

Północ Krakowa

z największymi od lat inwestycjami komunikacyjnymi

Linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) do Górki Narodowej i rozbudowana aleja 29 Listopada od ul. Woronicza do granicy Krakowa to dwie inwestycje, które zmieniają komunikacyjne przyzwyczajenia krakowian. W planach miasta jest również premetro, które jest na kolejnym etapie postępowania przygotowawczego.



Nowa linia tramwajowa z rekordowym zainteresowaniem

O tym, że nowa linia tramwajowa już zmienia przyzwyczajenia komunikacyjne krakowian, świadczą liczby: przez trzy pierwsze miesiące z nowego odcinka (od Papierni Prądnickich do Krowodrzy Górki) skorzystało blisko 1,6 mln pasażerów. Zrealizowano prawie 42,5 tys. kursów, a liczba rozkładowych kilometrów na nowym odcinku wyniosła ok. 178 tys. Obecnie pasażerowie mogą już korzystać z pętli końcowej i terminala autobusowego na Górcie Narodowej.

Nowa inwestycja tramwajowa na północy to 5,5 km podwójnego torowiska (łącznie 11 km torów tramwajowych), 23 perony tramwajowe, nowy, zintegrowany węzeł przesiadkowy na Górcie Narodowej i przebudowany węzeł przesiadkowy na Krowodrzy Górcie. To także trzy parkingi P+R z ok. 660 miejscami postojowymi wraz z miejscami dla niepełnosprawnych oraz stacjami do ładowania pojazdów elektrycznych. W ramach zadania wybudowano nowe fragmenty ulic, m.in. nowy odcinek ul. Pachonńskiego oraz ulice gen. Sosabowskiego i Żdziebły-Danowskiego. Przebudowano ul. Opolską – powstał w niej dwukomorowy tunel drogowy. Rowerzyści mają do dyspozycji ok. 6,3 nowych dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Nasadzono ok. 3,5 tys. drzew i ok. 41 tys. krzewów.

Realizacja tej największej inwestycji transportowej w Krakowie ostatnich lat nie byłaby możliwa bez wsparcia ze środków Unii Europejskiej. Kraków uzyskał dotację w wysokości ok. 184 mln zł ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu

Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Do realizacji zadania dołożył się też rząd, przekazując na tę inwestycję kwotę 38 mln zł w ramach rządowego Programu Wsparcia Przygotowania i Organizacji III Igrzysk Europejskich w 2023 r.

Realizacja inwestycji oznacza dla mieszkańców m.in.:

- możliwość szybkiego dojazdu transportem publicznym do centrum w ok. 20 minut;
- umożliwienie dalszej rozbudowy układu tramwajowego do kolejnych rejonów na północy miasta – w ramach zadania powstanie wyprowadzenie torowe od pętli Krowodrzy Górka w kierunku osiedla Azory;
- uspokojenie ruchu samochodowego i poprawa bezpieczeństwa drogowego w rejonie istniejących i nowo powstających osiedli pomiędzy ul. Opolską a granicą miasta;
- rozbudowę sieci dróg rowerowych – poprawę dojazdu do centrum jednośladem;
- poprawę niezawodności infrastruktury komunalnej (kanalizacja, wodociąg, ciepłociąg, sieć energetyczna i teletechniczna) w północnej części Krakowa.

Wylotówka na Warszawę po nowemu: aleją 29 Listopada w XXI w.

Rozbudowa al. 29 Listopada na odcinku od ul. Woronicza do granicy Krakowa to druga co do wielkości inwestycja transportowa miasta na północy. Jej realizacja uzyskała unijne wsparcie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 w wysokości ponad 100 mln zł.

Celem inwestycji jest poprawa warunków ruchu w północnej części Krakowa. Dzięki poszerzeniu al. 29 Listopada, przebudowie wiaduktów kolejowych, a także – w perspektywie czasu – połączeniu nowej al. 29 Listopada z realizowanymi i planowanymi do realizacji inwestycjami komunikacyjnymi wyjazd z Krakowa w kierunku północnym staje się znacznie łatwiejszy i szybszy.

Po rozbudowie na odcinku od ul. Woronicza do granicy Krakowa aleja 29 Listopada to wreszcie arteria wylotowa na miarę XXI w. Na odcinku ok. 2,6 km ruch samochodowy poprowadzono dwoma jezdniami po co najmniej dwa pasy ruchu w każdą stronę. W ramach zadania przebudowano lub zbudowano łącznie 15 skrzyżowań z następującymi ulicami: Węgrzecką, Witkowską, Belwederczyków, planowaną ulicą Iwaszki, linią KST III, plano-



waną Felińskiego, Banacha, ks. Meiera, Kuźnicy Kołłątajowskiej, Siewną, Powstańców, Rybianka, Dobrego Pasterza i Chlebową, Nad Strugą, Woronicza.

Na realizacji zadania zyskali rowerzyści i pasażerowie komunikacji autobusowej, gdyż powstało 5,3 km ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, a także 2,8 km buspasów. Rejon nowej alei 29 Listopada zdobi 371 drzew i ponad 17 tys. krzewów. Część z roślin nasadzono na zielonych skwerach w rejonie ulic Chlebowej, Rybianka, Felińskiego.

