Brněnský uzel čeká rozsáhlá oprava

BRNO (miv) – Půldruhého roku dopravních komplikací čeká na cestující, mířící vlakem na hlavní brněnské nádraží. Nutné opravy si vyžádají nejprve omezení, v prosinci pak úplné uzavření pro vlaky, přijíždějící do uzlu z jihu.

Dopravní omezení na železnici začnou platit od 16. července vyloučením kolejí u 5. a 6. nástupiště. Důvodem je rekonstrukce dvou železničních mostů nad Křídlovickou a Hybešovou ulicí. „U mostu nad Hybešovou ulicí do konce roku opravíme tři ze čtyř konstrukcí. Provedeme je na místě, se zachováním silničního provozu v ulici, pouze s omezením jízdních pruhů. V případě mostu nad Křídlovickou zůstane střední část konstrukce na místě, dvě menší odvezeme na opravu do mostárny. I tam zůstane silniční provoz zachován, omezení se ale nevyhneme," uvedl náměstek ředitele Oblastního ředitelství Správy železniční dopravní cesty v Brně Pavel Šprdlík.

Jiná situace bude v provozu vlaků. Spoje od Zastávky u Brna a Moravských Bránic budou o prázdninách omezené. Dálkové vlaky na hlavní nádraží přijedou, z osobních ve všední dny jen některé, o víkendech pak všechny skončí až na hlavním nádraží. Ve všední dny budou cestující z některých spojů přesedat v Horních Heršpicích do souprav od Vranovic. V září začnou vlaky využívat dolní nádraží, kde do té doby vznikne nové ostrovní nástupiště s podchodem. Část vlaků zamíří právě na dolní nádraží a do centra je převeze autobus.

V další, stavebně i provozně nejkomplikovanější fázi, která začne v prosinci, je v plánu výměna výhybek na jižním kolejovém větvení uzlu. Současně se uskuteční instalace nového zabezpečovacího zařízení. S prosincovou změnou jízdního řádu už nepřijede na hlavní nádraží z jihu nic. Expresy od Vídně čí Bratislavy do Pravy a naopak pojedou přes dolní nádraží.

„Hlavní nádraží bude kusé, přijedou tam jen vlaky ze severu," řekl Šprdlík. „Na jižní straně vyměníme výhybky a uděláme úplnou rekonstrukci zabezpečovacího zařízení," řekl ředitel Stavební správy východ SŽDC Miroslav Bocák. Plán počítá s obměnou více než dvaceti výhybek a příslušných úseků kolejí. V souvislosti s debatami o stěhování brněnského nádraží se zdá být investice v celkové rozsahu kolem 2,5 miliardy vyhazováním peněz. „Není to tak. Zhruba za rok potom skončí doba způsobilosti zabezpečovacího zařízení, a pokud bychom tu investici neudělali, můžeme nádraží zavřít," dodal Bocák.

Oprava mostů bude respektovat jejich památkovou ochranu. Brněnské nádraží je jako celek památkově chráněným souborem staveb a proto není možné mosty vyměnit za nové. Zůstane stávající konstrukce, vymění se jen nejvíce poškozené části. Zbytek se otryská a ošetří novým nátěrem. Okolní provoz před narušením při opravě ochrání konstrukce s pevnou podlahou a oplášťováním. Celá rekonstrukce uzlu musí skončit do změny jízdního řádu v prosince 2019.

Milan Vojtek (*Shalomek*)