

Krasíkov (mimo) – Zábřeh na Moravě (včetně)

Na rozsah technického řešení stavby zavzpomínal HIP Ing. Jiří Syrový takto:

Dne 6. listopadu 2006 byla po více než dvou a půl letech ukončena poslední výluka v souvislosti s realizací stavby „Optimalizace tratového úseku Zábřeh–Krasíkov“. Stavebně byla stavba rozdělena do čtyř úseků a zahrnula rekonstrukci dvou mezistaničních úseků, dvou železničních stanic – Hoštejn a Zábřeh na Moravě – a jedné zastávky – Lupěné. Součástí stavby byly rovněž dvě významné přeložky trati v délkách 1 800 m a 2 570 m a tři objekty nových tunelů v souhrnné délce 966 m.

Přibližně kilometr ujede vlak od výjezdu z Tatenického tunelu (konec sousední stavby), aby překonal tři železniční mosty a vnořil se do nového tunelu s názvem dle stejnojmenného vrchu nad tunelem – Malá Huba.

Tunel Malá Huba (km 27,370–27,694) je dlouhý 324 m a leží ve směrovém oblouku o poloměru 850 m s podélným sklonem v ose tunelu 4,221 ‰. Ražená část tunelu (NRTM) je dlouhá 300 m, každá z hloubených částí měří 12 m. První vlak projel tímto tunelem po první koleji dne 31. října 2005, druhá kolej byla zprovozněna 16. listopadu téhož roku.

Před tím, než opět opustíme stopu původní trati a ocitneme se na druhé z obou přeložek trati, projedeme nově zrekonstruovanou dopravnou Hoštejn s nástupišti předsunutými o 600 m blíže k obci. Obě vstřícně situovaná mimoúrovňová nástupiště délky 140 m jsou umístěna na nových gabionových opěrných zdech s přístupem cestujících pomocí nově zrekonstruovaného podchodu v km 31,056 a navazujících ramp ve sklonu 1 : 12. Technickou zajímavostí je zde realizace nové, dodatečně vyprojektované protipovodňové rampy u koleje č. 2, která umožní přístup cestujících na nástupiště i v případě zatopení podchodu vodou.

Druhá přeložka trati v blízkosti obce Hněvkov začíná v km 33,100 a měří 2570 m. Je na ní několik nových mostů a dva nové Hněvkovské tunely. Vjezdový portál tunelu Hněvkovský I bezprostředně navazuje na šikmý rámový železniční most v km 33,796. Vlastní tunel je dlouhý 180 m s raženou částí v délce 132 m, hloubená západní část měří 36 m a hloubená východní část 12 m. Tunel se nachází ve směrovém oblouku o poloměru 754 m s podélným sklonem v ose tunelu 0,24 a 0,89 ‰.

Jen několik desítek metrů poté, co náš pomyslný vlak opustí tunel Hněvkovský I, se opět ocitá na železničním mostě a v km 34,281 tak znovu překonává řeku

Moravskou Sázavu. A protože se řeka v údolí opravdu vyřádila, k dalšímu tunelu se náš vlak dostane jak jinak než opět po mostě. Nyní se již nacházíme v km 34,706 a před sebou máme vjezdový portál tunelu Hněvkovský II. Ten nám umožňuje provést železniční trať pod masivem vrchu Hejnice a nahradit tak původní omezující stopu trati mezi obcí Hněvkov a zastávkou Lupěné. Tunel Hněvkovský II je situován mezi kilometry 34,755 až 35,217 a je tak nejdelší z uvedených tunelů. Jeho celková délka činí 462 m s raženou částí (NRTM) v délce 433 m. Směrově je osa tunelu vedena v přímé (434 m), při výjezdu pak začíná přechodnice oblouku o poloměru 1500 m.

