



Tramwaj do Górki Narodowej: postępy po 10 miesiącach prac

2021-04-27

Po 10 miesiącach od rozpoczęcia prac widać już, szczególnie z lotu ptaka, jaki będzie miała przebieg budowana na zlecenie ZIM linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej. Na niemal całym ponad pięciokilometrowym odcinku prowadzone są już roboty budowlane.

Nowa linia tramwajowa będzie miała 5 km długości. W ramach zadania powstaną aż 23 perony tramwajowe. Realizacja zadania rozpocznie się już od skrzyżowania ul. Wybickiego, dr. Twardego i Bratysławskiej. Powstanie tam przystanek z jednym peronem tramwajowym. Kolejne dwa perony powstaną przy skrzyżowaniu z ul. Fieldorfa Nila. W ramach inwestycji zostanie zmodernizowana jezdnia tej ulicy, a skrzyżowanie tej ulicy z ul. Krowoderskich Zuchów stanie się rondem. Do ul. Fieldorfa Nila będzie dochodził buspas i jezdnia do obsługi parkingu.

W ramach inwestycji powstaną też trzy perony tramwajowe na pętli „Krowodrza Górka”. Tam też powstanie pierwszy z trzech parkingów P&R. Dalej linia tramwajowa będzie biegła w kierunku północnym, nad biegnącą w tunelu ulicą Opolską.

Dwa kolejne perony powstaną przy ul. Pachońskiego. W tym rejonie zlokalizowany będzie drugi z parkingów P&R. Następnie tramwaj skręci na wschód, by zatrzymać się na dwuperonowym przystanku w rejonie ul. Białoprądnickiej, a następnie przy ul. Górnickiego. Jadąc dalej w kierunku południowo-wschodnim wzdłuż ul. Siewnej dwa perony tramwajowe zaplanowano w rejonie skrzyżowania z ul. Mackiewicza.

Po kilkudziesięciu metrach trasa odłączy się od ul. Siewnej, by w rejonie ul. Bociana skręcić na północ. Tam powstaną kolejne dwa perony tramwajowe. Następnie, po pokonaniu magistrali kolejowej dwuperonowy przystanek przewidziano przy ul. Kuźnicy Kołtatajowskiej. Dwa perony zlokalizowane też będą przy skrzyżowaniu linii z ul. Banacha. Nowa trasa zakończy swój bieg przy pętli „Górka Narodowa”, gdzie powstaną trzy perony tramwajowe. Przy pętli powstanie też terminal autobusowy.

Prowadzona na zlecenie ZIM inwestycja to nie tylko w 60 proc. zielone torowisko, po którym do północnych dzielnic miasta pomknie szybki tramwaj. Na północ od ul. Opolskiej powstaną nowe elementy układu drogowego, które w połączeniu z przygotowywaną do budowy Trasą Wolbromską zmienią nawyki zmotoryzowanych.

Charakter dróg dojazdowych i tranzytowych stracą np. ulice Wyki, Białoprądnicka, Zielińska, Pachońskiego czy Pleszowska. Na powrót staną się one uliczkami o charakterze lokalnym. Aby zachęcić kierowców do korzystania z komunikacji miejskiej powstaną aż trzy parkingi P&R: pierwszy, największy, już przy pętli tramwajowo-autobusowej „Górka Narodowa”, drugi – pośredni - w rejonie ulic Pachońskiego i Szopkarzy, trzeci nieopodal pętli „Krowodrza Górka”. Łącznie, do dyspozycji zmotoryzowanych oddanych zostanie około 447 miejsc postojowych działających w systemie P&R. Wszystkie parkingi wyposażone będą w stacje do ładowania samochodów elektrycznych.

Rewolucję czeka rejon ulicy Opolskiej. Aby zapewnić bezkolizyjny i szybki przejazd tramwaju na



**Magiczny
Kraków**

północ, ruch samochodowy na linii wschód – zachód będzie poprowadzony około 100 metrowym, dwukomorowym tunelem. Komunikacja tramwajowa, rowerowa i piesza będzie się odbywać górami, z wykorzystaniem estakady nad doliną potoku Sudoł. Estakadą pojadą też kierowcy, którzy będą chcieli z ul. Opolskiej pojechać na północ w kierunku Trasy Wolbromskiej, z ominięciem ulic o charakterze lokalnym.

W ramach zadania powstają też inne obiekty. Nad rzeką Białuchą most, nad potokiem Bibiczanka przepust, a w ramach przekroczenia linii kolejowej nr 95 wybudowany będzie wiadukt kolejowy, po którym będą się poruszać pociągi. Ważnym elementem, bez którego nie dało by się zrealizować linii tramwajowej są specjalne konstrukcje oporowe, tzw. wanny, które powstają w rejonie ulic Kuźnicy Kołtatajowskiej i Słomczyńskiego. Takie rozwiązanie zapewni nie tylko odpowiednie nachylenie torowiska i odpowiednią stabilność terenu, ale przede wszystkim zniweluje drgania i hałas wynikający z ruchu tramwajów.

Budowa linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju to także nowa wielokilometrowa sieć ścieżek rowerowych, chodników i nowe oświetlenie. To elementy równie istotne jak zieleń. Aż 2680 sztuk drzew zostanie nasadzonych w granicach inwestycji. Pozostałe okazy zostaną posadzone na działkach wskazanych przez Zarząd Zieleni Miejskiej, głównie w rejonie ulicy Węgrzeckiej, gdzie powstanie nowy „Park Krakowian”.



**Magiczny
Kraków**

Po 10 miesiącach prac, obszar, gdzie prowadzone są prace widać bardzo dobrze szczególnie z lotu ptaka. Teren inwestycji został niemal całkowicie oczyszczony z kolidującej infrastruktury. Wykonawca jest mocno zaawansowany w przypadku przebudowy i budowy nowej infrastruktury podziemnej. Sieć elektroenergetyczna to 70 proc. zaawansowania, a sieć ciepłownicza – około 40 proc. (choć w rejonie Opolskiej to ponad 70 proc.). Okazuje się już most na rzece Białusze, a konstrukcje oporowe tzw. wanny, dobijają już do 50 proc. zaawansowania. Prace trwają też przy innych obiektach inżynierskich oraz przy przekładkach pozostałych sieci uzbrojenia.

Wykonawca prowadzi też roboty w branży drogowej i torowej. Doskonale widać to w rejonie ulicy Banacha, gdzie prace ziemne pod przyszłe torowisko i drogę zaawansowane są w ponad 70 proc, ale także pomiędzy ulicą Mackiewicza na Górnickiego, gdzie wykonano frezowanie starej nawierzchni, podobnie jak na odcinku ulicy Pachońskiego przy skrzyżowaniu z ulicą Zielińską. Roboty drogowe i torowe trwają też pomiędzy ulicą Zielińską i Białoprądnicką, gdzie również ściągnięto już pierwszą warstwę ziemi.

Inwestycja objęła już niemal cały odcinek od ul. Bratysławskiej do Górki Narodowej. Wyjątkiem jest rejon, gdzie powstanie pętla początkowa. Tam prace będą realizowane po przeprowadzeniu remediacji zanieczyszczonego terenu.

Zadanie realizowane jest w trybie „zaprojektuj i wybuduj”. Wykonawcą inwestycji jest konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Usług Technicznych „Intercor” Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwo Inżynieryjnych Robót Kolejowych „Tor-Krak” Sp. z o.o. Wartość kontraktowa zadania to 327 mln zł. Zgodnie z kontraktem, realizacja zadania powinna zakończyć się w 2022 roku.

Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 na łączną kwotę ok. 151 mln zł.