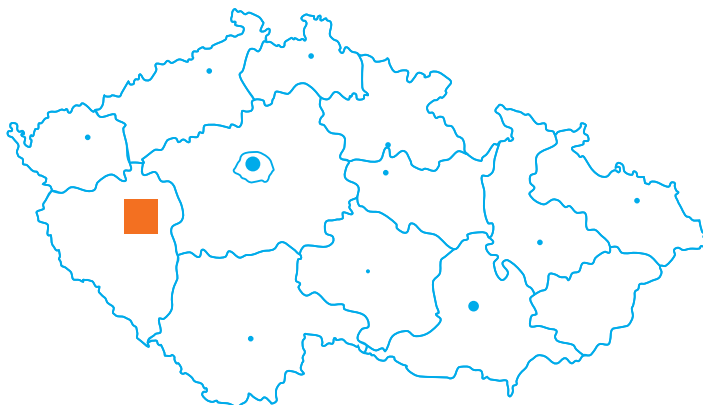


Uzel Plzeň, 2. stavba přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská

Datum realizace: 12/2016–12/2018



kód stavby: P-02
aktualizace: 22. 8. 2018



Modernizace, která výrazně vylepší podmínky železniční dopravy v Plzni je rozdělena do pěti etap. Část plzeňského hlavního nádraží získala důstojnou podobu při první etapě, během které bylo mimo jiné zrekonstruováno kolejové rozvětvení v severní části nádraží. Tím však práce v železničním uzlu nekončí. Důležitá součást dopravního systému západočeské metropole se dočká dalšího vylepšení, které přispěje ke zkvalitnění cestování a zároveň ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti železničního i silničního provozu. Stavební činnost ve druhé etapě totiž cílí na dokončení přestavby osobního nádraží spočívající v úpravách stávajících staveb a zařízení v jižní části stanice.

Po dokončení druhé stavby nabídne železniční uzel Plzeň zrekonstruovaná nástupiště, nový podchod s napojením na nový autobusový terminál i kompletně vyřešený prostor přednádraží.

Projekt je spolufinancovaný z EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF).



01

01 — Rekonstrukce přednádražního prostoru

02 — Vizualizace severního mostu

03 — Vizualizace jižního mostu

ROZHODUJÍCÍMI OBJEKTY STAVBY JSOU ŽELEZNIČNÍ MOSTY

Součástí stavby nejsou výhradně drážní objekty na plochách současného kolejíště, modernizace se týká také rekonstrukce části Mikulášské ulice. Právě nad ní vede dvojice mostů (severní a jižní), jejichž přestavbu projekt rovněž zahrnuje. Více než stoleté mosty převádějí koleje nad frekventovanou silnici I/20, která prochází Plzní od severu k jihu. Kromě této páteřní silnice pod mosty navíc vede dvojice kolejí tramvajových linek městské hromadné dopravy.

Stav mostů však nevyhovoval požadovaným parametrům, a to jak z hlediska únosnosti, tak z hlediska prostorového uspořádání komunikací pod nimi. Proto je prováděna jejich celková přestavba. V souvislosti s tím bude zahlobena a šířkově upravena vlastní ulice Mikulášská.

Nejsložitější je právě rekonstrukce mostů. Oba se rozšíří, stejně tak se zvětší jejich podjezdové výšky. Například

severní most, který je blíž centru, se z 25 metrů rozšíří na téměř 40, druhý jižní, ležící blíže k Petrohradu, se rozšíří z 15 na 26 metrů. Rozšíření umožní zlepšení šířkového uspořádání jízdních pruhů a chodníků.

V nové podobě přibudou jízdní pruhy pro silniční dopravu a rovněž cyklostezka. Ani nosnost obou mostů nebyla dostatečná, a proto vznikají zcela nové konstrukce, které umožní vyšší zatížení.

Nový jižní most tvoří ocelobetonová desková rámová konstrukce se zabetonovanými ocelovými nosníky. Severní přemostění pak zahrnují dvě samostatné deskové konstrukce z předpjatého betonu, které jsou v podélném směru navrženy jako spojitý nosník o dvou polích.

Stávající opěrné zdi, které navazují na mosty, budou také opraveny a částečně i přesunuty do zcela nové polohy, což je

dané posunutým umístěním opěr.

Rozsah prací má dopad na provoz železničních tratí do tří směrů, a to směrem na Domažlice, Cheb a Klatovy. Celkově jsou do uzlu Plzeň zaústěny tratě regionálního, celostátního i nadnárodního významu ze šesti směrů.

Kolejové úpravy se týkají jižní části osobního nádraží od kolejového rozvětvení ve směru na Prahu až k mostům přes řeku Radbuza, kde stavba navazuje na již dokončený projekt „Průjezd uzlem Plzeň ve směru 3. TŽK“. Další vymezení prostoru staveniště je v jižní části kolejíště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť 5 a 6. Součástí stavby je také výstavba odstavného kolejíště pro provozní ošetření souprav v prostoru dnešního seřaďovacího nádraží s návazností na depo kolejových vozidel.



