Magiczny Kraków

Kraków będzie miał premetro

2021-07-09

Prawie 22 km, do 32 stacji, dwa tunele – w tym jeden pod Śródmieściem, półtorakilometrowa estakada – tak ma wyglądać pierwsza linia krakowskiego premetra, która połączy Wzgórza Krzesławickie z rejonem ul. Jasnogórskiej w Bronowicach. 7 czerwca zaprezentowane zostały najważniejsze założenia „Studium wykonalności szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”.

Zakończyła się umowa z firmą ILF Consulting Engineers Polska na opracowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”.

W konferencji prasowej, prezentującej studium, wzięli udział: prezydent Krakowa Jacek Majchrowski, zastępca prezydenta Krakowa ds. polityki społecznej i komunalnej Andrzej Kulig, a ze strony wykonawcy opracowania – kierownik projektu ILF Consulting Engineers Polska, Michał Bogucki.

W ramach prac wykonawca przeprowadził szerokie analizy – uwzględniające 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. Wykonawca był zobowiązany do uzyskania opinii wielu podmiotów w zakresie przedstawianych rozwiązań. W tym kontekście jednym z istotniejszych czynników wpływających na przedłożone rozwiązania było wypracowanie rozwiązań technicznych w obrębie Starego Miasta, które jak najmniej ingerowałyby w zabytkową tkankę miasta. W ramach opracowania kwestie te zostały szczegółowo przeanalizowane i były konsultowane z odpowiednimi służbami konserwatorskimi na szczeblu miejskim i wojewódzkim.

– Z analiz finansowych wynika, że możliwy do sfinansowania i utrzymania bez dofinansowania zewnętrznego jest wyłącznie wariant premetra T6D, na odcinku Wzgórza Krzesławickie – ul. Jasnogórska. Alternatywnymi, analizowanymi opcjami, 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. Warto podkreślić, że premetro jest niemal o połowę tańsze w budowie niż tradycyjna kolej podziemna. Zgodnie ze studium, koszt realizacji zadania szacowany jest na ok. 5,8 mld zł, przy blisko 12 mld zł w przypadku metra – mówił prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Źródło: OpenStreetMap / licencja ODBL

Wariant rekomendowany do dalszych prac będzie miał przebieg częściowo tunelowy i częściowo estakadowy. Odcinek tunelowy został zaprojektowany głównie w rejonie centralnym, gdzie występują największe utrudnienia w sieci tramwajowej oraz w rejonie wielowariantowego węzła przesiadkowego w Bronowicach. Pozostały przebieg jest naziemny – częściowo wykorzystuje istniejące torowiska tramwajowe (głównie w rejonie Nowej Huty), a częściowo wymaga budowy nowej infrastruktury naziemnej i 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 trasy przebiegają na powierzchni. Liczba stacji wynosi 32, a średnia odległość między nimi wyniesie 670 metrów. Szacuje się, że w godzinach szczytu krakowskie premetro przewiezie 14 tys. pasażerów.

O wskazaniu premetra jako wariantu rekomendowanego zadecydowały też takie aspekty, jak uzyskanie szybkich efektów inwestycji już po uruchomieniu pierwszego etapu szybkiego tramwaju, wysoka elastyczność taboru tramwajowego, dostosowana do zmieniających się w ciągu dnia potoków pasażerskich, a także pełna integracja rekomendowanego wariantu z innymi inwestycjami tramwajowymi, która umożliwia efektywne wykorzystanie istniejącej sieci tramwajowej. Nie bez znaczenia jest też możliwość zapewnienia dogodnych przesiadek, np. z przygotowywaną do realizacji linią Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Mistrzejowic poprzez wspólny odcinek pomiędzy przystankami „Rondo Polsadu” – „Park Wodny”, a także linią tramwajową „Piastowska” – „Głowackiego” – „Weissa” poprzez wspólny przystanek „Miasteczko Studenckie”.

– Chcemy w ciągu paru lat uzyskać decyzję środowiskową dla pierwszego etapu premetra. Chodzi o odcinek estakadowo-tunelowy, od stacji „DH Wanda” do stacji „Stadion Miejski”. Trasa ma prawie 10,5 km długości, z czego 5,6 to tunel pod Śródmieściem i 1,4 estakada. Już ten etap przyniesie mieszkańcom konkretną korzyść, bo odcinek rondo Polsadu – AGH będzie można przejechać w dziewięć minut – podkreślał prezydent Krakowa.

Warto wspomnieć, że przygotowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” poprzedziło wykonanie wcześniejszych analiz. Krótko po ogłoszeniu wyników referendum w sprawie budowy metra, w którym ponad 55 proc. uczestników opowiedziało się za realizacją w Krakowie tego rodzaju inwestycji, w lipcu 2014 roku prezydent Krakowa powołał Zespół zadaniowy ds. realizacji wyników referendum w zakresie pytania obejmującego zagadnienia budowy metra w Krakowie, z udziałem przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa, krakowskich uczelni oraz ekspertów. Efektem prac zespołu były wytyczne do zlecenia opracowania, „Studium rozwoju systemu transportu Miasta Krakowa, w tym budowy metra”. Obejmowało ono 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.

Podjęcie decyzji o budowie szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego wymagało opracowania dokumentacji o wyższym stopniu szczegółowości oraz uwzględniającego szczegółowe aspekty techniczne i ekonomiczno-finansowe, tj. „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”.

W związku z tym, 3 lutego 2017 roku Gmina Kraków złożyła wniosek aplikacyjny o dofinansowanie studium do Komisji Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (*Connecting Europe Facility – CEF)*. Krakowski wniosek znalazł się wśród projektów rekomendowanych do wsparcia finansowego z instrumentu „Łącząc Europę”.

Następnie, krakowski projekt zyskał aprobatę Komisji Europejskiej w ramach konkursu CEF,

dzięki czemu 19 października 2017 roku została podpisana umowa na dofinansowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” w wysokości 50% kosztów kwalifikowanych całego projektu.

Mając zapewnione finansowanie, Gmina Kraków w kwietniu 2018 roku ogłosiła przetarg na opracowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. 2 sierpnia 2018 roku wyłoniono najkorzystniejszą ofertę, jaką złożyła spółka ILF Consulting Engineers Polska z Warszawy. Wykonawca zaoferował cenę za wykonanie zamówienia w wysokości 9 471 024,60 zł brutto. 10 września 2018 roku zawarto umowę ze wskazanym wykonawcą.

W ramach studium, rozpatrywane były trzy podsystemy transportu zbiorowego (metro, premetro „wahadło”, premetro szybki tramwaj) w różnych wariantach przebiegu, obsługujące północną część miasta na kierunku wschód-zachód. Analizom ruchu poddano każdy z siedmiu wariantów przebiegu tras, z czterema dodatkowymi podwariantami dla każdego z nich oraz sprawdzono możliwość zastosowania trzech wspomnianych środków transportu. 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 matrycy do analizy wielokryterialnej, dzięki czemu możliwe było wskazanie trzech wariantów do dalszych analiz technicznych – dwóch wariantów metra i jeden wariant premetra. Rekomendacja padła na wariant premetra – jako na najoptymalniejsze rozwiązanie dla Krakowa z puntu widzenia finansowego, społecznego i funkcjonalnego.

Zobacz także:

- Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie – prezentacja PDF
- Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie – pliki do pobrania