



2010-07-13

2010-03-17: Nr 48

Rondo na trzech poziomach

Sznury samochodów w gigantycznych korkach. Nawierzchnia pełna dziur. Zdenerwowanie kierowców. Taka jest rzeczywistość ronda Ofiar Katynia, jednej z "bram wjazdowych" do Krakowa. To zła wiadomość. Dobra jest taka, że za kilkanaście miesięcy płaskie skrzyżowanie zmieni się w trypoziomowy węzeł drogowy. W połowie marca rozpoczęła się realizacja kolejnej zapowiadanej na ten rok ważnej inwestycji komunikacyjnej.

Jedynka, dwójka, sprzęgło, hamulec, luz. I wymuszony postój. Na prawo samochód, na lewo samochód, przed nami i za nami też. No i jeszcze nawierzchnia pełna dziur i garbów. Atmosfera gęstnieje nie tylko od wszechobecnego smrodu spalin. Cierpliwość kierowców jest na wyczerpaniu.

Kilometrowe korki i ślimacze tempo przejazdu to dziś rzeczywistość ronda Ofiar Katynia. - Przejeżdżając tędy, tracę mnóstwo czasu. Nie mówiąc już o pieniądzach na tankowanie samochodu, który stojąc w korku, pali dużo więcej, niż powinien - narzeka pan Andrzej, pracownik naukowy Akademii Górniczo-Hutniczej, który mieszka w podkrakowskim Zabierzowie. Wraz z tysiącami innych kierowców zmuszony jest codziennie pokonywać feralne skrzyżowanie.

Jeden poziom nie wystarczy

Na przejazd przez rondo Ofiar Katynia skazani są nie tylko kierowcy z Krakowa i okolic. W korkach widać samochody na numerach ze Śląska i województwa świętokrzyskiego. Nie brakuje pojazdów z innych części Polski, a nawet z zagranicy. Rondo Ofiar Katynia to bowiem "brama wjazdowa" do Krakowa od strony autostrady A-4 i drogi krajowej nr 94. Tędy przebiegają też drogi krajowe nr 7 i 79. Rondo jest też elementem trzeciej obwodnicy miasta, który w takiej jak obecnie - jednopoziomowej postaci - w ogóle się nie sprawdza. - Pamiętajmy, że to skrzyżowanie było budowane kilkadziesiąt lat temu, kiedy posiadanie samochodu było luksusem, a cały obszar wokół ronda był mało zaludniony. Dziś w każdej rodzinie jest auto. W rejonie ronda Ofiar Katynia wyrosły nowe osiedla i centra handlowe - wylicza Tadeusz Trzmiel, Zastępca Prezydenta ds. Inwestycji Miejskich. Dodaje, że przepustowość skrzyżowania liczona na sześć tysięcy pojazdów na godzinę już się wyczerpała.

Sytuacja zmieni się po przebudowie ronda Ofiar Katynia. Płaskie rondo zamieni się w trypoziomowy węzeł drogowy. - Na kierunku wschód-zachód, a więc w ciągu ulic Conrada i Radzikowskiego (drogi krajowe 7 i 79) powstanie prawie 400-metrowa estakada ze zjazdami. Pod nią znajdzie się



**Magiczny
Kraków**

przebudowane skrzyżowanie z tzw. wyspą centralną. Ten poziom będzie służył głównie do obsługi komunikacyjnej przyległych terenów mieszkaniowych i komercyjnych. Na kierunku północ-południe, a więc w ciągu ulicy Jasnogórskiej i alei Armii Krajowej, powstanie tunel drogowy - wylicza prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Przebudowa z zapasem

Takie wielopoziomowe skrzyżowanie gotowe będzie na przyjęcie 18 tysięcy samochodów na godzinę, czyli aż trzy razy więcej niż obecnie. Tymczasem prognozy ruchu na najbliższe lata, wykonane na zlecenie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, wskazują, że w 2015 roku rondem Ofiar Katynia będzie przejeżdżać prawie 11 tysięcy pojazdów, a w 2030 nieco ponad 12 tysięcy. Kierowców korzystających z ronda będzie mniej, jeśli powstanie północna obwodnica miasta.

- Przebudowujemy rondo Ofiar Katynia do przepustowości większej, niż się prognozuje. Chcemy się jednak zabezpieczyć na wypadek, gdyby przewidywania planistów dotyczące obciążenia tego rejonu ruchem samochodowym nie sprawdziły się. Pamiętajmy, że ta część Krakowa to obszar rozwojowy. Wolnymi terenami interesują się zarówno deweloperzy, jak i firmy realizujące inwestycje handlowe i biurowe - mówi prezydent Jacek Majchrowski.

