



Cały tunel wzdłuż ul. Opolskiej otwarty dla ruchu

2023-07-26

Ma dwie niezależne komory, każda po dwa pasy ruchu, jest długi na ok. 100 metrów, jest w stanie przyjąć pojazdy ważące nawet do 50 ton. Od 22 maja tunel wzdłuż ul. Opolskiej - jeden z najważniejszych obiektów inżynierskich budowanych w ramach linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej - dostępny jest w całości dla kierowców.

Przypomnijmy, że budowa tunelu rozpoczęła się w marcu 2022 r. od wykonania murków prowadzących dla ponad 60-tonowego dźwigu z wybierakiem. Maszyna sukcesywnie – metr za metrem – wybierała grunt, by w jego miejsce wylewać kolejne, wykonane ze zbrojonego betonu segmenty ścian szczelinowych konstrukcji najpierw po stronie południowej, a następnie po północnej.

Następnie wytyczono i wyasfaltowano łącznice drogowe, na które we wrześniu ubiegłego roku przeniesiony został ruch kołowy. Zaraz potem wykonawca zajął się starymi jezdniami ul. Opolskiej. Zostały one rozebrane, a znajdujący się pod asfaltem i podbudową grunt został kompletnie wybrany. W jego miejscu wykonawca wybudował ścianę środkową pomiędzy nowymi jezdniami.

W kolejnym etapie zrealizowano belki spinające segmenty ścian szczelinowych i płyt przejściowych oraz sprężenie kotew oczepów na ścianach szczelinowych. Wykonane zostały fundamenty i ściany tunelu, a w kolejnych miesiącach żelbetowy strop tunelu, będący jego przykryciem. Wreszcie w kwietniu i maju br. zrealizowano dylatacje, przeprowadzono roboty izolacyjne, zamontowano elementy odwodnienia, a także konstrukcje drogową wewnątrz tunelu i na dojazdach.

– Mimo sporego wyzwania technicznego, jakim był budowa tunelu, ale przede wszystkim mimo realizacji tego elementu przy stałym ruchu drogowym o dużym natężeniu obiekt powstał w nieco ponad rok. Dzięki temu krótszy był czas utrudnień dla użytkowników ruchu. Oddanie tunelu umożliwia wykonawcy spięcie układu torowego od strony pętli Krowodrza Górka z torowiskiem w rejonie ulicy Pachońskiego z wykorzystaniem estakady nad potokiem Sudoł. A to jest konieczne, by regularna komunikacja tramwajowa z północy Krakowa dojechała do innych dzielnic miasta w trzecim kwartale tego roku – mówi Łukasz Szewczyk, dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.

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 ma oddzielić 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.

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 została wykonana w technologii tradycyjnej posadowionej bezpośrednio na ławie fundamentowej. Strop wykonano metodą tradycyjną na rusztowaniach systemowych. Na dojazdach do obiektu wykonano 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.