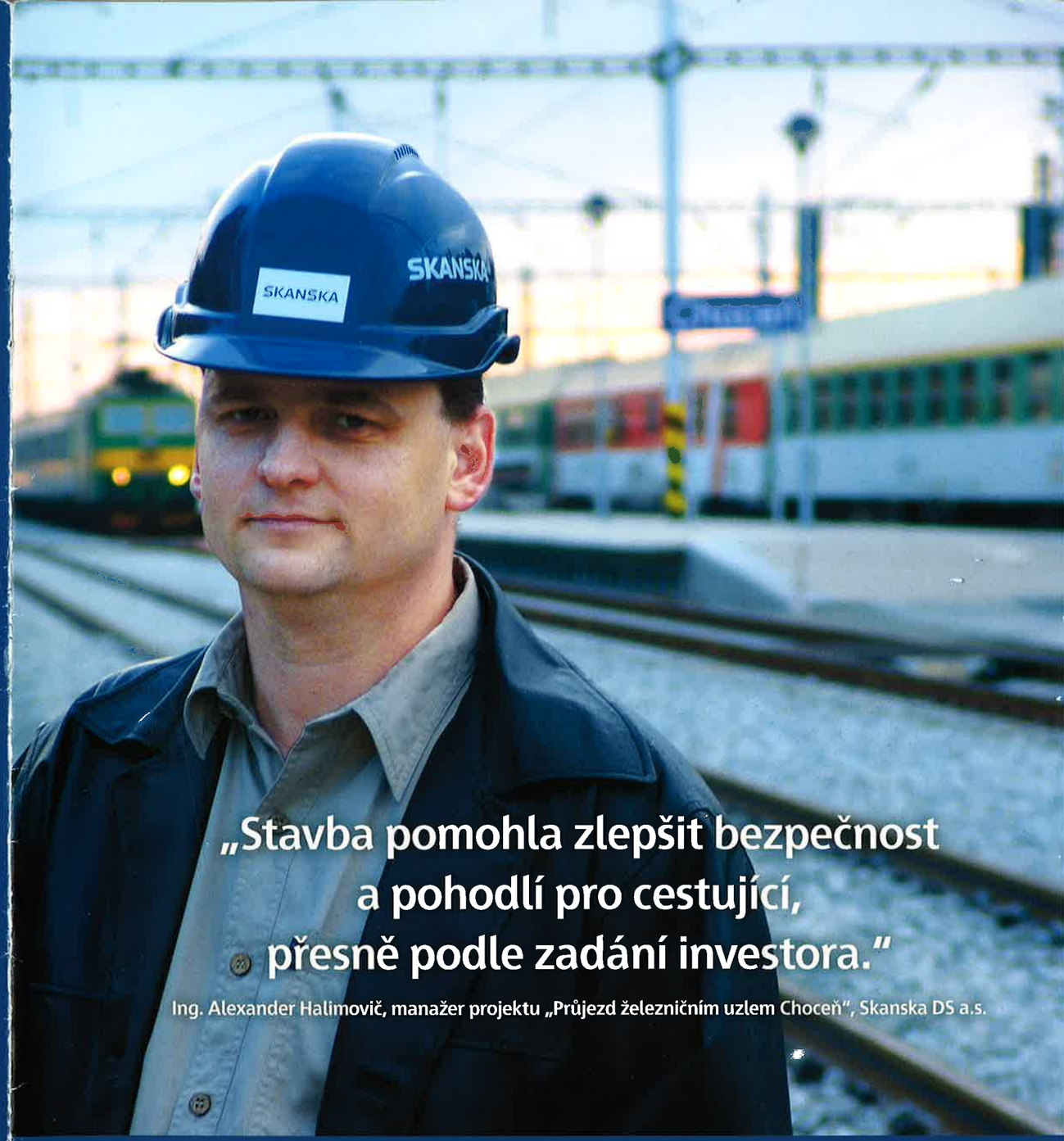




Skanska DS a.s.
Direkce Čechy západ
Perucká 2482/7
121 44 Praha 2
tel.: +420 296 558 111
fax: +420 296 558 469
e-mail: skanska.ds@skanska.cz
www.skanska.cz

SKANSKA



„Stavba pomohla zlepšit bezpečnost
a pohodlí pro cestující,
přesně podle zadání investora.“

Ing. Alexander Halimovič, manažer projektu „Průjezd železničním uzlem Choceň“, Skanska DS a.s.

Stavba „Průjezd železničním uzlem Choceň“ byla oceněna titulem Stavba roku 2006

SKANSKA









Průjezd železničním uzlem Choceň

Železniční stanice Choceň leží v km 271,3 elektrizované dvoukolejné trati Praha–Česká Třebová, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru Děčín–Praha–Břeclav.

Hlavním účelem stavby „Průjezd železničním uzlem Choceň" bylo zvýšení rychlosti v hlavních a předjízdných kolejích, dosažení příslušné třídy zatížení a **celkové zlepšení úrovně a bezpečnosti v oblasti železniční dopravy**. V praxi to znamenalo změnu konfigurace kolejiště s rekonstrukcí železničního spodku a svršku, úpravu směrových poměrů v hlavních kolejích pro rychlost klasických souprav i jednotek s naklápěcí technikou až na 160 km/h, dosažení třídy zatížení D4 UIC, zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC v hlavních a předjízdných kolejích, výstavbu podchodu pro cestující, nových ostrovních nástupišť s mimoúrovňovým přístupem, modernizaci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, úpravu trakčního vedení, silnoproudých, slaboproudých a ostatních vedení. Součástí byla rovněž rekonstrukce výpravní budovy. Celkem obsahovala 58 stavebních objektů a 26 provozních souborů.

V celém téměř dvoukilometrovém úseku stanice byl zřízen nový železniční spodek včetně odvodnění. Vystavěna byla čtyři nová ostrovní nástupiště – dvě zastřešená pro hlavní trať Praha–Č. Třebová (celková délka 800 m), jedno zastřešené pro trať Choceň–Týniště nad Orlicí (dlouhé 180 m) a jedno menší pro vlaky na trati Choceň–Litomyšl. Všechna zastřešená ostrovní nástupiště jsou přístupná z nově vybudovaného 67,6 m dlouhého podchodu, který navazuje na suterén výpravní budovy a ústí do parku ve směru do centra Chocně. Z podchodu vyúsťuje 6 schodišťových ramen a 4 výtahy na nástupiště. **Veškerá zařízení byla budována jako bezbariérová a jsou doplněna elektronickým informačním systémem.** Dále byla provedena rekonstrukce tří propustků, jednoho přejezdu trati ve směru na Týniště, zřízení kabelovodu a sanace skalního zářezu (bývalý tunel). Železniční svršek v hlavních staničních kolejích byl zřízen ve tvaru UIC 60 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním v celkové délce 3317 m. Předjízdné staniční koleje byly vybudovány z regenerovaného užitého materiálu tvaru R65 na betonových pražcích SB8 v délce 7093 m a tvaru S49 na dřevěných pražcích v délce 456 m. Dále bylo vloženo 20 nových výhybek tvaru UIC na betonových pražcích, 4 ks na dřevěných pražcích a 16 výhybek bylo regenerovaných.

Nejnáročnějším pozemním objektem byla rekonstrukce výpravní budovy. Architektonické řešení bylo vedeno snahou respektovat a zachovat v maximální míře původní architekturu nádraží z 19. století. Potřeba nového dispozičního uspořádání byla vyvolána vybudováním již zmíněného podchodu, čímž se přeneslo těžiště pěšího provozu cestujících do úrovně uliční (suterén). Z tohoto důvodu byla v návaznosti na podchod navržena nová odbavovací hala s pokladnami, dále jsou v této úrovni situovány úschovna zavazadel a příjem spěšnin, veřejné WC, služební místnosti a prodejna pro cestující. **Důležitá je pro cestující možnost bezkolizního příchodu podchodem od centra Chocně.** Ostatní služební a technologické prostory v suterénu zůstávají v zásadě zachovány (rozvodna, kotelna, zázemí restaurace, sklady atd.). V úrovni přízemí (úroveň nástupišť) je navržena hala pro cestující sloužící především pro účely ČD Centra a jako čekací prostor. Dále byla upravena dispozice restaurace, vedle ní byl umístěn Pernerův sál. Dispozice ostatních služebních a technologických místností odpovídá zabudování nové technologie. Celá výpravní budova se může prostorově rozdělit celkem na čtyři části – hala nového podchodu pro cestující, Pražský pavilon, střední část a Brněnský pavilon s přístavkem.

V rámci stavby proběhla také přestavba trakčního vedení, které muselo odpovídat novému situování kolejiště. Bylo provedeno zcela nové zabezpečovací zařízení odpovídající kvalitativním požadavkům 21. století, které výrazně sníží nebezpečí možnosti vzniku nehodových událostí z důvodu selhání lidského faktoru. Součástí stavby byla dále rekonstrukce měnírny, a to jednak v rozvodně 6 kV a jednak úpravy stanovišť transformátorů.

Přestavba uzlu Choceň probíhala bez přerušení železničního provozu. Zároveň s přestavbou uzlu v žst. Choceň probíhaly další 2 stavby. Jedna byla rekonstrukce podchodu pro pěší v km 270,890 (pod hlavními kolejemi je vyměněna nosná konstrukce a jsou nově zřízeny části opěr a úložné prahy, pod ostatními kolejemi je zřízena nová izolace). Druhou současně prováděnou stavbou byla rekonstrukce silničního mostu v km 270,732 (ulice Pernerova, silnice II. třídy č. 317 Borohrádek–Litomyšl).

