

RAZEM W RUCHU

K o m u n i k a c j a w K r a k o w i e

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie • czerwiec 2018 • Materiał Informacyjny

www.zikit.krakow.pl

Nowymi torami na Królewskiej

str. nr 3



Szybciej tramwajem w Nowej Hucie

str. nr 4



Budujemy nowe linie

str. nr 7



Koniec z wybrzuszeniami

str. nr 4



Każdy milimetr jest ważny

str. nr 5

Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta ds. infrastruktury i inwestycji:

W Krakowie trwa duży program remontowy torowisk



W tym roku można spodziewać się remontów torowisk?

Tadeusz Trzmiel, I Zastępca Prezydenta ds. Infrastruktury i Inwestycji UMK: Przecież cały czas trwają, nie wiem skąd przekonanie, że w Krakowie z torowiskami nic się nie dzieje. Jest wręcz przeciwnie. W trybie ciągłym pracuje firma utrzymaniowa, która zdobyła zlecenie na konserwację oraz naprawę torowisk. To tylko część pracy, jaką poświęcamy, aby utrzymać stan infrastruktury torowej w odpowiednim stanie. Nie zapominajmy o gigantycznym programie inwestycyjnym, który trwa od lat i wydaliśmy na to niemałe pieniądze, jak np. remont torowisk wokół Plant.

Zatem, jakie plany na najbliższym okresie w ramach bieżącego utrzymania?

Tutaj mogę wymienić długą listę, tego co już zostało zrealizowane w tym roku. Wspomnę tylko o remoncie na ulicy Kościuszki, na Krakowskiej, na Królewskiej, wymianie zwrotnicy na skrzyżowaniu ulicy Dominikańskiej ze św. Gertrudy, pracach przeprowadzonych w rejonie skrzyżowania ulicy Kuklińskiego z Powstańców Wielkopolskich, montażu nowego rozjazdu przy ulicy Brożka, remoncie pętli w Łagiewnikach czy modernizacji elementów torowych na rondzie Hipokratesa. Dzieje się naprawdę bardzo dużo. Nie zapomnijmy, że sezon remontowy dopiero się rozpoczyna. Obecnie trwają prace związane z wymianą płyt monolitycznych na ul. Zwierzynieckiej.

To gdzie wkrótce możemy spodziewać się firm remontowych?

Bieżące utrzymanie nie sprowadza się

tylko do wymiany zużytych torowisk, ale również do szlifowania czy podbijania. I tak np. tramwaje aleją Solidarności pojadą ciszej, ponieważ wkrótce pojawi się tam szlifierka, która usunie wszystkie powstałe fale. Zdecydowałem, że również na alei Pokoju, Bieńczyckiej czy Zwierzynieckiej pojawi się sprzęt do szlifowania. Zdaje sobie sprawę, że mieszkańcy chcą podróżować w komfortowych warunkach, dlatego skoordynowałem pracę Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oraz Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Przewoźnik musi dbać o stan obręczy kół, a ZIKiT o szlifowanie torowisk. Taka synergia powoduje, że w mieście powstaje mniej hałasu.

Wspomniał Pan Prezydent o podbijaniu torowisk. Co kryje się pod tym technicznym sformułowaniem?

Oprócz samego szlifowania niezwykle istotne jest również podbijanie torowisk. To czynność polegająca na wprawianiu w drgania tłucznia podłożonego pod torowiskiem prowadzi do wyrównania i stabilizowania podbudowy.

Powróć do tematu dużych inwestycji. Miało zaplanować na ten rok modernizację ulic Królewskiej, Podchorążych oraz Bronowickiej. Ile potrwa inwestycja?

Zgodnie z naszymi planami remont ponad dwukilometrowego odcinka ma rozpocząć się jeszcze w tym roku. Będzie się on wiązał nie tylko z wymianą torowiska. Gruntownie przebudujemy układ drogowy, powstaną nowe zatoki parkingowe, wybudujemy chodniki oraz ścieżkę rowerową. Zadbaliśmy również o zieleni, w sumie po-

sadzonych zostanie prawie tysiąc nowych drzew i krzewów.

Jak wygląda przygotowanie komunikacji na czas remontu?

Każdy remont powoduje mniejsze lub większe utrudnienia dla krakowian. Mamy dane, z których wynika, że prawie 3,5 tysiąca osób w godzinie porannego szczytu przejeżdża w tramwaju przez plac Inwalidów. Musimy podczas remontu przewieźć taką grupę ludzi, dlatego poleciłem dyrekcji ZIKiT, aby opracować kilka wariantów tras dla autobusowej komunikacji zastępczej. O szczegółach jeszcze nie mogę mówić, ponieważ urzędnicy prześlą nasze wytyczne do wykonawcy inwestycji, ale to po stronie tej firmy będzie zapewnienie płynności przejazdu dla transportu publicznego.

