

Dania jest gotowa na rozpoczęcie prac nad jednym z największych w Europie projektów infrastruktury – budowę długiego na 18 km podmorskiego tunelu do Niemiec.

Konstrukcja tunelu

1. Wykonanie

Zelbetonowe segmenty będą odlane i połączone w fabryce w pobliżu Rodbyhavn w Danii. Dziewięć segmentów utworzy jeden element tunelu. Tunel będzie składał się z 89 takich elementów, każdy o wadze ponad 70 tys. ton.

2. Wodowanie

Każdy element tunelu wyposażony w szczelne grodzie przetransportowany zostanie do suchego doku.

3. Transport

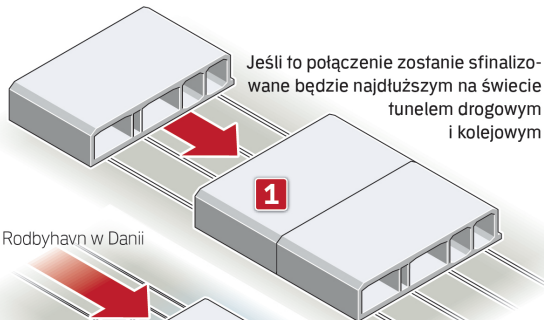
Holowniki przeciągną element w okolice wstępnie wykopanego w dnie morskim rowu.

4. Zanurzenie

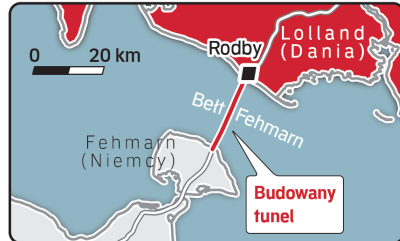
Pontony ze zbiornikami balastowymi zostaną połączone linami z elementami tunelu. Do poszczególnych grodzi w elementach betonowych będzie wpompowana woda morska. Następnie stopniowo wypełniane wodą będą zbiorniki balastowe pontonów. Elementy tunelu miękko osiadą na dnie w przygotowanym rowie.

5. Zakończenie operacji

Poszczególne elementy tunelu zostaną połączone ze sobą, a po uszczelnieniu całej konstrukcji wypompowana zostanie z niej woda.



Jeśli to połączenie zostanie sfinalizowane, będzie najdłuższym na świecie tunelem drogowym i kolejowym.



Przekrój poprzeczny

Warstwa zabezpieczająca – skruszona skała

Zrekultywowane dno morskie

Kompletny tunel

Podstawowe wypełnienie – piasek

Wypełnienie zabezpieczające – kruszywo lub żwir

Łoże z kruszywa

Dno morskie

Tunel bezpieczeństwa i serwisowy

Dwie komory dla kolei

Dwa osobne tunele drogowy. W każdym po dwa pasy ruchu plus awaryjny

- **Budowa:** planowane rozpoczęcie prac to 2015 rok. Otwarcie tunelu: 2022 rok
- **Czas podróży:** siedem minut pociągiem, dziesięć minut samochodem. Obecnie podróż promem trwa 45 minut (plus oczekiwanie na załadunek).
- **Szacowane koszty:** 5,5 miliarda euro (według cen z 2008 roku)