



Dostępne jest studium wykonalności premetra

2021-08-19

Na stronie internetowej [Szybki transport miejski](#) dostępne jest „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. Opracowanie, z którego wynika, że wariantem rekomendowanym dla Krakowa jest budowa premetra, zostało przygotowane na zlecenie Gminy Kraków przez firmę ILF Consulting Engineers Polska.

W ramach przygotowania „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”, rozpatrywane były trzy podsystemy transportu zbiorowego (metro, premetro „wahadło”, premetro szybki tramwaj) w różnych wariantach przebiegu, obsługujące północną część miasta na kierunku wschód-zachód.

Analizom ruchu poddano każdy z siedem wariantów przebiegu tras z czterema dodatkowymi podwariantami dla każdego z nich. Analizy wykonano dla siedmiu horyzontów czasowych w interwałach pięcioletnich, w okresie od roku 2028 do roku 2058. Następnie dokonano optymalizacji systemu tramwajowego i autobusowego. Łącznie wykonano ponad 300 kombinacji obliczeń. Otrzymane wyniki zostały zestawione w macierzy do analizy wielokryterialnej, dzięki czemu możliwe było wskazanie trzech wariantów do dalszych analiz technicznych – dwóch wariantów metra i jeden wariant premetra. Rekomendacja padła na wariant premetra jako na najoptymalniejsze rozwiązanie dla Krakowa z punktu widzenia finansowego, społecznego i funkcjonalnego.

Wariant rekomendowany do dalszych prac będzie miał przebieg częściowo tunelowy i częściowo estakadowy. Odcinek tunelowy został zaprojektowany głównie na odcinku centralnym, gdzie występują największe utrudnienia na sieci tramwajowej oraz w rejonie wielowariantowego węzła przesiadkowego w Bronowicach. Pozostały przebieg jest naziemny, częściowo wykorzystując istniejące torowiska tramwajowe (głównie w rejonie Nowej Huty), a częściowo wymaga budowy nowej infrastruktury naziemnej oraz nadziemnej, czyli estakady.

Całkowita długość trasy wynosi 21,82 km z czego 6,6 km przebiega w tunelu, a 1,4 km na estakadzie. Pozostałe odcinki to trasa na powierzchni terenu. Liczba stacji wynosi 32, a średnia odległość między nimi wyniesie 670 metrów. Szacuje się, że w godzinach szczytu krakowskie premetro przewiezie 14 tys. pasażerów.

W najbliższym czasie ogłoszony będzie przetarg na przygotowanie dokumentów do decyzji środowiskowej wraz z jej uzyskaniem dla pierwszego etapu premetra. Chodzi o odcinek estakadowo-tunelowy, od stacji DH Wanda do stacji Stadion Miejski. Trasa ma prawie 10,5 km długości, z czego 5,6 to tunel pod Śródmieściem i 1,4 estakada. zakładany czas przejazdu to ok. 9 minut.

Opracowanie studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie dofinansowane było ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu Łącząc Europę (Connecting Europe Facility – CEF).