Kolejną dużą inwestycją ma być rewitalizacja ulicy Krakowskiej.

To jedna z kluczowych ulic na terenie objętym ochroną UNESCO. Trakt po przebudowie zyska na estetyce.

Co się zmieni?

Obecne miejsca parkingowe zostaną zachowane. Samochody z chodników będą skierowane do specjalnie wybudowanych zatoczek parkingowych. Zdecydowanie poprawi się nawierzchnia chodników, będzie bardziej nawiązywać do zabytkowego charakteru okolicy. Nie zapomnijmy, że w ramach tej inwestycji do remontu idzie także most Piłsudskiego. Naprawimy skorodowane elementy konstrukcji i pomalujemy. Po remoncie, jeden z symboli Podgórza, będzie pięknie oświetlony. Poja-

wi się na nim iluminacja, aby był widoczny z oddali.

W tym roku czekają nas jeszcze jakieś inwestycje w komunikacji tramwajowej?

Oczywiście. Otrzymaliśmy dofinansowanie na budowę linii tramwajowej w ciągu Trasy Łagiewnickiej. Po wybudowaniu tego fragmentu, którego część znajdzie się w tunelach, nowe połączenie zyskają m.in. mieszkańcy Kurdwanowa czy Piasków, którzy będą mogli tramwajem dojechać bezpośrednio do ulicy Zakopiańskiej. W czwartym kwartale tego roku rozpoczniemy budowę linii tramwajowej na Górkę Narodową, równocześnie dyrekcja Zarządu Inwestycji Miejskich pracuje nad przygotowaniem do realizacji linii na Azory. Nie mogę nie wspomnieć o połączeniu alei Jana Pawła II przez ulicę Meissnera z Mistrzejowicami, którą mamy zamiar wybudować w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Skoro już mówimy o transporcie szynowym, to Kraków przymierza się do budowy bezkolizyjnego transportu. Czy to oznacza budowę metra?

Ostateczną odpowiedź da nam opracowane studium. Wiem jedno, że musimy rozpocząć pracę nad rozwiązaniem, które pozwoli upłynnić ruch szynowy w centrum miasta. Tutaj specjaliści, którzy otrzymają zlecenie na opracowanie studium wykonalności bezkolizyjnego transportu szynowego, wskażą kilka rozwiązań, jak powinny przebiegać linie. To jedno z najważniejszych wyzwań, jakie stoją przed władzami miasta w najbliższych latach.

Wygodniej do Bronowic

Wkrótce rozpocznie się przebudowa dwukilometrowego odcinka torowiska prowadzącego z centrum miasta do Bronowic.

Prawie 77 milionów złotych władze Krakowa przeznaczą na jeden z najważniejszych remontów, które mają rozpocząć się jeszcze w tym roku. Do modernizacji pójdzie tarcza skrzyżowania Alei Trzech Wieszczów z ulicą Królewską i Karmelicką, cały ciąg drogowo-torowy ulic Królewskiej, Podchorążych, Bronowickiej oraz pętla w Bronowicach.

Zyskają pasażerowie tramwajów

– Mieszkańcy Krakowa zyskają całkowicie nową przestrzeń publiczną. Nie ograniczamy się tylko do wymiany zużytych torowisk, ale gruntownie przebudujemy ulice dla kierowców oraz chodniki dla pieszych. Nie zapomnieliśmy również o rowerzystach, w ramach inwestycji zostanie wybudowana droga dla rowerów – mówi Tadeusz Trzmiel, zastępca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Inwestycji i Infrastruktury.

Inwestycja rozpocznie się od skrzyżowania ulicy Królewskiej z Alejami Trzech Wieszczów. Tuż

przy placu Inwalidów pasażerowie zyskają komfortowy przystanek, którego 90 metrowy peron będzie szerszy niż dotychczas (od 3,3 do 4 metrów).

– Zgodnie z oczekiwaniami użytkowników komunikacji miejskiej tworzymy tzw. wyniesione przystanki wiedeńskie. W sumie na remontowanym odcinku powstanie ich aż siedem – podkreśla prezydent Trzmiel. Przystanek tego typu ze względu na jego parametry oraz konieczność zachowania lewoskrętu w ulice Bartosza Głowackiego nie pojawi się na skrzyżowaniu ulicy Bronowickiej z Piastowską.

Na ponad dwukilometrowym odcinku projektanci zaplanowali miejsca dla prawie stu samochodów, zachowując odpowiedni parytet dla osób niepełnosprawnych.

