Gigantických železničních tunelů se v budoucnu dočká i Česko. Ty dnešní se s alpskými měřit nemohou

31.8.2023 - Petr Lesenský | Dýcháme

Na české železnici je aktivně provozováno více než 150 tunelů.

Nejdelším z nich je Ejpovický tunel s 4 150 metry. I ten však působí jako „drobek“ v porovnání s alpskými giganty, z nichž největší měří více než pět desítek kilometrů. V souvislosti se stavbou vysokorychlostních železničních úseků by ale v budoucnu měly opravdu dlouhé tunely vzniknout i u nás. Budování toho pod Krušnými horami by mělo začít zhruba za pět let.

Správa železnic se na území České republiky k roku 2020 starala o celkem 163 železničních tunelů o celkové délce téměř 50 kilometrů. Více než polovina z nich byla postavena již v 19. století. Vůbec nejstarším je Tatenický tunel u Ústí nad Orlicí, který byl do provozu uveden roku 1845. Od roku 2004 však zůstává nevyužívaný. Nejstaršími fungujícími tunely je tak nyní soustava Blanenských tunelů a Muzlovský tunel, kde vlaky začaly jezdit v roce 1849. Nejmladšími železničními tunely jsou naopak Deboreč a Mezno, které byly zprovozněny v loňském roce.

Nejdelším tunelem na našem území je Ejpovický tunel. Toto 4 150 metrů dlouhé dílo se nachází na trase mezi Prahou a Plzní. Cestujícím slouží od roku 2018. Dalšími v pořadí jsou tunely Březenský (1 758 m), Špičácký (1 747 m) a Vítkovský jižní (1 365 m). Vůbec nejkratším evidovaným železničním tunelem je Nelahozeveský (I) o délce 23 metrů. Jako zajímavost lze uvést i tunel, který se může pyšnit přívlastkem „nejstrmější“. Je jím Polubenský tunel nacházející se nedaleko Harrachova, jehož sklon místy dosahuje až 56 promile.

Nejdelší železniční tunely vedou pod Alpami

Zajímavé železniční tunely najdeme i u našich sousedů. Slovenský Čremošnianský tunel měřící 4 697 m je kupříkladu nejdelší stavbou daného typu v bývalém Československu. Leží na trati Zvolen–Vrútky a překonává nejvyšší bod horského sedla Malý Šturec mezi Velkou Fatrou a Kremnickými vrchy. Tunel byl budován v letech 1936–1940 rakouskou tunelovací metodou.

V Polsku v minulých staletích nebyla, vzhledem k povětšinou rovinatému charakteru krajiny, potřeba stavby tunelů tak výrazná jako v Česku či na Slovensku. Nejdelším místním mimoměstským železničním tunelem je tunel pod Małym Wołowcem v Dolnoslezském vojvodství.

„Toto dílo měřící 1 604 metrů bylo postaveno před více než sto lety. V následujících letech jej však z pohledu délky překoná právě budovaný železniční tunel pod městem Lodž o délce 7 500 metrů. Další desítky tunelů jsou plánovány v rámci staveb vysokorychlostních železničních spojení,“ uvádí **Michał Wrzosek**, mluvčí největší polské stavební společnosti Budimex S.A., která nově působí i na českém trhu.

Alpské země Rakousko a Německo hrají z pohledu množství a délky tunelů oproti ostatním zmíněným zemím „jinou ligu“. Německým rekordmanem je Landrückenský tunel měřící 10 779 metrů. Rakousko má na svém území hned šestici tunelů přesahujících 10 kilometrů. Vede mezi nimi Münsterský s bezmála 16 tisíci metry. Společně s Itálií navíc Rakušané už od roku 2007 staví pod

hlavním hřebenem Alp Brennerský tunel. *„Ten se po svém plánovaném dokončení v roce 2028 stane se svými 64 kilometry nejdelším železničním tunelem světa. Překoná tak švýcarský Gotthardský tunel, který tento primát s 57 kilometry drží dnes,“* nastiňuje Michał Wrzosek.

Mimořádně dlouhé tunely jsou plánovány i v Česku

České železniční tunely se tak s rakouskými či německými, zejména z pohledu délky, srovnávat nemohou. V souvislosti se stavbou úseků vysokorychlostní železnice by však měla působivá podzemní díla v budoucnu vzniknout i u nás. Na papíře je například záměr zhotovení více než 17,5 kilometru dlouhého Středohorského tunelu, který propojí Litoměřice a Ústí nad Labem. Předpokládané zahájení stavby se však váže až k roku 2038. O deset let dříve by ale měla začít stavba Krušnohorského tunelu na trase do německých Drážďan. Jeho celková délka je naplánována na 26 kilometrů, z toho 11,7 kilometru povede na českém území.

„Vysokorychlostní železniční tratě vyžadují ze své podstaty co nejpřímější spojení. Z tohoto důvodu je budování tunelů na takovýchto úsecích nezbytností. Podzemní trasy navíc minimalizují dopady stavby a jejího provozu na životní prostředí a nezpůsobují v krajině takzvaný bariérový efekt,“ říká zástupce společnosti Budimex. Ta byla součástí modernizace prozatím jediné vysokorychlostní trasy v Polsku a v budoucnu by se ráda podílela i na budování nových rychlodrah v České republice.

Samotná realizace prvních vysokorychlostních úseků v Česku již pomalu postupuje. Hotová je koncepce výstavby, přičemž v rozpracovanějším stupni se nachází na 200 kilometrů tratí. Z pohledu rozběhnutých příprav je projekčně nejdále úsek mezi Prahou-Běchovicemi a Poříčany.

„Přesný termín výstavby však bude záviset na kladném vypořádání všech procesů. Příprava dále dobře postupuje i na úsecích VRT Jižní Morava a VRT Moravská Brána I a II. Pokud jde o stav přípravy dalších úseků, na všech kromě RS5 Praha – Hradec Králové – Wroclaw a odbočné větve VRT Poohří jsou aktuálně dokončeny studie proveditelnosti. Na ně navážeme dalšími projektovými stupni,“ uzavírá **Jakub Bazgiera**, ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí Správy železnic.

https://www.dychame.cz/gigantickych-zeleznicnich-tunelu-se-v%E2%80%AFbudoucnu-docka-i%E2%80%AFcesko-ty-dnesni-se-s%E2%80%AFalpskymi-merit-nemohou