



Nowe oblicze centrum Krakowa

2010-06-24

O Krakowskim Szybkim Tramwaju oraz o inwestycjach w obrębie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego rozmawiamy z Tadeuszem Trzmiel, Pierwszym Zastępcą Prezydenta Miasta Krakowa.

Panie Prezydencie. Po latach budowy, rusza Krakowski Szybki Tramwaj. Co to oznacza dla mieszkańców naszego miasta?

Tadeusz Trzmiel: Przede wszystkim krakowianie zyskują zupełnie nowy środek transportu publicznego, który łączy północne i południowe dzielnice Krakowa. Nowatorstwo szybkiego tramwaju polega na tym, że jego trasa biegnie przez częściowo wydzielone - w całości objęte nowoczesnym systemem sterowania - torowisko, co zapewnia szybki i bezproblemowy przejazd przez Kraków.

Podczas otwarcia po przebudowie ronda Grzegórzeckiego mówił Pan, że zbliżamy się do finału ważnego dla Krakowa przedsięwzięcia.

To prawda. Mamy bowiem do czynienia zakończenie bardzo ważnego etapu w życiu miasta, istotnego także z punktu widzenia samych krakowian. Mam na myśli finał inwestycji miejskich w newralgicznym rejonie Krakowa, obejmującym obszar od alei 29 Listopada do ronda Grzegórzeckiego.

Choć pierwsze plany przebudowy układu komunikacyjnego tej części Krakowa powstały ponad 30 lat temu, kompleksowa i - co ważne - systemowa realizacja zadań zaczęła się faktycznie w 2003 roku. W tym czasie powstała bezkolizyjna ulica Wita Stwosza, biegnąca po wschodniej stronie magistrali kolejowej. Przebudowano układ drogowy po wschodniej i zachodniej stronie dworca kolejowego: powstał Regionalny Dworzec Autobusowy przy ulicy Bosackiej, połączono ulicę Wita Stwosza z parkingiem nad dworcem kolejowym. Z kolei po drugiej stronie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego wybudowano zupełnie nową linię tramwajową wzdłuż ulicy Pawiej do pętli Kamienna, którą przy okazji przebudowano. Samą ulicę Pawią wydłużono do Politechniki Krakowskiej. Nowy wygląd zyskały uliczki w tym rejonie - Kurniki, Worcella, Ogrodowa i Szlak. Obie strony Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego połączył tunel drogowy.

W tym też czasie, dzięki likwidacji barier prawnych, stworzyliśmy możliwość inwestowania w rejonie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego przez podmioty prywatne, czego przykładem jest oddana w 2006 roku Galeria Krakowska.

Wreszcie, mimo niesprzyjających okoliczności, kompletnie przebudowane zostały ronda Mogiłskie i Grzegórzeckie, łączącą je aleja Powstania Warszawskiego oraz dokończona została realizacja dwukilometrowego tunelu tramwajowego pod dworcem głównym.

A więc - doliczając uruchomienie obszarowego systemu sterowania ruchem - przygotowaliśmy kompletnie infrastrukturę dla potrzeb szybkiego tramwaju.

Wracając do nowego systemu transportu. Jakie pojazdy będą wozić krakowian pomiędzy osiedlami Kurdwanów i Krowodrza Górka?

Będzie to tabor nowoczesny i wyposażony w kompletne systemy bezpieczeństwa i informacji dla podróżnych. Takie ostre kryteria spełniają zakupione w minionych latach - przy wsparciu



**Magiczny
Kraków**

funduszy unijnych - najnowszej generacji Bombardiery. Zapewniam, że jazda nimi po torowisku szybkiego tramwaju będzie nie tylko szybka, ale i komfortowa.

Komfort to także łatwość płacenia za przejazd. Co w tym względzie Kraków ma do zaoferowania pasażerom?

Przed rokiem, także dzięki wsparciu finansowemu z Unii Europejskiej, uruchomiliśmy system Krakowskiej Karty Miejskiej. Dziś widać, że projekt okazał się strzałem w dziesiątkę. Krakowska Karta Miejska jest obecnie podstawowym nośnikiem biletów w naszym mieście. Na ulicach całego Krakowa stoi 60 specjalnych automatów, gdzie można doładować kartę lub kupić bilet. Część z nich obsługuje karty płatnicze.

Oczywiście możliwość uiszczenia opłaty za przejazd jest zapewniona także we wszystkich pojazdach, obsługujących Szybki Tramwaj. Jeśli dodamy do tego czytelną informację wizyjną, głosowe zapowiadanie przystanków, niską podłogę i ułatwienia dla osób niepełnosprawnych, jestem przekonany, że uruchamiając nowy środek transportu spełnimy oczekiwania wszystkich podróżnych.