

PRAHA, 17. května 2023

Na trase budoucí vysokorychlostní železnice z Prahy do Drážďan začínají geologické průzkumy

Správa železnic pokračuje v geologických pracích na připravované síti vysokorychlostních tratí (VRT). Po úseku VRT Podřipsko mezi Prahou a Lovosicemi přijde v druhé polovině roku na řadu také přeshraniční Krušnohorský tunel, který bude se svou délkou nejméně 26 kilometrů jeden z nejdelších ve střední Evropě. Právě v Krušných horách mohou mít vrty hloubku až půl kilometru.

Geologické průzkumy jsou nedílnou součástí projektové přípravy všech velkých dopravních staveb. Zkoumá se při nich složení horninového prostředí: „Geologický průzkum nám dá přesný obrázek o horninovém složení a vodním režimu pod místem, kde plánujeme vysokorychlostní tratě. Provádí se tam, kde je už jasné, kudy trať povede. Získané informace pak využijeme při přípravě projektu pro samotnou výstavbu,“ říká za Správu železnic Pavel Hruška, náměstek Stavební správy vysokorychlostních tratí pro oblast sever a dodává: „Z výsledků těchto průzkumů budeme přesně vědět, zda jsme při plánování zvolili správné výškové uspořádání, případně musíme plány upravit. Také můžeme navrhnout nejvhodnější opatření zabraňující poklesu podzemní vody, nebo naopak pro odvod povrchové vody od budoucí trati. Z výsledků rovněž vyplyne například to, zda bude třeba uplatnit opatření proti strukturálnímu hluku v případě, že by se mohl šířit podloží. Na to všechno nám odpoví právě výsledky odborného geologického průzkumu.“

Geologové na vybraném pozemku vyznačí místo, které si pro potřeby průzkumu upraví. Musí postupovat s maximální ohleduplností vůči pozemku, na kterém se práce provádí. Průzkum pak může v daném místě trvat jeden až šest týdnů. Během něj se vrtají do země sondy a ty se ukládají do speciálních vzorkovnic o délce zhruba jednoho metru. Z nich pak geologové odváží vzorky do laboratoří, kde se zkoumají vlastnosti získaných hornin. Správa železnic poté obdrží závěrečnou zprávu z prací, která je podkladem pro projektování daného úseku vysokorychlostní trati. Po skončení prací probíhá dokumentace pro průzkum využitých ploch, sepíše se případné škody, které mohly při práci vzniknout, a dohodne se s nájemníky nebo majiteli ploch jejich kompenzace.

V místě provádění geologických prací setrvávají průzkumné týmy několik týdnů. Pomocí speciálních zařízení vrtají sondy nebo zkoumají soudržnost podloží. Například u obce Ledčice na úseku VRT Podřipsko budou geologové pomocí vrtaných sond zjišťovat složení hornin v hloubce až 23 metrů. Průzkumné vrty v oblasti Krušných hor, kudy povede Krušnohorský tunel od českých Chabařovic až k německému Heidenau, jsou hluboké až půl kilometru. Právě pro tuto část vysokorychlostní sítě u města Chlumec začne Správa železnic hledat dodavatele vrtných prací: „Navzdory průtahům v projektování geologického průzkumu, kvůli kterým jsme nuceni ukončit spolupráci s původním projektantem geologických prací, jsme nyní připraveni soutěžit na realizaci vrtů v krátké době vypsát. V rámci soutěže očekáváme mezinárodní účast uchazečů,

vzhledem k výjimečnému rozsahu a povaze poptávaných prací. Samotné práce chceme zahájit nejpozději ve druhé polovině letošního roku," dodává Pavel Hruška.

Nová vysokorychlostní trať Praha – Ústí nad Labem – Drážďany výrazně zkrátí cestu vlakem. Z Roudnice nad Labem do Prahy budou lidé cestovat pouhých 19 minut, v současnosti je to 57 minut. Z hlavního města do Ústí se pak cesta zkrátí zhruba na půl hodinu. Atraktivní jízdní dobu nabídne také spojení Prahy a Drážďan, na kterém dojde ke snížení doby jízdy z dnešních zhruba 2,5 hodiny na necelou hodinu.