

Podwodne drogi

# Najgłębszy podmorski tunel na świecie

W Norwegii powstaje właśnie najgłębszy i najdłuższy tunel podmorski na świecie. Jest częścią projektu oszacowanego na ok. 130 mln USD, którego realizacja znacznie usprawni komunikację pomiędzy okolicznymi wyspami i stałym lądem.

Pierwszy podmorski tunel drogowy w Norwegii został zbudowany w latach 1979-1983. Był odpowiedzią na rosnące zapotrzebowania komunikacyjne, alternatywą dla coraz kosztowniejszej budowy nowych mostów, niezbędnych w kraju o tak ukształtowanej linii brzegowej. W kolejnych latach powstały 22 nowe tunele. Pierwsze plany dotyczące budowy tunelu w Eiksund pojawiły się już w 1978 r., a w 1986 r. projekt budowy drogi i tunelu został zakończony, ostatnie zmiany mające na celu unowocześnienie projektu zostały wprowadzone w 1992 r. Gdy jego budowa zostanie zakończona, co planuje się na rok 2007, w Norwegii będzie ok. 100 km podwodnych dróg.

Tunel w Eiskund to główny i najbardziej efektowny element całego projektu, na który składa się most, trzy inne mniejsze tunele oraz budowa lub remont istniejących dróg lądowych. Tunel w Eiskund będzie liczył 7765 m i biegł od stałego lądu pod małą wysepką Yknsoya, dalej do wybrzeży wyspy Eika i tam zetknie się z mostem w Eikund. Na tym końcu tunel będzie miał nachylenie 9,6% i zostanie zbudowany według norweskich standardów drogowych – 10 m szerokości z trzema pasami ruchu, z których jeden jest przeznaczony dla pojazdów wolno poruszających się. Na



wschodnim końcu nachylenie będzie mniejsze (7,6%) i tu będą tylko dwa pasy ruchu. W najgłębszym punkcie będzie liczył 287 m pod poziomem morza, zaś od dna morskiego będzie go dzielił ok. 61 m litej skały. Czyni to ten tunel nie tylko najdłuższym, ale i najgłębszym podwodnym połączeniem drogowym.

Projekt zakłada budowę także dwóch innych pomniejszych tuneli: 1160-metrowego w Helgehorn i 630-metrowego w Morkaas. Oba są częścią lądowego połączenia wschodniego wylotu Eiskund tunel z trasą E 39. Będą miały dwa pasy ruchu. W koszt projektu wliczona jest również budowa mniejszych dróg lądowych prowadzących do tunelu, jak również renowacja dróg już istniejących.

Po zakończeniu budowy, tunel i drogi do niego prowadzące przejmą ciężar ruchu drogowego, który spoczywał do tej pory na połączeniu promowym. W znaczącym stopniu poprawi się komunikacja w całym regionie zamieszkanym przez ok. 40 tys. mieszkańców, z czego 20 tys. to społeczność wyspiarska, umożliwiając im łatwy dostęp do szkół, miejsc pracy, zakupów. W chwili obecnej prom przewozi ok. 700 pojazdów dziennie na stały ląd. Przewiduje się, że połączenie tunelem będzie prowadzić do zwiększenia się ruchu o ok. 30% i coroczny przyrost rzędu 1%.

Prace nad realizacją projektu zaczęły się od budowy mostu w Eiskund, na który bezpośrednio będzie miał wylot tunel. Powinny się one zakończyć się w pierwszej połowie tego roku. Gdy most będzie ukończony, wlot do tunelu od zachodniej strony zostanie otwarty i ruszą prace przy jego budowie. W momencie budowy mostu w Eiskund prace nad tunelem są prowadzone od strony wschodniej.

*Ewa Kozik  
na podstawie doniesień agencji*

