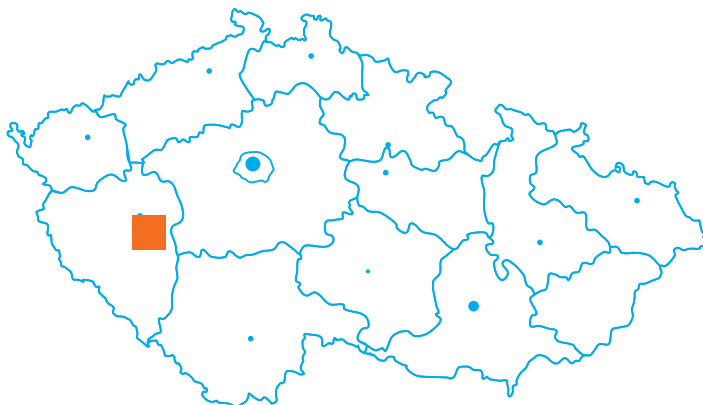


Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)

Realizace: 04/2023–04/2026



kód stavby: P-10
aktualizace: 25. 3. 2020



Hlavním cílem stavby je komplexní modernizace traťového úseku, jejíž závazný rámec je vymezen schválenou variantou Studie proveditelnosti Modernizace tratě České Budějovice – Plzeň. Realizace stavby pomůže zejména zkapacitnění tratě pro regionální dopravu v příměstské oblasti Plzně, zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení (Brno/Wien –) České Budějovice – Strakonice – Plzeň (– Cheb), zlepšení technického stavu a parametrů tratě i zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících. Stavba řeší rekonstrukci stanic Nepomuk, Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec. V rámci modernizace je navrženo zdvoukolejnění úseku mezi Nepomukem a Plzní-Koterovem. Rekonstrukce stanice Pačejov probíhá v předstihu v rámci samostatné stavby. Stavební práce zde skončí v průběhu roku 2020. Rekonstrukce stanice Horažďovice předměstí proběhla v letech 2015–2016.

Traťový úsek Horažďovice předměstí – Plzeň-Koterov je součástí převážně jednokolejné tratě České Budějovice – Plzeň s dvoukolejnými úseky České Budějovice – Nemanice I, Zliv – Čičenice, Horažďovice předměstí – Nepomuk a Plzeň-Koterov – Plzeň hl. n. Trať je elektrifikována střídavou trakční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz. Traťová rychlost v úseku Nepomuk – Plzeň je 100 km/h, v úseku Horažďovice předměstí – Nepomuk pak maximálně 90 km/h. Cílem projektu je zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h.

POPIS STAVBY

V rámci modernizace je navrženo zdvoukolejnění traťového úseku mezi Nepomukem a Plzní-Koterovem s kolejovými úpravami ve všech dotčených stanicích. Stanice Ždírec u Plzně bude přestavěna na zastávku. Stávající nástupiště ve stanicích Nepomuk, Blovice, Nezvěstice a Starý Plzenec a na zastávkách Velký Bor, Jetenovice, Kovčín, Nekvasovy, Mileč, Srby, Zdemyslice a Štěhlavy jsou různého provedení a konstrukcí poplatných době jejich zřízení s nástupní hranou od 200 do 300 mm nad temenem kolejnice, mají také různou délku. Nevyhovují současným požadavkům na zajištění přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Nová nástupiště se navrhnou

s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice a přístupem mimo úroveň koleje. Počet a délky nástupních hran budou vycházet ze schválené studie proveditelnosti a z požadavků dopravní technologie. Délky nástupních hran musí být odsouhlasené objednavatelem regionální dopravy. Na nástupních hranách budou umístěny přístřešky, jejichž kapacita bude odpovídat frekvenci cestujících.

Ve sledovaném úseku se nachází celkem 27 úrovnových křížení se železniční tratí, z toho jsou tři přejezdy pro pěší, šest na silnicích druhé třídy a 14 tvoří přejezdy na místních a účelových komunikacích, převážně polních