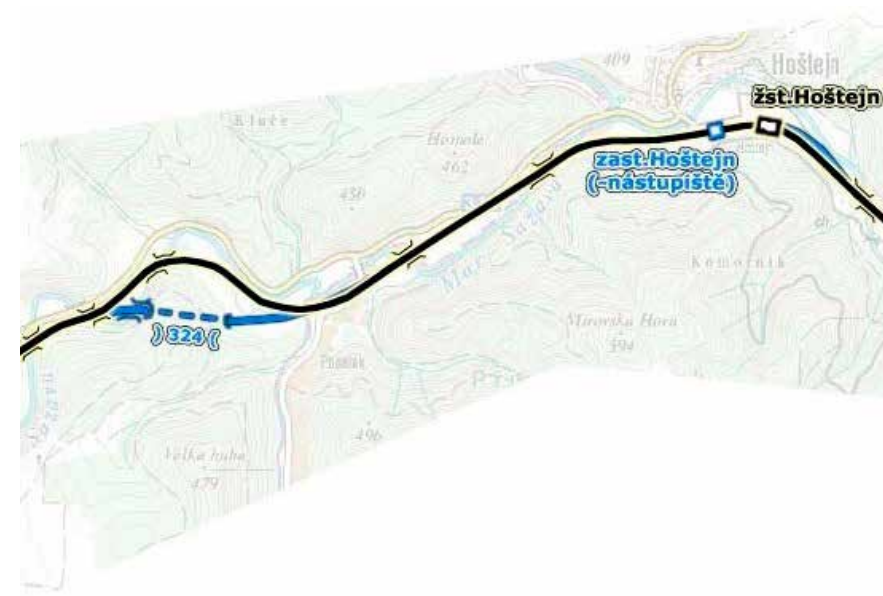
Vlastní železniční stanice Zábřeh na Moravě a její přilehlé okolí (přednádraží) prošly v rámci stavby obrovskými změnami. Bylo to dáno tím, že se na jednom místě prolínaly současně dvě stavby.

V rámci požadavku na plnou peronizaci stanice bylo mezi kolejemi č. 2 a 6/6b navrženo zcela nové ostrovní nástupiště délky 459 m a mezi kolejemi č. 1 a 5a proběhla kompletní rekonstrukce původního ostrovního nástupiště v nové délce 400 m. Obě ostrovní nástupiště jsou přibližně z jedné třetiny své délky zastřešena, vybavena lavičkami a především zcela novým informačním systémem pro cestující. Přístup na nástupiště je zajištěn nově realizovaným podchodem pro cestující (původní podchod byl zrušen) včetně výtahu pro cestující s omezenou možností pohybu. Pro umístění technologických zařízení byl ve stanici vyprojektován nový pozemní objekt provozní budovy včetně nutného vybavení a zázemí. Stanice byla nově zatrolejována a v souvislosti s přestavbou kolejí získala nové osvětlení. Na českořebovském zhlaví stanice byl odstraněn starý nevyhovující silniční nadjezd a na jeho místě postaven nadjezd zcela nový.

V rámci druhé stavby s krkolomným názvem „Řešení přednádražního prostoru a rekonstrukce historické přijímací budovy žel. stanice Zábřeh na Moravě“ byly provedeny nezbytné demolice včetně staré pošty, restaurace a „přilepků“ původní výpravní budovy. Na jejich místě byla postavena nová výpravní budova. Stávající historický empírový objekt z roku 1845 byl za dohledu památkářů nově zrekonstruován.

Rozsáhlou přestavbou prošel i přednádražní prostor s novým uspořádáním komunikací a zpevněných ploch, byla vytvořena tři oddělená parkoviště, zastávka MHD, autobusová čekárna, vysazena nová zeleň a vybudováno nové osvětlení.

Situace přeložky Tatenice (mimo)-Hoštejn, archiv SUDOP PRAHA a.s.



Výstavba tunelu Malá huba
22.10.2004, archiv SUDOP PRAHA a.s.

Zastávka Hoštejn v nové poloze
26.10.2006. Foto Vladimír Fišar.

