



## Jakie szanse na tramwaj pod Wawelem?

2019-08-14

**Czy w przyszłości będziemy podróżować tramwajem z widokiem na Wawel? Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przygotował już opracowanie, którego celem jest określenie czy i na jakich warunkach byłoby to możliwe.**

Praga, Lizbona. Gandawa. Co je łączy? Wszystkie te miasta mają od dawna linie tramwajowe zlokalizowane w historycznej tkance miejskiej, bezpośrednio sąsiadujące z cennymi zabytkami i zwartą zabudową. Podobnie mogłoby być w Krakowie.

ZTP proponuje, by linię tramwajową poprowadzić od Filharmonii Krakowskiej do Wawelu ulicami: Straszewskiego, Podzamcze, św. Idziego w kierunku ul. św. Gertrudy. W opracowaniu przeanalizowano istniejący stan ulic, biorąc pod uwagę uwarunkowania planistyczne, przestrzenne i transportowe.

Wspomniany obszar jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Bulwary Wisły”, w którym powyższe ulice figurują jako ulice lokalne, co daje możliwość na poprowadzenie linii tramwajowej, choć w dokumencie ta nie została przewidziana. Ponieważ część ul. Podzamcze i św. Idziego znajdują się w granicach Starego Miasta wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa Kultury UNESCO, a ul. Straszewskiego leży w strefie buforowej, cały omawiany obszar obejmuje park kulturowy Stare Miasto.

Centrum Krakowa generuje największy ruch, z którego blisko połowa odbywa się środkami komunikacji miejskiej. Aż 14 z 23 linii kursuje w obrębie tzw. pierwszej obwodnicy. Już kilka lat temu przebudowano jej fragment, co zwiększyło przepustowość trasy dla pojazdów komunikacji miejskiej, ale potrzebne są kolejne działania, by poprawić niezawodność sieci w ścisłym centrum i dać możliwość objazdu w przypadku awarii na istniejących ciągach. Dlatego specjaliści z ZTP widzą potrzebę stworzenia alternatywnej trasy tramwajowej dla przepełnionego przejazdu przez plac Wszystkich Świętych czy ul. Basztową w relacjach wschód-zachód.

W przygotowanej koncepcji zaproponowano jak najmniejszą ingerencję w ukształtowanie istniejącego układu drogowego z jednoczesnym dążeniem do uzyskania jak najlepszych parametrów technicznych przejazdu tramwajów. Jezdnie z torowiskiem i chodniki miałyby się znajdować w jednej płaszczyźnie. Długość planowanego odcinka linii to nieco ponad 830 m. Przewidziano nowy przystanek tramwajowy – przy ul. Straszewskiego.

Z uwagi na estetykę przestrzeni tramwaj pod Wawelem poruszałby się bez sieci trakcyjnej. Obecnie kursujące po mieście składy nie są do tego przystosowane, ale już za dwa lata w Krakowie będzie 50 odpowiednich pojazdów. Dodatkowo – w celu zredukowania drgań w sąsiedztwie zabytków – w torowisku można zastosować wibroizolacyjne maty.

Zdaniem autorów opracowania, niezbędnym będzie ograniczenie prędkości przejazdu tramwajów i uzyskanie szeregu ustępstw od warunków technicznych, jakie powinny spełniać drogi publiczne, co jednak nie dyskwalifikuje idei nowego połączenia tramwajowego. Budowa nowej linii wymusiłaby też zmiany w organizacji ruchu drogowego, szczególnie tranzytowego, ale jak podkreślono w raporcie proponowane ograniczenia (w żadnym z dwóch proponowanych



**Magiczny  
Kraków**

wariantów) nie objęłyby mieszkańców, dojazdów do posesji i rowerzystów.

Pomysł budowy nowej linii został dziś zgłoszony do zaopiniowania przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

### **Zobacz także:**

- [Tramwaj z widokiem na Wawel - analiza możliwości poprowadzenia linii tramwajowej od Filharmonii do Wawelu \[PDF\]](#)