01



02



03

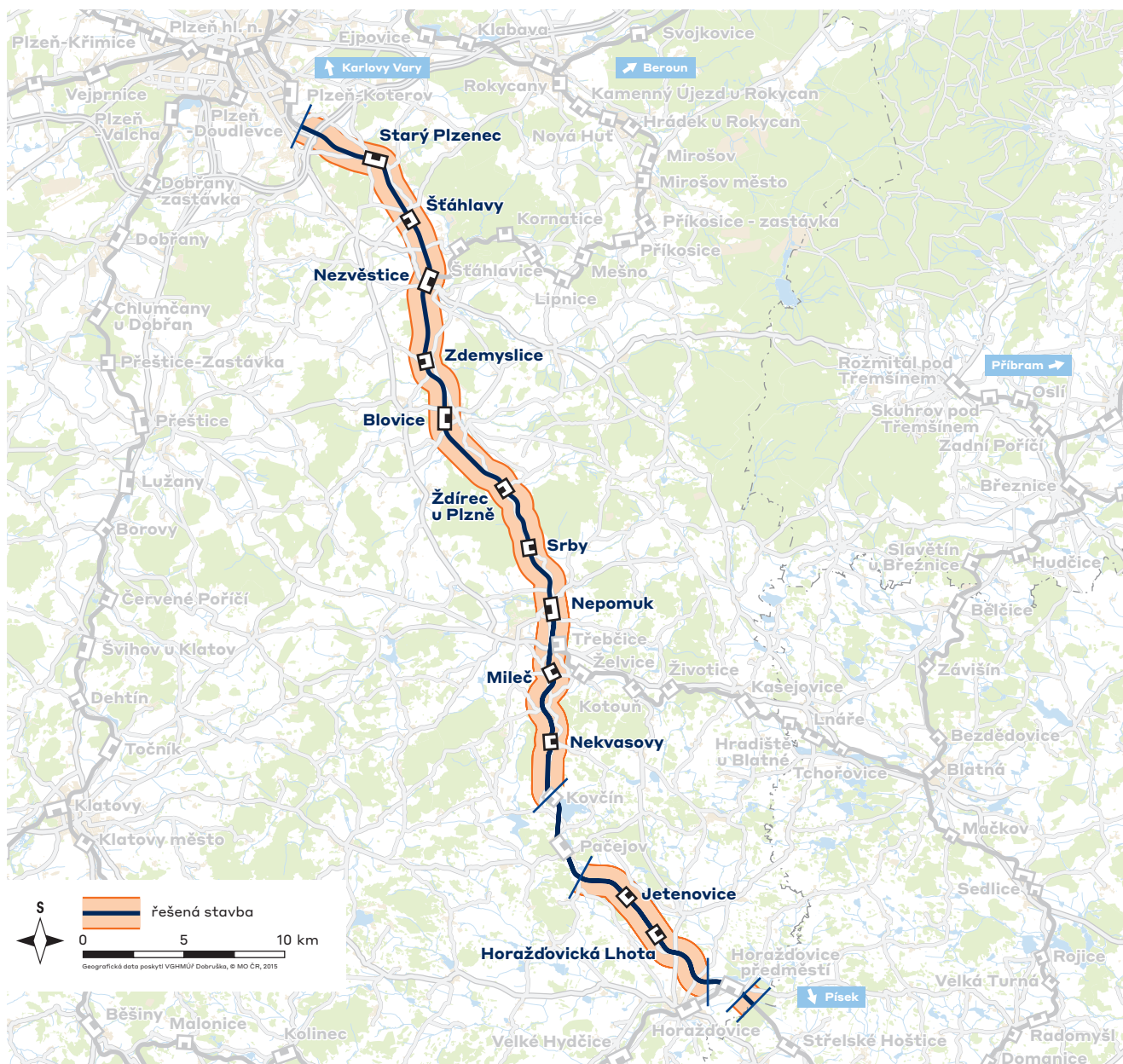


04



05

- 01 – Stanice Horažďovice předměstí už v novém
- 02 – Stanice budou mít moderní informační systém
- 03 – Modernizované koleje s nástupištěm v Horažďovicích předměstí
- 04 – Úsek až do Plzně dostane druhou kolej
- 05 – V Jetenovicích vzniknou nová nástupiště



a lesních cestách. Dva železniční přejezdy na polních cestách jsou trvale uzavřeny. Úrovnňová křížení na méně významných místních komunikacích budou posouzena a bude prověřena a zdokladována možnost jejich zrušení bez náhrady mimoúrovňovým křížením, v odůvodněném případě s možnou náhradou souběžnou komunikací k nejbližšímu sousednímu místu křížení, bude-li to ekonomicky efektivní. U všech ponechaných přejezdů bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce, s tím, že nová přejezdová konstrukce bude mít šířku minimálně 5 metrů.

Mezi Horažďovicemi předměstím a Plzní-Koterovem je také 112 umělých staveb v různém technickém stavu. Z toho je 39 mostů a 73 propustků. Navržené způsoby jednotlivých druhů

sanací a přestaveb se liší podle druhu stávající konstrukce. Kamenné, cihelné a železobetonové klenby budou injektovány a sanovány. Cihelné klenby budou nahrazeny novými železobetonovými klenbami nebo železobetonovými deskami. Stávající římsy a čela budou ubourána. Podklad pod izolaci bude tvořit nová nasazená deska s římsami. U železobetonových desek a zabetonovaných nosníků budou stávající konstrukce nahrazeny novou železobetonovou konstrukcí s izolací a římsami. Důvodem je požadavek na zajištění rychlosti až 160 km/h. Stávající ocelové nosné konstrukce s prvkovou mostovkou budou ze stejného důvodu přestavěny na mosty s kolejovým ložem. Propustky budou upraveny v různém rozsahu s ohledem na jejich stávající stav, hydrotechniku, úpravu železničního

spodku a zvýšení rychlosti.