Prawie 400 nowych drzew

– Zdajemy sobie sprawę, jak ważna jest zieleń w mieście, dlatego w zaleceniach dla projektanta

podkreślił, aby nie wycinać drzew, tylko pozostawić istniejące okazy – dodaje Iwona Król, zastępca dyrektora ZIKiT ds. inwestycji. Urzędniczka dodaje, że po przebudowie posadzonych zostanie 392 drzewa, a także 462 krzewy.

Na czas realizowanej inwestycji, tramwaje zostaną zastąpione przez autobusy. – Na pewno zostanie uruchomiona autobusowa komunikacja zastępcza, która musi być poprowadzona po alternatywnych ciągach bliskich modernizowanym ulicom. Na wykonawcę nałożyliśmy obowiązek przedstawienia konkretnych propozycji nadających priorytet pojazdom komunikacji miejskiej – tłumaczy Łukasz Franek, zastępca dyrektora ds. transportu w ZIKiT.

Całość inwestycji ma potrwać maksymalnie 12 miesięcy. Jednak firma, która otrzyma zlecenie z ZIKiT, będzie zobowiązana do zapewnienia przejeźdźności dla tramwajów po 10 miesiącach. – Prace mają być prowadzone od godziny 6 do 22 przez siedem dni w tygo-



dniu, a jeśli zajdzie potrzeba to również w godzinach nocnych. Ale nie mogą to być prace zakłócające ciszę nocną – dodaje Iwona Król.

Kiedy rozpoczną się prace? Wkrótce ZIKiT podpisze umowę

z wykonawcą, ale wcześniej oferta musi być sprawdzona przez prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Możliwe, że inwestycja wystartuje jeszcze w trzecim kwartale tego roku.



— Odcinek remontowanej trasy tramwajowej

— Proponowana trasa objazdu komunikacji zastępczej

Zastępcza komunikacja autobusowa

Przebudowa będzie wiązać się z zawieszeniem w kursowaniu tramwajów na odcinku od Teatru Bagatela aż do Bronowic Małych. Za ostateczne przygotowanie tras zastępczej komunikacji autobusowej będzie odpowiadał wykonawca, jednak już dziś ZIKiT przygotowuje propozycje. Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że autobusy będą odjeżdżać z przystanku co dwie minuty. W kierunku Bronowic będą na początku jechać ulicą Kazimierza Wielkiego, następnie ulicą Smoluchowskiego pojadą aż do ul. Lea, aby później skręcić w ul. Młodej Polski, po czym ul. Jadwigi z Łobzowa pojadą dalej ul. Rydla, aż do skrzyżowania z ulicą Bronowicką.

Nowohuckie torowiska w remoncie

Od 2015 roku do placu Centralnego tramwaje jeżdżą po przebudowanym torowisku, wkrótce do użytku zostanie oddane torowisko do Pleszowa. W planach są kolejne inwestycje.

Przebudowa całego ciągu ulicy Mogińskiej i alei Jana Pawła II znacząco poprawiła komfort podróżowania pomiędzy centrum Krakowa a Nową Hutą. W ubiegłym roku wyremontowany został jeden z najważniejszych węzłów w tej części miasta – układ rozjazdów na rondzie Kocmyrzkowskim. W połowie czerwca miało natomiast miejsce ważne wydarzenie – w ramach testów nowego torowiska po raz pierwszy do pętli w Pleszowie przyjechał niskopodłogowy tramwaj. Trasa do Pleszowa zostanie oddana do użytku na przełomie czerwca i lipca br. – pasażerowie odczują różnicę nie tylko w trakcie samej jazdy, ale też przy okazji przesiadek pomiędzy tramwajami i autobusami. Wewnątrz pętli tramwajowej powstały bowiem stanowiska dla autobusów, co znacznie podniesie komfort codziennych podróży.

W międzyczasie w nowohuckich dzielnicach prowadzonych było też wiele mniejszych napraw. Wymieniane były m.in. zwrótnice na węźle Wiadukty czy przejazdy na trasie do Walcowni.

Szybciej na al. Solidarności

W planach jest modernizacja torowiska na al. Solidarności. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu przygotowuje kompleksowy remont torów. Prace mają się zakończyć najpóźniej w 2021 roku, ale to, kiedy się rozpoczną, zależy



m.in. od decyzji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Z aleją Solidarności będzie się przecinać nowy odcinek drogi ekspresowej S7, dlatego nie można rozpocząć prac, dopóki nie będzie znany jej projekt. W przeciwnym razie mogłoby się okazać, że nowe torowisko trzeba byłoby

częściowo rozbierać i przebudowywać.

Zanim rozpocznie się gruntowna przebudowa, ZIKiT przeprowadzi więc naprawę, która polegać będzie na wymianie części podkładów, wraz z podbijaniem i szlifowaniem. Prawdopodobnie stanie się to jeszcze

w ciągu wakacji, ale będzie zależać od decyzji radnych miejskich o przesunięciu pieniędzy na ten cel.

