



Tramwajem po Krakowie

2024-10-23

Okolo 400 m od miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku tramwajowego - już wkrótce zdecydowana większość mieszkańców Krakowa ma mieć tramwaj w zasięgu zaledwie kilkuminutowego spaceru. Miasto od lat rozbudowuje sieć linii tramwajowych. Obecnie pełną parą idą prace przy tej do Mistrzejowic. A w planach są kolejne.

Pierwsza linia tramwajowa w Krakowie pojawiła się 142 lata temu. I był to tramwaj... konny. Te elektryczne zaczęły wozić pasażerów 19 lat później. Najpierw były to pojazdy wąskotorowe, a od 1913 r. zaczęły funkcjonować pojazdy o normalnotorowym rozstawie osi. Obecnie krakowska sieć tramwajowa to ponad 100 km torów i 25 linii. Najdłuższa (linia nr 10) liczy 21 km, najkrótsza (linia 20) niespełna 10 km. – Najbardziej oblegane są linie: 50, 18, 52, 24, 4, 14 i 3 – wylicza Marek Gancarczyk z krakowskiego MPK. – Najczęściej, bo co pięć minut, jeżdżą tramwaje na linii nr 50. Z kolei najstarsza jest linia nr 3, która kursowała jeszcze przed wojną na niemal tej samej trasie co dzisiaj – dodaje.

Bezkonkurencyjność

– Tramwaj w Krakowie jest rdzeniem transportu zbiorowego, pełni nadrzędną funkcję w całym systemie – podkreśla prof. Andrzej Szarata, ekspert w dziedzinie transportu, rektor Politechniki Krakowskiej. – Nie wyobrażam sobie życia bez tramwaju. Jest bezkonkurencyjny, szczególnie dzięki wydzielonym torowiskom. Dzięki temu nie muszę stać w korku. Dojazd tramwajem z os. Piastów do ścisłego centrum miasta zajmuje mi mniej niż pół godziny. Samochodem w godzinach szczytu jadę nawet 45 min, później szukam miejsca do zaparkowania, za które muszę jeszcze płacić 6 zł za godz. – mówi pani Anna. – Odległość od linii tramwajowej jest jednym z kluczowych argumentów przy wynajmie bądź kupnie mieszkania – dodaje Grzegorz Klimowicz, od lata działający na krakowskim runku nieruchomości.

Szybki tramwaj do Mistrzejowic

Jak pokazują wyniki Kompleksowych Badań Ruchu w Krakowie, w ostatnich latach stale przybywa pasażerów tramwajów. Z jednej strony mieszkańcy cenią sobie ich bezkonkurencyjność, z drugiej rośnie liczba linii tramwajowych. Najnowsza, licząca 4,5 km, już w przyszłym roku dowiezie pasażerów na Mistrzejowice. Jest to czwarty etap Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, który połączy wspomniane Mistrzejowice ze skrzyżowaniem, na którym łączą się ulice Meissnera i Lema, skracając czas dojazdu do centrum miasta o ok. 12 min. – Zakończyliśmy już prace związane z przebudową sieci ciepłowniczej. Udało się to zrobić przed sezonem grzewczym, co zminimalizowało uciążliwości dla mieszkańców – mówi Wojciech Janosz, kierownik budowy z firmy Gülermak sp. z o.o., realizującej inwestycję. – Od początku budowy linii tramwajowej do Mistrzejowic zmodernizowaliśmy ponad 2500 m podziemnej infrastruktury ciepłowniczej. Nowoczesny układ rur pod chodnikami, ścieżkami rowerowymi oraz pasami zieleni pozwala na łatwy dostęp do instalacji podczas jej konserwacji, co znacznie zmniejsza zakłócenia w ruchu drogowym – wylicza. Dodaje, że obecnie w rejonie pętli Mistrzejowice trwa stawianie słupów trakcyjnych, a także budowa fundamentów palowych ciągnących się w kierunku ul. Dobrego Pasterza (w ciągu ulic: Jancarza, Bohomolca, Krzesławickiej). W połowie października do użytku została oddana jezdnia zachodnia na ul. Młyńskiej.



