Rok remontów torowisk

2015-12-15

Podwale, Dunajewskiego, Mogilska, Jana Pawła II. To duże remonty torowisk, które prowadzone były w ostatnim czasie. Każdego roku ZIKiT przeprowadza także drobniejsze naprawy, które mają zapobiegać awariom i wykolejeniom tramwajów.

- Okres eksploatacji infrastruktury tramwajowej wynosi średnio 12 lat, a węzłów rozjazdowych – 8 lat. W Krakowie mamy 189 kilometrów torów, które wymagają sukcesywnych napraw, by mogły być eksploatowane – mówi Władysław Reczyński z Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

Oprócz dużych remontów, każdego roku w Krakowie prowadzone są drobniejsze naprawy w ramach bieżącego utrzymania torowisk. Jednym z ostatnich był na przykład remont pętli tramwajowej na Salwatorze, która ostatnio była remontowana w 1994 roku. Naprawa zakończyła się w ubiegłym tygodniu, trwała 20 dni i kosztowała blisko 800 tysięcy złotych. Tyle samo zapłacono za remont znacznie krótszego odcinka na ul. Grzegórzeckiej, ale ponieważ jest to główna trasa komunikacyjna, prace trwały tutaj zaledwie weekend. – Aby zapobiec dłuższym utrudnieniom dla pasażerów i kierowców, zastosowaliśmy tutaj najnowszą technologię naprawy, która przynosi znacznie szybszy efekt, ale też jest droższa – wyjaśnia specjalista z ZIKiT.

Oprócz tych dwóch odcinków, w 2015 roku remontowana była także pętla przy ul. Halszki, łuki tramwajowe przed estakadą na ul. Doktora Twardego, ul. Westerplatte przy Instytucie Ekspertyz Sądowych, węzły rozjazdowe przy: Centrum Administracyjnym AM, pod Bagatelą, na Rondzie Mogilskim. Wymienione zostały także najbardziej zdegradowane płyty monolityczne w torowisku na ul. Królewskiej, torowisko przy ul. Mrozowej zostało odcinkowo doraźnie zabezpieczone poprzez wymianą podłoża. W sumie na te drobniejsze naprawy torowisk Kraków w 2015 roku wydał blisko 4 mln złotych.

Remonty torowisk są drogie nie tylko ze względu na stosowanie nowoczesnych technik naprawy, które minimalizują utrudnienia w ruchu, ale przede wszystkim ze względu na kosztowny budulec, czyli stal i materiały wiążące.

Zapobieganie awariom to nie jedyny powód remontowania torowisk. Równie ważny jest komfort pasażerów – czyli cichsza jazda, sukcesywne wprowadzanie taboru niskopodłogowego przyjaznego szczególnie dla seniorów, osób niepełnosprawnych i rodziców z wózkami, jak również szybszy przejazd.

Warto przypomnieć, że w ciągu ostatnich lat, przy pomocy UE, Kraków zainwestował miliony w rozbudowę komunikacji tramwajowej. Najmłodszą krakowską inwestycją jest otwarta 30 sierpnia 2015 r. kładka łącząca ulice Lipską i Wielicką (koszt: 150 mln zł, 70 mln ze środków unijnych), która jest dopełnieniem I linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Na uwagę zasługuje również kolejna inwestycja ZIKiT – przebudowa odcinka Rondo Mogilskie – Plac Centralny, w ramach której wymieniono torowiska, a także nawierzchnia jezdni i chodników. Koszt: 142,9 mln zł, w tym dofinansowano z UE: 68,6 mln zł. Nie można także zapomnieć o remoncie torowiska i przebudowie układu drogowego na ul. Dunajewskiego i ul. Podwale. Znacznie wcześniej, bo listopadzie 2012 roku oddana została trasa tramwajowa łącząca osiedle Ruczaj (pętla Czerwone Maki) z centrum Krakowa. Koszt całej budowy to 182 mln zł (UE: 52 mln zł).

W przyszłym roku inwestycje tramwajowe i remonty torowisk będą kontynuowane. ZIKIT planuje modernizację ul. Basztowej, a także linii tramwajowej na Salwator.