

Tunelem Ceneri projela souprava ICE-S rychlostí 275 km/h

Švýcarský železniční tunel Ceneri má za sebou další významné milníky. Kromě toho, že tamní Dopravní úřad povolil zkušební provoz, jím poprvé projela i souprava ICE-S německé společnosti Deutsche Bahn (DB) rychlostí 275 km/h. Testování a instalaci všech potřebných technologií na několik týdnů zastavila pandemie koronaviru. Termín zářijového otevření by však tato komplikace neměla ohrozit.



Josef Holek | Foto: AlpTransit San Gottardo

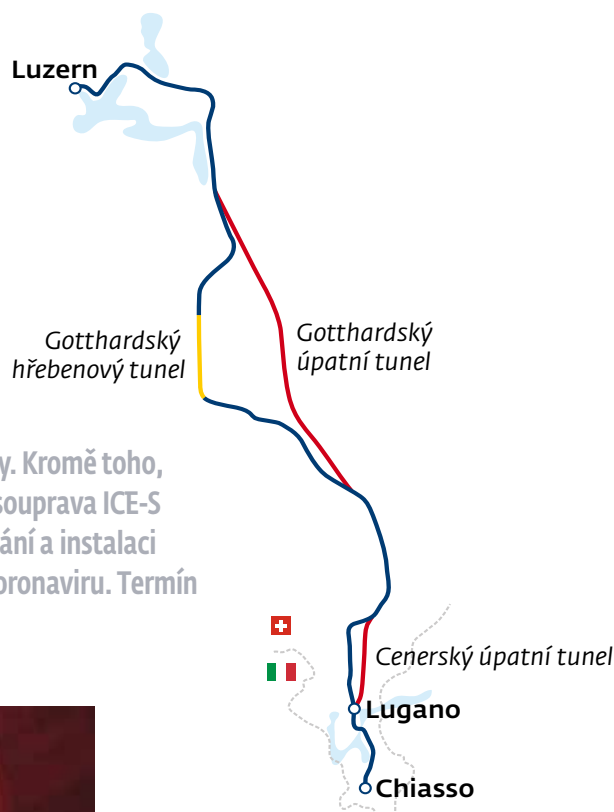
Švýcaři dokončují práce na úpatním tunelu Ceneri, další železniční stavbě pod masivem Alp. Ceneri se tak postává po bok již zprovozněných tunelů Gotthardského a Lötschberského a stane se tak součástí spojení Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Na stavbě pracuje společnost AlpTransit Gotthard (ATG), kterou pro výstavbu tunelů založily Švýcarské spolkové dráhy (SBB).

Zdejší Federální dopravní úřad vydal v únoru povolení k zahájení zkušebního provozu při zapnuté trakční soustavě a aktivaci bezpečnostních systémů včetně zabezpečovače ETCS Level 2. Po ukončení přípravných prací zahájil provozovatel zkušební provoz. Bohužel, stejně jako všude po celém světě, zabrzdlila veškeré činnosti pandemie koronaviru COVID-19. „Dohoda o obnovení zkoušek byla dosažena 20. dubna poté, co dodavatel tunelů AlpTransit Gotthard AG uzavřel jednání se zdravotnickými specialisty a s Federálním úřadem pro veřejné zdra-

ví,“ informoval server Railway Gazette s tím, že při veškerých činnostech musí být dotčení pracovníci chráněni před nákazou virem uniklým z Číny.

Součást projektu století

Cenerský úpatní tunel (Der Ceneri-Basistunnel) je budován v návaznosti na švýcarský „projekt století“ – železniční spojení přes Alpy a sloužit bude jako přívaděč z jihu pro Gotthardský úpatní tunel, který byl dokončen v roce 2016. Oficiální práce na stavbě začaly už v roce 2006. Západní tubus byl proražen 21. ledna 2016, východní pak o pouhých pět dní později. Následně byly oba tubusy vybetonovány a od podzimu 2016, technici instalovali nezbytnou infrastrukturu. Zkušební provoz začal letos v březnu, komerční osobní i nákladní by tunelem měly jezdit od září 2020. Zcela zprovozněn by měl být v prosinci.



Testuje se i nadále

Zkoušky tedy probíhají za přísných bezpečnostních podmínek s nepřetržitým sledováním. ATG navíc pro každou směnu určilo zdravotního manažera, jenž zajišťuje dodržování pokynů v oblasti veřejného zdraví. Zkušenosti ukázaly, že stanovené hygienické a zdravotní předpisy je možné v průběhu práce dodržovat.

Součástí testování, které bylo spuštěno 1. března, byl na sklonku dubna i průjezd soupravy rychlovlaku ICE-S zapůjčené Deutsche Bahn. Ten v Ceneri tunelu dosáhl rychlosti 275 km/h. První zkušební jízdy se uskutečnily se spuštěným zabezpečovačem ETCS Level 2. K testování digitálního, rádiového spojení GSM-R posloužil zkušební speciál od SBB.

Po prázdninách naplno

Testování zhruba 15 km dlouhého tunelu mezi Camorinem a Vezii bude pokračovat až do začátku září, kdy bude stavba předána SBB – ta zahájí zkušební provoz. Běžné zprovoznění je naplánováno na prosinec letošního roku. Počítá se s tím, že jím za hodinu projedou čtyři nákladní a šest osobních vlaků jedním směrem.

Práce na úpatním tunelu s dvěma troubami byly zahájeny v roce 2006 a jde o poslední etapu rozsáhlé modernizace železnice mezi švýcarským Curychem a severoitalským Milánem. Cesta mezi oběma městy by tak neměla trvat déle než tři hodiny i díky traťové rychlosti 250 km/h, kterou mohou vlaky v tunelu využít. Do souboru staveb je zahrnut i Gotthardský tunel. ○