



Tisková zpráva

PŘEROV, 28. ledna 2020

Vlaky zrychlí nejen při průjezdu výhybnou Dluhonice

Správa železnic pokračuje v přestavbě uzlu Přerov. Po celkové rekonstrukci samotné železniční stanice přišla na řadu nedaleká výhybna Dluhonice a přilehlé mezistaniční úseky. Dokončení stavebních prací v závěru příštího roku umožní zrychlení vlaků jedoucích jak ve směru z Prahy do Ostravy a na střední Moravu, tak na druhém koridoru spojujícím jižní a severní Moravu. Zruší se také všechny železniční přejezdy, které nahradí silniční nadjezd a lávky pro pěší. Celkové investiční náklady dosahují téměř 3,8 miliardy Kč.

„Stavba navazuje na již provedenou modernizaci traťových úseků z Přerova do Hranic na Moravě a do Olomouce i na dokončenou první etapu přestavby přerovského uzlu. Nyní přijde na řadu takzvaný triangl, na kterém se nachází také výhybna Dluhonice. Kromě zlepšení jízdního komfortu dojde i ke zvýšení traťové rychlosti a tomu odpovídajícímu zkrácení jízdních dob. Zlepší se rovněž napojení Dluhonické spojky, které bude odpovídat současnému pravostrannému provozu,“ popsal generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku, stejně jako železničních mostů a propustků. V nezbytném rozsahu projdou úpravami elektrická zařízení včetně osvětlení výhybny v Dluhonicích. Práce se budou týkat rovněž zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a současně i trakčního vedení.

Trať z Břeclavi do Bohumína byla poslední na české železniční síti s levostranným provozem vlaků. Po přechodu na pravostranný provoz v závěru roku 2012 dochází ve výhybně Dluhonice ke vzájemnému rušení vlaků jedoucích v přímém směru z Přerova do České Třebové s těmi, které využívají Dluhonickou spojku, tedy odbočnou trať Dluhonice – Prosenice. Cílem stavby je proto vytvoření podmínek pro možnost mimoúrovňového křížení vlaků. Jeho vlastní technické řešení bude předmětem třetí etapy rekonstrukce přerovského uzlu.

Koncepce kolejiště ve výhybně Dluhonice vychází ze souběhu dvou dvoukolejných tratí, od Přerova a od Prosenic, při dodržení jejich přímého pokračování čtyřmi hlavními dopravními kolejemi. Zajištěny tak budou současné vjezdy i odjezdy na kolejovém rozvětvení na Přerov do všech směrů. V navrhovaném stavu bude mít výhybna celkem sedm dopravních kolejí, rychlost vlaků jedoucích v přímém směru se zvýší až na 130 km/h. Součástí projektu je rovněž rekonstrukce obou kolejí mezi Přerovem a Prosenicemi. Po dokončení prací dojde zde i na dalších mezistaničních úsecích ke zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h.

V rámci stavby vznikne v místech rušených železničních přejezdů jedna novostavba silničního nadjezdu a dvě lávky pro pěší. K novému silničnímu nadjezdu bude vybudovaná přeložka silnice. Provede se také přestavba silničního nadjezdu s jeho novým umístěním a úpravy na stávajících dvou silničních nadjezdech. Postaví se rovněž protihlukové stěny, které významně sníží hladinu hluku na území Přerova včetně jeho místní části Dluhonice.

Nové sdělovací a zabezpečovací zařízení bude umístěno v nové technologické budově v Dluhonicích, která se vybuduje na místě stávající provozní budovy. Nově bude výhybna ovládána dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov.

Celkové investiční náklady akce s názvem Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba činí 3 792 404 074 Kč bez DPH. Projekt je spolufinancovaný Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby je společnost Přerov, kterou tvoří EUROVIA CS, Subterra, STRABAG Rail a GJW Praha.

Poznámka:

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.