Przez rok trudniej

Zanim jednak kierowcy na trzech poziomach pokonają rondo Ofiar Katynia, przez cały rok w tym rejonie należy się liczyć z poważnymi utrudnieniami w ruchu. - Z punktu widzenia procesu inwestycyjnego najprostsze byłoby całkowite wyłączenie ronda na czas budowy. To jednak niemożliwe, ponieważ nie ma ulic, które przejęłyby ruch z zamkniętego obszaru. Dlatego już w specyfikacji przetargowej zapisaliśmy, że prace muszą być prowadzone przy rondzie częściowo otwartym dla ruchu - mówi Joanna Niedziałkowska, dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Od początku prowadzenia prac zawężone są pasy ruchu zarówno na kierunku Conrada-Radzikowskiego, jak i w ciągu alei Armii Krajowej i ulicy Jasnogórskiej. Dodatkowo na kierunku wschód-zachód, gdzie notuje się większy ruch pojazdów, wybudowana została na czas prac tzw. droga serwisowa, która ma ułatwić kierowcom pokonywanie ronda. Co więcej, na trasach wjazdowych do Krakowa, szczególnie w północnej części miasta, pojawią się informacje o modernizacji ronda Ofiar Katynia, tak by kierowcy mieli szansę już wcześniej ominąć rejon inwestycji.

Utrudnienia w ruchu i problemy z przejeżdżaniem przez rondo w trakcie przebudowy będą stale monitorowane. Na zlecenie Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie Politechnika Krakowska wykonywać będzie analizę warunków ruchu w tym rejonie. - Ma to pomóc w projektowaniu tras objazdowych i propozycji zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej na czas prowadzenia prac budowlanych - zapowiada dyrektor Niedziałkowska. Generalnym wykonawcą przebudowy ronda Ofiar Katynia jest polsko-indyjskie konsorcjum firm w składzie RADKO Sp. z o.o. (lider) i PUNJ LLOYD Ltd. Wcześniej Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu przeprowadził przetarg. - Gdyby nie protesty uczestników postępowania, wykonawca zostałby wyłoniony już jesienią ubiegłego roku, a prace budowlane rozpoczęłyby się wcześniej - zaznacza Joanna Niedziałkowska. Ostatecznie cała procedura zakończyła się 23 lutego, po decyzji Urzędu Zamówień Publicznych w sprawie protestu jednego z uczestników.



Dzień i noc na rondzie

Przebudowa ronda Ofiar Katynia rozpoczęła się w połowie marca. - Rondo chcemy oddawać do użytku etapami, by zmniejszyć utrudnienia dla kierowców - informuje dyrektor Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu. Najpierw powinna się zakończyć budowa tunelu drogowego. W następnej kolejności modernizowane będzie skrzyżowanie z tzw. wyspą centralną. Równolegle trwać będzie budowa estakady w ciągu ulic Conrada i Radzikowskiego. Wykonawca musi się spieszyć, bo zgodnie z umową na realizację wszystkich prac ma niecały rok. - Prace przy modernizacji ronda będą trwały dzień i noc. Zrobimy wszystko, by inwestycję oddać w zakładanym terminie - mówi Dariusza Huba, prezes firmy Radko Sp. z o.o. Postępy robót będzie można śledzić przez kamery internetowe.

Całkowity koszt inwestycji (zgodnie z podpisaną na początku marca umową) to niecałe 121 milionów złotych. - To kilkadziesiąt milionów mniej niż pierwotnie zakładaliśmy - przyznaje prezydent Jacek Majchrowski. Pieniądze na realizację inwestycji będą pochodzić z budżetu miasta. Są też szanse, że część dołoży Unia Europejska. - W połowie lutego złożyliśmy aplikację o dofinansowanie budowy tunelu kwotą 17,6 miliona złotych w ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Jeśli się da, będziemy się starać o sfinansowanie tego zadania także z innych programów operacyjnych oferowanych przez Unię Europejską - informuje Jacek Majchrowski.

Przez najbliższy rok czekają nas więc poważne utrudnienia w północnej części Krakowa. Kierowcom pozostaje zacisnąć zęby w oczekiwaniu, aż przebudowa ronda Ofiar Katynia dobiegnie szczęśliwego końca. I trzymać kciuki za polsko-indyjskie konsorcjum, by poradziło sobie z tą ważną dla Krakowa inwestycją w jak najkrótszym czasie.

Jan Machowski

Zobacz także artykuły:

[Smaki Wielkanocy \[PDF\]](#)

[Chopin w mieście \[PDF\]](#)