Téma: Železniční uzel v Chocni byl slavnostně otevřen

711 dní náročných stavebních prací za bezmála miliardu korun

CHOCEŇ/ **Po 711 dnech náročných prací byla 1. června slavnostně uvedena do provozu nově zrekonstruovaná železniční stanice v Chocni. Za plného provozu realizovalo projekt „Průjezd železničním uzlem Choceň" za 987,6 milionů korun konsorcium firem pod vedením společnosti Skanska ŽS, projekt zpracoval SUDOP Praha, investorem se stala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a nutno také dodat, že investiční akci v Chocni finančně zabezpečoval Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).**

Stavba začínala 20. června 2003 přípravnými pracemi a poté rekonstrukcí sudých vedlejších kolejí pro směr Týniště nad Orlicí, kde také vzniklo nové třetí nástupiště. Rok 2004 byl ve znamení mnohem zásadnějších změn - v jeho první polovině vyrostlo mezi 2. a 4. traťovou kolejí druhé nástupiště pro vlaky na Prahu, ke konci roku byla předána do provozu i poslední dvě - pro vlaky na Českou Třebovou a zcela jednoduché, jediné nezastřešené, pro vlaky do Litomyšle. Všechna nástupiště jsou přístupná z nově vybudovaného podchodu dlouhého 67,6 metrů, který volně navazuje na suterén výpravní budovy a ústí do parku směrem do centra Chocně. Velkou výhodou je možnost bezpečného příchodu podchodem až na jednotlivá nástupiště, a to buď šesti schodišťovými rameny, nebo čtyřmi výtahy. Pamatováno bylo i na občany se sníženou pohyblivostí, veškerá zařízení jsou vybudována jako bezbariérová. Pro nevidomé a slabozraké byl postupně budován elektronický informační systém.

Zcela se tak změnila tvář nádraží. Zmizela stavědla a útulek pro posunovací čety, v kolejišti vyrostla ostrovní zastřešená nástupiště, hlavní koleje byly napřímeny tak, aby mohlo být dosaženo rychlosti 160 km/hod. Takovou drastickou změnou prošlo nádraží naposledy v 50. letech minulého století, kdy definitivně zmizela silueta tunelu a stanice tak už navždy vychází k Brandýsu pouze hlubokým zářezem.

Na téměř dvoukilometrovém staničním úseku je nový železniční spodek včetně odvodnění, rekonstruované tři propustky a skalní zářezy bývalého tunelu byly zajištěny ocelovou sítí. Už 22. července 2004 bylo spuštěno firmou AŽD Praha nové zabezpečovací zařízení ESA 11, které bdí nad bezpečným provozem celého uzlu, a to dokonce i v době, kdy ještě na plné obrátky probíhala rekonstrukce lichých kolejí. Nutno dodat, že podobné zařízení plní denně stovky úkolů na budějovickém hlavním nádraží, svou oblibu si získalo i u výpravčích v železniční stanici Ražice. Právem proto hlídá provoz i u nás.

Se zavedením plné průjezdné rychlosti stanicí Choceň se zkrátila jízdní doba mezi Pardubicemi a Českou Třebovou. Markantní je to u Inter City a Euro City vlaků, které urazí šedesátikilometrovou vzdálenost mezi oběma městy za neuvěřitelných 33 minut při průměrné rychlosti 109 km/hod.

Počátkem roku 2005 už byly rozhodující práce v kolejišti hotové, zbývalo jen dokončení rekonstrukce výpravní budovy, jejímž nejdůležitějším kritériem bylo ponechání neorenesančního vzhledu z 80. let 19. století. Vnitřní uspořádání se ale změnilo razantně, nové prostory našla dopravní kancelář, v místech původní zavazadlovny dnes vzniklo ČD centrum, které uvítalo první návštěvníky 12. prosince, a čekárna.

Kamil Bureš

FOTO VIAFO (Ivan Hudeček)



Jako první se ujal slova starosta města Chocně Miroslav Kučera, který hlavně ocenil bezpečný příchod cestujících z podchodu až na jednotlivá nástupiště.



Slavnostní zahájení provozu mostu v říjnu loňského roku.

