

Spis treści

Część opisowa

1. Opis techniczny z analizą i wyborem typu taboru
2. Tabelaryczne zestawienie informacji o liniach oraz szacunkowych kosztach
3. Tabelaryczne zestawienie parametrów taboru dla studium PREMETRA/METRA

Spis rysunków

III.1.	Sytuacja – PORÓWNANIE WARIANTÓW	skala 1:40 000
III.2.	Sytuacja – WARIANT A - etap 2 docelowy	skala 1:15 000
III.3.	Sytuacja – WARIANT B - etap 2 docelowy	skala 1:15 000
III.4.	Sytuacja – WARIANT C - etap 2 docelowy	skala 1:15 000
III.5.	Sytuacja – WARIANT D - etap 2 docelowy	skala 1:15 000
III.6.	Sytuacja – WARIANT A - etap 1 tymczasowy	skala 1:15 000
III.7.	Sytuacja – WARIANT B - etap 1 tymczasowy	skala 1:15 000
III.8.	Sytuacja – WARIANT C - etap 1 tymczasowy	skala 1:15 000
III.9.	Sytuacja – WARIANT D - etap 1 tymczasowy	skala 1:15 000
III.10.	Przekroje podłużne WARIANT A	skala 1:10 000/1000
III.11.	Przekroje podłużne WARIANT B	skala 1:10 000/1000
III.12.	Przekroje podłużne WARIANT C	skala 1:10 000/1000
III.13.	Przekroje podłużne WARIANT D	skala 1:10 000/1000
III.14.	Sytuacja – WARIANT E – etap 1 linia czerwona cz.1	skala 1:2000
III.15.	Sytuacja – WARIANT E – etap 1 linia czerwona cz.2	skala 1:2000
III.16.	Sytuacja – WARIANT E – etap 1 linia niebieska cz.1	skala 1:2000
III.17.	Sytuacja – WARIANT E – etap 1 linia niebieska cz.2	skala 1:2000
III.18.	Przekrój podłużny WARIANT E - linia czerwona	skala 1:2000
III.19.	Przekrój podłużny WARIANT E - linia niebieska	skala 1:2000

WARIANT E

1. PRZEBIEG TRAS

Linia czerwona – Bronowice – Centrum – Nowa Huta

Przebieg trasy: WSCHÓD – ZACHÓD

od pętli tramwajowej w Bronowicach istniejącym torowiskiem tramwajowym wzdłuż ulicy Balickiej, Bronowickiej, na ul. Królewskiej na odcinku między ulicami Smoluchowskiego i Galla rampą zjazdową w tunel podziemny i dalej tunelem wzdłuż ul. Królewskiej, Carnowiejskiej, równoległe do ul. Rajskiej i Garbarskiej, ul. Basztową do stacji przesiadkowej z linią niebieską (w rejonie skrzyżowania ulic Basztowej, Lubicz, Westerplatte i Pawiej), ulicą Lubicz i rampą wyjazdową na rondo Mogiłskie i dalej istniejącym torowiskiem tramwajowym wzdłuż ulicy Mogiłskiej.

Linia niebieska – Krowodrza Górka – Centrum – Podgórze

Przebieg trasy: PÓŁNOC – POŁUDNIE

istniejącym torowiskiem tramwajowym z Krowodrzej Górki, rampą zjazdową przy Dworcu Towarowym w tunel podziemny, dalej tunelem wzdłuż ulicy Prądnickiej, ulicą Długa, równoległe do ul. Św. Filipa, ulicą Pawią do stacji przesiadkowej z linią czerwona (w rejonie skrzyżowania ulic Basztowej, Lubicz, Westerplatte i Pawiej), ul. Westerplatte, Św. Gertrudy, ulicą Stradomską, Krakowską, pod placem Wolnica do stacji końcowej pod Rynkiem Podgórskim. Tunel nie daje możliwości podłączenia się do istniejącego torowiska tramwajowego na powierzchni terenu lecz jest przygotowany do dalszego etapu budowy metra i przedłużenia połączenia tunelowego z dalszymi obszarami miasta.

2. PRZYSTANKI, PRZEKROJE PODŁUŻNE, PARAMETRY GEOMETRYCZNE

Linia czerwona

Posiadać będzie:

- istniejące przystanki tramwajowe znajdujące się na powierzchni terenu na odcinku od pętli w Bronowicach, do ul. Podchorążych oraz od ronda Mogilskiego w kierunku Nowej Huty,
- podziemne przystanki na odcinku tunelowym: Biprostal, AGH (al. A Mickiewicza), Karmelicka (skrzyżowanie ul. Karmelickiej z ul. Rajską), LOT (skrzyżowanie ul. Basztowej z ul. Długą), Dworzec Główny (stacja przesiadkowa z linią niebieską).

Przebieg wysokościowy pokrywa się z przebiegiem z wariantu A z tym, że odcinek tunelowy rozpoczyna w ul. Królewskiej się rampą zjazdową o spadku 5%. Odcinek tunelowy trasy czerwonej rozpoczyna swój bieg od rzędnej około 196.00 przy poziomie terenu około 207 m.n.p.m. czyli na głębokości ok. 11 metrów. Na przystanku Dworzec Główny znajduje się stacja przesiadkowa z linią niebieską przebiegającą poniżej linii czerwonej. Odcinek tunelowy kończy się rampą wyjazdową przy rondzie Mogilskim na obniżeniu, gdzie w chwili obecnej znajduje się torowisko tramwajowe. Rampa wyjazdowa w spadku 5%.

Linia niebieska

Posiadać będzie:

- istniejące przystanki tramwajowe znajdujące się na powierzchni terenu na odcinku od Krowodrzej Górki do Dworca Towarowego,
- podziemne przystanki na odcinku tunelowym: Nowy Kleparz, Dworzec Główny, Poczta Główna, ul. Dietla/Stradom, Rynek Podgórski (z możliwością wprowadzenie dodatkowego przystanku plac Wolnica).

Odcinek tunelowy linii niebieskiej rozpoczyna swój bieg od rzędnej 205 przy poziomie terenu ok. 217 m. n. p. m. czyli na głębokości ok. 12 metrów. Zjazd do tunelu odbywa się rampą zjazdową o nachyleniu 5%.

Na przystanku Dworzec Główny znajduje się stacja przesiadkowa z linią czerwoną usytuowaną powyżej linii niebieskiej. Trasa przebiega pod rzeką Wisłą na głębokości ok. 12 metrów i kończy się pod Rynkiem Podgórskim na głębokości ok. 188 m. n. p. m. Odcinek tunelowy kończy się ślepo bez włączenia w istniejący układ torowisk w ul. Limanowskiego lub ul. Kalwaryjskiej. Połączenie jest możliwe w przypadku realizacji dodatkowych odcinków tunelowych o łącznej długości ok. 550 metrów przeznaczonych do późniejszej likwidacji.