Součástí stavby budou rovněž nezbytné další objekty nutné pro realizaci díla, zejména přeložky a ochrana inženýrských sítí, úpravy pozemních komunikací nebo nové komunikace (k technologickým objektům nebo jako náhrada za rušené přejezdy), kabelovody, protihluková opatření podle závěrů hlukové studie a podobně. Ve všech řešených železničních stanicích se počítá s rekonstrukcí stávajících výpravních budov (případně technologických objektů) a vybudováním nového zastřešení nástupišť v délce 30 až 70 metrů, v závislosti na předpokládaném obratu cestujících.

Na všech železničních zastávkách je navržena výstavba nových přístřešků.



06



07

POPIS STAVBY

Pokud jde o vybavení jednotlivých železničních stanic, v Pačejově jsou navrženy tři dopravní koleje o užitečné délce 753 až 958 m. Rychlost v hlavních kolejích bude 110 km/h, v předjízdne koleji 80 km/h. Mezi kolejemi č. 1 a 2 bude umístěno jednostranné ostrovní nástupiště přístupné pomocí podchodu a u koleje č. 2 bude vnější nástupiště. Délka obou nástupišť bude 120 m. Ve stanici Nepomuk je navrženo pět průjezdných dopravních kolejí o užitečné délce 245 až 705 m a jedna kusá dopravní kolej o užitečné délce

190 m. Rychlost v hlavních kolejích bude 120 km/h. Předjízdne koleje jsou navrženy pro rychlost 60 km/h. U koleje č. 1a a 7 bude umístěno poloostrovní nástupiště o délce 220 a 120 m. Mezi kolejemi 2a a 6a bude umístěno ostrovní nástupiště s délkou nástupních hran 220 a 120 m. Trať ve směru Blatná bude zaústěna do koleje č. 6. Přístup na ostrovní nástupiště bude zajištěn novým podchodem, který bude veden pod celým kolejištěm a komunikačně propojí přilehlé průmyslové areály s přednádražním prostorem. Původní

stanice Ždírec u Plzně bude zrušena a nahrazena zastávkou na nově dvoukolejné trati. Zastávka bude vybavena dvěma vnějšími nástupišti o délce 120 m a s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Ve stanici Blovice jsou navrženy čtyři dopravní koleje o užitečné délce 520 až 620 m. Rychlost v hlavních kolejích bude 160 km/h, v předjízdne koleji 60 km/h. Mezi kolejemi č. 1 a 3 bude umístěno oboustranné ostrovní nástupiště, u koleje č. 2a pak vnější nástupiště. Obě budou mít délku 120 m. Přístup na



08



09

- 06 — Objekty bez dalšího využití během stavebních prací zmizí
- 07 — Stanice Horažďovice předměstí je významným železničním uzlem
- 08 — Z Nepomuku do Plzně povedou nově dvě koleje
- 09 — Stanice Starý Plzeňec dostane nové bezbariérově přístupné ostrovní nástupiště

ostrovní nástupiště bude zajištěn novým podchodem, který bude veden pod celým kolejištěm a propojí komunikačně obě strany stanice. V Nezvěsticích je navrženo pět dopravních kolejí o užitečné délce až 740 m. Rychlost bude 130 km/h. Předjízdna kolej bude navržena pro rychlost 60/80 km/h a předjízdna kolej pro nákladní dopravu pro rychlost 60 km/h. Ve stanici bude umístěno ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 2 a vnější nástupiště u koleje č. 4 s jazykovou částí u koleje č. 8. Délka nástupiště bude 120 m, u koleje

č. 8 pouze 70 m a výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Trať ve směru Rokycany bude zaústěna do koleje č. 6a, u které bude také nástupiště délky 45 m. Ve stanici Starý Plzeňec jsou navrženy čtyři dopravní koleje o užitečné délce 525 až 900 m. Rychlost v hlavních bude 130 km/h, v předjízdnych kolejích pak 60 km/h. Bude zde vnější nástupiště u koleje č. 1 a ostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 4. Délka nástupiště bude 120 m.

Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	12/2020	08/2019	04/2021	–	–	03/2023	04/2026

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

Název stavby:

Modernizace tratě Horažďovice předm. (mimo) – Plzeň Koterov (mimo)

Druh stavby:

rekonstrukce železniční tratě

Místo stavby:

traťový úsek Horažďovice předměstí – Plzeň-Koterov, Plzeňský kraj

Rozsah stavby:

délka železniční trati: 55,3 km
počet revitalizovaných stanic a zastávek: 12
počet řešených železničních přejezdů: 27
počet řešených mostů a propustků: 112

Stav realizace:

v přípravě

Zhotovitel dokumentace:

SUDOP PRAHA a.s. + METROPROJEKT Praha a.s.

Zhotovitel stavby:

dosud nebyl vybrán

Objednavatel stavby:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Celkové investiční náklady stavby:

10 038 135 000 Kč bez DPH

Tento leták byl aktualizován v březnu 2020.

Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.