



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Tisková zpráva

13. prosince 2018

Na čtvrtém koridoru začíná ražba tunelu Deboreč

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila ražbu tunelu Deboreč. Je to kratší ze dvou tunelů, které nově budou součástí tratě Sudoměřice – Votice na čtvrtém tranzitním koridoru. Ražba začala z výjezdového (pražského) portálu, proražení tunelu včetně primárního ostění se předpokládá v červenci příštího roku.

Modernizace trati Sudoměřice – Votice je jednou z posledních součástí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Na dosud jednokolejném úseku přibude druhá kolej, dva tunely a také nová železniční stanice Červený Újezd. Stavební práce by měly být dokončeny v lednu 2022.

„Rychlost vlaků se zvýší na 160 km/h, což umožní jízdní dobu expresů mezi Prahou a Tábořem jednu hodinu. Na její zkrácení bude mít výrazný podíl i dnes zahajovaná ražba tunelu Deboreč s délkou 660 metrů,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Předmětem stavby je vybudování ještě jednoho tunelu, a to Mezno s délkou 840 metrů. Trať Sudoměřice – Votice z velké části vybočí ze stávající stopy, což přinese zkrácení trasy o dva kilometry. Dosavadní stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky nahradí jediná s názvem Červený Újezd. Doplní ji zastávky Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky. V hlubokém údolí mezi zastávkami Ješetice a Heřmaničky vybudují stavbaři celkem tři dlouhé mostní estakády. Nejdelší z nich dosáhne délky 244 metrů.

Tunel Deboreč je ražen tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou, která spočívá v mechanickém rozpojování horniny a jejím následném jištění primárním ostěním, kterým se aktivují základní vlastnosti horninového masivu. Po proražení tunelu v létě příštího roku se bude pomocí bednicí formy provádět sekundární ostění, a to včetně hloubených částí obou portálů tunelu. Celková délka ražené části tunelu je 562 m.





EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



Zhotovitelem stavby je společnost OHL ŽS, která realizovala i předešlý úsek Tábor – Sudoměřice se Sudoměřickým tunelem. „Před vlastním zahájením ražeb bylo nutné zajistit přípravu území, vypracovat a projednat realizační projektovou dokumentaci a vybudovat stavební jámu výjezdového portálu, ze které bude ražba prováděna. Úvodní desítky metrů tunelu budou probíhat v geologicky méně příznivých podmínkách, kdy bude hornina rozpojována mechanizovaně, realizované postupy budou kratší a vyztužení masívnější. Ve střední části tunelu by měl masiv zpevnit a k rozpojování horniny budou využívány trhací práce, čímž se zefektivní postup výstavby. Na realizaci prací se budou podílet i vlastní výrobní kapacity OHL ŽS. Ražba tunelu je symbolicky zahájena vysvěcením sošky Svaté Barborky, patronky horníků,“ sdělil generální ředitel OHL ŽS Roman Kocúrek.

Celkové investiční náklady akce s názvem Modernizace trati Sudoměřice – Votice činí 7 159 049 000 Kč bez DPH. Žádost o spolufinancování tohoto projektu v rámci Operačního programu Doprava 2014–2020 z Fondu soudržnosti Evropské unie byla předložena na konci roku 2017. V případě jejího schválení může příspěvek EU činit až 5 151 794 403 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

T: 601 380 700

E: press@szdc.cz

www.szdc.cz



Správa železniční dopravní cesty