02



03



04



05



06



07

PO NOVÉM SVRŠKU SE BUDE JEZDIT RYCHLEJI

Hlavní náplní modernizace je nezbytná úprava a náhrada železničního svršku a spodku. Po dokončení přestavby se zvýší maximální rychlost na kolejích třetího tranzitního koridoru na 80 km/h, u trati na Klatovy na 60 km/h. V rámci rekonstrukce železničního spodku bude vybudováno zcela nové odvodnění a následně položeny nové podkladní vrstvy.

Nástupní hrany na nástupištích budou vyvýšeny na 550 mm nad temeno kolejnice, což zajistí cestujícím snazší nástup a výstup do a z vlaků. Nástupiště č. 5 a 6 budou upravena ve stávající poloze. Jejich zastřešení projde obnovou, která bude respektovat historický ráz a taktéž památkovou ochranu. Celé nádraží je nemovitou kulturní památkou, a kromě zastřešení nástupišť zhotovených v roce 1907

ve stylu geometrické secese spadá pod ochranu i zábradlí na výstupu ze stávajícího podchodu, zábradlí na opěrných zdech či pítka na nástupištích.

Opravy zastřešení se dočká i balkon výpravní budovy spojující nástupiště č. 3 a 5. Přístup na všechna nástupiště bude kompletně mimoúrovňový pomocí podchodů a zároveň bezbariérový, což usnadní pohyb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Kromě výtahů se cestující dostanou na nástupiště po schodištích širokých 2,5 metru, přičemž povrch schodiště i podchodu bude obložen žulovými deskami. Na koncích nástupišť či na mostních konstrukcích bude v souladu s legislativou umístěno nové ocelové zábradlí.

04 — Pod mosty je po téměř celou dobu zachován provoz tramvají

05 — Výstavba 6. a 5. nástupiště

06 — 6. nástupiště a odhalená nádražní budova

07 — Pod mosty finišuje stavba tramvajové tratě a vozovek



08



09

PODCHOD SE DOČKÁ PRODLOUŽENÍ

08 — Vizualizace zastřešení nástupišť
09 — Vizualizace prodlouženého podchodu

V rámci stavby zaměřené na zlepšení průjezdu uzlem Plzeň byl postaven západní podchod. Při navazující realizaci 1. stavby došlo v severním kolejišti k rekonstrukci zavazadlového tunelu a výstavbě nového východního podchodu, který vede k autobusovému terminálu v Šumavské ulici. Při realizaci 2. stavby je rekonstruován zavazadlový tunel v jižní části, který bude prodloužen k poště a nově budován východní podchod s výstupy na 5. a 6. nástupiště. Ten navazuje na již postavenou část podchodu v 1. stavbě.

Z technologického vybavení bude doplněno sdělovací zařízení, které

sloučí informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizaci či kamerové systémy. Modernizací projde i staniční zabezpečovací zařízení, které bude zapojené do obvodu Triangl, kde bylo v rámci předchozí stavby vybudováno nové elektronické stavědlo 3. kategorie umožňující zapojení do dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení.

Některé ze současných staveb budou trvale odstraněny. Jedná se zejména o objekty bez architektonické hodnoty a také bez dostatečné technické úrovně, které ztratily své využití.

Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	10/2007	07/2014	03/2016	05/2016	04/2016	12/2016	12/2018

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení;
VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

ÚDAJE O STAVBĚ

Rozsah stavby:

délka nového trakčního vedení: 17 400 m
délka nově vložených kolejí: 5 594 m
– úsek tratě Praha – Plzeň – Domažlice – Česká Kubice v km
103,370–104,130
– úsek tratě Č. Budějovice – Plzeň – Cheb v km
348,800–349,823
– úsek tratě Plzeň–Žatec v km 0,000–2,900

Výhybky:

nové: 31
s elektrickým ohřevem výměn: 24
nově zabezpečené: 35

Mostní objekty:

železniční mosty: 5
z toho:
podchod: 1 (délka 29 m)
zavazadlový tunel: 1 (délka 39 m)
demolice stávajících mostů: 2
opěrné zdi: 3

Nástupiště:

celková délka hran: 1 137 m

Název stavby:

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

Místo stavby:

železniční stanice Plzeň

Katastrální území:

Plzeň, Plzeň 4, Božkov, Doudlevice

Druh stavby:

modernizace

Objednatel:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Zpracovatel projektové dokumentace:

SUDOP PRAHA a.s.

Zhotovitel:

Společnost „Metrostav + OHL – Uzel Plzeň“

Celkové investiční náklady stavby:

1 487 861 000 Kč (bez DPH)
– Schválený příspěvek EU: 839 459 000 Kč

Tento leták byl aktualizován v srpnu 2018.

Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační. Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.