Protesty, woda, niewybuchy

Prace idą więc pełną parą, choć budowa niemal od początku napotykała trudności. Zaczęło się od protestów mieszkańców przeciwko wycince drzew, niektórzy zapowiadali nawet torpedowanie całej inwestycji. – Tak naprawdę zabrakło odpowiedniej komunikacji ze strony urzędników – żali się pani Monika mieszkająca przy ul. Meissnera. – Dziś to właśnie komunikacja stawiana jest na pierwszym planie – zapewnia Magdalena Nowak-Obrzut, dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa. – Przeprowadziliśmy szeroko zakrojone konsultacje, których wynikiem było wprowadzenie sporej części postulatów. Obecnie, już na etapie realizacji robót, chcemy być transparentni, dlatego regularnie, co dwa tygodnie, omawiamy postępy prac w trakcie spotkań online. Biorą w nich udział również przedstawiciele rad dzielnic – podkreśla. Konsultacje odbywają się m.in. za pośrednictwem strony: tramwajdomistrzejowic.pl.

Tuż po wejściu na plac budowy sporym zaskoczeniem było znalezienie ponad stu niewybuchów na pętli w Mistrzejowicach. Do akcji wkroczyli saperzy. Z kolei jednym z większych wyzwań było przesunięcie koryta Sudołu Dominikańskiego. Z końcem czerwca wody potoku zostały wprowadzone do komory w rejonie ul. Miechowity, by następnie popłynąć przez całą długość nowo wybudowanego kanału. – Budowa nowego podziemnego koryta to jedno z największych wyzwań inżynierskich, z jakimi mieliśmy do czynienia. Prace w mieście wymagały precyzyjnego planowania, aby jak najmniej zakłócać codzienne życie mieszkańców i jednocześnie zapewnić sprawną organizację na placu budowy – mówi Lidia Śmierzchańska, kierownik robót konstrukcyjno-budowlanych. Sudoł Dominikański płynie teraz pod częścią chodników i jezdni. Jego koryto zostało przesunięte o ok. 10 metrów na zachód.

W ostatnim czasie Kraków nawiedziły z kolei ulewne deszcze. Plac budowy został przed nimi zabezpieczony, co potwierdziła m.in. kontrola Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego. – Opady ujawniły jednak większy problem, związany z przepustowością Sudołu Dominikańskiego poza terenem budowy. Kanał, którym płynie potok na terenie budowy, jest wykonany prawidłowo i umożliwia sprawny przepływ wód opadowych, nawet w dużych ilościach. Nowo budowana stacja Polsad przyjęła znaczną ilość wody z odcinka Sudołu, który nie był przesuwany, a następnie pompami głębinowymi przepompowywaliśmy tę wodę do naszego przebudowanego odcinka. Mimo odpowiednich zabezpieczeń część robót uległa degradacji, głównie przez zamulenie i rozmycie. Konieczne będzie wykonanie prac naprawczych – mówi Bartosz Sawicki, rzecznik prasowy Gülermak sp. z o.o. Deszcze będą więc miały wpływ na termin zakończenia części prac, zwłaszcza w rejonie przystanków podziemnych. – Działania naprawcze są już podejmowane. Cała infrastruktura została odpowiednio zabezpieczona, a główne trudności wynikają z problemów pojawiających się poza terenem budowy, takich jak niewystarczająca przepustowość kanałów i drenażu w okolicy – twierdzi.

Tramwaj na Mistrzejowice - harmonogram prac:

- Zakończenie przebudowy pętli Mistrzejowice w zakresie torowym – IV kw. 2024
- Wykonanie płyty pośredniej stacji Polsad (poziom -1) – IV kw. 2024
- Zakończenie budowy ścian szczelinowych – I kw. 2025
- Wykonanie płyty dennej (poziom -2) stacji Polsad – II kw. 2025
- Zakończenie prac przy konstrukcji tunelu – III kw. 2025
- Wyposażanie tunelu – IV kw. 2025



- Budowa torowiska tramwajowego – IV kw. 2025
- Prace wykończeniowe (mała architektura i nasadzenia) – I kw. 2026

Jaki kierunek dla transportu zbiorowego?