ZÁKLADNÍ ÚDAJE:
Název stavby: Průjezd železničním uzlem Choceň
Doba výstavby: 06/2003–05/2005
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o., ČD a.s.
Zhotovitel: sdružení společností Skanska ŽS a.s. a SSŽ, a.s.
Projektant: SUDOP Praha, a.s.
Celková hodnota stavby: 987,6 mil. Kč
(Financováno ze zdrojů SFDI)









Průjezd železničním uzlem Choceň





Významné mezníky v historii choceňského nádraží

Zdálo by se snadné napsat pár dat a k nim připojit komentář, ale to je omyl. I když by v tomto duchu mohla ve skutečnosti vzniknout ucelená publikace, pokusíme se nastínit alespoň základní vývojovou linii stanice, ze které se postupně stával důležitý železniční uzel...

▪ **2. 3. 1835** – ve Vídni umírá císař František I. a nastupuje jeho syn Ferdinand. Pro habsburskou monarchii se výměnou panovníka roztočilo kolo dalších velkých změn. Bankovní dům S. M. Rothschilda podal novou žádost o udělení privilegia ke stavbě dráhy z Vídně do Haliče s odbočkami do Brna, Olomouce, Opavy, Dvorců a Wieliczky. Přesně o jeden rok a dva dny později císař toto privilegium podepsal.

▪ **1840** – o železnici se začíná mluvit i v Chocni poté, co se rakouská vláda rozhodla prodloužit trať z Vídně až k saským hranicím. Existovalo několik navržených tras, nakonec se jako nejvýhodnější ukázala varianta, která je využívána mezi Prahou a Olomoucí dodnes.



Portrét Jana Pernera

▪ **3. 8. 1842** – císař Ferdinand schválil projekt tratě z Olomouce do Prahy, je vypsán konkurz, ve kterém vítězí firma bratří Kleinů. Stavbu do Pardubic vedl ing. Karel Keissler, zbylý úsek do Prahy pak ing. Jan Perner.



Choceňský tunel, jednokolejný, ve směru od Prahy, několik let po stavbě okolo r. 1855

▪ **27. 3. 1843** – začíná ražba tunelu o délce 248 m. Jeho zajímavostí je, že byl dělítkem mezi rovinatou polabskou krajinou a kopcovitým podhůřím Orlických hor, jež se táhne k Ústí nad Orlicí. Ale má ještě jedno tajemství – v srpnu 1843 totiž došlo v útrobách skály k nálezu unikátních úlomků ryzího železa. Mnoha analýzami byla prokázána jeho vysoká ryzost (98,33 %), dodnes se ale nepodařilo spolehlivě objasnit, jak se úlomky železa mohly dostat do nitra opukové skály asi 34–38 m pod úrovní současného terénu. Tunel byl proražen 4. 3. 1844.

▪ **26. 6. 1845** – nádražím projel úplně první vlak z Pardubic a ještě téhož dne se z Olomouce vrátil zpět. Jak dokládají následující řádky, nutno dodat, že stanice ani tunel ještě nebyly zdaleka hotové.

▪ **17. 7. 1845** – byla dokončena klenba v tunelu a už od počátku roku se hlavní úsilí věnovalo výstavbě stanice. Ta byla postavena na severním okraji zámecké zahrady Kinských v nadmořské výšce 292,7 m. Staniční budova byla postavena na místě dnešní pošty, proti ní přes koleje stála věžová vodárna. Celkový ráz doplňovala skladištní budova a dřevěná budka s prodejem tabáku. Podle důležitosti a počtu tří kolejí byla Choceň zařazena jako nádraží IV. třídy.

▪ **20. 8. 1845** – v 10.30 přijíždí do Chocně slavnostní vlak, který vyjel o šesté ranní z Olomouce. O půl páté dorazí za nadšeného jásotu do Prahy. V choceňské stanici vlak uvítala kromě mnoha rodáků i kněžna Vilemína Kinská nebo hrabě Adam z Bubna, majitel doudlebského panství. Slavnostně tak byla otevřena první státní c. k. železniční trať na našem území.

▪ **1. 9. 1845** – byla zahájena všeobecná osobní doprava vypravováním dvou vlaků denně z Vídně do Prahy. Nákladní doprava zahájila provoz prvním říjnovým dnem.

▪ **9. 9. 1845** – ing. Perner cestoval vlakem z Moravy a při průjezdu choceňským tunelem stál na stupátkách vozu, aby si mohl toto velké dílo lépe prohlédnout. Jak se při výjezdu neustále ohlížel za portálem, narazil hlavou do železného sloupu od plotu. Byl převezen k rodičům do Pardubic, kde následující den o půl jedenácté umírá.





▪ **1869** – ustanovilo se konsorcium, v jehož čele stáli kníže Kinský, kníže Colloredo-Mansfeld (majitel opočenského panství), Schrollova firma v Broumově a knihtiskař Böhm z Nového Města nad Metují. Cílem bylo spojit český průmyslový severovýchod novou železnicí a zajistit její napojení na hlavní trať. Na počátku srpna 1873 se začalo se stavbou pod vedením ing. Eduarda Bazika.

▪ **1872** – probíhají přípravné práce na zdvoukolejnění úseku do Brandýsa nad Orlicí. I když byl tunel ražen jako dvoukolejný, byla nutná výměna dřevěného mostu, který se klene přes Tichou Orlici hned při výjezdu z tunelu. 18. 12. byl zahájen dvoukolejný provoz s odbočkou do lomu v Pelinách, za několik let došlo ke zdvoukolejnění i do Zámrsku.



Choceňský tunel po roce 1875, již dvoukolejný



Stanice Choceň r. 1881

▪ **26. 7. 1875** – slavnostní otevření trati do Broumova a počátek velkých změn pro celé nádraží. Choceň se stala domovskou stanicí jízdního personálu, čímž se zčásti začíná měnit skladba choceňského obyvatelstva. V tomto roce byla také zahájena přestavba nádraží, které nabylo na významu. Architekt Jindřich Maas vedl stavbu nové staniční budovy v duchu neorenesance tak, jak ji známe dnes. Charakteristickým rysem se staly Brněnský a Pražský pavilon, které jsou propojeny jednopatrovým traktem. Stejný architekt vedl i stavbu výtopny a dalších účelových budov. Výrazně se rozrostlo i kolejiště.

▪ **1. 3. 1881** – soukromý podnikatel a choceňský starosta Antonín Houdek začíná stavět místní dráhu z Chocně do Litomyšle. Nutno připomenout, že Litomyšl spolu s Vysokým Mýtem měla být podle jedné trasovací varianty spojena hlavní tratí z Vídně do Prahy. Obě města ale projekt železné dráhy zavrhla. Lokálka, dlouhá 24 km, byla slavnostně otevřena 22. 10. 1882. V letech 1881–1883 ve stanici sídlil také dopravní inspektorát, jehož přednostou byl Ludvík Ruth.

▪ **1910** – založena populární železniční kapela vedená Emilem Miláčkem z Brandýsa.

▪ **9. 7. 1929** – na choceňském nádraží vystupuje z vlaku prezident Tomáš Garrigue Masaryk, čtvrtý listopadový den ho „vystřídá" známý spisovatel Alois Jirásek.

▪ **11. 6. 1936** – nový prezident dr. Edvard Beneš poprvé projíždí choceňskou stanicí při služební cestě z Bukurešti, dva dny nato jede přes Choceň na oficiální návštěvu střední a jižní Moravy.

▪ **16. 5. 1945** – prezident Beneš spolu s členy vlády opět projíždí choceňskou stanicí při cestě z Košic do Prahy. Za choceňské občany vítá pana prezidenta paní Kristýna Nováková.

▪ **1947** – ihned po skončení II. světové války dochází na celé síti ČSD k urychlené obnově zničených tratí. Už v roce 1925 bylo započato s elektrifikací pražského železničního uzlu a s podobnými úpravami se počítalo samozřejmě i na hlavní tepně z Prahy až na Slovensko. V roce 1947 proto i v choceňské stanici započaly přípravné práce, z nichž nejdůležitější bylo bourání tunelu. Nejdříve bylo nutné zdivo vyztužit betonovými skružemi, teprve potom docházelo k jednotlivým odstřelům skály.

▪ **22. 11. 1948** – byl snesen most na státní silnici do Vysokého Mýta, který se nacházel v těsné blízkosti tunelu, následující rok odstřelením tunelu definitivně mizí více než stoletá dominanta choceňského nádraží. Hlubokým zářezem byla prodloužena výtažná kolej směrem k Brandýsu nad Orlicí, což výrazně ulehčilo posun. Byla dokončena přístavba podchodu.

▪ **1958** – v rámci elektrifikace celé stanice bylo poslední velkou akcí připojení vysokomýtské lokálky samostatnou kolejí k hlavní trati. U depa tak byla zřízena lávka pro pěší náhradou za klenutý most, který musel přeložce ustoupit. Od šedesátých let setrvalo nádraží téměř půl století v nezměněném stavu, než v roce 2003 začala jeho rozsáhlá modernizace, kterou si už právem zasloužilo.

Kamil Bureš