



Zaawansowanie prac na budowie KST do Górki Narodowej

2022-10-03

Znamy dane dotyczące stanu zaawansowania budowy linii tramwajowej do Górki Narodowej na koniec sierpnia tego roku. Zgodnie z planem, do zakończenia realizacji zadania pozostał rok.

Największe zaawansowanie robót zanotowano w przypadku prac związanych z budową i przebudową infrastruktury podziemnej i naziemnej. W tym przypadku zrealizowano już 93 proc. przewidzianego zakresu.

Duże zaawansowanie – 79 proc. – widać też w przypadku budowy obiektów inżynierskich. W 98 proc. wykonano przepust nad Bibiczanką, w 20 proc. zaangażowana jest budowa wiaduktu w linii kolejowej nr 95. W przypadku tego elementu infrastruktury roboty wystartowały w drugiej połowie czerwca br. Konieczna do tego była zgoda na zamknięcie infrastruktury kolejowej.

Na półmetku są roboty drogowe i torowe. W przypadku nowych jezdni wykonano ok. 61 proc. W całości rozebrano stare torowiska na odcinku od skrzyżowania ul. Bratysławskiej, Doktora Twardego i Wybickiego do pętli Krowodrza Górka. Z kolei budowa nowej infrastruktury torowej, a więc torowiska, elementów trakcji oraz podstacji trakcyjnych, wykonana jest w ok. 25 proc.

Jeśli chodzi o finansowe wykonanie zadania, na koniec sierpnia wyniosło ono 269,5 mln zł. Przypomnijmy, że projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Wartość dofinansowania to ok. 184 mln zł.

Warto wiedzieć, że aktualna wartość kontaktu z firmą Intercor na budowę linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej wynosi 402,6 mln zł. Niedawno ZIM podpisał aneksy zwiększające wynagrodzenie w związku z koniecznością przeprowadzenia robót dodatkowych.

Co złożyło się na zwiększenie pierwotnej kwoty kontraktu? To przede wszystkim koszt prac wynikających ze zmian w projekcie na etapie uzgodnień jednostek, zarządców mediów, a także powtórnej oceny środowiskowej. Już z tego ostatniego powodu niemal dwukrotnie zwiększyła się liczba ekranów akustycznych, które wykonawca musi wybudować w ramach zadania. Z kolei na etapie uzgodnień pojawiła się konieczność wykonania dodatkowej podstacji trakcyjnej oraz kabli trakcyjnych. Wszystko po to, aby realizowana inwestycja dała możliwość zwiększania liczby tramwajów w przyszłości, zarówno do budowanej pętli na Górcie Narodowej, jak i do planowanej linii na Azory.

Mocniej rozbudowywana – względem pierwotnych założeń – jest też infrastruktura sieciowa, na przykład sieć teletechniczna. Wszystko po to, aby do infrastruktury można było podłączać kolejnych odbiorców rozbudowującej się północy miasta bez konieczności ingerencji w torowisko i układ drogowy, realizowany w ramach inwestycji tramwajowej do Górki Narodowej.

Nowym elementem zadania jest łącznik drogowy między ulicami Słomczyńskiego a Kuźnicy Kołtatajowskiej. Pierwotnie ta inwestycja drogowa miała zostać zrealizowana przez dewelopera w ramach ostatniego etapu dużej inwestycji mieszkaniowej, powstającej w tej części Górki Narodowej. Ten etap osiedla jeszcze nie powstał, dlatego aby nie wstrzymać



robót przy budowie linii tramwajowej ustalono, że budową łącznika zajmie się wykonawca inwestycji tramwajowej. Nie bez wpływu na aktualną kwotę kontraktu miały też roboty dodatkowe, wynikające z nadzoru archeologicznego.

Warto wiedzieć, że w Prokuraturii Generalnej toczy się postępowanie mediacyjne związane ze złożonym przez firmę Intercor roszczeniem finansowym na kwotę 100 mln zł. Roszczenie uzasadniane jest niezależnym od wykonawcy wzrostem kosztów wynikających z sytuacji ogólnej – rosnącej inflacji, wojny na Ukrainie i pandemii Covid-19. O wyniku postępowania dowiemy się za kilka tygodni.

ZIM prowadzi też negocjacje finansowe z wykonawcą w sprawie zwiększenia kwoty kontraktu z uwagi na konieczność remediacji terenu pod pętlę tramwajową na Górcie Narodowej oraz przeprojektowania i budowy parkingu P+R nad planowaną pętlą. W tym przypadku rozmowy są zaawansowane.

Budowa linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej to obecnie największa samorządowa inwestycja infrastrukturalna w północnej części Krakowa. Trasa nowego tramwaju będzie miała łącznie ok. 5,5 km długości. W ramach zadania powstaną aż 23 perony tramwajowe, a do dyspozycji zmotoryzowanych oddanych zostanie ok. 600 miejsc postojowych na trzech parkingach P&R.

W ramach zadania budowanych jest aż siedem obiektów inżynierskich, które pozwolą na sprawne przemieszczanie się tramwajów na północ miasta. Krakowski Szybki Tramwaj na Górkę Narodową to szereg rozwiązań proekologicznych. Ponad 60 proc. torowiska będzie zielona. W ramach projektu powstaje też nowy układ drogowy o charakterze osiedlowym.

Budowa Krakowskiego Szybkiego Tramwaju to także 6,3 km ścieżek rowerów i ciągów pieszo-rowerowych, a tam, gdzie to jest konieczne dla zapewnienia komfortu mieszkańców – ekrany akustyczne.

Przypomnijmy, że podstawowym celem realizowanej przez miasto inwestycji jest zapewnienie dogodnego połączenia tramwajowego dla tysięcy mieszkańców północy Krakowa, pozbawionych dotychczas takiego szybkiego środka transportu. Dojazd tramwajem do śródmieścia potrwa nieco ponad 20 minut. Nowy układ drogowy, który powstaje, uporządkuje ruch samochodowy w tej części Krakowa. Nie bez znaczenia są też nowe trasy rowerowe, szczególnie umożliwiające osobom podróżującym po Krakowie jednośladaми sprawny przejazd pod linią kolejową nr 95 oraz ulicą Opolską.

Zadanie realizowane jest w trybie „Zaprojektuj i wybuduj”, na podstawie podpisanego 22 maja 2017 r. kontraktu z konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Usług Technicznych „Intercor” sp. z o. o. oraz Przedsiębiorstwo Inżynierskich Robót Kolejowych „Tor-Krak” sp. z o.o.