

## 6. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

### Modernizace trati Rokycany – Plzeň

Stavba Modernizace trati Rokycany – Plzeň, zahájená v srpnu 2013, je součástí obnovy III. tranzitního železničního koridoru Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava - Mosty u Jablunkova, k níž se Česká republika zavázala v rámci mezinárodních dohod. Projekt řeší komplexní modernizaci traťového úseku mezi Rokycany a Plzní, spojenou s výrazným zkrácením jízdních dob díky zkrácení úseku o 6,1 km a zvýšení traťové rychlosti.

Úsek Rokycany – Plzeň se nachází na elektrifikované dvoukolejné trati č. 170 Praha – Plzeň, která tvoří nejdůležitější část celé západní větve III. tranzitního železničního koridoru (TŽK) Praha – Plzeň – Cheb – st. hranice s Německem.

Stavbu lze rozdělit na dvě hlavní části:

1. Rokycany – Ejpovice, která je dlouhá 4 893 m. Ve většině své délky využívá současnou trasu, největší úpravou je 1090 m dlouhá přeložka tratě přibližně mezi dálničním mostem a zastávkou Klabava, která vylepší směrové poměry dvou protisměrných oblouků s malým poloměrem.
2. Ejpovice – Plzeň, dlouhou 9 255 m. Její větší část tvoří 6 482 m dlouhá přeložka trati, kde je hlavní stavbou dvojice jednokolejných tunelů pod terénními útvary Homolka a Chlum s délkou 4 150 m. Oba tunely budou v celé své délce opatřeny pevnou jízdní dráhou, jejíž hlavními výhodami jsou vysoká životnost, prakticky bezúdržbová konstrukce, nízká konstrukční výška a oproti klasickému svršku delší doba udržení geometrické polohy koleje. První – jižní tunel byl proražen v červnu 2016. V současné době probíhá ražba druhého tunelu, koncem roku 2016 bylo proraženo zhruba 1000 m.

