



Kolejny krok do budowy metra w Krakowie

2018-06-06

We wtorek, 5 czerwca, otwarto oferty na „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. Łącznie wpłynęło 10 ofert firm i konsorcjów z Austrii, Czech, Niemiec, Wielkiej Brytanii i Polski na szacunkową wartość realizacji projektu od przeszło 7 mln zł do 29,9 mln zł. Podpisanie umowy z wykonawcą odbędzie się na przełomie lipca i sierpnia, a zakończenie prac nad dokumentem przewidziano do końca 2019 r. Władze Krakowa tym samym realizują decyzję mieszkańców, którzy w referendum w 2014 r. opowiedzieli się za budową metra (za głosowało ponad 55 proc.).

Zgodnie z opracowanym harmonogramem, wybrany w drodze postępowania przetargowego wykonawca, będzie miał 68 tygodni na opracowanie dokumentu, pozwalającego na dokładne określenie warunków realizacji szybkiego i bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie.

W 2015 r. opracowano „Studium rozwoju systemu transportu Miasta Krakowa, w tym budowy metra”. Dokument opracowało Biuro Inżynierii Transportu, które wykonało studium za kwotę 762 600 zł. Studium obejmowało swym zakresem cały obszar miasta i zakładało różne warianty rozwoju sieci transportowej. Jego autorzy wskazali na konieczność budowy bezkolizyjnego środka systemu transportu wraz z jednoczesnym rozwojem sieci tramwajowej. Był to także dokument pozwalający na ewentualne przystąpienie do dalszych prac projektowych jakimi mogą być „Studium wykonalności” lub „Koncepcja budowy premetra/metra”.

Rekomendowany wariant zakłada budowę jednej linii metra o przebiegu zgodnym ze „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa” (za wyjątkiem odcinka prowadzonego w ciągu alei Jana Pawła II) na kierunku wschód-zachód o długości około 15 km oraz rozwój systemu szybkiego tramwaju bez budowy nowego tunelu.

Rozwój systemu szybkiego tramwaju dotyczy modernizacji i podniesienia parametrów odcinków istniejących tramwaju tradycyjnego, a także budowy nowych odcinków tramwajowych, o parametrach odpowiadających wymaganiom szybkiego tramwaju. Ponadto zostanie zapewniony priorytet dla tramwajów w systemie sterowania ruchem.

Autorzy „Studium rozwoju systemu transportu Miasta Krakowa, w tym budowy metra” rekomendują budowę szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego, zgodnie z wariantem Metro – Metrobus. Głównymi węzłami przesiadkowymi będą:

- **Bronowice** (zintegrowany węzeł przesiadkowy składający się z przystanku kolejowego Kraków Bronowice, na którym będą się zatrzymywać pociągi SKA, terminalu autobusów miejskich i aglomeracyjnych, przystanku tramwajowego oraz parkingów P+R i B+R)
- Przystanek przy **Akademii Górniczo-Hutniczej** (integracja z podsystemem autobusowym o dużej intensywności kursowania w ciągu II obwodnicy),
- **Dworzec Kolejowy Kraków Główny** (zintegrowany węzeł przesiadkowy składający się z



dworca kolejowego, przystanku linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST), dworca MDA S.A., przystanków autobusowych komunikacji miejskiej i parkingu B+R. Dworzec kolejowy jest wspólną stacją dla wszystkich uruchomionych linii SKA, ponadto do roku 2020 zostanie dobudowana druga para torów na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów co zwiększy przepustowość linii kolei aglomeracyjnej)

- **Rondo Mogiłskie** (integracja z podsystemem tramwajowym, w tym liniami KST oraz podsystemem autobusowym o dużej intensywności kursowania w ciągu II obwodnicy)

- **Rondo Czyżyńskie** (integracja z podsystemem tramwajowym i podsystemem autobusowym oraz Dworcem Autobusowym Czyżyny, który obsługuje również prywatnych przewoźników). W pierwszym etapie zakłada się budowę tunelu pod Starym Miastem w kształcie pozwalającym na prowadzenie ruchu tramwajowego oraz możliwość 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.

Podjęcie decyzji o budowie szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego wymaga opracowania dokumentacji o wyższym stopniu szczegółowości oraz uwzględniającego szczegółowe aspekty techniczne, tj. „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. 19 października 2017 r. Gmina Miejska Kraków zawarła z Komisją Europejską umowę o dofinansowanie dla projektu (kwota dofinansowania wynosi 1 175 000 EUR, a całkowita wartość projektu jest szacowana na 2 350 000 EUR).