



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.39.2021.DP

Kraków, 2021-11-26

Janusz Panowie!

Odpowiedź na petycję

Sprawa	Petycja zawierająca propozycje w zakresie wdrożenia rozwiązań transportowych na terenie Gminy Miejskiej Kraków.
Data pisma	22 października 2021 r.
Data wpływu	22 października 2021 r.
Znak sprawy	KE-01.152.39.2021.DP

W dniu 22 października 2021 r. do Urzędu Miasta Krakowa wpłynęła petycja skierowana do Prezydenta Miasta Krakowa, w treści której zawarto propozycje w zakresie wdrożenia rozwiązań transportowych na terenie Gminy Miejskiej Kraków, związanych ze zwiększeniem wykorzystywania Krakowskiego Szybkiego Tramwaju oraz linii kolejowych. W treści ww. petycji wystąpiono również z postulatem odstąpienia od działań, które w swoim zakresie prowadziłyby do realizacji metra w Krakowie. Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Zagadnienia poruszone w treści Państwa petycji, dotyczące metra i premetra, były przedmiotem analizy przeprowadzonej w ramach zadania nr GK/ST11.1/17 „Studium

wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”, realizowanego przez Urząd Miasta Krakowa. W 2018 roku zlecono wykonanie ww. opracowania, którego wykonawcą wyłoniony został w drodze przetargu nieograniczonego. Przedmiotowe opracowanie stanowi niezbędny etap prac przygotowawczych do ewentualnej realizacji inwestycji, wymagany w przypadku ubiegania się o dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej. Jednocześnie należy podkreślić, że Gmina Miejska Kraków uzyskała dofinansowanie do 50% kosztów kwalifikowalnych, ze środków unijnych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) na opracowanie ww. Studium oraz uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji dla pierwszego etapu rekomendowanego wariantu przedmiotowego dokumentu.

Celem ogłoszonego zamówienia na przygotowanie Studium było znalezienie optymalnego, w warunkach lokalnych, rozwiązania obsługi komunikacją szynową dzielnic Krakowa na kierunku wschód – zachód. Z uwagi na powyższe, w tytule zamówienia nie użyto określenia „metro”. Należy zaznaczyć, że obecnie określenie „metro”, nie zawsze oznacza rozwiązania w postaci tzw. „ciężkiej szyny”, stosowane od lat w wielu miastach Europy i świata, w tym również w Warszawie. Obecnie pojawia się szereg rozwiązań opierających się na taborze o mniejszych gabarytach, zbliżonych do taboru tramwajowego, o składach krótszych niż przytoczone w treści Państwa petycji, tj. 133 metry. Takie parametry umożliwiają zaprojektowanie tuneli o mniejszych gabarytach oraz obniżają koszty ich realizacji i eksploatacji. Ideą zamówienia zleconego przez Gminę Miejską Kraków było poszukiwanie rozwiązania dostosowanego do potrzeb wynikających z wielkości Krakowa i związanych z nią potoków ruchu pasażerskiego oraz do możliwości finansowych Miasta.

W dniu 11 czerwca 2021 r. zostało ukończony „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”. W wyniku przeprowadzonych obszernych analiz funkcjonalno-ruchowych, środowiskowych, technicznych i ekonomiczno-finansowych, jego autorzy zarekomendowali do dalszej realizacji, jako najbardziej efektywny, wariant premetro szybki tramwaj o symbolu T6D, opierający się na taborze tramwajowym ze składami o długości ok. 60 metrów, o przebiegu tunelowym na odcinku centralnym. Trasa wariantu zarekomendowanego na podstawie wyników ww. analiz ma całkowitą długość 21,8 km i biegnie od Wzgórz Krzesławickich (ulice: Kocmyrzowska, Łowińskiego, Ujastek) na zachód, przez Nową Hutę (Al. Solidarności i Al. gen. Wł. Andersa), Bieńczyce (Al. gen. Wł. Andersa), Mistrzejowice (Al. gen. T. Bora Komorowskiego oraz ul. Dobrego Pasterza), Prądnik Czerwony (ulice: Lublańska, Młyńska, Pilotów), Grzegórzki (ulice: Olszyny, Brodowicza, Lubicz), Stare Miasto (ulice: Basztowa, Rajska, Czysta), Krowodrzę (ulice: Reymonta, Armii Krajowej), Bronowice (ulice: Armii Krajowej) oraz Prądnik Biały (ul. Jasnogórska), do planowanej zajezdni Stelmachów. Przebieg trasy „premetra szybkiego tramwaju” jest w pełni bezkolizyjny na odcinku centralnym, na którym trasa przebiega w tunelu (od ul. Młyńskiej do ul. Reymonta), a także na fragmencie odcinka zachodniego (tunel od ul. Zarzecze do ul. Conrada) oraz na fragmencie odcinka wschodniego (estakada od ul. Józefa Bogusza do ul. Krzesławickiej).

