

Węzeł przesiadkowy Krakowskie Centrum Komunikacyjne



Trochę historii

11 grudnia 2008 roku zakończyła się budowa tunelu tramwajowego pod Dworcem Głównym w Krakowie, łączącego Rondo Mogiłskie z Politechniką Krakowską. Po 34 latach od rozpoczęcia prac, pierwsi pasażerowie mogli przejechać tunelem liczącym 1538 metrów.



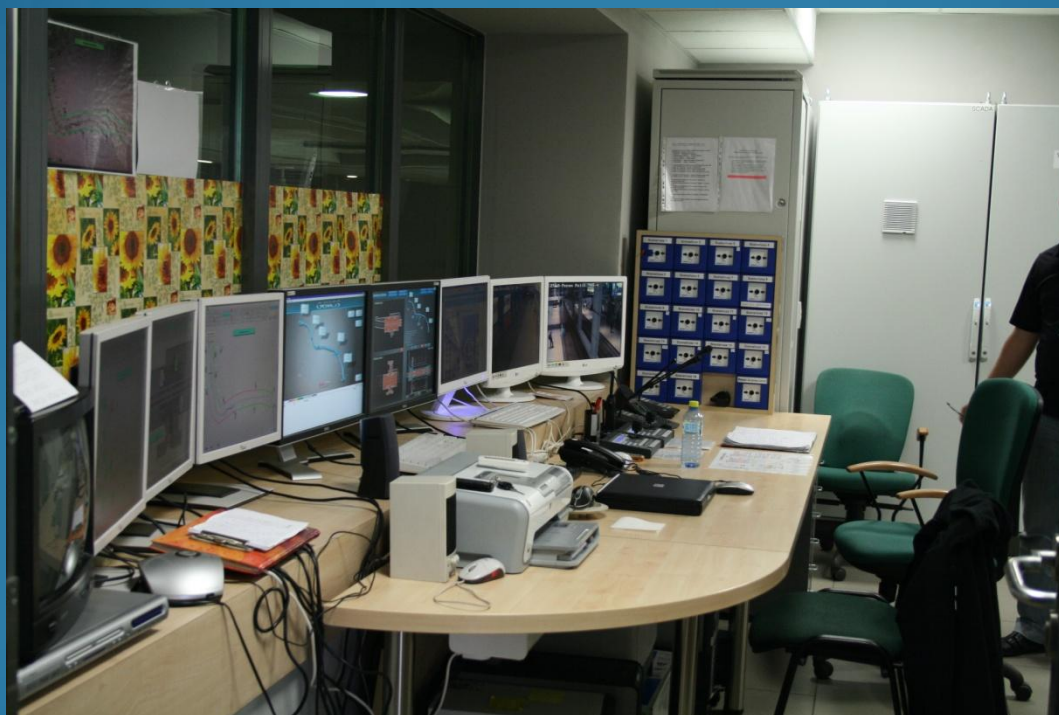
Budowa tunelu rozpoczęła się w 1974 roku. Według planów z tamtych lat, obiekt ten stanowić miał początek pierwszej linii krakowskiego metra, łączącej zachodnie dzielnice miasta z centrum i dalej z Nową Hutą. Tunel pierwotnie miał być znacznie dłuższy i przebiegać praktycznie pod całym śródmieściem Krakowa. W podziemiach pod peronami dworca kolejowego, zlokalizowana została stacja, która w przyszłości miała posłużyć metru. Tunel powstać miał szybko. W połowie lat osiemdziesiątych zamknięto nawet linię tramwajową, biegnącą po śladzie planowanego metra. W 1990 roku zakończono budowę 180 metrowego odcinka pod peronami dworca kolejowego i na tym prace ustały. Zmiany ustrojowe w naszym kraju po 1989 roku dotknęły wszystkich dziedzin życia, w tym również planów krakowskiego metra. Na początku lat dziewięćdziesiątych podjęto jednak kilka ważnych decyzji dotyczących tunelu. Przede wszystkim określono, że inwestycja dalej ma być realizowana. Zmieniła się jednak koncepcja trasy. Odtąd tunel budowany był dla połączenia północ-południe, a nie wschód-zachód. Zaważyło to na wielu późniejszych rozwiązaniach, w tym zaniechaniu budowy tunelu pod śródmieściem Krakowa. Ponadto, zdecydowano że tunelem nie będzie jeździć metro, lecz szybki tramwaj. W 1995 roku wznowiono prace, rozpoczynając realizację odcinka od Dworca Głównego do Ronda Mogilskiego, pod obecną ulicą Lubomirskiego. Do 1999 roku oddany został liczący 605 m długości tunel.

