

OSTRAVA, 9. listopadu 2020

## **Modernizace železničního uzlu Ostrava dostala zelenou od Centrální komise MD**

Centrální komise Ministerstva dopravy minulý týden schválila modernizaci jednoho z nejdůležitějších železničních uzlů v České republice, a to v Ostravě. Nyní bude následovat zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí projekční kanceláří MORAVIA CONSULT Olomouc. Jejím dílem je rovněž již dokončený záměr projektu. Samotné stavební práce by mohly v případě bezproblémové přípravy začít v roce 2025, celkové náklady se odhadují na 25 miliard korun.

Cílem stavby Modernizace železničního uzlu Ostrava je především rekonstrukce železničního uzlu Ostrava pro výhledový rozsah osobní i nákladní železniční dopravy. Dojde k odstranění nevyhovujícího technického stavu stávající železniční infrastruktury a ke zvýšení její kapacity. „Jedná se o jeden z největších projektů, který momentálně připravujeme. Po jeho dokončení se výrazně zvýší nejen spolehlivost a bezpečnost železniční dopravy, ale i komfort a kvalita služeb pro cestující. Modernizací největšího seřadovacího nádraží v zemi bude posílena klíčová úloha tohoto železničního uzlu v nákladní dopravě,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Projekt zahrnuje rekonstrukci celé stanice Ostrava hl. n. (samotné osobní nádraží, pravé a levé nádraží, báňské nádraží a také stanici Ostrava střed), stanice Ostrava-Svinov a přilehlých traťových úseků. V rámci stavby budou rekonstruovány dopravní koleje, většina manipulačních kolejí a výhybek seřadovacího nádraží, vybudují se nová dopravní propojení. Součástí prací bude i instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení či nového informačního a orientačního systému pro cestující. Rekonstrukce se dotkne i trakčního zařízení. Při návrhu nového trakčního vedení bude zohledněn plánovaný přechod na jednotnou střídavou trakční soustavu 25kV AC, veškeré nové zařízení bude navrženo tak, aby následné přepnutí mohlo být realizováno s vynaložením pouze nezbytně nutných nákladů. Řešeny jsou i požadavky na inteligentní dopravní systémy ERTMS (část GSM-R a ETCS) a dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení.

Díky realizaci projektu dojde k navýšení traťové rychlosti v ostravském železničním uzlu až na 120 km/h a k zaústění další – třetí koleje do obvodu Ostrava-Svinov, který bude nově součástí stanice Ostrava hl. n. Součástí stavby budou i rekonstrukce nebo novostavby mostních objektů překonávající vodní toky, inundační oblasti, komunikace I., II. a III. třídy, místní a účelové komunikace, chodníky a cyklostezky a přístupy pro cestující. Mezi významné mostní objekty patří ocelový most přes koryto řeky Odry s délkou rozpětí 90 metrů, dvě souběžné jednokolejné víceotvorové ocelové konstrukce přes řeku Ostravici s rozpětím 63 metrů rozhodujícího pole a mostní konstrukce přes silniční komunikace (Švermova ulice – 11 kolejí, Hlučinská ulice – 6 kolejí, Mariánskohorská ulice – Dalimilův podjezd – 4 koleje). Nechybí návrh protihlukových opatření, která jsou uvažována v oblasti Mariánských Hor pro kolej přesmyku a v oblasti Ostrava hl. n. – báňské nádraží.

Ve stanici Ostrava-Svinov bude provedena úprava třebovického nástupiště č. 1 a rekonstrukce tří výhybek ve směru na Přerov, kolejová rozvětvení na Bohumín a Ostravu-Třebovice budou modernizována komplexně. V rámci stanice dojde ke celkové rekonstrukci staničního zabezpečovacího zařízení. Mezistaniční úsek Ostrava hl. n. – Ostrava-Svinov projde kompletní obnovou s následným zvýšením traťové rychlosti do 120 km/h. Mezistaniční úsek bude nově doplněn o třetí traťovou kolej s rozšířením na čtyřkolejné řešení v obvodu stanice Ostrava hl. n. včetně zřízení nového mimoúrovňového přesmyku formou mostní konstrukce. Zastávka Ostrava-Mariánské Hory se zruší.

Projekt počítá s rekonstrukcí levého a pravého nádraží v obvodu stanice Ostrava hl. n. tak, aby disponovala předjízdny koleji v užitečných délkách pro výhledové nákladní vlaky o délce 740 metrů. Dále dojde ke změně koncepce a konfigurace seřadovacích obvodů. Vlakotvorná činnost se nově soustředí především do pravého nádraží. Levé nádraží bude z hlediska řadicích prací sloužit jako pomocné, určené především pro místní práci, třídění a odstavení vozů.

Osobní nádraží ve stanici Ostrava hl. n. projde kompletní rekonstrukcí, jejíž součástí bude obnova železničního svršku i spodku včetně odvodnění, realizace nových nástupišť se zastřešením a výstavba nového, pět metrů širokého podchodu, který nahradí dosavadní způsob mimoúrovňového přístupu na nástupiště lávkami a schodišti. Na zastávce Ostrava-Stodolní se prodlouží nástupiště na délku 300 metrů kvůli odbavování dlouhých vlaků dálkové osobní dopravy. Výraznější proměnou projde i stanice Ostrava střed, vymění se zde železniční spodek i svršek, postaví nová zastřešená nástupiště a podchod s bezbariérovým přístupem. Uvažuje se o jeho prodloužení až do prostoru zastávky MHD Karolina U Lávky.