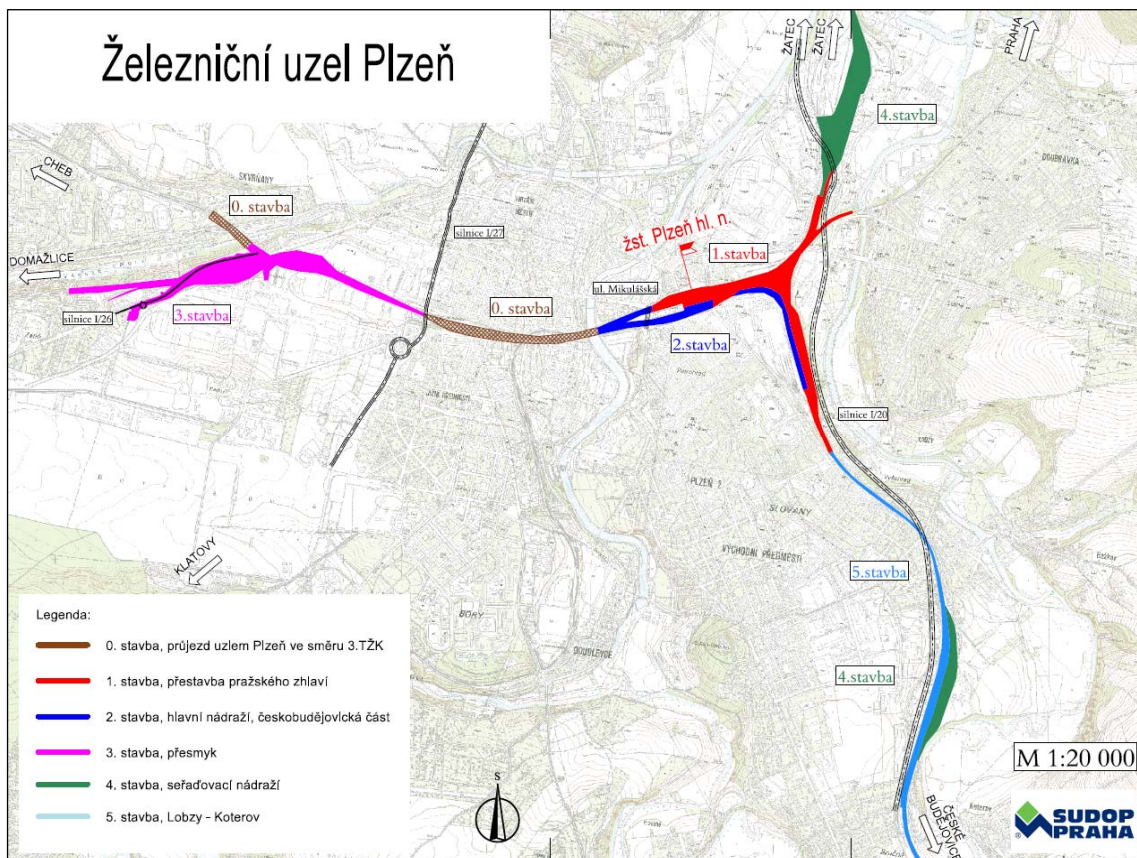


Stávající trať v úseku Ejpovice - Chrást bude zjednotlena a sloužit bude pouze regionální dopravě pro vlaky do Chrástu a Radnic. Trať v úseku Chrást - Plzeň-Doubravka bude snesena.



## Přestavba železničního uzlu Plzeň

V roce 2008 bylo vydáno územní rozhodnutí na stavby s názvem „Průjezd uzlem Plzeň“ a „Uzel Plzeň“. Modernizace uzlu je rozdělena do šesti staveb. Nultá stavba, takzvaný „Průjezd uzlem Plzeň“ zahrnuje úsek mezi plzeňskými stanicemi Hlavní nádraží a Jižní předměstí, byla dokončena 31.5.2014. V současnosti pokračuje 1. stavba Uzlu, která zahrnuje pražské zhlaví neboli tzv. triangl (napojení tratí od Prahy, Žatce a Českých Budějovic) a severní polovinu kolejiště osobního nádraží. V roce 2017 by na ni měla navázat 2. stavba Uzlu, při níž bude rekonstruováno kolejiště v jižní polovině stanice a dále chebské zhlaví včetně obou viaduktů nad Mikulášskou ulicí.



Rozvržení staveb v rámci železničního uzlu Plzeň

## Přestavba žel. stanice Plzeň: „Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví“

Zatímco v roce 2014 byly prováděny práce na kolejišti v Lobzích a v oblasti seřadovacího nádraží, v následujících letech se již stavba převážně přesunula na plzeňské hlavní nádraží. V roce 2016 proběhla největší etapa, a to rekonstrukce sudé kolejové skupiny, zahrnující kromě nástupišť č. 1 a 2 také rozsáhlé kolejiště ve směru na most Gambrinus, seřadovací nádraží a traťový úsek směr Chrást u Plzně. Od května do září cestujícím sloužila provizorní nástupiště u Šumavské ulice, která umožnila jízdu vlaků ve směru na Klatovy. V září bylo uvedeno do provozu nástupiště č. 2 a související kolejiště (koleje č. 2, 4), v listopadu bylo zprovozněno i poslední z nástupišť – č. 1. Poté byl ještě v prostoru sudých kolejí dokončen výstup z podchodu do Šumavské ulice.

Práce na hlavním nádraží tedy představovaly kompletní výměnu železničního svršku a spodku, odvodnění, a vybudování nástupišť ze žulové dlažby se zvýšením hrany nástupiště na 550 mm nad temeno kolejnice. Významnou částí prací bylo zastřešení nástupišť, které svými tvary respektuje původní architektonické řešení nástupišť ve stylu geometrické secese z roku 1907. Jedinou výjimkou je nové hlavové nástupiště č. 4, které musí svými rozměry a uspořádáním umožňovat příjezd záchranných složek do prostoru příčné haly u výpravní budovy. Zastřešení nástupiště č. 4 pak navazuje na tvar původního repasovaného zastřešení příčné haly. Součástí stavby je také výstavba zcela nového východního podchodu pro cestující, který v budoucnosti propojí všechna nástupiště se Šumavskou ulicí a autobusovým terminálem. Dále stavba zahrnuje nové trakční vedení, informační a orientační systém a elektronické zabezpečovací zařízení, které využívá novou budovu ústředního stavědla v prostoru „trianglu“ na pražském zhlaví. V neposlední řadě se jedná i o silnoproudá technologická zařízení. V roce 2017 by měly být provozovány nákladní koleje v sudé kolejové skupině.



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

Na 1. stavbu uzlu navazuje stavba druhá, již lze z hlediska charakteru navrhovaných stavebních úprav rozdělit do dvou částí.

Část týkající se železničního provozu řeší dokončení rekonstrukce osobního nádraží v Plzni. Jedná se zejména o rekonstrukci nástupišť č. 5 a 6 a přestavbu zbývající části kolejí osobního nádraží včetně celého chebského zhlaví. V rámci druhé stavby bude na nástupiště č. 5 a 6 prodloužen podchod pro cestující vybudovaný v 1. stavbě. Současně bude prodloužen také stávající zavazadlový podchod, který nově povede od výpravní budovy až k budově Pošty v Železniční ulici. Nahradí tak stávající nevyhovující úrovňový přechod cestujících přes koleje 102–107. V rozsahu výše uvedených úprav bude provedena rekonstrukce trakčního vedení, rozvodů nn a osvětlení a repase zastřešení nástupišť č. 5 a 6.

Významnou součástí této stavby je rekonstrukce stávajících ocelových nýtovaných mostů přes Mikulášskou ulici, včetně prostoru přednádraží. V prostoru obou železničních mostů dojde k výrazné změně šířkového uspořádání uličního prostoru (tramvajová trať na samostatném tělese, dva jízdní pruhy v obou směrech, cyklostezka a chodníky) a tudíž i nárůstu rozpětí nových mostů. Jižní most je v podélném směru navržen jako spojitý rám o třech polích s parabolickým náběhem ve středním poli. Rozpětí polí je 4,0 + 26,8 + 4,0 m. Krajní pole jsou z boků uzavřená a je zde vstup pouze pro údržbu a kontrolu mostního objektu. Severní most bude zachován o dvou polích. Rozpětí mostních polí bude zvětšeno na 18,05 + 20,25 m. Nosnou konstrukci bude tvořit spojitý nosník z předpjatého betonu.

## **Uzel Plzeň, 3. stavba - přesmyk domažlické trati**

Akce řeší třetí etapu celkové modernizace železničního uzlu Plzeň. Jeho předmětem je rekonstrukce stávající dvoukolejné železniční tratě Plzeň – Cheb v úseku od km 350,781 do km 352,201 a rekonstrukce stávající jednokolejné trati na nově dvoukolejnou trať v úseku Plzeň – Domažlice v úseku od km 105,176 do km 108,310. Součástí rekonstrukce je také stavba silničního mostu nezbytná k realizaci mimoúrovňového křížení železniční tratě Plzeň – Domažlice se silnicí I/26. Poloha mostu se předpokládá na úrovni stávajícího křížení železniční tratě se silnicí I/26 v km 107,089. Stavební práce na obou rekonstruovaných úsecích spočívají zejména v rekonstrukci železničního spodku, železničního svršku, mostů a inženýrských staveb, zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Účelem rekonstrukce je zvýšení maximální rychlosti na 160 km/h a dosažení parametrů železniční trati kategorie UIC D4.