

# Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, zadania i wyzwania

tekst: **MAREK BŁESZYŃSKI**, członek zarządu Oddziału SITK w Krakowie

Seminarium *Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, zadania i wyzwania* odbyło się 17 marca 2016 r. w siedzibie PKP Polskich Linii Kolejowych SA Centrum Realizacji Inwestycji przy placu Matejki w Krakowie. Organizatorami seminarium byli: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie, Małopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa w Krakowie oraz Budimex SA.



W seminarium uczestniczyło 61 osób, w tym przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych SA, firm projektowych i wykonawczych, Urzędu Marszałkowskiego, mieszkańcy Krakowa oraz członkowie Oddziału SITK i MOIIB.

Sponsorem seminarium była firma Budimex SA, która przygotowała smaczny poczęstunek dla uczestników.

Obrady otworzył i prowadził Marek Błeszyński, członek zarządu Oddziału SITK w Krakowie, organizator wydarzenia.

Seminarium składało się z pięciu referatów ilustrowanych planami, zdjęciami, rysunkami wizualizacji i rozwiązań komunikacyjnych. Informacje ogólne dotyczące realizowanej inwestycji przedstawił Marek Kupczak z PKP Polskich Linii Kolejowych SA. Analizy ruchowe zreferowali Łukasz Rak i Damian Kosicki z firmy BBF Sp. z o.o. Mostom i wiaduktom był po-

święcony referat Mirosława Oleksego, przedstawiciela firmy MP-Mosty Sp. z o.o. Problematykę projektowania omówił Tomasz Bernady z firmy ch2m. Realizację inwestycji przedstawili Paweł Janicki i Dariusz Nowobilski z Budimeksu SA.

Poszczególne wystąpienia spotkały się nie tylko z dużym zainteresowaniem, ale wywołały ożywioną dyskusję pomiędzy uczestnikami seminarium.

O wielkości inwestycji świadczy fakt wybudowania dwóch estakad: pierwszej o długości 541 m i drugiej o długości 599 m, zabudowa dwóch przęseł o długości 80 m i posadowienie 30 filarów no-

## Łącznica kolejowa Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki nabiera kształtów

30 filarów podtrzymać będzie powstającą łącznicę kolejową Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, dzięki której możliwy będzie szybszy i bezpośredni przejazd pociągami z Krakowa Głównego do stacji Kraków Bonarka i dalej do Skawiny, Zakopanego oraz Oświęcimia. Pierwsze podpory – o charakterystycznym kształcie kielicha – zostały już wybudowane, a wykonawca przystąpił do montażu przęseł.

Od ul. Dekerta do skrzyżowania ul. Wielickiej, al. Powstańców Śląskich i al. Powstańców Wielkopolskich wybudowano już 14 filarów.

6 kwietnia 2016 r. na plac budowy zostały dostarczone pierwsze elementy konstrukcji stalowej obiektu i rozpoczął się montaż przęseł na estakadzie przy linii kolejowej Kraków Główny – Medyka (nr 91). Przęsła montowane są na podporach docelowych oraz tymczasowych przy użyciu potężnych dźwigów. Po posadowieniu sekcje przęseł będą ze sobą łączone, a podpory tymczasowe ostatecznie usunięte.

Przy ul. Dekerta powstaną jeszcze trzy podpory. Najwyższa, licząca ok. 14 m, zostanie zbudowana od strony ul. Romanowicza. Jej realizacja potrwa ok. miesiąca.

Odległości między budowanymi podporami wynoszą od 32 do 52 m, a dwa przęsła nad skrzyżowaniem ul. Wielickiej, al. Powstańców Śląskich i al. Powstańców Wielkopolskich będą miały rozpiętość aż 78 i 81 m.

Tymczasem w rejonie omawianego skrzyżowania, w obrębie zamkniętej estakady drogowej Obrońców Lwowa, trwają prace związane z wykonywaniem pali pod podpory.

17 kwietnia 2016 r. rozpoczął się trzeci etap budowy łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, wprowadzono kolejne zmiany w organizacji ruchu samochodowego, które umożliwiają kontynuowanie prac związanych z wykonywaniem podpór estakad kolejowych. Tego dnia został zamknięty jeden pas al. Powstańców Śląskich w kierunku ul. Wielickiej, a także zwięziony wlot od al. Powstańców Wielkopolskich do dwóch pasów na wprost, z utrzymaniem wszystkich relacji. Ponadto dla komunikacji miejskiej wprowadzono buspas w al. Powstańców Wielkopolskich, na odcinku od ul. Stoczniovców do skrzyżowania z ul. Wielicką. Zmiany pozwolą na wykonanie dwóch podpór pod estakady kolejowe przy al. Powstańców Wielkopolskich, których fundamenty znajdują się pod powierzchnią jezdni.

18 kwietnia 2016 r. rozpoczęły się także prace przy modernizacji oraz wydłużeniu przejścia podziemnego na Zabłociu, w rejonie ulic Kącik i Lipowej. Zmodernizowany obiekt wyposażony zostanie m.in. w nowe oświetlenie oraz monitoring. W celu wykonania planowanych prac przejście zostało zamknięte na ok. trzy miesiące.

