

PARDOBICE-ROSICE NAD LABEM, 6. února 2024

## Modernizace další části železniční spojnice Pardubic a Hradce Králové je hotová

Přestřižením pásky dnes symbolicky končí rekonstrukce další části vytižené trati spojující dvě krajská města. Přínosy dva a půl roku trvajících prací mezi Pardubicemi-Rosicemi nad Labem a Stéblovou vnímají cestující již dnes. V Rosicích nad Labem vznikla nová nástupiště a podchod. Dokončila se rekonstrukce zastávky Pardubice-Semtín a cestujícím slouží nová zastávka Stéblová obec. Modernizovaly se také všechny přejezdy.

Pardubice a Hradec Králové, dvě krajská města s přibližně sto tisíci obyvateli, jsou dlouhodobě zatížena silnou dopravou. Rekonstrukce stávající trati a vybudování druhé koleje v úseku do Stéblové výrazně ulehčí cestování a zatraktivní ekologickou železnici. *„Hlavním přínosem dokončeného úseku je zkapacitnění trati, což přinese zkrácení jízdních dob a minimalizaci dopadů mimořádností na železniční provoz. Stanice a zastávky jsou kompletně bezbariérové, s moderním informačním systémem a pohodlným nastupováním do nízkopodlažních souprav,“* přibližuje ministr dopravy Martin Kupka.

Už v květnu se s postupem modernizace pardubického uzlu začne jezdit dvoukolejně i mezi hlavním nádražím a Rosicemi nad Labem. Rekonstrukce celého úseku umožní po zavedení ETCS jízdu moderních vlaků rychlostí až 160 km/h. *„Instalaci ETCS řešíme v rámci samostatné akce. Kompletní dokončení stavby a spuštění celého systému předpokládáme v první polovině příštího roku. Zavedení ETCS zajistí nejvyšší úroveň zabezpečení železničního provozu a přinese další podstatný benefit, a to zvýšení traťové rychlosti. Tuto trať budeme také využívat jako odklonovou při mimořádnostech na hlavním koridoru mezi Prahou a Českou Třebovou,“* vysvětluje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Významnou součástí investice byla i stavba dvoukolejného mostu přes Labe s celkovou hmotností 1 350 tun, která probíhala ve třech fázích. Jeho opěry a pilíře jsou železobetonové a délka samotného přemostění přesahuje 140 metrů. Nový most zvyšuje kapacitu trati a svým řešením zajistí lepší splavnost řeky.

Práce provedly společnosti Skanska a Elektrizace železnic Praha. Celkové investiční náklady stavby dosahují 3 262 621 258 korun.

Realizace projektu je spolufinancována Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Programu Doprava 2021–2027. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

**Spolufinancováno  
Evropskou unií****Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury**