

Trasa Łagiewnicka alternatywą dla korków

2019-06-25

Budowa i dokończenie tzw. trzeciej obwodnicy Krakowa to szansa na zmniejszenie liczby samochodów poruszających się z północy na południe, m.in. zakorkowanymi na co dzień Alejami Trzech Wieszczów. To jednak tylko jedna z kilku istotnych zalet powstającej na południu miasta drogi.

Od ponad roku trwa budowa Trasy Łagiewnickiej, która jest elementem planowanej trzeciej obwodnicy Krakowa. Znaczący udział w określeniu jej ostatecznego przebiegu i formy mieli mieszkańcy Krakowa. Szczególnie w przypadku Trasy Łagiewnickiej w większości ich głosy zostały uwzględnione na etapie konsultacji prowadzonych w latach 2006-2010. Lata rozmów z mieszkańcami przyniosły wiele rozstrzygnięć dotyczących przebiegu trasy, w szczególności, dotyczy to odcinka pomiędzy ul. Ludwisarzy a ul. Turonia, gdzie zrezygnowano z prowadzenia trasy po terenie na rzecz budowy tunelu a nad nim wykonanie infrastruktury sportowo-rekreacyjnej z obszarem zieleni dla mieszkańców, unikając tym samym m.in. rozcinania więzi społecznych pomiędzy mieszkańcami. Podobnie ma się rzecz z dalszymi odcinkami „trzeciej obwodnicy” Krakowa – trasy: Pychowicka i Zwierzyniecka, w tym tunel pod wzgórzem św. Bronisławy, będą projektowane ponownie, wychodząc naprzeciw, po tym jak mieszkańcy sąsiadujących osiedli wyrazili parę lat temu wiele uwag wyrażających obawy na znaczną ingerencję obwodnicy w ich życie.

Właśnie ze względu na skalę i koszty inwestycji władze Krakowa tak dokładnie analizują warianty realizacji trzeciej obwodnicy. Wysoki koszt Trasy Łagiewnickiej i pozostałych fragmentów III obwodnicy wynika z przyjętych rozwiązań, w szczególności, ze względu na kosztochłonne prowadzenie tunelem powstającego układu drogowego. W przypadku trzeciej obwodnicy, przeważająca część układu drogowego przebiegać będzie właśnie pod ziemią, a dzięki temu, jakiegokolwiek oddziaływanie ruchu ulicznego i tramwajowego na otoczenie będzie ograniczone do niezbędnego minimum.

Koszt realizacji Trasy Łagiewnickiej jest porównywalny do kosztów realizowanych inwestycji drogowych o podobnym charakterze, tj. obejmujących budowę wewnętrznego układu miejskich dróg i tuneli, dodatkowo rozszerzoną o budowę linii tramwajowej. Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż na ponad 1,5-kilometrowym odcinku, wykonana zostanie nowa linia tramwajowa łącząca pętlę w Kurdwanowie z ul. Zakopiańską, której ok. 700-metrowy odcinek będzie przebiegał w tunelu.

Koszt budowy 3,5-kilometrowego odcinka drogi, w tym ok. 2 km tuneli, budowa 1,7 km nowej linii tramwajowej, utworzenie terenów zielonych oraz sportowo-rekreacyjnych dla mieszkańców wyniesie 802,2 mln złotych.

Nowa ulica będzie realizowana tak, aby nie dzieliła przestrzeni miasta czy dzielnic, dlatego została zaprojektowana także z wykorzystaniem tuneli. Silny wpływ na tę decyzję mieli zresztą mieszkańcy Łagiewnika i Ruczaju. Powierzchnia nad tunelami będzie wykorzystana jako tereny sportowo-rekreacyjne, zielone, jak również dla obsługi ruchu lokalnego: pieszego, rowerowego, samochodowego.

W miejscach, gdzie odcinki trasy prowadzone na powierzchni są dłuższe, zaplanowano kładki dla pieszych. Realizacja tej inwestycji nie oznacza jednak, że zieleni ubędzie. Po jej



zrealizowaniu zostanie nasadzonych kilka tysięcy nowych drzew i krzewów. Inwestycja wpłynie korzystnie, wytwarzając dodatkowy korytarz wymiany powietrza, na kierunku wschód – zachód.

Budowa Trasy Łagiewnickiej otwiera drogę do budowy w Krakowie układu dróg, który zdejmie z Alei Trzech Wieszczów ruch międzydzielnicowy. Takie przedsięwzięcie w mieście, walczącym z zanieczyszczeniami jest niezbędne. Bez alternatywnego obejścia drogowego w centrum Krakowa, niemożliwe stanie się dalsze ograniczanie ruchu samochodowego np. na Alejach Trzech Wieszczów, które dziś są jedyną arterią drogową umożliwiającą przejazd na kierunku północ-południe, na zachód od Starego Miasta.

Dzięki trzeciej obwodnicy, w tym realizowanej Trasie Łagiewnickiej, przewidywane jest znaczne zmniejszenie ruchu kołowego w centrum. To jednocześnie pociągnie za sobą zmniejszenie ulicznego hałasu, zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń, a co za tym idzie podniesienie komfort życia w najbardziej dziś zatłoczonej komunikacyjnie części miasta.

Trasa Łagiewnicka to nie tylko komunikacja indywidualna. W ramach inwestycji, oprócz wykonania linii tramwajowej łączącej południowe osiedla Krakowa, przewidywane jest także uruchomienie miejskiej komunikacji autobusowej na wszystkich pozostałych odcinkach trzeciej obwodnicy Krakowa.