

Co z tunelami w Krakowie?

■Tunel pod skrzyżowaniem al. Słowackiego z al. 29 Listopada i ulicami Długą oraz Prądnicką nie jest jednym planowanym przez miasto. Wykańczany jest już tunel szybkiego tramwaju między rondem Mogińskim a al. 29 Listopada o długości około 1,4 km, który ma zostać oddany do użytku w październiku.

■Miasto od lat przymierza się do budowy największego tunelu drogowego pod wzgórzem św. Bronisławy, o długości około 2,8 km, który ma być głównym elementem Trasy Zwierzynieckiej wchodzącej w skład zachodniej części III obwodnicy miasta. Realizację przewiduje się na lata 2014–16. Koszt budowy trasy z tunelem oszacowano na 1 miliard 472 mln zł. Ekolodzy sugerują aby tunelem przechodziła również część Trasy Pychowickiej (planowana realizacja: 2014–2017)

– na jej odcinku – pod cennym dla środowiska lasem łęgowym w Przegorzałach i Wisłą. Miasto chce poprowadzić drogę estakadą. Zobacz na mapę poniżej. ■Budowę tuneli przewiduje się również w przypadku Trasy Łagiewnickiej. ■W ramach inwestycji ma powstać około półkilometrowy tunel na odcinku od ul. Grota-Roweckiego do ul. Pszczelnej, około 450-metrowy tunel na odcinku od ul. Turonia do ul. Piaseckiego i około 700-metrowy tunel na odcinku od linii kolejowej w Łagiewnikach w kierunku ul. Witosa. Realizację inwestycji zaplanowano na lata 2015–2017. ■Tunel o długości 600 m znajduje się w koncepcji przebudowy ronda Ofiar Katynia. ■Miasto zamierza ją wykonać w latach

2011–2012. Podziemne rozwiązania mają również zostać wprowadzone na skrzyżowaniu ul. Stella-Sawickiego, al. Bora-Komorowskiego, al. Andersa oraz ul. Okulickiego. W stronę al. Bora-Komorowskiego i ul. Dobrego Pasterza łącznica lewoskrętu z ul. Stella-Sawickiego będzie poprowadzona tunelem. Natomiast jadąc w kierunku ul. Okulickiego będzie się przejeżdżał najpierw estakadą, a następnie przez skrzyżowanie w tunelu. Szybki Tramwaj na ciągu ul. Stella-Sawickiego – ul. Wiślicka zostanie poprowadzony odrębnym tunelem, do którego będzie wjeżdżał przed skrzyżowaniem i wyjeżdżał na powierzchnię w rejonie ul. Wiślickiej. Realizację przewiduje się na lata 2015–17.

(TYM)

Jeśli Kraków chce utrzymać popularność

– Zazwyczaj metro buduje się w miastach mających powyżej miliona mieszkańców. W Krakowie jest ich ponad 700 tysięcy, ale trzeba pamiętać, że to bardzo specyficzne miasto. Co roku przyjeżdża tu kilka milionów turystów, a wielu z nich nie mieszka w hotelach w centrum. Jeśli Kraków chce utrzymać swoją popularność, musi rozwiązać problemy komunikacyjne poprzez budowę metra – przekonuje prof. Antoni Tajduś, rektor Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

na czwartek TEMAT

nej. Powstają nowe linie tramwajowe...

– Podobnie może być w Krakowie. Infrastruktura podziemna powinna być połączona z infrastrukturą naziemną poprzez naziemne linie tramwajowe, drogi i parkingi. Kraków powinien mieć dwa koła – pierwszy promień wytyczałyby Aleje Trzech Wieszców, a drugi – drogi trzeciej obwodnicy miasta. Takie rozwiązania pozwolą na sprawne przedostanie się do przystanków metra. To byłoby zgodne z europejskimi trendami wypierania ruchu samochodowego z centrum miast. Powinna więc być możliwość pozostawienia auta na parkingach na obrzeżach drugiego koła i przesiadania się do metra jeżdżącego do Śródmieścia.

DP W Krakowie władze stawiają na szybki tramwaj. Tylko jeden jego odcinek proponuje się w tunelu między rondem Mogińskim a Dworcem Głównym PKP. Planuje się również przedłużenie tej trasy przez al. Słowackiego, ale już nad ziemią. Poda się Panu ten pomysł?

– To bezsensowne rozwiązanie. Jak już miałyby powstać taka trasa, to tylko w tunelu. Szybki tramwaj, żeby mógł być konkurencyjny dla samochodu, przez centrum powinien jeździć pod ziemią. Na tym odcinku mógłby być częścią metra, a w pozostałych rejonach jego uzupełnieniem. Być może jednak powinien być odrębną alternatywą. To trzeba byłoby przeanalizować. Co do Alej Trzech Wieszców, to mam wizję, aby w ich części również komunikacja samochodowa odbywała się pod ziemią. Wjazd do tunelu można by wyznaczyć w rejonie ul. Piłsudskiego a z drugiej strony za skrzyżowaniem Alej z ul. Karmelicką. Po drodze byłoby zjazd do podziemnych parkingów. Dzięki temu na powierzchni można byłoby utworzyć reprezentacyjne aleje z ogrodami zieleni, kawiarniami i galeriami oraz ekskluzywnymi sklepami w parterach kamienic. Przed budynkami Biblioteki Jagiellońskiej, Akademii Rolniczej i Akademii Górniczo-Hutniczej mogłyby powstać piękne place.

DP Oponenti znów wytoczą argument, że to nierealne z powodu kosztów...

