

Trasa Łagiewnicka w budowie

Utworzono: czwartek, 30, maj 2019 12:39 Ilona Hałucha



Trasa Łagiewnicka jest częścią trzeciej obwodnicy Krakowa, obecnie w budowie. Uzupełnią ją jeszcze kolejne odcinki Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej.

29 maja została wprowadzona kolejna zmiana organizacji ruchu w ciągu ul. Herberta i Turowicza. Ruch pojazdów i pieszych skierowano na część wschodnią ciągu ul. Turowicza i Herberta. Powód? Drogowcy układają warstwy asfaltu na jezdni wschodniej ulic Turowicza i Herberta, czyli na pierwszym odcinku Trasy Łagiewnickiej.

Trasa Łagiewnicka będzie od ul. Beskidzkiej do Grota-Roweckiego i liczy ok. 3,5 km. Choć ma klasę GP (Główna Przyspieszona – przyp. red.), to jednak składa się głównie z odcinków innych niż drogowe: tuneli, estakad i mostów. Bardzo ważną częścią jest torowisko tramwajowe, inwestycja przewiduje również przebudowę torów kolejowych, a także przełożenie koryta rzeki.

Przygotowania do budowy Trasy Łagiewnickiej rozpoczęły się w latach 60., ale dopiero w 2006 roku została podjęta decyzja o zleceniu opracowania wniosku i uzyskania decyzji środowiskowej. Chodziło o pozyskanie terenu w miejscu, gdzie planowano budowę trasy. Udało się to w roku 2011. Niestety miasto nie dysponowało odpowiednimi środkami (ok. 800 mln – 1 mld zł), aby rozpocząć budowę.

- Dopiero w roku 2015 pojawiła się koncepcja utworzenia spółki celowej, która zaciągnie kredyt, który miasto będzie spłacało do 2042 roku – wyjaśnił Krzysztof Migdał ze spółki Trasa Łagiewnicka. – Spółkę założono w 2016 roku i od razu zaczęły się przygotowania do realizacji inwestycji, m.in. po 4 miesiącach ogłoszono przetarg w formule „zaprojektuj i wybuduj”.

Najkorzystniejszą ofertę wybrano w grudniu 2016 roku, a w marcu 2017 roku podpisano umowę z wykonawcą, firmą Budimex. Rozpoczęło się opracowywanie dokumentacji projektowej oraz uciążliwy proces uzyskiwania decyzji administracyjnych. Ostatnie Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej (tzw.

Trasa Łagiewnicka w budowie

Utworzono: czwartek, 30, maj 2019 12:39 Ilona Hałucha

ZRID) zostało wydane dopiero w styczniu br.

- Już w lutym 2018 roku przekazaliśmy wykonawcy teren budowy, umożliwiając wykonanie prac przygotowawczych. To było jeszcze przed pozyskaniem ZRIDu dla pozostałych etapów – poinformował Krzysztof Migdał. - Na terenie inwestycji należało wydobyć składowisko odpadów po zakładach Solway, co wymagało usunięcia 460 tys. m³ ziemi. Nastąpiło to na podstawie decyzji o wydobycie, która nie jest powiązana z decyzją ZRID.

Pomimo tego, że ta część trasy liczyła zaledwie 3,5 km, podzielono ją na 5 odcinków. Dla każdego uzyskiwano oddzielną decyzję ZRID.

W ciągu ulicy Grota-Roweckiego znajduje się stosunkowo nowa, bo oddana w 2012 roku, linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju, m.in. wzdłuż kampusu UJ. Trasa Łagiewnicka dojdzie do tego miejsca, aby połączyć się z tzw. Trasą Pychowicką. Kolejna część to obszar między Sanktuariami, a koniec znajduje się na Kurdwanowie w okolicach parkingu P&R.

Trasa Łagiewnicka to ciąg obiektów inżynierskich. Układ drogowy jest prowadzony zarówno po poziomie terenu, jak i pod ziemią.

- Główna charakterystyka obiektów, wykonywanych w tramach tej inwestycji, to układ tuneli w systemie ścian szczelinowych – wyjaśnił Migdał. - Jezdnie rozprowadzające są prowadzone nad tunelem, a jezdnie główne w układzie tunelowym. Jezdnie zbiorcze przejmują ruch, więc nie było potrzeby wprowadzania łącznic w układzie węzłowym.

Jeden z tuneli będzie przebiegał pod niewielkim strumykiem prowadzącym wody opadowe. Będzie to najniższy położony punkt inwestycji, tym trudniejszy do prowadzenia, że sąsiadujący z intensywną zabudową mieszkaniową. Posadowienie ścian szczelinowych będzie sięgało 20 metrów poniżej powierzchni terenu. W sąsiedztwie wlotu do tunelu będzie się znajdowało centrum zarządzania drugą obwodnicą. Będzie to także siedziba spółki Trasa Łagiewnicka, która ze względu na kredyty, musi istnieć do końca 2042 roku.

Bardzo trudnym elementem inwestycji jest konieczność utrzymania w ruchu linii kolejowej i tramwajowej, a także przeniesienie koryta rzeki Wilgi. Z tego względu został wykonany m.in. bypass kolejowy czy przejście dla pielgrzymów między Sanktuariami.

Trasa powinna być gotowa za około 2 lata.

Przebieg Trasy Łagiewnickiej uwzględnia kilka tuneli, których celem jest uniknięcie dzielenia przestrzeni miejskiej. Powierzchnia nad tunelami będzie wykorzystana jako tereny rekreacyjne i obsługi ruchu lokalnego. W miejscach, gdzie odcinki prowadzone na powierzchni są dłuższe, zaplanowano kładki dla pieszych.

Trasa Łagiewnicka w budowie

Utworzono: czwartek, 30, maj 2019 12:39 Ilona Hałucha

Budowa Trasy Łagiewnickiej to: 3,5 km droga, 2,3 km linii tramwajowej, 5 tuneli o łącznej długości 2,1 km, nowe węzły, mosty, kładki, chodniki, drogi dla rowerów. To jedno z najważniejszych zadań inwestycyjnych miasta w ciągu najbliższych lat, które otwiera drogę do budowy zachodniego odcinka trzeciej obwodnicy z komplementarnymi Trasami Pychowicką i Zwierzyniecką. W ramach tej inwestycji wybudowana zostanie nowa linia tramwajowa.

Aby sfinansować to ogromne przedsięwzięcie, miejska spółka Trasa Łagiewnicka zaciągnęła w 2017 roku kredyt w wysokości 400 mln zł w Europejskim Banku Inwestycyjnym oraz prawie 300 mln zł z Banku Gospodarstwa Krajowego.

IH

(na podstawie informacji z konferencji NOVDROG, która odbyła się w marcu w Szczawnicy)