



Bilet aglomeracyjny i tramwaj do Mistrzejowic

2023-01-24

O budowie tramwaju do Mistrzejowic i bilecie metropolitalnym rozmawiano podczas posiedzenia komisji Infrastruktury Rady Miasta Krakowa.

Kraków wraz z Kolejami Małopolskimi planował wprowadzić zintegrowany bilet. W ramach porozumienia miasto wspólnie z Urzędem Marszałkowskim miało ujednoczyć i oferować jeden bilet obowiązujący w komunikacji miejskiej oraz podczas podróży koleją aglomeracyjną. Wspólne działania w tym obszarze realizowane są w ramach Porozumienia w sprawie ustalania zasad dotyczących planowania, organizowania i finansowania zintegrowanego publicznego transportu zbiorowego. O bilecie aglomeracyjnym można przeczytać [tutaj](#).

Podczas sesji Rady Miasta Krakowa 11 stycznia radni zdecydowali o odrzuceniu projektu uchwały zmieniającego taryfę obowiązującą w Komunikacji Miejskiej w Krakowie, zarazem odrzucając wprowadzenie biletu metropolitalnego. Bilet metropolitalny w strefie pierwszej miał kosztować 109 zł. Dla porównania - bilet na wszystkie linie w pierwszej strefie dla mieszkańca obecnie kosztuje 80 zł.

Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego podczas posiedzenia Komisji poinformował radnych, że komitet sterujący porozumienia, w skład którego wchodzi Marszałek Województwa, Prezydent Miasta Krakowa oraz przedstawiciele gmin ościennych, zrzeszonych również w stowarzyszeniu Metropolia Krakowska podjęli decyzję o chęci kontynuacji prac nad biletem zintegrowanym bez udziału Krakowa. Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego zapowiedział, że został zobowiązany, by na sesji Rady Miasta Krakowa, która odbędzie się 22 lutego przedstawić stosowny projekt uchwały. Radny Łukasz Sęk dopytywał, co stanie się, jeżeli do projektu uchwały w tej sprawie zostanie złożona poprawka wprowadzająca bilet metropolitalny jako dodatkową opcję do obowiązujących biletów okresowych w Krakowie. Według dyr. Franka taki bilet prawdopodobnie nie zostałby wprowadzony do obrotu, ponieważ nie jest zgodny z propozycjami znajdującymi się w porozumieniu wypracowanym przez komitet sterujący.

Tramwaj do Mistrzejowic

Za kilka dni zostanie podpisana umowa na wykonanie linii tramwajowej do Mistrzejowic w systemie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.

- To innowacyjny projekt w naszym mieście, przedsięwzięcie z zakresu publiczno-privatnego. Jesteśmy na etapie przełomowym. Turbulencje ekonomiczne, które rozpoczęły się od wybuchu wojny na Ukrainie spowodowały, że warunki kontraktu musiały ulec zmianie. Trwają finalne rozmowy z bankami, jeśli wszystko dobre pójdzie to 30 stycznia zostanie podpisane porozumienie między bankami, wykonawcą a Dyrektorem Zarządu Dróg Miasta Krakowa - mówił Andrzej Kulig zastępca Prezydenta Miasta Krakowa.

Linia KST IV ma połączyć rejon ul. Jancarza ze skrzyżowaniem ulic Meissnera i Mogilskiej, skąd pasażerowie szybko dostaną się do ronda Mogilskiego i dalej do centrum. Po drodze wagony pokonają ulice Bohomolca, Dobrego Pasterza, Lublańską i Młyńską - częściowo bezkolizyjnie, bo od Ronda Barei aż za rondo Młyńskie na poziomie -1.



Rozpoczęcia prac budowlanych planowane jest na przełomie I i II kwartału 2023. W IV kwartale 2025 roku przewidywane jest zakończenie budowy i uruchomienie linii tramwajowej, a pod koniec 2025 roku przekazanie inwestycji miastu.

Połączenie tramwajowe Meissnera – Mistrzejowice wpisuje się w potrzeby komunikacyjne miasta Krakowa. Na trasie powstaną dwa duże węzły przesiadkowe – rondo Polsadu i rondo Młyńskie. Zostaną rozbudowane pod kątem przystosowania węzłów do premetra krakowskiego. Budowa przewiduje powstanie 9 przystanków, 10 to pętla Mistrzejowice, wybudowanie torowiska o długości 4,5 km o przepustowości 40 tramwajów na godzinę.

Radny Grzegorz Stawowy zastanawiał się, czy jest sens projektowania linii na taką dużą przepustowość. Jak tłumaczył Łukasz Franek – częstotliwość jest duża, ale planowane jest przekierowanie tam linii tramwajowych, np. linii 52, częściowo jest to korytarz premetra, dlatego trzeba było wziąć pod uwagę wszystkie uwarunkowania, a infrastruktura musi być przewidziana pod maksymalną przepustowość takiego korytarza. Jak dodawał dyrektor projektu Zbigniew Rapciak - trasa będzie tak przygotowana, że będzie można przepuścić 40 składów na godzinę, ile ich pojedzie, to zależy będzie od rozkładu jazdy.

Koszt inwestycji wyniesie ok 1 mld 920 mln zł, na co składa się: koszt wybudowania, koszt finansowania, 20-letni okres utrzymania, koszt doprowadzenia do zamówionego standardu technicznego przy przekazaniu infrastruktury do miasta.

Radni pozytywnie zaopiniowali projekt uchwały w sprawie przekazania Zarządowi Województwa Małopolskiego funkcji Prezydenta Miasta Krakowa, jako zarządcy dróg publicznych w granicach miasta Krakowa, w zakresie zarządzania drogą publiczną, która stanowi projektowany fragment nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 774 tj. od skrzyżowania ul. Kmity z ul. Krakowską do skrzyżowania ul. Medweckiego z ul. Olszanicką w Balicach, na odcinku zlokalizowanym na terenie miasta Krakowa w km od ok. 0+680 do km ok. 3+500, związanego z realizacją zadania pn.: „Budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 774 - opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pozyskaniem decyzji umożliwiającej wykonanie robót budowlanych, pełnienie nadzoru inwestorskiego” (druk nr 3198).