

Jest umowa na decyzję środowiskową dla I etapu premetra

2022-01-16

Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie podpisał umowę na przygotowanie dokumentów potrzebnych do uzyskania decyzji środowiskowej dla pierwszego etapu krakowskiego premetra. Zlecenie wykona firma „Ekovert” Łukasz Szkudlarek z Wrocławia.

Przypomnijmy, że rekomendowany wariant szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie to premetro biegnące częściowo w tunelach, częściowo po estakadzie, a częściowo na poziomie gruntu. Docelowo ma połączyć Wzgórza Krzesławickie z okolicami drogi wylotowej na Olkusz, czyli ul. Jasnogórską.

W pierwszym etapie planuje się budowę odcinka między Domem Handlowym „Wanda” a ul. Piastowską. Trasa liczy prawie 10,5 km długości, z czego 5,6 km to tunel pod Śródmieściem i 1,4 km estakada. Zakładany czas przejazdu to ok. 9 minut.

Pierwszym krokiem do realizacji tego projektu jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ), wraz ze złożeniem wniosku o nadanie dla tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Gdy to będzie konieczne, wykonawca zlecenia będzie też musiał sporządzić raport o oddziaływaniu na środowisko.

Niedawno ZIM wyłonił firmę, która będzie odpowiedzialna za ten etap prac. Wykonawca, firma „Ekovert” Łukasz Szkudlarek z Wrocławia, ma 19 miesięcy na przygotowanie dokumentów potrzebnych do uzyskania decyzji środowiskowej i jej otrzymanie. Wartość kontraktu to 1 mln zł.

Warto wiedzieć, że 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 siedmiu różnych wariantach, obsługujące północną część miasta ze wschodu na zachód.

Analizom ruchu poddano wszystkie siedem wariantów 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 najkorzystniejszych wariantów do dalszych analiz technicznych – dwóch wariantów metra i jednego wariantu premetra. Po przeprowadzeniu szczegółowych analiz finansowych, ekonomicznych, ruchowych, środowiskowych i prawnych, rekomendacja padła na wariant premetra jako najbardziej optymalniejszego rozwiązania dla Krakowa z punktu widzenia finansowego, społecznego i funkcjonalnego.

Wariant rekomendowany do dalszych prac będzie miał przebieg częściowo tunelowy i częściowo estakadowy. Tunel został zaprojektowany głównie na odcinku centralnym, gdzie występują największe utrudnienia na sieci tramwajowej oraz w rejonie wielowariantowego węzła przesiadkowego w



**Magiczny
Kraków**

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 ok. 670 metrów. Szacuje się, że w godzinach szczytu krakowskie premetro przewiezie 14 tys. pasażerów.

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). Jego wykonawcą była firma ILF Consulting Engineers Polska.