

9. července 2018

První modernizované koridorové úseky projdou od příštího roku kompletní rekonstrukcí

Správa železniční dopravní cesty (SZDC) intenzivně připravuje celkem 8 staveb, které budou mít až na jednu výjimku charakter rekonstrukcí nejdříve modernizovaných úseků 1. a 2. koridoru. Financování by mělo být zajištěno kombinací národních zdrojů a investičního úvěru Evropské investiční banky (EIB), doplněné ve dvou případech příspěvkem z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Ten získala SZDC na základě úspěšné žádosti uplatněné v rámci výzvy CEF Blending Call. Její prioritou je financování staveb pro odstraňování úzkých míst a doplnění chybějících spojení. Záměry projektů prvních akcí již schválila Centrální komise Ministerstva dopravy.

„Rekonstrukcí projdou traťové úseky, jejichž modernizace proběhla již před přibližně 20 lety nebo se dosud vůbec neuskutečnila. Udržení jejich požadovaných parametrů si vyžaduje dlouhodobě vysoké náklady, zabezpečovací zařízení je mnohdy na hranici své životnosti, případné zavedení nižších traťových rychlostí by navíc vedlo ke vzniku tzv. úzkých míst,“ přibližuje generální ředitel SZDC Jiří Svoboda.

Konkrétně se jedná o následující úseky:

- Velim – Poříčany
- Choceň – Uhersko
- Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (původní stopa)
- Adamov – Blansko
- Brno-Maloměřice – Adamov
- Lipník nad Bečvou – Drahotuše
- Polom – Suchdol nad Odrou
- Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem

„V této souvislosti je třeba uvést, že stavby v traťových úsecích Velim – Poříčany a Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem již získaly plánovaný příspěvek z programu CEF,“ doplňuje Jiří Svoboda.

Předpokládané celkové náklady všech osmi akcí dosahují 23 mld. Kč. V první polovině letošního roku u nich probíhalo dokončování záměrů projektů, nyní přijde na řadu výběr projektanta a zpracování dokumentace pro stavební povolení. Jako první v pořadí se plánuje na konci příštího roku zahájení rekonstrukce trati z Velimi do Poříčan. V roce 2020 by ji měl následovat úsek z Dětmarovic do Petrovic u Karviné.

Vlastní stavební práce budou zpravidla zahrnovat rekonstrukci mostů a přejezdů, dále modernizaci stanic a zastávek, trakčního vedení a také staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. V souvislosti se strategickým plánem SŽDC na konverzi napájecí soustavy se navíc počítá s přípravou na zavedení střídavé trakce. Výjimku tvoří úseky mezi Brnem a Blanskem, kde je již tato trakce zavedena. Stavební úpravy se nevyhnou ani mostním objektům, například známému Jezernickému viaduktu nebo 149 m dlouhému mostu přes řeku Olši mezi Dětmarovicemi a Petrovicemi u Karviné.

Jedním z cílů je rovněž zvýšení propustnosti dlouhých mezistaničních úseků. Například mezi Brnem a Adamovem či Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí se vloží nové výhybky pro vybudování kolejových spojek. To se příznivě projeví především při plánovaných výlukách jedné z traťových kolejí. Na trati vedené v údolí řeky Svitavy navíc dojde k rozsáhlé rekonstrukci tunelů, která si vyžádá nepřetržité výluky obou traťových kolejí. Kromě toho se zde budou řešit negativní geologické podmínky v podobě nestabilních svahů nebo skal.

Traťový úsek z Ústí nad Orlicí do Brandýsa nad Orlicí dosud neprošel žádnou modernizací. Vedle kompletní rekonstrukce trati se zde proto plánuje zřízení elektronického zabezpečovacího zařízení ve stanici Brandýs nad Orlicí, kde se vybudují také nová nástupiště přístupná mimoúrovňově podchodem. To pomůže zvýšit nejen komfort cestování, ale současně i bezpečnost přístupu cestujících k vlakům. Již zmiňovaná výstavba kolejových spojek bude navíc spojena s nezbytným posunem zastávky Bezprávi z oblouku do přímého úseku.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

T: 601 380 700

E: press@szdc.cz

www.szdc.cz