

BRANDÝS NAD ORLICÍ, 30. června 2023

Skončila modernizace 1. koridoru v údolí Tiché Orlice

Dnešním dnem končí dva a půl roku trvající modernizace koridoru mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí. Zítra se sem vrátí poslední dálkové vlaky odkloněné přes Havlíčkův Brod. Kompletní obnova železniční infrastruktury odstranila propady rychlosti, zvýšila bezpečnost dopravy a především její plynulost. Proměnila se také brandýská stanice, moderní nástupiště a podchod nabízí komfortní přístup k vlakům, novou fasádu i okna dostala výpravní budova.

Úsek, který prošel rekonstrukcí, měří téměř 10 kilometrů. Trať čekala na významnější opravu přes dvacet let. „Dlouho plánovanou modernizaci z poloviny devadesátých let minulého století zhatily povodně v roce 1997, které si pro rychlé obnovení provozu vyžádaly především nezbytné opravy poničených mostů. Na prahu nového tisíciletí se pak prověřovaly různé varianty, které by přinesly hlavně požadovanou rychlost 160 km/h. To ovšem znamenalo vzhledem k terénu v údolí Tiché Orlice pracovat s alternativami nové trati s tunely,“ přibližuje ministr dopravy Martin Kupka. Vysoké investiční náklady takové stavby vrátily do hry původní možnosti. Nevyhovující stav trati pak urychlil přípravu potřebné revitalizace. Zpracování kompletní dokumentace trvalo rekordně krátký čas, jeden rok, a práce mohly odstartovat na jaře 2021.

„Náročná modernizace cílila už od přípravy na odstranění propadů rychlosti, zajištění maximální plynulosti dopravy vytíženého koridorového úseku a zvýšení bezpečnosti provozu. Oblouky o malém poloměru nám bohužel nedovolují zvýšit maximální rychlost na více než 110 km/h při jízdě pod ETCS,“ vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Stavba se dotkla železničního svršku včetně hloubkové sanace spodku pomocí technologie hutněných šterkových pilířů. Komplexní rekonstrukcí prošlo trakční vedení, staré zabezpečovací zařízení nahradil nový elektronický autoblok. Výraznou modernizací prošly tři přejezdy a investice zahrnovala i stavbu protihlukových stěn o délce 392 metrů. „Zrušením zastávky Bezprávi a vybudováním nové odbočky jsme podstatně zvýšili propustnost trati, hlavně v případě mimořádností či výluk. Navíc regionální spoje dříve zastavující v Bezpráví už nebudou narušovat jízdu dalších vlaků. Stabilitu dopravy jsme od samotného začátku vnímali jako prioritu,“ doplňuje Jiří Svoboda.

„V rámci stavby jsme s ohledem na životní prostředí využili nejmodernější technologie. Na výměnu kolejí jsme nasadili speciální strojní sanační kolejovou linku. Finální práce jsme pak rozdělili na čtyři etapy a zvolili takové postupy, abychom zkrátili délku jednokolejného úseku a minimalizovali tím dopad na provoz vlaků,“ říká za zhotovitele generální ředitel Skupiny VINCI Construction CS Martin Borovka.

Citelnou provozní brzdou celého úseku byla vedle dlouhého mezistaničního úseku i samotná stanice Brandýs nad Orlicí. Její úrovně řešení značně komplikovalo dopravu. Nyní jsou zde dvě vnější jednostranná nástupiště o délce 220 metrů, přístup k nim je bezbariérový a pod kolejištěm se zřídil nový podchod. Díky rekonstrukci stanice už zastavující vlaky nebrzdí projíždějící dálkové. Benefity toho pocítí i řidiči a chodci na přejezdu přímo ve stanici, výrazně se totiž zkracuje doba jeho uzavření. Z modernizace těží rovněž nákladní doprava, vlakům slouží výhybna s dostatečně dlouhými kolejemi. Pomyslnou tečkou za celou rekonstrukcí je i částečná oprava výpravní budovy, která má novou fasádu, okna a dveře.

Zhotovitelem prací bylo sdružení firem EUROVIA CS, Chládek a Tintěra, Pardubice, Elektrizace železnic Praha a GJW Praha. Celkové investiční náklady stavby dosahují výše 4,16 miliardy korun.

Projekt *Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC* je navržen k financování Evropskou unií z Nástroje pro oživení a odolnost (Recovery and Resilience Facility; RRF) v rámci Národního plánu obnovy. Aktuálně je spolufinancován z úvěru Evropské investiční banky (EIB).