

Exkurze na přestavbu železničního uzlu Stuttgart a výstavbu navazující vysokorychlostní tratě do Ulmu 15. května 2019

Na základě osobních kontaktů se zaměstnancem společnosti DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, která byla účelově založena pro zajištění přípravy a realizace vysokorychlostní tratě Stuttgart – Ulm v Německu, jsem se rozhodl uspořádat exkurzi na tuto stavbu pro studenty a kolegy z ČVUT v Praze Fakulty dopravní. Vzhledem ke vzdálenosti Stuttgartu od Prahy a jeho dostupnosti z ČR by byla vhodnější akce vícedenní, nicméně z důvodu náročného zajišťování ubytování v místě pro velký počet účastníků a jeho vysoké ceně jsem se nakonec rozhodl koncipovat akci jako jednodenní s přepravou smluvním autobusem.

Aby se všechny podstatné body plánované exkurze daly stihnout, odjezd z Prahy byl stanoven již na pět hodin ráno a návrat jsme očekávali do půlnoci, což se nakonec s rezervou podařilo. I když cesta byla dlouhá a zastávek pomálu, dopravní situace na české i německých dálnicích nám přála, takže k hlavnímu nádraží do Stuttgartu se nám podařilo dojet zhruba půl hodiny před polednem. Na domluveném parkovišti nás očekával náš průvodce a pracovník v úvodu zmíněné firmy Ing. Ondřej Tomaschko, Ph.D., který je absolventem magisterského a doktorského studia ČVUT v Praze. Přesunuli jsme se do informačního centra velkolepého Projektu Stuttgart–Ulm, který zahrnuje projekt Stuttgart 21 a novostavbu vysokorychlostní tratě (NBS = Neubaustrecke) Wendlingen – Ulm. Projekt označovaný jako Stuttgart 21 zahrnuje přestavbu železničních tratí v celém Stuttgartu a jeho okolí včetně razantní přestavby hlavního nádraží, napojení letiště na železniční síť a novou trať do města Wendlingen.

Infocentrum sídlí ve všech podlažích věže budovy stuttgartského hlavního nádraží. V jednom z pater je umístěna malá konferenční místnost, v níž pro nás náš průvodce připravil jak svoji přednášku o celém projektu s důrazem na vysokorychlostní trať Stuttgart – Ulm, tak přednášky svých kolegů o možnosti uplatnění studentů a absolventů ČVUT FD v koncernu DB AG a o zabezpečovacím systému ETCS a digitálním stavědle DSTW ETCS. Přálo nám počasí, takže jsme mohli následně vystoupat na vyhlídkovou plošinu na vrcholu věže a zhlédnout průběh přestavby hlavního nádraží z ptáčích perspektivy. Stávající hlavové osobní nádraží se šestnácti kolejemi bude nahrazeno průjezdným s osmi kolejemi v podzemí a otočeným zhruba o devadesát stupňů.

Na rozhlížení po Stuttgartu a prohlídku modelů a vizualizací informačního centra nebylo bohužel moc času, protože nás čekala jízda autobusem podél budované vysokorychlostní tratě směr Ulm, která trvala zhruba hodinu a půl. Vysokorychlostní trať je navržena na traťovou rychlost 250 km/h a zajímavé je, že se na její části počítá s provozem lehkých nákladních vlaků rychlostí až 160 km/h, tedy stejnou rychlostí, kterou by měly dosahovat regionální osobní vlaky. I přesto se na trati nachází podélné sklony až 25 ‰, výjimečně v krátkých úsecích i více. Z hlediska geometrických parametrů koleje se na trati vyskytují oblouky, jejichž převýšení dosahuje 170 mm a počítá se s nedostatkem převýšení až 150 mm, čemuž odpovídá nejmenší poloměr směrového oblouku 2 305 m. Z hlediska konstrukce koleje je na celé trati budována pevná jízdní dráha typu RHEDA 2000, která je sice při stavbě násobně dražší než klasická konstrukce s kolejovým ložem ze šterku, nicméně podle výpočtů v projektu na dobu své životnosti počítané na 60 let vychází se zahrnutím údržby levněji než klasická konstrukce. Pro nás zvláštností je výška nástupišť ve stanicích na této trati, která dosahuje v Německu standardních 760 mm nad temenem kolejnice.

Cesta podél vznikající tratě však uběhla rychle, neboť po celou cestu nás doprovázel dr. Tomaschko a komentoval výhled z autobusu na jednotlivé stavební objekty vysokorychlostní tratě. Těsně před Ulmem jsme sjeli k zařízení staveniště jednoho z tunelů budovaného na trati, kterým je Alabstiegtunnel (dosahuje délky 5 943 m, nachází se v dočasném stavební staničení km 75,825–81,768). Jedná se v podstatě o dva souběžné jednokolejné tunely postavené tzv. novou rakouskou tunelovací metodou o velkém průřezu

s tunelovými propojkami každých 500 m. Po úvodním proškolení o bezpečnosti pohybu po staveništi jsme dostali zapůjčeny vesty, přilby a holiny a vyrazili do tubusu jednoho z tunelů, který byl připraven na pokládku pevné jízdní dráhy. Po nakouknutí propojkou mezi tunelovými troubami do druhého tubusu jsme se vrátili zpět a pořídili skupinovou fotografii všech účastníků před portálem tunelu a po cestě zpět na zařízení staveniště a vrácení osobních ochranných pomůcek ještě před autobusem. Pak už nás čekal opět jen s krátkými přestávkami návrat do ČR.

Poděkování patří především doktoru Ondřeji Tomaschkovi za zajištění našeho programu, doprovázení nás během celé exkurze a zodpovídání našich dotazů. Nelze opomenout ani oba řidiče společnosti ADOP, kteří nás bezpečně přepravovali během celé exkurze – majitele firmy pana Jiřího Dvořáka a inženýra Roberta Scholze. Děkuji rovněž všem účastníkům za jejich disciplínu při dodržování časově náročného programu a respektování pokynů při prohlídce stavby. V neposlední řadě je nutno vyzdvihnout subjekty, jež nám zajistily pokrytí nákladů na přepravu autobusem a kterými byly rozvojový projekt v rámci Institucionálního plánu ČVUT a Ústav dopravních systémů ČVUT FD, a to díky pochopení vedoucího ústavu dr. Martina Jacury.

doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D., Ústav dopravních systémů ČVUT FD

Rozsáhlé informace o Projektu Stuttgart–Ulm lze nalézt na jeho oficiálních internetových stránkách: <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de>