PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.5.2024

Kraków, 2024-05-23

Pan
Michał Drewnicki
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie budowy metra, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 9 maja 2024 r., uprzejmie informuję.

W okresie 10 września 2018 r. – 11 czerwca 2021 r. zostało opracowane „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie". Jego autorzy jako optymalny do dalszej realizacji zaproponowali wariant premetra T6D.

W dniu 17 grudnia 2021 r. została zawarta umowa na uzyskanie DUŚ dla pierwszego etapu budowy linii premetra z lokalizacją stacji „Stare Miasto" w rejonie Parku im. Wisławy Szymborskiej. W dniu 4 lutego 2022 r. zostały wznowione rozmowy z Panem Piotrem Turkiewiczem, Dyrektorem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków na temat możliwości zlokalizowania stacji w rejonie Teatru Bagatela. W tym celu 14 września 2022 r. odbyło się spotkanie w siedzibie WUOZ, na którym przedstawiono wcześniej analizowane warianty lokalizacji stacji „Stare Miasto", z prośbą o ponowną weryfikację możliwości lokalizacji stacji w rejonie Teatru Bagatela. Kolejne spotkanie zorganizowane 4 listopada 2022 r. z ekspertami związanymi z kwestiami konserwatorskimi wykazało, że z punktu widzenia ochrony reliktów i artefaktów, a także właściwego wyeksponowania dla podróżnych obszaru Starego Miasta i pozostałości Bramy Szewskiej, lokalizacja stacji w sąsiedztwie Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej w Krakowie przy ul. Rajskiej jest właściwa i nie jest możliwe jej zbliżenie do I obwodnicy Miasta. Tym samym w aktualnie prowadzonym postępowaniu administracyjnym w sprawie wydania DUŚ nie została zmieniona lokalizacja stacji „Stare Miasto". Niemniej jednak 22 lutego 2024 r. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie ponownie wystąpił do Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków z wnioskiem o zaopiniowanie lokalizacji stacji Stare Miasto w rejonie skrzyżowania ulic Karmelickiej, Dunikowskiego, Podwale i Szewskiej. W dniu 27 marca 2024 r. została wydana opinia z warunkowo dopuszczoną budową stacji pod ul. Karmelicką.

Przedmiotowe zamierzenie obejmuje budowę linii premetra na kierunku wschód-zachód. Z uwagi na rozległy zakres terytorialny realizacja została podzielona na 3 etapy. Obecnie procedowane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla pierwszego etapu premetra (DUŚ). Pierwotnie trasa premetra w pierwszym etapie przebiegała od skrzyżowania ul. Piastowskiej z ul. Reymonta w Krowodrzy, wzdłuż

ul. Reymonta, przez Stare Miasto (ulice Dunajewskiego, Basztową), następnie Grzegórzki (ulice Lubicz, Brodowicza, Olszyny), kolejno przez Mistrzejowice (ulice Pilotów, Młyńską, Lublańską, Dobrego Pasterza) oraz Bieńczyce (al. gen. Bora-Komorowskiego, al. gen. Andersa) kończąc na rondzie gen. Maczka. Jednakże w trakcie konsultacji społecznych prowadzonych od 5 do 31 maja 2023 r. mieszkańcy wyrazili sprzeciw przeciwko realizacji premetra na estakadzie wzdłuż ul. Dobrego Pasterza i al. gen. Bora-Komorowskiego. Wobec powyższego została podjęta decyzja o ograniczeniu zakresu wniosku o wydanie DUŚ do ronda Młyńskiego. Odcinek premetra od ul. Piastowskiej do wysokości ul. Akademickiej prowadzony jest w poziomie terenu (ok. 1 km), po czym rampą zjazdową przechodzi w odcinek tunelowy o długości ok. 5,3 km. W rejonie ronda Młyńskiego dowiązuje się do realizowanej inwestycji „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice)".

Wniosek o wydanie DUŚ został sporządzony na podstawie „Studium wykonalności budowy szybkiego bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie". Uwzględniono większą średnicę tunelu, aby w przyszłości możliwe było w nim prowadzenie ruchu taboru metra wraz z zachowaniem odpowiedniej skrajni. Dla wariantu premetra odcinek tunelowy będzie wykonany jako pojedynczy tunel dwutorowy o średnicy około 10,5 m, drążony w technologii zmechanizowanych tarcz typu zamkniętego (TBM). Grubość obudowy tunelu będzie wynosiła ok. 0,4 m. Założono, że średni postęp drążenia tuneli wynosić będzie 10-15 m/dobę.

Zagłębienie tunelu będzie wynosiło około 15-25,5 m poniżej poziomu terenu (spąg tunelu). W najgłębszej części (między stacjami Stare Miasto – Dworzec Główny) strop tunelu będzie się znajdował na głębokości ok 17 m p.p.t., a jego spąg na głębokości ok 27,5 m p.p.t. Średnia długość stacji podziemnych to ok. 115 m, co umożliwia zatrzymywanie się składów o większej długości (np. tabor metra firmy Siemens z serii Inspiro wykonany dla malezyjskiego metra ma długość ok. 89,5 m i pojemność ok. 1550 pasażerów). Linie metra mogą być zasilane z napowietrznej sieci trakcyjnej umieszczonej pod stropem tunelu (jak w przypadku tramwajów) lub z sieci sztywnej (jak np. w metrze w Budapeszcie czy sieci łańcuchowej (jak np. w metrze w Sofii).

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
Aleksander Miszalski

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
3. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu
4. Wydział Kształtowania Środowiska
5. Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków
6. Biuletyn Informacji Publicznej
7. aa