Bieńczycka w remoncie

Wcześniej, bo jeszcze w połowie lipca tramwaje wrócą po re-

moncie na ulicę Bieńczycką. Deweloper budujący w pobliżu osiedle przebudowuje tam skrzyżowanie, które m.in. zyska sygnalizację świetlną. ZIKiT wykorzystał czas, kiedy ruch pomiędzy rondami Czyżyńskim i Kocmyrzkowskim musiał być wyłączony. Torowisko zostanie naprawione na całym odcinku. W tym przypadku do wymiany pójda wszystkie podkłady, a dopuszczalna prędkość będzie mogła wzrosnąć do 50 km/h.

Interwencji wymaga też torowisko na ulicy Ptaszyckiego oraz linia prowadząca do Walcowni. Będą remontowane w ciągu najbliższego roku, gdy tylko pojawią się wolne środki.

Na Wzgórza Krzesławickie wzduż nowej Kocmyrzkowskiej

Najbliższe lata przyniosą też poprawę komfortu podróży na linii na Wzgórza Krzesławickie. Projekt przebudowy torowiska właśnie powstaje, w ramach przygotowywanej przez Zarząd Inwestycji Miejskich przebudowy ulicy Kocmyrzkowskiej. W pierwszej kolejności przebudowana zostanie tylko pętla, w której powstaną stanowiska dla autobusów. Co do przebudowy samej linii decyzje zapadną później – tu również, podobnie jak w przypadku al. Solidarności, miasto musi poczekać na decyzje GDDKiA.

Wybrzuszenia przejdą do historii

Od początku roku do połowy czerwca w Krakowie doszło do dwunastu wybrzuszeń szyn tramwajowych. To mniej niż przed rokiem. Kolejne planowane przez miasto inwestycje pozwolą ostatecznie pozbyć się tego uciążliwego dla pasażerów i problemu.

Problem wybrzuszeń szyn dotyczy torowisk wykonanych kilkadziesiąt lat temu w tzw. technologii węgierskiej. Szyny są w nich położone w betonowych płytach i zamocowane przy pomocy wgniatanych pasków gumy, które stabilizują szynę w kanale. Wraz z upływem czasu siła tego mocowania osłabła. To wynik m.in. działania soli drogowej i naturalnej erozji betonu. Efekt jest niestety znany – przy wyższych temperaturach, kiedy szyna zwiększa swoją objętość, mocowanie nie jest jej już w stanie utrzymać, co kończy się wybrzuszeniami, uniemożliwiającymi przejazd tramwaju.

Nowa jakość

Obecnie torowiska wykonuje się już w innej technologii. Szyna jest zalewana specjalną żywicą. W ostatnich latach wiele odcinków, na których dochodziło do

wybrzuszeń, przeszło gruntowną modernizację. Przede wszystkim przebudowany został ciąg ulic Straszewskiego, Podwale, Dunajewskiego i Basztowej.

Stąd też malejące stopniowo liczby wybrzuszeń szyn. Od początku roku do połowy czerwca doszło w Krakowie do 12 takich przypadków. W tym samym okresie ubiegłego roku – do 15.

W najbliższym czasie z „czarnej listy” znikną kolejne newralgiczne punkty. Remont czeka w najbliższym czasie zarówno ulicę Królewską, jak i Krakowską. Przebudowa jest zaplanowana także na ulicach Zwierzynieckiej i Kościuszki.

Wszystkie duże inwestycje w modernizację linii tramwajowych mają się zakończyć do 2021 roku. Po przeprowadzeniu tych zadań tory w Krakowie będą wymagały już tylko bieżących prac utrzymaniowych.



Dziesiąte części milimetrów robią różnicę

Al. Pokoju, ul. Bieńczycka, Zwierzyniecka, al. Solidarności – w tych wszystkich miejscach pojawi się w tym roku szlifierka torowa. Szlifowanie szyn pozwala utrzymać je w dobrym stanie, a pasażerom zapewnia cichszą i wygodniejszą podróż.

Przejazdy kół tramwajowych po szynie po pewnym czasie powodują pojawienie się na niej tzw. fali. To nierówności przypominające sinusoidę, o różnej długości. By przywrócić szynom ich właściwy kształt, potrzebne jest szlifowanie.

Wykorzystywana jest do tego specjalna maszyna. Szlifierka przejeżdża powoli przez torowisko, usuwając nierówności. Tarcze wirujące są ustawione w różnych płaszczyznach, by precyzyjnie wyprofilować główkę szyny, a nie tylko spławić jej górną płaszczyznę. – To są różnice rzędu dziesiątych części milimetra, ale odczuwalne podczas przejazdu tramwaju – mówi Andrzej Olewicz, wicedyrektor ZIKiT ds. infrastruktury.

