



600-metrowa estakada tramwajowa Lipska – Wielicka w Krakowie

Umowę na wykonanie estakady tramwajowej łączącej ulice Lipską i Wielicką w Krakowie podpisano z firmą Mota-Engil Central Europe SA na początku września 2013 r. Zakończenie prac zaplanowano na wrzesień 2015 r. Tymczasem uroczystego otwarcia do użytku tej najdłuższej w Polsce estakady tramwajowej dokonano już 30 sierpnia 2015 r.

Choć budowę połączenia tramwajowego ulic Wielickiej i Lipskiej planowano od dawna, to do realizacji miało dojść dopiero po 2015 r. Dzięki dofinansowaniu unijnemu projekt udało się znacznie przyspieszyć i ostatecznie prace budowlane rozpoczęły się jesienią 2013 r. Kontrakt na budowę nowego odcinka szybkiego tramwaju wygrała firma Mota-Engil Central Europe SA. Wykonawca rozpoczął roboty budowlane (które miały potrwać 24 miesiące) w zasadzie tuż po podpisaniu umowy, dokładnie 16 września 2013 r. Inwestycja objęła budowę torowiska wraz z infrastrukturą towarzyszącą na odcinku od skrzyżowania ulic Kuklińskiego, Lipskiej i Saskiej do połączenia z ul. Wielicką, między przystankami Kabel i Dworcowa.

Szczegółowy zakres inwestycji

Ten ostatni fragment pierwszej trasy Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST) pozwolił znacznie skrócić czas dojazdu z Bieżanowa lub Kurdwanowa do ronda Mogińskiego czy Dworca Głównego PKP, a także poprawił dostępność komunikacyjną Płaszowa. Nowa estakada biegnąca nad torami kolejowymi nie tylko umożliwi szybki i bezpieczny przejazd tramwajów, co jest udogodnieniem dla pasażerów, ale także, dzięki infrastrukturze wyposażonej w chodniki i ścieżki rowerowe, komfortową

komunikację pieszą i rowerową. Całą trasę wykonano w taki sposób, by ułatwić przejazd pojazdom uprzywilejowanym, które obecnie mogą omijać trasy o dużym natężeniu ruchu. Ponadto ułatwiono dostęp do peronów kolejowych dworca Kraków Płaszów – z estakady można się na nie dostać schodami lub windą.

Ponad 600-metrowa estakada, główny element nowego odcinka KST, składa się z dwóch części. Estakada typu extradosed o długości ok. 460 m biegnie nad torami kolejowymi, a nad



układem drogowym znajduje się 160-metrowy podwieszony wiadukt z centralnym pylonem ramowym. Ponadto w zakresie zadania *Rozbudowa linii tramwajowej KST etap II B wraz z układem drogowym (ul. Lipska – ul. Wielicka) w Krakowie* mieściła się przebudowa systemu dróg na odcinku długości 1,5 km, w tym budowa ul. Gromadzkiej, przebudowa skrzyżowania ulic Wielickiej i Prokocimskiej oraz poszerzenie ulic Prokocimskiej i Żołnierskiej. W ramach prac kolejowych w ciągu odcinka 2,19 km do zadań wykonawcy należało poszerzenie linii KST wraz z przystankami tramwajowymi, budowa trakcji tramwajowej, stacji elektroenergetycznej zasilającej przewody trakcyjne z technologicznymi i wewnętrznymi instalacjami: elektryczną, wody, ogrzewania oraz system mechanicznej wentylacji, a także wykonanie systemu kontroli terenu oraz systemu informacji pasażerów. Realizacji zadania towarzyszył także szereg innych prac, związanych m.in. z budową ekranów dźwiękoszczelnych, wykonaniem systemu drenażu, sygnalizacji ruchu oraz rekonstrukcją systemów usług komunalnych: kanalizacji i systemu odprowadzania ścieków. W sumie w ciągu dwóch lat prac budowlanych i modernizacyjnych wykonano 2,19 km nowej linii tramwajowej. Powstały trzy perony przesiadkowe dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, 1250 m nowej kanalizacji opadowej, 2626 m nowej kanalizacji sanitarnej i ogólnospławnej, 672 m linii wodociągowej oraz 886 m nowej sieci c.o. Zużyto przy tym 2200 t stali, 17 500 m³ betonu i 185 km lin sprężających. Całkowita wartość projektu wyniosła 164 686 666,45 zł, przy czym 67 741 500,96 zł wyniosło dofinansowane ze środków UE. Fundusze pochodzące ze środków Unii Europejskiej stanowią 59% kosztów kwalifikowanych projektu. Pozostałe 41% kosztów kwalifikowanych oraz wydatki niekwalifikowane w projekcie pokrywane są z budżetu miasta Krakowa.

W trosce o komfort użytkowników

Estakadą kursują nowe modele tramwajów – Krakowiaki, w których przewidziano specjalne miejsce dla rowerzystów. Trasa obsługuje linie nr 9, 11 i 50, dzięki czemu zostało zapewnione połączenie pomiędzy Ruczajem a Płaszowem. Dodatkowo, najważniejsze punkty i obiekty dzielnicy XIII Podgórze, takie jak Rynek Podgórski, siedziba Urzędu Miasta Krakowa przy ul. Wielickiej, dworzec kolejowy Kraków Płaszów i osiedla w Płaszowie, zostaną połączone jedną linią tramwajową. Linia nr 11 przez wszystkie dni tygodnia kursuje co 20 minut.

W trakcie pierwszych dwóch tygodni, w których krakowianie mogli korzystać z estakady Lipska – Wielicka, inspektorzy Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie (ZIKiT) przyglądali się jej funkcjonowaniu, szukając rozwiązań na dostosowanie jej do sposobu użytkowania przez mieszkańców. Na podstawie tych obserwacji ustalono, jakie zmiany należy wprowadzić dla poprawy komfortu użytkowników.

Zadecydowano, że na wysokości wyjścia z wind (w rejonie sortowni Poczty Polskiej i ul. Gromadzkiej) wykonane zostaną przejścia dla pieszych przez ścieżkę rowerową. W celu uniemożliwienia przechodzenia między peronami w miejscu innym niż przejście dla pieszych zamontowano wygrodenia. W ramach ułatwienia dla osób niewidomych i słabowidzących na peronach zainstalowano pasy medialne. W rejonie przejścia między zlokalizowanymi na estakadzie peronami przystankowymi wypełniono szczelinę technologiczną (szczelina służy zabez-



pieczeniu na wypadek wykołowania tramwaju), która ciągnęła się wzdłuż całego torowiska, dzięki czemu wyeliminowano przyczynę potencjalnych potknięć.

Kropka nad i – iluminacja

Choć początkowo nie przewidywano iluminacji estakady, to 1 października 2015 r. ZIKiT ogłosił przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych oraz wykonanie iluminacji obejmującej podświetlenie obiektów inżynierskich i want obiektów 4.1 i 4.2. Zamawiający wyznaczył termin wykonania zamówienia na 30 listopada 2015 r., co oznacza, że jeśli uda się sprawnie przeprowadzić procedury i wyłonić wykonawcę, podświetlona po zmroku estakadę będzie można oglądać jeszcze w tym roku. W założeniu ZIKiT-u, na co dzień estakada miałaby być podświetlona na biało, a w razie potrzeby można będzie barwę zmieniać, tak jak w przypadku kładki Bernatki. Dzięki temu, że montaż oświetlenia nie stanowi ingerencji w projekt, nie trzeba z nim czekać aż pięciu lat od zakończenia dofinansowanej ze środków unijnych inwestycji.

Literatura

- [1] <http://www.transport-publiczny.pl>
- [2] <http://zikit.krakow.pl>
- [3] <http://mota-engil-ce.eu/pl/>
- [4] <http://www.mpk.krakow.pl/pl/>
- [5] <http://lovekrakow.pl>

Opracowanie redakcyjne; współpraca i zdjęcia
Mota-Engil Central Europe SA.

