

Datum: 2. května 2017

Tunelovací stroj Viktorie vyhlíží metu třetího kilometru

Druhá tunelová trouba tunelu Ejpovice (část Homolka) je již téměř ze 70 procent dokončena. Tunelovací stroj Viktorie v těchto dnech zdolal téměř tři kilometry ražby z čtyřkilometrové severní části tunelu. Správě železniční dopravní cesty se tak daří držet harmonogram stavby nejdůležitějšího úseku modernizace tratě Rokycany – Plzeň. Kompletní zprovoznění tunelů se předpokládá v prosinci 2018.

Modernizovaný úsek je součástí páteřní transevropské dopravní sítě a vnitrostátního třetího tranzitního železničního koridoru, jenž vede z Prahy přes Plzeň a Cheb až na státní hranici s Německem. Délka trati se v tomto úseku zkrátí o více než 6 kilometrů. Stěžejní záležitostí modernizace celé trati je výstavba dvou jednokolejných tunelů, které budou konstrukčně připraveny na maximální jízdu 160 kilometrů za hodinu.

Stavba obou tunelů se zahájila 1. února 2015. V polovině roku 2016 byla kompletně dokončena ražba jižní tunelové trouby tunelu Ejpovice (část Chlum), kde se postavilo celkem 2056 prstenců, což v souhrnu představuje 4112 metrů délky. V části tunelu pod vrchem Chlum se také vybudovaly podkladní betony pro kolejový svršek nutné pro umístění pevné jízdní dráhy. Dokončené je také odvodňovací potrubí v celé délce tunelu. 26. září 2016 se odstartovala ražba severní tunelové trouby (část Homolka), která dnes atakuje hranici tří kilometrů.

„Plzeň patří k městům, které mají být dostupné z Prahy po železnici do jedné hodiny. Jen samotný tunel zkrátí dobu cestování mezi Prahou a Plzní o deset minut. Díky modernizaci celé tratě se jízda oproti dnešku zrychlí více než o třetinu. Počítáme i s tím, že se zvýší frekvence expresů z Prahy na Plzeň, Domažlice a do Bavorska,“ říká ministr dopravy Dan Ťok.

Zvláštní pozornost se věnovala také zabezpečení provozu v tunelu. Návrh technologického vybavení odpovídá požadavkům HZS Plzeňského kraje. Jedním z nich bylo i vybudování únikových propojek mezi oběma tunely sloužících pro evakuaci cestujících a pro přístup záchranářů. Propojky se staví zhruba po 480 metrech. Dosud byly vyraženy únikové propojky číslo 1 a 6. Propojka číslo 2 je vybudována zhruba ze dvou třetin. Veškeré stavební činnosti mimo tunely jsou v podstatě dokončeny, probíhají pouze práce na gabionových stěnách a na svahování tratě v úseku Ejpovice – vjezdový portál.

„Věřím tomu, že v momentě, kdy budeme schopni své cestující pohodlně a v klidu přepravit mezi Prahou a Plzní za méně než hodinu, řada lidí přehodnotí svůj názor na železnici. Po dostavbě celé trati, kdy moderní vlakové soupravy budou moci využít traťovou rychlost až 160 kilometrů za hodinu, se železnice opět stane silným a sebevědomým konkurentem dálnice,“ říká generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Razicí štít Viktorie má průměr řezné hlavy téměř 10 metrů, délku 115 m a váží přibližně 1800 tun. Jeho nejtěžší části byly od německého výrobce Herrenknecht dopraveny do ČR ekologickou cestou – lodí. Použitá technologie TBM (Tunnel Boring Machines) je jedním z nejmodernějších tunelářských způsobů práce. Její předností je především rychlost, bezpečnost a rovněž šetrnost k životnímu prostředí. Metrostav jako jediná stavební firma v ČR tento štít vlastní a má zkušenosti s jeho použitím.

„Současný postup prací vytváří předpoklady, abychom ražby dokončili na přelomu září a října,“ uvedl generální ředitel Metrostavu Pavel Pilát. „Naši raziči zvládají svou práci na výbornou, získávají uznání i ve světě. Je proto smutné, že u nás není připraven žádný obdobný projekt, kde bychom jejich vysokou kvalifikaci a zkušenosti využili. Abychom vyškolené osádky udrželi, musíme pro ně hledat práci v zahraničí,“ říká generální ředitel společnosti Metrostav Pavel Pilát.

Marek Illiaš

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

T: 602 570 654

E: illias@szdc.cz

www.szdc.cz