

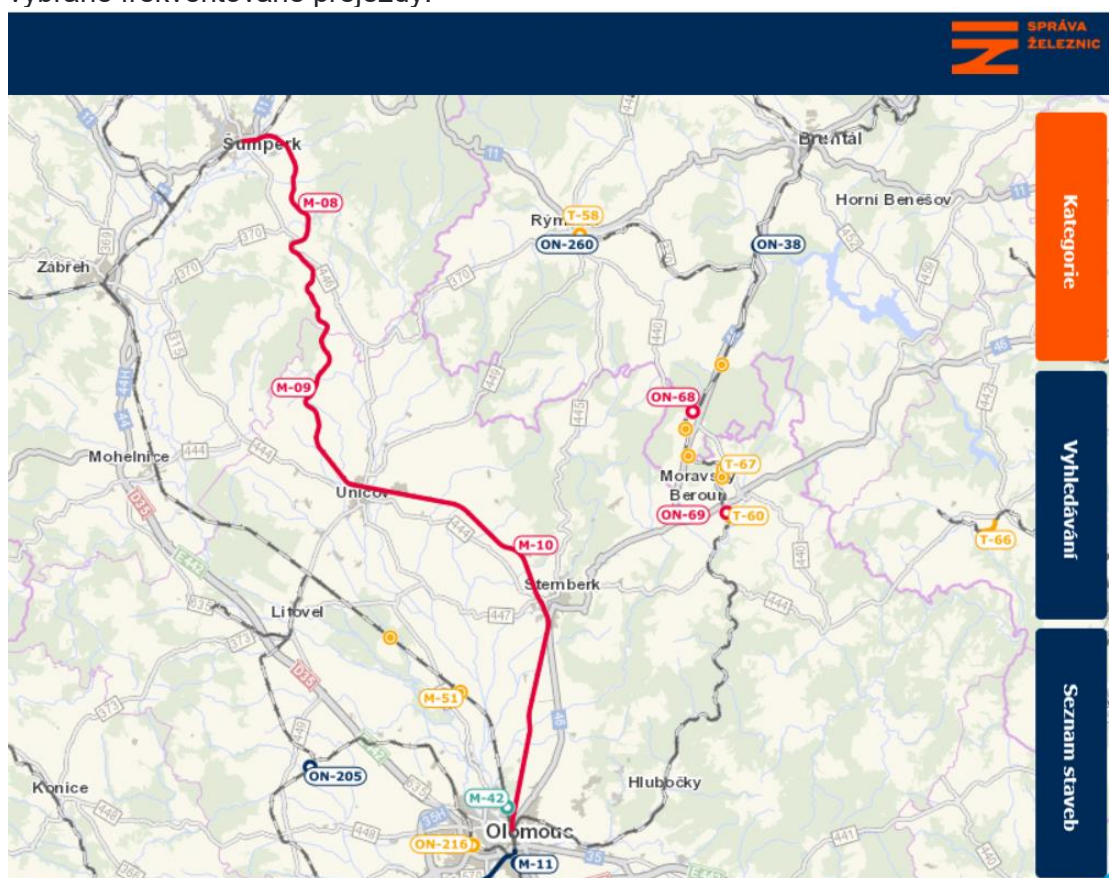
Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov - Olomouc

Trať: 290 - Olomouc - Šumperk

Základní údaje ke stavbě M-10:

Zahájení realizace: 2019
Konec realizace: 2021
Stavební správa: Východ
Investor: SŽ
Projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s.
Zhotovitel: správce Subterra a.s., společníci OHL ŽS a.s., EUROVIA CS, a.s., a Elektrizace železnic Praha a.s.)
Cena stavby: 4,23 mld. Kč
Spolufinancování: OPD2 částkou převyšující 1,5 mld. Kč

Na trať mezi Šternberkem a Uničovem se po půl roce vrátily vlaky. Stavbaři se po zprovoznění části mezi Olomoucí a Šternberkem zaměřili především na téměř patnáctikilometrový navazující úsek ze Šternberka do Uničova. Během letošní půlroční výluky provedli rekonstrukci železničního svršku i spodku a elektrizační práce. Cestujícím na trati ode dneška slouží čtyři revitalizované zastávky. Ve všech zastávkách vznikla nová bezbariérová nástupiště. V rámci úprav se zřídily také například přístřešky pro cestující, nový orientační a informační systém či osvětlení stanic. Nástupiště budou monitorována kamerovým systémem, stejně jako vybrané frekventované přejezdy.



Cílem stavby je modernizace celé trati z Olomouce do Uničova v délce 29,2 km včetně elektrizace stejnosměrnou trakční napájecí soustavou. Dále dojde k maximalizaci traťové rychlosti převážně na stávajícím tělese dráhy až do 160 km/h. Současně se odstraní většina propadů rychlosti na méně než 100 km/h. Projekt zahrnuje také potřebné úpravy všech stanic (Bohuňovice, Šternberk, Újezd u Uničova, Uničov) a zastávek (Hlušovice, Štarnov, Babice, Mladějovice, Uničov zastávka).

„PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR ŠTERNBERK“

Základní údaje:

Vypracování projektu: 2019
 Zahájení realizace: 2020
 Konec realizace: 2021
 Investor: Město Šternberk
 Projektant: Studio Zlamal, Šternberk
 Zhotovitel: Online-olin s.r.o., Litovelská 2510/12, 785 01 Šternberk, IČ: 02160021
 Cena stavby: 17,2 mil. Kč vč. DPH + vedlejší náklady

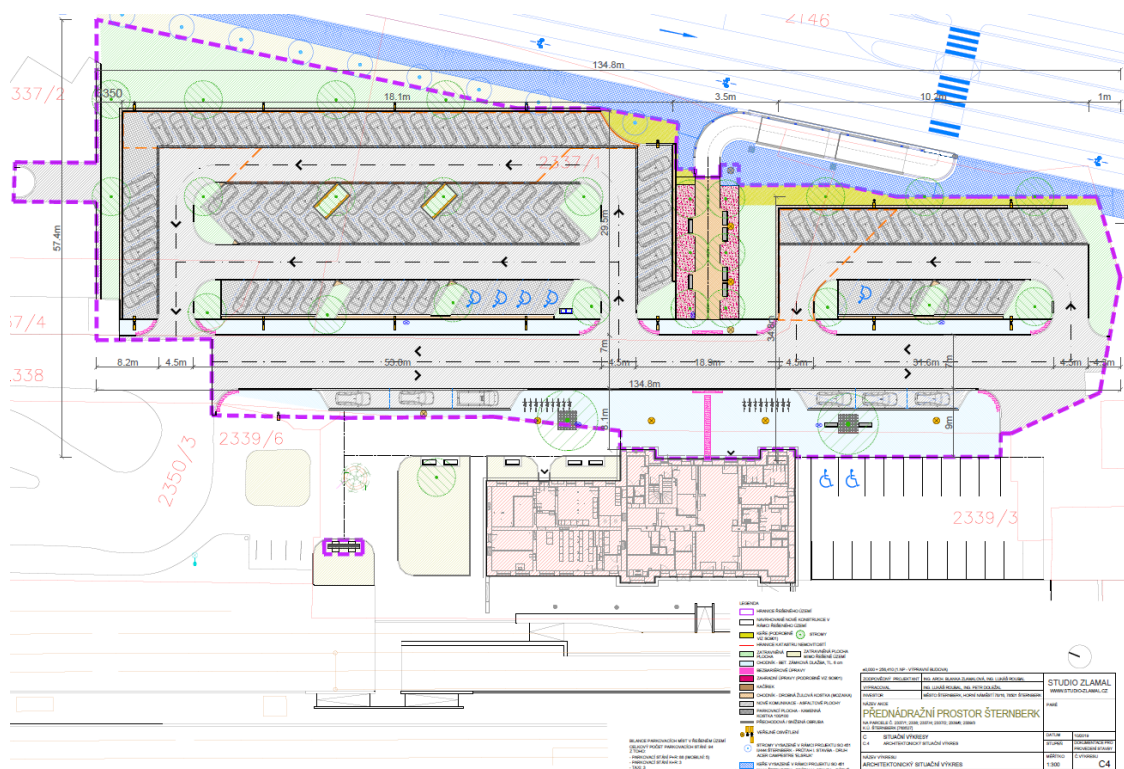
Zadáním bylo vyřešení stávajících ploch přednádražního prostoru ve Šternberku v návaznosti na připravovanou modernizaci ulice Věžní a stavebních úprav nádraží a s elektrifikací železniční tratě. Základem architektonického řešení území je respektování osy historické budovy nádraží, v přímé vazbě na rampu, která umožňuje bezbariérový pohyb pěších přes nový přechod ulice Věžní na nádraží. Propojí aktivní obchodní plochy s nádražím a oddělí plochy pro parkování krátkou „ulicí“ se stromy na dvě samostatné části. Navržené řešení vytvoří nové parkovací plochy P+R v rámci tzv. „přestupního terminálu“, kde se mísí doprava pěších (i bezbariérově), cyklistů, soukromé automobilové dopravy s veřejnou dopravou (navazující autobusové a vlakové nádraží).

Počet parkovacích míst celkem 94x. Z toho - parkovací místa P+R 88x (včetně 5x imobilní)
 - parkovací místa K+R (zásobování) 3x, - parkovací místa TAXI 3x a odstavná stání pro kola 18x.

Odvodnění pozemních komunikací je navrženo částečně povrchovým vsakem a částečně je řešeno pomocí vpustí a dešťové kanalizace, která je centrálně sváděna do odlučovače ropných látek, následně do retenční nádrže a dále je dešťová voda přečerpávána do jednotné kanalizace.

Zasakování dešťové vody v podzemním tělese není možné z důvodu vysoké hladiny podzemní vody (cca 2,5 m), se správcem kanalizace bylo povoleno napojení do jednotné kanalizace s redukováným průtokem do 1,5 l/s.

Projekt „Šternberk - revitalizace přednádražního prostoru“, reg. č. CZ.06.1.13/0.0/0.0/16_045/0014500 je spolufinancován z Evropské unie, Integrovaného regionálního operačního programu a na základě rozhodnutí o poskytnutí dotace byla schválena dotace ve výši 16 628 616,93 Kč.



Exkurze ČKAIT Olomouc

5. 10. 2021

Poznámka: Informace byly poskytnuty projektantem MCO, Studiem Zlamal a z webu SŽ.