

ADAMOV, 10. prosince 2022

Zmodernizovaný úsek mezi Brnem a Blanskem začnou využívat první vlaky

Vlaky se s platností nového jízdního řádu vrací po roční pauze na koleje mezi Brnem a Blanskem. Část zmodernizovaného úseku si dnes prohlédl premiér české vlády Petr Fiala v doprovodu ministra dopravy Martina Kupky a generálního ředitele Správy železnic Jiřího Svobody. V rámci přestavby téměř 20 kilometrů trati, která je součástí 1. tranzitního koridoru, došlo k rekonstrukci nejen mezistaničních úseků, stanic a zastávek, ale také velkého počtu tunelů a mostů. Zmodernizovaný úsek podél řeky Svitavy začnou nejprve obsluhovat osobní vlaky a rychlíky, expresní spoje se na něj vrátí v polovině příštího roku.

„Investice do železniční infrastruktury jsou důležité nejen pro rozvoj dopravy, ale také jako podpora domácího průmyslu. Kvalitnější cestování navíc usnadňuje život našim občanům. Proto jsem rád, že se přísun finančních prostředků určených na modernizaci železnice nezastavil ani v dnešní složité době. Naopak, Správa železnic bude v příštím roce disponovat rekordním rozpočtem v předpokládané výši 70 miliard korun, včetně úvěru poskytnutého Evropskou investiční bankou,“ uvedl předseda vlády Petr Fiala.

Trať z Brna do České Třebové vznikla už v roce 1849, dnes je součástí 1. tranzitního železničního koridoru. V letech 1992 až 1998 prošla první zásadnější modernizací spojenou také s elektrizací. Zmíněné úpravy proběhly podle tehdejších požadavků, ve stanicích tak například zůstala nástupiště, která neumožňovala pohodlný nástup do vlaků. Cílem stavebních prací, které začaly vloni na podzim, tak bylo i odstranění tohoto historického dluhu.

„Jsem rád, že se nám daří postupně dokončovat významné investiční akce na hlavních tratích v naší republice. V tomto konkrétním případě si práce vyžádaly roční úplné přerušení provozu vlaků, což se zákonitě odrazilo na kvalitě cestování, kdy lidé byli nuceni přesezat do autobusů. Stavbaři ale za tu dobu odvedli velký kus práce, což je nejvíc vidět v Adamově, kde svou podobu zcela změnily jak místní stanice, tak i nedaleká zastávka,“ zmínil ministr dopravy Martin Kupka.

Stanice Adamov nově disponuje dvěma ostrovními nástupišti s bezbariérovým přístupem. Ten zajišťují výtahy z nové lávky, která vede nad celým kolejistištěm a propojuje také části města po obou stranách stanice. Rekonstrukcí prošly rovněž odbavovací prostory pro cestující. Prodloužení třetí staniční koleje pak umožní odbavení nákladních vlaků o délce 740 metrů.

Moderní nástupiště s bezbariérovým přístupem získali cestující na zastávkách v Bílovicích nad Svitavou, Babicích nad Svitavou a Adamově. K dalším přínosům modernizace patří vybudování

nové odbočky Svitava, která se nachází mezi bílovickou a babickou zastávkou a která umožní lepší řešení provozních mimořádností.

„Při přípravě staveb mezi Brnem a Blanskem jsme zvolili variantu ročního úplného zastavení provozu vlaků, čemuž odpovídal i zkrácený harmonogram prací. Menší intenzity provozu v navazujících částech trati do České Třebové jsme pak využili k budování podchodu na zastávce Blansko město, rekonstrukci mostu v Dolní Lhotě a také k rozsáhlé sanaci náspu v Hradci nad Svitavou. Díky dobré koordinaci prací s ŘSD se navíc podařilo vybudovat přeložku trati kvůli budování dálnice D35 u Opatovce, dočasně nevyužívaný prostor kolejí v Brně-Maloměřicích se zase využil při budování nadjezdu na brněnském městském okruhu,“ doplnil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Celkovou rekonstrukcí prošly také všechny tunely a řada mostů, stavbaři současně provedli obnovu a sanaci skalních svahů a opěrných zdí. Do oblouků o malých poloměrech se použily kolejnice s větší odolností proti opotřebením. Na trati v úzkém údolí Svitavy se takových oblouků nachází velké množství, díky úpravě jejich parametrů bude po rekonstrukci možné zvýšit traťovou rychlost o 5 až 10 km/h.

Cestující mohou rovněž využívat nový podchod na zastávce Blansko město, který je náhradou za zrušený železniční přejezd. Na samotném modernizovaném úseku budou nyní probíhat pouze dokončovací práce, které nebudou mít vliv na železniční dopravu. Na přelomu března a dubna příštího roku se v rámci jednokolejných výluk provede třetí podbití. Kromě toho se budou zajišťovat opravy komunikací zasažených stavbou.

Úpravy se budou týkat i protihlukových stěn v Adamově. Některé budou pokryty popínavými rostlinami, na jiných se vytvoří vzor podle schválené projektové dokumentace, na dalších částech pak bude aplikováno řízené graffiti ve spolupráci s místními umělci. Součástí stavby je i vybudování parkoviště ve zdejší stanici, a to s kapacitou 30 vozidel. Dokončí se v závěru března.

Veškeré stavební úpravy mezi Brnem-Maloměřicemi a Blanskem byly součástí tří samostatných investičních akcí Správy železnic s celkovými předpokládanými náklady ve výši 7,2 miliardy korun.

Stavby *Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov, BC* a *Adamov – Blansko, BC* jsou navrženy k financování Evropskou unií z Nástroje pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility; RRF) v rámci Národního plánu obnovy a jsou aktuálně kofinancovány z úvěru Evropské investiční banky (EIB). Stavba *Rekonstrukce nástupiště v žst. Adamov* bude navržena ke spolufinancování z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2021–2027.



Spolufinancováno
Evropskou unií

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Financováno
Evropskou unií
NextGenerationEU