Przyszłość transportu miejskiego w Krakowie

2016-01-28

Metro Metrobus – to rekomendowany wariant rozwoju systemu transportu Krakowa. Powstał on w poznańskim Biurze Inżynierii Transportu na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa. Alternatywą dla metra jest budowa tańszego szybkiego tramwaju.

15 lutego będziemy mieć ostateczną wersję przyjętą przez Zespół Doradczy Prezydenta Miasta Krakowa. W lutym Zespół opracowujący dokument przedstawi go Radzie Miasta Krakowa i najprawdopodobniej będzie także przedmiotem obrad komisji. Jeżeli zostanie potwierdzone, że decydujemy się na dwa warianty, tj. Krakowski Szybki Tramwaj - rozbudowa i jedna linia metra oraz metrobus, wtedy dla tych dwóch wariantów opracowany zostanie koreferat jak również studium wykonalności, czyli uszczegółowienie tras możliwości realizacyjnych metra.

Wariant Metro MetroBus zakłada powstanie jednej linii metra na kierunku wschód-zachód oraz rozbudowę sieci metrobusu i szybkiego tramwaju (poprzez modernizację torowisk oraz priorytety w sygnalizacji świetlnej). Linia metra według autorów opracowania miałaby mieć część podziemną i naziemną. Na powierzchni metro poprowadzone byłoby w ciągu al. Jana Pawła II. W pierwszym etapie powstałby tunel pod Starym Miastem w kształcie pozwalającym na prowadzenie ruchu tramwajowego oraz możliwość docelowego przekształcenia tunelu do prowadzenia pojazdów metra. Tunel ten zostanie podłączony do systemu tramwajowego, dzięki temu będzie przynosił korzyści niezależnie od okresu wybudowania pozostałych odcinków oraz zmiany systemu z tramwajowego w metro.

Ważnym elementem wariantu jest budowa dość rozległego systemu metrobusu (Bus Rapid Transit). Metrobus jest elastycznym środkiem transportu opartym na pojazdach autobusowych ale charakteryzujący się dużą niezależnością od warunków ruchu samochodowego, dużą prędkością i przepustowością. W przypadku krakowskiego metrobusu, przyjęto wykorzystanie istniejących oraz wyznaczenie nowych pasów autobusowych, zmianę koloru nawierzchni, wprowadzenie priorytetów na wszystkich skrzyżowaniach, dostosowanie torowisk tramwajowych do prowadzenia ruchu autobusowego, przebudowę przystanków autobusowych, ewentualny zakup taboru o zwiększonej pojemności. Średnia prędkość komunikacyjna krakowskiego metrobusu będzie wynosić 26-27 km/h.

Autorzy „Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra”, przeanalizowali kilkadziesiąt pomysłów spośród których wybrano 9 wariantów rozwoju systemu transportu Krakowa, we wszystkich założono rozwój systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. **Po uwagę brano warianty:**

1. Jedna linia metra na kierunku wschód-zachód oraz rozwój systemu szybkiego tramwaju bez budowy nowego tunelu tramwajowego.
2. Trzy linie metra na kierunkach: wschód-zachód, południowy/wschód-zachód, południowy/zachód-wschód. Brak dodatkowego rozwoju systemu szybkiego tramwaju.
3. Dwie linie metra na kierunku wschód-zachód (za wyjątkiem odcinka prowadzonego w ciągu al. Jana Pawła II). Natomiast na kierunku południowy/zachód-północ nowy odcinek metra do osiedla Azory. Brak dodatkowego rozwoju systemu szybkiego tramwaju.

4. Jedna linia metra (za wyjątkiem odcinka prowadzonego w ciągu al. Jana Pawła II) na kierunku wschód-zachód z rozwojem systemu szybkiego tramwaju bez budowy nowego tunelu tramwajowego oraz budowa linii metrobusu (autobus, wydzielony z ruchu samochodowego na parametrach podobnych do szybkiego tramwaju) w Alejach Trzech Wieszczy.
5. Jedna linia premetra (niższe standardy niż w przypadku metra) na kierunku wschód-zachód oraz częściowy rozwój systemu szybkiego tramwaju bez budowy nowego tunelu.
6. Dwie linie premetra na kierunkach: wschód-zachód i południe-północ z częściowym rozwojem systemu szybkiego tramwaju.
7. Rozwój systemu tramwaju szybkiego zarówno przez dobudowę nowych odcinków, jak i przez modernizację i podniesienie parametrów odcinków istniejących tramwaju tradycyjnego bez budowy nowego tunelu tramwajowego, czyli bez przyspieszeni atramwajów na obszarze wewnątrz drugiej obwodnicy.
8. Rozwój systemu tramwaju szybkiego zarówno przez dobudowę nowych odcinków, jak i przez modernizację i podniesienie parametrów odcinków istniejących tramwaju tradycyjnego z budową nowego tunelu tramwajowego w ciągu ulic Lubicz-Basztowa-Karmelicka, częściowe przyspieszenie tramwajów na obszarze wewnątrz drugiej obwodnicy.
9. Rozwój systemu tramwaju szybkiego zarówno przez dobudowę nowych odcinków (częściowo w innym niż w pozostałych wariantach przebiegu), jak i przez modernizację i podniesienie parametrów odcinków istniejących tramwaju tradycyjnego.

W wyniku procedury wyboru wariantu wskazano wariant nr 4 - Metro Metrobus. Do zalet tego wariantu należą:

1. Jest wariantem metra a więc jest zgodny z oczekiwaniami mieszkańców Krakowa wyrażonymi w referendum.
2. Jest najtańszym z rozpatrywanych wariantów metra co mocna urealnia możliwości jego budowy.
3. Pozwala na etapowanie, w pierwszych etapach może być tożsamy z wariantem szybkiego tramwaju, który również uzyskał dobre wyniki. Możliwość etapowania oznacza szybsze uzyskiwanie efektów oraz mniejsze zagrożenie wynikające z przerwania i niedokończenia budowy.
4. Charakteryzuje się najlepszym wpływem na środowisko z pośród przedstawionych wariantów.

Wyniki opracowania wskazują na nieefektywność budowy kosztownych systemów metra na wysokich parametrach. Popyt na przewozy, który może w okresie prognostycznym wygenerować Kraków, jest odpowiedni dla rozwiązań tańszych i ograniczonych. W przeciągu najbliższych 20 lat sens ma budowa jednej linii metra o parametrach metra lekkiego. Linia ta może być budowana w formie premetra, to jest w etapach. Rozwiązania infrastrukturalne docelowo przeznaczone pod metro będą służyły do usprawnienia systemu tramwajowego.

Według autorów „Studium rozwoju systemu transportu miasta Krakowa w tym budowy metra”, nakłady inwestycyjne oraz koszty operacyjne na lata 2020-2049 rekomendowanego wariantu wyniosą: 8 702 052 585 zł (8 173 644 585 zł infrastruktura + 528 408 000 zł tabor).

Magiczny Kraków

Metro Metrobus w liczbach:

1. 1 linia metra o długości 15,3 km
2. 2 linie metrobusa o długości 20,4 km
3. Nowe trasy tramwajowe – 22,5 km
4. Zmodernizowane linie tramwajowe – 46 km

Szybki Tramwaj w liczbach:

1. Nowe trasy tramwajowe 47,7 km
2. Zmodernizowane trasy tramwajowe 53,4 km.