– Już wspominałem, że takie rozwiązania wcale nie są takie drogie. Poza tym, to

ekologiczne propozycje, na które są dużo większe szanse wywalczenia pieniędzy z Unii Europejskiej. Nawet jeśli takie rozwiązanie kosztowałoby miliard złotych, to w przypadku dofinansowania zewnętrznego jest realne. Według mnie w Krakowie brakuje rozmachu, dużej, nietuzinkowej wizji, a potem konsekwentnego szukania pieniędzy na jej realizację. Tymczasem planujemy, że tu zrobimy nową linię tramwajową, tam nową drogę albo istniejącą wyremontujemy i na tym koniec. Nawet z remontami są problemy. W zeszłym roku w tym samym czasie zamknięto częściowo obwodnicę autostradową i zabrano się do remontu wielu ważnych ulic w mieście, tak jakby nikt nie patrzył na mapę, że nie ma którejś jeździć. Takiej wizji nigdy nie zrozumieć.

DP A kiedy mogłyby się spełnić Pana wizje metra?

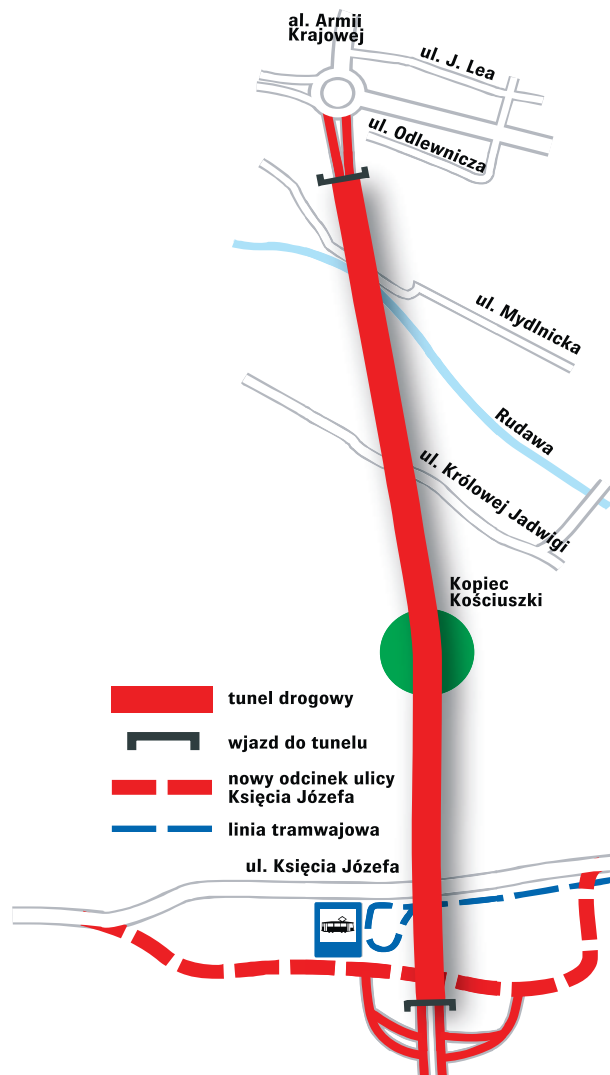
– Wszystko zależy od tego, jak byłaby przygotowana. Powinna być ponadpartyjna uchwała, gwarantująca w budżecie państwa pieniądze na całą inwestycję wraz z dofinansowaniem unijnym. Obecnie przy wykorzystaniu odpowiednich maszyn nie jest problemem zrobienie nawet do 100 metrów tunelu na dobę. Tymczasem w Warszawie wykonuje się kilkanaście centymetrów metra. Dzieje się tak, ponieważ nie ma pewności, że każdego roku można liczyć na pełne finansowanie inwestycji. Pieniądże w budżecie na kolejne etapy raz są przyznawane, a innym razem nie. Metro w stolicy wykonywane jest najprymitywniejszymi metodami. To, co robi się wolno, jest bardzo drogie.

Gdyby finansowanie było w pełni zagwarantowane, to firma, która wygrywa przetarg, może sobie pozwolić na sprowadzenie odpowiednich maszyn. Tunel samochodowy pod kanałem La Manche o długości około 50 kilometrów wydrążono w półtora roku. Maszyny, które tam wykorzystywano, po zakończeniu pracy zjechały na bok i zostały zabetonowane. Nie opłacało się ich rozbierać i wywozić na górę. W ciągu jednego roku Norwegia wybudowała około 100 kilometrów tuneli, a my zrobiliśmy cztery kilometry... autostrady.

Rozmawiał: PIOTR TYMCZAK



Radna Agata Tatar (PiS), złożyła poprawkę do Wieloletniego Planu Inwestycyjnego na lata 2008–2017, dotyczącą wykreślenia z niego poprowadzenia naziemnej trasy tramwajowej przez al. Słowackiego. Za słuszne i konieczne uważa opracowanie strategii rozwoju komunikacji podziemnej w mieście.



Plan Trasy Zwierzynieckiej wraz z tunelem drogowym pod wzgórzem św. Bronisławy. Przeczytaj tekst „Co z tunelami w Krakowie” RYS. WIKTOR ŁĘŻNIAK



W ramach kontraktu na wykończenie tunelu szybkiego tramwaju od ronda Mogińskiego do al. 29 Listopada ma powstać podziemny przystanek „Dworzec Główny”. W Agencji Rozwoju Miasta zapewniają, że zostanie on wykonany.



Prace związane z wykończeniem prawie półtorakilometrowego tunelu dla szybkiego tramwaju mają zostać zakończone do października tego roku