



Zmieniamy Kraków dla mieszkańców

2022-09-28

W listopadzie uruchomimy tramwaj do wybudowanej od nowa pętli na Krowodrzy Górce - zapowiada Łukasz Szewczyk, dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w rozmowie z Tadeuszem Mordarskim. Kierowana przez niego jednostka w tym roku kończy pięć lat.

Najbardziej newralgiczne inwestycje prowadzone przez ZIM to te na północy Krakowa. Mowa tu o tramwaju na Górkę Narodową i rozbudowie al. 29 Listopada. Szczególnie ten pierwszy wywołuje spore poruszenie.

Łukasz Szewczyk: Nie dziwię się. Budowa tramwaju na Górkę Narodową bezpośrednio oddziałuje na 7 tys. osób! To pokazuje skalę tej inwestycji. Na etapie decyzji ZRID zawiadamialiśmy aż 4,5 tys. osób. To nie jest więc budowa jakiegoś obiektu, gdzie mamy kilku sąsiadów. To bardzo duże przedsięwzięcie. Nie prowadzimy też małego remontu, a budujemy 5,5 km nowej linii tramwajowej w ścisłej zabudowie. Do tego nowe ulice, ścieżki rowerowe, chodniki. Mieszkańcy nie powinni być tym zaskoczeni, bo od lat inwestycja wpisana jest do dokumentów planistycznych Miasta. Każdy, kto kupował mieszkanie w tym rejonie, na pewno zdawał sobie sprawę, że bezpośrednio w jego sąsiedztwie będzie jeździł tramwaj, który poprawi i przyspieszy dojazd z północy do innych dzielnic Krakowa. Co więcej, deweloperzy budujący mieszkania na Górce Narodowej chwalą się w swoich ofertach, że będzie tam dojeżdżał tramwaj. Przedstawiali to, zresztą zgodnie z prawdą, jako wielką korzyść dla mieszkańców. Do tej pory bowiem nie było alternatywy dla komunikacji autobusowej, kursującej przeciążoną al. 29 Listopada i osiedlowymi uliczkami.

Musi Pan jednak przyznać, że wprowadzenie każdej nowej organizacji ruchu w tamtym rejonie generuje spore korki.

Korki zawsze powodują niezadowolenie. Niestety, nie ma alternatywy w postaci wprowadzenia specjalnej linii autobusowej, bo nie ma jej którędy puścić. Na szczęście udrogniliśmy już dwa pasy ruchu na ul. Opolskiej. Jesteśmy też w przeddzień otwarcia ul. Mackiewicza, czyli wyjazdu z bardzo ważnego osiedla na Prądniku Białym na wspomnianą ul. Opolską. Wszystko wskazuje też na to, że w listopadzie uruchomimy tramwaj do wybudowanej od nowa pętli na Krowodrzy Górce. To nowy układ torowy, z peronami, z wyjazdem na Górkę Narodową i na Azory.

Prowadzenie większych inwestycji drogowo-torowych jest uciążliwe nie tylko dla mieszkańców danego rejonu, ale także dla tych, którzy mieszkają znacznie dalej. Cały ruch bowiem przenosi się na sąsiednie ulice. Czy jest jakiś pomysł na to, aby te inwestycje usprawnić?

To bardzo trudne, bo z punktu widzenia prowadzących inwestycję najlepiej byłoby, gdyby cała ulica została zamknięta. Wtedy wykonawca mógłby usunąć starą infrastrukturę i wybudować nową. To najłatwiejsze, najszybsze i najtańsze rozwiązanie. Trudno jednak sobie wyobrazić takie rozwiązanie na północy miasta. Oczekiwania zarówno mieszkańców, jak i inżyniera ruchu są takie, aby wykonawca pracował „pod ruchem”, wyłączając np. tylko jeden pas lub wprowadzając ruch wahadłowy. Tak było choćby na Opolskiej, gdzie pierwotnie były trzy pasy ruchu, później dwa, a na końcu – podczas prac przy budowie ścian szczelinowych tunelu – mogliśmy utrzymać tylko jeden.



To zadam kolejne pytanie, które zadają sobie krakowianie: dlaczego te wszystkie prace (tutaj generalizuję, nie odnosząc się do konkretnej inwestycji) tak długo trwają?

