

KRÓTKA KOLEJ LINOWA W MISTRZEJOWICACH?

Radny Dzielnic XV Mistrzejowice, Tomasz Szmyd, proponuje sprawdzić możliwość budowy krótkiej kolei linowej między przystankiem kolejowym Kraków Piastów (SKA) a pętlą os. Piastów. To brakuje „ostatnie metry” w układzie przesiadek, które dziś wymagają obejścia lub dojazdu objazdem. Pomysł wydaje się być mocno nowatorski, ale sprawdziliśmy i taka forma transportu publicznego sprawdziła się w wielu innych miastach.

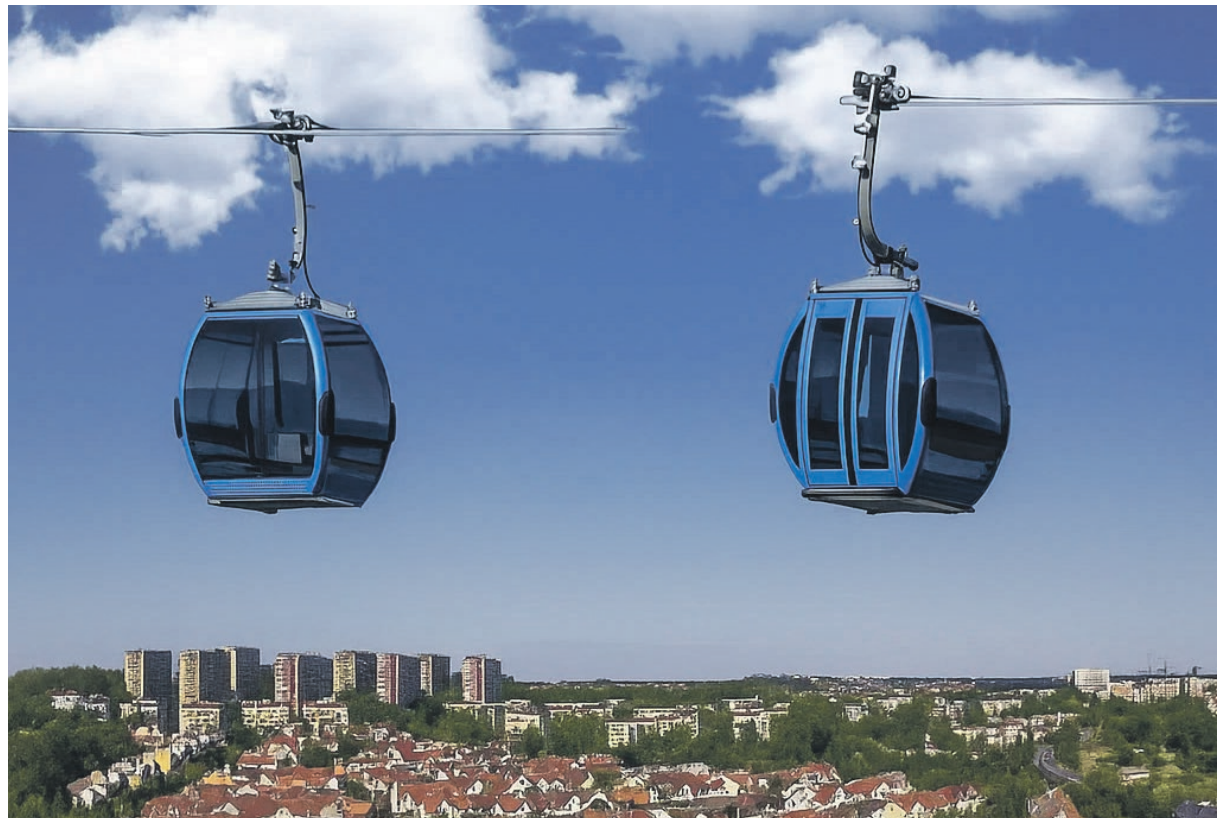
Koleje linowe kojarzymy z górami, ale od dwóch dekad wchodzi do miast: Medellín (od 2004 r.), La Paz (sieć Mi Teleférico) czy Brest we Francji to najczęściej cytowane przykłady. Ich atuty: niezależność od korków i mostów, niewielka ingerencja w jezdnię, sensowne koszty w trudnym terenie i zaskakująco dobra przepustowość jak na tak „lekką” infrastrukturę.

Technologia dojrzeła. Szwajcarski Bartholet pokazał wariant RopeTaxi – gondole, które w stacjach poruszają się autonomicznie i jadą bezpośrednio do wybranej przez pasażera stacji (operacja „na żądanie”). Pierwsze, realne wdrożenie (w trybie rekreacyjnym) działa od grudnia 2023 r. i jest traktowane jako dowód, że taki tryb da się przenieść do miast.

