována bude také cyklostezka a chodníky. V současné době probíhají v Mikulášské ulici práce na přeložkách infrastruktury a přípravné práce pro snesení mostní konstrukce severního mostu. Dále probíhají práce na demontáži stávajícího železničního svršku v severní části kolejí a potřebné úpravy trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Rovněž již byly zahájeny práce na výstavbě odstavných kolejí pro ošetření osobních souprav.

Akce **Uzel Plzeň, 3. stavba** je ve fázi příprav. Náplní této části stavby uzlu je především modernizace křížení dvou tratí, III. tranzitního železničního koridoru ve směru Plzeň – Cheb a tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN. Nutnou přípravnou stavbou pro umožnění realizace přeložky domažlické trati je také přeložka stávající silnice I/26. Nová silnice je navržena jako obousměrná dvoupruhová komunikace.

Poslední dvě stavby nutné ke kompletnímu dokončení modernizace celé stanice Plzeň hlavní nádraží se nachází ve fázi příprav. Jedná se o projekt **Uzel Plzeň, 4. stavba**, jehož příprava a zahájení závisí na konečném výsledku zpracovávané koncepce spádovišť v české železniční síti a projekt **Uzel Plzeň, 5. stavba**. Ten řeší část železniční stanice s výjezdem na České Budějovice, zřízení zastávky Plzeň-Slovany. Naproti tomu stanice Plzeň-Koterov bude zrušena.

Tak, jak bude postupovat přestavba železniční infrastruktury, začne SŽDC i s přípravami na komplexní rekonstrukci staniční budovy. Ta bude představovat opravu pláště budovy, střechy a oken. Nově budou přeloženy všechny inženýrské sítě a rekonstruovány budou také provozní prostory. Důstojnou podobu dostane i zázemí pro cestující.

„Na základě dokončení stavebně technického a stavebně historického průzkumu budeme v následujících týdnech připravovat kritéria zadání veřejné zakázky na projektovou dokumentaci celkové rekonstrukce výpravní budovy plzeňského hlavního nádraží. S celkovou opravou, kterou odhadujeme na zhruba půl miliardy korun, bychom rádi začali po roce 2020. Stavbu chceme navrhnout na kofinancování z fondů Evropské unie,“ říká ředitel Správy osobních nádraží Plzeň Ing. Jiří Stuna.

Časový harmonogram jednotlivých staveb:

Uzel Plzeň, 1. stavba, přestavba pražského zhlaví, realizace 2014–2017.

Uzel Plzeň, 2. stavba, přestavba nádraží včetně mostů Mikulášská, 2016–2019.

Uzel Plzeň, 3. stavba, přesmyk domažlické trati, předpoklad realizace 2017–2020.

Uzel Plzeň, 4. stavba přestavba žateckého zhlaví, předpoklad realizace 2020–2022.

Uzel Plzeň, 5. stavba, Lobzy – Koterov nádraží, předpoklad realizace 2018–2020.

Uzel Plzeň, 2. stavba – základní technické údaje:

Traťová rychlost pro průjezd ve směru III. TŽK: 80 km/h.

Délka nově vložených kolejí: 5,5 kilometru.

31 zcela nových výhybek.

35 výhybek nově zabezpečených.

24 výhybek nově vybaveno elektroohřevem.

Nové trakční vedení dosáhne délky 17,4 kilometru.

Nové nástupištní hrany o délce 1,1 kilometru.

Nový podchod o délce 29 metrů.

Zavazadlový tunel délky 39 metrů.

* kolejové rozvětvení na vjezdu a výjezdu stanice

Marek Illiaš

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

T: 602 570 654

E: illias@szdc.cz

www.szdc.cz