

# Železniční křižovatka pod Alpami



JEDEN Z NEJDELŠÍCH TUNELŮ SVĚTA ULEVÍ ŠVÝCARSKÝM DÁLNICÍM

Do míst, kudy kdysi postupoval Hanibal přes Alpy, se 16. června sjedou zástupci dopravních společností a přátelé železnic. Otevírá se tu tunel Lötschberg, který zkrátí o hodiny spojení Paříže, Frankfurtu či Curychu s Itálií.



FOTO: ALPTRANSIT

**P**od vrcholky Alp procházejí čtyři hlavní železniční spoje EU ve směru sever – jih. Vysokorychlostní spojení Frankfurtu přes Bern s Milánem otevře letos tunel Lötschberg. Nový Gotthardský tunel, dlouhý 57 km, by měl otevřít druhou paralelní trasu v roce 2016 ze Stuttgartu přes Curych a Lugano. Prodloužení vysokorychlostní tratě Paříž – Lyon do Turína a Milána umožní nový, 52 km dlouhý tunel pod masivem Mont Cenis, v současné době už z poloviny vyražený. Poslední na řadě je tunel pod rakouským Brennerem, aspirující 62 km na titul „nejdelší na světě“. Ten výrazně zkrátí cestování mezi Mnichovem nebo Vídní a jihem Itálie. Tratě i tunely se projektují pro nákladní dopravu „hukepack“ (kamiony a kontejnery na plošinových vozech ucelených souprav dlou-

hých až kilometr) s rychlostí do 160 km/h a pro osobní přepravu super rychlými vlaky (až 250 km/h).

## Do tunelů rovnou z údolí

Barabové dokázali – za cenu vysokých ztrát na životech – na začátku století jen se sbíječkami, pak i s vrtačkami a dynamitem prorazit dodnes legendární vrcholové tunely pod Mont Cenis (12,8 km), Svatogotthardský železniční tunel (11 km) a Simplonské tunely (19,8 km). Nájezdové rampy stoupající z dálky po svazích velehor však neumožňují jízdu nad 80 km/h ani s dalšími lokomotivami a kapacita tratí už dávno přesáhla obrát zboží mezi severní Evropou a Itálií. Zátěž převzaly kamiony, avšak silniční přechody jsou beznadějně přeplněné a ničí okolní přírodu.

Od roku 1980 se tranzit zboží a nákladů přes švýcarské Alpy zvýšil šestinásobně a nádherné krajíně hrozí zkáza. Není divu, že 64 % Švýcarů odsouhlasilo v referendu v roce 1998 financování projektu NEAT, který budováním nových tras s železničními tunely přímo v úpatí velikánů převede alespoň část kamionů na čistou přepravu plošinovými soupravami. Navíc o hodiny zkrátí cestu mezinárodním i regionálním expresům.

Délka tunelů „z údolí do údolí“ ovšem vzrostla až k 50 km, takže i nasazením nejnovějších technik s tunelovými frézami a štíty jen sama ražba bude trvat téměř deset let. Plánované tunely musely zvětšit profil tunelových rour, aby pod trolejí mohly projíždět kombinované vlaky s návěsy a kamiony. Navíc se musejí vypořádat s rázovými tlakovými