Krakowski tunel tramwajowy jest najdłuższym tego typu obiektem w Polsce. Mierzy on bowiem aż 1538 metrów i jest niewątpliwie najbardziej okazałym elementem pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Wśród konstrukcji tunelowych w naszym kraju, niewiele obiektów może pochwalić się większą długością. Tunel, poza podziemną trasą, składa się z dwóch stacji: "Dworzec Główny" i "Politechnika". W podziemiach umieszczona została też podstacja trakcyjna "Dworzec". Dodatkowo, w niedalekiej przyszłości przystanek Dworzec Główny połączony ma być z podziemnym dworcem kolejowym, którego realizację planuje się do 2012 roku. Całość, wraz z Regionalnym Dworcem Autobusowym, dworcami komunikacji miejskiej "Dworzec Główny Zachód (Galeria)" i "Dworzec Główny Wschód" oraz Systemem Bezobsługowej Wypożyczalni Rowerów Miejskich, stanowić będzie Krakowskie Centrum Komunikacyjne, czyli miejsce, w którym obsługiwane mają być praktycznie wszystkie możliwe środki transportu.

Trochę parametrów technicznych

powierzchnia działki budowlanej	35452 m ²
powierzchnia zabudowy	19755 m ²
powierzchnia użytkowa podziemnych przystanków (Dworzec Główny, Politechnika)	3654 m ²
długość tunelu	1538 m
długość toru tramwajowego	3078 m
najniższy poziom	12 m
liczba schodów ruchomych	14
liczba wind	6
liczba klatek ewakuacyjnych	3
wydajność wentylatorów - nawiew / wywiew	1900300 / 2692000 m ³ /h
łączna moc wentylatorów	2294 kW
ilość kabli sieciowych	około 3250 mb
ilość kabli, przewodów systemów alarmowych oraz SCADA, CCTV, SAP, DSO	ponad 50000 mb
ilość opraw oświetleniowych	ponad 2300 sztuk
liczba przepompowni	6
odwodnienie liniowe HAURATON	3200 mb
podstacja trakcyjna	"Dworzec"
ilość stacji transformatorowych	3 sztuki
łączna moc stacji transformatorowych	7,6 MVA
maksymalna prędkość tramwajów	60 km/h

Nad prawidłowym i bezpiecznym funkcjonowaniem tunelu czuwają pracownicy, siedzący w Stacjach Obsługi Przystanku, usytuowanych w obu podziemnych przystankach. Dodatkowo, systemami można sterować również z Centrum Kontroli Ruchem, znajdującym się w budynku Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.









DWORZEC GŁÓWNY WSCHÓD
UL. BOSACKA











TAKI
WEJSCIA

DWORZEC GŁÓWNY PKP
PERON 1













UL. PAWIA / KIERUNEK: POLITECHNIKA KRAKOWSKA, /
PLAC MATEJKI, STARE MIASTO

 115 DWORZEC GŁÓWNY ZACHÓD
129 DWORZEC GŁÓWNY ZACHÓD
130 DWORZEC GŁÓWNY ZACHÓD
154 DWORZEC GŁÓWNY WSCHÓD
179 DWORZEC GŁÓWNY ZACHÓD

192 KRAKOWSKA AKADEMIA
208 DWORZEC GŁÓWNY WSCHÓD
292 KRAKOWSKA AKADEMIA
501 KOMBINAT

NUMER: 603, 605, 810
KIERUNEK: BIEZANÓW NOWY, BIEKUSKA
OS. EUROBRANCO







BikeOne





Dziękuję za uwagę !



fot: Michał Wojtaszek

Piotr Kącki
kacki.piotr@zikit.krakow.pl