

16. listopadu 2018

SŽDC zahájila provoz v nejdelším železničním tunelu v České republice, první vlak jím projel 15. listopadu

Rekordních 4 150 metrů, tolik nově měří nejdelší železniční tunel v České republice. Trať Rokycany – Plzeň, jejíž je součástí, tím získala primát v rámci celé sítě Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Prvním vlakem, který projel sníženou rychlostí jižním tubusem Ejpovického tunelu, byl 15. listopadu v podvečerních hodinách nákladní vlak. Cestující se tunelem poprvé projeli ve zvláštním spoji 16. listopadu.

„Vybudování tunelu má společně se zvýšením rychlosti zásadní vliv na kratší cestování mezi Prahou a Plzní. V průměru se jízdní doba sníží o 9 minut, u souprav s naklápěcími skříněmi až o 10 minut. V tunelu se bude jezdit rychlostí 160 km/h, která je v dnešní době nejvyšší možná na české železnici. Směrově je však trasován pro budoucí vysokorychlostní provoz, takže v něm vlaky budou moci jezdit až 200 km/h,“ uvedl při první jízdě vlaku s cestujícími generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Jak dodal, současně se zvýší bezpečnost železničního provozu, komfort pro cestující a zajistí se i požadovaná propustnost trati.

Během 16. listopadu začnou jižním tubusem jezdit expresy, rychlíky i spěšné vlaky, a to ve směru z Plzně do Prahy. V severním tubusu se zahájí postupně provoz 7. prosince, od neděle 9. prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, budou jezdit všechny vlaky oběma tubusy. Cestující tak budou moci ocenit nejzásadnější z přínosů stavby – zkrácení jízdní doby mezi Plzní a Prahou.

Modernizovaný úsek Rokycany – Plzeň je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a leží na západní větvi III. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice s Německem. Celkové investiční náklady stavby dosahují 6,783 miliardy korun. Projekt je spolufinancovaný EU z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek poskytnutý EU činí 3,520 miliardy korun. Zhotovitelem je sdružení tvořené společnostmi Metrostav a Subterra.

Ejpovický tunel je výjimečný nejen svou délkou, ale i použitím dalších prvků. V tubusech je položena pevná jízdní dráha. Velký důraz je kladen na zajištění bezpečnosti v tunelech, provoz vlaků zde budou hlídat nejmodernější technologie.

Zahájení prací před tunelovým portálem u Kyšic se téměř o rok zpozdílo s ohledem na archeologické nálezy v místech budoucího tunelu. Nejprve byly vybudovány v prostoru vjezdových portálů dvě přibližně 300 metrů dlouhé pilotové stěny, které zajistily následné vyhloubení až 18 metrů hlubokého zářezu před vjezdem do tunelu. Ten je tedy součástí přeložky trati, která začíná rozpletem kolejí za železniční stanicí Ejpovice.

V rámci vybudování zářezu před vjezdem do budoucích tunelů bylo odtěženo přibližně 326 000 m³ horniny. Ražbu tunelů prováděl tunelový razicí stroj vyrobený německou firmou Herrenknecht s průměrem řezné hlavy téměř 10 metrů. Délka stroje byla přes 110 metrů a vážil 1800 tun. Ražba jižního tubusu začala v únoru 2015 a trvala 15 měsíců. Ražbu severní tunelové roury zahájili stavbaři v září 2016, dokončili ji loni v říjnu.

Oba tunely jsou v celé své délce opatřeny pevnou jízdni dráhou. Jedná se o konstrukci železničního svršku bez štěrkového lože, jejímž hlavním nosným prvkem je plošná, armovaná betonová deska, do které je vetknuto upevnění kolejnic. Hlavní výhodou pevné jízdni dráhy je její vysoká životnost, prakticky bezúdržbová konstrukce, nízká konstrukční výška, což řeší problém s umístěním trakce v tunelech, a oproti klasickému svršku delší doba udržení geometrické polohy koleje.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
T: 601 380 700
E: press@szdc.cz
www.szdc.cz