Władze miasta nie mają wątpliwości, że dalszy rozwój sieci tramwajowych w Krakowie jest niezbędny. Które linie powstaną w pierwszej kolejności? – Ze względu na decyzję o budowie metra ten temat podlega weryfikacji. Niemniej musimy wybudować linie: Krowodrza Górka – Azory, Mały Płaszów – Złocień – Kokotów SKA, Czerwone Maki – Babińskiego, Lipska – Saska – rondo 308 Dywizjonu oraz tunel rondo Młyńskie – Reymonta – Piastowska – Bronowicka. Ten odcinek, z uwagi na zaawansowanie i podniesienie niezawodności całej sieci, powinien pozostać tramwajowy, z możliwością zmiany w przyszłości na odcinek metra – mówi Łukasz Franek, dyrektor Zarządu Transportu Publicznego.

Obecnie trwają także prace nad wyznaczeniem nowego korytarza dla metra, na podstawie zaktualizowanego modelu ruchu, który będzie gotowy przed końcem br. Według dyrektora Franka w ciągu dekady przystanki transportu szynowego powinny być dostępne dla ok. 80 proc. mieszkańców, znajdując się w odległości 800 m (SKA i metro) oraz 400 m (tramwaj) od ich domów i mieszkań. – Równolegle powinniśmy testować rozwiązania odpowiadające na wyzwanie, jakim jest brak atrakcyjności wszelkiego rodzaju komunikacji zbiorowej dla młodszego pokolenia. Dla tej grupy transport zbiorowy jest za mało elastyczny. Rozwiązaniem może być system DRT [ang. *demand-responsive transport*, czyli transport na żądanie; zamiast na stałych trasach i wg rozkładów jazdy, pojazdy DRT kursują na podstawie zgłoszeń pasażerów; przykładem w Krakowie jest TeleBus – dop. autor] i taki właśnie system w ramach projektu SUM [Sprawnej Współdzielonej Mobilności Miejskiej] będziemy testować wkrótce również w Krakowie – podsumowuje Łukasz Franek.

Tramwaj na Mistrzejowice – obalamy mity

MIT I: Podczas budowy będą poszerzane drogi

Zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców zmieniono projekt linii tramwajowej tak, aby ograniczyć ruch samochodowy, a tym samym hałas komunikacyjny i liczbę ekranów. Zmniejszono przekrój poprzeczny ul. Meissnera (jeden pas ruchu w każdym kierunku, parking na zewnętrznych pasach), dzięki czemu wygospodarowano przestrzeń na zieleniec. Drogi zostaną utrzymane w dotychczasowej szerokości.

MIT II: Po wycince drzew wzdłuż linii tramwajowej pozostanie betonowa pustynia

Ponad 1400 nowych drzew – tyle zakłada nowy projekt nasadzeń kompensacyjnych Tramwaju do Mistrzejowic. Nową zieleń zyskają ulice: Lublańska, Krzesławicka, Meissnera oraz Młyńska. Dzięki zaangażowaniu mieszkańców i ścisłej współpracy z wykonawcą znaleziono miejsce na prawie 350 dodatkowych roślin w porównaniu do oryginalnego projektu. Po ograniczeniu wycinki oraz zwiększeniu liczby nowych zasadzeń, za dwa wycięte drzewa zostaną nasadzone trzy nowe.

MIT III: Tunel jest drogi i niepotrzebny – można było wybudować linię biegnącą po



powierzchni ziemi

Tunel jest istotny, ponieważ zapewnia bezkolizyjność z innymi formami transportu, co minimalizuje ryzyko zatorów i pozwala na płynny ruch tramwajów bez wprowadzania dodatkowego obciążenia na już zatłoczone ulice. Dzięki temu nie tylko unikamy zintensyfikowania ruchu drogowego, ale również zwiększamy bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Warto zwrócić uwagę na rondo Polsadu – trudno sobie wyobrazić, by linia tramwajowa przecinała je na powierzchni. Dodatkowo tunel pozwala na redukcję hałasu.

MIT IV: Nie będzie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów

Wzdłuż całej inwestycji powstaną chodniki i ścieżki rowerowe. Zdecydowano się zrezygnować z ciągów pieszo-rowerowych, bo wspólne drogi nie zapewniają odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Zgodnie z najnowszymi projektami nasadzeń we wszystkich miejscach, w których jest to możliwe, zostaną wprowadzone podwójne szpalery drzew, dzięki czemu piesi i rowerzyści będą skutecznie odgradzeni od ruchu samochodowego.