Coraz więcej

Szlifowanie, choć wydaje się prostą czynnością, jest bardzo drogie i wymaga zamknięcia całego odcinka na czas prowadzonych prac. Drogi jest przede wszystkim sprzęt – w Krakowie dysponuje nim tylko jedna firma.

W Krakowie szlifuje się coraz więcej odcinków torów. W 2015

roku było to 11,7 km pojedynczego toru, w 2017 już 27,5 km. W tym roku do tej pory udało się wyszlifować 4,9 km – to m.in. tunel pod dworcem i odcinki torów wzdłuż ulic Wielickiej, Dominikańskiej, Długiej, Kuklińskiego, Witosza, Westerplatte i Franciszkańskiej.

Plany na ten sezon

Gładkich torów doczekają się też pasażerowie jeżdżący aleją Pokoju. Standardem stało się też już szlifowanie wszystkich nowych szyn, zamontowanych przy okazji remontów. Dlatego też przejazdu maszyny można się spodziewać na ulicy Bieńczyckiej i Zwierzynieckiej, gdzie tory będą fragmentami wymieniane. – To tzw. szlifowanie prewencyjne. Zeszlifowuje się dokładnie rdzę z szyny i usuwa te nierówności, które powstają jeszcze na etapie produkcji szyny – tłumaczy Andrzej Olewicz. Zwykle szlifowany jest dłuższy, kilkusetmetrowy odcinek torowiska. Na podobny zabieg czeka też torowisko na al. Solidarności, a jeśli uda się znaleźć środki na ten cel – również na ul. Ptaszyckiego.



Nie tylko szlifierka

Oprócz szlifowania, bardzo istotną dla utrzymania torowiska czynnością jest jego podbijanie. Robi się to tylko tam, gdzie tramwaje jeżdżą po torowisku wykonanym w klasycznej

technologii, czyli na podkładach. Tu znów potrzebna jest specjalna maszyna. Wprawia ona w drgania tłuczeń położony pod torowiskiem, wyrównuje go i stabilizuje. Pozwala to na wypoziomowanie szyny i ustawienie jej zgodnie z profilem trasy.

Tegoroczne plany dotyczące podbijania pokrywają się w dużej mierze z tymi dotyczącymi szlifowania. Podbijarka pojawi się więc na pewno na alei Pokoju i na ulicy Bieńczyckiej oraz na al. Solidarności i być może na ul. Ptaszyckiego.

 **Kraków**

**Zarząd Infrastruktury
Komunalnej i Transportu**

**Bądź na bieżąco:
www.zikit.krakow.pl**



Stan rozjazdów to priorytet

Przebudowy i modernizacje dłuższych odcinków torowiska to tylko część działań niezbędnych do utrzymania infrastruktury tramwajowej. Niezwykle istotne są punktowe remonty, polegające na wymianie rozjazdów.

Rozjazdy to najważniejsze punkty na tramwajowej mapie miasta. Nawet jeśli cały odcinek torowiska jest w dobrym stanie, wyeksploatowana zwrotnica może wymusić wyłączenie go z użytkowania. Na skrzyżowaniach zużywają się nie tylko same metalowe elementy toru, ale też podbudowa, która w takim miejscu jest szczególnie narażona na drgania.

Z tego też wynikają ogłoszenia przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu komunikaty o czasowym, najczęściej

tylko weekendowym, wyłączeniu z ruchu danego odcinka torowiska. To czas, w którym ekipa remontowa musi zdemontować rozjazd, poprawić podbudowę i zamontować nowe elementy.

Nie tylko w centrum

W ostatnim czasie, ze względu na większą liczbę kursów tramwajów, proces zużywania się rozjazdów postępuje nieco szybciej. MPK wykonuje od stycznia o ok. 10 procent kursów tramwa-

jowych więcej, co oznacza ok. 30 dodatkowych składów w ruchu. Dlatego też od początku roku zrealizowanych zostało już wiele napraw torowisk.

Ekipy remontowe pojawiły się m.in. na rozjeździe u zbiegu ulic Dominikańskiej i Św. Gertrudy, niezwykle istotnym dla funkcjonowania komunikacji w centrum miasta. Wyremontowany został też rozjazd przy Filharmonii.

