Magiczny Kraków

Temat krakowskiego premetra na radzie miasta

2021-10-20

W środę na sesji Rady Miasta Krakowa omawiane będą założenia „Studium wykonalności szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie". Od wyników dyskusji radnych uzależnione są dalsze kroki miasta, w tym m.in. pozyskiwanie decyzji środowiskowej pod budowę premetra.

Zgodnie z założeniami opracowania, krakowskie premetro ma mieć prawie 22 km. Składają się na to: 32 stacje, dwa tunele – w tym jeden pod Śródmieściem oraz półtorakilometrowa estakada. Linia ma połączyć Wzgórza Krzesławickie z rejonem ul. Jasnogórskiej w Bronowicach.

Przypomnijmy, w czerwcu zaprezentowane zostały najważniejsze założenia studium. W ramach prac wykonawca przeprowadził szerokie analizy – uwzględniające m.in. uwarunkowania planistyczne, finansowe, charakterystykę i ocenę istniejących podsystemów transportu, analizy ruchowe dla przebiegów tras, analizy techniczne, środowiskowe i ekonomiczne, badania geologiczne, a także plan finansowy. Wykonawca był zobowiązany do uzyskania opinii wielu podmiotów w zakresie przedstawianych rozwiązań.

W tym kontekście jednym z istotniejszych czynników wpływających na przedłożone rozwiązania było wypracowanie rozwiązań technicznych w obrębie Starego Miasta, które jak najmniej ingerowałyby w zabytkową tkankę miasta. W ramach opracowania kwestie te zostały szczegółowo przeanalizowane i były konsultowane z odpowiednimi służbami konserwatorskimi na szczeblu miejskim i wojewódzkim.

Z analiz finansowych zawartych w opracowaniu, wynika, że możliwy do sfinansowania i utrzymania bez dofinansowania zewnętrznego jest wyłącznie wariant premetra T6D, na odcinku Wzgórza Krzesławickie – ul. Jasnogórska. Alternatywnymi, analizowanymi opcjami, były dwa warianty metra (w całości odcinki tunelowe), jednak cechowały się zbliżoną zdolnością przewozową do wariantu szybkiego tramwaju, będąc przy tym istotnie droższe zarówno w budowie, jak i późniejszej eksploatacji.

Warto podkreślić, że premetro jest niemal o połowę tańsze w budowie niż tradycyjna kolej podziemna. Zgodnie ze studium, koszt realizacji zadania szacowany jest na ok. 5,8 mld zł, przy blisko 12 mld zł w przypadku metra.

Wariant rekomendowany przez autorów opracowania do dalszych prac ma mieć przebieg częściowo tunelowy i częściowo estakadowy. Odcinek tunelowy został zaprojektowany głównie w rejonie centralnym, gdzie występują największe utrudnienia w sieci tramwajowej oraz w rejonie wielowariantowego węzła przesiadkowego w Bronowicach.

Pozostały przebieg jest naziemny – częściowo wykorzystuje istniejące torowiska tramwajowe (głównie w rejonie Nowej Huty), a częściowo wymaga budowy nowej infrastruktury naziemnej i 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 trasy przebiegają na powierzchni. Liczba stacji wynosi 32, a średnia odległość między nimi wyniesie 670 metrów. Szacuje się, że w godzinach szczytu krakowskie

premetro przewiezie 14 tys. pasażerów.

O wskazaniu premetra jako wariantu rekomendowanego zadecydowały też takie aspekty, jak uzyskanie szybkich efektów inwestycji już po uruchomieniu pierwszego etapu szybkiego tramwaju, wysoka elastyczność taboru tramwajowego, dostosowana do zmieniających się w ciągu dnia potoków pasażerskich, a także pełna integracja rekomendowanego wariantu z innymi inwestycjami tramwajowymi, która umożliwia efektywne wykorzystanie istniejącej sieci tramwajowej. Nie bez znaczenia jest też możliwość zapewnienia dogodnych przesiadek, np. z przygotowywaną do realizacji linią Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Mistrzejowic poprzez wspólny odcinek pomiędzy przystankami „Rondo Polsadu” – „Park Wodny”, a także linią tramwajową „Piastowska” – „Głowackiego” – „Weissa” poprzez wspólny przystanek „Miasteczko Studenckie”.