



**Magiczny
Kraków**

Tramwaj do Górki Narodowej - prace mocno zaawansowane

2021-07-12

W lipcu mija rok od rozpoczęcia budowy linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Górki Narodowej. Co przez ten czas udało się zrealizować na tej największej na północy Krakowa inwestycji komunikacyjnej miasta? 5 lipca teren budowy największej obecnie infrastrukturalnego zadania samorządu na północy Krakowa wizytował prezydent Krakowa Jacek Majchrowski.

Przypomnijmy, że plac budowy został przekazany wykonawcy 1 lipca 2020 r. Tydzień później rozpoczęło się organizowanie zaplecza i pierwsze prace porządkowe. Właściwe roboty w terenie, w tym pierwsze utrudnienia w ruchu w rejonie ulicy Opolskiej, wystartowały 13 lipca 2020 r.

W rok po rozpoczęciu inwestycji teren budowy w rejonie budowanej kładki dla pieszych przy Szopkarzy wizytował prezydent Krakowa Jacek Majchrowski w towarzystwie przedstawicieli Zarządu Inwestycji Miejskich i wykonawcy – firmy Intercor Sp. z o.o.

– To największa samorządowa inwestycja w tej części miasta. Mimo że jesteśmy na etapie przygotowywania terenu pod roboty zasadnicze już teraz widać duży rozmach i zaangażowanie firm wykonawczych. Mam nadzieję, że w kolejnych miesiącach prace będą przebiegały równie sprawnie i będziemy mogli w terminie oddać mieszkańcom linie tramwajową do Górki Narodowej – mówił Jacek Majchrowski.

Pierwsze 12 miesięcy to czas wymiany i modernizacji całej infrastruktury podziemnej. To etap niezwykle istotny, bez niego nie dało by się rozpocząć prac zasadniczych zasadniczymi: budowy torowiska, nowych ulic, ścieżek rowerowych, obiektów inżynierskich. Postęp prac widać na niemal wszystkich odcinkach inwestycji. W 95 proc. wykonano roboty przygotowawcze, czyli wyburzenia, usunięcie kolidującej roślinności, odhumusowanie terenu. 100 proc. wykonania zanotowano z kolei w zakresie przebudowy i budowy sieci wysokiego napięcia. Pozwoliło to na likwidację masztów pomiędzy ulicami Fieldorfa Nila a Pachońskiego. Zniknął ten element infrastruktury, który kiedyś dominował w tej okolicy. Jeśli chodzi o pozostałe elementy budowy lub przebudowy uzbrojenia – sieć gazowa wykonania jest w 86 proc., sieć ciepłownicza w 70 proc. (przy czym wykonanie kanałów i komór pod ciepłociąg – 90 proc.), wodociąg i kanalizacja w 50 proc.

W ramach budowy linii tramwajowej do Górki Narodowej i towarzyszącej jej infrastruktury powstaje siedem różnych obiektów inżynierskich. Tu również widać postęp po 12 miesiącach robót. 90 proc. to zaawansowanie przy budowie mostu nad Białuchą. Duży front robót – 75 proc. wykonania – widać też w przypadku kładki dla pieszych przy ul. Szopkarzy i konstrukcji oporowych w rejonie ulic Kuźnicy Kołtatajowskiej i Banacha. Te drugie, tzw. wanny betonowe, to specjalnie zastosowane rozwiązanie z uwagi na mało nośny grunt, a także w celu zapewnienia odpowiedniego nachylenia, tzw. niwelety, torowiska tramwajowego. W 70 proc. wykonano przepust nad potokiem Bibiczanka.

Wykonawca rozpoczął też przygotowania do realizacji jeden z dwóch estakad z dwóch estakad nad



**Magiczny
Kraków**

doliną potoku Sudół. Trwają też przygotowania do budowy tunelu drogowego w ciągu ul. Opolskiej. Konstrukcja będzie miała ok. 100 metrów długości. Roboty powinny się rozpocząć za kilka tygodni. Ten etap inwestycji spowoduje też kolejne utrudnienia w ruchu. Obecnie trwa uzgadnianie zasad, na jakich będzie się odbywał ruch w ciągu ul. Opolskiej.

Spore zaawansowanie widać też na ul. Pachońskiego. Prace trwają na każdym z trzech odcinków tej ulicy. Warto wiedzieć, że w ramach budowy linii tramwajowej powstaje brakujący odcinek tej ulicy pomiędzy Zielińską a Górnickiego. Jak zapewnia wykonawca, jeszcze w tym roku cały zakres drogowy i częściowo torowy związany z nową Pachońskiego zostanie zrealizowany.

Przypomnijmy – budowa linii KST III Krowodrza Górka – Górka Narodowa to największa obecnie, samorządowa inwestycja transportowa na północy Krakowa. Nowa trasa tramwajowa będzie miała ponad 5 km długości. W ramach zadania powstaną aż 23 perony tramwajowe. Do dyspozycji zmotoryzowanych oddanych zostanie łącznie 441 miejsc postojowych działających w systemie P&R. W ramach zadania powstaje też nowa sieć dróg rowerowych. Nasadzonych będzie prawie 3,5 tys. drzew i krzewów (powstanie m.in. Park Krakowian w rejonie ul. Węgrzeckiej).

Linia KST III do Górki Narodowej to także siedem różnych obiektów inżynierskich. Pozwolą na wygodny i szybki przejazd tramwajem z północnych obrzeży do centrum miasta w niewiele ponad 20 minut. Powstały dzięki nim układ drogowy przejmie ruch wjazdowy i wyjazdowy z Krakowa, uwalniając mocno obciążone obecnie ulice o charakterze lokalnym.

Przy realizacji zadania stosowane są liczne rozwiązania proekologiczne. Tam gdzie to konieczne, ustawione będą ekrany akustyczne. Ok. 60 proc. torowiska będzie zielona. Z myślą o bytujących w obszarze inwestycji zwierzętach, na obiektach mostowym na rzekach Sudół i Białucha oraz potoku Bibiczanka zostaną zastosowane tzw. suche półki. W rejonie gdzie inwestycja przecina użytek ekologiczny Dolina Prądnika, zaprojektowano „ciche torowisko”, znane też jako „pływająca szyna”. Z kolei w rejonie intensywnej zabudowy torowisko będzie poprowadzone w tzw. wannie, czyli specjalnej konstrukcji betonowej. Takie rozwiązanie zastosowano ze względu na mało nośne grunty i w celu zapewnienia odpowiedniego nachylenia torowiska (tzw. niwelety), a także jako rozwiązanie ograniczające hałas i drgania.

Wykonawcą zadania jest konsorcjum firm - Przedsiębiorstwo Usług Technicznych „INTERCOR” Sp. z o. o. (lider) i Przedsiębiorstwo Inżynierskich Robót Kolejowych „TOR-KRAK” Sp. z o. o. Wartość kontraktu: 355 589 883,91 zł, a wysokość dofinansowania ze środków UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko - 151 233 429,65 zł