Na południu miasta podobną interwencję przeszedł węzeł rozjazdów przy pętli Łagiewniki,

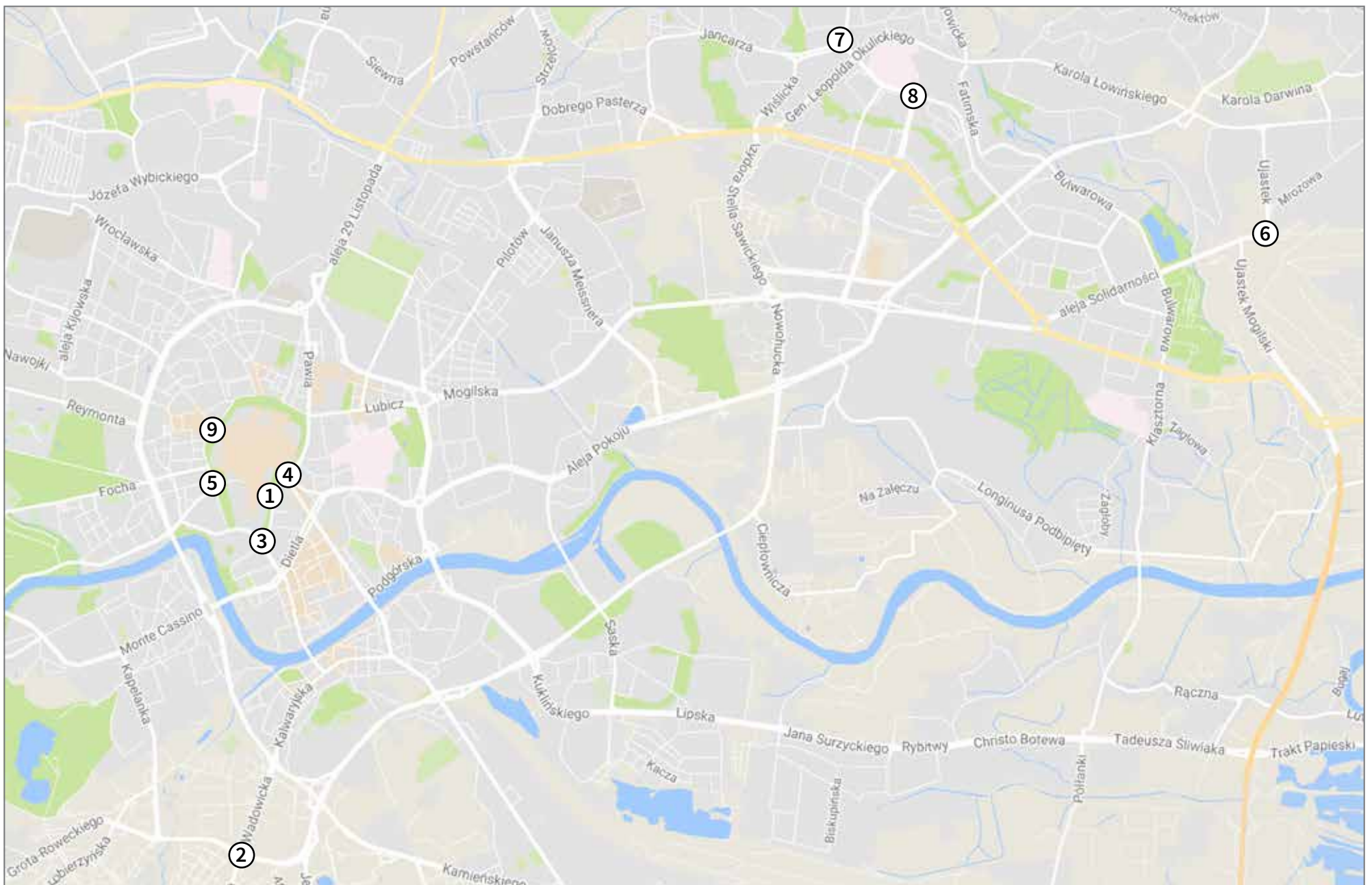
a w Nowej Hucie – na rondzie Hipokratesa i przy Kombinacie.

Co dalej?

W planie są kolejne punktowe naprawy. Na liście jest m.in. skrzyżowanie ulic Stradomskiej i Św. Gertrudy. Rozjazdy na ulicy Karmelickiej przejdą remont wówczas, gdy z powodu przebudowy ciągu ulic Królewskiej, Podchorążych i Bronowickiej zostanie wyłączona z ruchu cała trasa do Bronowic. Nie jest wykluczone, że remont

obejmie też rozjazdy na rondzie Piastowskim i przy Poczcie Głównej.

– Utrzymanie rozjazdów w dobrym stanie to priorytet z punktu widzenia komunikacji tramwajowej w mieście. Tego rodzaju prace wiążą się ze zmianami w rozkładach, ale są konieczne dla utrzymania infrastruktury. Staramy się je prowadzić w weekendy, by utrudnienia dla pasażerów ograniczyć do minimum – mówi Andrzej Olewicz, zastępca dyrektora ZIKiT ds. infrastruktury.



