

Hloubený železobetonový tunel bude realizovaný jako dostavba na již realizovaných základových konstrukcích, tyto konstrukce byly realizovány v roce 2006 společně s výstavbou dálnice D6, investorem těchto konstrukcí bylo LP, majetkově jsou ve vlastnictví ŘSD ČR, stejně jako budoucí tunel. Staničení na D6 km 3,617 750 - 4,080 250 (dle PD RDS R6) – délka tunelu je cca 462,50 m. Plánovaná volná výška podjezdu tunelu: min. 4,80 m. Tunel je navržen se dvěma trubami. Každý trubus je určen pro jeden směr komunikace (po 2 pružích) D6. V obou samostatných tunelových trubách bude jednosměrný provoz s maximální rychlostí 80 km/hod. Po obou vnějších stranách jsou vedeny technologické chodby. Výška průjezdního prostoru nad vozovkou je 4,8m, nad nouzovými chodníky je min. 2,5 m. Nad průjezdním profilem je prostor pro osvětlení, ventilátory, proměnné dopravní značky a další provozně-technologické a bezpečnostní vybavení. Krajní chodby jsou technické pro soustředění liniových vedení technologických souborů (kabely, vodovod). V případě mimořádných situací bude pro únik osob užito druhé tunelové trouby. Konstrukce tunelu bude tvořena dodatečně předpínaným železobetonovým uzavřeným rámem o dvou polích. Tunel je charakterizován takto: trvalý, železobetonový, přesypaný rám o dvou polích. Zatížení (typy letadel): B 747-400, B 747-8, MD 11, A340-600, A380-800. Pro technologické vybavení bylo použito předpisu TP 98-Z1 (2010) Technologické vybavení tunelů, tzn. předpisu vydaného Ministerstvem dopravy ČR. Výstavba je plánována po částech tak, aby byl zachován provoz na dálnici D6 s využitím dopravně inženýrských opatření, převáděním dopravy do protisměrného jízdního pruhu. Konečným provozovatelem a majitelem tunelu bude ČR s právem hospodaření pro ŘSD ČR.

VZOROVÝ PŘÍČNÝ ŘEZ

