

# Krakowskie inwestycje realizowane przez ZIM

Z **ŁUKASZEM SZEWCZYKIEM**, dyrektorem Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie, rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, ilustracje: **ZIM**

## Kiedy powstał Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie (ZIM) i jakie zadania realizuje?

ZIM rozpoczął działalność we wrześniu 2017 r. Jeśli popatrzyć na zakres działalności jednostki, to początkowo były to inwestycje przede wszystkim kubaturowe. Stopniowo zaczęliśmy przejmować zadania liniowe, począwszy od dużych projektów, takich jak budowa linii tramwajowej do Górki Narodowej czy rozbudowa al. 29 Listopada, ale też mniejszych, np. przebudowa dróg w rejonie Szpitala Uniwersyteckiego. Warto też wspomnieć o rozbudowie ul. Klasztornej. Główną intencją powołania ZIM przez Radę Miasta Krakowa było to, aby w strukturze miasta była jednostka samorządowa, która zajmuje się inwestycjami strategicznymi.

## Jakie są najważniejsze realizowane i planowane inwestycje komunikacyjne?

Zacznę od wybranych zadań na 2023 r. Przede wszystkim mamy dokończyć realizację inwestycji infrastrukturalnych na północy miasta. Tramwaj do Górki Narodowej chcemy uruchomić w trzecim kwartale tego roku. Także w tym roku chcemy zakończyć rozbudowę al. 29 Listopada i budowę Trasy Wolbromskiej – zachodniej obwodnicy Zielonek.

Linii tramwajowa Krowodrza Górka – Górka Narodowa będzie miała łącznie ok. 5,5 km długości. Jej podstawowym celem jest zapewnienie dogodnego połączenia tramwajowego dla tysięcy mieszkańców północy Krakowa, pozbawionych dotychczas takiego szybkiego środka transportu. Chcemy też zaproponować transport szynowy mieszkańcom gmin ościenych – stąd budowa aż trzech parkingów P+R dla ponad 600 pojazdów.

W ramach projektu powstaje 100-metrowy tunel drogowy wzdłuż ul. Opolskiej. Konstrukcja jest jednym z siedmiu obiektów inżynieryjnych realizowanych w ramach tej inwestycji. 7,5 m pod ziemią w dwóch komorach tunelu znajdują się dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę.



Natomiast rozbudowa al. 29 Listopada na odcinku od ul. Opolskiej do granic Krakowa obejmuje rozbudowę istniejącej ulicy na długości ok. 2,6 km wraz z przebudową obiektów inżynieryjnych oraz rozbudową, przebudową i budową infrastruktury. Dzięki poszerzeniu drogi do co najmniej dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w każdą stronę, przebudowie wiaduktów kolejowych, a także połączeniu nowej alei z planowanymi do realizacji inwestycjami komunikacyjnymi, m.in. budową północnej obwodnicy, linii tramwajowej do Górki Narodowej, ulic Iwazki oraz Felińskiego, wyjazd z miasta w kierunku północnym będzie znacznie łatwiejszy i szybszy.

Realizujemy również Trasę Wolbromską – nowy wyjazd na północ od Krakowa. Dzięki tej arterii ruch tranzytowy ominie ulice o charakterze lokalnym, które teraz wykorzystywane są jako dojazd do miasta. Części drogowej towarzyszy trasa rowerowa. Trasa Wolbromska łączy się też z linią do Górki Narodowej w takim miejscu, gdzie będą dwa parkingi P+R. Więc przyjezdni będą mogli na nich zostawić swoje pojazdy i do centrum dojechać tramwajem.

W ramach kontynuacji projektów na północy procedujemy decyzję ZRID dla

budowy linii tramwajowych Krowodrza Górka – Azory oraz decyzję środowiskową dla linii tramwajowej Azory – Cichy Kącik. To umożliwi ubieganie się o środki na realizację tych dwóch zadań w kolejnych latach. Na koniec tego roku mocno zaawansowane powinny być przygotowania dwóch dużych zadań we wschodniej części Krakowa. Chodzi o trasy Ciepłowniczą i Nowobagrową wraz z liniami tramwajowymi. W obu przypadkach pod koniec roku planuje się złożenie wniosków o decyzję środowiskową.

## A co z przeprawami przez Wisłę?

Ten rok będzie też bardzo ważny pod względem inwestycji mostowych. Piesi i rowerzyści będą mogli skorzystać z nowej kładki o szerokości 9 m i ok. 660 m długości pomiędzy Grzegórkami a Zabłociem.

W 2023 r. powinniśmy też poznać wykonawcę kładki pieszo-rowerowej łączącej Kazimierz i Ludwinów. Obiekt ma kształt trójprzegubowego łuku, przypominającego krzyżujące się w powietrzu serpenty. Konstrukcja będzie jednoprzęsłowa o długości ok. 148 m, szerokości ok. 14 m, wysokości w najwyższym przekroju ok. 16 m, z dwoma skrajnymi pasami ruchu o szerokości użytkowej 3 m przeznaczonymi dla ruchu pieszych i rowerzystów oraz środkowym pasem o funkcji widokowej, o szerokości użytkowej 2,6 m, przeznaczonym wyłącznie dla ruchu pieszego.

## Czy w Krakowie będziemy mieć metro?

Okazuje się, że w takim mieście jak Kraków, z takimi potokami pasażerów, bardziej funkcjonalnym i opłacalnym rozwiązaniem będzie premetro. Przypomnę, że w ramach przygotowania *Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie* na kierunku wschód – zachód rozpatrywane były trzy podsystemy transportu zbiorowego w postaci metra, premetra typu wahadło i premetra szybkiego tramwaju w siedmiu różnych wariantach przebiegu. Analizom ruchu poddano wszystkie warianty przebiegu tras, z czterema dodatko-



Wizualizacja linii tramwajowej Krowdrza Górka – Azory

wymi podwariantami dla każdego z nich. Po przeprowadzeniu szczegółowych analiz finansowych, ekonomicznych, ruchowych, środowiskowych i prawnych jako najoptymalniejszy wybrano wariant premetra z przebiegiem częściowo tunelowym i częściowo estakadowym.

Tunel został zaprojektowany głównie na odcinku centralnym, gdzie występują największe utrudnienia na sieci tramwajowej, oraz w rejonie węzła przesiadkowego w Bronowicach. Pozostały przebieg jest naziemny, częściowo wykorzystujący istniejące torowiska tramwajowe, a częściowo wymagający budowy nowej infrastruktury naziemnej oraz nadziemnej. Trasa ma długość 21,82 km, w tym 6,6 km przebiega w tunelu, a 1,4 km na estakadzie. Planowane są 32 stacje, oddalone od siebie o ok. 670 m.

W tym roku chcemy uzyskać decyzję środowiskową dla pierwszego etapu budowy premetra. Chodzi o odcinek pomiędzy Domem Handlowym Wanda a ul. Piastow-



Wizualizacja stacji premetra

ską. Trasa liczy prawie 10,5 km długości, z czego 5,6 km to tunel pod Śródmieściem i 1,4 km estakada. Zakładany czas przejazdu to ok. 9 minut. Tunel ma być budowany za pomocą maszyny TBM.

**Jakie są plany wobec południowej części miasta?**

ZIM planuje również zadania komunikacyjne na południu Krakowa, które usprawnią dojazd do przystanku szybkiej kolei aglomeracyjnej w Opatkowicach. Planowana jest nowa droga dojazdowa do os. Kliny oraz przebudowa ul. Studniarskiego wraz z pętlą autobusową i parkingami P+R. W przygotowaniu jest też spore zadanie, gdzie miasto będzie partnerem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Chodzi o rozbudowę wylotówki na południe w rejonie ul. Ważewskiego. Planujemy też rozbudowę ciągu ulic Bunscha i Humboldta do zachodniej obwodnicy wraz linią tramwajową.

**W tym roku odbędą się Igrzyska Europejskie Kraków – Małopolska (21 czerwca – 2 lipca). Czy Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie otrzymał dodatkowe środki?**

Kraków otrzymał dofinansowanie do 16 zadań transportowych w wysokości 350 mln zł. Duża część tej kwoty dotyczy remontów nakładkowych, a zatem inwestycji realizowanych przez różne krakowskie instytucje. Natomiast z punktu widzenia ZIM uzyskaliśmy dofinansowanie rozbudowy al. 29 Listopada, budowy tramwaju do Górki Narodowej, kładki Grzegórzki – Zabłocie i modernizacji



Budowa tunelu na ul. Opolskiej



Kładka pieszo-rowerowa na Ludwinów

układu drogowego przy Szpitalu Uniwersyteckim w Prokocimiu.

**Jak aktualna sytuacja ekonomiczna w Polsce wpływa na realizację inwestycji?**

Staramy się je kontynuować, nie odступujemy od zawartych wcześniej umów. Natomiast to, co można powiedzieć, analizując obecny budżet miasta i biorąc pod uwagę, co dzieje się ogólnie na rynku oraz istotnie zmniejszone wpływy miasta z różnego rodzaju podatków, dochodów, subwencji i środków UE, to że zadań inwestycyjnych jest mniej. Ale mimo niekorzystnej ekonomicznie sytuacji ZIM zaplanował ponad pół mld zł na zadania w 2023 r. W perspektywie do 2027 r. portfel powinien wynieść blisko 900 mln zł. Nie poddajemy się i budujemy, ile jesteśmy w stanie.

**Dziękuję za rozmowę.**

Łukasz Szewczyk – absolwent Politechniki Krakowskiej, kierownik budownictwo oraz transport. Od 1 czerwca 2004 r. związany zawodowo z krakowskim samorządem. Od początku kariery pracował w komórkach odpowiedzialnych za gospodarkę komunalną, zaczynając jako szeregowy pracownik. 1 kwietnia 2019 r. objął stanowisko dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie. Wcześniej pełnił funkcję zastępcy dyrektora ds. rozwoju systemu transportu Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK, nadzorując bezpośrednio pionierzy zajmujące się systemami transportowymi w Krakowie i aglomeracji, a także przedsięwzięciami badawczymi i rozwojowymi związanymi z szeroko pojętą problematyką komunikacyjną i transportową.