Jeśli mówimy o inwestycjach drogowych, w 99 proc. wiąże się to z tym, że wykonawca musi przebudować całą infrastrukturę podziemną. Zarówno spółki miejskie (m.in. MPEC czy Wodociągi Miasta Krakowa), jak i np. Tauron czy PSG wymagają, aby zabezpieczyć infrastrukturę pod budowę nowych osiedli, gdzie będą podłączani kolejni odbiorcy. Jeśli tego nie uwzględnimy, to po zakończeniu prowadzonej przez nas inwestycji może się okazać, że niedługo ktoś znowu będzie musiał przebudować infrastrukturę. Tak więc to kwestia zmian na etapie budowy względem wcześniej przyjętych rozwiązań.

Drugi powód to technologia. Niektórych procesów, jak układanie betonu czy mas asfaltowych, nie jesteśmy w stanie przyspieszyć. Na to potrzeba czasu i odpowiednich warunków pogodowych.

Trzeci powód to kwestie infrastrukturalne. Nie możemy np. wyłączyć ogrzewania z sieci MPEC zimą lub odciąć dostępu do wody, kierując się wyłącznie procesem inwestycyjnym, zgodnie z potrzebami wykonawcy. Jako przykład podam przebudowę słupa wysokiego napięcia przy ul. Podgórskiej, w ramach budowy kładki Grzegórzki – Zabłocie. Wykonawca bardzo długo czekał na zgodę od Tauronu, aby w ogóle wejść na budowę. Zarządca sieci nie chciał się zgodzić na jej wyłączenie z powodu wysokich temperatur, bo sieć ta zasilala m.in. urządzenia klimatyzacyjne ważne o tej porze roku.

Kolejna istotna sprawa to oczekiwania mieszkańców, aby wykonawca pracował najlepiej całą dobę. Jest to niemożliwe z powodu ciszy nocnej. Zazwyczaj, zgodnie z decyzjami środowiskowymi, wykonawca może pracować od 6.00 do 22.00, ale staramy się, aby kończył pracę do 18.00, żeby mieszkańcy – po powrocie z pracy z domu – mogli w spokoju odpocząć. Kwestia dwuzmianowości, która często pojawia się w dyskusjach, to jedno z rozwiązań, jakie można by wdrożyć. Wiąże się to jednak zawsze ze wzrostem kosztów zadania, tym bardziej obecnie, gdy mamy do czynienia z brakiem siły roboczej i rosnącą presją płacową przy utrzymującej się wysokiej inflacji.

Przy okazji chciałbym się odnieść do sytuacji, która wywołała lawinę komentarzy w internecie. Na Facebooku pojawiło się zdjęcie z budowy tramwaju, na którym widać pracowników siedzących na szynach. Osoba robiąca fotografię „przyłapała” ich, gdy zrobili sobie przerwę. Ale przecież każdy z nas ma prawo do przerwy, tym bardziej pracując na zewnątrz, przy elementach betonowych, w upale. Mimo to pojawiły się pytania, dlaczego ci pracownicy siedzą, gdzie jest nadzór itd. A przecież oni nie siedzą od 7.00 do 17.00.

ZIM ma już pięć lat doświadczeń w prowadzeniu inwestycji. Jest coś, co można zrobić lepiej?

Idealnie by było, aby proces przygotowania inwestycji, a także realizacji trwał krócej niż obecnie. W tym zakresie nie wszystko zależy od nas. Są kwestie proceduralne, których nie da się zmienić. Na pewno już na etapie samej realizacji zadań, szczególnie komunikacyjnych, będziemy kłaść nacisk na jeszcze szerzej zakrojoną informację dla mieszkańców, nie tylko w



**Magiczny
Kraków**

przypadku zmian w organizacji ruchu i uciążliwości z tego wynikających. Będziemy chcieli w większym stopniu wskazywać im pozytywy płynące z realizacji naszych zadań, aby krakowianie mieli świadomość, że budynki publiczne, drogi, linie tramwajowe, kładki robimy dla nich. Że to dla mieszkańców zmieniamy Kraków.