Magiczny Kraków

Inwestujemy w komunikację

2023-09-13

Najważniejsza część najbardziej oczekiwanej w tym roku inwestycji transportowej jest już dostępna dla mieszkańców! Od początku września pasażerowie podróżują nową linią Krakowskiego Szybkiego Tramwaju na odcinku Krowodrza Górka – Górka Narodowa. A to tylko jedna z wielu nowości, które usprawnią komunikację w naszym mieście. I to już w najbliższych miesiącach.

Nowa trasa tramwajowa, o długości ponad 5 km, zaczyna się na pętli Krowodrza Górka. Linię poprowadzono w kierunku północnym do ul. Pachońskiego, gdzie tramwaj skręca w prawo i dalej jedzie wzdłuż ulic Pachońskiego i Siewnej. W rejonie ul. Bociana trasa skręca w kierunku ulic Kuźnicy Kołłątajowskiej i Banacha i prowadzi aż do pętli autobusowo-tramwajowej z nowoczesnym dworcem. – Dzięki tej linii mieszkańcy mogą dojechać transportem publicznym do śródmieścia w zaledwie 20 minut – mówi prezydent Krakowa Jacek Majchrowski. Podkreśla, że w ramach inwestycji powstała także sieć dróg rowerowych, co daje kolejną możliwość sprawnego przemieszczania się. – Wszystko to wpłynie na znaczne uspokojenie ruchu samochodowego i poprawę bezpieczeństwa drogowego w rejonie istniejących i nowo powstających osiedli pomiędzy ul. Opolską a północną granicą miasta – dodaje prezydent.

Dynamiczny rozwój

Północ Krakowa to rejon, który bardzo intensywnie się rozwija. Już obecnie, według danych krakowskiego magistratu, w obrębie oddziaływania nowej linii tramwajowej zameldowanych jest ponad 18 tys. osób. Do tej grupy należy doliczyć osoby mieszkające tam bez meldunku, przyjezdnych z gmin położonych na północ od Krakowa, a także tych, którzy dopiero zasiedlą budowane i planowane obiekty mieszkaniowe. Szacuje się, że z tramwaju na Górkę Narodową korzystać będzie ok. 30 tys. krakowian. Jednym z nich jest pan Bogdan, który od kilku lat mieszka z żoną na osiedlu przy ul. Kuźnicy Kołłątajowskiej. – Do tej pory przeżywaliśmy komunikacyjny horror. Bywały pory dnia, że do centrum Krakowa jechaliśmy nawet i godzinę. Z niecierpliwością czekaliśmy więc na ten tramwaj – mówi.

Zielona linia

Ostatecznie jednak pierwsi pasażerowie pojechali nową linią tramwajową już na początku września. Nie oznacza to jednak zakończenia całego zadania, bo prace nadal trwają. – Przed nami jest jeszcze dokończenie budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego na Górce Narodowej: dwupoziomowego parkingu P+R z terminalem autobusowym i pętlą tramwajową – mówi Łukasz Szewczyk. Dodaje, że wkrótce rozpoczną się także nasadzenia ok. 3,5 tys. drzew i ponad 40 tys. krzewów. – Z kolei w rejonie ul. Węgrzeckiej, a więc nieopodal pętli na Górce Narodowej, zostanie utworzony kolejny Park Krakowian. Ponadto wszędzie tam, gdzie to możliwe pod względem technologicznym, zastosowano tzw. zielone torowisko. Oznacza to, że ok. 60 proc. linii będzie zielone. Zielone będą także wszystkie wiaty przystankowe. Część z nich, pokryta dachami z rozchodników, już powstała – opisuje dyrektor ZIM.

Całe zadanie kosztuje blisko 600 mln zł i jest dofinansowywane ze środków Unii Europejskiej (184 mln zł) oraz polskiego rządu (38 mln zł) w ramach „Programu wsparcia przygotowania i organizacji III Igrzysk Europejskich w 2023 roku”.

Kulminacja inwestycji na północy

Równolegle z budową linii KST do Górki Narodowej wystartowała rozbudowa al. 29 Listopada i budowa Trasy Wolbromskiej, czyli zachodniej obwodnicy Zielonek. Te trzy inwestycje sąsiadują ze sobą i realizowane są w ramach pakietu prac dla północy Krakowa. – Te zadania diametralnie zmienią przyzwyczajenia komunikacyjne mieszkańców – uważa dyrektor Szewczyk. – Układ nowych ulic spowoduje, że wykorzystywane dotychczas jako tranzytowe uliczki o charakterze osiedlowym będą miały wreszcie taki charakter. Łącznie powstanie też ponad 13 km dróg rowerowych, a dzięki trzem parkingom P+R o 100 proc. zwiększy się ogólna liczba miejsc postojowych na tego typu parkingach w skali całego miasta – wylicza.

Prace przy al. 29 Listopada to de facto rozbudowa wylotówki na Warszawę na odcinku ok. 2,6 km. Powstają tam dwupasmowe jezdnie, pas dla komunikacji zbiorowej, chodniki, ścieżki rowerowe (5,3 km) i ekrany akustyczne. Łącznie przebudowanych lub zbudowanych od nowa zostanie aż 15 skrzyżowań. – Okolice nowej al. 29 Listopada ozdobi 371 drzew i ok. 17 tys. krzewów. Rośliny zostaną nasadzone na projektowanych zielonych skwerach w rejonie ulic: Chlebowej, Rybianka i Felińskiego oraz na pasach zieleni wzdłuż al. 29 Listopada – tłumaczy Jan Machowski z ZIM.

Z kolei Trasa Wolbromska to nowa, dwukilometrowa „wylotówka” prowadząca na północ. Jej krakowski odcinek rozpoczyna się w rejonie ul. Pachońskiego. Wybudowany został już m.in. łącznik pomiędzy nową trasą a ul. Glogera, która także została rozbudowana. Powstał wiadukt nad torami kolejowymi oraz przejście podziemne umożliwiające ruch pieszy i rowerowy. Miłośnicy dwóch kółek zyskają kolejne 2 km dróg rowerowych. – Trasa Wolbromska ma usprawnić wyjazd z Krakowa na północ i odciążyć istniejące drogi dojazdowe do naszego miasta z gminy Zielonki. Nowa trasa będzie się łączyć z północną obwodnicą Krakowa, budowaną obecnie przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dzięki temu powstanie alternatywna wobec ulic Jasnogórskiej i Łokietka oraz al. 29 Listopada trasa wylotowa i wjazdowa do Krakowa od strony północnej – tłumaczy Jan Machowski. Urzędnicy zapewniają, że wspomniane wyżej inwestycje drogowe zakończą się jeszcze w tym roku.

Newralgiczne skrzyżowanie

Od dwóch tygodni trwa z kolei przebudowa ulic Zwierzynieckiej i Kościuszki, w ścisłym centrum miasta. – Musimy uzbroić się w cierpliwość, ale wiemy, że ten remont jest konieczny. Bardzo długo czekaliśmy na wymianę fatalnej nawierzchni – mówi pan Krzysztof, mieszkaniec Salwatora. W sumie przebudowany zostanie odcinek od Salwatora aż po filharmonię przy Plantach. Przejazd na całej tej trasie już został zamknięty, a dla samochodów i komunikacji miejskiej wyznaczone zostały objazdy. – W ramach inwestycji wymienione zostaną torowisko, trakcje, nawierzchnia dróg i chodników. Kompleksowo zmodernizowane zostaną również podziemne sieci. Dodatkowo odświeżeniu ulegnie mostek nad Rudawą oraz pętla tramwajowa – wylicza Krzysztof Wojdowski z Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Prace potrwają 12 miesięcy i będą kosztować 94 mln zł. – Niestety, nie mogliśmy robić tego

etapami. Po pierwsze, i najbardziej oczywiste, dlatego, że tramwaj nie pojedzie jedynie „odcinkowo”. Po drugie, byłoby to niebezpieczne dla wszystkich użytkowników ruchu: pieszych, rowerzystów i kierowców. Staramy się natomiast utrzymywać ruch lokalny, czyli możliwy jest dojazd do poszczególnych budynków przy przebudowywanych ulicach – tłumaczy przedstawiciel ZDMK. Najbardziej newralgiczne miejsce, czyli skrzyżowanie przy Jubilacie, gdzie ul. Kościuszki łączy się z ul. Zwierzyniecką, Alejami Trzech Wieszczów i mostem Dębnickim, będzie gotowe już w listopadzie tego roku. To oznacza, że przejazd samymi Alejami będzie przebiegał znacznie płynniej. Wtedy też zakończy się remont nawierzchni samego mostu Dębnickiego. – Przy tej inwestycji nie chodziło nam wyłącznie o wymianę nawierzchni, ale o poprawę ogólnego stanu technicznego tej przeprawy przez Wisłę – tłumaczy Krzysztof Wojdowski. Koszt remontu mostu to blisko 7 mln zł.

Tramwaj na Górkę Narodową w liczbach

Budowa linii tramwajowej to tak naprawdę cały szereg mniejszych zadań. Oto jak prezentuje się linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju Krowodrza Górka – Górka Narodowa w liczbach:

- 5,5 km podwójnego torowiska (łącznie 11 km torów tramwajowych)
- 23 perony tramwajowe
- 1 zintegrowany węzeł przesiadkowy
- 1 przebudowany węzeł przesiadkowy
- 3 parkingi P+R z ponad 650 miejscami postojowymi wraz z miejscami dla niepełnosprawnych oraz stacjami do ładowania pojazdów elektrycznych
- 1 tunel
- 3 estakady
- 1 kładka dla pieszych
- 1 most
- 1 przepust
- 1 wiadukt kolejowy
- 6,3 km tras rowerowych
- 3,5 tys. nowych drzew
- 40 tys. nowych krzewów
- dwie linie: nr 18 i nr 50.