



ceskedalnice.cz

## Tunel Valík

Tunel Valík je součástí dálničního obchvatu Plzně na dálnici D5. Patří ke 3,5 km dlouhé střední části obchvatu s označením 0510/IB Černice – Útušice, která je posledním nedokončeným úsekem celého tahu D5. Cena stavby tunelu se odhaduje na cca 1,5 mld. korun a termín zprovoznění celého úseku včetně mostu přes Úhlavu je plánován na říjen 2006. Pak bude celá dálnice D5 od Prahy až po německé hranice kompletní.



Tunel, ražený stejně jako ostatní podobné tunely dnešní doby tzv. novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM), se řadí svou délkou 380 m k tunelům krátkým, nepříznivá geologie vrchu Valík (435 m) ale způsobila projektantům mnoho úskalí při technickém řešení tunelu. Ten je tvořen dvěma tunelovými trubami výšky 8,2 m a šířky 11,5 m raženými těsně vedle sebe, čímž se docílí menšího trvalého záboru pozemků zejména u obou portálů. Každý tunel bude mít dva jízdní pruhy a jeden odstavný pruh v každém směru. Podélný sklon tunelu je 4 % a maximální výška nadloží nepřesahuje 30 m. Bylo tedy nutné striktně dodržet dodavatelem stavby veškeré předepsané technologické postupy ražby.

Před vlastní realizací tunelu byla provedena ražba průzkumné štoly v ose tunelu, která pomohla stanovit postup stavebních prací, zejména vertikální členění výrubu. Nejdříve byla vyražena střední část, která po betonáži zajistila střední, oběma trubám společnou, opěrnou zeď (bez horninového mezpilíře). Poté se vyrazily obě boční části tunelů a nakonec kaloty obou tunelových trub. Sekundární (definitivní) železobetonové ostění se tvořilo pomocí 10 m dlouhé formy, pojížditelné po kolejnicích.

Tunel disponuje množstvím dosud nerealizovaných bezpečnostních opatření, jako například nezávislé příjezdové komunikace pro vozidla integrovaného záchranného systému k obou portálům, centrálně řízený bezpečnostní systém, reagující a bez zásahu člověka vyhodnocující aktuální stav provozu v tunelu apod. V případě nehody volá systém

záchranáře automaticky, čímž dojde ke zkrácení příjezdové doby a v důsledku toho k co nejnižším škodám na zdraví či majetku osob.



Vzhledem k faktu, že tunel prochází také územím zdroje pitné vody pro Plzeň, bylo dbáno na množství požadavků na ochranu životního prostředí. Veškerá odpadní voda, která vznikne jak během výstavby, tak za provozu, bude odváděna do speciální jímky a ekologicky likvidována.