



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.571.2024

Pan
Łukasz Maślona
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie decyzji środowiskowej dla budowy metra, przekazaną przez Panią Iwonę Chamielec, Wiceprzewodniczącą Rady Miasta Krakowa 8 października 2024 r., uprzejmie informuję.

Ad 1 i 2.

Na podstawie analiz wykonanych w ramach opracowania pn. *Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie* (dalej: *Studium*) dla części tunelowej linii metra zostało przyjęte zagłębienie wynoszące od około 15 m do około 27,5 m poniżej poziomu terenu. Średnica planowanego dwutorowego tunelu wynosi 10,5 m.

Ad 3.

Zgodnie z rozwiązaniami wskazanymi w *Studium* długość peronu została przyjęta na poziomie około 100 m. Przewiduje się wykorzystanie wagonów o szerokości pudła wynoszącej 2,65 metrów.

Ad 4.

Lokalizacja stacji pn. *Stare Miasto* została wskazana w rejonie Parku im. Wisławy Szymborskiej z wyjściami od strony ul. Karmelickiej i ul. Dolnych Młynów. Po przeprowadzeniu dalszych rozmów i konsultacji z pracownikami Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków uzyskano wstępną akceptację dla lokalizacji stacji z wyjściami w rejonie ul. Karmelickiej, w połowie odcinka pomiędzy ul. Rajską a ul. Podwale. Umieszczenie stacji w bezpośrednim sąsiedztwie Teatru Bagatela jest nieakceptowalne z konserwatorskiego punktu widzenia.

Ad 5.

Część tunelowa będzie wykonywana za pomocą tarcz zmechanizowanych typu zamkniętego TBM (Tunneling Boring Machine). Metoda tarczowa zapewnia bezpieczne drążenie tuneli w praktycznie każdych warunkach gruntowo-wodnych, dokładny profil wyłomu, wysoki poziom bezpieczeństwa załóg tunelowych, ochronę środowiska (brak konieczności obniżania zwierciadła wody gruntowej), ochronę istniejącej zabudowy (nieznaczne osiadanie

gruntu) i wysoki postęp robót. Stacje jak i wyjścia będą wykonane w technologii podstropowej (ścian szczelinowych). Zastosowanie takiego rozwiązania minimalizuje wartości pionowych i poziomych przemieszczeń gruntu wokół budowli.

Ad 6.

Informacja o konieczności wzmocnienia i zabezpieczenia obiektów, a także ich technologia, będą znana na etapie opracowywania projektu budowlanego i techniczno-wykonawczego, kiedy też znane będą szczegółowe rozwiązania techniczne oraz zostanie dokładnie rozpoznany stan budynków.

Ad 7.

Przy modelowaniu wpływu budowy i eksploatacji tunelu analizowane były przemieszczenia pionowe gruntu w odległości do 100 m od osi tunelu. Z analiz wynika, że maksymalny zasięg przemieszczeń to 60 m. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej zostaną dokonane niezbędne ekspertyzy techniczne, odkrywki gruntu i badania techniczne obiektów. Dodatkowo na etapie realizacji i eksploatacji linii metra, w czasie rzeczywistym monitorowanie będą przemieszczenia budynków.

Ad 8.

Na całym odcinku zakłada się drażnienie tuneli przy wykorzystaniu technologii tarczy TBM. Technologia ta nie wymaga obniżania zwierciadła wód gruntowych w trakcie prowadzenia przodka ani na dalszych etapach stabilizacji tunelu. Obudowa tunelu składa się z prefabrykowanych elementów wykonanych z nieprzepuszczalnego betonu. Każdy element jest wyposażony w uszczelki na wszystkich krawędziach styku z sąsiednimi prefabrykatami. Technologia ta pozwala na zabezpieczenie tunelu przed dopływem wód podziemnych zarówno na etapie realizacji robót budowlanych, jak i eksploatacji.

Ad 9.

Stacja *Dworzec Główny* będzie zlokalizowana pod pl. Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Takie umiejscowienie wynika z ograniczeń terenowych w obszarze krakowskiego centrum komunikacyjnego, przebiegiem linii kolejowych w sąsiedztwie, a także obecności zabytkowego budynku. Stacja powiązana będzie z Dworcem Kraków Główny poprzez tunel prowadzący do centrum handlowego, natomiast dojście do zespołu przystanków tramwajowo-autobusowych *Teatr Słowackiego* będzie możliwe dwoma przejściami podziemnymi wychodzącymi w rejonie istniejącego przejścia podziemnego pod tarczą skrzyżowania i przystanku *Teatr Słowackiego 01*.

Ad 10.

Trasy dojść pieszych z/do stacji metra zostały opracowywane w sposób minimalizujący czas dojścia z najbliższych źródeł tego ruchu, tj. przystanków komunikacji miejskiej, przy jednoczesnym uwzględnieniu uwarunkowań: środowiskowych, terenowych i technicznych. Przebieg tras pieszych jest powiązany potokami pasażerskimi, których prognozy zostały wykonane w ramach *Studium*. Dla każdej stacji dokonano analizy możliwości dojść pieszych w sposób optymalnie integrujący czasowo i przestrzennie możliwość przesiadek do innych środków transportu.

Ad 11.

Co do zasady planuje się wykonanie schodów ruchomych przy każdej stacji. Na etapie opracowania projektu budowlanego oraz aktualizacji prognozowanych potoków ruchu zostanie zweryfikowana możliwość wykonania schodów ruchomych dwukierunkowych we wszystkich lokalizacjach.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

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