



Jaki szybki transport szynowy w Krakowie?

2021-05-17

Kończą się prace nad „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. W czerwcu zaprezentowany będzie ostateczny wynik trwających kilka lat prac koncepcyjnych i badań dotyczących perspektyw budowy w naszym mieście metra.

Z obecnie przeprowadzonych analiz wynika, że wariantem rekomendowanym będzie wariant szybkiego tramwaju. Alternatywnymi, analizowanymi wariantami 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.

Wariant rekomendowany to szybki tramwaj o przebiegu częściowo tunelowym i częściowo estakadowym. Trasa wariantu pokrywa się z przebiegiem wariantu zakładającym realizację linii metra, jednak odcinek tunelowy został zaprojektowany głównie na odcinku centralnym, gdzie występują największe utrudnienia na sieci tramwajowej oraz w rejonie wielowariantowego węzła przesiadkowego w Bronowicach. Pozostały przebieg jest naziemny, częściowo wykorzystując istniejące torowiska tramwajowe (głównie w rejonie Nowej Huty), a częściowo wymaga budowy nowej infrastruktury naziemnej oraz nadziemnej (estakada).

Zakłada się, że do końca maja 2021 r. prace nad studium zostaną sfinalizowane. Część syntetyczna opracowania będzie przetłumaczona na język angielski. Prezentacja wyników studium planowana jest w czerwcu br. Opracowanie będzie także zaprezentowane miejskim radnym.

Warto wspomnieć, że wartością dodaną dokumentu są wyniki badania gruntu wzdłuż planowanych przebiegów bezkolizyjnego środka transportu. W ramach prac terenowych wykonanych zostało 140 otworów badawczych o zmiennej głębokości (od 7 do 55 m pod poziomem terenu) i sumarycznym metrażu ok. 4695 metrów bieżących oraz 40 sondowań statycznych.

Roboty geologiczne były zaprojektowane w oparciu o przepisy ustawy „Prawo geologiczne i górnicze” i obejmowały szereg działań takich jak: wykonywanie otworów badawczych, których głębokość jest uzależniona od przyjętych wariantów zamierzenia inwestycyjnego, sondowania statyczne CPTu oraz pobór próbek gruntów (skał) i wód podziemnych do badań laboratoryjnych.

Uzyskane wyniki z badań terenowych są bardzo cenne pod względem budowy geologicznej Krakowa, z uwagi na ich unikalny charakter oraz szeroki front robót. Wykonane otwory badawcze znajdują się w lewobrzeżnej części Krakowa na odcinku między Bronowicami a Wzgórzami Krzesławickimi.

Przypomnijmy, że umowa z firmą ILF Consulting Engineers Polska na opracowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” została podpisana we wrześniu 2018 roku. W ramach prac, wykonawca przeprowadził szeroki zakres analiz uwzględniający 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.



**Magiczny
Kraków**

Projekt jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility – CEF).

Wykonawca był zobowiązany do uzyskania opinii wielu podmiotów do przedstawianych rozwiązań. W tym kontekście, jednym z istotniejszych czynników wpływających na przedłożone rozwiązania było wypracowanie rozwiązań technicznych w obrębie Starego Miasta minimalizujących ingerencję w zabytkową tkankę miasta. W ramach opracowania te kwestie zostały szczegółowo przeanalizowane i były konsultowane z odpowiednimi służbami konserwatorskimi na szczeblu miejskim i wojewódzkim.