Na odcinku od ul. Krzesławickiej do ul. Młyńskiej, przyjęte rozwiązanie zakłada wykorzystanie infrastruktury transportowej, która powstanie w ramach zadania pn. „Budowa linii tramwajowej KST, etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice)”. Przeprowadzone analizy obejmowały możliwość podłączenia linii premetra do linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju na wskazanym odcinku oraz kwestię ewentualnego wykorzystania infrastruktury torowej - o której mowa powyżej - przez pojazdy premetra szybkiego tramwaju.

Szczegółowe informacje o ww. Studium są dostępne na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa pod następującym adresem: https://www.bip.krakow.pl/?sub_dok_id=143819 oraz na dedykowanej stronie internetowej: www.stm.krakow.pl.

Odnosząc się do Państwa uwag dotyczących meandrującego przebiegu rozpatrywanych wcześniej linii metra (co jest również cechą wybranego wariantu „premetra szybkiego tramwaju”) informuję, że przebieg taki jest wynikiem analiz ruchowych i okazał się w analizowanych warunkach zagospodarowania terenu najkorzystniejszy z punktu widzenia uzyskiwanych w symulacjach średnich czasów podróży i liczby przewożonych pasażerów. Prostoliniowy przebieg linii od Placu Centralnego im. Ronalda Reagana do historycznego centrum Miasta, choć pozornie najkorzystniejszy pod względem czasu przejazdu, nie zapewnia tak wysokiej efektywności nowego środka transportu.

Jednocześnie należy podkreślić, że zaproponowana linia „premetra szybkiego tramwaju” nie rozwiązuje wszystkich problemów komunikacyjnych Miasta. Niezbędne będą kolejne inwestycje, które zapewnią satysfakcjonujący poziom obsługi komunikacją zbiorową na innych kierunkach w sposób, który zapewni konkurencyjność transportu zbiorowego względem indywidualnego. Dotyczy to w szczególności obszaru Płaszowa i Rybitw, gdzie planowana jest realizacja nowego założenia urbanistycznego o strategicznym znaczeniu dla rozwoju Krakowa, określanego mianem „Nowego Miasta”.

Ponadto, Gmina Miejska Kraków zleciła sporządzenie następujących opracowań:

- „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”;
- „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej wraz pętlą tramwajową oraz parkingiem P+R i rozbudowy ulicy Domagały w obszarze Rybitw”;
- „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej Nowy Kleparz – Plac Inwalidów”;
- „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniem ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rżąka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride”.

Po ukończeniu ww. dokumentacji, będą podejmowane dalsze działania dotyczące realizacji przedmiotowych inwestycji tramwajowych.

Odnosząc się do uwag, dotyczących wykorzystania kolei w obsłudze komunikacyjnej Gminy Miejskiej Kraków informuję, że z budżetu Miasta Krakowa sfinansowana została budowa przystanku „Kraków Młynówka” oraz wiaduktu nad ulicą Balicką w ramach budowy połączenia kolejowego Kraków Główny – MPL Kraków Balice (linia kolejowa nr 118).

Jednocześnie, ze środków z budżetu Miasta, przy wsparciu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2012-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, w 2017 roku wybudowany został przystanek „Kraków Sanktuarium”. W oparciu o tożsame źródła finansowania realizowana jest obecnie przebudowa przystanku „Kraków Swoszowice” wraz z budową parkingu P+R, której termin zakończenia planowany jest na koniec 2021 r.

Ponadto, w maju 2021 r. podpisana została umowa na dofinansowanie w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych budowy przystanku „Kraków Prądnik Czerwony” wraz z parkingiem P+R, którego realizacja została zaplanowana na połowę 2023 roku.

W 2017 roku zostało również opracowane „Studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie Krakowa”, w którym dokonano analizy różnych wariantów rozwoju linii kolejowych na obszarze Gminy Miejskiej Kraków. Szczegółowe informacje w zakresie zapisów ww. Studium są dostępne na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa pod następującym adresem: https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=120873.

Odpowiadając na zawarte w treści petycji z dnia 22 października 2021 r. uwagi dotyczące ograniczeń prędkości dla tramwajów na obszarze Gminy Miejskiej Kraków informuję, że na estakadzie tramwajowej oraz w tunelu obowiązują następujące odcinkowe prędkości dla tramwajów:

- estakada tramwajowa (50 km/h oraz 30 km/h na łuku torowym od strony ul. Saskiej);
- tunel tramwajowy (30 km/h na łuku torowym od strony Pętli Kamienna oraz 40 km/h na pozostałych łukach w tunelu).