Zvýšila se nosnost mostu i průjezdová výška trakce

Dne 20. října byl předán do provozu také nově rekonstruovaný most na silnici do Vysokého Mýta. Původní termín výstavby se zkrátil téměř o šest týdnů, úpravy nosné konstrukce zvýšily nosnost mostu z původních 13 na 32 tun a zlepšily se také parametry trakčního vedení zvýšením průjezdové výšky na 6,25 metrů. První listopadový den začal fungovat opravený podchod pro pěší.

-kb-

Ještě před koncem roku povolil Drážní úřad průjezd uzlem Choceň rychlostí 160 km/hod, tedy přesně podle projektového návrhu. Spojením nádraží se starším koridorovým úsekem, který začínal u ČKD a táhne se až do Pardubic, rázem vznikl třetí nejdelší úsek na tratích Českých drah, který je možno projíždět vcelku rychlostí 160 km/hod. O zlatou a stříbrnou pozici se v tomto případě dělí dva více než padesátikilometrové úseky na rovinaté Moravě: Nedakonice - Moravská Nová Ves a Břeclav - Modřice. Jen pro upřesnění dlužno dodat, že úsek z Pardubic až do Pelin, kde tato vysoká rychlost končí, měří 34,7 km.

Právem zněla slova díků

Oněch 711 dnů rozsáhlé rekonstrukce najednou uteklo jako voda. Stavba rostla před očima, každý z nás rychle zapomněl na negativa, která každá, byť sebemenší přestavba přináší. Ve slavnostní den se na choceňské nádraží sjela řada významných hostů. Jako první se ujal slova starosta města Chocně **Miroslav Kučera**. Poděkoval zúčastněným firmám za hodnotné dílo, které odevzdávají k užívání, a zároveň vyjádřil radost nad tím, že v 50. letech 19. století vedl Ing. Jan Perner trať přes toto město a ne přes sousední Mýto a Litomyšl. Rád bych zde ale opravil některé nepřesnosti. Perner pouze navrhl čtyři trasovací varianty, z nichž jedna vedla i přes Choceň. Další rozhodování o stavbě nebylo v jeho kompetenci, jednotlivé úseky musel vždy schválit sám císař! A navíc trať z Olomouce do Pardubic vedl Ing. Karel Keissler, Perner se zde pouze účastnil počátku ražby tunelu, jemuž ironií osudu sám padl za oběť.

Se slavnostními proslovy dále vystoupili **Ing. Pavel Švagr**, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, **Ing. Antonín Blažek**, ředitel Kanceláře náměstka pro dopravní cestu, a **Ing. Jindřich Topol**, generální ředitel firmy Skanska ŽS. Na závěr padla slova **Ing. Jana Komárka**, který je ředitelem Správy železniční dopravní cesty: *„Hlavním účelem stavby bylo zvýšit kvalitu a bezpečnost železniční dopravy. Rekonstrukce umožnila zvýšit rychlost v hlavních a předjízdných kolejích, dosáhnout požadovanou třídu zatížení D4 UIC a zajistit prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC."*

A co dodat na úplný závěr? Musím vyjádřit velké zklamání nad tím, že se v rámci slavnostního otevření nepodařilo zorganizovat větší kulturní akci, kde by mohla vystoupit třeba kapela. V minulých letech to bývalo zvykem téměř pravidelně. Slavnostní atmosféru tak dotvářela jen parní lokomotiva, která zúčastněné hosty povozila po nádraží. Už v odpoledních hodinách ale stanice výrazně ztichla. Za těch 711 dnů jsme si všichni už zvykli na ruch, který kolem stavby vznikal, byli jsme svědky nebývalé přestavby, díky které se železniční uzel Choceň měnil takřka k nepoznání. Výsledkem toho je stanice, která je synonymem bezpečného, pohodlného a kvalitního cestování v 21. století. Tyto samé přívlastky nenabízí jen cestujícím, ale i svým zaměstnancům.

Pro oblastní noviny TRS připravil **Kamil Bureš**



Za akciovou společnost ČD vystoupil s proslovem Ing. Antonín Blažek, jehož nakrátko přerušil projíždějící vlak EC Vyšehrad. **FOTO Kamil Bureš**