### Inwestycja w liczbach:

- długość przebudowywanego torowiska kolejowego – 8,8 km pojedynczego toru;
- zabudowa sześciu rozjazdów kolejowych;
- długość przebudowy sieci trakcyjnej – 6,5 km;
- łączna ilość stali zbrojeniowej do zabudowy – 3,1 tys. t;
- łączna ilość stali konstrukcyjnej do zabudowy – 6,7 tys. t;
- łączna ilość betonu do zabudowy – 25,5 tys. t.

śnych. Inwestycja obejmie przebudowę 8,8 km toru, zabudowanie sześciu rozjazdów i przebudowę 6,5 km sieci trakcyjnej. Inwestycja pochłonie 6,7 tys. t stali konstrukcyjnej do zabudowy, 3,1 tys. t stali zbrojeniowej, 25,5 tys. t betonu do zabudowy. Wartość zaplanowanych robót to 257 mln zł.

Celem inwestycji jest umożliwienie bezpośredniego połączenia ze stacją Kraków Główny pociągów jadących z kierunku Zakopanego, Skawiny i Oświęcimia oraz pociągów wyjeżdżających ze stacji Kraków Główny w wyżej wymienionych kierunkach. Dotychczas takie przejazdy odbywały się przez stację Kraków Płaszów wraz ze zmianą kierunku jazdy.

Budowana łącznica zlokalizowana jest między przystankiem osobowym Kraków Zabłocie, położonym na linii nr 91 Kraków Główny – Medyka, a przystankiem osobowym Kraków Krzemionki, położonym na linii nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim. Dodatkowo obydwa przystanki zostaną zmodernizowane, uzyskają nowe perony i zostanie przebudowany układ drogowy w ich sąsiedztwie.



Korzyści po zakończeniu inwestycji:

- uruchomienie bezpośredniego połączenia kolejowego Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, umożliwiające pominięcie stacji Kraków Płaszów;
- usprawnienie ruchu pociągów aglomeracyjnych kursujących w stronę Zakopanego, Skawiny i Oświęcimia, a także połączeń regionalnych i dalekobieżnych do Skawiny i przez Kalwarię Zebrzydowską Lanckoronę do Wadowic, Suchej Beskidzkiej, Rabki oraz Zakopanego;
- skrócenie jazdy pociągów: lokalnych szynobusów o ok. 5 min, dalekobieżnych

w kierunku Zakopanego o ok. 12–15 min;

- zwiększenie przepustowości na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów;
- powstanie wygodnego węzła przesiadkowego w rejonie skrzyżowania al. Powstańców Wielkopolskich i ul. Wielickiej;
- wybudowanie dwóch nowych przystanków osobowych: Kraków Zabłocie i Kraków Krzemionki.

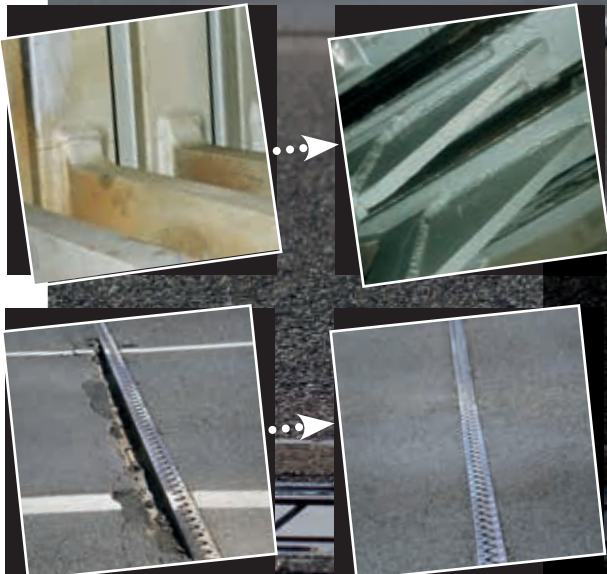
Na zakończenie seminarium Marek Błeszyński podziękował uczestnikom spotkania oraz wykładowcom za ciekawe wystąpienia.



## ASIS Sp. z o.o.

ul. Biskupińska 2  
30-732 Kraków  
tel./faks 12 423 62 83, 12 656 37 66  
biuro@asis.com.pl

[www.asis.com.pl](http://www.asis.com.pl)



### Oferta firmy obejmuje:

- systemy sprężen konstrukcji
- blokowe urządzenia dylatacyjne
- modułowe urządzenia dylatacyjne
- bitumiczne wypełnienia dylatacyjne
- łożyska elastomerowe
- łożyska garnkowe
- hydroizolacje
- systemy nawierzchni chodnikowych
- systemy podwieszeń

### Roboty remontowe interwencyjne:

- rektyfikacja, naprawa i wymiana łożysk różnych typów
- rektyfikacja, naprawa i wymiana urządzeń dylatacyjnych różnych typów
- zabezpieczenie konstrukcji przed niepożądanymi przesuwami