Rozjazdy tramwajowe

- | | |
|---|--|
| 1. węzeł rozjazdów Gertrudy-Dominikańska - w trakcie realizacji | 6. rozjazd kombinat w Nowej Hucie - w trakcie realizacji |
| 2. węzeł Łagiewniki - remont wykonany | 7. rondo Piastowskie - nie wymaga remontu |
| 3. łuk na skrzyżowaniu Stradomskiej i Gertrudy - oczekuje na realizację | 8. rozjazd rondo Hipokratesa - remont wykonany |
| 4. węzeł Poczta Główna - oczekuje na realizację | 9. węzeł w ul.Karmelickiej - oczekuje na realizację |
| 5. rozjazd przy Filharmonii - remont wykonany | |

Budujemy nowe linie

Pod koniec roku rozpoczną się prace przy budowie nowej linii tramwajowej na Górkę Narodową. Równocześnie w przygotowaniu są kolejne odcinki: z Kurdwanowa do ulicy Zakopiańskiej, z Krowodrzy Górki na Azory i przez ulice Meissnera i Dobrego Pasterza do Mistrzejowic.

Przygotowania do budowy linii na Górkę Narodową są już na ostatniej prostej. W połowie maja projektanci mieli już gotowy projekt i mogli złożyć dokumenty potrzebne do uzyskania najważniejszej decyzji – zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Rozpoczęcie prac jest planowane na czwarty kwartał tego roku.

W ramach inwestycji powstanie torowisko o długości ok. 5,5 kilometra. Z pętli Krowodrza Górka poprowadzi na północ, przez dwupoziomowe skrzyżowanie z ulicą Opolską. Na wysokości ulicy Pachonńskiego skręci na wschód i przez ulicę Siewną dojedzie do ulicy Bociana. Tam z kolei skręci na północ, by doprowadzić do nowej pętli niedaleko granicy miasta, w pobliżu al. 29 Listopada.

Przy trasie tramwajowej powstaną trzy parkingi Park&Ride: przy pętli na Górcie Narodowej (300 miejsc) i dwa mniejsze na około 100 samochodów (jeden na wysokości pętli Krowodrza Górka, drugi w rejonie ul. Szopkarzy przy ul. H. Pachonńskiego).

– Budowa ma się zakończyć w czwartym kwartale 2020 roku. Projekt jest tak przystosowany, aby można było realizować 520 kursów na dobę. To będzie zupełnie nowa jakość z punktu widzenia miesz-

kańców północnych osiedli Krakowa, ale też i konkretna zachęta dla mieszkańców sąsiednich gmin, by pozostawili swoje samochody na parkingach i kontynuowali podróż komunikacją miejską – mówi Iwona Król, zastępca dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu.

Wzdłuż Trasy Łagiewnickiej

Równocześnie nowa linia tramwajowa będzie powstawać na południu miasta. Jest przewidziana w ramach rozpoczętej już budowy Trasy Łagiewnickiej i połączy pętlę na Kurdwanowie z linią do Borku Fałęckiego. Część trasy tramwaj pokona w tunelu, który będzie przebiegał pomiędzy sanktuariami Miłosierdzia Bożego i Jana Pawła II. Przy wybudowanym niedawno moście nad Wilgą, łączącym obydwie miejsca kultu, powstanie podziemny przystanek. Łącznie linia tramwajowa ma mieć 2,3 km długości i znacząco ułatwi podróżowanie pomiędzy Kurdwanowem a Borkiem Fałęckim i Ruczajem.

Na Azory

Miasto ma też inne plany związane z rozbudową sieci tramwajowej. Zarząd Inwestycji Miejskich

przygotowuje budowę linii na Azory. Podobnie jak ta na Górkę Narodową, ma się ona rozpoczynać na pętli Krowodrza Górka. Tramwaj pojedzie wzdłuż ulicy Opolskiej i dojedzie w miejsce obecnej pętli autobusowej. Co istotne, ZIM chce przy tej okazji przygotować również dokumenty potrzebne do uzyskania decyzji środowiskowej dla dalszej części inwestycji, a więc dla przedłużenia nowej linii na północ, wzdłuż ul. Jasnogórskiej w rejon ul. Chełmońskiego.

– Chcemy wyłonić wykonawcę jeszcze w tym roku. Tak, by decyzję ZRID uzyskać w drugiej połowie 2019 roku i zaraz potem rozpocząć prace budowlane – zapowiada Jan Machowski, rzecznik prasowy ZIM.

Do Mistrzejowic

ZIKiT natomiast pracuje nad pierwszą w Krakowie inwestycją tramwajową realizowaną w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego. Założenie jest takie, by to komercyjny partner wyłożył środki na budowę, miasto zaś wypłacałoby mu przez okres prawie 24 lat ustaloną w umowie opłatę. Firma zajmowałaby się również utrzymaniem wybudowanego odcinka.