– Swego czasu jako student zapoznałem się z pomysłem rektora AGH, prof. Tadeusiewicza, na linowe połączenie Miasteczka Studenckiego z uczelnią. W kilku miastach świata takie rozwiązanie działa tam, gdzie ruch jest duży. Połączenie jest ciche, nie generuje hałasu przy blokach i zajmuje mniej miejsca niż pętla tramwajowa. Gdzie linię trzeba przerzucić na drugą stronę ulicy, nie tworzy korków. Dlatego w rejonie Piastów i Bohaterów Września warto rozważyć łącznik: przystanek kolejowy – pętla os. Piastów – mówi radny Tomasz Szmyd.

Na czym polega propozycja?

Chodzi o krótki odcinek „ponad ruchem” – kilka słupów i dwie kompaktowe stacje, które spinałyby SKA z tramwajem i autobusami bez ingerencji w skrzyżowania. Rozwiązanie od lat wchodzi do miast (np. Przepawy nad rzekami, pagórkami, szerokimi arteriami), a dostawcy podkreślają: napęd elektryczny, niski hałas, niewielki ślad w terenie. W najnowszych wersjach (tzw. Rope taxi) gondole mogą kursować na żądanie – pasażer wybiera docelową stację, a kapsuła rusza ze „spoczynku” w stacji. W materiałach branżowych pojawiają się parametry: przepustowość do ok. 3,6 tys. Osób/h/kierunek, cykl życia 20–30 lat, czas realizacji rzędu 1–2 lat. Podkreśla się też moż-



liwość prowadzenia liny nad jezdniami lub – w razie potrzeby – przez krótkie tunele.

A jak z przepustowością?

Badania naukowe i przeglądy branżowe mówią o typowych wartościach rzędu 1 000–3 000 pasażerów/h/kierunek (w 90% instalacji), z górnym pułapem ok. 4 200 pphpd w najlepszych konfiguracjach. Dla porównania: pełnowymiarowa linia tramwajowa potrafi obsłużyć kilkanaście tysięcy pphpd – ale też kosztuje i buduje się ją inaczej.

Przykłady z miast (w pigułce)

Brest (FR) – 400-metrowa przeprawa nad rzeką, kursy co 5–10 minut, kabiny z przyciemnianiem szyb nad zabudową mieszkaniową (ochrona prywatności). Zdarzały się też choroby wieku dziecięcego: awarie sterowania w pierwszym roku.

Medellín / La Paz – systemy wpięte w metro i kolejkę miejską, na trudnym, górzystym terenie; przepustowości linii zwykle 1 800–3 000 pphpd, pojedyncze do 4 000 pphpd.

Londyn – przeciwny biegun: atrakcyjna turystycznie prze-

prawa przez Tamizę, ale słaba użyteczność codzienna, a do tego podatność na wiatry (setki zamknięć w 2,5 roku, w większości z powodu wiatru). To przypomnienie, że lokalizacja i ekspozycja na wiatr mają znaczenie.

Plusy w realiach Mistrzejowic

Bezkolizyjny łącznik SKA – pętla, który skraca drogę przesiadki do „minut zamiast kwadransów”.

Cicho i „elektrycznie” – mniejsza uciążliwość przy gęstej zabudowie mieszkaniowej. Mały plac budowy – słupy co kilkadziesiąt metrów, stacje nad istniejącą infrastrukturą. Dobra „przeprawa” nad szerokimi arteriami, zielenią czy niełatwą geometrią terenu.

Pytania i ryzyka, które trzeba sprawdzić

Pogoda i wiatr – silne podmuchy potrafią czasowo wstrzymać ruch. Konieczna analiza lokalnych warunków.

Przepustowość – gondola świetnie działa jako łącznik, ale nie zastąpi linii szkieletowej tramwaju.

Prywatność i krajobraz – przebieg nie powinien „zaglądać

w okna”; stosuje się np. przyciemnianie szyb nad wrażliwymi odcinkami.

Integracja taryfowa – to musi być pełnoprawna linia KMK/SKA (jeden bilet, wspólne węzły), a nie „atrakcja” poza systemem.

Koszty i serwis – choć budowa bywa tańsza niż wiadukty/tory, potrzebne są przeglądy liny i wózków oraz rezerwa pod stację.

Co dalej?

Najrozsądniejszym krokiem wydaje się krótkie studium wykonalności: wariant przebiegu, lokalizacje słupów i stacji, analiza wiatru/oblodzeń, wpływ na widoki oraz symulacja potoków między SKA a tramwajem. Równolegle – rozmowa o integracji taryfowej i konsultacje z mieszkańcami.

Marek Hohenauer, radny Miasta Krakowa:

– Zainteresowałem się tym pomysłem i składam interpelację z pytaniami o możliwość wdrożenia rozwiązania w Mistrzejowicach. Nie wiem czy jest to realne, ale może wreszcie nasze problemy komunikacyjne, które zgłaszamy od kilku lat zostaną dostrzeżone i zaczniemy je rozwiązywać.

