

4. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Město Plzeň leží na průsečíku šesti hlavních tratí. V roce 2008 bylo vydáno územní rozhodnutí na stavby s názvem „Průjezd uzlem Plzeň“ a „Uzel Plzeň“. Modernizace plzeňského železničního uzlu odstartovala v roce 2011 a byla rozdělena celkem do 6 staveb. Z nich jsou již 4 dokončeny.

- **Modernizace trati Hlavní nádraží – Koterov**

Rozsáhlá modernizace plzeňského železničního uzlu pokračovala do předposlední fáze. Díky investici více než dvě miliardy korun se zrychlí a zkapacitní téměř čtyřkilometrový úsek mezi lobezskou částí Hlavního nádraží a stanicí v Koterově. Unikátní na této stavbě je také koordinace celé akce s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, které bude mít pod tratí připravené stěny a stropní desku tunelu pro budoucí křížení trati a silnice I/20. Piloty a svíslé stěny tunelu jsou realizovány technologií podzemních stěn z monolitického železobetonu až do hloubky 21 metrů, které budou jedny z nejmohutnějších v České republice. Tunel pod tratí má být dlouhý zhruba 300 metrů a je unikátní také díky ostrému úhlu křížení silnice a železnice – pouhých cca 15 stupňů. Náklady na výstavbu zárodku tunelu jsou 870 milionů korun. V místě bývalého koterovského přejezdu nechalo město vybudovat více než dvousetmetrovou ocelovou lávku pro chodce a cyklisty, která překlenula jak železnici, tak čtyřproudou silnici U Seřadiště.



Modernizace úseku z Hlavního nádraží do Koterova, která navazuje na již dokončenou rekonstrukci kolejí ve stanici Plzeň Hlavní nádraží, po dokončení umožní zvýšení traťové rychlosti ze současných 100 na 120 km/h. Přestavbou projde nejen samotný traťový úsek, ale také stanice Plzeň-Koterov. Vybuduje se nová železniční zastávka Plzeň-Slovany, která nabídne lepší návaznost na linky městské hromadné dopravy a regionální autobusy. Vzniknou zde dvě nástupiště s délkou 120 metrů. Přístup k vlakům bude bezbariérový z Lobezské a Sušické ulice. V Koterově dojde k odstranění tří stávajících nástupišť a k následné změně konfigurace kolejí, které budou tvořit dvě hlavní a dvě předjízdny koleje. Stanice se bude nově dálkově řídit z plzeňského Hlavního nádraží. Za koterovským nádražím se zrekonstruují dopravní koleje a provede se příprava na budoucí dvoukolejný pokračování trati směrem na Starý Plzenec. Celá stavba má být hotová na začátku roku 2023.



- **Nová moderní vstupní brána u Hlavního nádraží**

Plzeň zásadně upravila a proměnila veřejné prostranství u bočního vstupu na hlavní vlakové nádraží a směrem k autobusovému terminálu. Vzniklo zde nové infocentrum s gastroprovozy, terasou, pobytovými lavičkami a dalším zázemím. Z nevládného prostoru se stala nová reprezentativní vstupní brána do krajské metropole. Dominantou lokality je vyhlídková věž s podestou ve výšce 12 metrů nad terénem. Nově upravený veřejný prostor o rozloze více než 3000 metrů čtverečních oživuje sedm metrů vysoké dílo Cake Tower od slovenského sochaře Andreje Margoče. Náklady na tento projekt činily necelých 25 milionů korun.

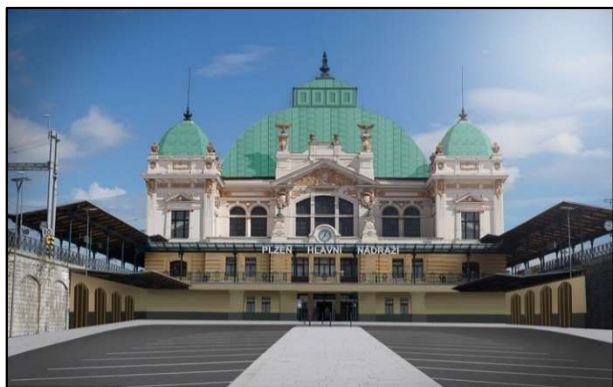


- **Rekonstrukce výpravní budovy plzeňského Hlavního nádraží**

Správa železnic vybrala zhotovitele rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy na plzeňském Hlavním nádraží. První práce začaly v nádražní hale v květnu 2021. Celá stavba by měla být hotová do konce roku 2023.

Stavba s předpokládanými náklady přes 800 mil. korun navazuje na modernizaci nástupišť a dalších částí stanice, která proběhla v minulých letech. Hlavním předmětem prací je celková rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy z roku 1908, která zahrnuje především opravu střešního a obvodového pláště, úpravy vnitřních prostor v přízemí i v patře a dále úpravy odbavovací haly pro zlepšení služeb cestujícím.





Zcela se přestaví horní hala, která bude sloužit jako otevřený čekárenský prostor v podobě obchodní pasáže s komerčními jednotkami po obou stranách. Snadnější překonání výškového rozdílu mezi dolní a horní halou zajistí eskalátory a výtahy.



Dojde také na přestavbu veřejných toalet včetně bezbariérového přístupu. Dolní hala bude mít nové komplexní osvětlení a kamery s přímým dohledem. Součástí orientačního a informačního systému budou hlasové majáčky pro nevidomé a indukční smyčky pro sluchově postižené. Celý objekt dostane novou střešku a fasádu, vše s důrazem na jeho památkovou ochranu.



Důležitou součástí rekonstrukce pak bude výměna všech vnitřních rozvodů a také oken a dveří, což zajistí nižší energetickou náročnost budovy. Dále dojde k vytvoření administrativně-provozního zázemí složek Správy železnic a dopravců.

Vizualizace – Správa železnic, SUDOP