



Kolej naziemna w Krakowie?

2022-06-14

O budowie monoraila i lekkiego monoraila, czyli kolejki naziemnej rozmawiano podczas posiedzenia Komisji Innowacji, Funduszy Europejskich i Metropolii.

O wizji budowy lekkiej kolejki naziemnej, posadowionej na słupach, poruszającej się na gumowych kołach, w pełni zautomatyzowanej, działającej na aplikację – podobnie jak Uber, poprowadzonej w lokalizacjach: Plac Centralny - Rondo Ofiar Katynia, Dworzec Główny - Rondo Matecznego, Cmentarz Batowicki - Pawia (linia 105) mówił radny Łukasz Wantuch, pomysłodawca tego tematu.

- Nie jestem inżynierem, ale mieszkam w tym mieście długo, obserwuję jego rozrost, a wraz z nim rozwój komunikacji zbiorowej. Budujemy Trasę Łagiewnicką, nowe linie tramwajowe, to są wydatki idące w setki milionów złotych. Alternatywą może być lekki monorail – mówił Łukasz Wantuch.

Radny Wantuch uważa, że konieczna jest zmiana filozofii myślenia o komunikacji w mieście. – Po co jeden duży pojazd, jeśli może być mniejszy, który odjeżdża częściej i działa 24 godziny na dobę przez siedem dni w tygodniu na aplikację – argumentował radny.

Przedstawiciele firmy Alstom, która zajmuje się projektowaniem i budową m.in. monoraili, poinformowali, że nie mają w swojej ofercie rozwiązania, które zaprezentował radny Wantuch. Przedstawili natomiast radnym rozwiązania, które sprawdziły się w wielu miejscach na świecie, czyli wyniesione metro i monorail.

Do zalet budowy szybkiej kolei naziemnej można zaliczyć niższe koszty budowy, niż w przypadku klasycznego metra, szybkość budowy, bezkolizyjność, możliwość odzyskiwania energii z hamowania. Jednak, jak zauważali radni, buduje się ją w miejscach, które dopiero poddawane są urbanizacji. Budowa w centrum miasta może stanowić problem.

- Duża część tej rozmowy sprowadza się do dyskusji technologicznej. Trzeba przeanalizować, jak nowe rozwiązanie transportowe wpisuje się w mobilność, z punktu widzenia pasażerów. Ten element systemu musi pasować do całości. Konieczna będzie dyskusja dotycząca modelu prognoz, która powinna opierać się na kompleksowym badaniu ruchów pasażerskich. Metro się nie uzasadniło, bo nie zintegrowało się z resztą systemu. Premetro się lepiej integruje – dlatego zdecydowaliśmy, że to jest kierunek rozwojowy. Czyli powinniśmy patrzeć na temat nie od strony technologicznej, tylko od strony przeliczeniowej. Wtedy można stwierdzić, czy wsadzenie nowego systemu w miasto będzie uzasadnione, czy nie – tłumaczył Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.