Obecnie trwa etap składania wniosków przez firmy, które chcia-



łyby wziąć udział w postępowaniu. Dialog techniczny z potencjalnymi wykonawcami potrwa około 15 miesięcy. Na zaprojektowanie linii tramwajowej potrzeba ok. 1,5 roku, a na jej budowę – kolejne dwa.

Linia ma prowadzić od al. Jana Pawła II z przez ulice Meissnera, Młyńską, rondo Młyńskie, Lublańską, Dobrego Pasterza, Krzesławicką, Bohomolca do pętli w Mistrze-

jowicach przy ul. Ks. Jancarza.

– Te wszystkie inwestycje przyniosą znaczącą poprawę komfortu podróżowania komunikacją miejską po Krakowie. Powstaną nowe połączenia, które skrócą czas podróży. Z myślą o zwiększającej się sieci kupujemy też nowe tramwaje i rozbudowujemy infrastrukturę na zajeżdżniach – wylicza wiceprezydent Tadeusz Trzmiel.

To będzie jedna z najpiękniejszych ulic

Nowa nawierzchnia, szersze chodniki, zatoki parkingowe dla samochodów - tak będzie wyglądała ulica Krakowska po zmianach.



W najbliższym czasie ponownie zostanie rozpisany przetarg na znalezienie firmy, która wykona przebudowę ulicy w zabytkowym centrum Krakowa. Urzędnicy

w przyszłym roku mają rozpocząć prace związane z gruntowną modernizacją ulicy Krakowskiej, skrzyżowania z ulicą Dietla oraz mostu Piłsudskiego. Na to zadanie

w budżecie miasta są już zarezerwowane pieniądze.

Do remontu przeznaczony jest ponad 800-metrowy odcinek torowiska w ciągu ulicy Krakowskiej. – Zastosujemy technologię, która będzie służyła przez lata. Na wymianie skorzystają nie tylko pasażerowie tramwajów, ale również mieszkańcy pobliskich kamienic. Pojazdy będą poruszać się zdecydowanie ciszej po nowych szynach – deklaruje Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta.

Most na nowo

W ramach zadania wyremontowany będzie most Piłsudskiego. Nie tylko zostanie wymieniona nawierzchnia asfaltowa, ale poddane modernizacji będą elementy konstrukcji. – Most zyska nowy blask poprzez odnowienie jego koloru. W nocy będzie widoczny już z odali, ponieważ zamontujemy system iluminacji – zdradza szczegółowo Iwona Król, zastępca dyrektora ZIKiT ds. inwestycji.

Remont zostanie wykorzystany, aby wymienić elementy, które nie są widoczne na co dzień przez mieszkańców Krakowa. Pojawiają się nowe rury ciepłownicze oraz konstrukcje pod przebiegające kable. – To będzie remont generalny – dodaje Iwona Król.

Dla kierowców i pasażerów

Po ukończeniu inwestycji pewne nowości czekają na kierowców samochodami. Auta, w stronę centrum na odcinku od mostu do skrzyżowania z ulicą Józefa, będą musiały poruszać się po jednym pasie wspólnie z tramwajami. Podobna zasada zacznie obowiązywać na odcinku od skrzyżowania z ulicą Dietla aż po ulicę Węglową.

– Ze względu na charakter ulicy Krakowskiej, po której porusza się pieszo bardzo dużo krakowian oraz turystów, musieliśmy zdecydować o poszerzeniu chodników – informuje wiceprezydent Tadeusz Trzmiel. Podkreśla, że prze-

budowa nie będzie wiązała się z likwidacją miejsc postojowych. Obecnie na chodnikach wyznaczonych jest 40 stanowisk i tyle samo będzie po modernizacji, jednak zostaną zlokalizowane w zatoczkach parkingowych.

Nowością będą na pewno wyniesione przystanki wiedeńskie, które umożliwią pasażerom łatwiejsze wsiadanie do tramwajów.

Prze realizacji tej inwestycji elementy podtrzymujące sieć trakcyjną będą umieszczone na stylizowanych słupach. Ich zadaniem będzie również oświetlenie ulicy. O taki sposób mocowania kabli zabiegali sami mieszkańcy ulicy Krakowskiej – dodaje Iwona Król.

Przebudowa skrzyżowania

Robotnicy zajmą się również skrzyżowaniem z ulicą Dietla i Stradomską, gdzie zostaną wymienione rozjazdy tramwajowe, poszerzone chodniki oraz wymieniona nawierzchnia asfaltowa.



 **Kraków**

**Zarząd Infrastruktury
Komunalnej i Transportu**

**Jesteśmy dla Was!
12 616 75 55**

