



**Magiczny
Kraków**

2010-07-13

2010-02-17: Nr 46

Tramwaj rusza na Golikówkę

To jedna z najważniejszych inwestycji ostatnich lat, na którą od lat czekali mieszkańcy - ocenia prezydent Krakowa Jacek Majchrowski. Na początku lutego rozpoczęła się budowa nowej linii tramwajowej, która za kilkanaście miesięcy połączy północne osiedla Płaszowa z centrum miasta.

Nowa linia o długości 4,2 km będzie prowadziła od ronda Grzegórzeckiego, przez most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego do ul. Klimeckiego. Następnie tramwaj pojedzie ulicą Kuklińskiego, która powstaje równolegle z linią tramwajową, ulicą Lipską, a jego trasa zakończy się w rejonie ulicy Golikówka. Tam zostanie wybudowana pętla tramwajowa wraz z terminalem autobusowym. - Na trasie nowej linii pojawi się pięć przystanków w każdym kierunku. Na całej długości tramwaj będzie jeździł wydzielonym torowiskiem. Zostanie zastosowana najnowsza technologia wyciszania - informuje Marek Gancarczyk, rzecznik prasowy MPK S.A., miejskiej spółki, która odpowiada za projekt.

Aby tramwaj sprawnie pokonywał skrzyżowanie ulicy Klimeckiego z Nowohucką, w ramach tej samej inwestycji powstanie estakada samochodowa biegnąca prostopadłe do torowiska. - Obiekt zostanie wybudowany w ciągu ulic Nowohucka - Powstańców Wielkopolskich. Pozwoli to na bezkolizyjny przejazd tramwaju oraz udrożni często zakorkowane teraz skrzyżowanie - wskazuje Tadeusz Trzmiel, zastępca prezydenta Krakowa.

Z budowy tramwaju zadowolony jest podgórski radny Zygmunt Włodarczyk. - Choć byłem przeciwnikiem przekazania tej inwestycji do MPK S.A., dzisiaj muszę przyznać, że to było dobre rozwiązanie - mówi Włodarczyk. Przypomina, że realizacja tej planowanej jeszcze przed wielu laty inwestycji przyniesie pożytek przede wszystkim mieszkańcom. - W tym rejonie Płaszowa mieszka kilkanaście tysięcy osób i wciąż powstają nowe osiedla - podkreśla radny. Generalnym wykonawcą linii szybkiego tramwaju do ulicy Golikówka jest konsorcjum firm w składzie: ZUE S.A. (lider), Strabag, PBI Energopol, Tchas Polska. Umowa zakłada realizację inwestycji w 15 miesięcy od daty podpisania, tj. od 20 stycznia 2010 roku.

Ogólny koszt inwestycji, na którą składa się między innymi: budowa ponadczterokilometrowego torowiska, ulicy Kuklińskiego, pętli tramwajowo-autobusowej, estakady drogowej w ciągu Nowohucka - Powstańców Wielkopolskich oraz modernizacja ulicy Lipskiej, wyniesie około 155 milionów złotych.

Jednak zanim mieszkańcy odczują poprawę, przez najbliższe miesiące muszą uzbroić się w



**Magiczny
Kraków**

cierpliwość. Jak każda duża inwestycja, również budowa szybkiego tramwaju do Golikówki powoduje utrudnienia w ruchu. Obecnie z użytkowania wyłączone są środkowe pasy na ulicy Lipskiej, pomiędzy Saską a Myśliwską. Spore zmiany są też na ulicy Nowohuckiej. Ze względu na budowę estakady wyłączony jest z ruchu jeden z pasów tej ulicy. Zwężenia jezdni wprowadzono też na odcinku od ronda Grzegórzeckiego do ulicy Dekerta.

Aby zmniejszyć uciążliwości dla kierowców, wykonawca planuje oddawanie inwestycji do użytku etapami. - Na jesieni chcemy być gotowi do uruchomienia komunikacji tramwajowej od ronda Grzegórzeckiego do ulicy Nowohuckiej. Dwukierunkowy tramwaj odciąży komunikację autobusową, która może zostać ograniczona w trakcie trwania budowy - mówi Marcin Wiśniewski, wiceprezes grupy ZUE S.A.

Nie jest wykluczone, że linię szybkiego tramwaju do Golikówki będą obsługiwać nowe tramwaje. Obecnie trwa druga faza przetargu na zakup 24 nowoczesnych wagonów. Jego wyniki poznamy w marcu. Firma, która wygra postępowanie, będzie miała 32 miesiące na realizację zamówienia. Pierwsze tramwaje mogą się pojawić na krakowskich ulicach już w 2011 roku.

Wschód się rozwija

To nie koniec miejskich inwestycji w tej części Krakowa. - Trwa rozbudowa ulic Surzyckiego i Botewa oraz budowa ulicy Śliwiaka. Cały przebudowany ciąg drogowy ma dochodzić do wschodniej obwodnicy miasta, realizowanej obecnie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad przy naszym wsparciu finansowym - mówi wiceprezydent Trzmiel. W ramach inwestycji wybudowanych zostanie kilka skrzyżowań z istniejącymi ulicami oraz z planowanym wjazdem na parking w systemie park&ride. Powstaną też zjazdy do przyległych terenów inwestycyjnych. Inwestycja będzie kosztować niecałe 80 milionów. Generalnym wykonawcą jest firma Polimex-Mostostal S.A. - Ponieważ budowa wschodniej obwodnicy Krakowa na odcinku od węzła Bieżanów do węzła Rybitwy ma się zakończyć jesienią tego roku, chcemy, by równocześnie oddano do użytku biegnącą przez Płaszów nową arterię. Wtedy ruch tranzytowy ominie zakorkowane Podgórze - uważa Tadeusz Trzmiel. Dodaje też, że w kolejnych latach sieć szybkiego tramwaju w tej części Krakowa będzie rozbudowywana. - Już teraz przygotowujemy wykonanie torowiska od skrzyżowania ulic Kuklińskiego, Saska, Lipska do ulicy Wielickiej - zaznacza wiceprezydent.