Powyższe ograniczenia są ograniczeniami projektowymi, wynikającymi z geometrii układu torowego. Bez przebudowy tych obiektów nie ma możliwości zmiany obowiązujących ograniczeń prędkości, co wyklucza również zastosowanie innych środków, które mogłyby to umożliwić.

Ewentualne zwiększanie prędkości na rozjazdach, w szczególności w obrębie skrzyżowań drogowych, wymagałoby bowiem stosowania odpowiednich przechyłek toru w układzie drogowym, wynikających z tabeli przechyłek na łukach w torach tramwajowych. Niemniej jednak, w ramach modernizacji infrastruktury torowej podejmowane są próby wprowadzenia rozwiązań pozwalających na podniesienie dozwolonej prędkości taboru tramwajowego. W wytycznych do nowych inwestycji zwraca się uwagę na efektywność obsługi taboru tramwajowego oraz realizację priorytetu w przejeździe przez skrzyżowania.

Ponadto, odnosząc się do kwestii prędkości komunikacyjnej z jaką poruszają się tramwaje w korytarzu tzw. „szybkiego tramwaju” podkreślenia wymaga, że na czas przejazdu wpływ mają różne aspekty, do których należą:

- bliska odległość skrzyżowań - prowadzenie tramwaju w jednym poziomie z innymi relacjami kolizyjnymi, dla których również należy zapewnić prawidłowe warunki ruchu;
- kolizyjność ruchu tramwajowego z trasami linii autobusowych – konieczność zapewnienia kompromisu w stosowaniu priorytetu, co wpływa na czas przejazdu;
- brak wydzielonego torowiska na całym przebiegu linii tramwajowych, co skutkuje blokowaniem tramwaju i obniżeniem prędkości komunikacyjnej.

Jednocześnie informuję, że Zarząd Dróg Miasta Krakowa, w ramach swoich działań statutowych, realizuje na terenie Gminy Miejskiej Kraków program modernizacji torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Obecnie przygotowywane są następujące inwestycje w ramach zadania budżetowego nr ZDMK/ST.11/12 pn.: „Modernizacja torowisk tramwajowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, tj.:

- przebudowa torowiska tramwajowego w ul. Zwierzynieckiej i ul. Kościuszki;
- przebudowa torowiska tramwajowego al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do ul. Bulwarowej.

Ponadto, w bieżącym roku rozpoczęły się roboty budowlane zadania pn.: „Przebudowa torowiska tramwajowego w alei Jana Pawła II na odc. od Placu Centralnego do ul. Ptaszyckiego

i ul. Ptaszyckiego do ul. Bardosa” oraz planowane jest ogłoszenie przetargu na przebudowę ul. Starowiślniej.

Dodatkowo informuję, że w trakcie przebudowy skrzyżowania ul. Meissnera - ul. Lema - al. Jana Pawła II pojawią się niezbędne elementy infrastruktury tramwajowej pod planowaną w przyszłości linię wzdłuż ul. Lema. W ramach odrębnej dokumentacji projektowej w bieżącym roku ogłoszony zostanie przetarg na opracowanie wielowariantowej koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy linii tramwajowej wzdłuż ul. Lema.

Analizując zasadność udrożnienia linii kolejowych należy stwierdzić, że w przypadku aktywizowania ww. połączeń wraz z zapewnieniem niezbędnej infrastruktury do obsługi pasażerskiej, przy ograniczonej możliwości rozbudowy miejskiego układu drogowego takie rozwiązanie stanowiłoby element wpływający pozytywnie na poprawę obsługi pasażerów, jak również niejednokrotnie skrócenie czasów podróży. W ramach działań Gminy Miejskiej Kraków w tym zakresie zostały opracowane zadania dotyczące dostosowania istniejącej infrastruktury kolejowej do sieci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). W ramach tych zadań, od 7 listopada 2021 r. oddano do użytkowania dwa przystanki kolejowe: Kraków Złocień oraz Kraków Swoszowice. Plany obejmują również realizację przystanku SKA Prądnik Czerwony oraz SKA osiedle Piastów.

Wyrażam nadzieję, że wszystkie wymienione powyżej działania Gminy Miejskiej Kraków przyczynią się do stworzenia warunków do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego (w miejsce pomniejszanej przestrzeni dla przejazdów indywidualnych) z jednoczesnym uwzględnieniem wzrastającego sukcesywnie zapotrzebowania na miejsca postojowe oraz na konieczność poprawy bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

Z poważaniem,

z up. PREZYDENTA MIASTA
Andrzej Kubiś
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Aa.

Do wiadomości:

1. Wydział Gospodarki Komunalnej UMK,
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa UMK,
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
4. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK