



Kraków stawia na tramwaje

2015-09-23

22 września kierowcy samochodów mogli podróżować w Krakowie komunikacją miejską za darmo. To tylko jedna z form promowania w naszym mieście transportu publicznego. - Najważniejszą promocją komunikacji miejskiej są same inwestycje, a szczególnie rozbudowa linii tramwajowych - podkreśla Tadeusz Trzmiel, Zastępca Prezydenta Krakowa.

Tramwaj na osiedle Ruczaj (do pętli Czerwone Maki), estakada Lipska-Wielicka, modernizacja linii Rondo Mogiłskie – Plac Centralny oraz wymiana torowiska i przebudowa układu drogowego w rejonie Plant... To tylko kilka przykładów inwestycji miejskich prowadzonych przez ZIKIT, których celem jest poprawa komunikacji tramwajowej w Krakowie.

- Dalsza rozbudowa systemu tramwajowego, zwłaszcza o parametrach tramwaju szybkiego, w tym także tramwajowych odcinków tunelowych, jest obecnie najefektywniejszym sposobem na rozwiązanie problemów komunikacyjnych – uważa dr inż. Marek Bauer z Politechniki Krakowskiej.

Jak dodaje, szybki tramwaj stanowi swego rodzaju kompromis pomiędzy sprawnym przejazdem oraz akceptowalnymi przez pasażerów długościami dojeżdżania do przystanków. - Zaletami szybkiego tramwaju są też relatywnie niskie – choćby w porównaniu z metrem - koszty inwestycyjne i eksploatacyjne, a także możliwość stworzenia gęstej i spójnej sieci połączeń, oferującej powiązania alternatywne np. w przypadku awarii – zaznacza ekspert.

Na zalety komunikacji tramwajowej coraz mocniej zwraca uwagę również Unia Europejska, podkreślając, że są to pojazdy ekologiczne, bardziej pojemne, odporne na korki i choć infrastruktura tramwajowa jest droższa od np. autobusowej, to już eksploatacja przynosi większe oszczędności. Dla porównania życie autobusu to kwestia około 10 lat, tramwaju – 30.

Najnowszą krakowską inwestycją w tej dziedzinie jest otwarta 30 sierpnia 2015 r. estakada łącząca ulice Lipską i Wielicką (koszt: 135 mln zł, 70 mln ze środków unijnych), która jest dopełnieniem pierwszej linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Kursują przez nią trzy tramwaje: nr 50 z Krowodrzy Górki do Kurdwanowa (czas przejazdu nieco ponad 30 minut) oraz 9: Mistrzejowice – Nowy Bieżanów oraz 11 (Mały Płaszów – Czerwone Maki). Umożliwia skrócenie czasu przejazdu na osi północ- południe oraz zapewnia alternatywną trasę przejazdu do Bieżanowa i Kurdwanowa, dużych krakowskich osiedli.

Warto dodać, że Politechnika Krakowska już w październiku przeprowadzi badania na zmienionej linii nr 50, co umożliwi porównanie prędkości i czasu przejazdu tramwajów przed i po oddaniu do użytkowania nowego odcinka z estakadą Lipska – Wielicka.

Nowe linie zwiększają także atrakcyjność inwestycyjną miasta oraz ułatwiają dostęp do miejsc pracy, nauki czy usług. Doskonałym tego przykładem jest oddana do użytku w listopadzie 2012 roku trasa tramwajowa łącząca osiedle Ruczaj (pętla Czerwone Maki) z centrum Krakowa. Koszt całej budowy to 182 mln zł (UE: 52 mln zł). W ten sposób, po dwóch latach prac, południowo-zachodnia część Krakowa zyskała szybkie połączenie z centrum, a przy pętli autobusowo-tramwajowej powstał pierwszy w mieście parking typu park&ride. Także uruchomiona rok wcześniej linia tramwajowa do Małego Płaszowa potwierdziła regułę, że



poprawa obsługi komunikacyjnej to szansa na szybszy rozwój.

Na uwagę zasługuje również kolejna inwestycja miejska ostatnich lat. Chodzi o przebudowę odcinka Rondo Mogiłskie – Plac Centralny, która trwa od początku 2014 roku. W ramach inwestycji wymieniono torowiska, a także nawierzchnie jezdni i chodników, powstały ścieżki rowerowe. Co najważniejsze - po zakończeniu prac tramwaje jadą do Nowej Huty szybciej i ciszej. Koszty: 142,9 mln zł, z Unii: 68,6 mln zł.

- Oczywiście, prędkości tramwajów będą zróżnicowane. Na odcinkach KST możliwe są średnie prędkości komunikacyjne (uwzględniające zatrzymania na przystankach) na poziomie 25 km/h, a więc bardzo atrakcyjne z punktu widzenia czasu trwania całej podróży. Ale np. na I obwodnicy już średnia prędkość komunikacyjna na poziomie 16 km/h będzie satysfakcjonująca, w tym miejscu wyższa byłaby zagrożeniem dla pieszych – zaznacza Marek Bauer.

Kwestia ruchu w ścisłym centrum Krakowa zostanie zatem ulepszona w inny sposób. Od połowy lipca trwa remont torowiska i przebudowa układu drogowego na ul. Dunajewskiego, który potrwa do końca listopada. Jest to drugi etap remontu w rejonie Plant, który finalnie wprowadzi ruch jednokierunkowy dla samochodów na odcinku Piłsudskiego – Dworzec Główny. Pierwszy etap tej inwestycji – remont odcinka od Piłsudskiego do Karmelickiej przeprowadzono wiosną tego roku. Z początkiem przyszłego roku rozpocznie się remont odcinka do Dworca Głównego.

Ponadto w czasie wakacji przeprowadzono szereg mniejszych remontów, np. torowiska na ul. Westerplatte, ul. Limanowskiego, ul. Dietla, między Dworcem Towarowym a Politechniką Krakowską oraz w tunelu tramwajowym pod dworcem kolejowym. W tym roku w miejskim budżecie na remont torowisk przeznaczono było 40 mln zł.

Obecna sieć tramwajowa wymaga stałej rozbudowy. Według inżyniera Bauera możliwości są spore: nowe trasy tramwajowe na Górkę Narodową i Azory, łącznik między Kurdwanowem a linią do Borku Fałęckiego, czy tramwaj w ul. Nowohuckiej.

Część z tych propozycji planowana jest w najbliższych latach, np. powstanie Szybkiego Tramwaju do osiedla Azory. Obecnie powstaje koncepcja tej inwestycji, która będzie konsultowana z mieszkańcami. Rok 2016 to czas zdobycia decyzji środowiskowych, a potem w kolejnych latach ruszy realizacja, której finał ma nastąpić najpóźniej do 2020 roku. Nowa trasa ma być funkcjonalnie połączona z drugą oczekiwaną linią do Górki Narodowej. Niewykluczone, że oba newralgiczne odcinki będą powstawać równolegle w czasie. Szacunkowe koszty to 100 mln zł (linia na Azory) i 250 mln zł (Krowodrza Górka).

Ponadto w ubiegłym roku zakończyły się także konsultacje społeczne dotyczące budowy trasy tramwajowej od Meissnera do Mistrzejowic. W gotowej już koncepcji trasy przewidziana jest m.in. budowa tunelu pod rondem Polsadu.