Inwestycje realizowane przez miasto w tej części Krakowa mają dwa podstawowe cele. - Przede wszystkim chodzi o udrożnienie ruchu we wschodniej części Krakowa. Wiemy też, że tym terenem interesują się inwestorzy planujący przedsięwzięcia zarówno mieszkaniowe, jak i technologiczne. Tak więc poprawa infrastruktury transportowej na pewno przyczyni się do ożywienia całego obszaru - wyjaśnia prezydent Jacek Majchrowski.

Z pieniędzy unijnych

Budowę nowej linii tramwajowej do Golikówki finansowo wspiera Unia Europejska. Jest to element unijnego projektu "Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II", którego beneficjentem jest MPK S.A. w Krakowie. Pozostałe dwa komponenty tego projektu to:



o modernizację ulicy Długiej, której generalnym wykonawcą jest konsorcjum firm w składzie Mota-Engil Polska S.A. (lider), Mota-Engil Engenharia e Construção i KZN Biechanów; roboty drogowe na ul. Długiej rozpoczną się na początku kwietnia i trwać będą maksymalnie trzy miesiące; dzięki przebudowie ulica Długa zyska zupełnie inny wygląd: pojawi się nowe oświetlenie uliczne, nowe chodniki oraz zatoki parkingowe, od ul. Helclów do al. Słowackiego zostanie poprowadzona ścieżka rowerowa; po przebudowie poprawi się bezpieczeństwo i komfort podróżowania - na wysokości przystanków zostaną znacznie poszerzone chodniki, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie z tramwajów, torowisko będzie wybudowane w najnowszej technologii (użyte do tego materiały umożliwią wytłumienie drgań i wyciszenie hałasu); o zakup 24 niskopodłogowych tramwajów: rozpoczął się drugi, ostateczny etap postępowania prowadzonego przez krakowskie MPK S.A.; w przetargu bierze udział pięć firm: Solaris, CAF z Hiszpanii, Alstom, Bombardier oraz Pesa; zwycięzcę poznamy w marcu; zamówione przez krakowskiego przewoźnika wagony będą niskopodłogowe, przegubowe, o długości minimum 31 metrów i wyposażone w klimatyzację; jednorazowo powinny przewieźć minimum 220 osób, a będą kosztować ok. 210 mln zł netto.

Ogólna wartość projektu "Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej - etap II" to 390 milionów złotych. Połowa środków będzie pochodzić z funduszy unijnych. Reszta zostanie pokryta przez MPK S.A. z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju oraz Europejskim Banku Inwestycyjnym.

128 lat krakowskich tramwajów

Najmłodsza linia do Golikówki powstanie 128 lat po tym, jak w Krakowie pojawił się tramwaj konny. W 1881 roku belgijskie towarzystwo "Compagnie Générale des Chemins de Fer Secondaires" otrzymało na 45 lat koncesję na wybudowanie i eksploatację w Krakowie tramwaju konnego. Jednotorowa linia z czterema mijankami miała 3 km i łączyła most Podgórski z dworcem kolejowym. Tabor liczył sześć wagonów, a żeby zwiększyć szybkość na odcinku Stradom - kościół św. Idziego wprzęgano drugiego konia. Druga linia w 1896 roku połączyła Rynek i park Krakowski. W 1900 roku powstała "Krakowska Spółka Tramwajowa", a w kolejnym roku ruszył w Krakowie pierwszy tramwaj elektryczny. Co ciekawe, tramwaje elektryczne pojawiły się najpierw w Krakowie, a dopiero potem w Wiedniu. W 1902 roku wybudowano linie do parku Jordana, przez Sławkowską do Długiej, przez Sienną do Starowiślniej i Dietla, oraz do ul. Zwirzyńskiej. W dwudziestoleciu międzywojennym powstały linie m.in. do Bronowic, Łagiewnik i Rakowic. Po wojnie zaczęto rozbudowywać linie tramwajowe w stronę Nowej Huty - m.in. do Bieńczy i kombinatu. W 1969 roku linia tramwajowa połączyła rondo Grzegorzec i Wzgórza Krzesławickie. Dziewięć lat później z ronda Grunwaldzkiego tramwaj wyjechał w kierunku Łagiewnik oraz do Prokocimia i Biechanowa. Krowodrzę Górkę z centrum miasta linią tramwajową połączono w 1984 roku. Przez kolejnych 16 lat nie rozbudowywano w Krakowie tego środka transportu. Dopiero w 2000 roku zbudowano tor na osiedle Kurdwanów. Od 2007 roku tramwajem możemy przejechać przez ul. Pawią, a od 2008 roku tramwaj przejeżdża przez tunel w centrum miasta.

Jan Machowski



**Magiczny
Kraków**

Zobacz także artykuły:

[Com-Com Zone dla studentów \[PDF\]](#)

[Przewodnicy Świętują \[PDF\]](#)