Ponad pół miliona pasażerów tramwaju do Górki Narodowej

2023-10-25

To prawdziwa rewolucja dla północnych dzielnic Krakowa. Od 4 września mieszkańcy osiedli położonych na północ od ul. Opolskiej mogą wybrać tramwaj, by dojechać do centrum i innych dzielnic miasta. W pierwszym miesiącu z nowej oferty komunikacyjnej skorzystało ponad pół miliona pasażerów.

Przypomnijmy, że budowa linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (etap III) na odcinku Krowodrza Górka – Górka Narodowa wraz z towarzyszącą infrastrukturą rozpoczęła się w lipcu 2020 roku. W pierwszym roku wykonawca – firma Intercor Sp. z o.o. – skupiał się głównie na robotach związanych z budową i przebudową instalacji podziemnych. Zakres był olbrzymi – przypomnijmy, że inwestycja prowadzona jest w mocno zurbanizowanym obszarze, a długość samej linii tramwajowej do 5,5 km. Wymienione zostały wszystkie możliwe sieci podziemne, przez co infrastruktura komunalna stała się bezpieczna i niezawodna.

W kolejnym etapie rozpoczęła się budowa nowej infrastruktury – przede wszystkim związanej z linią tramwajową, a także przebudowa i budowa układu drogowego, ścieżek rowerowych i chodników. Warto przypomnieć, że od jesieni ubiegłego roku pasażerowie mogą korzystać z przebudowanego torowiska na odcinku od ul. Wybickiego do ul. Fieldorfa Nila, a także z wybudowanej od nowa pętli tramwajowej „Krowodrza Górka P+R”. Co istotne, układ nowej pętli umożliwi w przyszłości rozwój sieci tramwajowej do osiedli w północno-zachodniej części Krakowa.

Od maja tego roku dostępny jest już tunel drogowy wzdłuż ul. Opolskiej. Wcześniej oddany do ruchu został zupełnie nowy, brakujący dotychczas odcinek ulicy Pachońskiego – od ul. Zielińskiego do ul. Górnickiego. W układzie docelowym działają już ulice, drogi rowerowe i chodniki w obszarze od ul. Wybickiego do ul. Banacha. Na skrzyżowaniach działa sygnalizacja świetlna. Warto zachować ostrożność, szczególnie na przecięciu z linią tramwajową.

Aby tramwaj mógł sprawnie pokonać nową trasę, powstały liczne konstrukcje inżynierskie: układ estakad nad potokiem Sudół, most nad rzeką Białuchą, przepust nad potokiem Bibiczanka, wiadukt kolejowy na linii nr 95 pomiędzy ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej a ul. Bociana i specjalną konstrukcję betonową, tzw. wannę na Górce Narodowej.

Nowa linia ma zachęcić osoby mieszkające w północnych dzielnicach, a także przyjezdnych z gmin ościennych do korzystania z transportu zbiorowego. Dlatego do dyspozycji mieszkańców będzie łącznie ponad 660 miejsc postojowych na trzech parkingach P+R. Dwa z nich – przy pętli „Krowodrza Górka” i przy ul. Pachońskiego są już dostępne.

O tym, że rewolucja komunikacyjna na północy dokonała się, świadczą liczby. Z danych MPK SA wynika, że w pierwszym miesiącu funkcjonowania trasy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, na odcinku od przystanku „Papierni Prądnickich” do pętli „Krowodrza Górka P+R” z komunikacji tramwajowej skorzystało ponad pół miliona podróżnych. Tramwaje linii nr 18 i 50 wykonały prawie 15 tys. kursów, a łączna liczba przejechanych kilometrów na trasie „Krowodrza Górka P+R” – „Papierni Prądnickich” wyniosła 62 500. W dni powszednie nowa linię obsługują 42 składy tramwajowe, a w

weekendy – 20.

Uruchomienie komunikacji tramwajowej nie oznacza to zakończenia realizacji całego projektu. Trwają roboty przy budowie zintegrowanego węzła przesiadkowego na Górce Narodowej: dwupoziomowego parkingu P+R z terminalem autobusowym i pętlą tramwajową.

Drugi istotny element, który przed nami to nasadzenia. Prace przygotowawcze już się rozpoczęły, nasadzono część krzewów, teren przygotowywany jest pod nasadzenia drzew. Do końca tego roku obszar od ul. Wybickiego do ul. Węgrzeckiej ozdobi ok. 3,5 tys. nowych drzew i ponad 40 tys. krzewów – zdecydowana większość w granicach inwestycji. W rejonie ulicy Węgrzeckiej, a więc nieopodal pętli na Górce Narodowej, zostanie utworzony kolejny „Park Krakowian”. Warto też podkreślić, że wszędzie tam, gdzie to możliwe ze względów technologicznych, zastosowano tzw. zielone torowisko. Oznacza to, że około 60 proc. linii jest zielona. Do tego wiaty przystankowe z dachami z rozchodników. Część już została zamontowana. Docelowo wszystkie wiaty będą zielone.

Wszystkie elementy największej infrastrukturalnej inwestycji Krakowa na północy mają zostać oddane do użytku jeszcze w tym roku. Aktualnie budowa linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (etap III) na odcinku Krowodrza Górka – Górka Narodowa wraz z towarzyszącą infrastrukturą to koszt rzędu 600 mln zł.

Projekt realizowany jest przy wsparciu z Unii Europejskiej oraz rządu RP. Dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 wynosi 184 mln zł, a 38 mln zł miasto dostało na realizację zadania w ramach rządowego programu wsparcia przygotowań III Igrzysk Europejskich w 2023 r. Łączny koszt dofinansowania zewnętrznego to ok. 222 mln zł.