Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

sfdi STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

Tisková zpráva

PLZEŇ, 14. května 2019

Modernizace plzeňského hlavního nádraží je u konce

Plzeňské hlavní nádraží získalo moderní podobu, která odpovídá jeho významu v regionální i dálkové železniční dopravě. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně ukončila celkovou přestavbu stanice. Cestujícím zde slouží dva podchody pod všemi nástupišti, obyvatelé krajské metropole pak ocení dva rekonstruované železniční mosty přes Mikulášskou ulici. Stavba začala v prosinci 2016, celkové náklady přesáhly 1,3 miliardy korun.

Železniční uzel Plzeň se nachází na části 3. tranzitního železničního koridoru z Prahy do Chebu. V uplynulých letech zde proběhly dvě investiční akce SŽDC, zaměřené nejprve na průjezd zdejším uzlem, poté také na první část hlavního nádraží. Již dříve tak byl modernizován úsek do stanice Plzeň-Jižní Předměstí a následně východní část samotné centrální stanice, kde postupně prošly rekonstrukcí 1., 2., 4. a částečně i 3. nástupiště. Současně začala výstavba druhého podchodu, který od loňského prosince spojuje všechna nástupiště s novým terminálem autobusové dopravy.

„Během více než dvouleté intenzivní stavební činnosti se dokončilo 3. nástupiště, kompletní modernizací pak prošla nástupiště číslo 5 a 6. Rekonstrukce obou historických mostů přes Mikulášskou ulici zlepšila nejen parametry železniční dopravy, ale také provozu na silniční komunikaci. Její rozšíření umožnilo vytvoření samostatných pruhů pro tramvaje a cyklisty. Všichni máme ještě v dobré paměti, s jakým zájmem sledovali Plzeňané výměnu obou ocelových mostních konstrukcí," popisuje generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda

Cílem právě dokončené stavby byla celková přestavba kolejového rozvětvení ve směru na Cheb a navazujících kolejí. Cestující mohou využívat celkem šest nástupišť, která získala moderní parametry, na všechna je z obou podchodů díky výtahům zajištěn bezbariérový přístup. *„To je velký pokrok z hlediska bezpečnosti provozu, protože ještě před zahájením rekonstrukce byl přístup na některá nástupiště po úrovňových přechodech, a to při zdejší velké frekvenci vlaků. Nyní již vše odpovídá standardům 21. století*," poznamenává Jiří Svoboda. Jak dodává, vlaky nyní mohou projíždět plzeňským hlavním nádražím rychlostí 80 km/h.

Rekonstrukcí prošlo také zabezpečovací a sdělovací zařízení. Díky tomu získala stanice moderní informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizaci, kamerové systémy a především přenosové systémy pro dálkové řízení provozu.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
www.szdc.cz

Na zlepšování parametrů infrastruktury se podílelo také statutární město Plzeň, které zajistilo rekonstrukci tramvajové trati a také celého přednádražního prostoru. Jeho investicí bylo rovněž vybudování již zmiňovaného autobusového terminálu, který se otevřel pro veřejnost vloni v prosinci. „*Všemi těmito kroky a investicemi jsme chtěli výrazně zvýšit komfort pro cestující. Obě nádraží, autobusové a vlakové, nově splňují parametry 21. století a celá tato oblast se nyní stává klíčovým moderním dopravním uzlem našeho města. Věřím, že i díky tomu přilákají jednotlivé druhy dopravy ještě více cestujících*," sděluje primátor města Martin Baxa.

„Práce v centru města je vždy velmi náročná a projekt rekonstrukce plzeňského nádraží se nachází na silně exponovaném místě. Kvůli výměně mostů přes Mikulášskou ulici bylo třeba koordinovat vlakovou, tramvajovou, automobilovou i pěší dopravu, zároveň dávat pozor na možnou přítomnost nevybuchlých pum z druhé světové války, a to vše v co nejkratším možném čase tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do normálního běhu města. Máme rádi výzvy, a tak je nám velkou ctí, že jsme se mohli na tomto náročném a zároveň krásném projektu podílet a že se nám díky příkladné spolupráci se SŽDC a městem Plzeň vše podařilo dokončit s požadovanými parametry," říká Karel Volf, obchodní ředitel společnosti Metrostav.

Práce na železnici v Plzni se však nezastavily. V plném proudu je již budování takzvaného přesmyku domažlické trati, který má být po stavební stránce dokončen ještě v letošním roce.

Zhotovitelem stavby s názvem Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská byla společnost MTS + OHL - Uzel Plzeň, jejímž správcem byl Metrostav. Projekt byl spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše nákladů na projekt dosáhla 1 351 994 773 Kč. Míra podpory EU činila 22 613 926 €, zhruba 628 441 004 Kč. Financování z národních zdrojů zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
T 601 380 700
E press@szdc.cz
www.szdc.cz