Ważniejsze korzyści dla mieszkańców to:

- poprawa stanu istniejącego arterii i zapewnienie jej właściwych parametrów technicznych, dzięki czemu zmniejszy się poziom drgań, a także emisja hałasu i spalin;
 - nowa infrastruktura dla rowerzystów oraz buspasy, które przyczynią się do usprawnienia komunikacji autobusowej na północy Krakowa;
 - modernizacja istniejącej oraz budowa nowej infrastruktury komunalnej – szczególnie kanalizacji deszczowej – przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego w tej części miasta;
 - nowe zielone skwery w rejonie ulic Chlebowej, Rybianka, Felińskiego.
- Zakres prac budowlanych obejmował m.in.:
- przebudowę al. 29 Listopada i dróg bocznych;
 - przebudowę dwóch wiaduktów kolejowych;
 - budowę systemu odwodnienia terenu, w tym urządzeń odwadniających korpus drogowy, jak rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, urządzenia podczyszczające i inne;
 - przebudowę i budowę urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod- i nadziemnej: urządzeń teletechnicznych i energetycznych, kanału technologicznego, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, ciepłych i innych w zakresie objętym inwestycją;
 - oświetlenie drogowe w zakresie objętym inwestycją w technologii LED;
 - wykonanie zabezpieczenia antygraffiti podpór i miejsc łatwo dostępnych oraz zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni betonowych powłoką akrylową;
 - oznakowanie al. 29 Listopada i dróg związanych oraz ich wyposażenie w urządzenia BRD, m.in. bariery ochronne;
 - wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia drogi i obiektu inżynierskiego oraz korpusu wysokich nasypów wraz z powierzchniowym umocnieniem skarp;
 - oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń odwadniających i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego.

Premetro w Krakowie

Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie jest w trakcie realizacji umowy na uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla pierwszego etapu premetra. Jest to kolejny etap procesu inwestycyjnego, który został zapoczątkowany w czerwcu 2021 r., kiedy to zostało opracowane *Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie*. Jego koszt został dofinansowany w wysokości 50% kosztów kwalifikowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu finansowego Łącząc Europę (*Connecting Europe Facility* – CEF).

Przypomnijmy, że studium wykonalności miało na celu wskazanie najbardziej efektywnego, niezawodnego i realnego finansowo wariantu budowy wysoko pojemnego transportu szynowego. Autorzy zarekomendowali do dalszych prac wariant premetra przebiegający na kierunku wschód – zachód pomiędzy ul. Janogórką a pętlą Wzgórza Krzesławickie. Realizacja linii została podzielona na trzy etapy, z czego pierwszy – centralny – obejmuje odcinek od ul. Piastowskiej do ronda Generała Maczka.

Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia (pierwszego etapu premetra) zostało zlecone firmie Ekover Łukasz Szkudlarek z Wrocławia i również jest objęte dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej za pomocą instrumentu CEF. W ramach zamówienia wykonawca był zobowiązany m.in. do przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących oceny oddziaływania na środowisko budowy pierwszego etapu premetra. Te odbyły się 5–30 czerwca 2023 r. Zorganizowano cztery spotkania stacjonarne dla mieszkańców, w szczególności tych dzielnic, przez które przebiega trasa, tj. II Grzegórzki i XIV Czyżyny, III Prądnik Czerwony, XV Mistrzejowice i XVI Bieńczyce oraz I Stare Miasto. Dodatkowo prowadzone były dyżury telefoniczne.

Mieszkańcy wyrazili aprobatę dla jak najszybszego rozpoczęcia budowy linii premetra, pojawiły się też duże obawy związane z planami budowy fragmentu linii premetra na estakadzie wzdłuż ul. Dobrego Pasterza i al. Bora-Komorowskiego. Najczęściej podnoszonymi kwestiami były: generowanie nadmiernego hałasu i wibracji, powstanie zatorów drogowych, zaburzenie krajobrazu oraz wycinka drzew, co mogłoby negatywnie wpłynąć na bezpośrednie sąsiedztwo i obniżyć jakość życia codziennego.

Mając na uwadze te postulaty mieszkańców, została podjęta decyzja o wyłączeniu z wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach spornego odcinka od Parku Wodnego do ronda Generała Maczka. Wykonawca zaktualizował kartę informacyjną przedsięwzięcia i przedłożył ją organowi prowadzącemu postępowanie administracyjne dotyczące wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia. Tym samym pierwszy etap budowy premetra obejmować będzie odcinek od skrzyżowania ulic Reymonta i Piastowskiej do realizowanej obecnie linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice) w obszarze ronda Młyńskiego, z czego odcinek od wysokości ul. Akademickiej do włączenia do linii tramwajowej KST etap IV przebiegać będzie w tunelu. Ustalenie nowego przebiegu premetra na odcinku od ronda Młyńskiego do ronda Generała Maczka będzie przedmiotem odrębnego zlecenia.

Oprac. Redakcja na podstawie materiałów Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie, STRABAG Sp. z o.o., fot. ZIM, STRABAG Sp. z o.o.



Czytaj więcej