

Emilie prorazila tunel pro kabelovod. Díky němu se kolínské nádraží dočká nového bezbariérového podchodu

11.12.2024 - Radim Mana | Metrostav

Razicí technologie je jedna z nejnáročnějších prvkem celé stavby. Na rozdíl od hloubení však neomezuje nadzemní dopravu, a stavební práce tak mohou probíhat za plného provozu. Po frekventované trati, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru, denně projede zhruba 500 vlaků.

„Na výstavbu kabelovodu jsme nasadili bentonitový štít vůbec poprvé. Tato zařízení se výjimečně používají všude tam, kde by byla klasická výkopová metoda příliš náročná anebo by jako v tomto případě nepřiměřeně zasáhla do života na povrchu. V Kolíně jsme navíc pracovali s neobvykle rozměrným zařízením. Zatímco třeba na kanalizační tunely se používají menší štíty o průměru 80 cm, Emilie má tři metry. Na druhou stranu je to pořád drobek oproti téměř desetimetrové hlavě razicího štítu Viktorie, který před lety budoval železniční tunel u Plzně,“ **Petr Hybský**, vedoucí projektu ze společnosti **Metrostav TBR**.

Ražba 87 metrů dlouhého kabelovodu v hloubce 5–8 metrů trvala ve 24hodinovém provozu necelé tři týdny. Tunelovací stroj o váze více než 100 tun a délce 11 metrů je opravdovou raritou. Vpředu má rotující hlavu o průměru 3 metry, která rozpojuje horninu před sebou. Ta se skrze otvory v hlavě sacím potrubím dostává na povrch, kde ji dále zpracovávají bagry. Zároveň se za ražbou ukládají betonové prefabrikáty, které slouží jako ostění kabelovodu o světlém průměru 2,5 metru.

Zařízení pojmenovali pracovníci Emilie podle kolínské rodačky Emilie Bartoňové. Hrdinka během 2. světové války nezištně pomáhala výsadkové operaci Silver A a v roce 1942 byla zavražděna v Osvětimi. *„Hledali jsme nějakou místní významnou rodačku. Je zvykem dát stroji ženské jméno, pracovníci k němu pak mají lepší vztah a opečovávají jej,“* vysvětlil **Petr Hybský**.

Práce pod zemí vždy zahrnuje úskalí v podobě geologických podmínek. V tomto případě průzkum ukázal, že se ražba bude muset vypořádat s rozmanitým podložím, od měkkých písčitých, šterkových a jílovitých zemin až po skalní rulu. Z těchto důvodů se na místě prováděla navíc zpevňující injektáž.

„I když se udělal dostatek průzkumů jak vrtných, tak třeba georadarem, museli jsme být připraveni na to, že přijde nějaké překvapení. Ostatně Kolín za války čelil bombardování, takže jsme nemohli vyloučit ani nález nevybuchlé munice. Naštěstí se však ražba nakonec obešla bez významnějších problémů,“ **dodal Jaroslav Pavlík ředitel stavby ze společnosti IR.Construction**.

Do nového kabelovodu se po jeho vybudování následně přemístí veškerá kabeláž a ze stávajícího technologického tunelu vznikne nový moderní bezbariérový podchod s výtahy pro cestující. S jeho stavbou se začne v lednu 2025. Investici Správy železnic financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Stavební práce by měly být hotovy do konce roku 2026.

<http://www.metrostav.cz/cs/pro-media/5084-emilie-prorazila-tunel-pro-kabelovod.-diky-nemu-se-kolin-ske-nadrazi-docka-noveho-bezbarieroveho-podchodu>