



Pierwszy odcinek premetra powstanie razem z trasą do Mistrzejowic

2022-10-06

Ponad półtorakilometrowy fragment nowej linii tramwajowej do Mistrzejowic będzie się pokrywał z trasą premetra.

Przypomnijmy, że rekomendowany wariant szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie to premetro biegnące częściowo w tunelach, częściowo po estakadzie, a częściowo na poziomie gruntu. Docelowo ma połączyć Wzgórza Krzesławickie z okolicami drogi wylotowej na Olkusz, czyli ul. Jasnogórską.

Co istotne, premetro to lżejszy system, kompatybilny z infrastrukturą tramwajową, a jego budowa jest niemal o połowę tańsza niż tradycyjnego metra. Z kolei szacowane koszty późniejszego utrzymania są ponad 2,5 raza niższe, co z punktu widzenia budżetu miasta ma ogromne znaczenie.

Trasa ma powstawać etapami, a to oznacza, że premetro już po uruchomieniu pierwszego fragmentu daje szansę na znaczną poprawę sprawności funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście. Projektanci trasy brali pod uwagę także pełną integrację rekomendowanego wariantu z innymi inwestycjami, co pozwoli na efektywne wykorzystanie sieci tramwajowej, ułatwienie przesiadek i stworzenie atrakcyjnej alternatywy dla poruszania się samochodem.

Nowa linia tramwajowa do Mistrzejowic, która ma być gotowa w 2025 roku, będzie mieć cztery wspólne przystanki z planowaną linią premetra: „Dobrego Pasterza”, „Rondo Barei”, „Rondo Polsadu” i „Rondo Młyńskie”. Przystanki przy rondach Polsadu i Młyńskim będą podziemne. Łącznie wspólny odcinek to aż 1625 m, z czego część będzie poprowadzona w tunelu.

Ta zbieżność nie była planowana od początku. Jak zaznaczył Paweł Motyka, zastępca dyrektora kontraktu z firmy Gülermak, koncepcja budowy premetra została zaprezentowana, gdy projekt budowy czwartego etapu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju był już w zaawansowanym stadium i posiadał pierwsze uzgodnienia.

– Wspólny dla obu linii odcinek musieliśmy ponownie przeanalizować, odpowiednio przeprojektować i dostosować do możliwości obsługi wagonów premetra. Projekt wspólnych stacji został zmodyfikowany według naszej autorskiej koncepcji, aby zapewniał bezkolizyjną obsługę ruchu lub umożliwiał ich późniejszą rozbudowę. Perony zlokalizowane na poziomie -1 zostały przedłużone do 65 m – powiedział.

To nie koniec zmian. Po obu stronach wspólnego odcinka zaprojektowano rozjazdy, które w przyszłości pozwolą na rozbudowę linii premetra w kierunku centrum oraz linii tramwajowej w kierunku ul. Strzelców.

– Linia nowego tramwaju zostanie skoordynowana z przebiegiem premetra. Od ronda Barei do ronda Młyńskiego trasy będą miały wspólny przebieg. Szacunki wskazują, że miasto zaoszczędzi na tym projekcie – skomentował Marcin Hanczakowski, dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa.