

Czas na metro w Krakowie!



■ Od listopada w serii artykułów „Czas na metro!” prowadzimy dyskusję dotyczącą podziemnej komunikacji w Krakowie.

Jej zwolenników nie brak wśród specjalistów i krakowskich radnych, których poglądy w tej sprawie prezentowaliśmy na naszych łamach.

■ Po pierwszych publikacjach sprawa metra w Krakowie po kilkunastu latach powróciła

w listopadzie pod obrady Rady Miasta Krakowa.

■ Później niektórzy radni zasugerowali, aby planowaną trasę szybkiego tramwaju w al. Słowackiego zamiast nad ziemią, poprowadzić w tunelu. Razem z tunelem między rondem Mogińskim a wiaduktem przy al. 29 Listopada i al. Słowackiego mógłby więc utworzyć pierwszy odcinek premetra, czyli powiązanie komunikacji naziemnej z podziemną.

■ Pod koniec roku w przegłosowanym budżecie na 2008 r. zarezerwowano pół milio-

na złotych na opracowanie studium wykonalności premetra w Krakowie.

■ Niektórzy zastanawiają się, czy tunel dla tramwaju nie mógłby przebiegać bliżej Rynku Głównego. Odpowiedzi na tego typu pytania może dać studium. Określi ono również, ile inwestycja mogłaby kosztować i czy prognozy związane z liczbą pasażerów dojeżdżających do centrum będą ekonomicznym potwierdzeniem planowania komunikacji podziemnej w Krakowie.

(TYM)

Liczba

50 tys.

tyle w złotychkach, według prof. Antoniego Tajdusa, rektora Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, może kosztować wydrążenie metra tunelu dla metra w standardowych warunkach.

Tramwaj górą, samochody tunelem?

Miasto planuje budowę linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju wzdłuż al. Słowackiego, na kilometrowym odcinku od Nowego Kleparza do placu Inwalidów. Realizację przewiduje się w latach 2016–2017. Wstępnie koszt wykonania zadania szacuje się na ponad 36 mln zł, przy założeniu, że trasa przebiegałaby na powierzchni. W tunelu wzdłuż al. Słowackiego miasto proponuje natomiast umieścić drogi samochodowe pod skrzyżowaniem al. Słowackiego i al. 29 Listopada oraz ulic Długiej i Prądnickiej. Tunel zaczynałby się wspólnym wjazdem i wyjazdem od strony wlotu ul. Kamiennej, a kończył osobnymi rampami na wysokości ul. Śląskiej. Obie drogi tunelu, mające po dwa pasy, oddzielałaby pod ziemią ściana. Korytarz w kierunku mostu Dębnickiego miałby 336 metrów długości, a w przeciwną stronę – 300 metrów. Koncepcja tunelu jest punktem wyjścia do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę, które miasto chce pozyskać w przyszłym roku. Realizację inwestycji, oszacowanej na 121,6 mln zł, przewiduje się na lata 2014–16.

(TYM)

TEMAT na czwartek

Prof. Antoni Tajduś, rektor Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, opowiada o potrzebie budowy metra w Krakowie i wizji podziemnych Alej Trzech Wieszców

W Krakowie brakuje rozmachu

DP Miejscy specjaliści od komunikacji mówią, że metro by się przydało, ale ze względu na ogromne koszty inwestycja jest nierealna...

– Panuje u nas opinia, że rozwiązania podziemne są niezwykle drogie. Nie wiem, skąd to się bierze. Niedawno wstępnie szacowaliśmy, ile może kosztować wydrążenie metra tunelu dla metra w standardowych warunkach – średnia cena wyszła około 50 tysięcy złotych. Kilometr to koszt około 50 milionów złotych. Do tego trzeba oczywiście dodać koszty budowy infrastruktury oraz stacji metra.

DP Pojawia się kolejne kontrargumenty, że Kraków jest za małym miastem na metro i taka inwestycja może być nieekonomiczna...

– Zazwyczaj metro buduje się w miastach mających powyżej miliona mieszkańców. W Krakowie jest ich ponad 700 tysięcy, ale trzeba pamiętać, że to bardzo specyficzne miasto. Co roku przyjeżdża tu kilka milionów turystów, a wielu z nich nie mieszka w hotelach w centrum. Jeśli Kraków chce utrzymać swoją popularność, musi rozwiązać problemy komunikacyjne poprzez budowę metra.

DP Jakie podziemne trasy Pan proponuje?

– Na pewno jedna linia powinna rozpoczynać się w Bronowicach i przebiegać przez centrum, a więc okolice placu Szczepańskiego, dalej w kierunku Dworca Głównego PKP, ronda Mogińskiego, a następnie do Nowej Huty. Po niej powinna powstać druga linia południe-północ, wraz z rozgałęzieniami, zaczynająca się w rejonie Bieżanowa i Woli Duchackiej, która docierałaby do centrum, a następnie w stronę Białego Prądnika.

DP Jak Pan sobie wyobraża kopanie tuneli pod zabytkami?

– Nie jest to żadnym problemem. Przerobiono to już w innych miastach, przykładowo w Paryżu. Ze względu na zabytkową zabudowę metro powinno przechodzić w Krakowie na głębokości około 20 metrów. Płytkie tunele nie wchodzi w grę ze względu na możliwość natknięcia się na relikty archeologiczne. Poza tym, wydaje mi się, że głębiej znajdują się lepsze warstwy do budowy tunelu. Obecne technologie pozwalają na budowę metra w bardzo niekorzystnych warunkach – wystarczy popatrzeć na Londyn – ale to podnosi koszty.

DP W Paryżu postawiono teraz na rozwój komunikacji naziem-

– Od dawna jestem zwolennikiem budowy metra w Krakowie. W tak zwartej zabudowie jak w naszym mieście byłoby ono najlepszym rozwiązaniem komunikacyjnych problemów – przekonuje prof. Antoni Tajduś.

