



Tunel na ul. Opolskiej już rok służy kierowcom

2024-06-11

To już rok, bo od 23 maja 2023 r., kierowcy korzystają z tunelu drogowego na ul. Opolskiej. Konstrukcja wybudowana w ramach linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej pozwala na odseparowanie ruchu tramwajowego i samochodowego, przez co przejazd komunikacji szynowej na północ jest sprawniejszy i szybszy.

Tunel drogowy wzdłuż ulicy Opolskiej to jeden z ważniejszych obiektów inżynierskich realizowanych w ramach budowy linii KST III do Górki Narodowej. Służy do przeprowadzenia ruchu drogowego pod linią tramwajową oraz układem drogowym fragmentu tzw. Trasy Wolbromskiej. Takie rozwiązanie oddziela ruch tranzytowy na linii wschód – zachód od układu drogowo-torowego na kierunku północ – południe. Wszystko po to, aby usprawnić i przyspieszyć przejazd komunikacji zbiorowej. Warto dodać, że w tym momencie, ul. Opolska jest mocno obciążona ruchem tranzytowym. Zmieni się to w niedalekiej przyszłości, po zrealizowaniu przez GDDKiA drogi ekspresowej S52 na odcinku od węzła Modlica do węzła Mistrzejowice.

O tym, jak potrzebny był tunel do usprawnienia układu komunikacyjnego w tym rejonie świadczą dane Miejskiego Inżyniera Ruchu. Tylko jednego dnia – 15 maja – w czasie szczytu porannego (godz. 7.30–8.30) tunelem w kierunku ronda Ofiar Katynia przejechało 1637 pojazdów. W kierunku Nowej Huty – 1290. Po południu, w godzinach od 15.30 do 16.30 tunelem przejechało w kierunku zachodnim 1772 pojazdów, a wschodnim – 1553. Można więc śmiało założyć, że przez pierwszy rok funkcjonowania z konstrukcji skorzystało kilka milionów samochodów. Gdyby nie było tunelu, te wszystkie pojazdy blokowałyby sprawny przejazd tramwajów z północy i na północ miasta.

Dla przypomnienia: tunel ma konstrukcję żelbetową, dwunawową, po jednej nawie dla każdego kierunku ruchu, w układzie 2 x 3,5 m wraz z chodnikami w układzie 2 x 1,5 m. Wykonywany jest w wykopie otwartym po uprzednim wykonaniu konstrukcji ścian zewnętrznych w technologii ścian szczelinowych, stanowiących jednocześnie podpory skrajne obiektu. Ściana środkowa zrealizowana jest w technologii tradycyjnej posadowionej bezpośrednio na ławie fundamentowej. Strop wykonano metodą tradycyjną na rusztowaniach systemowych. Na dojazdach do obiektu zastosowano kotwienie ścian szczelinowych.

Długość tunelu wynosi ok. 100 m, natomiast łącznie z najazdami po stronie wschodniej i zachodniej – ok. 400 m. Konstrukcja ma ok. 23 m. szerokości. Różnica poziomów pomiędzy jezdniami Trasy Wolbromskiej (poziom „0”) i jezdniami w tunelu wynosi ok. 7,5 metrów. Tunel przystosowany jest do poruszania się w nim pojazdów o masie do 50 t.

Warto wiedzieć, że tunel został tak zaprojektowany, by jego użytkowanie było bezpieczne. Wymiary obiektu pozwalają na swobodny dostęp służb ratowniczych. Sama konstrukcja tunelu nie zawiera żadnych materiałów palnych, jest wykonana w klasie REI 240 odporności ogniowej. Komory tunelu stanowią odrębne strefy pożarowe. Oddzielenie między komorami posiadać będzie również klasę REI 240 odporności ogniowej. Przed portalami zainstalowano sygnalizację umożliwiającą zamknięcie danej komory tunelu. Są też chodniki ewakuacyjne o szerokości minimum 1,5 m. W obu komorach tunelu zainstalowano oświetlenie awaryjne.